

Met de stoomtram

(Oud Nieuws 3)

E. Wolbink

In deze serie worden oude verhalen als het ware in een nieuw jasje gestoken. In de vorige bijdrage ging het om een verslag van een dagtrip met de stoomtrein van de N.O.L.S. van Zwolle naar Coevorden. Deze keer is stoom opnieuw de krachtbron die het openbaar vervoer in beweging zette. Het gaat nu over een reisje met de stoomtram vanaf de Lichtmis naar Heemse, zoals het werd gedrukt in Het nieuws van den dag: kleine courant uit Amsterdam van zaterdag 25 december 1886. Het laatste deel van het traject - van Dedemsvaart naar Heemse - was net twee dagen ervoor officieel in exploitatie genomen...



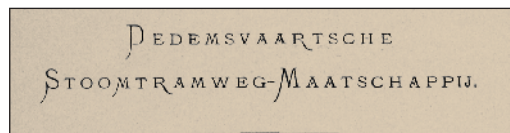
Foto van een koperen naamplaat van de D.S.M., afkomstig van een bewaard gebleven oude tramwagon in het stoomtram-museum in Hoorn. (Collectie: E. Wolbink)

Op 15 juni 1885 was in het notariskantoor van Gerard de Meijier in Heemse de akte verleden waarbij de N.V. Dedemsvaartsche Stoomtramweg Maatschappij (kortweg D.S.M.) werd opgericht. Eén van de initiatiefnemers, de heer Jan Daniël Ruys uit Dedemsvaart, had het jaar

ervoor al concessie voor de aanleg van een tramlijn verkregen van de provincie Overijssel, met een daarbij behorende subsidie van 150 gulden per kilometer voor een periode van twintig jaren. De trammaatschappij liet de concessie vernieuwen op basis van een gewijzigd tracé. In het voorjaar van 1886 begon de maatschappij al met de aanleg van een eerste tramlijn. Nog datzelfde jaar, op 11 oktober, vierde men groot feest toen de eerste rit - van ruim een uur - gereden kon worden tussen het station Dedemsvaart SS (dat lag op de plek waar de Staatsspoorwegen-lijn Zwolle - Meppel het kanaal de Dedemsvaart kruiste) en het tramstation Avereest, gelegen in het dorp Dedemsvaart. Juist die benamingen zorgden voor verwarring, zoals blijkt uit de eerste passage van het reisverslag:

Zoo een reiziger uit Den Haag te Haarlem den trein verlaat in de meening te Amsterdam te zijn, zal hij natuurlijk geen geringe teleurstelling ondervinden. Niet minder onaangenaam is de verrassing voor hem die aan het station Dedemsvaart uitstappende, denkt te Dedemsvaart te zijn. Het dichtst bevolkte deel toch van de nijvere streek die men naar het kanaal 'Dedemsvaart' noemt, ligt drie à vier uren gaans van het Staatspoor. Onbekendheid hiermede heeft reeds

menig reiziger bij de aankomst doen schrikken. Wel was er eene diligence, die drie ritten per dag deed, waarvan er een zich uitstreckte tot het ruim zes uren van het station gelegen stadje Hardenberg, maar wie ziet in onzen tijd van stoom niet op tegen zoo'n tocht in het ouderwetsche voertuig? Menigmaal werden er dan ook reeds plannen gemaakt voor eene trambaan langs de Vaart, in welke zaak met eere genoemd worden de namen van de heren Bosch Bruist, Berends, Boers en Lebaique en Ruys, die achtereenvolgens concessie aanvroegen voor een deel van het traject of met inbegrip der Vechtstreek.



Zoals de verslaggever beschreef, kon men voor de komst van de tram alleen maar in Dedemsvaart komen door gebruik te maken van een diligence of omnibus. Zo'n ritje met de paardewagen was zeer oncomfortabel, hobbelend over de ongeplaveide wegen langs het kanaal de Dedemsvaart, en duurde ruim twee uren. Een nog tragere verbinding met het dorp Dedemsvaart ging per schip over het water van het gelijknamige kanaal, of... te voet.

