

Rolwagens in Delfzijl

Henk Kolkman

In Delfzijl gebeurden sinds 1922 vreemde dingen op railgebied: in het zicht van de haven moesten de smalsporige goederenwagens van Oostelijk Groningen worden overgeladen op normaalsporige rolwagens. Zo werden de laatste honderden meters afgelegd, getrokken door de hoogst moderne motorlocomotief van het Provinciaal Havenbedrijf. Ondanks de omslachtige werkwijze en de nukkens van de trekkracht en de rolwagens bleef het rolwagenbedrijf bijna twintig jaar in een behoorlijke omvang bestaan. Heftige meningsverschillen tussen de havenmeester en Oostelijk Groningen hebben hierbij een grote rol gespeeld.

De Stoomtramweg-Maatschappij „Oostelijk Groningen”, afgekort tot OG, opende haar laatste lijn Winschoten – Delfzijl op 9 juli 1919. OG of „Olle Graitje” (Ouwe Grietje) kende een spoorwijdte van 1067 mm. Er werd meteen een overgavespoor bij het SS-station Delfzijl aangelegd. Daarnaast lag het van het begin af aan in de bedoeling de OG-lijn door te trekken naar de haven. Op 14 juni 1919 kreeg OG van Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen toestemming voor het leggen van een derde rail in het al aanwezige normaalsporige raccordement van het Provinciaal Havenbedrijf.

De immer armlastige OG aarzelde echter, omdat onduidelijk was hoeveel subsidie GS hiervoor zou geven. Zodoende verliet de één

jaar geldige vergunning en lag de zaak weer open.

Het eerste conflict

OG wilde een geheel eigen lijn naar de haven, maar daartegen verzette zich de havenmeester van het Provinciaal Havenbedrijf. Dit bedrijf bestond van 1911 tot 1957. Voordien was het een Rijkshavenbedrijf en nadien kwam er het huidige Havenschap. Nog steeds heeft dit een „havenmeester”, de directeur van het schap. Het Provinciaal Havenbedrijf stond onder toezicht van de havencommissie, waarin twee leden van GS en de havenmeester zitting hadden. De havenmeester had dus een zeer direct contact met GS, hetgeen waarschijnlijk verklaart dat hij in de meeste conflicten met OG gelijk kreeg. Overigens bekleedden in de te bespreken periode verschillende personen de functie van havenmeester. Daarentegen was de tegenspeler van de havenmeester wel steeds dezelfde persoon, namelijk de heer Th. Verlaan, directeur van OG.

De havenmeester was tegen smalspoor naast het al aanwezige normaalspoor op de kade omdat daar geen ruimte voor was. Hij was ook tegen een derde rail omdat hij botsingen tussen normaal- en smalsporige railvoertuigen vreesde.

De oplossing

Gezien de bezwaren van de havenmeester was de enige oplossing dat OG goederenwagens met behulp van rolbokken of rolwagens over de normaalsporige havensporen zouden worden vervoerd. Zoiets is elders in Nederland zelden voorgekomen: de ZSM vervoerde vanaf 1881 SS-wagens op rolbokken over de smalsporige tramlijn van Breda naar Oosterhout en

vanaf 1919 werden smalsporige OSM-tramwagens met rolbokken over de normaalsporige tramlijn Utrecht – Zeist vervoerd. In beide gevallen werd het vervoer met rolbokken al na een jaar of vijf beëindigd; in Delfzijl hield het achttien jaar stand.

Er werd een ingewikkelde regeling getroffen: OG zou zorgen voor de rolwagens en een „rangeerheugel” of „oprijdheugel”. Hier werden de tramwagens op de rolwagens gereden. Het Provinciaal Havenbedrijf zou zorgen voor de aanschaf, de bediening en het onderhoud van een normaalsporige locomotief, die de rolwagens van de rangeerheugel naar de haven moest trekken. In de kosten van de loc van f 12.242,16 moest OG echter nog f 3250 bijdragen. Als tegenprestatie zou het Provinciaal Havenbedrijf OG voor iedere vervoerde rolwagen een gereduceerd rangeerloon van slechts f 1,— (heen en terug) in rekening brengen.

In totaal was OG ongeveer f 27.000 kwijt aan de rangeerheugel met aansluitende sporen, de rolwagens en de bijdragen aan de motorloc. Dat was voor OG een aanzienlijk bedrag, namelijk ongeveer een achtste deel van de inkomsten in 1923. OG kreeg 16 % subsidie op dit bedrag. Daarentegen kreeg de havenmeester op voordelige wijze een eigen loc, die hij ook voor het rangeren van SS-wagens dacht in te zetten.

