

DE TRAM RIJDT! 1914-1934

Marja Montanje

26 maart 1914 was een gedenkwaardige dag. Eindelijk, na dertig jaar noeste arbeid, was de stoomtram Zwolle-Blokkzijl, meestal aangeduid als de ZB, tot vreugde van veel inwoners van de Kop van Overijssel een feit. Men hoopte dat deze lijn een lang leven beschoren zou zijn, maar die wens kwam maar ten dele uit. Slechts twintig jaar reed de stoomtram. Toen was hij door allerlei oorzaken niet meer rendabel.

Al bij de aanleg was duidelijk dat de ondergrond voor de rails niet ideaal was; door de zachte veenbodem waren er regelmatig verzakkingen. Andere mogelijkheden voor verkeer waren al aanwezig of kwamen kort daarna. Het vervoer van vee per tram werd al snel voor een deel overbodig; de vrachtauto nam het vee vanaf de boerderijen mee naar de bestemming. Het vervoer over water beleef een geduchte concurrent. In de zomer was een tocht over het water wat duurder, maar je kon wel heerlijk in de frisse lucht verblijven. De reistijden maakten niet eens zoveel verschil. Bij de op een groot deel van het traject toegestane snelheid van 20 kilometer per uur en hier en daar stapvoets rijden, was je toch wel bijna net zo lang onderweg.

Maar een van de belangrijkste tegenvallers was toch wel het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, die van 1914 tot 1918 een stempel op het openbare leven drukte. In verband met tekorten werd een beperkte dienstregeling ingevoerd. In augustus 1914 was er veel vervoer van mannen die in actieve krijgsdienst gingen. Dat leverde minder reizigers op en

bovendien gezinnen die er niet zeker van waren wanneer de volgende loonronde bij het leger zou zijn. Het gaf even een dip, maar toch was er bij de ZB sprake van een goed renderend bedrijf. Natuurlijk waren er mensen die niet meewerkten. Sommigen bleven de voorkeur geven aan vervoer met een schip, anderen wantrouwden het lawaai en het spuwen van vuur van de stoomtram.

De voortdurende oorlog had wel invloed op de bedrijfsvoering. Brandstof werd schaarser en mensen werden wat voorzichtiger in het uitgeven van hun geld voor plezierreisjes.

De natuur werkte ook niet altijd mee. In het vroege voorjaar van 1916 was de waterstand in de Zuiderzee heel hoog. Op verschillende plaatsen in Nederland waren overstromingen, vooral in Noord-Holland. De dijken in deze streek hielden het net, maar waren wel door en door verzadigd van het water.

Een zware tram over de kruin van de dijk was niet verantwoord. Dan was er kans op het bezwijken van de dijk. In de praktijk kwam het er dus op neer dat er geen tramverkeer mogelijk was, wat weer financiële gevolgen had voor de maatschappij. De dijkdoorbraken in 1916 waren de aanzet tot het aanleggen van de Afsluitdijk.

Het water was nog maar nauwelijks gezakt of er kwam een overvloedige sneeuwval. Weer was tramverkeer voor een korte periode niet mogelijk.

In 1916 kwam er een nieuwe directeur bij de ZB. Mr. J.A. Willinge Gratama, advocaat te Zwolle, begon op 1 mei 1916 met zijn nieuwe baan. Het was geen full-

time baan. De exploitatie was immers uitbesteed aan de NCS en de directeur moest ervoor zorgen dat alles soepel bleef draaien. Mr. Willinge Gratama bleef bijna 30 jaar bij de ZB, die kantoor hield in Zwartsluis. Hij behartigde de belangen van de ZB ten opzichte van de exploitanten en voerde juridische werkzaamheden voor de maatschappij uit als dat nodig was.

In 1919 kwam er een verandering in de exploitatie van de stoomtram. De Staatsspoorwegen, de SS, werden na een wetswijziging de nieuwe exploitanten. En dat gaf direct reden tot grote problemen. Zonder overleg met de ZB werden vanaf 19 oktober 1919 alle ritten op zondag afgeschaft. Dat gaf de nodige onrust bij passagiers. Ook in Hasselt was een tegenactie.

Zondagsdienst Tram.

Ieder, die zich **niet** kan vereenigen met het geheel stopzetten van den tramdienst op Zon- en feestdagen, waardoor familie- en ziekenbezoek onmogelijk is gemaakt, wordt verzocht op een lijst te teekenen, die ik, gemakshalve, aan het loket ten postkantore heb neergelegd. Ook elders wordt, naar ik verneem, geprotesteerd. Teekent spoedig! W. TEN CATE.

Advertentie Predikbeurten; oktober 1919.

En niet alleen vanuit Hasselt kwam er een dergelijke actie. Het leidde uiteindelijk tot het herstel van welgeteld één rit met de stoomtram op zondag, aangevuld met een deel van de rit om het materieel van en naar de remise in Zwartsluis te brengen. Een totaal isolement op zondag bleef het verzorgingsgebied daarbij net bespaard.