Al in 1880 waren de eerste plannen gemaakt om te komen tot de aanleg van een trambaan van de Lichtmis naar het dorp Dedemsvaart. De toenmalige burgemeester van Nieuwleusen, J. Bosch Bruist, en vervener en grootgrondbezitter B. Berends Zn. uit Dedemsvaart waren de initiatiefnemers. Hun plannen waren echter niet ten uitvoer gebracht. Het verslag gaat verder:

Eindelijk werd het vorige jaar de Dedemsvaartsche Stoomtramwegmaatschappij opgericht met de heren jhr. mr. G.C. Junius van Hemert, mr. W.J. baron van Dedem, G. de Meijjer, C. Piek en H. van Barneveld tot commissarissen. Subsidiën werden verleend door de provincie en de belanghebbende gemeenten. Tot directeur werd de heer A. Plomp gekozen, en op 11 oktober l.l. kon reeds het voornaamste deel, dat van het spoorstation tot Avereest, lang 17 km., in gebruik worden gesteld. Met zeldzame eenstemmigheid werd er dien dag feest gevierd. Thans is het andere deel der lijn, lang 14 km., dat van het tramstation Avereest naar Heemse, in de onmiddellijke nabijheid van Hardenberg, voor het publiek opengesteld, zoodat men nu de sierlijke rijtuigen uit de fabriek van de firma Beijnes te Haarlem over een lengte van zes uren gaans van het oosten naar het westen ziet heen en weer rollen. Het deel van ons vaderland, door deze trambaan doorsneden, verdient ten zeerste nader gekend te worden.

HEEMSE - HARDENBERG - SLAGHAREN - HOOGVEEEN.										
TRAMNUMMERS.	32	34	34	48	38	48	42	44	46	128
Heemse Hardenberg V.	5.15	7.15	8.25	8.50	11.05	Uccelerent.	2.20	5.00	6.55	Markt tram, alleen 2e klasse op Donderdag
Lutten A.	5.35	7.35	8.45	9.10	11.25	tovens	2.40	5.20	7.15	
Lutten V.	5.45	7.45	8.50		11.80	personen.	2.45	5.25	7.18	
Slagharen A.	5.57	7.57	9.00		11.42		2.55	5.35	7.30	
Aank. Slagh. v. richt. Zwolle	5.46	7.50			10.54	1.80	1.30	3.52	7.35	
" " " " " Coev.	6.06	7.50	8.58		11.40		2.58	5.33	7.35	
Slagharen V.	6.07	8.00	Allison op Zondag		11.45	2.10	3.00	5.45	7.37	6.45
Kerkenveld	6.20	8.20	9.17		11.57	2.35	3.13	5.57	7.49	7.10
Schooldijkje	6.30	8.37	9.27		12.07	2.50	3.28	6.07	7.58	7.30
Jan Wintersdijkje	6.36	8.45	9.33		12.13	3.00	3.29	6.12	8.04	7.40
Hollandsche Veld	6.41	8.52	9.39		12.19	3.08	3.35	6.17	8.09	7.59
Hot Kruis	7.04	9.15	9.59		12.39	3.30	3.55	6.35	8.32	8.22
Hoogveeen S.S. A.	7.16	9.26	10.10		12.50	3.45	4.05	6.45	8.43	8.33

De Trammn 34, 48 en 47 rijden niet op Zondag, Kerstdagen, Nieuwjaarsdag en Tweeden Paaschdag.

De commissarissen van de trammaatschappij waren vooraanstaande en welgestelde inwoners van de streek waardoor de tramlijn werd aangelegd. De eerste president-commissaris van de trammaatschappij was jonkheer meester Gijsbert Christiaan Junius van Hemert uit Balkbrug. Hij was van 1857 tot aan zijn overlijden in 1887 gedeputeerde van de provincie Overijssel. Eén van de eerste tramlocomotieven van de maatschappij droeg zijn naam: *Jhr. Junius van Hemert*.

