

KRONIEK VAN DE TRAM

HIERIN STAAN OPGENOMEN ENIGE BIJZONDERE VOORVALLEN, GREPEN UIT KRANTEN EN JAARVERSLAGEN. DE ONDERNEMING FLOREEERDE IN DE EERSTE LEVENSJAREN BEHOORLIJK DOOR HET TOENEMENDE VERVOER VAN GOEDEREN, HOOFDZAKELIJK VOEDERARTIKELEN, KUNSTMEST, BRANDSTOFFEN EN BOUWMATERIALEN. IN DE JAREN TOT DE EERSTE WERELDOORLOG KON OVER DE MEESTE JAREN EEN GERING DIVIDEND UITGEKEERD WORDEN.

1904

In het eerste jaar waren de totale ontvangsten f23.807,28, tegen kosten van f19.746,46. Een bedrag van f4400 moest naar het Vernieuwingsfonds Wegen + Werken en f1218,70 in het Vernieuwingsfonds Rollend Materieel. Bij elkaar gaf dat een verlies van f2482,07. Maar door de rentegarantie van de gemeenten kon toch geld op de rekening geschreven worden. De tram had 84.368 reizigers vervoerd, zo'n 230 per dag en 40 per tram.

11 JANUARI – *De conducteur Starink bekwam Zaterdag op het stationsempacement van de stoomtram bij het aankoppelen van een wagen aan de locomotief, zoodanig letsel aan de arm, dat de hulp van de geneesheer moest worden ingeroepen.*

19 JANUARI – *Het eerste ongeval met de tram! De scho-
lier Riethorst heeft zijn onvoorzichtigheid moeten bekoop-
en. Dinsdagavond reed hij met de laatste tram van
Zutphen naar Hengelo. Daar zijn woning even voor het
eindstation te Hengelo is gelegen, sprong hij ter hoogte van
zijn woning uit de nog in volle gang zijnde tram om niet
meer terug te moeten lopen. Hij kwam echter te vallen en
geraakte met zijn rechtersvoet onder de raderen van den col-
liwagen, zoodat zijn voet verbrijzeld werd en vermoedelijk
zal moeten worden geamputeerd. Den volgenden dag is hij
ter verpleging naar het ziekenhuis te Arnhem vervoerd.*

In het eerste jaar werd de tram door zes personen benut om de HBS in Zutphen te bezoeken. De namen zijn bewaard gebleven: mej. H. Jacobs en de heren G.

Ruesink, H. Riethorst (die van het ongeval), A. Kremer, H. Alberti (zoon notaris) en J.G. Meinders (zoon huisarts).

1905

9 NOVEMBER – *Heden namiddag heeft met de tram, die 12.50 uur uit Hengelo vertrekt, even buiten het dorp bij den zgn. Heisterboom een ongeluk plaats gehad. Op den weg bevond zich A.J. Oortgiesen met een kar, waarvoor een hit gespannen was, terwijl er nog een hit naast liep. Bij het naderen van de tram werden de dieren schichtig, en, een botsing ziende aankomen, trachtte Oortgiesen zich te redden door van de kar te springen. Door een onverklaarbaar misverstand sprong hij er aan den verkeerden kant af, zoodat hij vlak voor den locomotief terecht kwam. Hoewel de machinist onmiddellijk met alle kracht remde, kon niet voorkomen worden, dat de ongelukkige door de locomotief zwaar gewond werd. Hij is ter verpleging naar zijn woning overgebracht. De kar werd gedeeltelijk vernield. De beide hitten bekwamen, wonderlijk genoeg, geen letsel. Ook een paar biggen in een mand op de kar bleven ongedeerd.*

1906

23 JANUARI – *Burgemeester Meyjes herinnerde de directeur van de TMDG aan de volgende bepaling: Alle trams, onverschillig van welke richting zij komen, moeten stoppen voor het begin van de boog, gelegen bij Hotel Langelier en niet weder in beweging gebracht mogen worden, dan nadat een trambeambte zich naar het hoekpunt heeft*

begeven, en na zich overtuigd te hebben, dat den boog veilig door den tram bereden kan worden, van daaruit door een geluidsein aan den machinist heeft bericht dat den tram kan opkomen.

Je ziet het voor je, de conducteur lopend voor de tram uit, blazend op een fluit...

