

Van Sledemenners tot Italianen.

Het was in vroegere tijden een hele toer als je vanuit Ten Boer eens naar de Stad wilde. Als je gin wandelen over de oude Stadsweg was je wel eventjes onderweg. Makkelijker was het als je van een wagen, kar of slede gebruik kon maken tenminste als er nog plaats was op één van deze vervoersmiddelen. De eigenaren van deze transportmiddelen moesten verplicht lid worden van het sledemennersgilde en de te vervoeren goederen en personen werden als je vanuit de Stad reisde beurtelings over de vervoerders verdeeld.

Nadat in 1650 het Damsterdiep werd doorgegraven van Ten Post naar Groningen kon men met de Snikke of Trekschuit al dan niet voortgetrokken door een paard of door de vrouw van de schipper naar de provinciale hoofdstad .In de eerste jaren waren dit open boten waarin met wat dekzeilen een eerste klas was afgescheiden. Later kwam er een echte roef of kajuit op. Dit was al een kleine verbetering maar bij slecht weer en een groot aanbod van passagiers was het in de kleine kajuit niet uit te houden

.Al gauw kwamen er dan ook aparte Snikkes voor personenvervoer en voor goederenvervoer. Pas in 1850 trad er een verbetering op toe het ene paard werd vervangen door een span paarden en de reistijd tussen Delfzijl en Groningen slechts vier uur duurde.

Er kon 's ochtends om vier uur in Delfzijl worden ingescheept en .De tweede boot vertrok drie uur later. 's Middags waren er afvaarten om één uur en om vier uur. Komende vanuit het westen des lands kon je, aangekomen in Groningen met de trekschuit naar Delfzijl via ten Boer .In Delfzijl aangekomen kon je overstappen op een stoomboot naar Emden en vervolgens naar Leer.

De Stoomschepen op het Damsterdiep lieten niet lang op zich wachten, In 1869 verscheen de "Concurrent" van een Delfzijlster ondernemer , vier jaar later gevolgd door een tweede boot de "Willem III". Kort daarop volgde het onontkoombare en historische moment dat de trekschuiten en paarden buiten dienst werden gesteld.

Met de opening van het Eemskanaal in 1876 werd de Delfzijlster veerdienst naar dit nieuwe kanaal verlegd, waarbij op basis van onderhandelingen en onderling goedvinden werd vastgelegd dat de Damsters op het Damsterdiep zouden blijven en de Delfzijlsters op het Eemskanaal zouden gaan varen. Het voordeel van de Delfzijlsters zal een groter aanbod van marktgoederen naar en van Groningen zijn geweest, voor de "Damsters" een groter passagiersaanbod van en naar de vele tussenliggende dorpjes.

Het Damsterveer arriveerde elke dag tegen half negen in Ten Boer en geholpen door een bemanningslid kon men bij de Boltdraai opstappen en in anderhalf uur naar Groningen varen. Deze boot kende zelfs een eerste en een tweede klasse. Naast passagiers nam de boot ook goederen mee al waren de echte beurtschippers van de vrachtschepen daar niet altijd heel blij mee.

Na gedane zaken in de Stad kon men om half drie weer de terugtocht aanvaarden.

In 1898 achten de zelfstandige varende beurtschippers uit Delfzijl de tijd rijp om de krachten te bundelen. Gezamenlijk gingen ze verder als de "N.V.Schuitenvaardersvereniging".

In 1900 liet deze vereniging het schroefstoomschip de "Koningin Wilhelmina" bouwen ,dat versterking kreeg van de schepen "Prins Hendrik" en "Prinses Juliana".

De N.V. E.Wagenborg werd door het kopen van alle aandelen in 1934 eigenaar van de vereniging.

Vanuit Delfzijl voer men twee keer per dag naar Groningen.

De "Wilhelmina" was bruin geschilderd en had als bijnaam "Bruintje Beer" en heeft in de Tweede Wereldoorlog op last van de bezetter gevaren onder de naam "Delfzijl" in een witte uitmonstering en werd uiteindelijk in de zestiger jaren gesloopt door de firma Bollegraaf op een locatie aan het Damsterdiep vlakbij het landgoed Ekenstein.