Een andere bekende commissaris van de trammaatschappij was meester Willem Jan baron van Dedem, de gelijknamige kleinzoon van de initiatiefnemer voor de aanleg van het kanaal de Dedemsvaart. De aanleg van het kanaal zorgde voor de eerste grootschalige ontsluiting van het veen- en moerasgebied. De realisatie van de tramverbindingen was een volgende belangrijke infrastructurale verbetering, waardoor de kleinzoon als het ware in de voetsporen van zijn grootvader

trad. Commissaris Van Dedem was gedeputeerde voor de provincie Overijssel en bewoonde het in 1821 gerealiseerde landgoed De Rollocate in Den Hulst bij Nieuwleusen. De drie andere commissarissen waren Carel Piek (grootgrondbezitter, econoom en gedeputeerde van de provincie Overijssel, woonachtig op huize Eikenoord in Lutten), Herman van Barneveld (sinds 1879 burgemeester van Avereest, woonachtig in Dedemsvaart) en Gerard de Meijjer (notaris, wonend en kantoorhoudend in Heemse). De verslaggever vervolgde zijn relaas en beschreef hoe de rit verliep:

De tram rijdt af bij het station Dedemsvaart, dat nog in de gemeente Staphorst is gelegen, en reeds na eenige minuten heeft hij de gemeente Nieuwleusen bereikt. Ziet ge, hoe daar de vaart eene haast onmerkbaar bocht heeft en vervolgens hare eerste richting hervat? Wel mag zij hier eene buiging maken! Het buiten, dat zij hier omspoelt, is de woning van den waardigen kleinzoon van den Baron van Dedem, die in 1809 bij Hasselt met den aanleg begon en daarmee den grond legde voor de welvaart dezer streken, die toen nog niets dan heide en woeste veengronden bevatten. In twee jaren tijds was er 20 kilometer uitgegraven. De venen begonnen hunne schatten af te geven, maar de energieke man had het lot van meer philanthropen, zijn fortuin won er niet bij. Nog bij zijn leven nam de provincie het werk over, en thans is het tot nabij Gramsbergen

De dienstregeling van de D.S.M.-tramverbinding van Heemse naar Hoogveeen, anno 1908.

Prentbriefkaart van Huize Rollocate in Den Hulst, anno 1912. (Collectie Hardenbergs Archief)



De rijtuigen die door de stoomlocomotieven werden voortgetrokken, hadden afdelingen voor de eerste en tweede klasse, met resp. twaalf en vierentwintig zitplaatsen. Op de beide open balkons waren nog eens elk acht staanplaatsen. Verwarming was er niet, zodat het er binnen 's winters ijskoud was. De rijtuigen werden verlicht met petroleumlampen. De officieel toegestane snelheid was twintig kilometer per uur, en in de bebouwde kom mocht men zelfs nog minder snel rijden, zodat het vaak niet moeilijk was om de tram lopend bij te houden.

Prentbriefkaart van het Rijksopvoedingsgesticht Veldzicht te Balkbrug, anno 1923. (Collectie Hardenbergs Archief)



Nauwelijks hebben we de grens der gemeente Avereest bereikt, of eene andere villa wordt ons gewezen. Ook daar woont een ware volkswaard, iemand die als lid der Gedeputeerde Staten jarenlang reeds deze streken ten zegen was. A propos! zoo onze locomotief niet den naam 'Van Dedem' draagt, dan wellicht dien van 'Junius van Hemert'.

