

Tramweg-Maatschappij Zutphen-Emmerik

Het bewaard gebleven materieel

HAN KOOLHOF

In de hoogtijdagen van de stoomtram – rond 1930 – lag er in Nederland 2.652 km aan interlokale tramlijnen en 3.713 km aan spoorlijnen. Anno 2008 is het spoorwegnet 800 km gekrompen, en van het interlokale tramnet uit de vorige eeuw resteert niets meer. Hier en daar kun je in het landschap nog het tracé van een oude tramlijn onderscheiden, of is een stationnetje behouden, zoals in Gorssel. Veel locomotieven en rijtuigen hadden al vanaf het midden van de jaren dertig – door de opkomst van de bus – de sloper als eindbestemming. Ook het materieel van de Tramweg-Maatschappij Zutphen-Emmerik (ZE) onderging dit lot.

Maar niet álles is gesloopt. Van de eerste serie locomotieven van zeven stuks, uit 1902/04, zijn er maar liefst twee bewaard gebleven. En van de fraaie personenrijtuigen met eerste en tweede klas, waarvan er in diezelfde tijd zes in dienst werden gesteld, resteert er één. Liefdevol gerestaureerd doet het dienst op de mu-

seumlijn Hoorn-Medemblik. In Valkenburg (ZH) staat nog de bak van een goederenwagon van de ZE te wachten op restauratie.

Ambitieuze plannen

De eerste tramlijn in Oost-Gelderland werd op 27 juni 1881 geopend: het traject Doe-



Het 'tranhuis' van Gorssel (Van de Capellenlaan) gefotografeerd in de richting Deventer (winter 2007/08). Aan deze kant (oostzijde) bevonden zich de tramsporen. Het is een gemeentelijk monument, een 'zeldzaam type stationsgebouw (ons geen vergelijkbare bekend) en bijzonder gaaf bewaard voorbeeld van de chaletstijl bij een gebouw van een tramwegmaatschappij'. (bron: Gemeente Lochem; foto: auteur)

Parallelspoor

In Zutphen liep de tramlijn van het Staatspoorstation via de IJsselkade – Marspoortstraat – Groen-, Hout- en Zaadmarkt – Pelikaanstraat – Spitaalstraat – Emmarikseweg naar Baak. In Bronsbergen was nog een halte bij uitspanning 't Harenberg: 'Groote kinderspeeltuin. Doolhof in natura. Prachtige rivier- en vergezichten. Aanbevelend A.G. Wunderink'. Drie maanden na de opening van de lijn naar 's-Heerenberg werd speciaal voor goedereentrans een parallelspoor aangelegd over de Houtwal en de IJsselkade; het werd in december 1902 in gebruik genomen. Op 19 mei 1951 werd de baan tussen Zutphen en Baak opgebroken in verband met dijk aanleg (Baakse Overlaat). De tramsporen in de binnenstad waren al in 1942 op last van de bezetter verwijderd. Alleen in de brug bij de Kattenhavenstuw resteren enkele meters tramspoor, die kennelijk lastig te verwijderen waren.



Wat nog aan tramspoor resteert van het 57 kilometer lange traject Deventer-Zutphen-Emmerik: enkele meters groefrail in de brug bij de Kattenhavenstuw in Zutphen (winter 2007/08). (foto: auteur)

tinchem-Dieren. Het succes van deze lijn leidde tot vele ambitieuze tramplannen in onze contreien, waaronder een stoomtramlijn van Zutphen via Doetinchem naar Emmerik. Na een nogal moeizame voorbereidende fase werd op 20 oktober 1900 de Tramweg-Maatschappij Zutphen-Emmerik (ZE) opgericht, met als vestigingsplaats Doetinchem. De spoorwijdte werd uiteindelijk bepaald op 750 mm (gebruikelijker was 1067 of 1435 mm), wat tot aanzienlijke kostenbesparingen leidde. De trambaan kon in de berm van de bestaande wegen worden aangelegd. Op 23 november 1901 ging de eerste spade de grond in, en al op 10 september 1902 werd het 37 km lange traject Zutphen-Doetinchem-'s-Heerenberg feestelijk geopend. Het spoor werd betrekkelijk zwaar uitgevoerd: rails van 12 m lengte met een gewicht van 24 kg/m; de rails werden

