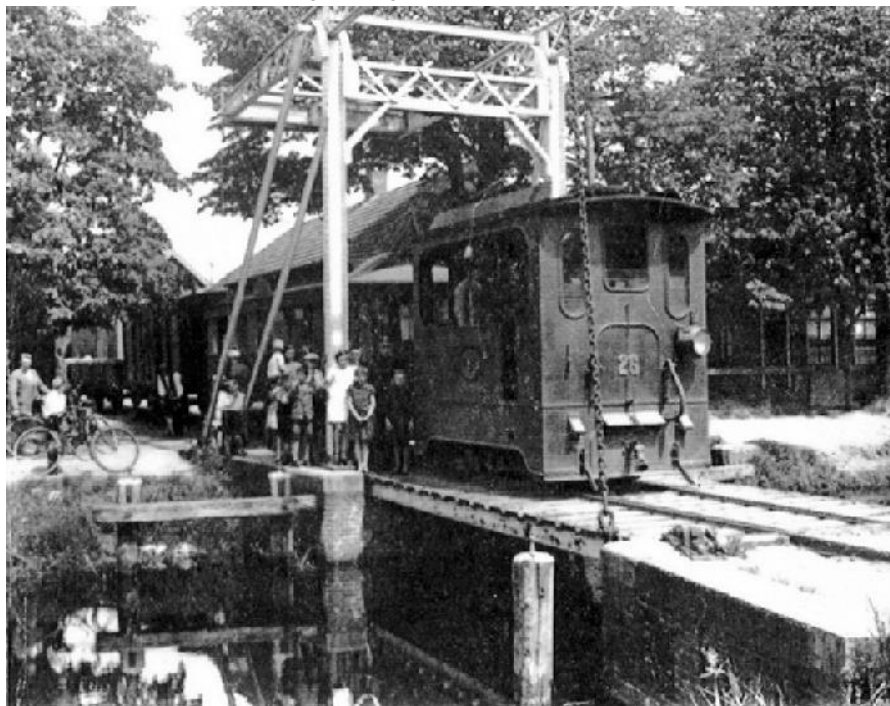


TRAM EN TRAMDIIJKJE

HET SPOOR DOOR HET HOLLANDSCHE VELD

©Albert Metselaar, 2014 albertmetselaar@home.nl

Wie vanaf de Riegshoogtendijk Hollandscheveld binnenkomt via de Veldrus, vindt zowel aan zijn linker als aan zijn rechterhand aan deze weg de combinatie van een wijk en een voet-fietspad. Er kan een wandeling naar het noorden worden gemaakt, het dorp in. Men kan zuidwaarts, en dan linksaf, richting Schoonhoven, of nog verderop rechtsaf, naar de Riegshoogtendijk. Het pad is het oude tramdijkje. Hij ligt naast het restant van de Riegsmeeergroep. Twee oeroude lijnen in het landschap.



De tram op de trambrug, over het Hoekje. Ernaast, bij de familie Raak, was een wachtlokaal van de DSM was gevestigd.

De Dedemsvaartsche Stoomtramweg-Maatschappij werd opgericht in 1885. De DSM zorgde voor een netwerk van trams in Drenthe en Overijssel. Op het verlanglijstje van de maatschappij stond ook een tramlijn van Slagharen naar Hoogeveen. In Hoogeveen was het de "Vereeniging Hoogeveen", plaatselijk belang, die al in