Misschien vindt ge nu den weg wat eentonig en recht, maar ge hebt nog niet den tijd gehad om u te beklagen en bijv. te zeggen dat ge niet van 'recht voor allen' houdt of ge zijt weer aan een druk plekje gekomen. De Balkbrug, waar de tram vrij zeker passagiers moet opnemen of uitlaten, want hier is een kruisweg. Links leidt de weg naar Meppel en door het dorp waarnaar de burgerlijke gemeente den naam draagt, door Oud-Avereest, eene zeer vruchtbare streek, dankzij het riviertje de Reest, met flinke bouwhoeven en eigenaardig natuurschoon. Rechts op een kwartieruurs afstand ligt het welbekend Rijksgesticht Ommerschans, dat weldra als 'Gesticht bij Ommen' eene groote verandering zal ondergaan. Of het ook belang heeft bij den tram, kan men hieruit afleiden dat de vlottende bevolking op het oogenblik omstreeks 1300 gedetineerden bedraagt, allen mannen. De vrouwelijke lotgenooten gaan naar Veenhuizen.



Een bijzonder fraaie opname uit 1911. Een groep jonge jongens van het Rijksopvoedingsgesticht Veldzicht bewondert reikhalzend een serie tentoongestelde prenten. (Collectie Veldzicht, Balkbrug)

Jonkheer Van Hemert bewoonde het 'buiten' genaamd Dalvoorde, gelegen nabij Sluis IV aan de zuidkant van de Dedemsvaart en ten westen van het dorp Balkbrug. Van Hemert exploiteerde er sinds het midden van de negentiende eeuw o.a. een tabaksplantage.

Nu twintig minuten geduld en wij hebben het tramstation 'Avereest' bereikt. Merkterloops de inscriptie op van een ingemetselden steen aan een huis nabij dit station. 'Het eerste huis in dit Arrierveen, gebouwd door R.H. en C. de Vos van Steenwijk, 1818'. Hier is men eindelijk te Dedemsvaart, de volkrijkste en dichtst bebouwde plaats van alle dorpen en buurten langs het kanaal. De plattegrond toont in hoofdzaak twee evenwijdig loopende kanalen in 't midden recht-hoekig verbonden door de Kalkwijk. Tusschen deze twee

gedeelten, de eigenlijke Dedemsvaart en de Langewijk, werd in 1881 een strijd gevoerd om 't bezit van den tram, waarvoor toenmaals de heer Henri Boers concessie had verkregen. De tegenwoordige maatschappij heeft de route langs de Dedemsvaart gekozen; de andere zou enige meters korter geweest zijn, maar o.a. het marktplein en het post- en telegraafkantoor gemist hebben.

De door de auteur aangehaalde tekst op de gedenksteen was niet geheel juist weergegeven.

Het eerste stenen huis aan de Dedemsvaart. (Collectie Hardenbergs Archief)



kalkovens, twee aardappel-meel- en stroopfabrieken, eene steenbakkerij, eene sigaren-fabriek, twee kaasmakerijen, eenige scheepstimmerwerven, eene drukkerij, waar o.a. een paar plaatselijke blaadjes en het weekblad 'De Turf- en Steen-Industrie' verschijnen, en 'last but not least', de vooral ook in het buitenland beroemde boom- en bloemkwekerij 'Tottenham' van den heer A.M.C. Jongkindt Koninck. In den zomer verzuime de tramreiziger niet van het verrukkelijk uitzicht aan deze plaats te genieten. De tuin, die

Prentbriefkaart van de omgeving van het tramstation in Dedemsvaart, anno 1912. Links de tramremise. Locomotief nr. 10 staat gereed om richting Balkbrug te rijden. (Collectie Hardenbergs Archief)

