

*Sneltram Groningen - Heerenveen te Drachten, 15 augustus 1942. De locomotieven 37 en 42 met negen rijtuigen en drie wagens.*  
Foto A. D. de Pater (167.399 C)



*Deze foto is groter afgedrukt in Sluiter, J. W. "Stoppen op doorreis" (Brill, Leiden, 1971), blz. 75.*

## Met de boottram naar Lemmer

Het begint op het NS-station van Groningen. Een Maffei (serie 51-65 uit de jaren 1914-30, de fraaiste tramlocomotieven, die ons land ooit heeft gekend) met een PD en drie of vier BC's. Per NTM (Nederlandsche Tramweg Maatschappij) naar Lemmer, vervolgens per boot naar Amsterdam. Nog verder? Je kon per tram nog naar Scheveningen. Waren er mensen, die zo'n reis van 12 uur er voor over hadden? Jazeker, zeer velen zelfs! Voor f 6,50 had men een maandretour per NS Groningen - Scheveningen en het kon nog goedkoper. Per NS vakantiekaart was men slechts f 5,— kwijt voor de 3e klasse, ongeacht de afstand! Omstreeks 15 uur was men dan op de plaats van bestemming. Geldelijk voordeel was niet de drijfveer van de avontuurlijk ingestelde reiziger, die per tram en boot de tocht voor f 3,50 maakte. Het was het avontuur dat lokte, vooral de magische zeereis!

Tijdens het zomerseizoen vertrekken per dag twee boottrams uit Groningen, hetzelfde aantal komt binnen. Vertrekuren zijn omstreeks 7 en 19 uur, in aansluiting op de dag- of nachtboot. Eigenlijk is de Groningse tram nog niet de echte boottram. Die begint pas in Drachten.

Toch, al is die Groninger tram een gewone diensttram, je kunt de sfeer toch al proeven... Bagagenetten vol koffers; een uitgelaten stemming op het perron. Verder is het een rit van alledag. Plaatskaarten en rijwielkaarten al gekocht in het NS-station; de conducteur hoeft alleen maar te knippen, maar zijn dubbelte fooi loopt hij toch niet mis.

### Groningen

Groningen had ook een NTM-station, aan de zuidzijde van de lijn naar Leeuwarden gelegen. Zodra de stoomtram naar het NS-station vertrok, werd ze als een trein beschouwd en als zodanig behandeld. Op het punt waar tram- en spoorbaan in elkaar overgingen, stond een NS-seinpaal. De overweg in de Paterswoldseweg werd ook voor de tram gesloten, net zo als bij de brug over het Hoorns diep. Om het tramspoor aan het 1e perron, westzijde te bereiken, moest de tram het dubbelspoor richting Leeuwarden oversteken, over twee wissels. Het tramspoor was als kopspoor uitgevoerd, bereikbaar via een aftakend wissel, een ritje met wat bochtenwerk, maar zonder veel problemen. Terug was het gecompliceerder. Rangeren op het NS-station was er voor de NTM niet bij, dus moest de tram weer achteruit naar het tramstation, waarbij de machinist in feite nauwelijks zicht had.

De Maffei-locomotieven waren smaller dan de brede BC-rijtuigen (serie BC 79-91 uit 1920), waarvan er altijd wel één of twee in de tram aanwezig waren. Je zat hierin op tweepersoonsdwarsbanken met hoge rugleuning, gescheiden door een gangpad. Het oudere materieel, meestal met open balkons (serie BC 39-78), was van langsbanken voorzien, waarop het publiek tegenover elkaar moest plaats nemen. Het tussen de benen van de reizigers doorlopen, was in deze rijtuigen niet zo eenvoudig, vaak stond er ook nog allerlei bagage.

De brede rijtuigen deden meer "spoons" aan, maar konden niet op de oudste NTM-lijnen gebruikt worden, wegens het kleinere vrije ruimte profiel daarvan. Ze waren niet minder dan 2,90 meter breed, tegen ruim 2 meter bij het overige materieel.

