

# UIT HET ISOLEMENT



COLLECTIE W. LUIMES / G. HALFMAN

**V**IJFENDERTIG JAAR LANG TUFTE EEN TRAM DOOR DE HENGELOSE STRATEN. EEN LIJN OP ZUTPHEN BEGON EN EINDIGDE AAN HET STATION AAN DE SPALSTRAAT. VANAF KERSTMIS 1903 HAD HET DORP DAARDOOR EEN VERBINDING MET DE BUITENWERELD. DAT WAS VAN EMINENT BELANG VOOR DE ONTWIKKELING. DOOR DE PLAATSING VAN WERKPLAATS EN REMISES KREEG OOK DE WERKGELEGENHEID EEN FLINKE IMPULS.

## DE VOORGESCHIEDENIS

De geschiedenis van de tram in Hengelo gaat ver terug. Wat maar weinigen weten, is dat al in 1857 sprake was van een spoorwegverbinding door de gemeente Hengelo. Als dit plan doorgang had gevonden, dan was de ontwikkeling van het dorp wellicht heel anders gelopen. Een artikel van 5 september 1857 uit de Zutphense Courant vertelt over de plannen van die tijd:

*Met het uitbakenen van de spoorweg van Zevenaar naar Rheine is men gevorderd tot op 6 uren afstand van Zelhem en wel tot in Ruurlo. Te Keppel komt eene brug over den Ouden IJssel 5 min. ten Westen den Wittebrinkschen Brug passerend bij Hummelosche Beek, dan op Zelhemsch terrein tot aan den Hengeloschen buurtschap 't Gooi, en snijdt den grote weg van Zutphen naar Hengelo op eenige minuten afstand ten Oosten van "Den Ouden Molen." Van hoe veel belang het is, daar een hulpstation te plaatsen, zoowel voor een groot deel van Westphalen als voor een gedeelte van het arrondissement Zutphen, zal een blik op de kaart kunnen bevestigen.*

*De ontworpen lijn strekt zich verder uit door de buurschappen Dunsborgh-hoek en Varssel naar de buurschap Veldhoek, gemeente Ruurlo. Van daar tusschen het dorp Ruurlo en Huize Ruurlo richting Borculo, brug over Berkel naar Pruisen.*

De plannen waren ver gevorderd, de afbakening was al begonnen! Dit was nog voordat Zutphen en Doetinchem een treinverbinding hadden. De huidige kaart van Oost-Gelderland zou er heel anders hebben uitgezien. Het ging allemaal niet door. De concessionaris F. de Brouwer van Hogendorp zag later van zijn plannen af. College en gemeenteraad waren er niet rouwig om, ze wilden het landelijke karakter niet aantasten. Ook in andere plaatsen zag men in deze vooruitgang toen meer een bedreiging.

De rest van de 19e eeuw bleef Hengelo geïsoleerd van de omliggende plaatsen. Een aantal diligence-ondernemingen verzorgde in die tijd het vervoer van reizigers en kleine goederenzendingen. Hengelo moest zich na 1878 behelpen met een boemelkoetsje van stalhouder Kleijberg naar Vorden. Het goederenvervoer werd verzorgd door voermannen (met paard en wagen) zoals Eimer Berendsen, G.J. Bannink, Wezenberg, Hendrik Wansink en Willem Onstein, oftewel 'Willem de voerman'. Zelhem, Vorden en Ruurlo werden vanaf 1885 wel voorzien van een treinstation, door de opening van de lijnen vanuit Zutphen en Doetinchem op Winterswijk. Deze dorpen overvleugelden dan ook geleidelijk Hengelo qua industrie en toerisme. Na 1875 begon men in het gehele

land paarden- en stoomtramwegen in gebruik te nemen. De mogelijkheden van deze nieuwe verkeersmiddelen, die men goedkoper dan spoorlijnen bouwen en exploiteren kon, waren zo groot, dat overal plannen tot aanleg van dergelijke lijnen werden gemaakt. Ook de Graafschap bleef niet achter. Het was in het begin voor ontwerpers moeilijk iets te bereiken, aangezien de publieke opinie vaak huiverig tegenover het tramverkeer stond. In 1881 liepen plannen van H. Erdbrink om de tramlijn Dieren – Doetinchem door te trekken richting Hengelo op niets uit. Een jaar later kwamen de eerste plannen voor een tramlijn Zutphen - Hengelo, met de bedoeling deze door te trekken naar Doetinchem. Mr. A. Nulant uit Den Haag vroeg hiervoor concessie, maar zag er later weer van af, zoals zoveel plannen in die tijd gemaakt werden en niet doorgingen.