Letterlijk stond er: *Eerste woning in het Arriër-Veen, gebouwd door de heeren R.H. en C. de Vos van Steenwijk tot Dickninge, in april 1818.* Reint Hendrik baron de Vos van Steenwijk (1755-1836) bewoonde de havezate Dickninge ten zuidwesten van De Wijk (gemeente De Wolden) en was notaris in Staphorst. Van 1814 tot 1833 was hij lid van de Provinciale Staten van Overijssel. Zijn broer Carel (1759-1830) was ook heer van Dickninge, maar ook van de Hogenhof bij Welsum (gemeente Olst-Wijhe). Hij was lid van de Ridderschap en Gedeputeerde voor de provincie Overijssel, en van 1816 tot 1830 was hij lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. De gebroeders de Vos van Steenwijk waren gelieerd aan het geslacht Van Dedem en ook betrokken bij de exploitatie van het immense veengebied rond het huidige Dedemsvaart. Hun voorouders waren als goedsheren al gerechtigd in de marke Arriën en Reint Hendrik was zelfs een tijdje markenrichter.



verscheidene hectaren beslaat, staat door de welwillendheid van den eigenaar steeds voor iederen bezoeker open en is vooral in den zomer door de talloze plantensoorten, die er met bewonderenswaardige zorgvuldigheid gekweekt worden, een waar verlustigingsoord voor den natuurliefhebber.

Een schilderachtig tafereel. De kinderen op de voorgrond moeten van de fotograaf heel stil zitten, terwijl hij ze 'vereeuwigd'. Op de achtergrond de directeurswoning van de D.S.M., met de naastgelegen tramremise in Dedemsvaart. (Collectie Hardenbergs Archief)



Voor al in deze plaats Dedemsvaart, die omstreeks 3500 inwoners telt, zal de tram zijn invloed doen gevoelen, want hier is handel en nijverheid, leven en vertier. 't Is waar, men treft er ook gevolgen van de algemeene malaise aan. Voor twee jaren is er eene turfstrooiselfabriek opgeheven en de glasblazerij staat stil, maar daartegenover kunnen wij wijzen op eenige in volle werking zijnde

In 1863 was aan de zuidzijde van de Dedemsvaart een heus glasfabriekje opgericht op initiatief van de verveners Andreas de Jong en Herman Theodor Rudolf te Wechel. In hun fabriek werden wijn-, bier- en kelderflessen van groen glas gefabriceerd. Gemiddeld tien volwassen arbeidskrachten verdienden er hun brood, aangevuld met seizoensarbeiders en jongeren in de leeftijd van twaalf tot zestien jaar. Jaarlijks waren er tussen de 500.000 en 1 miljoen flessen gemaakt. De schrijver meldde in zijn verslag dat de glasblazerij 'stil staat', maar in werkelijkheid was het fabriekje in 1884 gesloten en het jaar



Lutton a/d Dedemsvaart

Prentbriefkaart van Lutton aan de Dedemsvaart, nabij de aardappelmeelfabriek De Baanbreker. Getuige de enigszins overwoekerde tramrails werd de lijn niet veelvuldig meer gebruikt. Dat klopt ook wel, want deze foto dateert uit 1941. (Collectie Hardenbergs Archief)

erop geliquideerd. De kwekerij *Tottenham*, gelegen in een grote bocht van het kanaal de Dedemsvaart, was indertijd wijd en zijd bekend. Het bedrijf was eigendom van Albertus Marius Catharinus Jongkindt Coninck en zijn echtgenote Margaret Ware, afkomstig uit het Engelse Tottenham. Zij waren daar in 1885 getrouwd. De kwekerij had in die tijd al goede naam gemaakt en zou het jaar erop zelfs van Koning Willem III het predicaat 'Koninklijke' krijgen, o.a. vanwege de leveranties aan paleis Het Loo. Op Tottenham

werden met name coniferen, rozen, rododendrons, azalea's en bolgewassen gekweekt, die werden geëxporteerd naar landen als Duitsland, Engeland, Zweden, Noorwegen, Zwitserland en de V.S.

