

# ‘Steam tram: probably abandoned’

HAN KOOLHOF

In *Zutphen 3-2008* stond een artikel van mij over de stoomtram Zutphen-Emmerik (ZE), die sinds 1926 ook naar Deventer reed. Over het preciese tracé van die laatste lijn had ik me een beetje op de vlakte gehouden. Wat ik ervan wist had ik gelezen bij Montenberg: ‘Daar de tram langs Mettray reed en pas bij Quatre Bras op de hoofdweg kwam, hadden de Eefdenaren er niets aan.’ Omdat het enigszins buiten het bestek van mijn artikel viel, had ik er geen verder onderzoek naar gedaan. Al bleef ik mij wel afvragen waar precies en hoe de tram het Twentekanaal gepasseerd had.

In 1933 kwam het gedeelte (‘vak’) gereed van het Twentekanaal tussen Zutphen en Lochem. Rijkswaterstaat was ook verantwoordelijk voor de verkeersbruggen over het kanaal, zoals de Eefdesse brug, maar daar lag geen tramspoor op, zoals op foto’s uit die tijd te zien is. De spoorwegen bouwden op kosten van Rijkswaterstaat hun eigen brug over het nieuwe kanaal. Of beter: *bruggen*; het waren twee enkel-sporige vakwerkbruggen, die wel erg gewoontjes afstaken tegen de modern vormgegeven witte boogbrug voor het wegverkeer een stukje verderop. Maar hoe zat het met de tramlijn naar Deventer? Maakte de tram mede gebruik van een van de spoorbruggen? Om veiligheidsredenen en de verschillende spoorwijdtes was dat niet erg waarschijnlijk. Maar ik kende ook geen foto van een aparte trambrug. Enkele lezers van *Zutphen*, onder hen Arend Jan Reijers, wilden van mij wel eens weten hoe de vork nou precies in de steel stak.

## Googelen

Ik besloot eerst maar eens te googelen. Zo kwam ik bij een document met de titel *Black Beauty kruist het Twentekanaal* (over de nieuwe spoorbrug, die in 2005 in gebruik is genomen). Daarin las ik:

*Voordat het kanaal er was, liepen er vanuit Zutphen vier sporen in een soort waaier in noordelijke richting. Het betrof een tramlijn naar Gorssel en de spoorlijnen naar respectievelijk Deventer, Hengelo en Winterswijk. Na de*

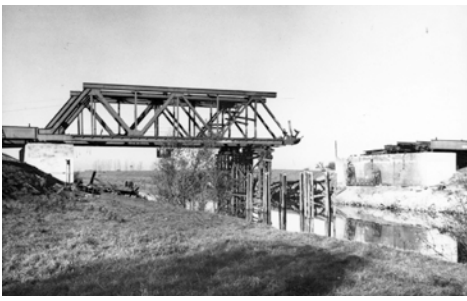
*aanleg van het kanaal zou voor de eerste drie sporen elk, op geringe afstand van elkaar, een brug moeten worden gebouwd. Dat zou erg onpraktisch zijn en veel geld kosten. Daarom werd besloten om de sporen van Zutphen tot over het kanaal parallel te laten lopen en drie bruggen naast elkaar te bouwen op gezamenlijke landhoofden en pijlers.*

Het is duidelijk: de ZE kreeg z’n eigen trambrug over het Twentekanaal. Dit was een relatief goedkope oplossing – met de nadruk op *relatief* – want nóg goedkoper was natuurlijk geweest om de Eefdesse verkeersbrug van een tramspoor te voorzien, zoals dat bij Lochem voor de Geldersch-Overijsselsche Stoomtram-Maatschappij was gedaan. Bovendien hadden de bewoners van Eefde dan van de tramlijn kunnen profiteren. Aan de andere kant had dan wel de spoorlijn naar Deventer gekruist moeten worden.

De bruggen bij Eefde zijn in april 1945 door de Duitse genie opgeblazen. De oostelijke spoorbrug werd nog in datzelfde jaar hersteld; de andere spoorbrug kwam pas in 1948 weer in gebruik. De restanten van de trambrug zullen wel richting Hoogovens afgevoerd zijn.

## Niet tevreden

Maar Arend Jan was nog niet helemaal tevreden; hij wilde weten hoe het *hele* tracé naar Deventer gelopen had. Via via kwam hij in



*De Duitsers hadden de gewoonte bruggen in het midden te laten springen, waardoor herstel moeilijk was. Dat gold ook voor de Eefdesse spoorbruggen. Dat is een van de redenen dat ze hun technische levensduur van honderd jaar niet gehaald hebben. Aan het rechter landhoofd is te zien dat het geschikt was voor de oplegging van drie bruggen. (foto: Het Utrechts Archief)*

het bezit van scans van vooroorlogse topografische kaarten én een Amerikaanse kaart van onze omgeving uit 1944.

Naar die kaart kan ik blijven kijken. Zoals iedere oudere kaart roept hij nostalgische gevoelens bij mij op: wat is er allemaal niet verdwenen? Er lagen nog oude verdedigingswerken rond Zutphen, zoals Fort de Pol, nu 'beter' bekend als vuilstort. *Abandoned*, dachten de Amerikanen. Dat klopte; al in 1920 was het fort 'geheel opgegeven'.