Met deze wisseling kwam er een ander management: winst maken werd het credo van de SS. En dat viel nog niet mee. Want het gebied was relatief dun bevolkt en er was nog steeds concurrentie van de stoomboten. Vanuit sommige plaatsen, zoals Genemuiden, was het eenvoudiger om met de boot naar en van Zwolle te reizen.

De tramhalte aan de dijk had vanaf 20 december 1923 een nieuwe concurrent. Een particuliere bus van de gebroeders Berman volgde vanaf Genemuiden en Hasselt hetzelfde traject als de tram. Hij reed parallel aan de sporen van de tram, maar deze busdienst werd al snel gestaakt. In 1924 probeerden hun plaatsgenoten Van Lente en Naberman nog eens de bus Genemuiden-Zwolle te laten rijden en twee jaar later werkten deze beide bedrijven samen als de Verenigde Autobusdienst Genemuiden, die zes autobussen in bedrijf had. Gedeputeerde Staten van Overijssel gaven in 1926 geen concessie af. Hun motief was hetzelfde als indertijd met de tram: de buslijn gaf geen oplossing voor het traject Zwartsluis-Blokkzijl. Voor de bewoners van dit gebied mocht geen nieuw isolement ontstaan.

Een langdurige staking van de arbeiders in 1924 van

de houtzagerij van Loos bracht bovendien een fors inkomensverlies. Het winstaandeel van het houtvervoer verdween uiteindelijk helemaal. De staking eindigde in 1925 met de sluiting van het bedrijf.

Zo werd de stoomtram geleidelijk aan door verschillende andere oorzaken minder winstgevend.

Nu was voor de aandeelhouders winst maken niet direct een hoofddoel. De verschillende gemeenten wilden toch wel wat van hun geïnvesteerde geld terugzien. In 1923 werd er nog 2½ procent dividend uitgekeerd aan de aandeelhouders, in 1924 kwam het dividend er niet meer. Een van de problemen daarbij was de snelheid van de stoomtram. De concurrentie van de stoomboot was nog steeds aantrekkelijk, omdat de rit met de stoomtram relatief lang duurde.

Om aantrekkelijk te worden moest die buiten de kernen minstens 40 kilometer per uur kunnen rijden. Daarvoor waren andere, zwaardere rails nodig en die werden dan ook spoedig aangelegd. Het betekende wel een kostenpost en dus verlies aan dividend voor de aandeelhouders. In 1926 was er weer een wat gunstiger beeld: het dividend was weer 2%. In 1927 ging het nog beter: 2½ procent. Dat kwam voor een deel doordat de concessie voor de bus Genemuiden-Zwartsluis-Hasselt-Zwolle verder geweigerd werd.

Een ander punt dat telkens op de vergadering van aandeelhouders stond was de aansluiting in Zwolle. Het bleef een lastig gegeven: lopend vanaf de Veerallée naar het station van Zwolle of overstappen op de trein Zwolle-Kampen. Met ingang van de dienstregeling 1927-1928 stopte deze trein bij het station Veerallée, om passagiers de kans te geven over te stappen. Mede daardoor werd het dividend in 1927 2 procent en in 1928 en 1929 2½ procent.

In 1930 was er helemaal geen dividend meer. Dat kwam weer door omstandigheden van buitenaf. De beurs in New York stortte in en sleepte in zijn val een deel van de economie van andere landen mee. De crisisjaren waren begonnen. Werkloosheid, armoede: de burgers hadden veel minder geld voor plezier- en familiereisjes. En werkloosheid betekende ook minder arbeiders in de tram.

Voeg daarbij de opkomst van de auto, in dit gebied een ideaal vervoermiddel, en het is duidelijk dat de beste jaren van de stoomtram Zwolle-Blokkzijl achter de rug waren. De verliezen werden steeds groter en het werd iedereen langzaam duidelijk dat de lijn beter opgeheven kon worden. De bus werd een beter alternatief. Die had nog wel een groot probleem: het merendeel van de wegen was smal en in slechte staat. De kruin van de dijken was weliswaar voorzien van een wegdek, maar dat was dan wel een smal pad. De nieuwe uitdaging, de bus, was ook in Den Haag onderwerp van gesprek.

In 1931 circuleerden er al geruchten dat de tram opgeheven zou worden. Die werden weliswaar

ontkend, maar het was wel duidelijk dat er vanaf 1930 geen dividend meer uitgekeerd werd. Een brief van de verantwoordelijke minister in december 1932, waarin werd voorgesteld de lijn op te heffen en daarvoor een busverbinding te maken, kon nog worden afgedaan met de mededeling dat de wegen in het gebied daarvoor ongeschikt waren. De minister vond dat een zaak van de provincie en niet van het Rijk. Het was het eerste officiële bericht waardoor afschaffing van de lijn reëel werd.