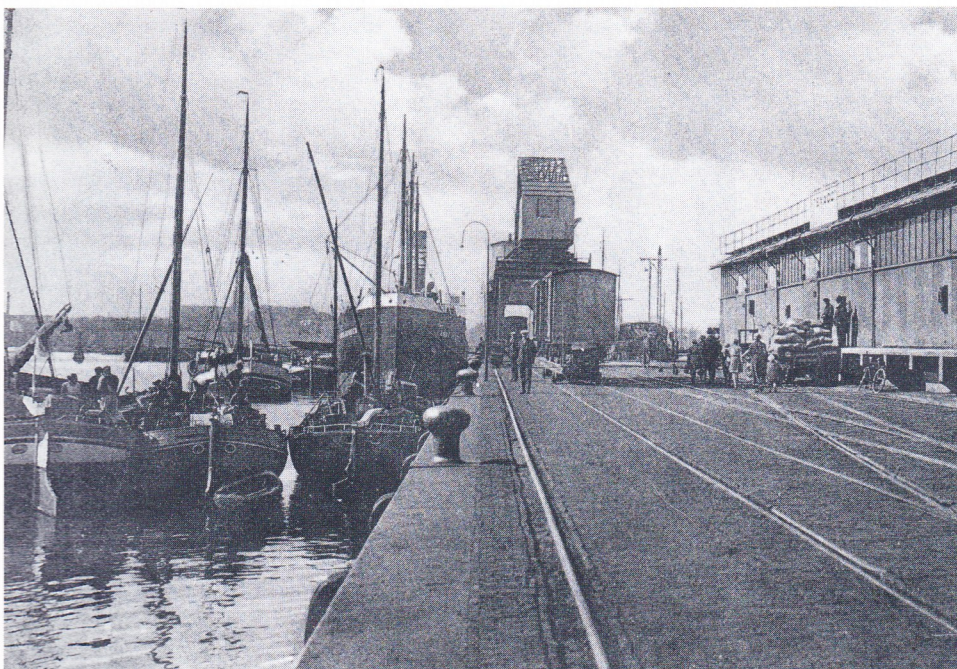
De rolwagens

Werkspoor had in 1920 rolbokken voor de al genoemde tramlijn Utrecht – Zeist gebouwd. Het is daarom begrijpelijk dat Werkspoor OG rolbokken aanbood, en wel vier tot zestien exemplaren voor de prijs van f 1675 per stuk. Een tweeeassige rolbok wordt onder een wielstel van een tweeeassige wagen geplaatst; voor het vervoer van een tweeeasser zijn dus twee rolbokken nodig. OG bezat echter ook goederenwagens op draaistellen. Een rolbok zou dus zo lang moeten zijn dat een draaistel er nog op zou kunnen. Maar bij gebruik van deze lange rolbokken onder tweeeassers zouden ze elkaar bijna raken en dat zou problemen in de bogen kunnen geven.

Daarom vroeg OG offertes aan voor rolwagens. Dat was kennelijk een weinig bekend begrip, want de HAWA-vertegenwoordiging – de firma Ruhaak in Den Haag – dacht dat het om een traverse ging en moest door OG uit de droom worden geholpen. Een rolwagen is namelijk een lage (en in dit geval normaalsporige) wagen waarop één of zelfs meer (in dit geval smalsporige) wagens vervoerd kunnen worden.

Aanbiedingen werden ontvangen van Both & Tilmann in Dortmund (54.300 Reichsmark per rolwagen), Görlitz (50.500 Reichsmark), Linke Hofmann Werke (45.400 Reichsmark) en HAWA (36.000 Reichsmark). De voorkeur van OG ging uit naar de goedkope aanbieder van HAWA. Deze in 1936 opgeheven Hannoverse Waggonfabrik is in ons land onder meer bekend vanwege de bouw van een aantal blokkendozen en tramwagens. Zowel HAWA als OG zouden hun overeenkomst nog diep betreuren!

Wat betreft de uitvoering het volgende. Op de langsliggers van de rolwagens waren strips geklonken die als rails fungeerden. Twee tweeeassers of één vierasser werden vastgezet met twee paar om de binnenste assen grijpende tweetandige vorken. Wanneer een tramwagen op een rolwagen werd gereden waren deze vorken naar links en rechts neergeklapt. Daarna



De havensporen van Delfzijl met een OG-rolwagen met daarop twee smalsporige OG-goederenwagens; omstreeks 1932. *Prentbriefkaart.*

werden ze opgeklapt en vergrendeld. Door middel van twee schroefspindels was de positie van de vorkenparen in de lengterichting van de rolwagenaan te passen aan de radstand of spilstand van de tramwagens. De OG-rangeerders moesten onder de rolwagens kruipen om de schroefspindels te verdraaien en de vorken te vergrendelen. Zij hadden hiervoor een werkruimte van 340 mm hoog. De bovenkant van de railstrips op de rolwagens lag slechts 631 mm boven de rails waarop de rolwagens zelf reden. De rolwagens konden zo laag zijn omdat hun draaistellen wielen met een diameter van slechts 400 mm hadden. Hun radstand was maar 550 mm, hetgeen in een merkwaardige verhouding stond tot de spilstand van 6000 mm en de totale lengte van 11.000 mm.

