

150 jaar treinen rond Zutphen

De naoorlogse periode

Han Koolhof

Twee dagen na de Duitse capitulatie, om precies te zijn op maandag 7 mei 1945 om 9.00 uur, droeg de Reichsbahn op het centraal station van Utrecht het beheer van de spoorwegen weer over aan NS. Maar veel te beheren was er niet meer. Van de spoorbanen was 62% vernield. Dat gold ook voor het materieel. Er waren nog maar 93 van de 1406 personenrijtuigen over en 144 van de 866 locomotieven. Hierdoor was er op sommige lijnen jarenlang geen reizigersverkeer mogelijk. Zo werd pas in oktober 1948 de treindienst tussen Zutphen en Goor hervat.

Ook Zutphen was zwaar getroffen. De Duitsers hadden van de IJsselbrug alle overspanningen opgeblazen; de moderne locomotiefloods was verwoest en het station zwaar beschadigd. De spoorlijn naar Apeldoorn was gedeeltelijk opgebroken. Blokposten, zoals in Voorst en Warken, waren vernield.

De wederopbouw

Tussen 1948 en 1955 werd er fors in nieuw materieel geïnvesteerd. De drie Nederlandse treinenfabrieken hadden volop werk. In die periode werden er alleen al zo'n achthonderd nieuwe rijtuigen in dienst gesteld, en vele duizenden goederenwagons. Er werden ook veel nieuwe stations gebouwd: in het oosten van ons land in Hengelo, Enschede, Arnhem (gesloopt in 2007) en Zutphen; alle in prefab beton, materiaal waarin puin verwerkt werd, dat na de oorlog ruimschoots voorhanden was. Architect was ir. H.G.J. Schelling (1888-1978).

Nadat het vooroorlogse elektrische net in oktober 1948 hersteld was, begonnen de spoorwegen aan een grootscheepse elektrificatie van de overige hoofdlijnen, waaronder Arnhem-Zutphen-Zwolle. Dat ging in een hoog tempo: driehonderd kilometer per jaar.

1 februari 1865

Op 1 februari was het 150 jaar geleden dat de eerste trein over de IJsselbrug reed, en Zutphen aansluiting kreeg op wat toen nog een spoorwegnet-in-wording was. In de decennia daarna zou Zutphen uitgroeien tot een *spoorwegknooppunt*. Waar andere plaatsen in Oost-Nederland die status verloren, zoals Apeldoorn, Doetinchem en Winterswijk, is Zutphen een knooppunt van spoorlijnen gebleven. Van hieruit kun je nog steeds in vijf richtingen reizen, met net als in de 19e eeuw verschillende spoorwegmaatschappijen. Over de spoorwegen rond Zutphen zijn in de afgelopen decennia een reeks van artikelen in dit blad verschenen. Hiervoor verwijzen wij naar de literatuuropgave bij dit artikel. *H.K.*

Door schaarste aan staal en deviezen kozen de spoorwegen voor bovenleidingsportalen van voorgespannen beton. Ze zijn geplaatst op de lijnen naar het noorden, het oosten en tussen Arnhem en Zwolle.

De werkzaamheden moesten in een strak tijdschema worden uitgevoerd, omdat de werktreinen de gewone treindienst niet mochten hinderen. Op een filmpje uit 1952



Een ansichtkaart van kort na de oorlog. Vóór de stationsrestauratie staat prominent een Crossley-opleggerbus van de NS. Daarvan waren er in 1946/47 tweehonderdveertig gebouwd. Ze reden treinvervangende diensten, onder meer tussen Zwolle en Nijmegen. (particuliere collectie)

van het Spoorwegbouwbedrijf is te zien hoe op het andere spoor treinen met onverminderde snelheid passeren, terwijl een monteur – zonder dat hij gezekeerd is – op een bovenbalk aan het werk is. In dat filmpje is ook te zien dat het personeel in ‘gerieflijk ingerichte’ (zoals de commentaarstem zegt) woontreinen of -schepen is ondergebracht.

1½ km rijdraad in 20 minuten

De eerste werktrein zorgde voor het plaatsen van de funderingsblokken; daarvoor was drieënhalve minuut per blok uitgetrokken. De funderingsgaten waren vooraf gegraven. De tweede werktrein voerde de bovenleidings-

portalen aan. Zeventig seconden waren nodig voor het zetten van één paal én het doorrijden naar het volgende funderingsblok. Nadat de palen te lood waren gesteld, werden de bovenbalken geplaatst en kon begonnen worden met de afwerking en de montage van de bovenleiding. In twintig minuten werd anderhalve kilometer rijdraad getrokken.