In 1896 werden de plannen concreter. Het was aan de kersverse notaris Jacob Koning te danken dat Hengelo eindelijk uitzicht kreeg op het einde van het isolement. Hij kreeg concessie en financiële steun voor een paardentramweg Hengelo - Vorden, in aansluiting op de spoorweg Zutphen - Winterswijk. Nog voor het werk begonnen was, besloot men deze tramweg niet aan te leggen, maar in plaats daarvan een stoomtramlijn Hengelo - Vorden - Warnsveld - Zutphen.

## DE TRAMLIJN ZUTPHEN - HENGELO

In 1900 was er volop discussie over de aan te leggen tramlijnen. De vraag was of er naast de lijn Zutphen - Emmerik ook een tramweg van Zutphen naar Hengelo moest komen. Zelfs in de Tweede Kamer was het een belangrijk agendapunt. Een voorstander van beide lijnen zei:

*Hoezeer ook de Graafschap in de laatste twintig jaren in communicatiemiddelen is vooruit gegaan, zoo zijn toch de streken, waardoor deze beide lijnen zullen lopen, voor een groot deel of geheel van stoomverbinding verstoken gebleven. Juist met zijn natuurlijk achterland, met het hart van de Graafschap, mist Zutphen alle verbinding. In Hengelo bestaat behoefte aan een stoomtramverbinding met Zutphen. De Kamer heeft dit erkend toen zij in 1897 een renteloos voorschot beschikbaar stelde voor het paardentramlijntje Hengelo - Vorden.*

U leest het goed: Hengelo was het hart van de Graafschap, dat doet recht aan de titel van dit boek.

De bekende minister Lely sprak zich uit voor de lijn Zutphen - Hengelo. Hij vond dat er al behoorlijk kapitaal en garanties bijeen waren. Het overige nog benodigde kapitaal kwam wel door een rijkssubsidie toe te

kennen. Hij zag het belang van de lijn wel in en hield er een vurig pleidooi voor. Hij zag de noodzaak van de tramlijn wel degelijk in "om het thans geheel geïsoleerd gedeelte van de Graafschap voor het verkeer te ontsluiten."

Op 16 juni 1900 stemde de Tweede Kamer over de tramlijnen. De lijn Zutphen - Emmerik was geen punt: 60 voor, 2 tegen. Over 'Zutphen - Hengelo' waren de meningen sterker verdeeld: 31 voorstemmers en 30 tegen. De aanleg van de stoomtram heeft derhalve aan een zijden draadje gehangen! In de krant stonden alle voor- en tegenstanders met naam genoemd. Tegenstanders hadden vooral problemen met de in hun ogen te hoge subsidie: f86.000. Maar door deze gunstige uitslag van de stemming bleef de subsidie in deze hoogte gehandhaafd.

De Nieuwe Zutphense Courant berichtte op 18 juni over de golf van enthousiasme in het dorp na het bekend worden van het goede nieuws:

*Het was reeds laat, toen Vrijdagavond het lang verbeide, maar toch nog onverwachte bericht kwam overwaaien, dat de Tweede Kamer besloten had de Rijkssubsidie voor onzen stoomtram toe te staan. Het ging echter van mond tot mond en zoo spoedig was het verspreid, dat in de kom van het dorp en zelfs nog daar buiten, bijna niemand "naar kooi" ging, dan met de geruststellende gedachte dat Hengelo toch eindelijk uit zijn isolement zou verlost worden.*