Volgens het bestek was een vierassige tramwagen ongeveer even lang als de rolwagenaan, namelijk 10.940 mm. Twee tweeassers waren samen 14.880 mm lang en staken dus buiten de rolwagenaan uit. In onbeladen toestand werden de rolwagens gekoppeld met koppelstangen. In beladen toestand konden naar keuze deze koppelstangen of de koppelingen van de tramwagens gebruikt worden. De rolwagens hadden dus geen buffers en evenmin vering of remwerk.

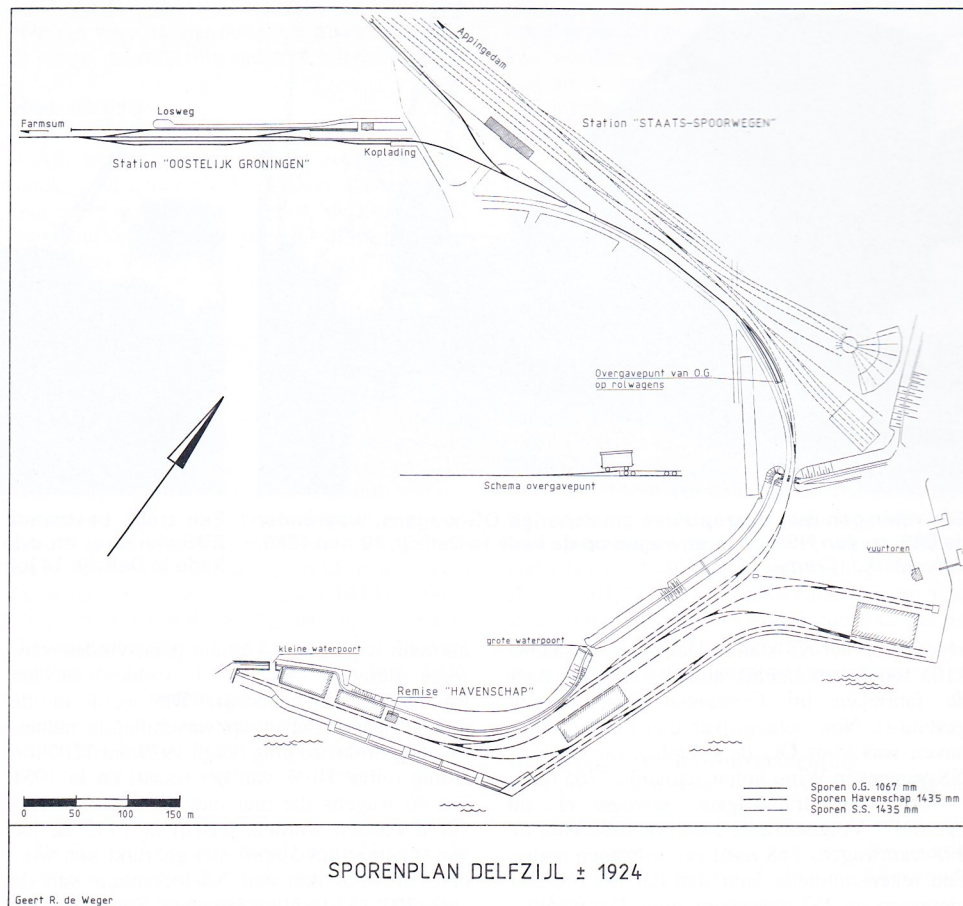
De zes rolwagens kwamen in april 1922 op spoorwagens bij Nieuweschans de grens over. Het tekent de verhoudingen dat de havenmeester het afladen met een kraan en zelfs de huur van kettingen aan OG in rekening bracht. De rolwagens kregen bij OG de nummers 331-336.

Een maand na aflevering ontving OG een schrijven van HAWA, waarin geklaagd werd dat tussen het uitbrengen van de offerte en de aflevering de lonen verdubbeld en de staalprizen verdrievoudigd waren. Het was immers de tijd van de Duitse hyperinflatie. Op het totale bedrag van 216.000 Reichsmark leed HAWA een verlies van 250.000 Reichsmark! Daarentegen behaalde OG een voordeel van f 3370 doordat de koers van de Reichsmark ondertussen gedaald was van f 4,65 naar f 3,09 (dat wil zeggen: per 100 Reichsmark!). HAWA vroeg OG beleefd doch dringend om in elk geval deze koerswinst aan HAWA af te staan, maar de arme OG liet zich dit voordeeltje niet ontglippen.

