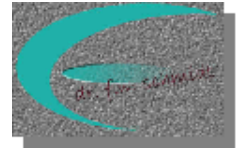


## Reacties:

f.schmidt@wxs.nl

Jaargang 7, nr. 4

# Histo-visie



## Railverbindingen



In het midden van de negentiende eeuw werd Nederland voorzien van een landelijk dekkend spoorwegnet. Aanvankelijk was het de bedoeling dat de verbinding met het noorden via Hasselt en Zwartsluis zou gaan lopen en niet via Staphorst en Rouveen. Dat waren nietszeggende vlekken op de kaart. Dat deze spoorlijn uiteindelijk niet langs de beide Zwartwatersteden werd aangelegd, is een gevolg van een persoonlijk ingrijpen van de toenmalige minister van binnenlandse zaken, Thorbecke. Hij vond de ondergrond te drassig en er zouden teveel waterwegen in de weg liggen. De totale meerkosten werden op een miljoen geschat. Een voor die tijd ongelooflijk hoog bedrag. Bovendien lagen beide plaatsen uit verkeersoogpunt al gunstig. Zij konden gebruik maken van het Zwartwater en Hasselt ook nog

eens van de Dedemsvaart. Dus viel de keuze op het kortste en goedkoopste traject. In 1867 kon de lijn naar Meppel in gebruik worden genomen.

Daarmee ging aan Hasselt de kans voorbij om uit te groeien tot een meer dan regionaal verkeerscentrum. Was de spoorverbinding wel tot stand gekomen dan was het niet geheel ondenkbaar geweest dat er ook een verbinding met de tramlijn van de DSM tot stand was gekomen.

Na de mislukking van 1867 duurde het bijna een halve eeuw voordat Hasselt een eigen railverbinding kreeg. Op woensdag 11 maart 1914 werd door de Nederlandsche Centraal Spoorweg-Maatschappij te Utrecht de verbinding Zwolle - Blokzijl geopend. Volgens de dienstregeling uit die dagen werd Hasselt zes maal per dag zowel vanuit Zwolle als vanuit Blokzijl door de tram aangedaan. Er was niet alleen ruimte voor passagiers

maar ook voor goederen. Op de openingsdag maakten ruim 400 personen gebruik van de nieuwe lijn. Helemaal ideaal was ze niet. De voorgeschiedenis was in de eerste plaats al heel lang. Al in 1881 was al een eerste poging gedaan om een tramverbinding Zwolle—Stavoren tot stand te brengen. Dat bleek te ambitieus te zijn, men moest zich noodgedwongen beperken tot een lijn Zwolle-Blokzijl. Lange tijd gebeurde er niets. Dat had alles te maken met het feit dat de aanleg nogal kostbaar zou zijn. Er moesten veel waterwegen worden overbrugd en de ondergrond was te drassig. De voornaamste reden was echter dat de kop van Overijssel niet bepaald kapitaalkrchtig was. Dus waren er weinig investeerders. Investeerders die ook nog eens geld moesten stoppen in een duur project en in een verbinding die mogelijk niet direct winstgevend zou zijn. Om de kosten te beperken, werd gekozen voor een smalspoorlijn met een

## Bronnen:

L. Bijkerk e.a., *Trams en tramlijnen . De stoomtrams van Friesland en N.W. Overijssel* (Rotterdam 1972) 72-85

J.H.S.M. Veen, *Rails rondom de Peperbus* (Zwolle 1980) 31-33;

J.H.S.M. Veen, *Van tram, boort en bus* (Kampen z.j.) 21

breedte van 1067 mm. Bovendien moest de tram onder andere door de smalle straten van Hasselt, dus kon het spoor ook niet te breed zijn. De plannen werden echter in 1892 weer in de koelkast gezet. Niet alleen de financiën bleken een probleem te vormen, maar ook het eindpunt gaf de nodige zorgen. Het liefst wilde men de trein tot aan het station in Zwolle laten lopen, maar daarvoor moest de Willemsvaart overbrugd worden. Daar lagen echter vlak bij elkaar al zoveel bruggen.

In 1904 werd de Spoorweg-Maatschappij Zwolle – Blokzijl opgericht. Nog steeds vormde de financiering en het eindpunt een probleem. Uiteindelijk kwamen de gelden op tafel. Ook Zwolle droeg bij. De hoofdstad was anders bang dat er andere lijnen aangelegd zouden worden die in Kampen of Meppel zouden eindigen. Dan was Zwolle een stuk van haar achterland [Noord-West Overijssel] kwijtgeraakt. Wat echter onoplosbaar bleef was het eindpunt. De trein moest eindigen op de Veerallee, vlak naast de lijn Kampen-Zwolle.

De maatschappij beschikte over zeven locomotieven. Twee waren eigendom van de NCS en later na de overname in 1919 van de NS en vijf waren in bezit van de ZB.

De opkomst van de autobus en de vrachtwagen betekende echter dat twintig jaar later, om precies te zijn op 31 augustus 1934 - dus op Koninginnedag - al weer de laatste tram reed. Dat deze lijn in den harten van de Hasseltenaren altijd een bijzonder plek had ingenomen, mocht wel blijken uit het feit, dat die avond zo'n 2.000 man waren komen opdagen om van de laatste rit getuige te zijn. Het christelijk fanfarecorps "Euphonia" had het afscheid met muziek opgeleusterd. In zijn toespraak had burgemeester Royer de stationschef Van der Wal en de besteller Meesters uitvoerig bedankt. Daarna was de tram voor het laatst richting Zwartsluis vertrokken.

De Hanomag locomotieven werden gesloopt. Overal in het land werden tramlijnen opgedoekt. Kopers waren er niet. Overigens speelde Hasselt in deze verbinding een bijzondere rol. De Van Nahuysbrug vormde namelijk een belangrijk opstakel. Zeker in het begin gebeurde het regelmatig dat een voerman niet voor het gevaarte wilde wijken. Op de smalle brug gaf dat dan altijd problemen. Ook het scheepvaartverkeer kon voor de nodige vertraging zorgen, totdat in 1917 de Raad besloot dat een kwartier voor en vijf minuten na de passage van de tram de brug niet geopend zou worden.



De tram heeft dus maar twintig jaar dienst gedaan. Zijn komst had nogal wat te weeg gebracht. De Veersteeg bleek veel te smal te zijn. Om dit euvel op te lossen werd de gehele noordkant gesloopt. Volgens de kadastrakaart van 1832 heeft een viertal panden, waaronder een logement en een stalling, het veld moeten ruimen. Daaronder waren nogal wat gebouwen die in het verleden met een eigen naam aangeduid werden, zoals *Het Vrijse Wapen* ofwel *Het Witte Kruis*, *De Swarte Ruiter* en *De Groninger toren*..

#### Bronnen:

Meer over de historie van Hasselt weten of zien

[www.schmidtplanet.info](http://www.schmidtplanet.info)