Over het Eemskanaal lagen tussen Groningen en Delfzijl 15 bruggen en je kon bij elke brug op -dan wel uitstappen op de "Wilhelmina" of de "Hendrik". De Juliana verzorgde een sneldienst,

De Ten Boersters die een beetje comfortabel naar de Stad wilden reizen konden bij Brug 5 de boot nemen

Maar er zouden ander tijden aanbreken met andere vervoersmiddelen .De snikkes en de stoomboten hadden hun tijd gehad. In Appingedam werd in juli 1919 een oprichtingsvergadering gehouden waarbij door een aantal aanwezigen de N.V. Damster Auto Maatschappij werd opgericht.

De handelaar in naaimachines ,rijwielen en huishoudelijke artikelen P.Smith TZN had zich een

automobiel aangeschaft ,die voor verhuur beschikbaar was en waarbij hij zelf als chauffeur optrad.

Aangezien er van de vele tramplannen die hier en daar werden ontwikkeld vanwege de grote financiële offers niet veel werd gerealiseerd dacht Smith dat het vervoer van personen dan maar op een ander manier moest worden geregeld.

Aan de gebroeders Bos in Appingedam werd opdracht gegeven om op een tweetal Ford-chassis een bak te bouwen plaats biedende aan 12 personen.

De eerste busdienst ging niet naar Groningen maar naar Hoogezand. Toen Smith vernam dat een concurrent plannen had om een busdienst naar Groningen te beginnen bestelde hij nog enkele Ford bussen en begon op dinsdag en vrijdag met één rit per dag een dienst te starten van Appingedam naar de Stad.

Op 25 oktober 1921 werd gestart en de Ten Boersters konden deze dagen om 08.30 uur instappen bij Café Klinkhamer. De terugreis werd om twee uur aangevangen en om half drie stopte de bus weer bij Klinkhamer voor de deur.

Naast de Fordjes kwamen er ook Renault bussen de zaak versterken waardoor er meer ritten gereden worden.



Station Quatre Bras, het bekende hotel te Ten Boer! Bij deze vaste stopplaats kunnen we even opschrijven, wat we onderweg al dachten in de spraak der streek:

Goan ie mit laangs d'olle Tivel?!

Elk dei 't wait, roadt joe mit klem:

(Want doar is ja hail gain twiefel!)

Neem de bus van „D.A.M.”

Veerend gait 't op zachte band

Deur dit vette, gruine land!

In 1924 kon je al zeven keer per dag naar de Stad en weerom.

De goede gang van zaken bij de Dam trok vanzelfsprekend concurrenten aan.



In Holwierde begon de firma Scheper en Mulder in 1924 met een autobusdienst vanaf dit dorp via Bierum, Spijk en Loppersum via Garrelsweer langs het Damsterdiep naar Groningen waarbij ook in Ten Boer 6 x per in en uitgestapt kon worden.

Het kon niet op want ook de eerste Appingedammer Auto Garage reed via Ten Boer naar de STAD evenals ex. DAM chauffeur Lubbers met zijn EXPRESSE .Over de Boltdraai kwam vanuit Overschild en Woltersum dan nog Sietsko Dijkman met zijn bus die ook een aantal keren per week richting Groningen reed.

Toen Dijkman verdween reed de DAM deze route via Overschild eerst over brug 8 naar Garrelsweer en later via brug 9 naar Appingedam. Toen de Eemskanaalbruggen werden gesaneerd reed men over Laskwerd

De wetgever zag in dat het zo langzamerhand een chaos werd in het land omdat tussen de busdiensten door ook nog een aantal 'wilde taxi bedrijven' vlak voor de reguliere busdiensten aanreden en passagiers op pikten.

