

Trambrug over het Twentekanaal 'Weggegooid geld'

Han Koolhof

In 1921 vestigt Rijkswaterstaat aan de Nieuwstad 79 in Zutphen een projectbureau dat voorbereidingen moet treffen voor het realiseren van de Twentekanalen (zie de kadertekst). Maar door overheidsbezuinigingen gaat pas in 1930 de eerste aanbesteding de deur uit: die voor de voorhaven bij Fort De Pol. Over het Twentekanaal komen behalve zo'n twintig verkeersbruggen ook een spoorbrug en een trambrug. Die trambrug is nodig voor het lijntje naar Deventer, dat nog maar enkele jaren daarvoor, in 1926, in gebruik is genomen.

Om kosten te besparen besluit men de spoorlijnen naar Deventer en Hengelo tot voorbij de te bouwen brug bij Eefde samen te voegen, en de trambrug pal naast de spoorbrug te leggen. Of eigenlijk: spoorbruggen, want de spoorwegen kiezen voor twee enkelsporige bruggen. De drie bruggen zouden komen te rusten op gemeenschappelijke landhoofden, wat eveneens een kostenbesparing betekent.

Onzin

Het liberale Tweede Kamerlid mr. Anthon Gerrit Æmile ridder van Rappard (1871-1946) – in het dagelijks leven president van de arrondissementsrechtbank in Tiel – vindt die hele trambrug maar onzin, zoals blijkt uit

Twenthe-kanalen

Op 4 november 1919 komt de wet tot stand die voorziet in de aanleg van de *Twenthe-kanalen* (meervoud en in die spelling). Het gaat om een kanaal van Zutphen naar Enschede, met aftakkingen naar Almelo, Borne en Oldenzaal. En een kanaal dwars door de Graafschap. Die zou net voorbij Almen aftakken van het Twentekanaal en voorbij Doetinchem bij de Duitse grens bij Lobith uitmonden in de Boven-Rijn. Bij elkaar 122 km aan kanalen. Zoals bekend is alleen het Twentekanaal gegraven en de zijtak naar Almelo.

De huizen op de achtergrond ontkomen net aan sloop bij de aanleg van het sluisencomplex in de jaren '30. Maar voor de geplande tweede sluis noordelijk van de huidige moeten ze alsnog het veld ruimen. De werktrentjes op de ansichtkaart zijn van de aannemer.





Op 18 december 1938 maakt H.G. Hesselink op de IJsselkade in Zutphen deze winterse foto – de gemiddelde temperatuur in De Bilt was die dag $-10,4\text{ }^{\circ}\text{C}$ – van een zojuist vertrekkende gemengde tram naar Deventer. Eén zijwand van locomotief ‘Groot-Zande’ is met schotten dichtgemaakt; ze beschermen de machinist enigszins tegen de koude wind. Voor de reizigers moet het behaaglijker geweest zijn gezien de ontsnappende stoom achter het personenrijtuig; de stoomverwarming werkt op volle kracht. (Collectie Stichting NVBS-Railverzamelingen)

de vragen die hij op 13 december 1932 stelt aan de minister van Waterstaat:

‘Kan de Minister mededeelen hoeveel het verleggen van die baan zal kosten? Moet het geld dat daarvoor wordt uitgegeven, niet als weggegooid worden beschouwd? Is het den Minister bekend dat op het traject maar vier trams vice versa rijden, en dat van goederenvervoer heelemaal geen sprake is? Wil de Minister mededeelen hoeveel passagiers gedurende één week in beide richtingen werden vervoerd, en kan van het bedrag dat dat passagiersvervoer opbrengt in één week het salaris van één conducteur of van één machinist betaald worden?’

Minister van Waterstaat Paul Johan Reymer (1882-1952) antwoordt op 10 januari 1933.

De wet bepaalt dat wie een kanaal graaft ook de bruggen moet betalen, stelt hij laconiek vast. Daarnaast is al 82.000 van de 100.000 gulden uitgegeven voor de baanverlegging. Verder weet de minister te melden dat:

‘... in de week van 4 tot en met 10 december 1932 372 reizigers vervoerd zijn. Samen met de vervoerde goederen leverde dat *f* 347,96 op. Het weekloon van een machinist en een conducteur te zamen bedraagt *f* 48,-. Bovendien stapten 84 reizigers over op de tram naar Emmerik. Samen met de goederen was dat goed voor *f* 296,62. [...] Op werkdagen lopen van Deventer naar Zutphen vijf, in omgekeerde richting vier trams. Dit zijn zoogenaamde gemengde treinen, dienende zowel voor personen- als voor bestel, ijel en

vrachtgoederenvervoer. Op Zon- en feestdagen is het aantal treinen in elke richting acht, doch uitsluitend voor personenvervoer.'

En over het eventueel opheffen van de tramlijn, daar gaat de minister niet over.

Trambedrijven fuseren

En dan is er nog deze ontboezeming van de minister:

'Indien samenwerking tusschen de Geldersch-Overrijsselsche Stoomtramweg Maatschappij, de Tramweg Maatschappij Zutphen-Emmerik en de Geldersche Tramweg Maatschappij, waarover thans onderhandelingen gaande zijn, tot stand komt, zal het in stand blijven van de lijn Zutphen-Deventer van grooter belang zijn dan dit tot heden het geval was. Bij gemeenschappelijke exploitatie van de tramwegen van deze drie maatschappijen zal de lijn Zutphen-Deventer een moeilijk te missen schakel vormen.'