oktober 1894 in het nieuws kwam met hun plan voor de aanleg van deze lijn. Daarvoor was veel voorwerk nodig. Er moest een tracé worden uitgestippeld, waarover de tramlijn zou moeten gaan lopen, er moesten wachtklokken worden vastgesteld, er moesten aannemers worden gevonden voor de aanleg van de rails en de aardebaan waarover die rails zouden lopen. Donderdag 28 april 1904 was er overleg met de eigenaren van de gronden waarover de trambaan zou worden gelegd. De eigenaren waren opgeroepen om daarvoor naar Hotel Thomas in Hoogeveen te komen, en de koopsommen in ontvangst te nemen. De koopakte van de gronden passeerde begin mei bij notaris J.H. van der Tuuk te Hoogeveen. Op 1 juni 1904 konden kranten al melden dat deze tramlijn daadwerkelijk zou worden aangelegd. Dit op basis van uitspraken die gedaan werden op de algemene vergadering van de DSM te Zwolle, die kort daarvoor was gehouden. Uit een schrijven van de directie van de DSM aan de Raad van de gemeente Hoogeveen, werd in augustus 1904 duidelijk dat de aanleg van de tramlijn Hoogeveen-Slagharen-Dedemsvaart verzekerd was.

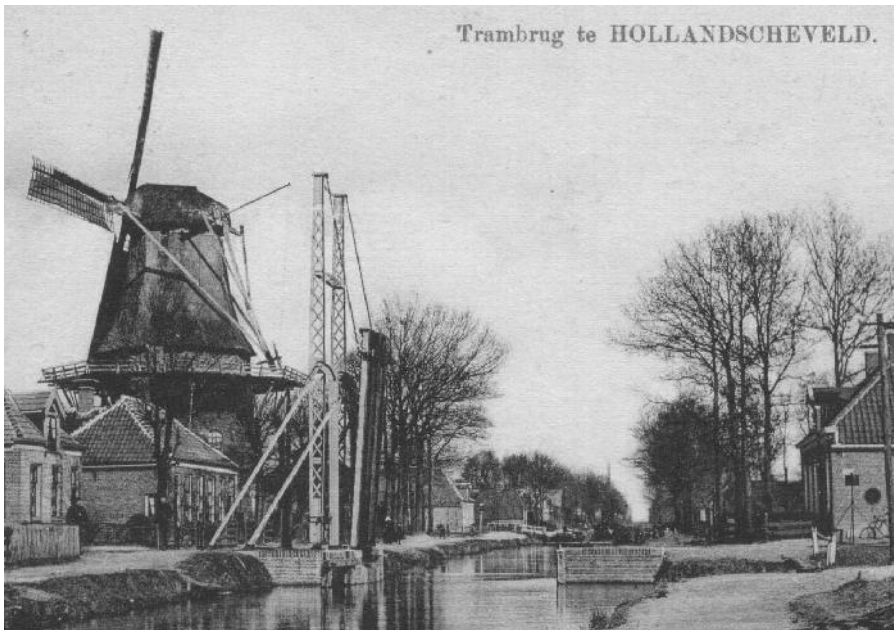
In het Sallands Volksblad van 23 september 1904 werd gemeld dat de tramlijn Slagharen-Hoogeveen mooi opschoot. De trambrug in Slagharen naderde zijn voltooiing *“terwijl men met het grondwerk gereed is over een lengte van bijna een half uur gaans van de Hoogeveense grens tot aan de eerste huizen aan de Riegshoogtendijk.”* Deze krant meldde op 7 oktober dat de DSM hoopte nog die winter de lijn in exploitatie te brengen. *“Met het oog op de drukke varkenshandel die van Hollandscheveld naar hier gedreven wordt, zou een spoedige opening zeer wenselijk zijn”*. Dat ‘hier’ was Slagharen. Daar zag men dus vooral heil in de lijn vanwege de varkenshandel. Het grondwerk en het aanleggen van de rails ging niet gelijk op. Op 9 december kon het Sallands Volksblad melden dat de rails al tot achter Slagharen lagen, tot aan de zogenaamde zandbelten. Men werkte van zuid naar noord. In Hollandscheveld was men met het grondwerk genaderd tot aan de vaart. De trambaan zoals wij die nu kennen, ten zuiden van het Hoekje, was er dus al begin december 1904, ervan uitgaand dat met die ‘vaart’ het Hoekje is bedoeld. Even lag het werk stil, in maart 1905. We lezen in het Nieuwsblad van het Noorden van 10 maart 1905: *“8 maart. De arbeiders, die bezig zijn met het leggen der tramlijn Slagharen-Hoogeveen, staakten heden het werk. Daar zij tot hiertoe 11 cent per uur verdienden, konden zij zich hiermee niet verenigen en eisten 13 cent per uur, hetgeen dan ook door de Dedemsvaartse Stoomtramweg-Maatschappij werd goedgekeurd, zodat na een kleine vertraging het werk weer in vollen gang zal zijn.”*