6 AUGUSTUS - *Toen hedenochtend de Graafschapsche stoomtram van half twaalf uit Hengelo den Hengeloschen Enk bereikt had, reed een rijtuig met een paard, waarin 4 personen gezeten waren, haar tegemoet. Op een afstand van een meter of vier sprong plotseling het paard voor de tram. De machinist remde uit alle macht, maar kon een aanrijding niet voorkomen. Het paard kwam in botsing met de locomotief en werd zoo gewond, dat het afgemaakt moest worden. De voerman viel van de bok, maar kwam er met eenige schrammen en builen af; het rijtuigje kantelde en de 3 passagiers raakten er onder, maar zij bleken er toch met den schrik afgekomen te zijn.*

Het ongeval liep dus nog vrij goed af, dankzij het flinke optreden van machinist Vrugtman. Door het harde remmen raakte het tweede tramrijtuig beschadigd en moest daar ter plaatse achterblijven.

In september waren er plannen om meer tramlijnen in de Graafschap aan te leggen, in aansluiting op de lijn Zutphen - Hengelo. Drie plannen waren onderwerp van discussie:

1. Hengelo - Keijenburg - Velswijk - Zelhem - Halle - Varsseveld of Lichtenvoorde
2. Keppel - Velswijk - Zelhem - Varsseveld
3. Hengelo - Zelhem of Witte Brink - Doetinchem.

De kosten bedroegen f12.000 per km. De exploitatie zou in handen komen van de TMDG. Plan 3 lag het meest voor de hand, al was dit door de vele te ontegenen stukken grond het duurste. Ook was het gebied rond de Witte Brink moerassig. Dit dacht men te omzeilen door de lijn over Zelhem te laten lopen. C. Misset, raadslid en de belangrijkste zakenman van Doetinchem, zegde zijn medewerking toe.

Vanuit Zelhem was men wel tevreden over het plan:

Heeft onlangs het tramcomité zich ontbonden, omdat het geen medewerking vond in het plan de lijn Hengelo door te trekken op Varsseveld, thans tracht men steun te vinden voor het plan, om van Hengelo over Keijenburg en Velswijk naar Zelhem de lijn te leggen en vandaar over de Wassinkbrink naar Doetinchem. Verschillende vergaderingen zien we eerstdaags tegemoet.

1907

Er waren twee ongevallen (buiten Hengelo) te

betreuren waarbij een kind om het leven kwam. In beide gevallen had de machinist geen schuld. De toename van het aantal reizigers kwam door de open zomerrijtuigen en de openstelling van de uitspanning Buitenzorg. Het batig saldo bedroeg f6.645.

1908

Door een binnenbrand in het kantoor moest het opnieuw worden behangen en geverfd. Boven het smidsvuur in de werkplaats moest een schoorsteen komen. De rijtuigremise kreeg een ijzeren overkapping, zodat alle rijtuigen onder dak stonden.

Een vergadering over de tramlijn Hengelo - Doetinchem ging niet door. Daardoor trok de raad het renteloos voorschot van f15.000 in.

Zes nieuwe goederenwagens werden in gebruik gesteld. Voor de aanleg van de straatweg van Hengelo naar Den Bremer (Toldijk) werden meer dan een miljoen stenen vervoerd, zodat de opbrengst van het goederenvervoer gunstig uitviel. Een goed jaar met f7797 winst.

1909

De rijtuigen werden verlicht met gecompriëerd acetylenegas. Plannen om de balkons glasdicht te maken bleken te duur. Het was een minder gunstig jaar. De ontvangsten werden lager en de uitgaven niet minder. Een belangrijke oorzaak was de opkomst van een ander vervoermiddel: het rijwiel!

1910

In de kom van Hengelo werden op verzoek van het bestuur van de Rijkstelegraaf enige telefoonpalen geplaatst. Een nieuwe, zwaardere locomotief werd aangeschaft.

17 MAART - *Door vonken uit de locomotief van de tram was brand ontstaan bij bakker Demming. Deze kon gelukkig snel worden geblust, maar de TMDG moest wel maatregelen nemen. De hoek van de Spalstraat was geen gelukkige stopplaats. Immers bij het in beweging stellen van de tram moest in een bocht teveel kracht worden aangewend. Voortaan moest de tram maar na de bocht stoppen.*

10 OKTOBER - *Per extra tram vertrokken hedenmorgen ca. 140 kinderen uit de hoogste klassen der beide dorpscholen naar Zutphen. Vandaar gingen ze per trein naar Arnhem, waar een wandeling door de stad werd gemaakt. Doch ook een deel der schoone omstreken werd bezichtigd o.a. Sonsbeek. Hoewel de lucht 's morgens dreigde, bleef 't weer goed. Hoogst voldaan arriveerde het gezelschap met de tram van 7 uur weer hier. Aan hen die door hun bijdrage*

het bestuur der Wilhelminavereniging in staat stelden, dit schoolreisje te ondernemen, een woord van dank.