Volgens voorschrift behoorde de conducteur bij het terugrijden op het achterste balkon van het laatste rijtuig te staan, hetgeen min of meer regelmatig ook gebeurde. Eenmaal op het NTM-emplacement aangekomen, liep de loc om en werden verder alle bewegingen gemaakt om de tram gereed te maken voor de richting Drachten, en daarna... weer terug naar het Hoofdstation, achteruit, via de overwegen, wissels en hoofdlijn. Na het vertrek van het tramspoor aan het 1e perron (de SHM-trams vertrokken hier in 1973 ook vandaan) weer eerst naar het tramstation. Hier lagen 4 sporen en 2 sporen naar de locomotievenloods, waar 2 locs konden staan, bijna altijd Maffei's. De rijtuigen bleven buiten staan. Twee maal per dag kwam er NS-convooi, wanneer een NS-loc volle en ledige goederenwagens haalde, die door een aparte goederen-tram waren gebracht. In de herfst reden ook bietentrams, met NTM-locomotieven die voorzien van een tweede man op de machine, over de hoofdlijn naar Leeuwarden vanaf het tramstation naar de suikerfabriek in Groningen reden.

Het NTM-stationskantoor was ruim ingericht. Het personeel bestond uit een chef en twee commiezen. Hier en in de tram werden plaatskaarten verkocht. In het zomerseizoen

*Aansluitingen op bootdiensten hebben vaak aanleiding gegeven tot trams van spectaculaire lengte; bij de NTM veelal met twee locomotieven.*

was het druk aan het loket, waar uitsluitend kaartjes voor de boottram werden verkocht en veel fietsen werden bevracht en geladen. Ook kon je kaartjes kopen bij de sigarenwinkel annex NTM-depohouder in de Kijk in 't Jatstraat. De NTM had in Groningen geen eigen besteldienst, maar liet dit verzorgen door Barend Hofman, een vriendelijk doch luidruchtig persoon. Hij reed met paard en wagen, waarbij je hem van verre al kon zien en horen aankomen, als hij wijdbeens luid zingend op zijn wagen aan kwam rijden. Voorts had het tramstation twee wachtkamers: 2e en 3e klasse! Compleet met restauratie, waar restaurateur Hollander voor de inwendige mens zorgde.