En toen was hij klaar, de tramverbinding. Er zal in september 1905 proef zijn gereden. De eerste officiële rit was op 4 oktober 1905. Nieuws van de Dag van vrijdag 6 oktober 1905: *“Hoogeveen, 4 October.-. Hedenmorgen, ongeveer half twaalf, kwam de eerste tram netjes versierd van de nieuw geopende tramlijn der D. S. M. Slagharen---Hoogeveen in het Haagje te Hoogeveen aan, met zich voerende het bestuur der Drentsche Stoomtrammaatschappij, zijnde de heren: Baron van Dedem, Mr. Wijt, burgemeester van Avereest, Löhnis en Stork, alsmede de directeur Van Asselt en Bruinsma, hoofdopzichter. Voorts Mr. H. Smeenge, lid der Tweede Kamer, het Bestuur van de Vereeniging “Hollandsche Veld” en de verte-*

D. Heemse-Hardenberg--Lutten--Hoogeveen en omgekeerd.

Tramnummer.	104	32	34	34	36	38	38	40
Heemse-Hardenb.	V	705	800	855	1045	1335	1539	1630
Lutten	A	725	820	915	1105	1355	1559	1650
Lutten } Zie ook	V	735	823	920	1140	1410	1601	1655
Slagharen } A	A	745	833	930	1155	1420	1610	1705
Slagharen	V	748	835	935	1200	1422	1612	1708
Kerkenveld	"	800	846	947	1230	1434	1623	1719
Schooldijkje	"	810	855	956	1300	1443	1632	1728
Jan Wintersdijkje	"	725	901	1002	1320	1449	1639	1734
Hollandsche Veld	Zie	735	906	1006	1340	1453	1643	1738
Het Kruis	ook	755	920	1022	1400	1508	1656	1753
Hoogeveen (N.S.)	A	810	930	1032	1420	1518	1706	1803
Tramnummer. 31 35 35 37 37 105 39 41 41								
Hoogeveen (N.S.)	V	940	1127	1145	1330	1605	1830	1915
Het Kruis	"	642	1135	1210	1345	1615	1840	1925
Hollandsche Veld	"	705	1150	1230	1403	1630	1855	1940
Jan Wintersdijkje	"	710	1154	1245	1412	1634	1901	1944
Schooldijkje	"	716	1159	1300	1420	1640	1908	1951
Kerkenveld	"	726	1205	1315	1434	1650	1918	2001
Slagharen	A	740	1207	1335	1448	1702	1930	2013
Slagharen } Zie ook	V	745	1218	1351	—	1705	1935	2015
Lutten } A	A	755	1228	1406	—	1715	1945	2025
Lutten	V	758	1230	1425	—	1720	1955	2037
Heemse-Hardenb.	A	818	1132	1445	—	1740	2015	2037
Tramnummer. 31 35 35 37 37 105 39 41 41								
Hoogeveen	V	630	1127	1145	1330	1605	1830	1915
Het Kruis	"	642	1135	1210	1345	1615	1840	1925
Hollandsche Veld	"	705	1150	1230	1403	1630	1855	1940
Jan Wintersdijkje	"	710	1154	1245	1412	1634	1901	1944
Schooldijkje	"	716	1159	1300	1420	1640	1908	1951
Kerkenveld	"	726	1205	1315	1434	1650	1918	2001
Slagharen	A	740	1207	1335	1448	1702	1930	2013
Slagharen } Zie ook	V	745	1218	1351	—	1705	1935	2015
Lutten } A	A	755	1228	1406	—	1715	1945	2025
Lutten	V	758	1230	1425	—	1720	1955	2037
Heemse-Hardenb.	A	818	1132	1445	—	1740	2015	2037
Tramnummer. 31 35 35 37 37 105 39 41 41								
Hoogeveen	V	630	1127	1145	1330	1605	1830	1915
Het Kruis	"	642	1135	1210	1345	1615	1840	1925
Hollandsche Veld	"	705	1150	1230	1403	1630	1855	1940
Jan Wintersdijkje	"	710	1154	1245	1412	1634	1901	1944
Schooldijkje	"	716	1159	1300	1420	1640	1908	1951
Kerkenveld	"	726	1205	1315	1434	1650	1918	2001
Slagharen	A	740	1207	1335	1448	1702	1930	2013
Slagharen } Zie ook	V	745	1218	1351	—	1705	1935	2015
Lutten } A	A	755	1228	1406	—	1715	1945	2025
Lutten	V	758	1230	1425	—	1720	1955	2037
Heemse-Hardenb.	A	818	1132	1445	—	1740	2015	2037