Na er met een bocht omheen gereden te zijn, stoomt de tram het dorp Lutton en daarmee de gemeente Ambt Hardenberg binnen, waar hij nog een klein uur het kanaal volgt, langs een rij van burgerhuizen, die er zeer welvend uitzien en hier en daar allen door nette tuintjes gescheiden zijn. Bij het Jachthuis verlaat de baan de Dedemsvaart en buigt zich naar het zuiden langs lage weiden, heide en veen. Een tijdlang blijven de huisjes klein en schaarsch, tot men met een korten zwaai het stedeke Hardenberg begroet en

Een door de Hardenberger fotograaf Pieter van Grieken gemaakte opname van de tramlijn nabij Sluis VII in Lutton aan de Dedemsvaart, ca. 1930. (Collectie Hardenbergs Archief)



in het dorp Heemse aan het eind der baan komt. Is het stadje het doel van den tocht, dan stapt men de Vechtbrug over, waar elken voetganger een cent bruggeld wordt afgevraagd, een gebruik dat in Overijssel meer voorkomt. Hier zal het nieuwe vervoermiddel geen geringe zegen zijn. De 1300 ingezetenen waren totnogtoe al te zeer geïsoleerd; zelfs de telegraaf, die tot Coevorden doorgaat, werkt hier niets uit, er is nog geen kantoor. Dat het er echter niet aan ondernemingsgeest ontbreekt, zal nu weldra blijken.

De verlenging van het tramwegnet naar Heemse was een ware uitkomst. Godewien Arnold van Dijk, indertijd burgemeester van de gemeente Ambt Hardenberg, beschreef dit met fraaie woorden in het zgn. 'uitvoerig en beredeneerd verslag van den toestand der gemeente over 1886': *Niet onvermeld mag worden gelaten het tot stand komen in 1886 van een stoomtramweg van station Dedemsvaart naar Heemse. Is het toch, ter bevordering van bloei en welvaart, voor ieder gewest van het hoogste belang te achten dat*

zijne middelen van verkeer worden uitgebreid, voor deze gemeente is de verkregentramweg alleen reeds eene weldaad, omdat zij daardoor is ontweekt geworden aan de treurigen staat van afzondering waarin zij zoolang, als van de wereld gescheiden, heeft doorgebracht. Hulde

Prentbriefkaart van het tramstation bij Lutten, anno 1906.
(Collectie Hardenbergs Archief)



daarom aan het doorzicht en de energie van hen, die deze tramweg ontwierpen!

De schrijver verhaalde van een 'rij van burgerhuizen' langs het kanaal. Ongetwijfeld heeft hij onder andere de villa Eikenoord (het in 1869 gebouwde optrekje van Carel Piek) en de zgn. rentmeesterswoning van de familie Ten Kate (gebouwd in 1878) bedoeld.

Met deze opening vangen nog twee nieuwe diligenciediensten aan, dagelijksche (behalve zondags), nl. Hardenberg-Gramsbergen-Coevorden en Jachthuis-De Krim-Coevorden en vice versa. Men denkt reeds aan verlenging der trambaan of naar de Duitse grenzen of naar de Drentsche

Op 23 december 1886 was het traject van Avereest (dorp Dedemsvaart) naar Heemse officieel in gebruik genomen.