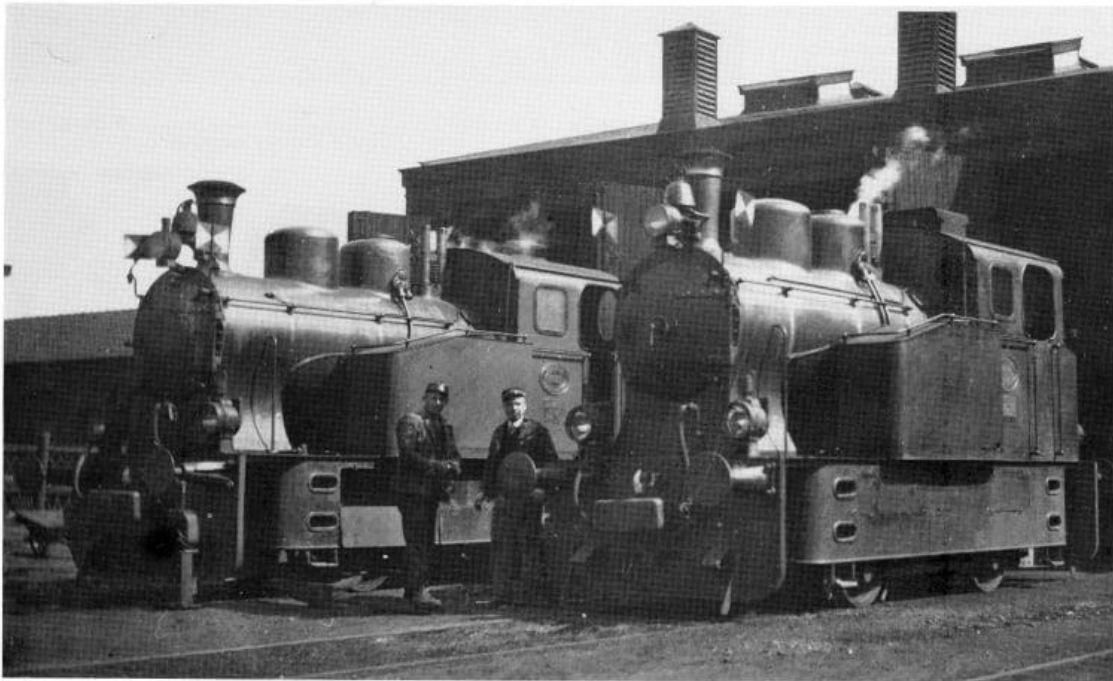
#### *Groningen - Drachten*

Na het vertrek van het tramstation zorgde NS nog éénmaal voor de NTM-tram door de overweg van de Peizerweg voor de tram te sluiten. Tussen aankomst en vertrek van de tram werden de bomen in totaal 6 maal bediend. Merkwaardigerwijs mochten de NTM-trams, die op de hoofdlijnen reden, wat heel wat keren voorkwam, geen meter spoor berijden zonder een tweede man op de machine, maar op het ingewikkelde emplacement Groningen was dit blijkbaar niet nodig.



*Foto boven:  
Een tram naar Drachten met een locomotief van de serie 51-58 staat gereed langs het perron van het Groningse hoofdstation.  
Foto H. G. Hesselink*

*Foto onder:  
De Maffei-locomotieven 51 en 61 voor het depot te Drachten; 1 mei 1935. Laatstgenoemde machine was er een van de latere levering 59-63.  
Verz. Photomatic*





De stoomtrams uit Leeuwarden (links) en Groningen ontmoeten elkaar te Folgeren, splitsing, op weg naar Drachten, 17 juni 1937.  
Foto L. J. Biezeveld

De lijn naar Drachten lag als een van de later aangelegde NTM-lijnen voor een groot deel op eigen baan met wel vrij veel kleinere overwegen, dus goed uitkijken, en onderweg luisteren. Bij het stoom afsluiten luisteren naar het exentriek, dat een ritmisch tikketkietkietkiet liet horen. Druk was het onderweg niet, alleen Roden en Leek leverden een behoorlijk aanbod aan passagiers op. Alleen de bottle neck van Leek was een aardige barrière. Eerst de lastige boog in Nietap. Leek en Nietap zijn tweelingdorpen en grenzen aan elkaar, gescheiden door een kanaal met (tram)brug erover. Het was hier een kwestie van goed bedienen van reguleator en zandstrooier, die altijd verstopt zaten als je ze nodig had. Dichtgeslagen door het opspattend vuil van de wielen. Bij het passeren van de brug hoorde je het bekende bom-bom, bom-bom van de wielen, daarna volgde de smalle rechte hoofdstraat van Leek met aan het einde een flauwe boog naar het tramstation, met als commandant een "echte" stationschef. Waarom dit zo nadrukkelijk vermeld? Roden had "maar" een agent, maar verder wel een keurige wachtkamer met kantoor, die samen de indruk wekten van een "echt" tramstationnetje. De agent liep daar toch met een rode pet op, merkwaardig genoeg met een gouden galon "stationschef eerste klasse" over de klep. De chef in het grotere Leek voerde een zilveren, die in Groningen en Drachten hadden goud. En in Roden ook goud. De verklaring hiervoor zou volgens overlevering de volgende zijn. In voorzichtige termen had de man in kwestie eens kenbaar gemaakt, dat hij zo graag een rode pet wilde hebben om aan zijn autoriteit de nodige kracht bij te zetten onder de Rodense bevolking. Hij had er best een paar flessen jenever voor over. De oplossing was niet zo moeilijk. In Drachten lagen ergens in een kast wel wat oude petten van chef Stienstra en het bleek niet zo moeilijk zo'n exemplaar te "organiseren". Een Drachtster conducteur bracht hem de trofee. Op een dag zag echter een inspecteur op dienstreis iets en dacht na vanuit zijn behaaglijke zitplaats in de 2e klasse. De volgende dag ontving onze Rodense man een brief van het hoofdkantoor.

Om een lang verhaal kort te maken: na ruggespraak mocht de agent zijn pet behouden, maar de gouden galon moest eraf. Daarvoor in de plaats moest een lederen stormband komen. Verschil moest er zijn! De stormriem kwam voor eigen rekening. Vervolgens kocht hij een blauwe schipperspet en plaatste daar de stormriem op, vervolgens verstrekte de NTM een "echte" rode pet, die hij wel moest betalen en waarbij hij ook de NTM-initialen erbij kreeg, die op de oude pet ontbraken, omdat die, uitgevoerd in brons, altijd op de nieuwe pet werden overgezet. De achtergrond van deze ingewikkelde manipulatie was, dat de man in kwestie veel goederenvervoer voor de NTM uit handen van de concurrerende bodediensten wist te halen. Dat was de NTM ook

wel wat waard. Vervoer was geld, en hij betaalde de pet tenslotte zelf. Ambtelijk zat dus alles goed.

