

Opmerkelijke panden in de voormalige gemeente Rolde | Wim Houtman

Deel 3: Het station van Rolde en de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij (NOLS)

Anno nu

Wonen in de wachtkamer van het station. Een eitje bakken in het kantoor van de stationschef. Het kan (en gebeurt!) allemaal in de woning van de familie Brands in het voormalige stationsgebouw in Rolde. Het pand is gebouwd in 1904. Tot 1947 kon je er een treinkaartje kopen. Tot 1972 vond er alleen nog goederenvervoer plaats. De familie bewoont het pand sinds dat jaar, aanvankelijk als huurder, sinds 1979 als eigenaar. In de loop der jaren verdween er steeds meer dat herinnerde aan de voormalige functie van het gebouw: de rails, het stootblok, de wisselomgooier. Maar het gebouw ademt nog steeds de oorspronkelijke sfeer. Van buiten, maar ook van binnen. Bij zoveel nostalgie dringt een gevoel van heimwee naar vervlogen tijden zich op ... En de vraag rijst dan: hoe is het allemaal zo gekomen?

Hoe het begon

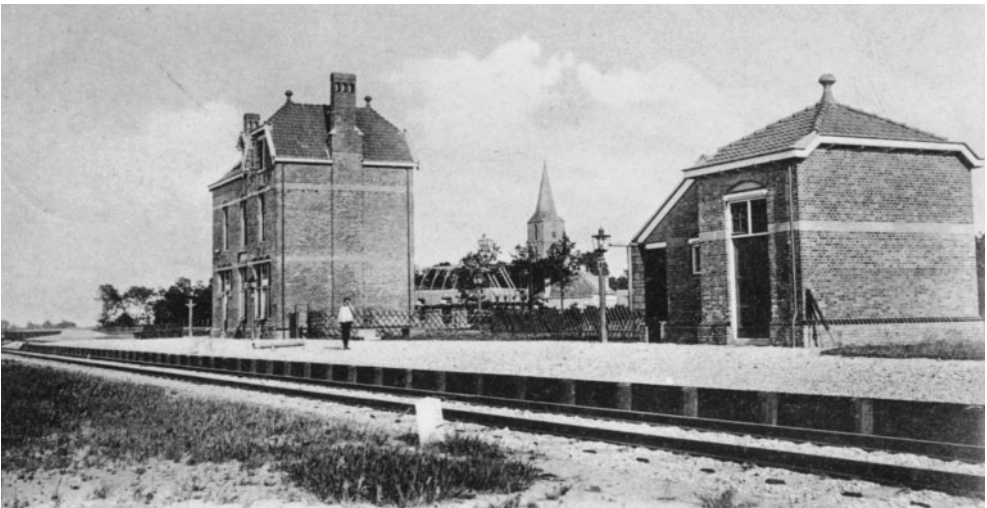
Toen op 1 mei 1870 de spoorlijn Meppel-Hoogeveen-Assen-Groningen werd geopend was dat een belangrijke aanzet voor de ontsluiting van Drenthe. De lijn was aangelegd door het Rijk en werd geëxploiteerd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS). Hoewel deze lijn landelijk gezien van groot belang was, bleef onze provincie toch nog grotendeels van railvervoer verstoken. De oplossing daarvoor werd gezocht in de aanleg van stoomtramlijnen. Zo werd in 1880 door de heer L. Oldenhuis Tonckens en anderen een subsidie aangevraagd bij de provincie voor een stoomtramlijn Assen-Rolde-Gieten-Gasselte-Stadskanaal. Daarbij zou het volgende gelden: tenminste drie trams

per dag in beide richtingen, een reisduur van 60 minuten, geen gebruik van de stoomfluit en daar waar de lijn in Rolde langs de bebouwde kom zou lopen niet harder rijden dan 15 km per uur. De betrokken gemeenten verklaarden zich akkoord met de voorgestelde lijn. De gemeente Rolde wilde zich blijkbaar niet te gretig tonen en meende nog te moeten opmerken dat de gemeente “op zich zelve genomen daarbij vooralsnog weinig gebaat wordt”. Weliswaar werd een concessie verleend maar het lukte de initiatiefnemers niet voldoende subsidie te verwerven, waardoor de plannen in de kast verdwenen.¹ In 1884 werd opnieuw een concessie aangevraagd, ditmaal door de heer L.A.L. Kortman, die plannen over-

legde voor een stoomtramlijn Assen-Wildervank. Van Assen tot Rolde zou deze tram langs de noordzijde van de straatweg rijden en daarna langs de zuidzijde. In Rolde werd gedacht aan een stopplaats bij het logement van mej. Nienhuis (het huidige bowling-centrum) met een zijspoor voor laden en lossen. Ook hier lukte het niet de zaken financieel rond te krijgen, ondanks een overdracht van de concessie in 1888. In 1890 was nog steeds geen begin gemaakt met de aanleg en daarom werd de concessie vervallen verklaard.²

Inmiddels liet de heer J. Willink, fabrikant te Winterswijk, van zich horen. Hij was een bekende figuur die aan de totstandkoming van verschillende spoor- en tramwegen in het oosten en noorden van ons land heeft meegewerkt. Hij kwam met een plan - dat overigens een aantal keren op onder-

delen is gewijzigd - voor de aanleg van een lokaalspoorweg van Zwolle door het gebied van de Overijsselse Vecht en de Hondsrug. naar de provincie Groningen met een zijtak naar Assen, waarvoor hij in 1890 een voorlopige concessie kreeg. De provincies Groningen, Drenthe en Overijssel, alsmede diverse gemeenten en particulieren, zegden hun medewerking toe. Ook verder vorderden de voorbereidingen goed. Minder vlot gingen de onderhandelingen met de Staatsspoorwegen (SS) die de exploitatie van de nieuwe spoorlijn op zich zou nemen, maar ook dat lukte op zeker moment. Tegenwerking werd aanvankelijk ondervonden van de minister van Waterstaat, die van mening was dat wel volstaan kon worden met een stoomtramlijn. Protesten uit de streek en steun vanuit de Tweede Kamer maakten echter dat hij toch instemde met



Een van de eerste foto's van het station van Rolde. Achter het station zijn de dakspanten zichtbaar van het in aanbouw zijnde Stationskoffiehuis dat in 1905 is geopend. (Zie hiervoor ook de illustratie onder de inhoudsopgave.) Rechts een bijgebouwtje met een toilet, twee waterplaatsen en een magazijn. (foto collectie Freek Jansen)

een spoorweg, zij het dan een lokaal-spoorweg. Voor dit soort spoorwegen, ook wel als buurtspoorweg aangeduid, gold aanvankelijk een maximumsnelheid van 30 km per uur, maar in de loop van de tijd werd dit enige malen verhoogd en daarna per geval vastgesteld. De maximum asbelasting was eerst 10 ton, doch ook deze norm verdween later uit de wet. De beperkingen boden het voordeel dat de rails minder zwaar konden zijn en het beveiligingsstelsel eenvoudiger.