Ook OG had reden tot klagen: reeds in oktober 1922 berichtte zij dat de rolwagens al bij een belasting van 12 ton doorbogen, en dat terwijl de maximale belasting 30 ton zou zijn. Als antwoord verzond HAWA in maart 1923 een partij ijzerwerk, waarmee OG de rolwagens maar moest zien te verstevigen. Zoals nog zal blijken, werd dit geen doorslaggevend succes.

De rangeerheuvel

Via het voorplein van het NS-station liep een OG-spoor in de richting van de haven. Na een overweg vertakte dit spoor zich in twee evenwijdige en 80 meter lange sporen, die op een gemetselde muur eindigden. Precies 631 mm lager lagen twee sporen met normale spoorbreedte. Elk van die sporen was zo lang dat er drie rolwagens op konden staan. Via een wissel kwamen deze sporen samen tot één spoor, dat aangesloten was op het verbindingsspoor tussen NS en het Provinciaal Havenbedrijf. Vanwege een ingraving in de dijk moesten de rolwagens bij het verlaten van de rangeerheuvel tegen een helling van 1 % opgetrokken worden. De rangeerheuvel bevond zich achter een huizenrij in de nu niet meer bestaande Kazernestraat.



In 1931 was er sprake van dat er door het verleggen van het normaalspoor voortaan bij de rangeerheuvel nog maar ruimte zou zijn voor vier rolwagens. Dat ging toen niet door, maar uit de desbetreffende correspondentie blijkt wel dat er toen nog maar vijf rolwagens waren. Het lot van de zesde is onbekend.

Stel nu dat er een trein met OG-wagens naar de haven moest. De OG-stoomloc moest dan de wagens naar de rangeerheuvel duwen en kon daar de twee vooraan staande rolwagens met tramwagens beladen. Dan volgde een rangeerpartij waarbij de loc van het Provinciaal Havenbedrijf deze twee beladen rolwagens door twee onbeladen rolwagens verving. De OG-loc kon dan weer twee stuks beladen. Uiteindelijk trok de loc van het Provinciaal Havenbedrijf de vijf of zes rolwagens naar de haven, waar de inhoud van de tramwagens in een schip werd overgeslagen. Als dit gebeurd was, werd de procedure in omgekeerde volgorde herhaald. Er konden niet meer dan tien tweeassige tramwagens in behandeling worden genomen. Het zal duidelijk zijn dat deze omslachtige procedure een goede samenwerking tussen OG en het Provinciaal Havenbedrijf vereiste, maar daar mankeerde het nogal aan.

De motorlocomotief

Omdat de trekkracht steeds zo spoedig mogelijk voor gebruik gereed moest zijn, koos de havenmeester voor een motorlocomotief. In 1922 waren er nog maar vijf normaalsporige motorlocomotieven in Nederland, alle in particulier bezit. Het was dus een vooruitstrevende stap van de havenmeester om zo'n motorlocomotief aan te schaffen. Deze werd eind 1922 door Orenstein & Koppel onder fabrieksnummer 1608 afgeleverd en was van het type S 50.

Dit was het zwaarste type uit het Montania-programma van O&K.

Zoals in die tijd gebruikelijk kon de viercilinder-viertaktmotor op verschillende brandstoffen worden ingesteld door het verwisselen van sproeiers. De keuze werd bepaald door de prijs van de verschillende brandstoffen en de gewenste prestaties (zie tabel 1). Uit de kasboeken blijkt dat de Delfzijlse loc alleen op benzine gestookt werd.

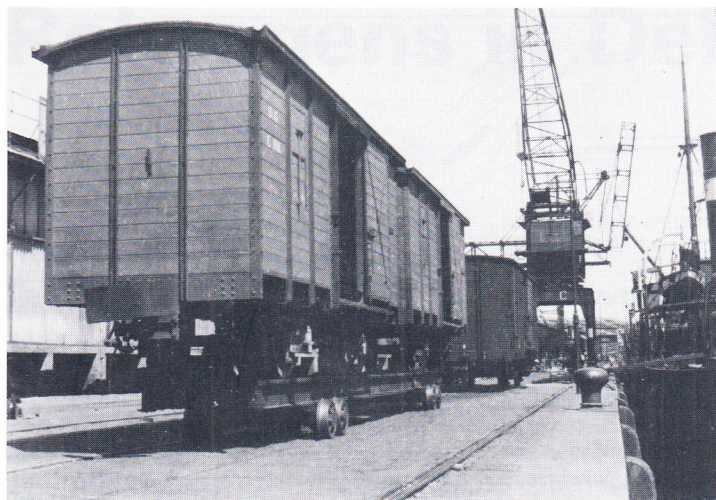
De versnellingsbak had drie versnellingen voor- en achteruit en was verbonden met een blinde as. Merkwaardig was dat de krukken en drijfstangen de blinde as niet verbonden met een van de wielstellen, maar met een punt ergens op de koppelstangen tussen de twee wielstellen. Het gewicht was 13,5 ton. De loc kon bogen met een straal tot 50 m doorlopen.