Eerste App. Auto Garage					DIENSTREGELING				
Telefoon No. 1.					DAGELIJSCH E DIENST.				
APPINGEDAM—GRONINGEN.					GRONINGEN—APPINGEDAM.				
			Alleen op Dinsd.			Alleen Dinsd. en Zaterd. niet	Alleen op Dinsd.	Alleen op Dinsd. en Zaterd.	
Appingedam Garage	7.30	8.30	11.—	1.30	4.45	Groningen	9.—	11.—	1.—
Wachtk. G. Pand	7.35	8.35	11.05	1.35	4.50	Hoogebrug	9.05	11.05	1.05
Tjamsweer	7.40	8.40	11.10	1.40	4.55	Ruischerbrug	9.10	11.10	1.10
Eekwerderdraai	7.45	8.45	11.15	1.45	5.—	Garmerwolde	9.15	11.15	1.15
Wirdummedraai	7.47	8.47	11.18	1.47	5.03	Bovenrijge	9.18	11.18	1.18
Garrelweer	7.50	8.50	11.20	1.50	5.05	Ten Boer	9.20	11.20	1.20
Winneweer	7.55	8.55	11.25	1.55	5.10	Dijkshorn	9.25	11.25	1.25
Ten Post	8.—	9.—	11.30	2.—	5.15	Ten Post	9.30	11.30	1.30
Dijkshorn	8.05	9.05	11.35	2.05	5.20	Winnaweer	9.35	11.35	1.35
Ten Boer	8.10	9.10	11.40	2.10	5.25	Garrelweer	9.38	11.38	1.38
Bovenrijge	8.12	9.12	11.42	2.12	5.27	Wirdummedraai	9.40	11.40	1.40
Garmerwolde	8.15	9.15	11.45	2.15	5.30	Eekwerderdraai	9.45	11.45	1.45
Ruischerbrug	8.20	9.20	11.50	2.20	5.35	Tjamsweer	9.50	11.50	1.50
Hoogebrug	8.25	9.25	11.55	2.25	5.40	App. Wachtk.G.Pand	9.55	11.55	1.55
Groningen	8.30	9.30	12.—	2.30	5.45	Appingedam Garage	10.—	12.—	2.—

De bussen rijden naar en van de markt. Dinsdag en Vrijdag naar breede gedeelte van de Poelstraat.

Deze diensten van Groningen gaan allemaal door naar Holwierde—Bierum—Spijk; en de diensten van 9.— en 4.— en Dinsdag van 11.— en 3.— gaan naar Meedhuizen en Tjuchem.

APPINGEDAM—HOLWIERDE—BIERUM—SPIJK—LOSDORP—GRONINGEN.					APPINGEDAM—DELFTZIJL—FARMSUM—MEEDHUIZEN—TJUCHEM—GRON. V.V.				
Dagelijksche dienst, ook op Zondag.					Dagelijksche dienst, ook op Zondag.				
						Alleen op Zondag	Alleen Dinsd. en Zaterd. niet	Alleen Dinsd. en Zaterd.	Ook op Zond.
Appingedam	10.10	4.—	5.15	7.25	Appingedam Café Molag	7.—	9.30	10.15	5.30
Holwierde	10.20	4.10	5.25	7.35	Café Wildeman				
	10.30				Delftzijl Hotel Harmonie	7.10	9.40	10.25	5.40
Bierum	7.50	4.20	5.35	7.45	Farmsum Café Ballinga	7.15	9.45	10.30	5.45
		1.—			Meedhuizen Café Lanting	7.20	10.—	10.45	6.—
Spijk	8.—	1.05	4.25	5.45			10.55	12.45	
Losdorp	8.05	1.10	4.30	5.55	Tjuchem Café Nieweg	7.45	10.15		6.15
Holwierde	8.15	1.20	4.35	6.05					
Appingedam	8.25	1.30	4.45	6.15	Meedhuizen Café Lanting	7.55	10.25	12.55	6.25
Groningen	9.30	2.30	5.45		Farmsum Café Ballinga	8.10	10.40	1.10	6.40
					Delftzijl Hotel Harmonie	8.15	10.45	1.15	6.45
					Appingedam Café Molag	8.20	11.—	1.30	7.—
					Groningen	9.30		2.30	

Van Groningen vertrekken de bussen naar Meedhuizen-Tjuchem iederen dag om 9.—, 4.— en Dinsdags nog extra 11.— en 3.—.