genwoordigers der pers van enige Drentse bladen. Een overtalrijke menigte stond de tram af te wachten, en toen deze stilhield werd door de voorzitter van de feestcommissie, den Heer P. J., van den Bergh, het welkom toegeroepen. Baron van Dedem bedankte voor de hartelijke ontvangst. Begeleid door herauten, erewacht, feestcommissie, twee muziekcorpsen en een dichte schare mensen,, werd door de gemeente gereden en halt gehouden, voor het Gemeentehuis, alwaar op de Raadzaal door; de oudsten Wethouder, den Heer J. Winkel Jr, (bij ontstentenis van de Burgemeester) het Bestuur ontvangen en de erewijn geschonken werd. Ook hier sprak Baron van Dedem zijn beste wensen uit voor de gemeente Hoogeveen en de D. S. M. Niettegenstaande de regen, die de gehele dag bij stromen neervalt, viert Hoogeveen ten ere van de nieuwe verkeersweg feest, en de regen is niet in staat die feeststemming te bederven. De dag werd ingezet met de aankondiging van da feestelijkheden door herauten te paard. Een paai jongens houden een klepperoptocht, tevens wedstrijd. Als verdere belangrijke nummers kunnen wij nog noemen: keuring van tuigpaarden; muziekuitvoeringen, lichtstoet, illuminatie. Zeker tot heden ongekend in ons land, omdat daarvoor gebruikt werd acetyleengas, hetgeen schitterend effect opleverde. Als slotnummer: vuurwerk, hetgeen door de vela regen wat had geleden, bij drie verschillende plaatsen eindelijk café-chantant Het Bestuur van de D. S. M. verenigde de autoriteiten en andere genodigde aan een maaltijd in Hotel Thomas.”



De trambrug over het Hoekje, als er geen tram reed. Dan stond hij omhoog, om het waterverkeer niet te hinderen. Op de vorige bladzijde de rijtijden.



Hiervoor de tramrails, op de noordkant van het Hoekje. De tram kwam van Hoogeveen langs de Krakeelse Dijk, boog dan af en reed dicht langs twee woningen aan het Hoekje. Boven het pand van schoenmaker Petstra. Op de onderste fotot zien we dat pand links. We kijken uit op de trambrug.

De trambaan boog even ten noorden van het Jan Wintersdijkje af naar de Riegshoogtendijk en vervolgde dan dat traject naar het zuiden. Daar zat verderop ook een wachtlokaal en opstappunt. Het zat aan de Riegshoogtendijk, tegenover het Schooldijkje. Dat was het dijkje van de Rieg naar de Openbare Lagere School aan het Zui-deropgaande. Een mooi centraal punt. Daar woonden Arend Metselaar en Korneliske Malda, getrouwd in 1902. De tram en het wachtlokaal boden een mooie kans op een boterharm. Hun plannen gingen verder. In 1922 kochten ze café Blomsma, op de hoek van de Riegshoogtendijk en het Hoekje. Ze deden het café in 1929 over aan hun zoon Jans, die het uitbouwde tot een zalencentrum, dat in 1958 over is gegaan in handen van de familie Mol.