Verder moesten er onderstations en schakelstations gebouwd worden. Onderstations zorgen ervoor dat de wisselstroom van het landelijke elektriciteitsnet getransformeerd wordt naar de lagere spanning van 1500 volt gelijkstroom, waarop de Nederlandse treinen rijden. Vanaf 1 januari 1953 konden er elektrische treinen rijden tussen Arnhem en Zutphen; al op 17 mei van dat jaar was ook Zutphen-Zwolle geëlektrificeerd. In 1953 werd ook de nieuwe beveiliging in dienst gesteld.

Pas op 12 augustus 1946 wordt de provisorisch herstelde IJsselbrug in Zutphen weer in gebruik genomen. De feesttrein uit Apeldoorn wordt getrokken door een van de vijftien splinternieuwe Zweedse sneltreinlocomotieven. (Regionaal Archief Zutphen, foto Zeijlemaker)





Tevreden bewoners

In 1946 maakte NS-architect ir. S. van Ravesteyn (1889-1983) een standaardontwerp voor een eenvoudige dienstwoning. Ze waren bestemd voor arbeiders van de Dienst van Weg & Werken. Er zijn er over het hele land vele tientallen gebouwd, waaronder een in Warken. De woning bleef tot één bouwlaag beperkt, waardoor op bouwmaterialen (vooral hout voor een trap en de tussenvloer) bespaard kon worden. Daarnaast had, volgens Van Ravesteyn, het wonen in een huis van één enkele bouwlaag het onmiskenbare voordeel dat er niet op zolder geslapen hoefde te worden, die 's zomers warm en 's winters koud is.

Behalve een woonkamer van 4 × 4,21 m en een ingangsportaal zijn er vier slaapkamertjes. Genoeg ruimte voor een gezin met tien kinderen, meende het NS-personeelsblad *Nieuw Spoor* van

Woonkamer, met rechts de toegang tot de keuken. (collectie Het Nieuwe Instituut, foto: Kino Boom)

juni 1947. Achter de woonkamer is een uitbouw met daarin de keuken, een wc en een bergplaats met toegang naar de kelder. Standaard is er nog een houten schuurtje, dat – vanzelfsprekend – uit oude spoorbielzen is opgetrokken.

Volgens Van Ravesteyn waren de bewoners 'zonder uitzondering uiterst tevreden (behalve de zeer enkele slordige gezinnen); de woonkamer wordt niet slechts als woonkamer gebruikt, doch ook als woonkamer gemeubeld, met onveranderlijk het dressoir tegenover de stoogelegenheid die uit een gewone kachel bestaat, indien de bewoners op gas of electrisch in het spelkeukentje koken'.

(met dank aan Victor M. Lansink)

De Blauwe Engel

In de naoorlogse spoorgeschiedschrijving mag een ode aan de Blauwe Engel niet ontbreken. Tientallen jaren is het geluid van deze dieseltreinen op het station van Zutphen te horen geweest. En de dieselgeur te ruiken. Ze reden van en naar Apeldoorn, Hengelo en Winterswijk.

Was aan het begin van de jaren '50 het sombere olijfgroen nog de allesoverheersende kleur van de reizigerstreinen, dat veranderde met de komst – vanaf 1953 – van de in frisse kleuren geschilderde Blauwe Engelen, met het gevleugelde NS-embleem op de neus. Ook het strakke interieur oogstte waardering bij de reizigers. In technisch opzicht waren de Blauwe Engelen revolutionair, met hun



In 2005 werd een serie van vier postzegels uitgegeven (ontwerp: Kummer & Herrman), waarvan er een de Blauwe Engel toont. Model stond motorwagen 41, die zich in rijvaardige toestand in het Spoorwagmuseum bevindt.

dieselmotoren onder de vloer. Ook de Portugese spoorwegen bleken geïnteresseerd. Treinenfabriek Allan in Rotterdam bouwde voor NS 46 tweewagenstellen en 30 (enkele) motorwagens. Blauwe Engelen hebben op alle secundaire lijnen in Nederland gereden, sommige maar liefst gedurende 48 jaar. Vanaf 1960 werden ze rood geschilderd, maar ze bleven hun koosnaam behouden.

In verband met lage perrons was het middenbalkon van elk rijtuig verlaagd. Dat leverde een halsbrekende afstap op. De reiziger werd hiervoor gewaarschuwd met het bordje *Denk om afstaprede naar balkon.*

Het koelwater van de motoren werd 's winters gebruikt voor de treinverwarming. Maar niet alleen 's winters. Op warme zomerdagen kon de motortemperatuur te hoog oplopen. Om de koelwatertemperatuur omlaag te krijgen zette de machinist dan de verwarming voluit aan – op hoogzomerse dagen een bijzondere gewaarwording voor de reizigers.