bevestigd op halfronde eiken dwarsliggers. Het resterende stukje (5 km) 's-Heerenberg-Emmerik had heel wat meer voeten in de aarde. Het zou tot 22 juni 1909 duren voordat het eindpunt werd bereikt: het treinstation van Emmerik. Eén struikelblok was het te volgen tracé door de stad Emmerik. Daarnaast was er de spoorlijn uit Arnhem die gekruist moest worden. De ZE gaf de voorkeur aan een gelijkvloerse kruising, maar het Duitse ministerie van spoorwegen wilde een viaduct over de spoorlijn.

Te zwaar en te duur

Op het moment dat de ZE bij Henschel & Sohn te Kassel de bestelling plaatste voor de locomotieven (vermoedelijk in 1901), ging ze ervan uit dat er in Emmerik een viaduct over de spoorlijn zou komen. Voor de steile oprit zouden relatief zware locomotieven



Een stoomtram van de ZE met loc nr. 3 (Hummelo) en twee rijtuigen van de serie AB 1-6 staat gereed voor vertrek naar Doetinchem voor het station van Zutphen. Het is een van de twee Henschel-locomotieven die behouden zijn gebleven.

nodig zijn. Maar uiteindelijk werd het plan voor een viaduct geschrapt. Er kwam een tunnel, waarbij de spoorbaan enigszins omhoog werd gebracht. Hierdoor werden de trambellingen een stuk minder steil. Helaas waren de zware locomotieven toen al in Doetinchem afgeleverd. Met hun 80 pk waren ze duur in kolenverbruik, en ze veroorzaakten als gevolg van hun hoge asdruk extra slijtage aan de baan; het dienstvaardig gewicht van de tweeassige locomotieven was ruim 16 ton. Voor de reizigerstrams, die zelden uit meer dan twee rijtuigen bestonden, waren ze in ieder geval wel erg zwaar. De (bronsgroene) locomotieven 1-6 werden in 1902 geleverd. Ze kregen de namen *Zutphen*, *Steenderen*, *Hummelo*, *Doetinchem*,



ZE-tram met rijtuig AB 6 en locomotief 5 ('s Heerenberg) in Doetinchem, omstreeks 1910. (foto: collectie J. Nieweg)

*'s Heerenberg en Emmerik. In 1904 werd nog een zevende locomotief in dienst gesteld, de *Vrijland*.*

Schipbrug taboe

Omdat deze locomotieven duur in exploitatie waren, kocht de ZE twee lichtere 12½ tons locomotieven voor de personen-dienst, die al in 1909 in dienst werden gesteld. Later – tussen 1915 en 1926 – wer-

den nog zeven locomotieven aangeschaft, de serie 10-16, naar een ontwerp van de Nederlandse ingenieur D. Verhoop. Niet lang nadat deze locomotieven waren afgeleverd, werden twee zware Henschels – de nummers 4 en 5 – buiten dienst gesteld en opgeborgen in een loods in Zeddam (1929). De resterende vijf reden vanaf dat moment eigenlijk alleen nog maar goederentrans. Toen de Oost-Gelderse trambedrijven in 1934 opgingen in de Geldersche Tramwegen (GTW), werden deze locomotieven vernummerd: de 2, 3, 6 en 7 veranderden in 602, 603, 606 en 607. Vanaf dat moment deden ze dienst op alle GTW-lijnen met uitzondering van Doesburg-Dieren, want de nogal wankle schipbrug bij Doesburg was taboe voor deze kloeke locomotieven. De 1, 4 en 5 werden gesloopt in respectievelijk 1934, 1936 en 1935.

Op 18 februari 1934 werd het personenvervoer per tram tussen Zutphen en Emmerik gestaakt. Voortaan waren de reizigers op de bus aangewezen. Op een enkele uitzondering na reden er alleen nog maar (zware) goederentrans. Wat ooit bijna de ondergang van de Henschel-locomotieven was geworden – hun zwaarte – bleek nu hun redding.