Willink overleed in 1896, maar zijn plannen vonden voortgang. Op 8 mei 1899 werd in Zwolle de Noordooster-locaalspoorweg-Maatschappij (NOLS) opgericht. Op 1 januari 1900 had de maatschappij 14 personen in dienst, waarbij dus geen 'treinpersoneel' was, omdat de Staatsspoorwegen de exploitatie zouden gaan verzorgen. Met voortvarendheid werd gewerkt aan de voorbereidingen voor de aanleg van de baan, gronden aangekocht of ont-eigend en ontwerpen gemaakt voor de emplacementen en kunstwerken, alsmede voor de stationsgebouwen. De plaatsen waar de reizigers konden in-en uitstappen werden onderscheiden in stopplaatsen, haltes en stations. De stopplaatsen waren de eenvoudigste voorzieningen, namelijk een schuil-plaats voor de reizigers bij slecht weer. De haltes hadden meestal een wacht-kamer en een bureauruimte, alsmede een eenvoudige woning voor de halte-chef. Een station had een voornamer voorkomen. Het bevatte meer ruimten dan een halte, namelijk een aan-vulling met bagageruimte en een woning voor de stationschef, die

meestal boven de dienstruimten was gelegen. De NOLS kende voor de stations een indeling in klassen. Rolde kreeg een station 2^e klasse, Anderen een stopplaats en Eext aanvankelijk een stopplaats, die echter in 1924 werd vervangen door een haltege-bouw.

Aanleg en bouw

De gebouwen voor het traject werden in augustus 1903 aanbesteed, waarna de aannemer direct aan de slag ging. Bij het te bouwen station Rolde plaatste hij een keet voor het werkvolk. Het grondwerk voor het gebouw was eind september gereed. Half november was de bouw gevorderd tot de eerste etage, terwijl aan het eind van het jaar het station onder dak was. Voor de drink-watervoorziening werd een pomp geslagen. Hoe vredig het er in die tijd toeging mag blijken uit de ophef die ontstond toen de opzichter van de bouw op 6 oktober 1903 zijn fietsman-tel onbeheerd had achtergelaten op zijn fiets en bij terugkeer bleek dat de mantel gestolen was.

Tegelijk met de bouw van het station ging de aannemer van de grond-werken bezig met het uitritsen van de baan Assen-Rolde. Er werden hulp-rails gelegd voor het aanvoeren van materiaal en zand. Begin september was al een begin gemaakt met de bouw van een brug over het Deurzerdiep. De hierbij gebruikte heistelling was echter te licht, waardoor het werk niet opschoot. Slechts één paal per dag kreeg men er ingeheid, waarbij wel een rol speelde dat de heipalen maar liefst elf meter de grond in moesten

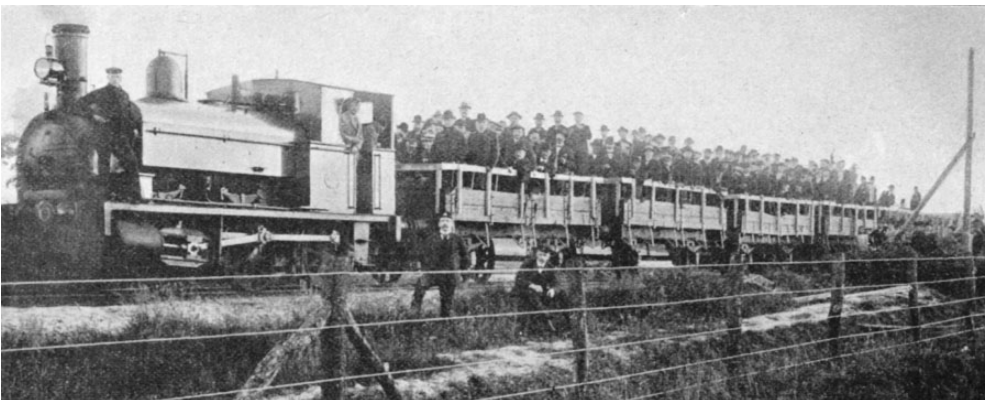
voordat ze de vaste ondergrond bereikten. Nadat een heimachine het werk had overgenomen, ging het beter. Tot overmaat van ramp had men vanaf midden september ook nog te kampen met overstromingen waardoor het zand onder de hulprails wegspoelde.³ Begin oktober zorgde de doorbraak van een dam in het omgelegde Deurzerdiep voor een nieuwe schadepost voor de aannemer. Voor verschillende inwoners van Rolde was het een meevallertje, omdat ze tijdelijk aan de slag konden bij de herstelwerkzaamheden en zo een extra zakcentje verdienden.

Na het gereedkomen van het heiwerk bij het Deurzerdiep verhuisde de heimachine naar het Rolderdiep bij Anderen. Nog in september kwamen de heiwerkzaamheden daar gereed. Eind 1903 was het grondwerk van Assen tot Gieten voltooid, terwijl de eerste vier kilometer spoor was gelegd. De gemeente Rolde, die van het

spoortracé gebruik maakte voor het aanleggen van een telefoonlijn, had toen de meeste palen daarvoor reeds geplaatst.⁴ De NOLS had eind 1903 nog steeds het voornemen om de lijn Assen-Stadskanaal voor het eind van 1904 in exploitatie te hebben.