Tramrails in de Hoogstraat.

De particuliere busondernemers uit Genemuiden vroegen op 18 december 1931 bij de Staten van Overijssel opnieuw een concessie voor een buslijn naar Zwolle en weer werd die afgewezen.

Nu ging men vanuit Genemuiden in beroep; dat werd in 1932 door de Raad van State verworpen. Alleen op vrijdag, marktdag in Zwolle, mocht de bus rijden.

Op 8 augustus 1933 werd opheffing van de tramlijn Zwolle-Blokszijl opnieuw besproken in de Tweede Kamer. Na enkele toezeggingen over verbetering van de wegen werd op 18 augustus tot opheffing besloten. De minister verzweeg daarbij gemakshalve wel dat wegen bij mist en gladheid levensgevaarlijk waren. Bij deze beslissing speelden de slechte bedrijfsresultaten van de ZB een rol. Op 12 oktober 1933 werd een concessie door de Staten van Overijssel uitgegeven. Bij deze beslissing speelden de slechte

bedrijfsresultaten van de ZB een rol. Op 12 oktober 1933 werd door de Staten van Overijssel een concessie uitgegeven voor de nieuwe busdienst Zwolle-Hasselt-Zwartsluis-Vollenhove-Blokszijl.

Om die tot een succes te maken was er nog wel veel werk aan de winkel; alle wegen moesten daarvoor aangepast worden.

De directie van de ZB had contact opgenomen met jhr. ir. J. Roëll, directeur van de Stoomwegmaatschappij, een organisatie die trams en bussen in haar dienstregeling had. Op 19 juni 1934 besloten de aandeelhouders van de ZB dat er zo snel mogelijk een busdienst opgezet moest worden. De dienstregeling van de tram sloot op 1 september 1934.

Voor de laatste rit van de tram was de aankomst in Hasselt al helemaal in stijl. Boven de Veersteeg hing een boog met daarop een bord met grote letters "Salvé". Dat inspireerde een opletende Hasselter tot het volgende gedicht:

Welkom!

Vrijdagmorgen zag ik een boog in de Veersteeg,

Ik keek naar boven en las... maar zweeg,

Wat stond daar nu, halve, kalve, nee salvé!

Nu wist ik het, en was tevree. Thuis gekomen dacht

ik eens na, Het stond voor m'n geest, vroeg en spa,

Ik wist niet wat het betekende, en wou het weten,

Maar ik had nog een woordenboek, ik was het bijna

vergeten. Ik zocht het eens na,

En het gezochte woord vond ik weldra,

Salvé, weest gegroet, welkom! Ik viel van schrik bijna om,

Waarom dat vreemde woord in plaats van welkom?

Wou men daarmee zeggen "Wij zijn niet dom?"

We strijden allen voor Nederlandsch fabrikaat,

Terwijl bij de brug een vreemd woordje nog staat.

Burgers van Hasselt! Knoop het goed in Uw oor,

De Nederlandsche taal gaat voor,

De helft van het publiek begrijpt die vreemde woorden niet,

Gooi daarom dat Potjes Latijn maar in het riet. Een strijder voor Ned. fabrikaat.



De laatste rit van de tram in Hasselt, 31 augustus 1934.

Zo reed op 31 augustus 1934 de laatste tram van Zwolle naar Blokszijl onder de boog met dat vreemde woord door en er was volop belangstelling voor

deze rit. De bewoners van het noordelijk deel van Overijssel namen met pijn in het hart afscheid van hun onvolprezen tram. Bij veel haltes waren grote groepen mensen aanwezig, ook in Hasselt.

Het was Koninginnedag en de meeste mensen waren, net als bij de eerste rit, vrij.

In Hasselt waren 1935 mensen bij het station, vermeldde de pers; 43 mensen waren te jong of te oud. De burgemeester hield een toespraak en sprak zijn waardering uit voor het personeel, vooral voor stationschef Van der Wal, die zoveel jaren trouw op zijn post was. Het publiek had een drievoudig hoera over voor de scheidende functionaris. Er werd ook afscheid genomen van de tweede functionaris der Nederlandse Spoorwegen, besteller Meesters. Een rasechte Hasselter, altijd present, tenminste als hij niet aan het vissen was. De conducteur en de machinist kregen ook nog een bedankje van burgemeester Roijer. Ook de veldwachter hield een toespraak in dialect.

Het christelijk fanfarekorps Euphonia (de voorloper van Irene) speelde een melodieuze mars, omdat de marche funèbre en "Zoo giet Jantien naar de bliksem toe" niet in hun boekjes stonden. Onder stormachtig gejuich verdween de tram daarna uit het zicht van de menigte Hasselters. De rede bij de laatste tram die door Zwartsluis reed zette de toon: "Heden overleed, zacht en kalm, in de ouderdom van twintig jaar, onze geliefde, oude tram."