Vanaf Leek ging het verder naar Tolbert, waar de goederentram al stond te wachten op het zijspoor en nu op naar Drachten. Naast de weg op eigen baan, geheel op eigen spoorbaan door de Marumse Heide en dan achter de bomen langs richting Drachten. In Folgeren kwam de lijn met een grote boog bij de lijn uit Veenwouden, langs de straatweg. Het wissel hier werd bediend vanaf de overzijde van de weg. De trekstang lag in een bus onder de straatstenen door. Chef Stienstra van Drachten was hier vaak persoonlijk aanwezig, ver-

gezeld van een stationsassistent. (In "Stoppen op doorreis" is duidelijk te zien, hoe de situatie in Folgeren was, op pagina 84).

Trams uit Groningen hadden officieel voorrang, omdat de tram uit een bocht kwam, terwijl de Leeuwardense tram langs de rechte straatweg reed. De dienstregeling was zo gemaakt, dat ontmoetingen hier niet plaats vonden.

Het tramstation in Drachten lag een paar honderd meter verder en de dienstregeling was zodanig opgesteld, dat op dit stukje geen tram uit de andere richting kon komen. In geval van vertraging stond chef Stienstra altijd persoonlijk bij het wissel.



Foto boven:  
Tram op de ophaalbrug te Leek; 25 juli 1939. Loc 34.  
Foto G. J. de Swart (155.963 C)

Foto onder:  
Tram voor het station Drachten; 18 augustus 1939.  
Foto A. D. de Pater (167.341 C)



*De Lemmer boot was aanvankelijk alleen een nachtdienst. In de jaren dertig en in de oorlogsjaren daarna voer de boot 's zomers ook overdag. Deze verbinding was erg populair bij vakantiegangers (voor zover zeeziekte het genoeg niet bedierf).*

*Hieronder is de zomerdienst van 1939 geplaatst. Er is een nachtdienst, een dagdienst en op het weekeinde één extra dienst.*

**Drachten - Heerenveen**

Precies op tijd arriveren wij in Drachten. Na aankomst in Drachten lopen de conducteurs langs de tram: "Drachten, passagiers voor de boottram en Gorredijk overstappen!"

En daar staat hij dan, die boottram, aan de linkerzijde van het grote eilandperron. Twee "grote" Henschels (NTM-serie 29-50 uit de jaren 1911-14) als trekkracht, in voorspan. Dat betekent, dat de machinist van de tweede locomotief van de remkraan moet afbliven. Stoom geven of afsluiten: méér niet. Het parool op beide locomotieven is: 2 vingers water in het peilglas of anders gezegd: 3 cm. De naald "tegen de rooie"; niet eroverheen. Geen "vlag in top", dat is geen gezicht en bovendien, de machinist zou zich schamen voor zijn collega's! Mooi glad vuurtje in de kachel (= vuurkist), de koffietuit en het broodtrommeltje onder handbereik. Zes of acht BC's\*) met 3 of 4 E wagens (E bij de NTM = goederenwagen).

Drachten is een tramstation dat als school-

voorbeeld kan dienen, hoe een tramstation moet zijn en kan functioneren. Chef Stienstra, een tramman pur sang, loopt bedrijvig heen en weer. Niets ontgaat hem, behalve wat hij niet wil zien. Hij beëindigt zijn wandeling langs de tramtrein en heeft gezien dat alle koppelingen strak zijn aangedraaid. De vacuümremslangen zijn aangesloten en hij geeft de conducteur van de laatste rijtuigen toestemming tot vertrek. Zijn fluïtsignaal (2 x) wordt overgenomen door de tweede en daarna door de eerste conducteur. De conducteurs hadden een mondfluitje van been, de ambtenaren een van nikkel. Verschil moet er zijn, maar de verklaring raadt U niet zo snel! Een nikkelen fluitje vriest 's winters vast aan je lippen bij strenge vorst. De conducteurs fluit hing los aan de buitenzijde

van de uniformjas, de fluit van de ambtenaar zat in zijn zak, en bleef daar warm. Vandaar . . . .