*En Zaterdagmorgen? Met uitzondering van het Gemeentehuis en enkele particuliere woningen, werd van ieder huis een blijk gegeven van de tevredenheid der bewoners, door het uitsteken van de driekleur. Al werd de geestdrift voor onze volksvertegenwoordigers een weinig bekoeld, toen men vernam hoe amper de overwinning was behaald, de vreugde was er niet minder om; en hadden de H.H. tegenstemmers in de Tweede Kamer een blik kunnen slaan op tevreden gezichten in Hengelo, ze zouden spijt hebben gehad van hun daad. De dankbaarheid der inwoners tegenover de H.H. commissarissen van den Tramweg, die al hun werk bijna tevergeefs hadden gedaan, zal er ongetwijfeld door stijgen. 's Avonds gaf Hengelo's Fanfarecorps uitdrukking aan dat gevoel door het uitvoeren van enkele muzieknnummers.*

Daarmee was het nog niet rond, het moest eerst nog door de Eerste Kamer heen. Ook daar spande het er om, maar de uitslag was opnieuw op het nippertje gunstig. De redactie van de Nieuwe Zutphense Courant schreef op 9 juli:

*In ons Hooge Huis heeft deze lijn dicht bij de haven nog bijna schipbreuk geleden.*

Twintig leden hadden tegengestemd. De vreugde was er niet minder om:

*Reeds vroeg in den morgen werden de vlaggen uitgestoken van bijkans ieder huis; zelfs zij, die de vorige maal zich uit te groote voorzichtigheid daarvan onthielden, deden mee aan het algemeene vreugdebetoon. 's Avonds was het volop feest. De muziekvereniging Concordia en een aantal fakkeldragers trokken tegen donker het dorp door, brachten eerst een serenade aan den burgemeester Mossel, die echter niet thuis was en daarna aan den heer Koning, concessionaris. Deze heer voegde zich dadelijk bij hen en noodigde hen even later in het hôtel Witte, waar de muziek zich weder herhaalde malen liet hooren. Koning hield een toespraak, waar hij o.a. hulde bracht over den steun door den heer Van Houven van Oordt verleend en herdacht de medewerking van wijlen den heer Van Kampen. Hij noemde den heer D.J. Jansen als dengene, die hem op het denkbeeld gebracht had en vermaande de aanwezigen niet uit het oog te verliezen het groote aandeel dat ook de Commissarissen uit Zutphen, Vorden en Warnsveld en die van den paardentram Hengelo – Vorden in de werkzaamheden hebben gehad. Vandaar ging men naar het hôtel Langeler, waar drie der andere commissarissen aanwezig waren, die beurtelings een kort woord tot de aanwezigen spraken. De vreugde werd grooter naarmate de menigte aangroeide. Er werd getoost, geklonken en gedronken op het welgelukken der onderneming tot bij middernacht.*

Het moge duidelijk zijn dat de opluchting bij de bevolking enorm was en daarom massaal op de been was om dit heuglijke feit te vieren.

#### DE VOORBEREIDINGEN

De concessie werd overgeschreven op de Tramwegmaatschappij De Graafschap, kortweg TMDG. De oprichting hiervan was op 22 juli 1901. De eerste commissarissen waren B. Cuperus en J.G. Klaassen uit Zutphen, S.A.K. Baron van Nagell (burgemeester van Warnsveld), P.G. Gallée (burgemeester van Vorden) en Dirk Ouweleen uit Hengelo, rentmeester op Villa Louise. Namens de provincie kwam daar mr. A.P.R.C. baron van de Borch tot Verwolde bij. In juni 1903 werd Klaassen vervangen door Jacob Koning en B.F.W. baron van Westerholt van Hackfort.

De aanlegkosten bedroegen f275.000, Het maatschappelijk kapitaal was f181.000, verdeeld in 620 gewone aandelen van 250 gulden en 52 oprichtersaan-

delen van 500 gulden. De vier betrokken gemeenten stelden zich 30 jaar garant voor een jaarlijks bedrag. Zutphen voor 3400 gulden, Warnsveld 150, Vorden 750 en Hengelo 1900 gulden per jaar, samen 6200. Koning moest de overige raadsleden van Hengelo wel overtuigen van de noodzaak:

*Het warme, zakelijke en overtuigende pleidooi van den heer Koning moest zelfs den meest verstokten tegenstander bekeeren en het moet voor dat verdienstelijke lid eene groote voldoening zijn geweest, toen alle leden, zelfs de heer Nieuwenhave, zij het met kwalijk verborgen wrevel, hunnen goedkeuring hechten aan dit besluit.*

De provincie schoot f25.770 voor, het rijk f86.000. Per 1 december 1901 nam de TMDG de paardentram Zutphen - Warnsveld over voor f27.000.