1911

Het vervoer van reizigers gaf dit jaar wederom geen bevredigende uitkomsten. In de zomermaanden waren de ontvangsten, als gevolg van het aanhoudend buitengewone mooie weer wel hooger dan in de overeenkomstige maanden van het voorgaande jaar, doch in de overige maanden viel weder teruggang te constateeren, zoodat de opbrengst uit dit vervoer toch niet is vooruitgegaan. Dit is vnl. toe te schrijven aan het nog steeds toenemend verkeer per rijwiel, dat zich vooral bij den onderneming als de onze, waar de wegen zeer goed zijn en de afstanden niet groot, wel in het bijzonder doet gevoelen.

In de eerste helft van het jaar werden zeer veel goederen vervoerd en beloofde dat vervoer goede uitkomsten te zullen opleveren. De aanhoudende droogte en tengevolge daarvan den lagen rivierwaterstand, waardoor de scheepvaart zeer belemmerd werd, alsmede het heerschen van mond- en klauwzeer onder het vee in deze streek, waren oorzaak, dat die verwachtingen niet werden vervuld. Bovendien werd in 1911 minder verbouwd dan in andere jaren en was daardoor het vervoer van bouwmaterialen ook geringer. Het bedrijf was erg gevoelig voor invloeden of omstandigheden van buitenaf. Een slechte zomer kon al roet in het eten gooien. Verder was het een 'ongelukkig' jaar:

24 JANUARI - Vorden. Van de tram die te kwart over elf van hier vertrekt, zijn door nog onbekende oorzaken bij Villa Nuova even voor de kom van 't dorp Vorden, de machine en het volgende rijtuig ontspoord. De machine sloeg daarbij om. Gelukkig zijn er geen persoonlijke ongelukken bij voorgevallen. De stoffelijke schade (een balkon is o.a. ingedrukt is echter aanzienlijk. De tram die hier anders om half een aankomt en die welke om half twee van hier vertrekt, zijn ten gevolge van 't ongeluk uitgevallen. De tram van half drie kon doorrijden. Men is dadelijk druk aan 't werk gegaan om de machine weer in het spoor te brengen. Daarmee hoopte men om zes uur klaar te zijn. De tram van kwart over vier zou thans tot aan de plek van het ongeluk rijden en van daar terugkomen zoodat de passagiers daar moeten overstappen.

3 JULI - Toen hedenmiddag de tram van half vier van de remise tot voor 't station wilde rijden, derailleerde de nieuwe locomotief op de bocht. Ook een paar aangehaakte wagens geraakten buiten de rails. Het duurde geruimen tijd, voordat de baan weer vrij was, zoodat de dienst van

3.31 uur moest vervallen. De materiele schade is onbeduidend.

13 JULI - Zutphen. De ontsporing van den stoomtram De Graafschap bij het Groot Graffel is gistermiddag vermoedelijk door kwaadwilligheid veroorzaakt. Omwonenden hebben vaak gezien dat kwajongens aan de wissel zaten te morrelen; men vermoedt dat dit gistermiddag ook 't geval is geweest en dat jongens den wissel gedeeltelijk hebben omgezet, althans de wissel sloot niet precies aan, waardoor de locomotief buiten de rails liep.

De passagiers stapten bij den wissel over zoodat ze maar een kwartier te laat in Zutphen kwamen, en een extra tram uit Hengelo bracht kort daarop de passagiers naar de andere richting. Om 7 uur was de weg weer vrij. De materieel schade is van geen betekenis. De politie heeft een onderzoek ingesteld.

1912

Het wagenpark werd uitgebreid met vier open goederenwagens, zodat het totaal op 22 kwam. Er was een toename van reizigers door de Landbouwtentoonstelling in Zutphen van 14 t/m 17 augustus. Daarvoor reden extra trams; de goedkope retourkaarten incl. toegangsbewijs (entree 10 cent) gingen grif van de hand. In augustus bijna 13.000 reizigers! Mede daardoor was dit het beste jaar in het bestaan van de TMDG. De opbrengst kwam boven de 30 mille: f31.310.

1913

Er werd geconstateerd dat het stationsplein smerig was. Van de Velde vond dat het plein wekelijks schoongemaakt moest worden. De boog naar het emplacement in Hengelo werd vernieuwd.

Op 9 december stierf de voorzitter van de commissarissen B. Cuperus. B. Haitsma Mulier was zijn opvolger. Hij was civiel-ingenieur in Zutphen en schoonzoon van de Vordense burgervader Gallée.