Vanaf het moment dat de concessie voor de nieuwe buslijn was verleend, tot de werkelijk eerste rit op 30 augustus 1934, was er een periode van adviezen van deskundigen voor het bestellen van geschikte bussen voor de verbinding. Er werden bij Mercedes Benz uiteindelijk vijf bussen met een dieselmotor besteld. Omdat de bussen over smalle wegen moesten rijden, kwamen smalle bussen als beste uit de bus. Het aanbod van de N.V. Verenigde Autobusdienst Genemuiden om bussen ter beschikking te stellen voor het traject werd afgewezen. Het zou te duur worden. In de bussen was plaats voor 29 personen en een chauffeur.

Het zal wennen geweest zijn. De komst van de bus bracht minder geluidshinder en overlast, maar er kon ook minder vervoerd worden. Het vee kon alleen met vrachtauto's naar de markt, een nieuwe eigenaar of de slager gebracht worden. En veel winkeliers moesten omschakelen op vervoer met Van Gend en Loos, die al snel concurrentie kreeg van andere vervoerders. Voor de passagiers zal het niet veel uitgemaakt hebben; de route en de frequentie scheelde niet veel met de tram.

Een bron van zorg was wel de toestand van de wegen in de Kop van Overijssel. Het traject Hasselt-Zwolle was al snel klaar; bij andere wegen duurde het wat langer. De provincie Overijssel nam de grond in Mastenbroek over van de ZB en zorgde voor asfaltering van de weg.

De voortvarendheid waarmee de minister het wetsontwerp "Opheffing stoomtram Zwolle-Blokzijl" had aangepakt, gold niet voor de snelheid bij het aanleggen van verantwoordere wegen in de streek.

N.V. SPOORWEG-MIJ. ZWOLLE-BLOKZIJL

gevestigd te ZWOLLE. Kantoor der exploitatie: STATION ZWARTSLUIS

NIEUWE DIENSTREGELING VAN DEN AUTOBUSDIENST

ZWOLLE (Stationsplein)-BLOKZIJL (Schiedams) v.v.

INGAANDE WOENSDAG 24 OKTOBER 1934

van de overtrekkende straat van Zwartsluis naar de Kreeker is gereed gekomen. — Goedkeuring door Gedeputeerde Staten van Overijssel verleend.

Op Werkdagen.	ZWOLLE—BLOKZIJL										Op Werkdagen.
	Van Zwolle					Van Blokzijl					
	Uur	Uur	Uur	Uur	Uur	Uur	Uur	Uur	Uur	Uur	Uur
Zwolle (Stationsplein) v.v.	6.15	8.15	10.15	12.15	14.15	16.15	18.15	20.15	22.15	24.15	26.15
Flaarduis	6.51	8.51	10.51	12.51	14.51	16.51	18.51	20.51	22.51	24.51	26.51
de Hiersbos	7.58	9.58	11.58	13.58	15.58	17.58	19.58	21.58	23.58	25.58	27.58
de Lichtmis	8.11	10.11	12.11	14.11	16.11	18.11	20.11	22.11	24.11	26.11	28.11
Hasselt (tho. Hoendals)	8.11	10.11	12.11	14.11	16.11	18.11	20.11	22.11	24.11	26.11	28.11
de Veld	8.49	10.49	12.49	14.49	16.49	18.49	20.49	22.49	24.49	26.49	28.49
Zwartsluis (Station) v.v.	7.24	9.24	11.24	13.24	15.24	17.24	19.24	21.24	23.24	25.24	27.24
Zwartsluis (Station) v.v.	5.59	7.59	9.59	11.59	13.59	15.59	17.59	19.59	21.59	23.59	25.59
veer Genemuiden	5.54	7.54	9.54	11.54	13.54	15.54	17.54	19.54	21.54	23.54	25.54
de Kreeker	6.03	8.03	10.03	12.03	14.03	16.03	18.03	20.03	22.03	24.03	26.03
de Gledend	6.05	8.05	10.05	12.05	14.05	16.05	18.05	20.05	22.05	24.05	26.05
St. Janshoeter	6.11	8.11	10.11	12.11	14.11	16.11	18.11	20.11	22.11	24.11	26.11
Vollenhore (tho. Seidel)	6.11	8.11	10.11	12.11	14.11	16.11	18.11	20.11	22.11	24.11	26.11
de Moepel	6.14	8.14	10.14	12.14	14.14	16.14	18.14	20.14	22.14	24.14	26.14
Etiaatsche Ipek	6.18	8.18	10.18	12.18	14.18	16.18	18.18	20.18	22.18	24.18	26.18
Blokzijl (Schiedams) v.v.	6.29	8.29	10.29	12.29	14.29	16.29	18.29	20.29	22.29	24.29	26.29

Deze dienstregeling met de tarieven en versnoeringsuren is à 1 CENT verkrijgbaar aan het Station te Zwartsluis bij de chauffeurs in de auto's en in Hotels Van Gijtenberk te Zwolle, de Herdend (Heredend) te Hasselt, de Stad Groningen te Zwartsluis, Seidel en van der Veen te Vollenhore, Weide (van Enst) te Blokzijl, in de reis' te de Lichtmis de Noerdie (Veer Genemuiden), de Kreeker, St. Janshoeter en de Moepel; en in de reis' te Zwartsluis op het Stationsplein te Zwolle.

