

Wetenswaardigheden en anekdotes over de tram in Wezup.

Dat reizen met de tram niet altijd even plezierig was mag blijken uit de verhalen van reizigers van weleer.

Zo vertelde oud inwoner van Wezup, Jacob Naber ooit dat hij nog wel eens had staan sjoeren aan een wagon. In de nadagen van de tram werd nog wel eens bezuinigd op het onderhoud van het materieel en het spoor. Zeker na de oorlog lag het spoor er beroerd bij. Het kon dus gebeuren dat ergens langs het traject een wagon uit de rails liep waardoor de tram niet verder kon. Jacob vertelde dat de machinist dan langs de wagons ging en iedereen verzocht uit te stappen. Alle kerels werden dan verzameld en verzocht om gezamenlijk even de wagon op te tillen en weer op de rails te zetten, waarna de reis kon worden voortgezet.

Een gegeven van het reizen met de tram dat Jacob wel beviel was het sociale aspect. De tram kuierde meestal redelijk rustig door het landschap en als er van Wezup naar Groningen gereisd werd had je alle tijd om bij te kletsen met andere reizigers. Een reis waarbij tot Assen met de tram werd gereisd waarna moest worden overgestapt op de trein.

Een ander sociaal aspect van reizen waar hij minder van gecharmeerd was, was het gegeven dat je er wel eens veel werk van kon krijgen. Zo vertelde hij dat hij eens naar Groningen moest om bestelde werkschoenen op te halen. Daar kregen dorpsgenoten lucht van met het gevolg dat de een na de ander bij hem kwam vragen of hij niet toevallig ook even bij die-en-die langs kon om voor hen een bepaald besteld artikel op te halen. Nu was het in die jaren zo dat een trip naar Groningen een dag kostte en als boer kon je je dat niet zomaar veroorloven. Dus gaf Jacob als goed naober aan elk verzoek toe. Met, zoals hij zelf vertelde, tot gevolg dat hij zich helemaal uit de naad liep om binnen de beschikbare tijd alle adressen in de stad af te lopen. Waarna hij vervolgens beladen als een pakezel net op tijd de trein kon pakken en in Assen wederom aan het zeulen was om de tram naar huis te pakken.

Hoewel de streektram geenszins het gewicht haalde wat een spoorweg locomotief haalde, waren het destijds wel de zwaarste voertuigen die zich op en rond de openbare weg voortbewogen. Notaris Tammens vertelde daarover ooit een anekdote naar aanleiding van een bezoekje aan de familie Reinders wonende op Wezuperstraat 25.

Het was de eerste keer dat de notaris bij Jan en Truida op bezoek kwam en omdat de notaris niet zo maar iemand was werd de koffie geschonken in het mooie servies met kop en schotel. Tot verbazing van de heer Tammens werd op zeker moment door Truida gezegd dat iedereen zijn kop en schotel op moest pakken. Meteen daarna rammelde de tram door de voortuin waardoor de tafel stond te schudden en anders de kopjes zeker waren omgevallen.

Destijds liep het tracé op circa anderhalve meter afstand langs de gevel en zolang de tram rechtuit reed was er weinig overlast. Het geval wilde echter dat de trambaan op de hoek van het huis een 45 graden bocht maakte, waarna het spoor schuin door de huidige tuin richting Veendijk liep om daar weer 45 graden af te buigen en de Veendijk verder te volgen.

Het wringen van de ijzeren wielen op de ijzeren spoorstaven in combinatie met het gewicht van de tram in de eerste bocht zorgde bij iedere passage van de tram voor nogal wat trilling in de woning.

Tegenwoordig een volkomen ondenkbare situatie maar voor de familie Reinders destijds een klein ongemakje waar men zich aan aanpaste.

In 1947 werd de dienstregeling officieel gestaakt en hield de tram op te bestaan. Vrij kort daarna werd ook het tracé opgeruimd en was er niets meer wat nog aan de tram herinnerde behalve het geheugen van de mensen die de trams hebben zien rijden.

Of misschien toch niet, want deze bouwstelling is niet vol te houden als je in en om Wezup wat beter rond kijkt. Uitgaande van Zweeloo kwam de tram aan de zuidkant het dorp binnen. Uiteraard volgde hij de oude Wezuperstraat want de weg Emmen-Drachten bestond toen nog niet. In het dorp liep de tram aan de oostzijde naast de Wezuperstraat en had een halte voor Café Hegen waar ook een wissel lag met een zijspoortje. Tot dat Wim daar een fraai terras aanlegde was daar zoveel ruimte dat die situatie goed in te schatten was. Van daar uit reed de tram richting noorden en sloeg rechtsaf via de tuin van Wezuperstaat 25 om vervolgens aan de noordkant de Veendijk te volgen het dorp uit. De eigenaardig brede berm langs de Veendijk ligt daar niet voor niets. Dat was ooit het tracé van de tram.

Het spoor volgt de Veendijk tot ongeveer het punt waar nu een zandpad aan de linkerkant begint. Daar maakte het spoor een bocht van ongeveer 45 graden en liep lijnrecht over het veld naar de Schapendijk. Het laatste restant van dit tracé is terug te vinden in het ruige bosje dat aan de rechterkant van het betonpad ligt. Bijna zichtbaar vanaf het betonpad loopt daar een kaarsrechte, ooit, spoordijk schuin door het bosje.

Staan op die dijk en kijkend over de akkers naar de bosrand valt op dat een aantal ingangen van paden in de bosrand zitten. Een daarvan ligt exact in het verlengde van de spoordijk en in het bos aangekomen loopt dit pad eigenaardig scheef richting de Schapendijk om vervolgens parallel de Schapendijk te volgen richting Schoonoord. Ook dat hele pad is voormalig tracé van de tram. Dit hele gegeven is dan weer te bevestigen dankzij een Amerikaanse militaire stafkaart uit 1944.