ZE-loc nr. 7, later GTW 607 (Vrijland), inmiddels 104 jaar oud, in het Nationaal Smalspoormuseum te Valkenburg. Deze locomotief was vernoemd naar C.W. Vrijland, burgemeester van de gemeente Hummelo en Keppel, een van de initiatiefnemers in 1891 voor de aanleg van een tramlijn van Zutphen naar Doetinchem. (foto: Nationaal Smalspoormuseum)

Op hun beurt vielen de lichtere locomotieven van de serie 10-16 (hernummerd in 610-616), 'de beste en de modernste uit het gezamenlijke locomotiefpark van de belangengemeenschap GTW' (Overbosch) in ongenade. Daaraan werkte mee dat ze niet bijzonder populair waren bij het onderhoudspersoneel van de GTW. Vijf van deze locomotieven werden al in 1935 en 1936 gesloopt; twee deden er dienst op de nieuwe tramlijn Zutphen-Deventer. Van de oudere Henschels kreeg de 602 in 1946 zelfs nog een nieuwe gelaste vuurkist; desondanks werd hij in 1954 afgevoerd, samen met de 606. De 602 deed op 14 mei 1949 dienst als trekkracht van de laatste reguliere personentram van de GTW, die van Doetinchem naar 's-Heerenberg. De 603 bleef voor het nageslacht bewaard doordat locomotievenfabriek Henschel hem in het najaar van 1955 toevoegde aan zijn museumcollectie. De *Hummelo* is als *Denkmal* te bewonderen in het Techniek-Museum te Kassel. De 607 (*Vrijland*) maakt sinds 1957 – na opheffing van de laatste

GTW-lijnen – deel uit van de collectie van het Spoorwegmuseum in Utrecht. In 2003 onderging dit museum een ingrijpende verbouwing. Hierbij was in de nieuwe opzet geen ruimte meer voor trammaterieel, zodat de *Vrijland* 'voor onbepaalde tijd' is ondergebracht in het Nationaal Smalspoormuseum in het Zuid-Hollandse Valkenburg. De 607 is niet rijvaardig. In het Register Railmonumenten heeft hij de A-status.

In Valkenburg bevindt zich ook de bak van de GZ 609 (oorspronkelijk ZE CH 9). Deze tweeassige goederenwagen, met een draagvermogen van zes ton, werd in 1905 door Werkspoor te Amsterdam gebouwd. Na de opheffing van het trambedrijf van de GTW werd de wagen verkocht aan een houthandelaar, die hem gebruikte voor de opslag van houtschoolbranders. In de jaren zestig deed de bak dienst als veestal in de buurt van Doetinchem. Helaas is het onderstel verschromt. Er bestaan plannen om de GZ 609 te restaureren.

Door 'niemandslan

In 1926 werd de lijn Emmerik-Zutphen verlengd naar Deventer. De eerste plannen daarvoor dateerden al van 1885. In 1906 begon de ZE met het treffen van voorbereidingen voor de aanleg. Wat eerder in Emmerik was gebeurd, gebeurde nu ook in Zutphen: eindeloos gechicaneer over het tracé. De gemeente wilde geen stoomtram over de chique Deventerweg. Bovendien lagen daar al de sporen van de Gorsselsche Paardentramweg-Maatschappij (die ondanks haar naam nooit verder heeft gereden dan Eefde). Toen men het in 1920 eens werd over het tracé, had de rijksoverheid de subsidiekraan dichtgedraaid. Pas vijf jaar later kwam er weer overheidsgeld beschikbaar. De gemeente Zutphen kreeg uiteindelijk haar zin; het werd een tracé buitenom (door niemandslan): van het station naar de IJsselkade, over de Havenstraat, langs de westzijde van het spoorwegemplacement, over Mettray, om bij Quatre Bras (onder Gorssel) op de hoofdweg naar Deventer aan te sluiten. De inwoners van Eefde hadden dus niets aan deze nieuwe verbinding. Toen deze lijn op 2 oktober 1926 feestelijk werd geopend – als een van de laatste interlokale tramlijnen in ons land – waren de perspectieven al somber. Vijf maanden na de opening schrijft F.M. Loep, directeur van de ZE, in een gedenkschrift bij het 25-jarig exploitatiejubileum, dat hij geen enkele toekomst voor het personenvervoer op de rails ziet. Net als de andere lijnen had men vanaf 1934 ook het traject Zutphen-De-