1914

De oorlog had uiteraard grote gevolgen voor de tramlijn:

In de eerste zeven maanden nam het vervoer van goederen zeer toe. De mobilisatie bracht aan het vervoer een geweldigen slag en maakte een plotseling einde aan alle goede vooruitzichten. Het goederenvervoer herstelde zich wel gaandeweg, doch de ontvangsten uit het reizigersvervoer bleven ver beneden de laagste bedragen van het vorig jaar. Eenige vernieuwingen worden overgebracht ten laste van het vernieuwingsfonds. Daar er doorlopend gebrek

aan goederenwagens heerschte, werden er 5 nieuwe dichte goederenwagens besteld; alle goederenwagens en locomotieven werden terdege nagezien, de ketels door het rijkstoezicht onderzocht, waardoor de post 'onderhoud rollend materieel' vrij hoog werd.

De schade viel eerst mee door een beperkte dienstregeling, zodat minder brandstof nodig was. Een nieuwe loonregeling schroefde de lonen omhoog. Dividend werd niet uitgekeerd.

De werkplaats werd te klein. Voor de smederij kwam er daarom een gebouwtje bij.

6 MEI - *De tram, welke hier 7 uur 's avonds aankomt, derailleerde even voor 't dorp, zoodat de machine met alle vier wielen in 't zand stond. Al het beschikbare personeel moest hulp verleenen om het gevaarte weer in 't spoor te krijgen. Het duurde geruimen tijd, eer zulks gelukte. De tram, die anders 7 uur 40 van hier gaat, kon daardoor pas om kwart na tien vertrekken.*

20 JULI - *Hedenavond, toen de tram van half 6 de Spalstraat binnen kwam, waren twee kinderen van den heer W. druk aan 't spelen op de rails, zonder zich van hun gevaarlijke positie bewust te zijn. De machinist wist echter op een paar Meter afstand van hen te stoppen, zoodat een ongeluk bijtijds werd voorkomen.*

Een wisselspoor kwam er in de Raadhuisstraat naar het terrein van D.J. Harmsen op voorwaarde dat de rails niet boven de straat uit kwamen. De brandstoffenhandelaar moest voor dit recht maar liefst één gulden per

jaar betalen.

1915

De TMDG had zwaar te lijden onder de economische gevolgen van de oorlog. Zowel het personen- als goederenvervoer stonden op een laag pitje, naast de grote problemen met brandstof. Een grote prijsstijging van materialen en verbruiksartikelen maakte het nog moeilijker. Daarnaast liep ook de kwaliteit van het materieel en personeel terug. Door onvoldoende personeel (mobilisatie) en veel zieken kwam er achterstallig onderhoud en moesten locomotieven gehuurd worden. De dienstregeling liep slecht. Op 5 maart werden er vragen over gesteld in de raad. Tenslotte subsidieerde Hengelo genoeg om te verlangen dat er een goede regeling was. Maar het werd nog erger, een jaar met wederom veel pech, ongelukken en ongemakken, mede door het slechte materieel.

19 MAART - *Een kwartiertje loopens van 't dorp derailleerde hedenavond de tram, welke hier 5.37 uur moet aankomen. Met drukken arbeid van al het beschikbare personeel kreeg men de baan in een goed uur weer vrij, zodat de tram die 6.20 uur naar Zutphen vertrekt, pas half 8 gaan kon.*

26 MAART - *Vorden. Van den laatsten tram naar Hengelo ontspoorde heden avond hier voor 't gemeentehuis de achterste, zijnde een goederenwagen. Hij viel omver en was eerst met wat moeite en tijdverlies weer overeind en op de*

Het tramstation
naast de RK-
school.
COLLECTIE
W. LUIMES



rails te werken. Iets voor tien kon hij de reis vervolgen.
4 APRIL - De trams kregen onderweg steeds vaker moeilijkheden. Ze ontspoorde nogal eens. Soms lag de oorzaak echter op een heel ander vlak, zoals op deze rampzalige dag:

Vorden. Gisteravond ontspoorde weer een tram, nu op de 'Deldenschen wissel' voor het huis van den familie Sigger. De ravage is enorm. Werklieden zwoegden de hele nacht door. Een goederenwagen ligt nog omver op de grintweg. Een personenwagen staat vanmorgen weer overeind met gebroken ruiten en is ook voor 't overige erg gehavend. Andere rijtuigen staan helemaal buiten de baan; ook de rails zijn beschadigd. 't Lawaai bij de ontsporing werd zelfs in 't dorp gehoord. De eerste tram op Zutphen liep vanmorgen niet, de tweede passeerde eerst tegen half negen over de rijbaan op dit punt, die men weer vrij had gekregen. Waarschijnlijk is de oorzaak aan kwaadwilligheid toe te schrijven: de wissel die altijd gesloten is, stond nu halverwege open en de pin welke dient om te beletten dat onbevoegden van den wissel gebruik maken, lag er naast, terwijl het slot van de wissel verdwenen was. Een justitieel onderzoek zal worden ingesteld.