Aardig om nog te weten is het gegeven dat de tram de Schapendijk blijft volgen en ook net als nu haaks rechtsaf het dorp Schoonoord in rijdt. Bij de Slenerweg aangekomen slaat de tram linksaf en na de brug volgt hij zeer toepasselijk de Tramstraat en blijft de huidige weg volgen via De Kiel en verder naar Assen.



Foto is van goederenwagon Nr 85 welke onder dat nummer ooit gebruikt is bij de EDS en als zodanig kan het dus zijn dat deze wagon ook ooit door Wezup heeft gereden.
Heden is de wagon in eigendom van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik.
Foto met toestemming van Spoorjan, Wikipedia.

Het waren wagons zoals deze, die soms werden achtergelaten op het zijspoor bij Cafe Hegen. Dat achterlaten van een goederenwagon ging altijd in overleg met de maatschappij en werd gedaan als er iets groots of vee geladen of gelost moest worden. De tram reed op dienstregeling en men was niet te beroerd om even te staan zodat kleine dingen snel geladen en gelost konden worden. Bij grotere ladingen zou dit te lang duren en de dienstregeling in de war schoppen dus werd afgesproken dat de wagon op een later tijdstip weer opgepikt zou worden.

De laatste tram reed officieel op 31 maart 1947 maar in feite was dit niet de laatste rit. Na het stopzetten van de EDS dienstregeling werd het materieel en de bovenbouw verkocht aan een sloper voor 1.1 miljoen gulden. Deze sloper heeft kort na de aanschaf nog op eigen initiatief een aantal trams laten lopen ter gelegenheid van speciale evenementen. Zo hebben er nog een aantal markttrams gereden tussen Coevorden en Hoogeveen en is er nog wat vracht geweest tussen Coevorden en Dedemsvaart. Meest opvallend was een speciale voetballers tram die van Coevorden naar Zweeloo heeft gereden.

Het materieel van de EDS is uiteindelijk gedeeltelijk gesloopt en een aantal locomotieven zijn doorverkocht aan de RTM. Daar hebben ze op de Zuid Hollandse eilanden nog een jaar of zeven dienst gedaan.

Twee EDS locomotieven, de 13 en de 16 zijn verscheept naar een plantage van Bruynzeel op Borneo. In de jaren tachtig waren deze beiden nog steeds in dienst.

Een andere aardige anecdote over de tram in Wezup vinden we in een artikel geschreven door Fokko Kuipers in Oet 't carspel Sweel van december 2018. Hierin wordt genoemd dat men met name in Wezup grote bezwaren had tegen de aanleg van het tramspoor. Men was niet zo zeer tegen de tram alswel tegen het idee dat deze door het dorp zou komen. Op 3 oktober 1904 sturen de inwoners van het dorp een brief naar het gemeentebestuur van Zweeloo. Daarin maakt men bezwaar tegen de geprojecteerde trambaan omdat de straatweg te smal zou zijn en er groot gevaar en hinder zou ontstaan voor vee, schapen en koeien die dagelijks de weg moeten passeren. Volgens de Wispers is het beter om de trambaan buiten om het dorp te leggen. Hierover had men blijkbaar al doorgedacht dus worden meteen de benodigde gronden aangeboden door Willem Perkaan, Hendrik Perkaan, Hendrik Hegen, Albertus Hegen en Jan Lomulder. Allen ondertekenaars van de brief samen met achttien andere Wispers. Het bezwaar had succes en het grondaanbod werd aangenomen. Het plan van aanpak werd gewijzigd zodat de trambaan om het dorp heen zou lopen.

De aanvankelijke opluchting slaat om in teleurstelling als de inwoners, negen jaar later, in 1913 het definitieve plan onder ogen krijgen. Het oorspronkelijke plan blijkt niet gewijzigd en de trambaan loopt toch langs de Wezuperstraat door het dorp.

Op 28 juli 1913 dienen de inwoners van het dorp een bezwaarschrift in waarin ze hun teleurstelling uiten door nogmaals te wijzen op overlast en de gevaren voor het vee. Ook gevaren voor spelende kinderen en een mogelijke ontregeling van de waterafvoer worden als argumenten aangehaald. De bezwaarmakers suggereren zelfs dat met de aanleg het bijzonder belang van slechts een persoon wordt behartigd, zonder daarover in detail te treden.

Hoe dan ook mocht het bezwaar niet baten. De trambaan kwam door het dorp en uiteindelijk was dat waarschijnlijk ook de meest praktische oplossing.

Overigens was het aangevoerde gevaren risico van ongevallen met een tram niet geheel ondenkbeeldig. Het hing er wel van af hoe verantwoordelijk het trampersoneel en de inwoners met de tram omgingen. In het algemeen viel dat in Drenthe wel mee, maar in het Gooi werkte dat blijkbaar anders, getuige het feit dat daar de tram algemeen bekend stond als de Gooise moordenaar.

Aanrijdingen met vee kwamen wel degelijk voor, getuige een melding in de Emmer Courant in 1938 waaruit blijkt dat een koe in Aalden door de tram wordt aangereden. Een andere melding uit 1918 verhaalt over drie schapen van J. Dubbelhuis eveneens in Aalden die door de tram worden vermorzeld.

Aanrijdingen met mensen kwamen eveneens voor getuige het ongeval van de negenjarige Wietze Ramaker te Aalden in 1918. De jongen week uit op zijn fiets voor een op hol geslagen paard en kwam daardoor onder de tram met uiteindelijk fatale gevolgen.

Het hele artikel van de heer F. Kuipers over de tram staat in de uitgave "Oet 't Carspel Zweel, december 2018 no 60.