venter wel willen 'verbussen', maar dat kon niet omdat er al een concessie was verleend aan autobusonderneming ZEGO (Zutphen-Eefde-Gorsselsche Omnibusdienst). Daardoor bleven er tot aan de vernieling van de brug over het Twentekanaal (18 september 1944) tussen Zutphen en Deventer stoomtrams rijden, zij het zeer onregelmatig.

Doornroosje

In 1902 werden niet alleen zes locomotieven aan de ZE geleverd maar ook zes personenrijtuigen met eerste en tweede klas (AB 1-6), vier rijtuigen met alleen tweede klas (B 1-4) en drie open personenrijtuigen met eerste en tweede klas (AB 21-23). Omstreeks 1934 werden ze allemaal afgevoerd, en stelde de GTW – voor zover nog nodig – rijtuigen beschikbaar. De ZE-rijtuigen gingen naar een sloper, die de bak van de AB 6 doorverkocht aan de dames Riek en Lien in Epe (wier achternamen ik niet heb kunnen achterhalen). Zij hadden plannen voor een kindertehuis en wilden het tramrijtuig gebruiken als speelhuisje. Maar voor een kindertehuis kregen ze geen vergunning, waarop ze besloten een pension te beginnen. 's Zomers verhuurden de dames hun eigen huis aan de pensiongasten en zij betrokken dan het tramrijtuig, dat in de achtertuin een plaats had gekregen. In de inmiddels bankloze tram werd de eersteklasafdeling gebruikt als slaapkamer; de tweedeklasafdeling werd woonkamer en kreeg ook een keukentje. Naast het rijtuig kwam een toilet. In 1959

Dienstregeling

De lengte van de hele ZE-lijn (Deventer-Zutphen-Emmerik) bedroeg 57 km. Over de 15 km van Zutphen naar Deventer deed de tram 36 minuten (winterdienst 1928/29), een gemiddelde snelheid van 25 km/h. De Syntus-bus doet er nu in de spits één minuut *langer* over (dienstregeling 2007/08). Tussen Doetinchem en Zutphen (25 km) zat men 61 minuten in de tram (winterdienst 1928/29), een gemiddelde snelheid van 24,6 km/h; in 1913/14 was dat nog 80 minuten. Wie van de enkele sneltram gebruik kon maken – zomerdienst 1933, alleen op zon- en feestdagen – was in 50 minuten in Zutphen, net als tegenwoordig met lijn 82 (gemiddelde snelheid 30 km/h), die overigens niet in het weekend rijdt.



Epe, 1961: het tramrijtuig in gebruik als woning. Het keukentje is in het tweedeklascompartiment aangebracht. (foto: Klaas van der Wijk)



Epe, september 1994: Het rijtuig wordt over het huis van de familie Tuinstra getild om naar Hoorn te worden getransporteerd. (foto: Marius van Rijn)

betrok Klaas van der Wijk de wagon. Hij werkte als onderwijzer in Epe en huurde het tramrijtuig, dat inmiddels de naam *Doornroosje* had gekregen, voor dertig gulden in de maand. Vervolgens woonde er nog een onderwijzeres in en tot slot een compleet gezin, de familie Van der Weerd. Een van hun kinderen kwam in *Doornroosje* ter wereld. In 1965 kocht de familie Tuinstra het huis plus opstallen, waarna de wagon nog gebruikt werd als kleedruimte voor de nabijgelegen tennisbaan. Omdat het onderhoud te bezwaarlijk werd, wilde de familie Tuinstra wel van het tramrijtuig af. De museumstoomtram Hoorn-Medemblik wilde dit rijtuig maar wat graag toevoegen aan zijn collectie, en op 6 oktober 1994 deed Nicole le Fever voor het NOS-journaal verslag van de spectaculaire verhuizing.

f 5.450 per stuk

De AB 1-6 werden geleverd door de *Nederlandsche Maatschappij voor Rollend Materieel Voorheen Pennock en Co.* voor f 5.450,- per stuk. Pennock was de laagste inschrijver.

