

De Eerste Drentse Stoomtramweg-maatschappij in Wezup.

De stoomtram die door Wezup reed werd geëxploiteerd door de EDS, hetgeen staat voor Eerste Drentse Stoomtramweg-maatschappij.

Deze maatschappij werd opgericht in Hoogeveen op 19 december 1898. In 1963 werd de maatschappij weer opgeheven.

Als eerste lijn wordt het tracé Hoogeveen – Nieuw Amsterdam gerealiseerd, waarop vanaf 1903 trams beginnen te rijden. Het succes van deze nieuwe snelle manier van transport stimuleert het Bestuur om uitbreidingsplannen te realiseren. In 1905 komt men tijdens een aandeelhouders vergadering dan ook met een waslijst aan mogelijk te realiseren lijnen. Als deze allemaal gerealiseerd waren dan was vrijwel ieder dorp in Drenthe met elkaar verbonden geweest met spoorstaaf.

Zover is het echter nooit gekomen want de financiële investering was kolossaal en die moest eerst worden verdiend met de bestaande lijn. Prioriteit werd toegekend aan de lijnen, Erm – Ter Apel, Emmen – Klazienaveen en Coevorden – Schoonoord.

De laatst genoemde lijn is van belang voor Wezup omdat die uiteindelijk door het dorp zal komen. De EDS krijgt in 1913 een concessie om die lijn aan te leggen en tegen die tijd is al bedacht dat de lijn in feite van Coevorden naar Assen zal gaan lopen. De eerste werkzaamheden voor de aanleg beginnen in 1914 Oosterhesselen. Al snel is men gedwongen om daar weer mee te stoppen vanwege de uitbraak van de eerste wereldoorlog. Hoewel Nederland zich tijdens het begin van de eerste wereldoorlog neutraal opstelt wordt weldegelijk rekening gehouden met vijandelijke acties. Dit heeft tot gevolg dat het leger gemobiliseerd wordt en alle gezonde mannen worden opgeroepen voor de dienst. Er ontstaat dus een acuut personeelsgebrek waardoor er geen tramlijn kan worden aangelegd.

Als tegen 1916 duidelijk is dat de neutraliteit van Nederland gerespecteerd wordt door de vechtende partijen wordt het staand leger gaandeweg verkleind en komen veel arbeiders terug naar huis en kan men verder bouwen. De oorlogsomstandigheden maken het er echter niet makkelijker op en het duurt nog tot mei 1918 voordat de eerste testritten gemaakt kunnen worden.

Vanaf 3 juni 1918 gaat de officiële dienstregeling van start. De lijn is dan 49 kilometer lang en wordt bereden door stoomtrams op een spoorbreedte van 1067 mm. Dit is het zogeheten smalspoor ten opzichte van 1435 mm waarop het Staats Spoor, later NS, rijdt.

Als alles goed ging was de reistijd van Coevorden naar Assen 2 uur en 35 minuten. Op werkdagen werden er drie diensten gereden en op zon- en feestdagen twee. Wettelijk was vastgesteld dat de maximumsnelheid van de tram 20 kilometer per uur mocht bedragen. Met 17 tussenliggende stations geeft dat niet veel tijd om ergens wat te laden of te lossen.

Tot aan de crisis in de jaren dertig is het tramwezen een behoorlijk goed renderend bedrijf. Niettemin wordt de infrastructuur in de vorm van degelijke wegen steeds beter. Hierdoor ondervindt het trambedrijf gaandeweg steeds meer concurrentie van het automobiel. Met name vrachtwagens worden in snel tempo beter, sterker en talrijker. Groot voordeel van de vrachtwagen was natuurlijk dat hij niet gedwongen was op een vast tracé te rijden. Men kon goederen letterlijk aan huis afleveren en ophalen.

Ook het personenvervoer van de trammaatschappijen ondervindt steeds meer concurrentie doordat er steeds meer bussen op de wegen verschijnen. Deze nieuwe vorm van personenvervoer was goedkoper omdat er minder personeel en goedkoper materieel voor te gebruiken was. De EDS kiest derhalve eieren voor haar geld en al in 1931 begint men met bussen een dienstregeling tussen Emmen en Ter-Apel. Gaandeweg de jaren dertig komt het

accent van tramtransport steeds meer op goederenvervoer te liggen en steeds minder op personenvervoer.

Het uitbreken van de tweede wereldoorlog brengt in deze echter nog een opleving en tijdens de oorlog worden ook weer veel personen vervoerd. Noodgedwongen uiteraard omdat de bezetter al vlot benzine op de bon doet en dolgraag voertuigen vordert zoals vrachtwagens en autobussen.

Naarmate de oorlog vordert worden de dienstregelingen al soberder want uiteindelijk gaan ook kolen om de locomotieven te voeren op rantsoen. De toestand van het spoor wordt al slechter en alternatieve brandstoffen zijn van slechte kwaliteit of onvoldoende voorhanden.

Na september 1944 wordt indien mogelijk een dienst gereden van twee maal per week en alleen 's nachts in verband met het risico op beschietingen door vliegtuigen.

Na de bevrijding is er erg veel schade, met name aan bruggen en rails waar tanks overheen hebben gereden. Pas in oktober kan er weer gereden worden op het tracé Coevorden – Assen en dat duurt dan nog tot 10 mei 1947. Als de tram voor het laatst rijdt weet iedereen dit, omdat iemand met krijt “laatste tram” op de locomotief heeft geschreven en daarna houdt na 39 jaar de tram op met rijden door Wezup.