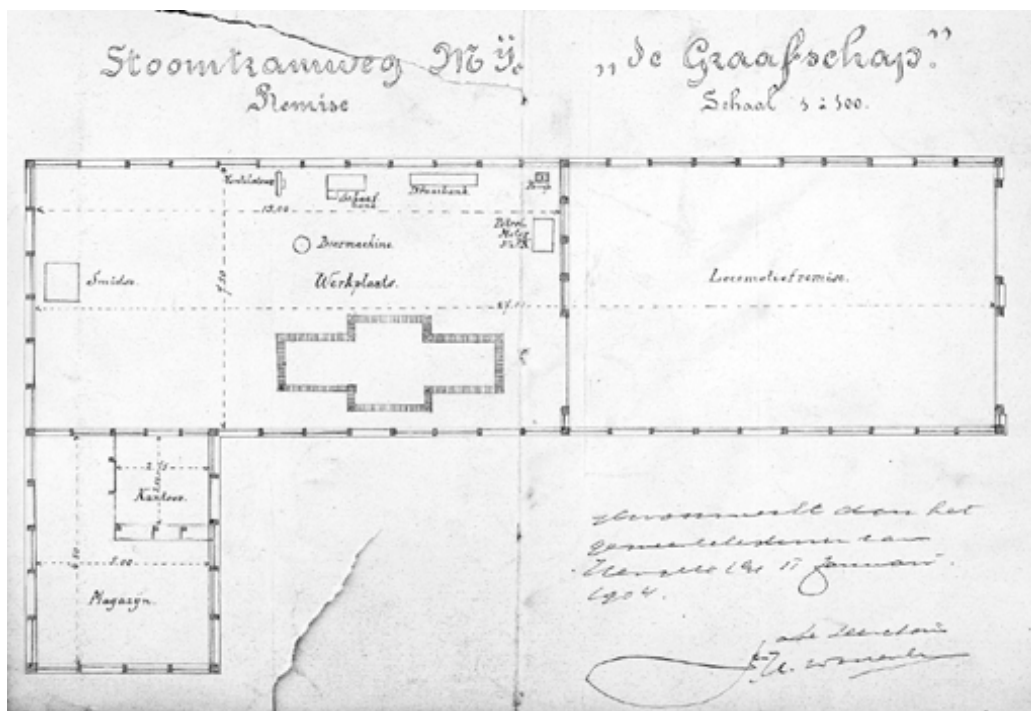
De TMDG benoemde op 26 februari 1902 P. van de Velde tot directeur, voorheen inspecteur bij de Dedemsvaartsche Stoomtramweg Maatschappij. Hij trad op 1 september 1902 in dienst voor een jaarsalaris van f1500. Boekhouder werd G. Dutman. De directie vestigde zich in Zutphen; werkplaats, locomotief- en rijtuigremises kwamen in Hengelo. In november werd begonnen met de afbakening, nadat in augustus al een stuk in Zutphen was aangelegd voor de lijn Zutphen - Emmerik.

Verdere voorbereidingen werden getroffen, maar

het schoot niet erg op, zo bleek uit een artikel van 3 april 1903:

*Langzamerhand begint het er op te gelijken, dat we hier eenmaal in 't bezit van een tram zullen zijn. Men ziet tenminste toebereidselen maken. Zagen we de vorige week reeds een statige lindeboom vallen, om plaats te maken voor het lang verwachte stoomtuig, thans zijn drie niet minder fraaie boomen geveld, en naar we vernamen, zullen de twee, welke nu nog zijn weg versperren, ook volstrekt niet op zich laten wachten, wanneer men zover is, om daar de lijn te leggen. Integendeel, de eigenaars doen moeite zoveel ze kunnen, om het werk te bespoedigen, en toch moeten we de opmerking maken, dat er bijna geen zaak is aan te wijzen, waar meer het spreekwoord: "Haast U langzaam" in toepassing wordt gebracht, dan hier.*