ZWOLLE, 19 October 1934.

DE DIRECTIE

De eerste dienstregeling van de bus Zwolle-Blokzijl in 1934.

En als dat wel gebeurde betekende het vaak dat de weg helemaal afgesloten werd. De bussen konden dus ook niet rijden. Tijdelijk autovervoer bracht dan een oplossing op het traject dat versperd was. Pas in november 1952 was het laatste stuk weg bij Zwartsluis klaar.



Burgemeester Roijerplein. De bus rijdt weg bij het bushokje.

In 1939 was de naam "Spoorweg maatschappij Zwolle-Blokzijl" eigenlijk al lang achterhaald; er waren inmiddels ook andere buslijnen geopend. Daarom werd de naam op 28 december "N.V. Vervoersmaatschappij de Noordwesthoek, voorheen Spoorwegmaatschappij Zwolle-Blokzijl".

Met de laatste rit was de tramdienst natuurlijk nog niet ontbonden. Het materiaal, de rails en de bovenbouw van de baan moest nog worden verwijderd. De afbraak in Blokzijl begon in oktober 1934 en vorderde verder richting Zwolle. Op 23 februari 1935 was de liquidatie beëindigd; er restte nog de afbraak van de gebouwen.

Goederenwagens kwamen ook bij particulieren terecht; op de Grintwal heeft er een, ontdaan van zijn

onderstel, tot in de jaren vijftig van de twintigste eeuw gestaan.

Notaris A. C. DE VRIES Jr. te Zwartsluis, zal op Zaterdag 16 Maart 1935, v.m. 11 uur in „de Herderin” te HASSELT, voor de Mij. „Zwolle-Blokzijl”, ter afbraak

publiek verkoopen:

DE OPSTALLEN TE HASSELT, van:

1. **Het Stationsgebouw** (oppervlakte ruim 30 M², muurhoogte 3 M.)
2. **De Goederenloods** (oppervlakte 3 M. bij 10 M., muurhoogte 2.75 M.)
3. **W.C. gebouwtje en afdak.**

Verwijdering vóór 31 Maart a.s.
Inlichtingen ten Kantore van den Notaris voornoemd.

Advertentie; aankondiging verkoop stationsgebouw te Hasselt.

Na de afbraak kon het terrein ontruimd worden en er kwam nu een ruimte vrij die geschikt was om als parkje te gebruiken. Daarop kwam in 1935 een fontein, speciaal gemaakt ter gelegenheid van het 25-jarig jubileum van Burgemeester Roijer, als burgemeester van Hasselt.

Het werd een groot feest. Een deel van het geschenk, de fontein, was betaald uit een spontane collecte onder de burgers van Hasselt. Helaas is de fontein waarop burgemeester Roijer zo trots was, afgebroken voor de komst van een nieuwe apotheek en winkel, met daarboven woningen.

Alleen de naam Burgemeester Roijerplein herinnert nog aan de man die van 1910 tot 1947 zijn beste krachten gaf aan de stad Hasselt.



Burgemeester Roijerplein tijdens de opening van de fontein.

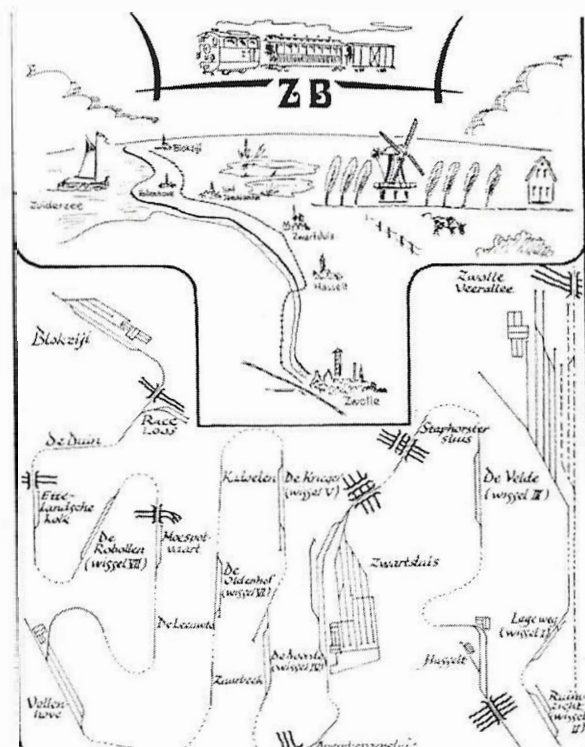
Bronnen

- Jacob H. S. M. Veen: "Van tram, boot en bus. De geschiedenis van het streekvervoer van Overijssel". Predikbeurten: advertenties 1919 en 1935. Verslag gemeenteraad.*
- Frits en Eppo Schmidt: "Hasselt toen en nu". Historische Vereniging Hasselt i.s.m. Golf supermarkt Hasselt: "Historisch Hasselt in beeld". Hasselt Historiaeel 7-1, Welkom in Hasselt.*