Op 20 maart 1904 vielen drie aan de NOLS-lijn werkende arbeiders een aantal meisjes uit Rolde lastig. De meisjes vluchtten naar het huis van tolgaarder Freek Emming, die tevens onbezoldigd rijksveldwachter was. Door het lossen van een revolverschot wist hij de arbeiders te verjagen. De dag daarop werden ze gearresteerd door de marechaussee.

De inwoners van Assen ontvingen een uitnodiging om op 28 juni 1904 een proefrit met een trein naar Rolde te maken. Velen gingen op het aanbod in, waaronder het latere Eerste Kamerlid Harm Smeenge. De trein bestond uit een vijftal twee-assige zandwagens die van een extra hekje waren voor-



Op 28 juni 1904 organiseerde de NOLS voor inwoners van Assen een excursie naar het station van Rolde. De deelnemers werden vervoerd op zandwagens die voor de veiligheid rondom van een hekwerk waren voorzien. Toch zou de officiële opening van de spoorlijn nog bijna een jaar op zich laten wachten. Uit: 'De Prins' van 16 juli 1904. (foto collectie Freek Jansen)

zien. Een drie-assige stoomlocomotief van de aannemer zorgde voor de trekkracht. Tijdens het 56e Nederlandse Landbouwkundig Congres in Assen op 30 juni 1904 bood de NOLS de deelnemers de mogelijkheid om een excursie per trein naar Rolde te maken. In Rolde stegen daardoor de verwachtingen betreffende de spoedige ingebruikstelling van de spoorlijn. Eind 1904, begin 1905 zou de opening toch wel plaats vinden, zo dacht men. De NOLS kondigde echter steeds weer uitstel aan, onder andere omdat een stuk grond nog steeds niet in haar bezit was. Eind 1904 stelde de NOLS de openingsdatum vast op 1 juni 1905. Nu gooide echter de Raad van Toezicht roet in het eten. Bij een controle op 10 mei 1905 signaleerden problemen met de waterdoorlatendheid van het gebruikte zand, een euvel dat overigens ook al eerder geconstateerd was. Daardoor moest de openingsdatum verschoven worden en kon pas op 15 juni 1905 de lijn Assen-Stadskanaal (27 km) voor het publiek worden geopend. De opening ging gepaard met concoursen, optochten van versierde rijtuigen en fietsen, vuurwerk en keuring van paarden. Rolde vierde de opening al op 1 juni, de datum die daarvoor oorspronkelijk was vastgesteld. Dokter Somer, die de festiviteiten in Rolde had georganiseerd, zag kennelijk geen kans meer het programma te verschuiven. De omnibus, die met paardenkracht zes keer per week het personenvervoer van Assen via Rolde naar Stadskanaal verzorgde, staakte zijn dienst.

Beveiliging

De spoorlijn werd aangelegd voor enkelspoor. Op het emplacement werd het doorgaande hoofdspoor via een wisselverbinding verbonden met een evenwijdig daarnaast gelegen zijspoor (kruisspoor). Bij een dergelijke opzet kunnen de treinen elkaar niet zonder meer passeren of kruisen. Een van beide treinen moet het zijspoor op. Na het passeren van de andere trein rijdt de eerste trein achteruit om weer op het doorgaande spoor uit te komen en kan dan zijn reis voortzetten. Deze oplossing werd destijds gekozen omdat wissels duur en kwetsbaar waren. Aanvankelijk was er ook maar één losspoor, dat wil zeggen een stuk spoor voor het laden en lossen. Al gauw waren er klachten over de beperkte spoorinrichtingen en na een paar jaar werden de meeste emplacementen uitgebreid.

Bij de opening van de spoorlijn op 15 juni 1905 waren de spoorbomen voor de nabij gelegen overweg nog niet gereed. Om deze overweg toch te beveiligen werd er iemand tijdelijk aangesteld om het verkeer op de weg tegen te houden als er een trein aankwam. Dit heeft geduurd tot 26 juli 1905 op welke datum de spoorbomen in gebruik werden genomen. De stationschef kon de bomen vanaf het peron bedienen.

In 1910 werd een stuk dubbelspoor (volwaardig kruisspoor) gelegd en een stationsbeveiliging gemaakt, terwijl in 1915 de los- en laadmogelijkheden werden uitgebreid. Op het oostelijk deel van het emplacement, dat tegenwoordig bedrijfsterrein is



Een van de naamborden van het station hangt bij wijze van curiositeit in de oude toneelzaal van het café Henk Hofsteenge in Rolde. (foto Henk Koops)

voor aannemingsbedrijf Haak en bouwmarkt Multimate, werd een verharde los- en laadweg aangelegd aan weerszijden begrensd door spoorrails. De strook grond langs de zuidzijde van dit terrein werd verhuurd aan plaatselijke ondernemers, die daarop gebouwtjes plaatsten. Zo verzezen er loodsen van brandstoffenhandel Rossing, van de aardappelcommissiennair Harm Brands en van de aardappel- en graanhandel Wolf en Wolf. De uitbreiding van de los- en laadmogelijkheden is wellicht een gevolg van de hinder die bij de overweg werd ondervonden. In 1913 meldde de burgemeester namelijk in de raad dat bij hem klachten waren binnengekomen dat de afsluitbomen bij de weg naar Balloo soms meer dan een half uur gesloten waren als gevolg van het rangeren met de goederentrein. Naar hij vernomen had was dit te wijten aan te weinig wissels, hetgeen erg lastig was voor het publiek, zeker nu het de bedoeling was hier een straatweg aan te leggen.⁵

Het perron is een aantal keren verlengd, onder andere in 1923. Bij deze

verlengingen kwam ook in de overweg dubbelspoor te liggen.

In 1930 meldde de Ingenieur van het Seinwezen aan B en W van Rolde dat aan beide zijden van de spoorwegovergang te Rolde een lantaarn zou worden geplaatst die des daags de woorden "STOP VOOR DEN OVERWEG" en des nachts het woord "STOP" zou vertonen.⁶

In 1953 is het dubbelspoor ingekort en verdween het kopspoor aan de oostkant. Enkele jaren nadat het goederenvervoer werd gestaakt, is het emplacement opgebroken.