De loc was uiterst met zandstrooiers en een „poelie om door middel van riemen ook andere werktuigen te kunnen aandrijven”. Ook was er een „schijnwerper” voor en achter; het starten gebeurde door het draaien van een slinger. Net als bij de latere MBS 12 (een kleinere O&K uit 1920, zie OdR 1990-6, blz. 205) was het machinistenhuis zeskant.

Een oud schaftlokaal van gegalfd plaatijzer diende als locloods. De machinist werd per klus door het Provinciaal Havenbedrijf ingehuurd.

De praktijk

Ondanks de omslachtige werkwijze had het rolwagenvoer een behoorlijke omvang. Neem bijvoorbeeld 1923, het eerste volledige jaar van het rolwagengebruik. In dat jaar werd over de lijn Winschoten - Delfzijl 23.253 ton goederen in 2496 tramwagens vervoerd. Uit tabel 2 blijkt dat er van die goederenstroom bijna een kwart, namelijk 5029 ton in 495 tram-



Een rolwagen met daarop twee smalsporige OG-wagens, waaronder de E88, en een NS-goederenwagen op de kade te Delfzijl; 19 mei 1936. Foto: W.D.J. Cramer (119.153).



Een trein, bestaande uit de O&K-motorloc, een rolwagen met een EDS-vierasser en drie rolwagens met elk twee OG-tweeassers op de kade in Delfzijl; 14 juli 1938. Foto: W.D.J. Cramer (119.309).

vespoor op het NS-station Delfzijl ging slechts 1105 ton (voornamelijk suikerbieten, die naar de fabrieken bij Groningen Stad werden gestuurd). Nog belangrijker dan de Delfzijlse haven was voor OG de overslag van en naar NS-wagens in Winschoten, namelijk 7765 ton.

Wat voor tramwagens werden er nu „gerold“? Volgens tabel 2 was in 1923 voor de 495 tramwagens 368 maal een rolwagen nodig. Een rekensommetje leert dan dat het om 241 vierassers en 254 tweeassers ging. Dat waren – zeker in de latere jaren – niet alleen OG-wagens. Van oudsher kon OG in Winschoten wagens met de OP (Stoomtramweg-Maatschappij Oldambt – Pekela) uitwisselen. Het jaarverslag over 1923 vermeldt daar niets over, maar wel dat er 57 wagens aan de EDS (Eerste Drentsche Stoomtramweg-Maatschappij) werden afgegeven en 95 werden ontvangen via de in 1922 in Ter Apel tot stand gekomen verbinding. Dat EDS-wagens de Delfzijlse haven bereikten blijkt uit foto's; hoeveel het er waren is niet bekend. In 1926 kwam in hetzelfde Ter Apel ook nog een verbinding met de DSM (Dedemsaartsche Stoomtramweg-Maatschappij) gereed.

Uit tabel 2 blijkt dat het rolwagenvoer in de loop der jaren toenam. Aanvankelijk was er vrijwel alleen vervoer uit de haven, voornamelijk Chilisalpeter (kunstmest). Later kwam ook het vervoer naar de haven goed op gang. Daarbij ging het vooral om strokarton. Het vervoer ging uiteraard met scheepsladingen tegelijk, naar ruwe schatting gemiddeld 700 ton per keer. Uit tabel 2 blijkt dat een tramwagen gemiddeld ongeveer 10 ton lading vervoerde (strokarton is immers licht). Aan één scheepslading zullen derhalve zo'n 70 tramwagens te pas zijn gekomen. Dat komt overeen met circa 10 rolwagentreinen. Deze zware transporten vonden dan 10 à 20 maal per jaar plaats. Deze geringe frequentie verklaart dat het rolwagenvoer relatief onbekend is gebleven.

In tabel 2 is te zien dat het rolwagenvoer in 1937 al drie maal zo omvangrijk was als in 1923. Hat was toen voor het voortbestaan van het trambedrijf van groot belang, omdat de personen-tramdienst in 1936 door bussen was vervangen.

Nieuwe conflicten

Bijna elk jaarverslag van OG vermeldt dat

normale wijze heeft kunnen plaatsvinden vanwege defecten aan de motorloc van het Provinciaal Havenbedrijf. Dit werd in de diverse jaarverslagen op verschillende manieren uitgedrukt: zo ging het in 1929 om 1200 ton lading (circa 10 % van het totaal) en in 1931 om 46 wagens die niet met de motorloc vervoerd konden worden, terwijl in 1932 de loc van 9 januari tot 5 april niet gebruikt kon worden. Er werd dan een NS-locomotor van de serie 102-152 te hulp geroepen. Soms was dat onmogelijk omdat NS de Delfzijlse locomotor dringend zelf nodig had. De goederen werden dan met paard en wagen van de tramwagens naar de haven (of omgekeerd) gebracht!