DE ROUTE VAN DE TRAM ZWOLLE-BLOKZIJL

Marja Montanje

Wie de reis van Zwolle naar Blokzijl ondernam beleefde een afwisselend avontuur, met prachtige vergezichten, lastige bruggen en sluisen, kleinere en grotere stations en mooie binnensteden. We bekijken de route van station Zwolle naar station Blokzijl. Om vanaf het treinstation Zwolle naar het tramstation van Zwolle te komen had men tot 1927 twee opties: lopen van het station Zwolle naar het tramstation aan de Veerallee, al gauw een kwartiertje wandelen, of met de paardentram van het treinstation naar het tramstation. Gelukkig was er sinds 1927 een ander alternatief beschikbaar; de trein van Kampen naar Zwolle kreeg een apart station naar de tram. Wie om 9.52 uur in Zwolle in de tram stapte was om 11.12 uur op het station van Blokzijl. Een rit van 2 uur en 20 minuten. De lijn was wisselend bezet met passagiers; vooral de ochtendspits en de avondspits waren lonend. In de uren daartussen was er niet zo veel belangstelling. Er konden zo'n 100 passagiers in de tram zitten.



Tramroute.

Biljetten voor de tramlijn werden door de meerij-dende conducteur gecontroleerd. Lange donker-bruine stroken, waarop bovenaan de belangrijkste gegevens stonden: begin en eind van de rit. Verder afkortingen voor de maanden en nummers van de dagen. Daaronder strookjes met het te betalen bedrag. De reizigers waren in 1930 voor de kortste afstand 12½ cent kwijt, vervolgens 15, 20 en 25 cent en zo steeds met een stuiver oplopend tot f 1,05 voor het traject Zwolle-Blokkzijl.

Het tramstation Zwolle bij de Veerallee (kilometer 0.000) lag naast het nieuwe stationsgebouw met een passagiersspoor, een paar goederenspooren en een goederenloods voor het vervoer van goederen en vee. De tramwagons konden voor de loods parke-ren om lading in te nemen.

De passagiers konden wachten op een emplacement met stationsgebouw. De naam Zwolle was met kleu-rige tegels in het stationsgebouw aangebracht, net als in de stationsgebouwen van Hasselt en Vollenho-ve. De tram vertrok via het enige voor trams geschikte spoor.

Op de andere sporen stonden locomotieven, rijtui-gen en goederenwagons. Achter het gebouw was er ruimte voor vrachtauto's, die hier goederen konden innemen.

Parallel aan het Kamperlijntje ging het spoor tot de kruising met Frankhuis. Daarna ging het door de polder Mastenbroek, via de route die we kennen als de Werkerlaan, nu deels opgegaan in de nieuwe stadswijk Stadshagen. Op één plaats werd gestopt: station Ruimzicht.

Voor de inwoners van Mastenbroek, met name in de kern bij de kerk en de school, lag dit station wat af-gelegen; veel passagiers vonden het te ver. Voor goe-deren was het wel bruikbaar.

Op het station stond sinds 1923 eenabri, die ge-kocht was in Deventer. Officieel heette het station Lageweg.

Naast vervoer van passagiers was er ook vervoer van goederen. Er was een verhoogde (lemen?) los-en laadplaats voor het instappen van vee.

De tram reed vlak bij Hasselt de kruin van de dijk op, langs de zuivelfabriek Juliana, naar de brug.

De route gaf hier en daar wel wat problemen. De brug over het Zwartewater was er een van. Deze brug was smal en het was niet mogelijk tegenliggers op de brug te hebben als de tram erover reed. Dat kon of wilde niet iedereen begrijpen; het gaf nog wel eens reden tot een patstelling op de brug: de tram halverwege de brug en een tegenligger die, hoe dan ook, toch wilde passeren. Het eindigde dan altijd met de aftocht van de tegenligger.

Bovendien was er sprake van voorrang voor scheepvaartverkeer op het Zwartewater, dat druk bevaren werd. De tram moest regelmatig op de schepen wachten en dat ging ten koste van nauwkeurige naleving van de dienstregeling.



De brug met tramrails en de brugwachters.