Het stationsgebouw

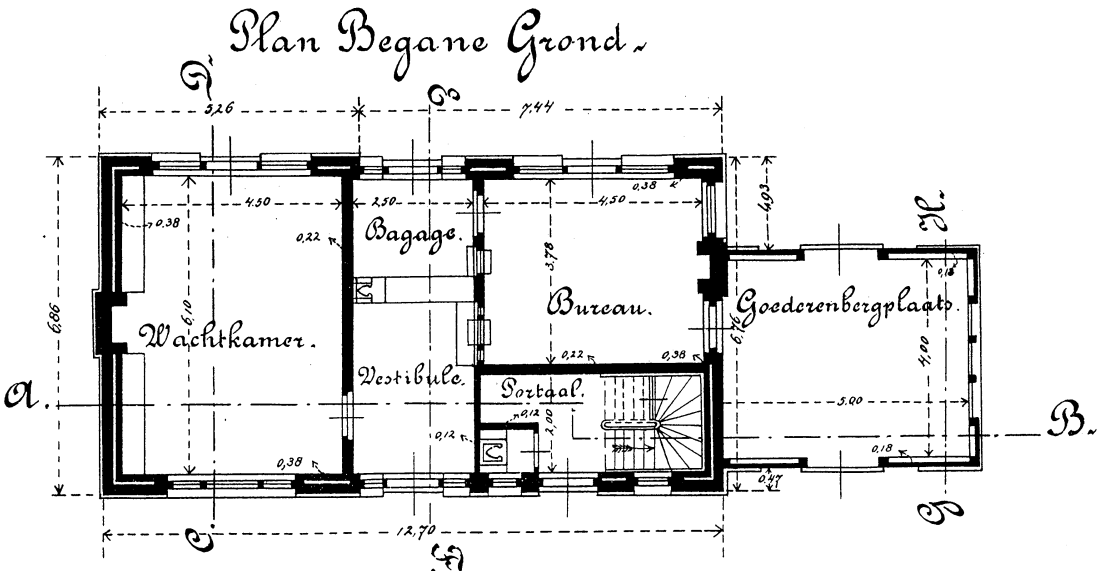
De NOLS stond bekend om zijn fraaie stations- en haltegebouwen. Ze zijn ontworpen door Eduard Cuypers, de architect van het stationsgebouw van 's-Hertogenbosch (1896) dat in de Tweede Wereldoorlog is verwoest. Zijn oom was P.J.H. Cuypers, de bouwmeester van onder andere het Centraal Station en het Rijksmuseum te Amsterdam.

Eduard Cuypers was van mening dat stations utiliteitsgebouwen waren, dat

wil zeggen gebouwen waarbij het nut en de bruikbaarheid voorop staan en waarbij de uitvoering sober moest blijven. Er mocht wel aandacht aan vorm en kleur worden besteed, maar met name de stationsgebouwen in kleine plaatsen mochten niet door toepassing van details, die bij grote stations voorkomen, storend werken in een plattelandsomgeving. Wie het bestek en de tekeningen ziet van een station als Rolde moet niettemin tot de conclusie komen dat hier zowel qua vormgeving als qua soliditeit eisen werden gesteld die het kwaliteitsniveau van een gemiddeld bouwwerk op het platteland toch wel te boven gingen. De gevels van de NOLS-stations werden opgetrokken van rode baksteen waarop daken met rode pannen lagen. Het overige houtwerk - zoals daklijsten, kozijnen, deurposten,

deuren en dergelijke - werd groen, rood en wit (of geel zoals in Rolde) geschilderd. Plaatsnamen toiden de perrongevels, uitgevoerd in sectieltegels met goud (niet in Rolde) en wit als hoofdtint. Later zijn bij een aantal stations muren bepleisterd vanwege vochtproblemen door wind en regen. In Rolde gebeurde dat in 1915 met de westelijke gevelmuur. Naderhand is ook de muur aan de straatzijde geheel gepleisterd. Het uiterlijk van het station werd daardoor wat eentoniger, mede omdat de rond de ramen aangebrachte motieven onder het pleisterwerk verdwenen.

Het gebouw was doelmatig ingedeeld. Na binnenkomst in de vestibule kon de reiziger van daaruit gebruik maken van het loket, het bagagedepot en de wachtkamer en vervolgens op het perron komen. Vanuit het bureau, het



De oorspronkelijke indeling van de benedenverdieping van het station. In het bureau zijn twee loketten te onderscheiden. De goederenbergplaats had twee brede schuifdeuren zodat paardgetrokken wagens gemakkelijk konden in- en uitrijden. (collectie Joh. Brands)

werkvertrek van de chef, kon het loket voor treinkaartjes in de vestibule worden bediend evenals het bagagedepot en was er toegang tot het perron en de aanliggende goederenbergplaats. Deze laatste was ondergebracht in een aanbouw met lagere kap en voorzien van schuifdeuren aan de voor- en achterzijde, zodat er met paard en wagen doorheen gereden kon worden. In de glasdeur tussen het bureau en de goederenbergplaats was een draairaampje met loketplankje aangebracht waardoor de vrachtbrieven overhandigd konden worden. De woning van de stationschef op de eerste verdieping was bereikbaar via een aparte voordeur in de straatgevel, uitkomend in een portaal met toilet en een trap naar boven. Boven was een gang, keuken, woonkamer en twee slaapkamers. In 1918 werd op de zolder nog een slaapkamertje getimmerd. In 1921 werd aan de straatzijde op de eerste verdieping een balkon gebouwd om de ernstig zieke vrouw van de stationschef voldoende frisse lucht te geven.

Tijdens de oorlog, in de periode 1944-1945, was in het stationsgebouw een ziekenzaaltje ingericht voor de Nederlandse Arbeidsdienst.⁷ Eentwintigtal monniken uit het Friese Witmarsum, dat voor de OT werkte, vierde in die periode de mis in de bijkeuken.⁸

Op dertig meter ten westen van het station stond nog een nevengebouw, deels magazijn, deels toiletgebouw met twee privaten en drie waterplaatsen.