28 APRIL - Bij het rangeeren hedenmorgen op den voor eenigen tijd nieuw gelegden tramwissel in de dorpsstraat ontspoorde een 3-tal goederenwagens. Eén, geladen met vee, viel geheel op zij; de koeien konden echter, zonder letsel bekomen te hebben, gemakkelijk bevrijd worden. Een ledige wagen liep nog al eenige averij op.

28 JULI - Gisteren maakten de leden der Jongeliedenvereniging benevens de leerlingen der beide hoogste klassen van de Bijzondere school onder geleide van het onderwijzend personeel een uitstapje naar Den Haag en Scheveningen. Een extra tram bracht hen 's morgens aan den eersten trein te Vorden en vandaar ging de reis over Apeldoorn en Utrecht naar het Haagje. Dat bij aankomst eerst voor den inwendigen mensch werd gezorgd, spreekt wel van zelf. Daarna werden verschillende bezienswaardigheden en merkwaardige gebouwen o.a. Gevangenpoort enz. bezichtigd. Maar het leukste van de reis was wel het tochtje per elektrische tram naar Scheveningen, waar ze de zee gingen zien, de groote ze, waar ze op school zoo vaak van gehoord en gelezen hadden.

En ze hebben daar genoten de jongens en meisjes. Alleen maar jammer, dat zoo'n dag zoo gauw voorbij is. Er moest op gerekend worden, dat ze met de laatste tram weer in Hengelo konden zijn. Doodmoe, maar hoogst volstaan keerde het gezelschap, dan ook tegen elf uur 's avonds terug.

Zo eenvoudig verliep de terugreis niet. Dat blijkt

uit de ingezonden brief van een meneer X in de Zutphense Courant van die dag. Lees daarvoor het hoofdstuk '1915'.

29 OKTOBER - *Met de tram was het vandaag weer sukkelen. Die welke om half 3 aankomt kon het dorp niet in en de half 4 vertrekkende ging een half uur te laat op weg, maar kwam even buiten het dorp al tot staan en wilde niet verder. Achteruit ging het wel, zodat het weer naar huis toe ging. Daardoor kwam er ook 's avonds geen tram uit Zutphen.*

De nieuwe werkmeester Peter Wilten bracht verbetering in de rampzalige toestand. Jacob Meijers schreef hierover in 1923:

De werkplaats, die aanvankelijk goed werd bestuurd, kwam na vertrek van twee werkmeesters achtereenvolgend onder minder goede leiding, zoo zelfs, dat omstreeks 1915 een groot deel van het rollend materiaal bijna onbruikbaar was. Een absoluut einde maken aan dezen chaotischen toestand was geboden, om de maatschappij voor algeheelen ondergang te behoeden. Dat men hierin volkomen geslaagd is, bewijst de hedendaagsche toestand. Den 30 Augustus 1915 werd tot werkmeester benoemd de heer P. Wilten, destijds werkzaam aan de Z.E. te Doetinchem. Genoemde had tot taak het geheele bedrijf uit 't moeras te halen. Hierin is hij, ondanks veel hoofdbrekens meesterlijk geslaagd.

Dat kon Meijers wel schrijven, maar het voortbestaan hing ook in de jaren erna aan een zijden draadje.

1916

Ondanks de wereldbrand voor het eerst meer dan 100.000 reizigers: 102.405.

13 JANUARI - *Dezer dagen waren we in de gelegenheid een meesterstukje van huisvlijt te bewonderen. De beide geïnterneerde Belgen, Jozef Denuit en Thomas Dupont, die hier in de werkplaats der Graafschapsche tram te werk zijn gesteld, stellen voor ieder, een miniatuur stoomcarroussel te bezichtigen van nagenoeg 1 Meter middellijn. Tot in de kleinste bijzonderheden is alles volmaakt: het orgel speelt, de paarden galopperen, een juffrouw aan de kassa ontbreekt zelfs niet. Ook het schilderwerk verraadt een kunstvaardigheid, die zou doen vermoeden, dat het door eerste klas vakmensen was vervaardigd. Het is de moeite waard te gaan kijken.*

De twee Belgen moesten toestemming vragen om zich af en toe buiten de gemeente begeven. Denuit wilde zijn gezin (vrouw en 5 kinderen) over laten komen uit Nivelles. Daarvoor ging een brief naar de comman-

dant van het Interneerings-Depot te Harderwijk. In september verzochten ze eens per week naar Zutphen te mogen, om inkopen te kunnen doen. Zaterdags leek het meest geschikt.