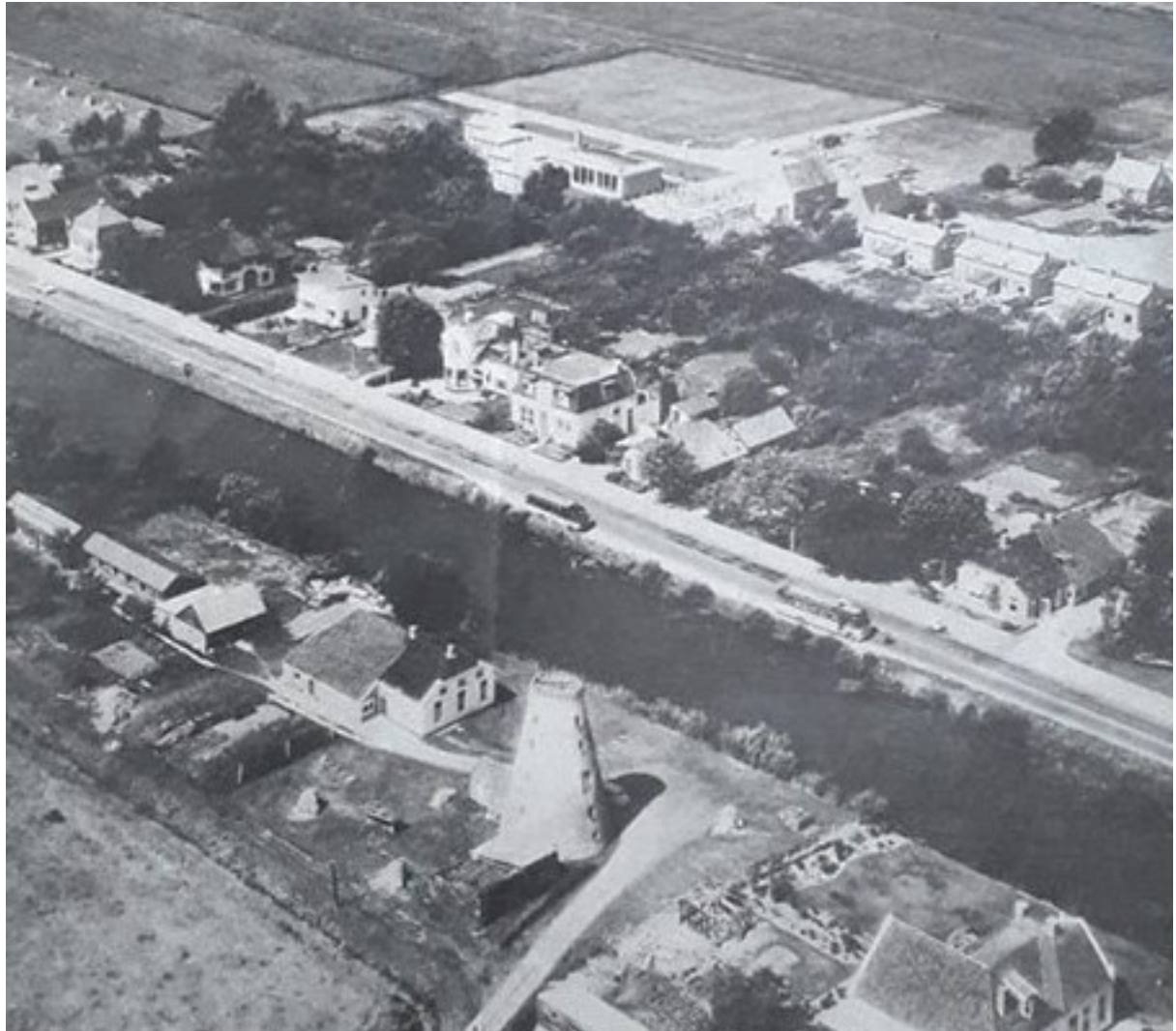
DIENSTREGELING GRATIS VERKRIJGBAAR BIJ DE CHAUFFEURS EN BIJ DE STOPPLAATSEN. GRATIS STALLen VAN RIJWIELEN. RUIME WACHTKAMER IN HET GOUDEN PAND. Aanbevelend E.A.A.G.