Een korte stoot op de fluit van de eerste locomotief, bestemd voor de "bijrijder", zoals de machinisten op de eerste machine hun collega noemen. De man, die op de voorste loc nog over de zijkant van zijn machine hing, alsof de hele wereld hem niets aanging, verandert als bij toverslag in een ander mens. Hij is niet meer te benaderen en zeker niet aanspreekbaar. Waarom, blijkt spoedig. Nadat de tram met veel geweld het station heeft verlaten, keert na 150 meter alles terug tot normale proporties. De snelheid zakt tot 10 km/h. Met een normale tram is dit geen punt, met zo'n lange een opgave.

Drachten wordt van noord naar zuid geheel door de NTM-lijn doorsneden, dwars door twee drukke winkelstraten en over een smalle verkeersbrug. Wij komen er vlot doorheen en na even te hebben gestopt bij het oude tramstation Drachten Zuid voor het inladen van de nodige fietsen en enkele tientallen passagiers,

\*) De NTM kende niet zoals de meeste stoomtrambedrijven 1e en 2e klasse (A en B), maar als (vroeg) dochter van een spoorwegmaatschappij, 2e en 3e klasse (B en C).

**17. AMSTERDAM - FRIESLAND - GRONINGEN - DRENTHE (VIA LEMMER).**

Naar Amsterdam			Van Amsterdam					
† Dagdienst	Nachtdienst		† Dagdienst	Dag-dienst	A	Nachtdienst B	C	
5.50	18.25	e 17.20	17.20	V. Assen	18.00	9.30	9.30	11.30
6.37	19.12	e 18.06	18.06	A. Appelscha B.V.	17.13	8.44	8.44	10.49
6.50	19.30	18.20	18.20	" Oosterwolde	17.00	*8.20	*8.20	10.30
7.02	19.51	18.32	18.32	" Donkerbroek	16.44	*8.10	*8.10	10.20
7.16	20.05	18.46	18.46	" Wijnjeterp	16.34	10.08	10.08	10.08
	18.28	a 18.28	18.28	" Dokkum	18.28	8.35	b 9.30	9.30
	19.08	19.08	16.58	" Veenwouden	17.45	7.42	b 9.05	8.00
	19.28	19.28	17.16	" Suameer	17.29	7.27	b 8.50	7.42
5.26	19.25	18.45	18.12	" Groningen	18.29	8.18	9.49	8.18
6.02	20.05	19.19	18.53	" Leek	17.47	7.33	9.11	7.33
6.25	20.30	19.37	19.17	" Marum Kr. W.	17.23	7.07	8.53	7.07
7.00	21.10	20.10	19.55	" Drachten	16.45	6.25	8.10	6.25
7.23	21.36	20.29	20.21	" Beetsterzwaag	16.21	22.26	6.04	7.42
7.32	21.45	20.36	20.30	" Lippenh.(Drh.)	16.12	22.19	5.55	7.32
7.40	21.50	20.45	20.35	" Gorredijk	16.07	22.15	5.50	7.27
8.25	22.30	21.45	21.45	" Heerenveen	15.25	21.05	5.06	6.30
7.00	20.05	20.05	20.20	" Harlingen	17.50	8.00	8.00	8.40
7.15	20.20	20.20	20.35	" Arum	17.35	7.45	7.45	10.05
7.24	20.29	20.29	20.44	" Witmarsum	17.26	7.36	7.36	9.56
7.45	20.50	20.50	21.10	" Bolsward	16.05	23.30	5.50	7.15
8.10	21.30	21.30	21.30	" Sneek	15.40	22.45	5.16	6.45
8.28	21.48	21.48	21.48	" Uitwellingerga	15.22	22.27	4.59	6.28
8.50	22.50	22.15	22.15	" Joure	15.00	20.40	4.41	5.55
9.05	23.05	22.31	22.31	" St. Nicolaasga	14.45	20.24	4.26	5.39
9.26	23.26	22.55	22.55	" Lemmer	14.24	20.00	4.05	5.15
9.30	0.00	0.00	23.30	V. A.	14.15	20.00	4.00	4.00
14.30	5.00	5.00	4.30	A. Amsterdam	V. 9.15	14.30	23.00	23.00