De winter was zacht en nat geweest, maar op 23 februari was er hevige sneeuwval. Als gevolg daarvan staakte de tram de dienst.

Op 1 augustus een ongeluk op het tramemplacement. Molenaar B.J. Harmsen raakte bij het rangeren met zijn rechter dijbeen bekneld tussen de buffers bij rangeren. Zijn been was gebroken.

11 NOVEMBER - *Baldadige jongelui hadden heden een blok op de tramrails gelegd. De machine der eerstvolgende tram derailleerde daardoor en moest door opvijzelen weer in 't spoor gebracht worden. Gelukkig liep het zonder ongelukken af. De kwajongens mogen wel eens zeer ernstig op het roekelooze van hun daad worden gewezen.*

Reijnst schreef een brief aan President Commissaris van de TMDG te Zutphen. Hij was diep gekwetst over het ongemak dat hem persoonlijk was overkomen en daar moest snel iets aan gedaan worden.

Op zaterdag 18 nov. waren de reizigers, die uit de richting Amsterdam kwamen en met de laatste avondtram naar Hengelo wilden terugkeren, onaangenaam verrast door het feit, dat deze tram niet gewacht had tot dat de treinen in aansluiting waarop gereden wordt, binnenkwamen. Dientengevolge was men verplicht te Zutphen te overnachten onder wie onze Voorzitter.

Weliswaar was de trein ongeveer een uur te laat, doch na informatie bleek ons, dat het vertrek der laatste tram i.v.m. het te laat komen van treinen, voor deze gemeente niet voldoende geregeld schijnt. Aangezien deze gemeente voor interlocaal verkeer geheel op de TMDG is aangewezen, zoo zouden wij U met beleefde aandrang willen verzoeken deze zaak tot eene voor deze gemeente bevredigende oplossing te willen brengen.

Het behoort natuurlijk tot de zeldzaamheden, dat vertragingen van meer dan 1 uur in de treinenloop voorkomen, doch als maximumgrens van wachten zoude o.i. kunnen worden bepaald, dat bedoelde tram voor het middernachtelijk uur te Hengelo moet aankomen. Tevens zoude door Uwe Directeur bepaald kunnen worden, dat indien meer dan een half uur vertraging zou ontstaan, de reiziger, die van den laatste tram gebruik wenscht te maken, verplicht is daarvan telegrafisch mededeling aan de stationschef te Zutphen. Van een en ander zou dan door Uwe Directeur door aanplakking in de tramwagens aan het publiek mededeling kunnen worden gedaan.

De betrokken voorzitter was uiteraard de burgervan-

der himself.

De machinist A. Verhoeven maakte in december een lelijke val in de kelders van de tramremise. Hij liep ernstig lichamelijk letsel op, zodat hij naar het ziekenhuis in Zutphen moest worden vervoerd.

1917

Van locomotief 5 waren de banden versleten. Het lukte haast niet om nieuwe te krijgen, zodat deze stil stond. Door het vele onderhoud namen de uitgaven toe. Wegens het gebrek aan petroleum was er niet voldoende voor de tramverlichting. Voor de werkplaats werden carbidlampen overwogen, maar dat gaf een groot brandgevaar. Reden waarom een dynamo gekocht werd, zodat er een elektrische lichtinstallatie kwam. Het aantal reizigers daalde weer door een beperkte regeling. Vervoer van granen en bouwmaterialen nam af, van hout en veevoederartikelen nam toe. Voor het laatst waren de inkomsten in de exploitatie hoger dan de uitgaven. Geld voor het vernieuwingsfonds of dividend was er niet.

De TMDG vroeg in juli concessie aan voor de doortrekking van de lijn Zutphen - Hengelo naar Doetinchem over Keijenborg en Velswijk, in aansluiting op de G.S.M.

De zomer begon vroeg en hield lang aan. Tussen 5 en 14 juli bukte het land onder een hittegolf. De hitte moest men bekopen met forse regenbuien en hevig onweer. Met gevolgen:

Vorden. Door de hevige storm, waarmee de onweersbui hier hedenmorgen gepaard ging, raakte de trambaan aan den grintweg naar Hengelo door eenige omgewaaide peppels versperd, zoodat de volgende tram naar Hengelo eenige vertraging ondervond. Daar de tram hier juist de hoek om kwam en de versperring eerst op 't laatste oogenblik kon worden opgemerkt, is 't een wonder dat alles zoo goed is afgelopen.