Omdat in de stations alleen wachtkamers aanwezig waren en geen restau-

ratie waar iets te eten of te drinken viel, verrezen in veel plaatsen zogenaamde stationskoffiehuizen. Zo ook in Rolde.

In 1905 bouwde Dirk Stevens hier een huis, dat hij blijkens een brief aan B en W van Rolde mede wilde inrichten voor stationskoffiehuis. Daarom vroeg hij meteen maar een vergunning aan voor verkoop van sterke drank in het klein, hetgeen toen niet lukte omdat destijds het aantal vergunningen aan een bepaald maximum was gebonden. Naderhand kwam het pand in handen van Evert Geerlings en vervolgens van diens zoon Gerrit. In 1925 werd het etablissement overgenomen door Johannes Darwinkel, waarna het voortgezet werd door zijn dochter Lammechien Hidding-Darwinkel. In september 1988 werd zij opgevolgd door haar dochter Lineke Poutsma-Hidding.

Ongeveer 900 meter richting Assen vanaf het stationsgebouw staat aan de zuidzijde pal tegen de spoorbaan aan een houten gebouwtje dat de indruk wekt vroeger een dienstgebouwtje van het spoor te zijn geweest. Dat is echter niet het geval, al is er wel sprake van een zekere relatie. Het is daar geplaatst op een overhoekje van de spoorbaan, groot ca. 500 m², en in april 1946 door de landmeter van het kadaster opgemeten als zijnde een zomerhuisje. In 1952 verkocht de N.V. Nederlandse Spoorwegen het bewuste overhoekje aan Berend Schutrups, werkmans, wonende te Rolde aan de spoorlijn nabij Balloo, echter zonder dat in de akte gerept wordt over het daarop staande huisje. Het lijkt erop dat er

een clandestien tintje aan deze affaire zit. Volgens mondelinge informatie was het bewuste optrekje eigendom van de in Zwolle woonachtige, maar in deze contreien werkzame spoorwegopzichter Hekenthal. Het huisje stond aanvankelijk in Assen, maar werd door hem per lorrie vervoerd naar Balloo. Wat hem er toe bracht het huisje naar deze toch wel wat afgelegen plek te verplaatsen, is niet duidelijk. Schutrups verkocht de woning met erf en tuin in 1953 aan Harm Piest, die het op zijn beurt in 1958 verkocht aan Petertje Anna Keur, beter bekend als zuster Keur, indertijd directrice van het Wilhelmina Ziekenhuis te Assen.⁹ Zuster Keur was een kleurrijke, onconventionele figuur die haar fiets aan de Asserstraat achterliet als ze kon meeliften naar Assen (en daarvoor zonodig midden op de straat ging staan), die in Balloo nog wel eens het deksel van een pan wilde lichten als de daaruit opstijgende geuren haar erg bevielen, wat menigmaal leidde tot een vorkje meeprikken, die bloemen bij anderen uit de voortuin plukte en daarbij ter verdediging aanvoerde dat de tuineigenaar toch al zoveel bloemen had en zij niet en die tenslotte haar huisje de naam *Chateau Balloo* gaf (uit te spreken als 'sjatoo balloo' met de klemtoon op de laatste lettergreep want dan klinkt het mooier).

Exploitatie 1905-1910

Een maand na de opening van het baanvak Assen-Stadskanaal bleek het goederenvervoer zo omvangrijk te zijn

dat het wenselijk was daarvoor een speciale goederentrein te laten rijden. Aanvankelijk werden goederen meegegeven met de vier dagelijkse treinen. Belanghebbenden probeerden de Staatsspoorwegen er toe te bewegen om 's avonds een vijfde trein te laten rijden. De laatste trein van Stadskanaal reed om 17.50 uur naar Assen en ging om 19.15 uur terug. Voor veel reizigers, uit het westen van het land komende, was dit te vroeg. In de winterdienstregeling van 1905 stonden vijf treinen vermeld op het traject Stadskanaal-Assen.

Vanaf 1906 meldde de gemeente Rolde in zijn jaarlijkse verslag aan Gedeputeerde Staten: "Het publiek reist meestal per spoor van hier naar Assen daar de reiskosten sedert de opening van de NOLS-spoorweg zeer gering zijn. Des woensdags met de marktdag te Assen wordt hiervan druk gebruik gemaakt. Zeer wenselijk zou het zijn dat er alsdan een markttrein liep teneinde op een meer geschikt uur in Assen te zijn en uit Assen te gaan." In de jaren daarna werd nog toegevoegd dat de grote vrachten, zoals kunstmeststoffen en voederartikelen, per spoor werden vervoerd. Dat gold ook voor de aardappelen die verkocht werden, onder andere naar Duitsland.¹⁰

1910-1939

Volgens de dienstregeling van 1912 reden op werkdagen tussen Stadskanaal en Assen zeven treinen in elke richting. In het begin van de jaren dertig was dit patroon nog globaal hetzelfde.



*Een opname van het station van Rolde zoals het er uitzag in plm. 1920.
(foto collectie Freek Jansen)*

In 1929 werd met de omliggende gemeenten een poging gedaan om op het traject Stadskanaal-Assen een speciaal tarief voor buurtverkeer te krijgen ten behoeve van ziekenbezoek, marktbezoek, vreemdelingenverkeer en vergaderingen. Dit buurtverkeer was er al op de lijn Assen-Groningen en Stadskanaal-Groningen. Het jaar daarop werd dit verzoek ingewilligd.¹¹ Als gevolg van een onderzoek naar in- en uitstappende personen werd op 15 mei 1934 de stopplaats Anderen opgeheven. Door verkoop van de aandelen aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen kreeg deze per 1 mei 1938 algehele zeggenschap over de NOLS-lijnen. De toenemende concurrentie van het autobusvervoer noopte tot inkrimping van de treindiensten. De voorgenomen staking van de reizigersdienst op Assen-Stadskanaal in 1938

werd op dringend verzoek van de streek uitgesteld tot 14 mei 1939. Vanaf de opening op 15 juni 1905 tot de jaren dertig is er een druk goederenvervoer geweest, met name in 1917 toen het transport van aardappelen naar het westen des lands een ongekende omvang aannam. Later werd dit minder en de zomerdienst van 1938 vermeldt slechts één buurtgoederentrein Assen-Stadskanaal v.v.