Op 6 november 1917 werd een reglement van kracht, waarin de regels voor tram en scheepvaart waren vastgelegd. Tussen een kwartier en vijf minuten voor de passage van de tram mocht de brug niet geopend worden. De regeling werd aan de machinist van de tram duidelijk gemaakt door signalen, rode of groene lantaarns 's nachts en overdag een groen of rood sein.



Leeg tramstation.

Het station Hasselt (kilometer 10.406), direct na de brug, had een stationsgebouw met passagiersempla-cement. Daarnaast was er een goederenloods met sporen. Dit gebouw stond aan een kort zijspoor. Er stonden wagentjes op dit spoor die met zand gela-den konden worden, om eventueel de sporen te verbeteren. Ooit was er een plan om het station naar de rivierkant te verplaatsen, met drie sporen en een groter stationsgebouw. Dit plan bleek te duur te zijn.

Via de Hoogstraat in Hasselt ging het verder. Deze straat was smal en in combinatie met het auto-verkeer lastig te berijden. Het vroeg van beide kan-ten het nodige geduld.

Aan het eind van de Hoogstraat reed de tram de dijk tussen Hasselt en Zwartsluis op. Deze dijk was in beheer bij het waterschap Hasselt en Zwartsluis. Dat had ook het recht om de tramrit over de dijk te verbieden. Als die door hoog water zo verzwakt was dat er kans op dijkdoorbraak bestond, werd dat ook daadwerkelijk gedaan. Zoals in 1916, bij gevaar-lijk hoogwater. De volgende halteplaats was De Velde, halverwege de dijk (kilometer 14.055, wissel 3).

Dan kwam, via de van seinen voorziene sluisen bij

Zwartsluis, de volgende halte: de Staphorstersluis (kilometer 16.2481). Dit was een personenhalte. De volgende stop was het station Zwartsluis (kilometer 16.940). Hier moesten de passagiers wat langer wachten, want er moest eerst water ingeslagen worden voor de tweede helft van de rit, wat vijf minuten in beslag nam. Hier was het centrum van de tramlijn. Naast kantoren was er een wachtklokaal en een remise voor de locomotieven en de wagons. Er was een emplacement, waar vee in de goedertrein kon worden geladen. Op dit terrein stond ook de woning van de chef; die kon zo alles goed overzien. Baldadige jeugd had daardoor minder kans.

Stoomtramdienst Zwolle-Blokhyl
(2.8 en 3.8 klasse)

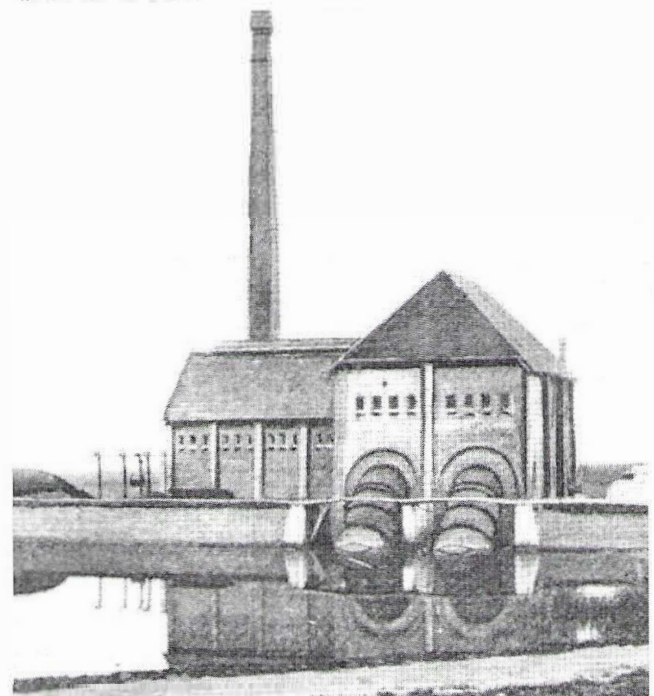
Stationsnummer	1	3	5	7	9	11	13	15	17
Zwolle (Staphorstersluis)	—	—	6.25	9.30	12.00	12.20	4.35	6.22	9.28
Zwartsluis	—	—	7.03	10.08	12.16	1.00	4.53	6.42	10.00
Zwartsluis	—	—	7.28	10.35	1.18	1.25	5.18	7.12	10.22
Genemuiden	5.00	5.15	7.30	10.35	—	1.35	5.20	—	10.33
Genemuiden	5.00	5.21	7.36	10.41	—	1.42	5.26	—	10.38
Vollenhove	5.25	5.32	8.07	11.12	—	2.15	5.57	—	11.22
Blokhyl	4.00	6.15	8.30	11.35	—	2.40	6.32	—	11.33
Stationsnummer	2	4	6	8	10	12	14	16	
Blokhyl	—	6.22	6.25	8.40	12.10	1.30	6.32	11.42	
Vollenhove	—	5.10	4.50	9.03	12.35	4.13	6.23	12.03	
Genemuiden	—	5.28	7.19	9.26	1.08	4.44	7.26	12.24	
Zwartsluis	—	5.29	7.25	9.40	1.15	4.50	7.22	12.42	
Genemuiden	5.16	6.07	7.30	9.45	1.25	4.57	7.25	—	
Zwartsluis	5.22	6.37	7.52	10.07	1.50	5.19	7.37	—	
Zwolle (Staphorstersluis)	5.05	7.13	8.30	10.16	2.30	5.37	8.26	—	