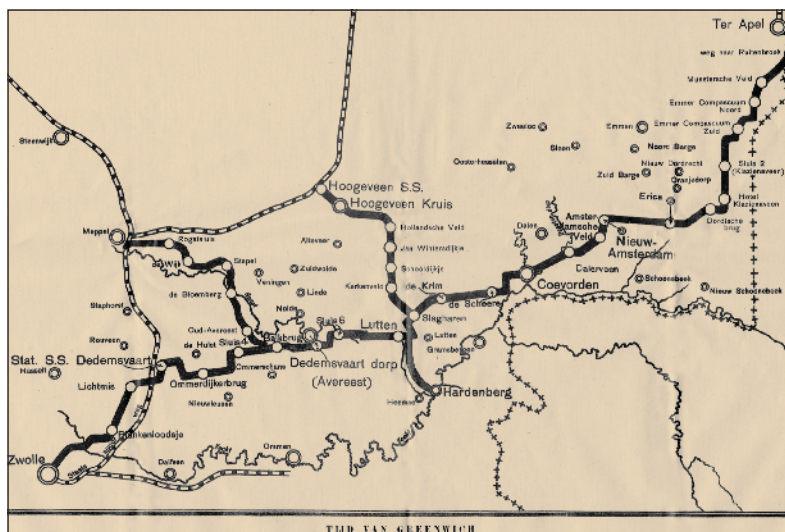
De lengte van het totale tramnet bedroeg toen dertig kilometer en werd bereden door 4 tramlocs, de 'Jhr. Junius van Hemert', de 'Baron van Dedem', de 'Overijssel' en de 'Dedemsvaart'. Deze locomotieven waren geleverd door de machiefabriek Backer & Rueb uit Breda. De locs zouden tien jaar lang hun ritten afleggen tussen de Lichtmis en Heemse.



Foto van een door tramrails geflankeerde Hessenweg in Heemse, gezien in westelijke richting, ca. 1912.
(Collectie Hardenbergs Archief)

veenkoloniën, die sedert lang naar verbeterde communicatiemiddelen hunkeren. In 't kort: er is een groot werk voltooid, dat ver uitzien- de gevolgen kan hebben.

passagiersaantallen, maakte dat de D.S.M. in 1936 moest fuseren met de E.D.S. (Eerste Drentsche Stoomtramwegmaatschappij) uit Hoogeveen. De trams werden in die tijd vooral nog ingezet voor goederenvervoer. Nog datzelfde jaar zette de E.D.S. bussen in... op het traject van Lutten naar Hardenberg en het jaar erop werd de tramlijn Heemse - Lutten officieel uit de dienst genomen. De Vechtstreek van 26 juni 1937 meldt dan: *De tram verdwijnt definitief. A.s. maandag zal de tramlijn Hardenberg-Lutten worden opgebroken.* De houten bielzen en ijzeren spoorstaven



De trajectkaart van de tramlijnen van de D.S.M. anno 1908.

De plannen die de schrijver in deze laatste alinea aanhaalde, zijn deels ook gerealiseerd. In 1897 werd de lijn doorgetrokken van Lutten naar Coevorden en in 1905 werd de zijtak Slagharen - Hoogeveen in gebruik genomen. De tramlijnen van de D.S.M. zouden uiteindelijk (in 1907) zelfs doorgetrokken worden tot aan het Groningse Ter Apel, waarmee de grootste lengte van 119 kilometer werd behaald. In 1908 werd daar nog een zijtak aan toegevoegd, van Balkbrug naar Meppel. De Duitse grens werd echter nooit gepasseerd. De D.S.M. maakte jaren van grote groei door, maar ging ook door even zo diepe dalen. De oorlogsjaren 1914-1918 waren erg moeilijk en zorgden voor rode cijfers. De toename van gemotoriseerd vervoer door de komst van auto's en autobussen en als gevolg daarvan dalende

werden kort daarna bij opbod verkocht...

Zo heeft de stoomtram van Heemse naar De Lichtmis vice versa precies een halve eeuw dienst gedaan. Toch zijn er gelukkig zelfs nog bewegende beelden bewaard gebleven uit 1927! Het filmpje is te zien op internet: www.youtube.com/watch?v=gZqEc8IS8bU



Foto van de oude tramremise nabij het voormalig gemeentehuis in Heemse. (Collectie Hardenbergs Archief)

Bronnen:

- *Onderweg in Overijssel - verkeer en vervoer in verleden en heden*, J. Bos en A. van der Ploeg, 1989, Zwolle
- *Monumenten in de gemeente Hardenberg*, E. Wolbink en A.C.A. Pullen, 2008, Hardenberg
- *Hardenbergs Archief, gemeente Ambt Hardenberg 1818-1924, inv.nr. 1558*