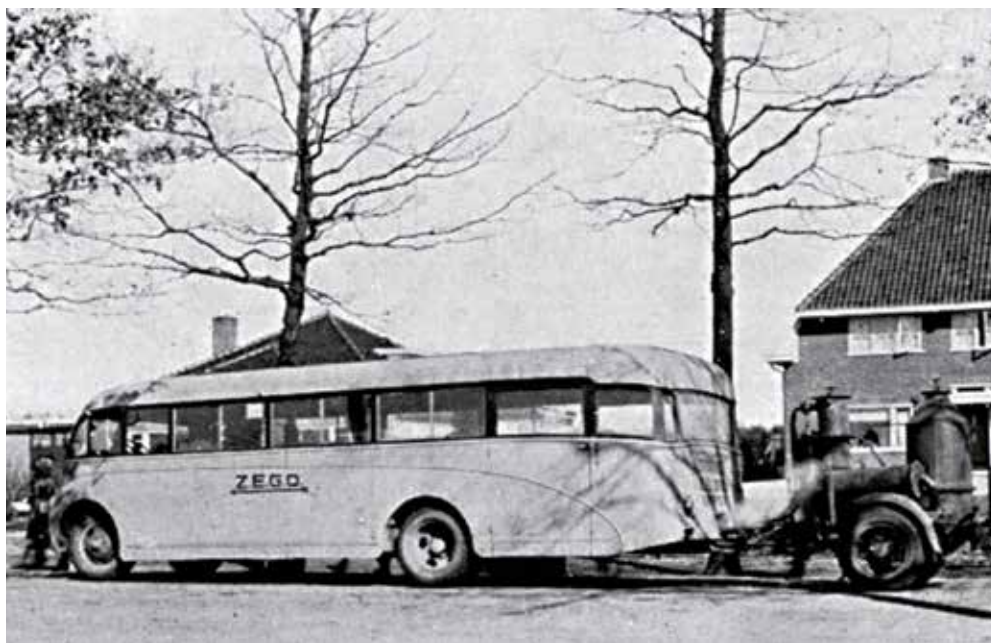
Kruisende trams op het stationnetje van Gorssel, 6 augustus 1940. De tram naar Zutphen wordt getrokken door locomotief 401, de 'Lichtenvoorde' (uit 1907). (Foto: H.G. Hesselink, collectie Stichting NVBS-Railverzamelingen)

Die samenwerking komt er inderdaad. De Oost-Gelderse trambedrijven gaan uiteindelijk op in één bedrijf: de Geldersche Tramwegen (GTW). Directeur ir. H.W. Sebbelee (1882-1939) gaat voortvarend te werk. Nauwelijks meer dan een jaar nadat de minister de vragen van het Kamerlid Van Rappard heeft beantwoord, besluit de GTW met ingang van de nieuwe dienstregeling op 15 mei 1934 alle reizigerstrams – op een enkele markt- en spitstram na – op te heffen en te vervangen door autobusdiensten.

Dat zou ook voor de tram naar Deventer gelden, ware het niet dat op dit traject busbedrijf ZEGO (de Zutphen-Eefde-Gorsselsche Omnibusdienst) al actief is. Die had in 1928 een concessie voor een busdienst aangevraagd, net drie dagen eerder dan de Tramweg Maatschappij Zutphen-Emmerik (ZE). Het trambedrijf gaat nog in beroep bij de Kroon; tevergeefs. Voor de ZE zit er niets anders op dan de personentrams te handhaven op de lijn Zutphen-Deventer.

Op 15 oktober 1941 komt de ZEGO in handen van de GTW. Die beschikt nu weliswaar over de fel begeerde busconcessie maar niet





Een foto uit de eerste oorlogsjaren. Ford-bus nr. 15 (uit 1937) is een van de drie teruggevonden ZEGO-bussen die de Duitsers onbeheerd hadden achtergelaten. Achter de bus hangt een antraciet-gasgenerator, die de motorbrandstof levert. (Foto uit *Geschiedenis van een Gelders streekvervoerbedrijf*)

over de bussen; de Duitsers hebben namelijk op 10 mei 1940 alle zeventien ZEGO-bussen gevorderd. Na enige tijd worden er toch nog drie teruggevonden. Door gebrek aan motorbrandstof en luchtbanden is er trouwens nog maar een zeer bescheiden rol weggelegd voor de bus. Tussen 1 maart 1942 en 9 januari 1944 rijden er op last van de bezetter op zonen feestdagen zelfs helemaal geen bussen. De stoomtram is weer alleenheerser.

In april 1945 blazen de Duitsers de beide spoorbruggen en de trambrug over het Twentekanaal bij Eefde op. De trambrug wordt niet meer hersteld en in 1948 volgt de opbraak van de trambaan. Volgens Jan Voerman vond de laatste rit met een personentram op 3 november 1944 plaats; Nieweg houdt het op 18 september 1944, de dag dat de Spoorwegstaking werd uitgeroepen. ●

Literatuur en bronnen

- Over A.G.E. ridder van Rappard en P.J. Reymer: www.parlement.com.
- Handelingen der Staten-Generaal 1932-1933 II Aanhangsel:
<http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.
- Willy Heitling & Leo Lensen, *De Twenthekanalen. Succes van een mislukking*, Zutphen 1984.
- H.G. Hesselink, *Stoomtrams in Gelderland*, Rotterdam 1977.
- H. Nieweg, *Geschiedenis van een Gelders streekvervoerbedrijf, 70 jaar Geldersche Tramweg-Maatschappij, 27 juni 1951*, Doetinchem MCMLI.
- S. Overbosch, *De stoomlocomotieven der Nederlandse tramwegen*, Culemborg 1957².
- J. Voerman, *De nadagen van Neerlands Stoom- en Motortrams*, Rijswijk 1989.