16 JULI - *Toen de tram, welke hier om half 6 binnenkomt, tot op een half uurtje nabij het dorp was, bemerkte de machinist een vrouw op de rails loopende. Ze was blootsvoets en bleek een verpleegde van 't Graffel te zijn, die voorgaf naar Zelhem te willen. De burgemeester dezer gemeente, die zich in de tram bevond, liet haar meenemen naar hier, vanwaar ze met de eerstvolgende tram weer werd opgezonden. Inmiddels waren ook reeds een paar verpleegsters per fiets naar hier gekomen, om haar terug te halen.*

1918

De prijzen stegen naar exorbitante hoogten. Waren de brandstoffen in 1917 al gestegen naar *f*20 à *f*24 per 1000 kg, in 1918 steeg dit naar *f*53,50 à *f*58,50. Dit werd gecompenseerd door een 100% tariefsverhoging. Na het slechte jaar 1917 waren de tekorten in 1918 zodanig, dat het bestuur overwoog, mede door de hoge schrootprijzen, de exploitatie te staken. Op 5 augustus 1918 besloot de raad van commissarissen voorbereidende stappen te nemen tot liquidatie van de vennootschap. Het leidde tot felle oppositie in de streek. Financiële steun van de overheid zorgde voor behoud van de lijn.

16 MAART - Tram Zutphen - Hengelo - Varsseveld

Wij vernemen, dat commissarissen der tramwegmaatschappij De Graafschap hebben afgezien van de voorgenomen verlenging van het traject Zutphen - Hengelo naar Doetinchem, doch thans concessie hebben aangevraagd voor doortrekking harer lijn via Zelhem - Halle - Varsseveld. Uitvoering van dit plan, hetwelk zeer in het belang der betrokken streek en van de tramwegmaatschappij zal zijn, is in voorbereiding. Ook de belangen der gemeenten Zutphen, Warnsveld en Vorden, aan de bestaande lijn gelegen, zullen bij de totstandkoming der nieuwe verbinding zeer worden bevorderd.

De TMDG hield vergadering voor de aandeelhouders:

- Voorzitter Haitsma Mulier deelde het een en ander mede over de pogingen tot uitbreiding van de lijn. Hij dacht dat als de gemeenteraden steun zouden geven, provincie en rijk zeker niet achter zouden blijven.
 - Een lid vroeg of er beter zichtbare biljetten bij de routes op de wagens konden komen. Veel mensen stapten verkeerd in. De voorzitter had een origineel antwoord: "Dit was bij treinen ook altijd zo. Hoe duidelijker men iets maakt, hoe dommer het publiek blijft"! Dat moet een heldere geest zijn geweest, die Haitsma Mulier...
- In de raadsvergadering van 28 juni bleek dat de TMDG voor de doortrekking van de tramlijn naar Varsseveld *f*22.000 vroeg als renteloos voorschot en *f*10.000 lening à 4%. Jansen vond het veel geld, maar het was wel in het belang van de gemeente. Reijnst vond dat de belangen van Hengelo in het intercommunale verkeer tot dan toe slecht werden behartigd. De aansluiting op treinen was zeer slecht. Voor dat geld wilde hij als voorwaarde stellen, dat er dan meer Hengeloërs in de raad van commissarissen vertegenwoordigd moesten worden.

Slechts enkele maanden later stond liquidatie van de lijn op de agenda:

13 AUGUSTUS - *Naar aanleiding van de plannen van commissarissen der Graafschapsche tram om over te gaan tot liquidatie, vergaderden hedenavond in 't hotel Langeler de besturen van de Handelsvereniging, de Landbouwfdeling, de Boterfabriek, de Marktvereniging en de Boerenbond. Meinders, die de vergadering leidde, wees op het groote belang voor de gemeente bij het behoud van de lijn, al was het ten koste van financiële offers en hij vreesde, dat er bij de aandeelhouders gemakkelijk een meerderheid zou te vinden zijn voor het voorstel tot liquidatie, nu daarvoor de thans de omstandigheden het gunstigst zijn. Vanuit de vergadering werd er op gewezen, dat zoo de gemeenten bereid zijn meerdere geldelijken steun te verleenen, ook de provincie en het rijk bijdragen zullen verleenen. Verschillende middelen tot behoud van de tram werden overwogen en uitvoerig besproken. Ten slotte kwam men overeen een adres aan de Raad te richten, met het verzoek al het mogelijke in 't werk te stellen in overleg met de drie andere gemeenten tot 't behoud der tram. Ten einde dit adres toe te lichten bij den burgemeester werden aangewezen de heeren A. Meinders, G. Elzinga, B. Esselenbroek en G.J.Th. Dijkman.*