*Wissel op Tondagen op Genemuiden
De uren van vertrek zijn ook de aankomsttijden bij de wisseling
De tijd tussen 5.59 en 6.15 is de wissel van de wisselplaatsen
...met uitzondering van de wisselplaatsen.*

De dienstregeling van de tram.

Het centrum van Zwartsluis was een bijzonder avontuur. De straat was erg smal. Bij scherpe bochten was er een veerspiegel, zodat de machinist kon zien of er tegenliggers aankwamen. Bij de brug over de Arembergergracht werd de komst van de tram aangekondigd met een bel. Door Hasselt, Zwartsluis, Vollenhove en Blokhyl mocht de tram niet harder rijden dan stapvoets. Maar eenmaal buiten Zwartsluis kon de snelheid verhoogd worden. Via de binnenzijde van de dijk naar Vollenhove ging het verder tot de weg naar het veer bij Genemuiden, bij de herberg De Noorde (kilometer 18.885). Deze stopplaats was vooral bedoeld voor reizigers van en naar Genemuiden. Bij de aanleg had men verwacht dat dit een druk punt zou worden, maar dat viel tegen. De boot van Genemuiden naar Zwolle bleef voor velen het favoriete vervoermiddel. Net als bij Ruimzicht stond hier een wachthuisje uit de omgeving van Deventer, dat in 1923 werd geplaatst. Dat succes gold wel voor de volgende halte, de Krieger bij Sint Jans klooster (kilometer 22.486). Gemiddeld vertrokken er 70 passagiers per dag. Ook hier een verhoogd emplacement voor het vervoer van goederen en vee. Vóór de verhoging van dit emplacement werd er gebruik gemaakt van tweewielige veebruggen, een omslachtige manier van laden van vee. De bevolking, voornamelijk boeren,

was zeer content met de ontsluiting van hun gebied. Vanuit de Krieger ging het via de straat verder naar de volgende halteplaats, de havezate Den Oldenhof (kilometer 24.592), de woonplaats van de familie Sloet van Marxveld. Op dit deel van het traject waren er diverse kleine haltes, waar alleen op verzoek werd gestopt. Met Vollenhove in zicht was het volgende station, de stad Vollenhove, niet ver weg. Het emplacement lag aan de Zwartewaterdijk, met een station dat in 2014 nog bestaat als woonhuis (Voorpoort 15); een levende herinnering aan de stoomtram (kilometer 27.395). Hier waren drie sporen, waarvan een voor de passagierstram. Het tweede was vooral voor laden en lossen en het derde diende als wisselplaats, waar twee trams elkaar konden passeren: de tram van Zwolle en de tram van Blokhyl. Vanaf dit station ging het door de binnenstad van Vollenhove naar de binnenhaven, waar ook een mogelijkheid was voor laden en lossen.



A.F. Stroinkemaal.
De oude situatie, met een brug over het uitwateringskanaal. De tramlijn lag vanaf 1919 aan de binnenkant van de dijk. Bij de Ettenlandse kolk moest de tram de dijk op, de brug over en weer naar beneden naar de route onderaan de dijk.

De volgende halteplaats was herberg De Moespot (kilometer 28.460), aan de dijk gelegen. Bij deze personenhalte werd alleen op verzoek gestopt. Verder ging het nu aan de binnenzijde van de dijk, naar station de Robollen (wissel 6, kilometer 30.028), en dan op weg naar het laatste station, Blokhyl. Voor de tram daar aankwam was er nog een hobbel te nemen: het stoomgemaal bij de Ettenlandse kolk. Om de uitwatering van het stoomgemaal te passeren ging de tram de kruin van de dijk op, om even verderop weer onderlangs de dijk zijn weg te vervolgen langs de loodsen van de houtzagerij van Loos (kilometer 33.095). Ook bij station Blokhyl een paar

sporen, een stationsgebouw en een loods voor opslag van goederen.

Bronnen

Jacob H. S. M. Veen: "Van tram, boot en bus, de geschiedenis van het streekvervoer van Overijssel".

H. van der Boon: "Waterrijk Noordwest een hele zorg".

Honderd jaar waterschap Vollenhove (1889-1989).

Historische Vereniging Hasselt i.s.m. Golff supermarkt Hasselt: "Historisch Hasselt in beeld".