Kennelijk was men bij de ZE niet tevreden over de rij-eigenschappen, want de draaistellen zijn rond 1910 vervangen door een type met een grotere radstand (afstand tussen de assen) en een wiegbalk. Al eerder, in 1904, waren de koperen lijsten van de beweegbare ramen vervangen door lijsten van hout. De oorspronkelijke lijsten bleken te slap, waardoor glasbreuk optrad. Boven de ramen bevond zich een paneel met ventilatieopeningen. De rijtuigen kregen stoomverwarming, een schroef- en een vacuümrem en petroleumverlichting (in 1916 vervangen door verlichting van petroleumersgas). De AB 1-6 hadden 12 zitplaatsen in de eerste klas en 28 in de tweede klas; de balkons boden plaats aan maar liefst 24 staande passagiers. De eerste klasbanken kregen kussens, die met trijp overtrokken waren. Op 1 november 1933 verdween het onderscheid tussen de eerste en tweede klasse bij zowel de bussen als de trams.

Aanpassingen

Voordat men in 1995 begon met de restaura-



De volledig uitgekleden rijtuigbak van de AB 6 in Hoorn. (foto: Marius van Rijn)

tie van het rijtuig, zijn in Hoorn alle details en bijzonderheden vastgelegd. Uitgangspunt voor de restauratie was de toestand van het rijtuig waarin het zich in 1926 bevond. Allereerst werd de houten bak tot op het geraamte uitgekled en gescheiden van het stalen frame. Het frame werd versterkt en er werd nieuw stoot- en trekwerk aangebracht.

De teakhouten bekleding verkeerde na meer dan negentig jaar nog in goede staat, zodat men kon volstaan met een schoonmaakbeurt en een uitgebreide lakbehandeling. Het interieur werd gereconstrueerd aan de hand van de oorspronkelijke bouwtekeningen uit het Algemeen Rijksarchief en de sporen die nog in het rijtuig zichtbaar waren. In de eerste klasafdeling waren nog stukjes rode trijp aanwezig. Deze stof bleek nog steeds leverbaar. De oorspronkelijke gasverlichting kwam niet terug; wel is de gasverlichtingsinstallatie als model nagebouwd. Het rijtuig heeft nu elektrische verlichting, waarbij de lampen nageemaakt zijn aan de hand van een origineel dat in Epe onder de rijtuigbak werd aangetroffen. Omdat de draaistellen ontbraken, moesten er nieuwe gemaakt worden (geschikt voor normaalspoor). Niet iedereen vindt deze reconstructie even geslaagd. De oorspronkelijke vacuümrem werd vervangen door een lucht-

drukrem. De originele emaillen klapbordjes *Rookten* en *Niet Rookten* waren nog aanwezig. Dat gold ook voor de fabrieksplaatjes van Pennock. Het is het enige Pennock-rijtuig dat bewaard is gebleven; het heeft in het Register Railmonumenten de B-status.

Op 18 juni 1999 werd het gerestaureerde rijtuig officieel in dienst gesteld. Het herstel had



Tweedeklasafdeling van de gerestaureerde AB 6. (foto: Marius van Rijn)



De gerestaureerde AB 6 met enkele van zijn soortgenoten. Van dit type rijtuigen (Métallurgique) zijn er door verschillende fabrikanten 381 gebouwd. Sommige, zoals het achterste rijtuig (van de Rotterdamse Tramweg Maatschappij), hebben tot in de jaren zestig dienst gedaan. (foto: Stoomtram Hoorn-Medemblik)

een kleine vier jaar geduurd; er waren zo'n tienduizend werkuren in gaan zitten. Bijna al het werk is verricht door vrijwilligers van de stoomtram Hoorn-Medemblik, waardoor de restauratiekosten beperkt konden blijven tot f 142.337 (€ 64.590). Ook de provincie Gelderland heeft hieraan bijgedragen. Wie aan den lijve wil ervaren hoe onze (groot)ouders destijds reisden tussen Zutphen en Emmerik, moet zeker eens met dit rijtuig een ritje maken tussen Hoorn en Medemblik.