Magere jaren

Na het elan van de wederopbouw volgen decennia van stagnatie. Het Groningse aardgas maakt vanaf 1966 een einde aan het omvangrijke kolenvervoer. Ook de reizigersaantallen lopen terug. Door de toegenomen welvaart

hebben steeds meer gezinnen een auto. In 1960 vervoerde NS nog 196 miljoen reizigers; in 1977 waren dat er nog maar 171 miljoen. Tegelijkertijd nemen de personeelskosten fors toe. Vanaf 1963 lijdt NS verlies, dat eind 1969 is opgelopen tot f 400.000.000.

Op de spoorwegen neemt de druk toe om de meest onrendabele lijnen te sluiten, zoals Zutphen-Winterswijk. Er wordt bezuinigd en gezocht naar goedkopere exploitatievormen. Op de secundaire lijnen zou de conducteur afgeschaft kunnen worden. Maar daar verzetten de spoorvakbonden zich met succes tegen. Wel wordt op grote schaal de beveiliging geautomatiseerd. Op het traject Zutphen-Winterswijk verdwijnen in 1979 de klassieke hendelinrichtingen op de stations; het treinpersoneel zorgt voortaan zelf voor de bediening van de wissels. De loketten gaan dicht; kaartjes kunnen bij de conducteur gekocht worden. Door dat alles is er ook geen duur stationsgebouw meer nodig. Vele, vaak

In 1958 wordt de overweg in de Weg naar Voorst (De Hoven) nog met de hand bediend door mevr. R. Sigger-Klein Brinke. Rechts het overwegsein, dat de komst van een trein aankondigt. (Het Utrechts Archief, foto: Zeijlemaker)





Op 14 februari 1952 is de elektrificatieploeg tot Gorssel gevorderd. (Het Utrechts Archief, foto: W.P.F.M. van Schaik)



Tussen Dieren en Brummen werkt een monteur aan de bovenleiding, 27 maart 1952. (Het Utrechts Archief)

monumentale stations gaan tegen de vlakte; de reiziger krijgt er een glazen hok voor terug. Maar NS blijft verlies lijden; in 1975 past de overheid al de helft van ieder treinkaartje bij.

Chaos op het spoor

Dan doet vanaf 1994 de ‘privatisering’ haar intrede: de panacee voor vele maatschappelijke problemen. ‘De’ politiek wil concurrentie op het spoor, en NS mag ook wel wat klantgerichter worden; *krantje & croissantje* is de leus. Er breken chaotische jaren aan. Het voorgenomen *rondje om de kerk* (vast personeel op vaste trajecten) leidt tot ‘wilde’ acties, waarbij het Zutphens Personeelscollectief het voortouw neemt. Het ziekteverzuim stijgt tot recordhoogte. In 2001 rijdt nog maar tachtig procent van de treinen op tijd; iedere dag vallen er honderden treinen uit door gebrek aan materieel of personeel. Het spoorbedrijf is inmiddels in stukken gehakt; de infrastructuur (spoor, beveiliging en dergelijke) staat onder

beheer van een bureaucratische overheidsorganisatie: de latere ProRail. De ‘samenwerking’ tussen ProRail en NS kan niet anders dan als rampzalig aangemerkt worden, zoals de reizigers geregeld ervaren.

Wil NS financieel gezond worden, dan zal ze verlost moeten worden van haar meest onrendabele spoorlijnen; niet langer door sluiting, want daar is regionaal veel verzet tegen, maar door aanbesteding van spoorlijnen door de provincie. De beste – niet zelden goedkoopste – aanbieder krijgt de concessie. Het lijntje Almelo-Mariënberg – waarboven het zwaard van Damocles al jaren bungelt – krijgt de primeur. Oostnet neemt op 24 mei 1998 het reizigersvervoer van NS over. Een jaar later, op 30 mei 1999 – Oostnet bestaat dan al niet meer – gaat Syntus niet alleen op Almelo-Mariënberg rijden maar ook op Doetinchem- (later Arnhem-) Winterswijk en Zutphen-Winterswijk. Later volgen nog Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (14 december 2003) en Arnhem-Elst-



Tiel (1 april 2005). Syntus zorgt ervoor dat bus en trein beter op elkaar aansluiten, ook bij vertraging. Het blijkt een succesformule: het vervoer is in 2005 gegroeid van zes miljoen (vóór Syntus van start ging) naar vijftien miljoen reizigers.