Op 23 april 1903 vonden in hotel Ensink in Vorden de nodige aanbestedingen plaats. De laagste inschrijver voor het te bouwen perceel in Hengelo was Th. Nales uit Groenlo met f16.967. De grond had f5096,86 gekost. Het station werd tegenover café Leemreis gebouwd aan de Spalstraat. Op het daarachter gelegen terrein kwamen de remises, werkplaats met petroleummotor, smederij, draaijerij, bankwerkerij en kolenopslag. Dit liep tot aan de huidige Leliestraat.



Plattegrond tramstation met werkplaats en remise.

RIJKSARCHIEF  
ARNHEM



Opening van de tramlijn in 1903. Op de tram machinist Tingelaar, bankwerker Brinkgreve en conducteur Weenink. Naast de tram staan gereed voor vertrek o.a.: geheel links D. Ouweleen, 4e van links stationschef H. Vrugtman, 5e van links directeur P. van de Velde, 6e van links notaris Jacob Koning.

COLLECTIE W. LUIMES

De nodige concessies werden verkregen voor de aanleg en gebruik van een "telephoongeleiding" langs de tramlijn. Daarvoor werd een overeenkomst gesloten met de Zutphense Telefoon Maatschappij. De levering van materialen en toestellen en de aanleg werd voor f3300 opgedragen aan de Nederlandsche Bell Telefoon Maatschappij uit Amsterdam. Van het Groot Grafel tot Hengelo was de lijn gespannen langs eigen palen. De aanleg van de lijn werd voor f33.785 opgedragen aan de Apeldoornse fa. T. Eybers. De werkzaamheden vorderden maar traag. Het jaarverslag meldde:

*Na een reeks van tegenspoeden kon eindelijk in mei 1903 met den bouw van den lijn begonnen worden. De zeer ongunstige weersgesteldheid gedurende den geheelen zomer was oorzaak dat de werkzaamheden niet naar wensch vorderden. Toen in September de aannemer met te weinig werkkrachten voortging, werd besloten het werk verder voor zijne rekening uit te voeren. De slechte toestand van den bodem der Vordensche beek en den hoogen waterstand waren oorzaak dat het stellen van het nieuwe juk onder de brug te Vorden zeer veel moeite en tijd kostte.*

Door de talloze problemen kon de lijn pas op 18 december opgeleverd worden. De officiële opening van

de 18,9 km lange lijn vond plaats op 24 december 1903. Op Eerste Kerstdag volgde openstelling voor het publiek. Eindelijk was het dan zover. De omnibus kon definitief de gracht ingereden worden - de stoomtram kwam eraan! Een gedenkwaardige Kerstmis, die ook nog wit was! Al zal de machinist wat minder blij zijn geweest met de sneeuw bij zijn eerste rit. Maar het was in elk geval een hele vooruitgang voor Hengelo.

#### NIET ALLES WAS HOSANNA

Allemaal lovende woorden en blijе gezichten. Maar was het nu wel zo'n feestelijke dag in Hengelo? Een artikel in de Nieuwe Zutphense Courant van 30 december plaatste de opening in een heel ander daglicht:

*Donderdag 24 dezer werd door HH. Commissarissen en genoodigden een openingsrit gemaakt en was het de dag waarop, vooral in onze gemeente als de meest belanghebbende, aan die heeren een feestelijke ontvangst moest worden bereid. Gaarne hadden we hier een punt gezet; doch de indruk welke die ontvangst in naburige gemeenten heeft gemaakt, verplicht ons eenigszins daarover uit te wijden. Daar toch schijnt men de meening te zijn toegedaan, dat hier de belangstelling is geweken en plaats heeft gemaakt*

voor sombere vermoedens aangaande de toekomst van de tram.