In onze provincie ging het college van gedeputeerde staten de zaken regelen waarbij concessies werden uit gegeven .De kleine bedrijfjes verdwenen en Scheper en Mulder werd onderdeel van de DAM. De zwarte kleur van deze maatschappij was bij het 25 jarig regeringsjubileum van Koningin Wilhelmina in 1923 gewijzigd van zwart in oranje met groene band en wit dak met zwarte stijlen. Iets later kwam op de zijanten een fraai embleem en het wagenparknummer werd in grote cijfers aangebracht op de achterkant. Bij de komst van de WHITE-bussen vanaf wagenpark 107 in 1948 verdween het witte dak en werd het zwart.

Deze kleuren heeft de DAM gehouden tot de overname in 1970 door de GADO

Nadat bij de bevrijding van Ten Boer Café Klinkhamer en aangrenzende panden door brand werd verwoest kwam de wachtkamer voor de DAM in een gedeelte van het huis van Fietsenmaker Kobus Dijkema en eind vijftiger jaren bevond de wachtkamer zich in het voorhuis van de familie Bulthuis. Pater familias Gerard was buschauffeur bij de DAM.

De reserve bus voor de dienst op Groningen kon naast het huis worden geparkeerd.



Bij Dijkema stond de Dodge 96 nog langs het fietspad, bij Bulthuis stonden de 111, de 118 en aan het eind van de DAM periode de 154 op het erf. Deze laatste als enige overgebleven Dambus, thans in het bezit van het Nationaal Bus Museum in Hoogezand, voert de letters GB als hommage aan de laatste chauffeur, in het kenteken.



Het gehele busbedrijf met 39 autobussen en 59 personeelsleden werd in 1970 dus onderdeel van de NS. Want de Gado was immers een volledige dochter van de Spoorwegen. De bussen werden eerst in hun oranjekleur van GADO opschriften voorzien; een aantal werd afgevoerd en de in dienst blijvende bussen werden vergeeld maar hielden wel hun DAM wagenparknummers.

De GADO voerde op de lijn Delfzijl-Appingedam-Groningen een sneldienst in en wel 2 per uur en één stopdienst per uur .

In het begin van de 80er jaren zette de NS nieuwe treinen in op de Noordelijke lijnen naar Roodeschool en Delfzijl. Met lede ogen zag de NS dat desondanks de treinen geen extra passagiers trokken en de bussen vol bleven.

Met behulp van het ministerie van Verkeer en Waterstaat werd het plan Integro ingevoerd in het voormalige DAM gebied waarbij het de bedoeling was dat de reizigers in eerste instantie van de trein gebruik moesten maken, althans in die plaatsen die aan het spoor lagen.

De bus was bedoeld als aanvullend vervoer.

De GADO heeft de dienstregeling daarna in het hele gebied ook meermalen gewijzigd. Het bedrijf fuseerde in 1995 met het taxibedrijf de Grooth uit Winschoten tot de holding Hanzegroep waarbij de naam van het busbedrijf veranderde in Gado Reisnet.

In 1998 werd de Hanzegroep overgenomen door het van oorsprong Britse bedrijf ARRIVA.

Arriva is ook korte tijd in handen van de Deutsche Bundesbahn maar in 2009 zien de Ten Boersters wagens van het bedrijf Qbuzz die de concessie voor het busvervoer overneemt van Arriva. Qbuzz opgericht door twee directieleden van een busbedrijf uit het midden van het land. DE NS bezit 49% van de aandelen. Aan de dienstregeling wordt hier en daar weer wat gesleuteld .Op 13 juli 2017 koopt BUSITALIA alle aandelen en wordt daarmee eigenaar van QBUZZ. Bus Italia is een dochter van de Italiaanse Spoorwegen oftewel de Ferrovie dello Stato een volledig Staatsbedrijf.

Sievert Joh. Bodde, juli 2024.

Met dank aan Henk Zuur auteur van artikel over de Schuitenvaarders.

50 jaar personenvervoer door de DAM. Auteur J.S.Giezen.