1940-1946

Na de Duitse inval in mei 1940 gingen er weer reizigerstreinen rijden. Op Assen-Veendam gebeurde dat vanaf 25 mei 1940. Gemiddeld reden er toen zo'n vijf treinen per dag heen en terug. Evenals in de oorlogsjaren 1914-1918 hebben ook tussen 1940 en 1945 de aardappelen uit de veenkoloniën een belangrijke bijdrage

geleverd aan de levensmiddelenvoorziening. Op 30 mei 1944 werd tussen het station Rolde en het Tumulibos een losse locomotief beschoten waarbij een leerling-machinist werd gewond en de locomotief defect raakte. Het reizigersvervoer werd gesloten op 17 september 1944.

1945-1947: reizigersvervoer

Op 3 september 1945 werd het reizigersvervoer hervat. In 1946 zien we op het traject Assen-Stadskanaal-Zuidbroek in principe een tweeuurstoomdienst. Op 4 mei 1947 werd de dienst Assen-Stadskanaal wegens materiaalgebrek "tijdelijk" vervangen door een NS-autobusdienst. Sindsdien hebben hier geen reizigerstreinen meer in de normale dienst gereden. De vervangende busdienst, die bij het stationsgebouw stopte, is opgeheven op 15 december 1950.

1946-1987: goederenvervoer

In de jaren zestig steeg het goederenvervoer op de NOLS-lijnen naar recordhoogte. Destijds werd het wengeniet in Drenthe aanzienlijk uitgebreid en verbeterd. De aanvoer van wegebouwmaterialen als grind, steenslag en cement vond voor een groot deel per spoor plaats via Assen-Rolde-Gieten-Stadskanaal. In de periode 1970-1972 werd het hoofdtransportleidingennet van de Gasunie aangelegd, waarbij verschillende losplaatsen langs de NOLS-lijn werden gebruikt voor tussenopslag van per spoor aangevoerde gasbuizen. Het station Rolde werd voor goederenvervoer gesloten op 4 november 1968.

Spoorpersoneel en bewoners

De NOLS beperkte zich tot de aanleg, beheer en onderhoud van de spoorbaan en de gebouwen, terwijl de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) aanvankelijk belast was met de exploitatie van de spoorlijn. In het kader van de reorganisatie der spoorwegen in Nederland werd in 1938 het exploitatiecontract met de SS beëindigd en de spoorweg c.a. verkocht aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS). Voor de periode 1905-1938 hebben we zodoende qua personeel te maken met zowel de NOLS als de SS, terwijl nadien alleen de NS erbij betrokken was. Van de NOLS is het - nogal incomplete - archief ingezien.¹²

Personeelsbestanden zijn daarbij niet gevonden. Uit de beginperiode is via internet bekend dat er tot 1910 een ploegbaas J. Aalders was, terwijl vanaf 1905 als wegwerkers in dienst waren: P. Popkes, G. Geerling, R. Leiting en B. Schutrup.¹³

Een van de latere ploegbazen van de Staatsspoorwegen, Hielke Lijn, die woonde aan de Asserstraat naast villa De Wilte, komt voor in een album met jeugdherinneringen van de jonge Willem van Gorcum (geb. 1906). Deze woonde daar bij zijn ouders. Hij vertelt daarin dat de ploegbaas 's winters veel tijd doorbracht in de materiaalkeet, waar een kachel brandde. Daar stond hij dan de onderkant van zijn rug op te warmen, hetgeen hem de bijnaam 'kachelkonte' opleverde.¹⁴ De hierna volgende, overigens niet complete, gegevens zijn vooral verkregen door informatie van (oud-)

<i>naam</i>	<i>geb.</i>	<i>functie</i>	<i>woonde in station</i>	<i>van - tot</i>	<i>opmerkingen</i>
Van Weele, Cornelis	1861	stationschef	ja	1905-1912	van Zeeuwse afkomst
Carelse, Albert	1873	stationschef	ja	1912- ?	huisnr. destijds A 162
Lijn, Hielke	1876	ploegbaas SS	nee		woonde Asserstraat 6
Bloemhof		beambte?			
Hadders, Henderikus	1888	wegwerker	nee	1942- ?	woonde Schoolstraat 26 in de jaren '20
Jansen, Jans (Jans Mul Spoor)	1886	wegwerker/ later voorwerker	nee	1911-1949	woonde Nijlanderstraat 20
Oostra, Jan	1888	stationsbeambte	nee		werkte op station Rolde
Oostra, Jacob (Job)	1920		ja (boven)	1947-1973	werkte elders bij het spoor
Dijkstra, Sjouke	1950		ja (beneden)	1953-1957	
Pomp, Harm	1935	spoorwegarbeider	ja	1957-1961	
Bijsterveld, Pieter	1899	arbeider/ rangeerder NS	ja	1961- ?	
Koops, Ali					afkomstig uit Loon
Medendorp, Jan	1897	arb./telegrafist	nee	1927-1939	woonde Stationsstraat 21

Roldenaren en inzage in het bevolkingsregister. Het huisadres van het stationsgebouw was: Stationsstraat 16, Rolde. Voordien was dat nr. A 162. Gedurende zekere tijd werd het gebouw in tweeën bewoond: boven en beneden apart.

Vermoedelijk is er vanaf 1947 geen stationschef meer geweest. Jan Oostra (*1888) heeft nog jaren de afsluitbomen en de wissels bediend, hetgeen later door de vrouw van Jacob Oostra is overgenomen. Zij verzorgde ook de vrachtbrieven.¹⁵

De afbraak

Wat het reguliere spoorvervoer betreft werd Stadskanaal lange tijd bediend vanuit Assen. In 1960 was het spoorvervoer via de spooraansluiting van Philips in Stadskanaal zo toegenomen

dat hiervoor rechtstreekse treinen gingen rijden. In 1968 bereikte dit vervoer een jaaromvang van ruim 11.000 wagens (40 per dag). Verder reed via Assen de trein naar Buinen en terug, waarmee alle tussenstations werden bediend.