Over de tramlijn naar Deventer waren ze minder zeker: *probably abandoned*. Die onzekerheid was begrijpelijk. De GTW (Geldersche Tramwegen), waarin de ZE in 1934 was opgegaan, had de stoomtramverbinding naar Deventer op 9 juli 1940 hervat, nadat in Zutphen delen van de vernielde IJsselbruggen die de tramlijn blokkeerden verwijderd waren. Die dienst werd op 4 november van dat jaar 'grotendeels opgeheven' (volgens Nieweg), omdat de ZEGO vergunning had gekregen om het hele traject Zutphen-Deventer met bussen (voorzien van antraciet-gasgeneratoren) te exploiteren. Daaraan kwam een einde op 15 oktober 1941, toen de ZEGO door de GTW werd overgenomen. Van 1 maart 1942 tot en met 9 januari 1944 reed de tram alleen nog maar op zon- en feestdagen; op last van de bezetter mochten

er namelijk op die dagen geen bussen rijden. Het materieel voor deze tramdienst moest uit Doetinchem komen, zodat er eenmaal per week ook weer een tramverbinding ontstond tussen Doetinchem en Zutphen vice versa (deze lijn was in 1934 al 'verbust'). Tussen 10 januari 1944 tot het einde van de personttramexploitatie (mogelijk op 3 november 1944) werd er weer dagelijks gereden tussen Zutphen en Deventer.

Over sommige van deze data bestaat overigens onzekerheid, want Nieweg en Voerman (zie de noten) spreken elkaar hier en daar tegen.



*Het tramstation van Gorssele gedurende de oorlogsjaren. De tram naar Zutphen wordt getrokken door locomotief 403, de Terborg, die in 1908 in dienst was gesteld bij de Geldersch-Westfaalsche Stoomtram-Maatschappij. De conducteur draagt het lichtgroene zomeruniform. (foto: collectie Oudheidkundige Vereniging De Elf Marken)*

### Eastern Holland

Zonder enige twijfel hebben de Amerikanen een Nederlandse topografische kaart gebruikt als onderlegger voor hun kaart van *Eastern Holland*. Maar ze hebben hem wel geactualiseerd: het Twentekanaal is toegevoegd. Op de Nederlandse topografische kaart 1 : 50.000 van 1933 – de meest actuele in 1940 – was alleen het ontwerptraac van het kanaal ingetekend. Maar de Zutphense nieuwbouw uit de jaren '30 (zoals de wijk tussen Hoofdgracht, Warnsveldseweg, begraafplaats en Berkel) hebben de Amerikanen over het hoofd gezien.



*Fragment van een Amerikaanse stafkaart van Eastern Holland uit 1944, schaal 1 : 25.000 (het kaartfragment is overigens niet op schaal afgedrukt). Ieder vierkantje op de kaart is in werkelijkheid 1 km<sup>2</sup>. (collectie Thomas Versteegh)*

Die elementen die van militair tactisch belang konden zijn, zijn vertaald: *old battery, gas works, slaughter house, creamery, sluice, water tower* en *steam tram*. Maar *ziekenhuis* is weer onvertaald gebleven. En er zijn kleuren voor water en bos toegevoegd. De vertalingen onderscheiden zich ook door een ander lettertype en het gebruik van kapitalen.

De tramlijn naar Deventer is natuurlijk ook goed te volgen op Nederlandse topografische kaarten uit de jaren dertig. Die zijn te zien op [www.historiekaart.nl](http://www.historiekaart.nl) (op dit moment een nog niet uitontwikkelde bètaversie).

Maar je kunt ook heel goed terecht op [www.streekarchiefzutphen.nl](http://www.streekarchiefzutphen.nl). Klik 'kaarten expositie' aan, vervolgens 'Waterwerken 1619-1945'. Het gaat om de kaart met de titel *Waterstaatkundige toestand van de omgeving van Zutphen*, van 1935. Het eerste stukje Twentekanaal is al ingetekend. Op deze kaart staan ook alle tramlijnen van en naar Zutphen; ze zijn herkenbaar aan de rode blokjes.

Door de nieuwe, hoger gelegen spoorbrug en de verbreding van het Twentekanaal is de situatie bij Eefde sterk veranderd. Maar een terreinverkenning door Arend Jan Reijers leert dat delen van het baanlichaam van de tram naar Deventer nog aanwezig zijn.

**Met dank aan**

Oudheidkundige Vereniging De Elf Marken: Wim Besselink, Johan te Linde; Historische Vereniging Zutphen: Theo Hebing, Arend Jan Reijers.

**Bronnen**

- Loenen, Frits van, Paul van de Ree & Tjerk van de Lune, 'Black Beauty kruist het Twentekanaal', in *Land + Water* nr. 9 (september 2005).
- Montenberg, Joh. W. (1964), *Zutphense paarde- en stoomtrams*, Zutphen: Boekhandel Van Someren – H.W. ten Bosch.
- 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: E.J. Brill. Ook op internet te raadplegen.
- Overbosch, S. (1966), *De stoomlocomotieven der Nederlandse tramwegen<sup>2</sup>*, Culemborg: De Technische Uitgeverij H.Stam NV.
- Voerman, J. (1989), *De nadagen van Neerlands Stoom- en Motortrams. Van Bello tot 'Bello'*, Rijswijk: Uitgeverij Elmar.
- [www.forten.info](http://www.forten.info), geraadpleegd op 22 december 2008.