Zoals in de bedoeling lag werd de motorloc aanvankelijk ook gebruikt voor het rangeren van spoorwagens op de sporen van het Provinciaal Havenbedrijf. In 1926 gebeurde dit ongebruikelijk vaak omdat een mijnwerkersstaking in Engeland veel extra drukte bracht. Daarna gaf de havenmeester de voorkeur aan de diensten van NS, kennelijk vanwege de weinig bedrijfszekere toestand van de eigen loc. Maar de havenmeester was nog wel aan de overeenkomst met OG gebonden. Hij verkeerde in de gemakkelijke positie twee zondebokken te kunnen aanwijzen. De eerste was O&K. In 1929 werd de O&K-monteur de toegang tot de haven ontzegd. De havenmeester liet de loc zelf repareren en merkte in een brief aan O&K stekelig op „dat de loc nu beter schijnt te werken“. Welnu, dat was inderdaad alleen maar schijn, want de reparaties verdwenen niet uit de kasboeken.

De wanprestaties van de Delfzijlse loc zijn zeker niet representatief voor benzinelocomotieven van vóór 1930, maar het kan best zijn dat het O&K-type S 50 een weinig geslaagd ontwerp is geweest. De Gelderse Stoomtramweg-Maatschappij heeft in 1925 namelijk twee locs van hetzelfde type gekocht. Het ging natuurlijk om de smalsporige uitvoering, met buitenliggende frames en kettingaandrijving, maar met dezelfde motor, koppeling en versnellingsbak. Deze GSM 24 en 25 voldeden bijzonder slecht vanwege hun luidruchtige en dorstige motoren. De aard van de problemen in Delfzijl is niet meer geheel te achterhalen, maar er was in elk geval sprake van een gebroken as, veelvuldige problemen met de ontsteking en de sproeiers en het moeizaam aanslingeren van de motor. Dat laatste viel O&K trouwens niet

aanschaf tegen meerprijs een elektrische startinstallatie aangeboden.

De rolwagens vormden de tweede zondebok. Volgens de havenmeester gebeurde het regelmatig dat de wieltjes niet draaiden, maar over de rails gleden! Het zwaar lopen van de rolwagens zou de oorzaak van de defecten van de motorloc zijn, maar van zijn conflict met O&K vertelde de havenmeester OG natuurlijk niets!

Nu had de Provincie Groningen zowel bij OG als bij het Provinciaal Havenbedrijf een stevige vinger in de pap. Een hoofdopzichter van Provinciale Waterstaat kreeg opdracht uit te zoeken wat er aan de hand was. Deze functionaris rapporteerde op 14 maart 1924 dat in beladen toestand de langsliggers van de rolwagens, maar vooral de draaistelframes zo sterk doorbogen dat ze elkaar raakten. Na het doorlopen van een boog keerden de draaistellen daarom niet goed in de rechte stand terug. Dit verklaarde dat de wielen zwaar liepen. De hoofdopzichter stelde dan ook verbeteringen aan de draaistelframes voor. OG probeerde die verbeteringen op één rolwagen uit, maar zonder succes. De hoofdopzichter zou nog met nieuwe voorstellen komen, maar liet niets meer van zich horen.

Met veel smeren wist OG de rolwagens rijdende te houden, maar in 1932 schreef de havenmeester aan de Havencommissie dat hij soms het vervoer van rolwagens moest weigeren. De rolwagens liepen weer zwaar en ook de NS-locomotor had met drie stuks al grote moeite. Hieruit blijkt dat de havenmeester een overtrokken beeld had van de mogelijkheden van de NS-locomotor en van zijn eigen loc. Zowel een NS-locomotor van de serie 102-152 als een O&K-loc van het type S 50 konden namelijk op een helling van 1 % een treingewicht van 110 ton trekken. Het eigen gewicht van de rolwagens is niet bekend, maar hun maximale belasting was 30 ton. Drie maximaal belaste rolwagens was dus inderdaad het maximum, ook al verkeerden die rolwagens in perfecte staat.

Ondanks deze verkeerde beoordeling van de havenmeester lijkt het gezien het genoemde rapport van de hoofdopzichter van Provinciale Waterstaat duidelijk dat de zwaar lopende rolwagens minstens mede verantwoordelijk waren voor de problemen. In plaats van dit toe te geven wilde OG geld zien van het Provinciaal

Havenbedrijf! De afspraak was immers dat het Provinciaal Havenbedrijf OG slechts *f* 1,— rangeerloos per rolwagen in rekening bracht. Wanneer de motorloc stuk was en NS te hulp moest worden geroepen was OG maar liefst *f* 3,— per rolwagen kwijt. Dat rangeerloos gold in 1927; in 1931 rekende NS al *f* 4,—. OG wenste de meerkosten door de havenmeester vergoed te zien, maar deze ging daar niet op in.