De raadsvergadering van 5 november stond geheel in het teken van het voortbestaan van de tram. Het tekort van de TMDG bedroeg voor 1918 *f*10.000 en in 1919 naar schatting *f*15.000. Tweederde zou gedragen moeten worden door rijk en provincie, waardoor het voortbestaan weer een paar jaar verlengd was. Wel moesten de vier betrokken gemeenten het restant opvullen. Dat betekende voor Hengelo *f*550 in 1918 en *f*850 in 1919. Dit werd vlot aangenomen, net als in de andere gemeenten. Men vond opheffen van de lijn in strijd met de belangen van de gemeenten. Aan de Staat werd 50% gevraagd, aan de provincie 16 $\frac{2}{3}$ %. Zij dekten slechts 12 $\frac{1}{2}$ %, zodat niet het gehele verlies gedekt was.

In september reden nog maar drie treinen per dag. Er was gewoon niet meer brandstof. Hierdoor was ook minder personeel nodig. Acht beambten kregen ontslag met een uitkering van twee maanden loon.

TMDG had opdracht van de minister om 's nachts het sluitlicht van de treinen weg te laten.

6 NOVEMBER - *De tram, die van hier om 6 uur vertrekt, ondervond hedenavond ruim een uur vertraging, doordat in de bocht bij hotel Langeler een der personenwagens kantelde. De inzittenden kwamen met den schrik vrij.*

P.G. Gallée, commissaris en burgemeester van Vorden, overleed. W.C. Arriëns nam zijn plaats in voor beide functies.

1919

De ongunstige tijdsomstandigheden werkten nog harder door. De brandstoffenvoorziening verliep gunstiger, waardoor de dienstregeling weer uitgebreid werd. De personentram in Vorden reed niet meer terug naar hotel Ensink (later Bakker), maar aankomst en vertrek waren voortaan bij het gemeentehuis. De dienst verliep hierdoor geregelder; beter op tijd en korter.

Commissaris Baron van de Borch tot Verwolde stierf, voor hem kwam Van Löben Sels uit Arnhem.

Per 1 juli werd een nieuwe loonregeling van kracht, waardoor de uitgaven met *f*7000 stegen. In de jaren 1918-1921 liep het nadelige saldo op tot *f*25.645.

1920

EN VERDER NAAR HET EINDE

Na 1922 was er een korte opleving. Maar geleidelijk nam de concurrentie van vrachtauto's en autobussen toe. De TMDG probeerde er wel in mee te gaan, maar in de crisisjaren dertig werd het steeds moeilijker het hoofd boven water te houden. Door bezuinigingen werd in 1933 met het reizigersvervoer per tram gestopt. Enkele jaren later stopte ook het transport van goederen. In 1939 nam de Geldersche Tramweg Maatschappij de maatschappij over, zoals het al meerdere kleine ondernemingen had opgeslokt onder druk van de regering. In 1954 volgde liquidatie van de TMDG. De laatste rails werden in 1950 verwijderd. Het enige overblijfsel is sindsdien de naam 'Tramstraat'.

1905

1905

- ANDERE VELDWACHERS
 - SCHOOLVERZUIM
 - EEN VROUWELIJKE TELEFOONHOUDER
 - DIEFSTAL VAN VARKEN
- BOUW VAN WAAGGEBOUW
- VERBETERING VAN IEKINK
- ARBEIDER OVERLEEFT VAL VAN KERK

4 JANUARI RAADSVERGADERING

• Helmich klaagde over vernielzucht en baldadigheden op zijn erf op 't Meenink. Ook telefoonpalen in 't Gooi (weg Hengelo - Steenderen) waren doelwit van de jeugd. De slotsom van de raad luidde dat het politietoezicht te wensen over liet.

• Een verzoek om een lantaarn bij de sloot van de boterfabriek te plaatsen werd afgewezen.

28 JANUARI ANDERE VELDWACHERS

Het veldwachterskorps onderging flinke veranderingen. Gijsbers bleef onverstoort op zijn plek, maar na de jarenlange problemen (zie 'Valschheid in een authentieke akte') konden Kraaijenbrink en Van der Ley hun biezen pakken. G. van der Ley was in Hardinxveld benoemd. Jan Rodermond heette de nieuwe rijksveldwachter, Hendrik Schuurman werd tot gemeenteveldwachter benoemd. Schuurman kreeg de voorkeur boven Vreeman, een marechaussee uit Koe-



De "Weg naar Doesborgh" ofwel Hummelosche-Enschedesche Kunstweg.

COLLECTIE
W. LUIJMES