*Dit is niet het geval. Belangstelling was er steeds, is er nog en zal niet gemakkelijk wijken, ook al mochten aan de eene zijde de lasten wat zwaarder wegen, die toch ongetwijfeld aan den anderen kant, door gemak en voordeel ruimschoots zullen worden opgewogen. Wat was er een geestdrift toen vijf jaar geleden het bericht kwam van toegezegden steun der provincie. Later evenzoo van dien der regeering. En voorts zoo dikwijls er een straaltje flikkerde van hoop voor de verwezenlijking van het plan. Vlaggen werden ontplooid, optochten georganiseerd en het fanfarekorps der gemeente gaf steeds vastheid en vorm aan het gejuich der bevolking. Terwijl de meeste belangstelling nog onlangs werd betoond, toen de eerste locomotieven hebben gereden.*

*Doch de openingsdag, we verbloemen het niet, was een onaangename dag. Geen blijdschap, geen jubel, geen feestvertoon. Mistig de lucht en mismoedig de menschen. Slechts weinigen stonden in hun werkpak op straat den trein na te kijken. En toch werd van dien dag, sedert maanden en jaren zooveel vreugde verwacht. Geen volksfeest, hoe groot ook – en men weet wat dit in ons dorp te beteekenen heeft – zou kunnen halen bij het feest van de opening der tram. En thans niets, geheel niets; slechts hier en daar een dundoek, uitgestoken "omdat het niet anders kon." Een treurige terugslag op de hooggestemde verwachting.*

*Wat de oorzaak was? Velerlei omstandigheden, die we niet wenschen te ontleden. We wilden alleen uit het voorgaande aantonen, dat die niet in gebrek aan belangstelling mag worden gezocht. En thans gaat ze voorbij, de jeugdige, sedert jaren verbeid als een bekoorlijke jonkvrouw en bij hare verschijning ontvangen als een deerne van twijfelachtig allooi. Moge haar vluggen gang en sierlijken bouw, waarop niets valt af te dingen, den wrevel kunnen wegemen en bewerken, dat ze in het vervolg door de gemeentenen steeds met blijdschap worde begroet..*

Wat hadden we graag meer geweten omtrent de omstandigheden waarover de schrijver het heeft. Helaas, geen bron die erover rept, zodat dit geen onderdeel van de Hengelose geschiedschrijving is geworden. Maar het artikel maakt wel duidelijk dat er twijfels waren en er zaken waren gebeurd, waarover de burgers niet zo tevreden waren.

Merkwaardig was dat tussen het traject Zutphen - Warnsveld de paardentram nog enige malen per dag bleef rijden, voornamelijk voor het vervoer van schoolkinderen. Op 30 januari 1904 werd hiermee gestopt.

#### HET ROLLEND MATERIEEL

De dienst begon met vier bronsgroene locomotieven met de originele namen: Zutphen, Warnsveld, Vorden en Hengelo-G. In 1911 kwam daar de 'B. Cuperus' bij, die echter bij hoge snelheid onrustig liep. Hij schommelde dan heen en weer.

Voor het personenvervoer waren er eerst vier gesloten rijtuigen, die waren bekleed met bruine schrootjes. Deze hadden 12 zitplaatsen en 8 staanplaatsen in de Ie klasse. In de IIe klasse waren er 24 zitplaatsen en 8 staanplaatsen. In totaal was er dus plaats voor 52 personen. In 1905 kwamen daar 3 gesloten en in 1907 ook 3 open rijtuigen bij. Doorgaans werden deze overgenomen van andere maatschappijen en geschikt gemaakt voor de spoorbreedte van TMDG. In de Graafschap was een net met een spoorbreedte van 75 cm en onderscheidde zich met dit smalspoor van de rest van het land.

Het goederenwagenvoer, dat startte met drie gesloten en vier open wagens, werd allengs uitgebreid tot enige tientallen wagens. In 1923 telde de onderneming 10 personenrijtuigen en 33 goederenwagens. De meeste konden 6 ton lading bevatten. Oorspronkelijk werden de rijtuigen verlicht door petroleum. In 1909 ging de TMDG over op gasverlichting door middel van acetyleenpersgas. De temperatuur in de wagons kwam op peil door stoomverwarming.