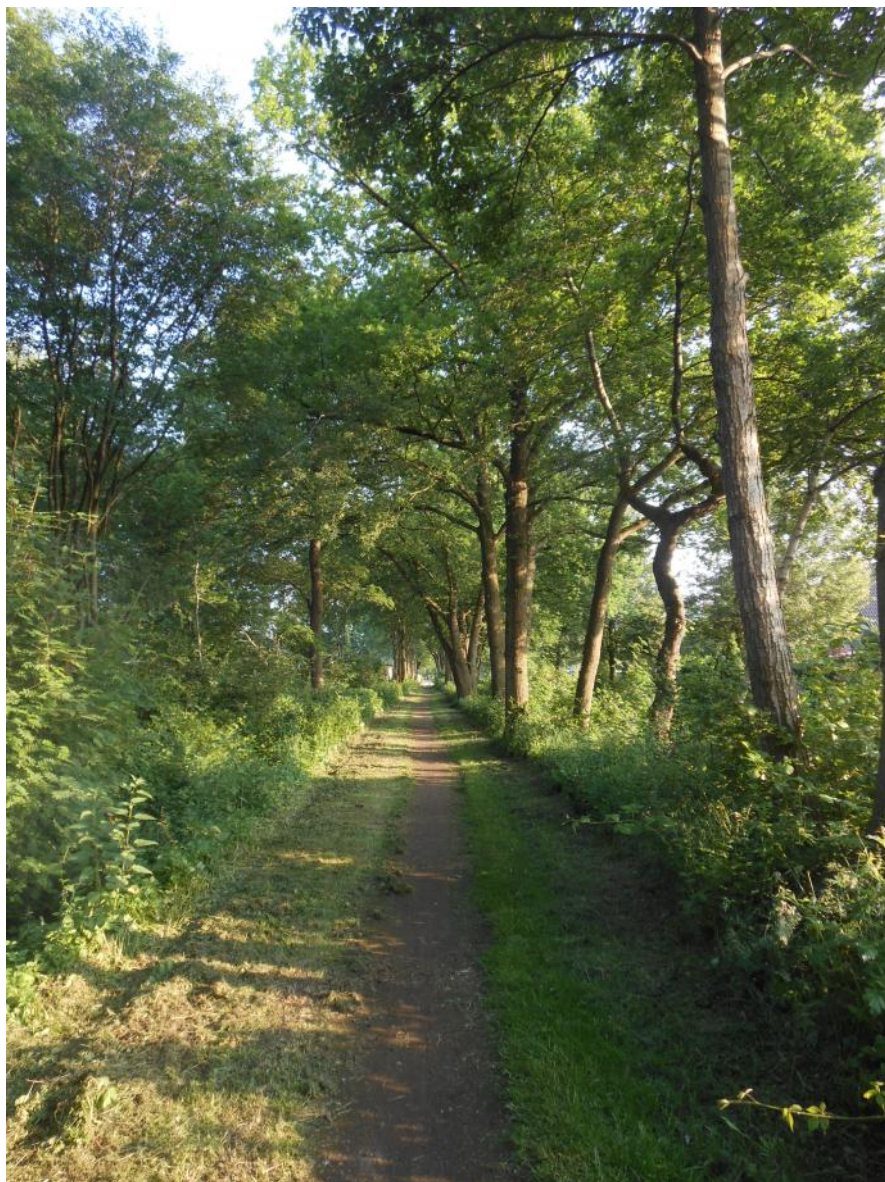


“Wachtkamer DSM”, lezen we op de gevel. Het café van Arend Metselaar aan de Riegshoogtendijk, bij het Schooldijkje.