Zelfs een klein station als Lochem had soms meer dan één beveiligingspost. Op deze foto uit het midden van de jaren '80 is de schilderachtige post 1 te zien, aan de westkant van het station. In het stationsgebouw bevond zich de hoofdpost. De hendlinrichting van de hoofdpost is bewaard gebleven en bevindt zich bij de Museumbuurtspoorweg in Haaksbergen. (foto:Tim Boric)



Ruurlo, 1980: motorwagen 23 is op weg naar Winterswijk. Nog datzelfde jaar zal het station (type Vorden) worden gesloopt. (foto:Tim Boric)

Einde wc, einde conducteur

Aanvankelijk moet Syntus zich behelpen met gedateerd dieselmaterieel van NS, maar in 2001 en 2002 worden vijftientig nieuwe treinen van het type *Lint* in dienst gesteld: pit-tige treintjes, maar zonder 1e klas en zonder wc. En ook geen conducteur. Een aardigheid is dat de treinen namen krijgen van bekende streekgenoten. Pechvogel is oud-wielrenner Erik Breukink: het naar hem vernoemde treinstel nr. 31 komt op een overweg bij Lieveelde in botsing met een landbouwvoertuig, en is rijp voor de sloop.

Syntus probeert ook de lijn Apeldoorn-Zutphen te bemachtigen – een logische aanvulling – maar daar steekt NS een stokje voor. (NS is op dat moment overigens voor eenderde eigenaar van Syntus!) Onder de naam Regions, een 'samenwerkingsverband' van NS-personeel in Zutphen, rijden op dit lijntje NS-diesels. Ze hebben wél eerste klas, maar de aanwezige wc zit hermetisch op slot.



Arriva-treinstel 367 (de 'Guus Hiddink') is op 17 mei 2014 op weg naar Apeldoorn. (foto: Rob Dammers)

Vanaf 9 december 2012 domineert het rood-wit van de nieuwe Arriva-treinen. Ze rijden op alle niet-geëlektrificeerde lijnen vanuit Zutphen met uitzondering van Zutphen-Hengelo-Oldenzaal, die Syntus heeft behouden. De Gelderse Arriva-treinen hebben geen wc maar er is weer wel een bescheiden eerste klas-afdeling. Bij de inmiddels gereviseerde Syntus-treinen naar Oldenzaal is dat andersom: geen eerste klas maar wél een wc. En wifi. Dat komt omdat voor deze lijn Regio Twente de concessievoorwaarden bepaalt. Die wc betalen de reizigers op dit traject overigens zelf door een toeslag van 0,8 eurocent per kilometer.

Terugkijkend op ruim vijftien jaar 'marktwerking' op het spoor kan de conclusie getrokken worden dat die voor Oost-Nederland zeker niet slecht heeft uitgepakt: de treinen zijn modern, snel en ze rijden frequent. Meer mensen maken er gebruik van. Over sluiting van spoorlijnen hoor je niemand meer. ●

Literatuur

- Koolhof, Han, 'Aandeelhouders drukken Syntus op zijspoor', in *Praktijkblad Ondernemingsraad*, april 2007.
- Lansink, Victor M., www.railtrash.net/wodw.html.
- Latten, Richard, 'Nederland', in *Spoorwegen 2002*, Alkmaar 2001.
- Meene, J.G.C. van de, & P. Nijhof, *Spoorwegmonumenten in Nederland*, Amsterdam 1985.
- NV Het Spoorwegbouwbedrijf: filmpje *NS Elektrificatie jaren 50*, op You Tube.
- Sluiter, J.W., e.a., *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*, Utrecht 2011.
- Syntus – Wikipedia: <http://nl.wikipedia.org/wiki/Syntus>.
- Veenendaal, Guus, *Spoorwegen in Nederland. Van 1834 tot nu*, Amsterdam 2004.
- Vlist, P.W. van der, '65 jaar geleden bij NS: een terugblik', in *Op de Rails* 2013-12.

In Zutphen, resp. Oud-Zutphen zijn de volgende artikelen verschenen over de spoorwegen in en om Zutphen. Ze zijn als pdf te downloaden via de site van de Historische Vereniging Zutphen: <http://www.historiezutphen.nl>

- Han Koolhof, 'Een open en uitnodigend gebouw' (2-2006); 'De herdenkingsplaten ('40-'45) op het station van Zutphen' (1-2008); 'Toen en nu: het station' (1-2009); 'Warken: halte op verzoek' (2-2009); 'De oude IJsselbrug: I De bouw en wat eraan voorafging' (3-2009); 'De oude IJsselbrug: II de periode na 1866' (4-2009); '22 oktober 1861. Koning Willem III legt eerste steen spoorbrug' (4-2011); 'De locomotiefloods van 1932' (2013-1).
- Jan Kreijenbroek, 'Opening spoorlijn Zutphen Winterswijk' (2004-2).
- W.H. Pot, 'De halte Warken aan de spoorlijn Zutphen-Winterswijk' (1-1990); 'Spoorwegknooppunt Zutphen' 1, 2, 3 en 4 (1996-1, 1996-2, 1997-1 en 1997-2)