#### DE DIENSTEN

De dienst telde zes ritten per dag naar Zutphen en weer terug. In de zomer was er een andere dienstregeling dan 's winters. De eerste tram vertrok om 5 uur, aankomst in Zutphen 6.10 uur. Daarna 5.35, 5.50, 8.12, 11.40, 1.24, 3.17 en 7.30 uur. Let wel: voor 6 uur 's morgens waren er op marktdagen al drie trams vertrokken! Van 1 mei tot 1 oktober trad elk jaar de zomerdienstregeling in werking. Een retourtje kostte 45 cent. Uit de advertentie met de dienstregeling bleek dat in de gemeente Hengelo de volgende stopplaatsen waren: de tol op de weg Vorden - Hengelo, Heisterboom, gemeentehuis, hotel Langeler en station. Mooie toevoeging was: "Bij de onderstreepte stations stopt de tram alleen op verzoek."

De diensten waren aangepast aan de markten in beide plaatsen. De reistijd bedroeg zo'n 70 minuten, al kon dat afwijken door de grillen van de machinist. De maximumsnelheid was in 1902 verhoogd van 15 naar 20 km per uur. Met de tijden nam men het niet zo nauw, zeker niet bij de laatste tram. Het gebeurde dikwijls dat een

tram bij een plek stopte voor een boodschap van een reiziger. Zelfs werd niet zelden halt gehouden bij een plaatselijke lokaliteit om de plotseling opgekomen dorst van een reiziger te lessen! En soms ging het personeel voor de gezelligheid wel mee, om zich te laten trakteren...

Bij café Lenselink werd een vlag uitgestoken als een klant op wilde stappen. Het kon ook zoals Jan Scholten deed, hij meldde een dag van tevoren bij de machinist dat hij mee wilde reizen. De tram stopte dan keurig voor het huis. Met het pak onder de arm stapte Scholten op, waarna de conducteur hem hielp met aankleden!

#### HET PERSONEEL

In het eerste jaar waren in dienst: 1 controleur, 2 stationschefs, 2 agenten, 3 conducteurs, 3 bestellers, 3 machinisten, 1 leerling-machinist, 1 smid, 1 bankwerker en 1 nachstoker. Het personeel was verdeeld over de stations in Zutphen, Vorden en Hengelo. In 1907 waren daarbij gekomen 1 assistent, 1 klerk, 1 werkmeester, 1 leerling-bankwerker, 2 agenten, een vierde besteller, 1 ploegbaas en 3 wegwerkers.

De omstandigheden waaronder ze moesten werken waren bepaald niet florissant, in onze ogen zelfs ongeloflijk. Werkdagen van 5 uur 's morgens tot 9 uur in de avond of van 8 tot 23 uur waren voor machinisten niet ongewoon. Pauze hadden ze nauwelijks, zodat ze onderweg aten. Op de derde dag moesten ze de ketel van hun locomotief (iedere machinist had zijn eigen) wassen en reparaties verrichten. Alleen als deze dag op zondag viel hadden ze een dag rust. In 14 dagen maakten ze bijna 200 uur! Meestal hadden ze een vaste conducteur, met wie een vriendschappelijke verhouding bestond. De trams reden langzaam en er was weinig verkeer, zodat de voornaamste taak was de locomotief in het spoor te houden. Later werd het drukker en moest er nauwkeurig op tijd worden gereden. Onderweg een versnapering pakken was er dan niet meer bij!

De werkomstandigheden in de werkplaats waren eveneens zwaar. In 1905 kregen de machinisten en nachstoker samen aan loon f2331,24, de stationschefs f859,62, de conducteurs en stationspersoneel f2141,78.

De directeur regelde de zakelijke kant, de boekhouder de financiële en de stationschef de praktische zaken. Henri Bernard Vrugtman was de stationschef van Hengelo, waarvoor een woning bij het station werd gebouwd. Correspondent Jacob Meijers schreef in een jubileumartikel (december 1923) van De Graafschapboed over Vrugtman:



Henri B. Vrugtman, stationschef.