Bronnen

Mijn speciale dank gaat uit naar Marius van Rijn (Stoomtram Hoorn-Medemblik) voor het verschaffen van informatie over het ZE-rijtuig; daarnaast stelde hij foto's beschikbaar.

Het Nationaal Smalspoormuseum was zo vriendelijk een foto beschikbaar te stellen van de *Vrijland*.

Beeld en geluid. Geraadpleegd op 20 december 2007, http://www.beeldengeluid.nl/collecties_zoek_en_vind_tvfilms

Dijkers, A. (1987), *De rijtuigen van de Nederlandse stoomtramwegen*, Leiden: Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen.

Dijkers, A. (2004), *De rijtuigen van de Nederlandse paarden-, stoom- en motortramwegen*, Leiden: Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen.

Gemeente Lochem. Geraadpleegd op 20 december 2007, <http://www.gorssel.nl/glc/website/monumenten.nsf>

Hesselink, H.G. (1977), *Stoomtrams in Gelder-*

land. Trams en tramlijnen, Rotterdam: Wyt. Hondius, H. (2006), 'De teloorgang van de interlokale tram in Nederland tussen 1930 en 1966', in G.W. de Graaf (ed.), *Sporen van Verandering*, Alkmaar: De Alk.

Industrieel Erfgoed. Geraadpleegd op 27 juni 2008, http://www.industrieel-erfgoed.nl/industria/industria_1999-3.htm

Montenberg, Joh. W. (1964), *Zutphense paardenstoomtrams*, Zutphen: Van Someren.

Nationaal Smalspoormuseum. Geraadpleegd op 20 december 2007, <http://www.smalspoormuseum.nl/Materieel/GTW.html>

Nederlandse Museum Materieel Database. Geraadpleegd op 20 december 2007, <http://nml.d.locaalspoor.nl/index.php?page=object&id=2255&lan=nl>

Neervoort, L., K. van der Wijk & M. van Rijn (1999), 'De levensloop van een Geldersch tramrijtuig', in *De Stoomtram 79. Themanummer rijtuig ZE AB6*, Hoorn: Stoomtram Hoorn-Medemblik.

Nieweg, H. (1951), *Geschiedenis van een Gelders Streekvervoerbedrijf. 70 jaar Geldersche Tramweg-Maatschappij. 27 juni 1951*, Doetinchem: Geldersche Tramweg-Maatschappij.

Nieweg, H. (1976), *Op smalspoor door Oost-Gelderland*, Leiden: Brill.

Nieweg, Jaap (2006), 'Gedaanteverwisseling in Gelderland', in G.W. de Graaf (ed.), *Sporen van Verandering*, Alkmaar: De Alk.

Overbosch, S. (1957), *De stoomlocomotieven der Nederlandse tramwegen*, Culemborg / Haarlem / Antwerpen / Keulen: Technische Uitgeverij Stam.

Schot, J.W., G.P.A. Mom, R. Filarski en P.W. Staal (2002), 'Concurrentie en afstemming: water, rails, weg en lucht', in *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. V Transport Communicatie*, Zutphen: Walburg Pers

Sluiter, J.W., e.a. (2002), *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*, Leiden / Utrecht: Matrijs.

Stoomtram Hoorn-Medemblik. Geraadpleegd op 20 december 2007, <http://www.museumstoomtram.nl/stoomtram/Museum/collecties/html/html%20Personenwagons/tekstZEAB6.html>

Technik-Museum Kassel. Geraadpleegd op 20 december 2007, http://www.tmk-kassel.de/unterseiten/sammlungsgebieten/exponaten_quellen.shtml

Van IJsel tot Rijn. Een tochtje met de Stoomtram Zutphen-Emmerik, s.a., Doetinchem: C. Misset.

Wikipedia. Geraadpleegd op 20 december 2007, http://nl.wikipedia.org/wiki/Gelderse_Tram