Met het verdwijnen van het vervoer van wegenbouwmaterialen en gasbuizen kwam er ook een eind aan de lijn Assen-Stadskanaal. Vanaf 26 mei 1967 gingen alle goederentreinen via Veendam rijden. Gieten, Gasselte en Gasselternijveen werden daarna bediend vanuit Stadskanaal. Nog twee jaar reed er vanuit Assen een trein naar Rolde en Eext. Om de aanleg van de rijksweg Assen-Rolde-Gieten (N33) mogelijk te maken werd in 1969 bij Anderen een deel van het spoor opgebroken.

Spoorwegenthousiasten, verenigd in de Noordnederlandse Museum Spoorbaan onder voorzitterschap van de Roldenaar drs. A.V.J. den Hartogh, hebben in de jaren 1975-1977 geijverd de lijn op het gedeelte tussen Assen en Anderen als toeristische attractie te behouden. De bedoeling was om het traject Assen-Rolde met stoomtractie en dat tussen Rolde en Anderen met motortractie te berijden, zodat het station Rolde dan de bedrijvigheid van overstappende passagiers en binnenkomende en vertrekkende treinen te zien zou geven.¹⁶ Het bleek tenslotte geen haalbare kaart.

Op 28 mei 1972 werd de lijn Assen-Stadskanaal uit de dienstregeling geschrapt. Het opbreken volgde in 1977. De rails werden verkocht als schroot. Waar de spoorlijn de Koelandsdijk in Rolde kruiste heeft men,

om onnodig breekwerk in de verharding te voorkomen, de rails laten zitten. Zo is er toch nog een tastbaar bewijs van deze spoorlijn overgebleven. Om te voorkomen dat de landschappelijk fraaie spoorbaan ten offer zou vallen aan zandwinning kochten de gemeenten, waarin de baan lag, de gronden aan en bestemden deze tot wandel-, fiets- of ruiterspad. Omdat de verhoogde spoorbaan in de beekdalen van het Deurzer- en Rolderdiep landschappelijk als storend werd ervaren, vond daar juist wel afgraving plaats.

Bijzondere reizigers

De grootste toeloop van reizigers heeft het station Rolde beleefd tijdens de zogenaamde landdagen, die in de oorlog werden georganiseerd in de Rolder Boerdennen door de Nationale Bond



Op 5 juli 1941 belegde het Ned. Agrarisch Front (NAF) in Rolde een bijeenkomst. De bezoekers, agrariërs uit het hele land, werden met een groot aantal extra treinen aangevoerd. (foto collectie NIOD)

‘Landbouw en Maatschappij’ (L&M), een uit de crisis in de landbouw ontstane en deels in de richting van de NSB koersende boerenbeweging, die in 1941 opging in het Nederlands Agrarisch Front (NAF). L&M organiseerde hier in 1940 een nationale landdag en een nationale jeugdlanddag, terwijl er in 1941 een landdag van het NAF plaats vond en in 1942 een landdag van de NSB. Voor de NAF-landdag reden op 5 juli 1941 zes extra treinen uit alle delen van het land die maar liefst twintigduizend mensen gratis vervoerden. Een van die treinen vertrok om 7.05 uur uit 's-Hertogenbosch en kwam om 11.45 uur in Rolde aan. Deze vertrok al weer om 15.10 uur met aankomst in 's-Hertogenbosch om 19.45 uur. In de tussenliggende 3 uur en 25 minuten moest men in Rolde heen en terug lopen naar de zandverstuiving die als een soort openluchttheater fungeerde, luisteren naar opzweepende redevoeringen zoals over de vraag ‘Bolsjewisme of boerenorde?’ en ondertussen een meegebracht boterhammetje eten. Aan de deelnemers was namelijk verzocht zoveel mogelijk zelf voor mondivoorraad te zorgen want op zo'n toevloed van mensen was Rolde niet berekend.¹⁷

Reizigers van een heel andere orde waren de 5000 ganzen die vanuit Polen op het station in Rolde aankwamen. Ze waren gekocht door Johannes Alouisius de Koning. Deze uit Amerika teruggekeerde Nederlander had in 1919 op Nooitgedacht het ‘Amerikaansch Hoenderpark’ gesticht, een groot modern bedrijf. In die jaren kon men goedkope magere ganzen uit

Polen importeren om die later als vette kerstgans naar Berlijn te verkopen. Helaas draaide deze transactie uit op een strop. Na een oponthoud in Breslau kwamen de ganzen in kisten aan op het station in Rolde. Doordat er geen vervoer was van het station naar het hoenderpark moesten ze lopen. Voor dieren die als bijnaam Wammes Waggel hebben, is dat een hele opgave. Bovendien hadden ze in geen vijf dagen te eten of te drinken gehad en stortten ze zich onderweg in een half bevroren kolk. Het gevolg was dat er veel dood gingen. Tot overmaat van ramp brak onder de overlevende ganzen cholera uit, zodat een aanzienlijk aantal moest worden geslacht of verbrand. Toen de in het park aanwezige hoenders ook nog met cholera werden besmet, betekende dat het einde van het hoenderpark in zijn oorspronkelijke vorm.¹⁸

Tot de bijzondere reizigers mogen ook wel de leden van de familie Van Gorcum gerekend worden, die dichtbij het station in villa De Wilte woonde (1908-1928). Willem van Gorcum senior was een echte ‘treinofiel’, die zo nu en dan de taak van de machinist mocht overnemen. Het gebeurde meer dan eens dat de stationschef tegen Willem junior, die zijn vader ging afhalen bij het station, zei: “Ik hoor al dat je vader op de bok staat, want hij roffelt er weer aardig over”. De trein ging dan in volle vaart de helling af naar het Deurzerdiep en de brug over, zodat hij een mooie aanloop had in het omhoogklimmende traject naar Rolde. Dat Willem senior soms wel eens te enthousiast was,