COLLECTIE W. LUIMES

*Vanaf de oprichting als chef verbonden en te Hengelo woonachtig, heeft Vrugtman zich bij zijn personeel en bij 't publiek bemind en populair weten te maken. Met zijn bekende handelsgeest trad hij als plaatselijk representant van 'De Graafschap' ook steeds voor zijne maatschappij als handelsman op. Geen winkelier kan zijn eigen zaak beter behartigen dan Vrugtman voor zijne afdeeling opkomt. Als er wat te vervoeren komt is de chef er bij, komen er klachten over één of ander, steeds is men hier aan 't goede kantoor voor een spoedige oplossing van 't euvel.*

Een overzicht van al het personeel bleek nergens ter inzage en zou waarschijnlijk ook te uitgebreid zijn, daarom noem ik enige namen die ik tegenkwam in de periode voor 1920. De eerste machinisten waren Roelof Tingelaar en Bernard Buitenhek, slachtoffers van een grote spoorwegstaking in 1903. Op de foto bij de opening van de lijn staan ook een bankwerker Brinkgreve en conducteur Weenink. Vanaf het begin in dienst was ook Willem Onstein, daarvoor bekend als voerman. Hij

was eerst nachtstoker, maar werd al snel machinist en hij zou dat lang blijven. Onstein en Vrugtman werden in een bezuinigingsronde in 1933 na 30 jaar trouwe dienst keihard op straat gezet.

Als machinist werden verder genoemd Adriaan Grootbod, G.W. Klumpenhower, P. Smits, A. Verhoeven, H. Menkhorst en vanaf 1917 Hendrik Jan Kistemaker, een typisch dorpsfiguur.

Tot de eerste conducteurs behoorden Weenink en J. Starink. Later G. Lenderink, Driekus Gerritsen en Jan Thomassen ("lange Jan"). De laatste twee kwamen in 1915 in dienst en zouden lang blijven. Bestellers waren G. Lenderink, Steven Disbergen en J. Beltman. Jacob Jochemsen was smid.

In 1912 en 1913 waren er veel mutaties in werkplaatspersoneel. Directeur Van der Velde was er niet blij mee:

*Er waren weer veel mutaties, zeer ten ongerieve van de goede loop van zaken. Ze bekwamen zich bij onze dienst tot machinist en trachten dan in gemeentedienst of grote spoorwegmaatschappijen te komen.*

Door de oorlog namen de problemen kwadratisch toe. In 1915 werd vrijwel alle werkplaats- en locomotiefpersoneel vervangen. Goede werkkrachten waren duur en bijna niet te krijgen. Een groot deel van het jaar werd er met te weinig mensen gewerkt. Tegen het einde van het jaar lukte het enkele beambten in dienst te

nemen en werd ook het verzoek om geïnterneerde Belgische militairen in dienst te mogen nemen ingewilligd. Dit waren Jozef Denuit en Thomas Dupont. De laatste bleef hangen, hij was er in 1928 nog.

Op 29 juli 1915 een belangrijke aanwinst. Als werkmeester aan de tram kwam Peter Wilten in dienst, eerder werkzaam bij de tramwegmaatschappij Zutphen – Emmerich. Hij was geboren in 1887 te Zutphen. Hij woonde aan de Banninkstraat 10. Hij bleef tot het einde in 1939 toen hij naar Doetinchem verhuisde.

In 1917 bleef de vacature van bankwerker onvervuld. De nachtstoker werd in september ontslagen en niet vervangen, werkplaats- en locomotiefpersoneel namen zijn taak over. De rijtuigpoetser, die tijdelijk in dienst was, werd ontslagen. De conducteurs moesten de rijtuigen schoonmaken.

Directeur Van de Velde overleed op 26 april 1928. Zijn opvolger was M. Pennekamp, die wegens ziekte per 27 april 1934 zijn taak moest neerleggen. Sedertdien nam de president-commissaris, W.C. Arriens (burgemeester van Vorden), het directeurschap waar.

Het  
emplacement  
achter het  
station besloeg  
een lange  
strook grond  
langs de  
Tramstraat tot  
aan de huidige  
Leliestraat.

COLLECTIE  
GEMEENTEARCHIEF  
HENGLO



HENGLO (G.) — Emplacement Tramweg Mij. de Graafschap.

UITG. NAUTA. VEISEN. 3389.