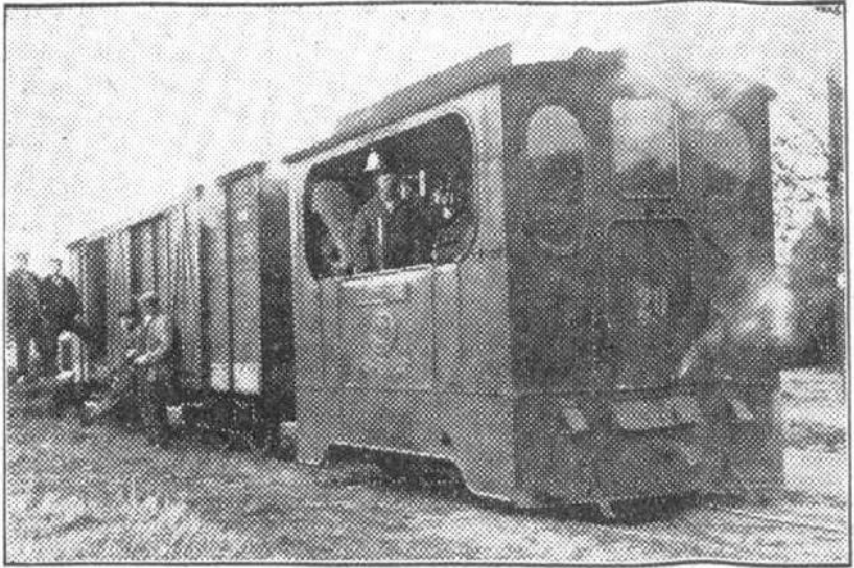
Het einde van de tram kwam in zicht, toen het busvervoer op begon te komen. De DSM heeft dat niet meer meegemaakt. Deze werd in 1936 overgenomen door de Eerste Drentsche Stoomtramweg-Maatschappij, de EDS. De EDS vroeg bij de provincie Drenthe vergunningen aan voor het uitoefenen van autobusdiensten. Op 29 november 1938 werd de aanvraag behandeld op het provinciehuis. De EDS kreeg toestemming voor diverse diensten, waaronder een rit van Hardenberg naar Hoogeveen (NS-Station), over Heemse, Lutten, Slagharen, Kerkenveld, Hollandscheveld en Noordscheschut. Dat betekende het einde van de tram in Hollandscheveld. In 1939 reed hij voor het laatst. De trambrug over het Hoekje stond ongebruikt open. Na enige tijd werd hij verwijderd. De stenen bruggehoofden op beide zijden van de vaart hebben er nog jaren gelegen. Het Tramdijkje is gebleven. Maar er is nog een herinnering aan de tram. Een tram reed op tijd. En tijd was een gegeven waar je tot die tijd ruim mee om kon gaan. Maar niet toen de tram er kwam. Daarom is in 1904 ook gewerkt aan een uurwerk in de toren van de Hervormde Kerk van het dorp. Daar zit inmiddels een vernieuwd uurwerk, maar er bleef een uurwerk.....



De tram liep ten noorden van het Hoekje schuin over het land, over de Kerkenkavel, en sloot net voor de Kerkhoflaan (nu Otto Zomerweg) aan op de Riegshoogtendijk. Op de westkant daarvan liepen de rails naar het noorden. Bij de Krakeelse Dijk ging het westwaarts, op de noordkant van die dijk. Net voor het Oude Opgaande, het eind van het Haagje, liepen de rails weer naar het zuidwesten, dan westwaarts dwars door de weilanden, gingen weer iets naar het noordwesten, om bij bovenstaande trambrug het opgaande in de Wolfsbos over te steken. Richting Haagje.



Het Tramdijkje ten zuiden van Hollandscheveld, nu een wandel- en fietsroute.



**DE LAATSTE RIT van de — met 1 Nov. opgeheven*
— stoomtram Hoogeveen—Slagharen.**

*Uit het Nieuwsblad van het Noorden van 3 november 1932.
Het was de bedoeling dat dit de laatste rit zou zijn, maar de lijn is nog enige
jaren gebruikt voor vrachtvervoer. De lijn werd in 1939 opgeheven.*