In 1939 werd door een rolwagentrein een elektrische kabel van een havenkraan stuk gereden. Sinds 1933 zorgde OG voor de rangeerder en OG bekende stilzwijgend schuld door deze rangeerder te ontslaan, maar weigerde met de door de havenmeester geëiste schadevergoeding van *f* 45,54 over de brug te komen. Een dergelijk conflict had zich overigens in 1937 al tussen de NS en de havenmeester voorgedaan.

Mogelijke oplossingen

De ruzies tussen OG en de havenmeester bleven kennelijk niet binnenskamers, want verschillende firma's probeerden er munt uit te slaan. In 1931 bood C. van Kooten uit Bussum de stoomtramloos 1 en 2 van de GoTM (NV Gooische Tramweg-Maatschappij) aan het Provinciaal Havenbedrijf aan. In hetzelfde jaar nodigde de firma Buderus de havenmeester uit voor demonstraties met Breuer-locomotoren bij de centrale Helpman in Groningen.

In 1938 offereerde Werkspoor een nieuwe locomotor voor *f* 12.300. Als alternatief werd aangeboden in de O&K-loc een nieuwe koppeling in te bouwen en de benzine motor door een dieselmotor te vervangen voor *f* 6600.

Ondertussen gaf de havenmeester aan de Provincie te kennen dat hij de affaire tot dan toe op zijn beloop had gelaten omdat hij dacht dat het probleem vanzelf zou worden opgelost door de alom verwachte liquidatie van OG. Deze bleef echter uit en de motorloc kostte het Provinciaal Havenbedrijf veel geld aan machinistenloon, benzine en reparaties. Deze kosten werden slechts gedeeltelijk gecompenseerd door het door OG betaalde rangeerloos. De havenmeester wilde nu door een eenmalige investering van deze jaarlijkse verliespost af. Hij stelde de Provincie daarom voor een nieuwe motorloc te kopen en die aan OG cadeau te doen onder voorwaarde dat OG het rolwagenbedrijf voortaan geheel zelf zou verzorgen. In 1938 zwakte de havenmeester dit af door het overnemen van het eerder genoemde Werkspoor-voorstel om de bestaande motorloc op te knappen. Ook in dat geval zou de loc aan OG geschonken moeten worden.

OG wilde de motorloc best hebben, maar dan moest de rangeerheuvel naar het OG-emplacement verplaatst worden, zodat de helling gunstiger gelegd zou kunnen worden. Voorts zou het OG-emplacement drieraaijig moeten worden uitgevoerd, zodat het beladen van de rolwagens zou kunnen gebeuren door de motorloc in plaats van een stoomloc. Ten slotte zou er bij het OG-emplacement een locloods gebouwd moeten worden.

Kortom, het OG-emplacement zou met de rolwagens, derde rail, de onderhand antieke motorloc en de af en toe verschijnende OG-stoomloos een eldorado voor railleefhebbers zijn geworden. In september 1939 kreeg OG evenwel van de Havencommissie te horen dat het rolwagenbedrijf maar door een vrachtauto vervangen moest worden. Ook daar voelde OG wel voor, maar dan wel tegen een uitkering van

f 300 per jaar of *f* 10.000 ineens als schadevergoeding voor de dan nutteloze investeringen in de rangeerheuvel, rolwagens en rangeerloc.

Het einde

Alle beschreven oplossingen zouden de provincie geld hebben gekost. Deze wenste geen cent meer in OG te investeren, sterker nog, de provincie en de aan de OG-lijnen gelegen gemeentes wilden de jaarlijkse subsidies aan OG afschaffen.

De provincie berichtte OG op 4 januari 1940 dat er vanwege de sterk gestegen goederenoverslag in de Delfzijlse haven geen ruimte meer was voor de rolwagens. Het rolwagenbedrijf diende daarom al op 1 februari 1940 beëindigd te worden. Zo kwam er toch nog onverwacht een einde aan 18 jaar ellende en geruzie. Waarschijnlijk moet men het besluit van de provincie zien als vooruitlopend op de opheffing van de OG-tramlijnen, die onontkoombaar leek gezien de ingetrokken subsidies. Inderdaad vroeg OG op 20 maart 1940 toestemming om het trambedrijf geheel op te heffen. Dit werd echter door de Duitse bezetting verhinderd en OG hervatte zelfs het sinds 1936 gestaakte personenvervoer per tram. Voor zover valt na te gaan werd het rolwagenvervoer echter niet hervat. Naast de al bekende problemen zal ook de toewijzing van benzine een rol gespeeld hebben.