Leden van de modelspoorclub in Assen maakten een maquette van het spoorwegemplacement in Rolde naar de situatie van omstreeks 1935. Meer foto's zijn te zien op het internet: www.mscassen.nl. (foto collectie MSC Assen)

bleek toen hij een keer de trein een heel eind voorbij het perron liet doorschieten. Het lokaalpoortje bestond uit twee-assers met balkon, waarop bij mooi weer de conducteur dan voor mevrouw Van Gorcum een stoeltje neerzette. Het ging allemaal heel gemoedelijk. Als de familie bezoek had en men bij het weggaan bang was dat deze de trein zou missen, werd Willem junior vooruitgestuurd om aan de chef te vragen de trein even te laten wachten. Dat gebeurde dan ook wel, al floot de machinist soms vol ongeduld!¹⁹

Van station tot woning

Toen in het begin van de jaren zeventig ook het goederenvervoer werd gestaakt stond de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS) voor de vraag wat te doen met de baan en de gebouwen. Hans Brands zag tijdig de mogelijkheden die het stationsgebouw

Rolde bood en sloot in 1972 een huurovereenkomst af met de NS. Voor de aankoop van de hele baan tussen Assen en Stadskanaal diende zich het zandbedrijf Kremer te Exloo aan, die wel brood zag in het afgraven van ruim 100 ha spoorbaan. Kremer had eigenlijk alleen belangstelling voor het zand en stond daarom welwillend tegenover de gedachte van Brands om het stationsgebouw te kopen en eveneens het emplacement. De hele verkoop aan Kremer ging echter niet door omdat er van hogerhand bezwaar werd gemaakt dat de gemeenten, waar de spoorbaan doorliep, op deze wijze min of meer buiten spel werden gezet. De gemeente Rolde kocht nu de spoorbaan, voorzover op haar gebied gelegen. Een voorstel van B en W om het stationsgebouw aan Brands door te verkopen voor een bedrag, vastgesteld door een door de gemeente benoemde taxateur, werd aange-

houden omdat de commissie Financiën en Openbare Werken van oordeel was dat een tweede taxatie noodzakelijk was. De hertaxatie leverde een gering verschil op, waarna partijen akkoord gingen en de verkoop in 1979 werd geëffectueerd. Daarbij werd als voorwaarde gesteld dat aan de uiterlijke verschijningsvorm van het gebouw geen wijzigingen mochten worden aangebracht behoudens uitdrukkelijke toestemming van B en W.²⁰

Het gebouw draagt nog steeds een aantal kenmerken van de art nouveau-bouwstijl. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project van jongere bouwkunst en stedenbouw uit de periode 1850 tot 1940 (MIP) is het pand mede daardoor in 1995 rijksmonument geworden. In de loop van de tijd is er binnen het een en ander verbouwd om het gebouw doelmatiger te maken voor bewoning.

Zo is de wachtkamer met de vestibule en het bagagedepot woonkamer geworden, het bureau (werkvertrek van de stationschef) werd woonkeuken en de goederenbergplaats, na dichtmetselen van de twee schuifdeuren, bijkeuken. Het draairaampje in de glasdeur voor de vrachtbrieven is er echter nog steeds. Aan de oostzijde is een praktijkruimte voor fysiotherapie bijgebouwd. Alles bij elkaar is het een woonstee geworden met een geheel eigen sfeer waar het goed eitjes bakken is.

Bronnen

H. de Boer, De Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij en Eduard Cuypers, *Op de rails* 1980, 109-112.
 J.G.C. van de Meene, R. Ankersmit en S. Eeftens, De Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij,

Op de rails 1987, 133-139, 298-304, 338-340.
 R. van Wissen, De Noord-Ooster Locaal Spoorwegmaatschappij, op de internetsite www.nols-maatschappij.info
 Algemeen Rijksarchief (ARA), Tweede Afdeling (later overgebracht naar Utrechts Archief), Bestekken spoorwegen nr. 191, bestek 16 van de NOLS met tekeningen.
 Informatie van Joh. Brands, eigenaar/bewoner van het stationsgebouw en van diverse (oud-) Roldenaren.

Noten

- 1 Gemeentearchief Rolde 1816-1919 (GAR I) inv.nr. 108/2.
- 2 Ibidem inv.nr. 115/2
- 3 Prov. Drentsche en Asser Courant (PDAC) 22-9-1903 en 29-9-1903.
- 4 PDAC 15-9-1903.
- 5 Gemeentearchief Rolde 1816-1919 (GAR I) inv. 108/3; raadsnotulen 13-10-1913.
- 6 Ibidem 1920-1932 (GAR II) inv.nr. 106/1.
- 7 Lukas Koops, De Tweede Wereldoorlog in de voormalige gemeente Rolde, deel 3b, *De Kloetschup* 2003/3, 12 en 16.
- 8 H.M. Luning, De Tweede Wereldoorlog in de voormalige gemeente Rolde deel 2, Passanten in Rolde *De Kloetschup* 2003/2, 15
- 9 Archief Kadaster Assen; informatie van ing. J.W. van Eden, laatstelijk chef dienstkring Groningen NS.
 GAR I, inv. nr. A6.
- 10 GAR II, inv. nr. 106b/1.
- 11 Utrechts Archief, Noordoosterlocaalspoorweg Maatschappij 1899-1938, Toegang 925.
- 12 Internet www.nols-maatschappij.info
- 13 Familiaalalbum waarnaar wordt verwezen in *De Kloetschup* 2001/1, 9 en 2001/2, 14.
- 14 Informatie van Jan Oostra (*1947) te Roden, kleinzoon van Jan Oostra (*1888)
- 15 *De Buffer*, Uitgave van de Noord-Nederlandse Museum Spoorbaan, extra nummer, jan. 1976, 3.
- 16 PDAC 5-7-1941 en 7-7-1941, 1e en 2e blad; *Nederland in de Tweede Wereldoorlog* (Waanders 1989) 404.
- 17 Egbert J. van der Veen, Een opmerkelijke familie in het vroege Nooitgedacht, *De Kloetschup* 2000/2, 6; Marianne J. Wichers-de Koning, 'Amerikaans Hoenderpark in Nooitgedacht - een reactie', *De Kloetschup* 2000/3, 20.
- 18 W. Houtman, Verdere lotgevallen van de bewoners van villa "De Wilte" 1908-1928, *De Kloetschup* 2001/2, 14.
- 20 Archief gem. Rolde 1932-1997, inv.nr. 237.