De locomotiefloods werd in 1942 door de bezetters gevorderd en sindsdien moest de motorloc zijn ledige dagen in de open lucht slijten. In 1944 vroeg en kreeg de havenmeester toestemming om de motorloc te verkopen. Maar dit muisje had een merkwaardig staartje: de oorlog was nog maar net voorbij of de provincie wilde weten of de motorlocomotief nu inderdaad verkocht was, en zo ja, voor welke prijs. Daarop schreef de havenmeester op 16 mei 1945 dat de loc voor *f* 165 als schroot was verkocht. Op 26 juli van dat zelfde jaar berichtte hij echter dat de loc voor *f* 700 was verkocht aan iemand die de motor dacht te kunnen gebruiken. In de boeken had hij alleen de schrootprijs van *f* 165 verantwoord omdat de bezetters niet zouden toestaan dat een bruikbare loc aan een particulier werd verkocht. Het ver-

Tabel 1. De prestaties van de motorloc volgens opgave van Orenstein & Koppel

brandstof	vermogen (pk)	trekkracht (kg) bij			brandstofverbruik (g) per pk en per uur
		5 km/h	10 km/h	15 km/h	
benzol ¹⁾	60 à 66	2520	1220	787	280
benzine	50 à 55	2080	1000	640	290 ²⁾
petroleum ²⁾	44 à 48	1820	870	553	320

¹⁾ benzol werd uit steenkool gemaakt

²⁾ petroleum was de meest vervuilende brandstof

³⁾ dat komt neer op 21 liter per uur voor de Delfzijlse loc!

Tabel 2. Exploitatiegegevens rolwagens

jaar	aantal gebruikte rolwagens	aantal vervoerde tramwagens		lading tramwagens (ton)	
		van haven	naar haven	van haven	naar haven
1923	368		495 ¹⁾		5029 ¹⁾
1926	348	489	1	4638	8
1929	864	1205	14	12422	121
1930	572	1076	2	11798	6
1931	524		719 ¹⁾		5769 ¹⁾
1932	251	617	1	6285	10
1933	396	448	158	4019	1800
1934	971	820	596	7952	6359
1935	1252	859	805	8650	7856
1936	1009	324	913	3205	8860
1937	1246	344	1360	3259	13910

¹⁾ van en naar de haven samen

schil was door de havenmeester in een safe opgeborgen en zou door hem na de oorlog in de kas worden gestort. Omdat hij dat verzuimd had en de provincie aanvankelijk niet correct had ingelicht, werd de havenmeester van verduistering verdacht.

De OG-lijn naar Delfzijl was in de oorlog door de Duitse verdedigingswerken onderbroken en werd niet herlegd. De vijf rolwagens waren eind 1948 nog op het haventerrein aanwezig. Ze waren toen eigendom van de firma E.W. Smit te Nijmegen, die een deel van materieel en rails van OG had opgekocht, en moesten op last van NS verwijderd worden.

Ondertussen rekte OG het bestaan met onder andere een omvangrijk zandtransport ten behoeve van de aanleg van een autoweg. Merkwaardig is dat de *f* 3250 die OG indertijd had bijgedragen aan de aanschaf van de motorloc, toen nog steeds op de balans voorkwam. Ieder jaar werd er keurig 3 % op afgeschreven, zodat het in 1948 nog om een bedrag van precies *f* 861,25 ging. OG rekende dus op een levensduur van 33 jaar voor een loc waarvan de storings nagels aan haar doodskist waren en die trouwens al enige jaren niet meer bestond! □

Dankbetuiging en bronvermelding

Voor hun medewerking is dank verschuldigd aan de heren D. Bolt en W.D.J. Cramer.

Voorts werden gegevens ontleend aan:

- de archieven van OG en het Provinciaal Havenbedrijf, beide berustend bij het Rijksarchief te Groningen;
- het archief van het Ministerie van Waterstaat, afdeling Spoorwegen, berustend bij het Algemeen Rijksarchief te Den Haag;
- H. Zandbergen, *Op de Rails 1969-1*;
- E.J. Broekema, *Op de Rails 1987-11*;
- A. Steenmeijer, *De Modelbouwer*, februari 1990;
- H. Zandbergen, E.J. Broekema en A. Janssen, *De stoomtrams van Drenthe en Oost-Groningen*, Uitgeverij Wyt, Rotterdam, 1972;
- J.S. Geizen, *De geschiedenis van de NV Stoomtramweg-Maatschappij „Oldambt – Pekela”*, Uitgeverij Actief Scheemda, Scheemda, 1982;
- H.G. Hesselink, *Motortrams*, Uitgeverij Wyt, Rotterdam, 1977;
- W.J.M. Leideritz, *De Tramwegen van Noord-Brabant*, E.J. Brill, Leiden, 1978.