† Plaats van afvaart der boot te Amsterdam de Ruyterkade Steiger 5.  
 † Van Zondag op Maandag alléén nachtdienst van Lemmer naar Amsterdam.  
 \* Autobusdienst N.V. Autobedrijf „Heerenveen”. Per Autobusdienst N.V. Autobedrijf Heerenveen, van Heerenveen tot Oosterwolde. † Op 26, 27, 30 en 31 Mei en van 7 Juli t.m. 12 September, doch NIET op Zondagen. a Op Feestdagen 18.25. b. Op Feestdagen resp. 10.42, 11.00, 11.20. c. Zaterdag 17.35 resp. 18.26. † Van 7 Juli t.m. 12 September doch NIET op Zondagen. Nachtdienst A: van AMSTERDAM op 25, 26, 29 en 30 Mei en van 6 Juli t.m. 11 September. Nachtdienst B: van AMSTERDAM op de andere dagen. Nachtdienst C: van AMSTERDAM op ZATERDAGAVOND.



Tram naar Oosterwolde (met locomotief 9) te Gorredijk, in aansluiting op de tram Heerenveen - Drachten (die op de achtergrond staat); 1941.  
Foto G. J. de Swart (155.982 C)

gaat het op naar Beetsterzwaag. De tram rijdt nu op eigen baan achter de bomen langs de straatweg. Eigen baan? Nou ja, rakelings langs de bomen. Als je hoofd een paar centimeter uit de loc steekt, ben je minstens je neus kwijt! Ontelbare paden en onbewaakte zijwegen. Vierkante machines zijn geen toppunt van uitzicht. De standplaats van de machinist is naast de ketel, dus met je rug naar de ketel heb je een prachtig uitzicht over de landerijen. Wat heeft hij eraan? Hij wordt geacht voor zich uit te kijken, en wat vóór hem gebeurt, neemt hij ruimschoots op tijd waar, maar wat aan de blinde kant geschiedt, ziet hij niet. Aangezien de stoomtram nog wel eens de gewoonte heeft om pardoos van de ene kant van de weg naar de andere te zwaaien, heeft al menig automobilist de schrik van zijn leven gekregen. Soms zijn laatste schrik . . . . . Bovendien, als de loc omkiepert (en dat gebeurt soms wel eens . . . .) maakt de machinist niet veel kans het er levend af te brengen. Voorzichtigheid is dus geboden bij elke kruising.

De boog bij Ollterterp levert geen problemen op; hij ligt ruim en goed. Beetsterzwaag is in zicht. De meester werpt een vluchtige blik op het peilglas. Hij heeft inmiddels wat briketten geklopt. Na Beetsterzwaag zal hij ze wel in het vuur gooien. Met een flinke vaart razen we door het dorp, langs huizen en hotels, door de dorpsstraat.

De trambaan blijft de straatweg volgen, soms in de berm, waarbij de klinkers tegen de ene spoorstaaf liggen, soms achter de bomenrij. Langezwaag stomen wij door langs het tramcafé. Moeders houden hun kinderen angstvallig vast. Ieder doet eerbiedig een stap opzij. Met veel gefluit komt de tram er door. Gezien de verkeersomstandigheden is de snelheid eigenlijk veel te hoog. De meester kijkt gespannen uit, een hand aan de lat, de andere aan de remkraan. In feite een zinloos gebaar. Met deze snelheid en zo'n lange tram hebben wij minstens 40 tot 60 meter remweg. De tweede machinist is nu de fluitist!

Moeilijkheid is, dat even na Beetsterzwaag een scherpe boog naar links ligt die, omdat hij de rijweg kruist, vrij vlak ligt zonder verkanting. Met gepaste snelheid en afgesloten reguleur draaien wij de boog in, waarbij het tramgewicht ons nog wel even opdrukt. Op het juiste moment, een kwestie van aanvoelen, trekken beide machinisten de reguleur open.

Even later: stoppen voor het café, annex tramstation. Passagiers opnemen, fietsen laden. Klaar? Op de machine nog niet. Bij het openen van de vuurdeur ontdekt de machinist wat slakvorming. Vlug losmaken en de koek er uit. Heet werk op een hete zomerdag! Vuurkist weer bijvullen en een keurig vuur opbouwen. Water trekken en klaar! Karren maar. Richting Driehoek - Gorredijk. Als alles goed is, staat de tram uit Oosterwolde al te wachten met passagiers uit Assen, Steenwijk, enz. Maar zo ver is het nog niet. Bij de



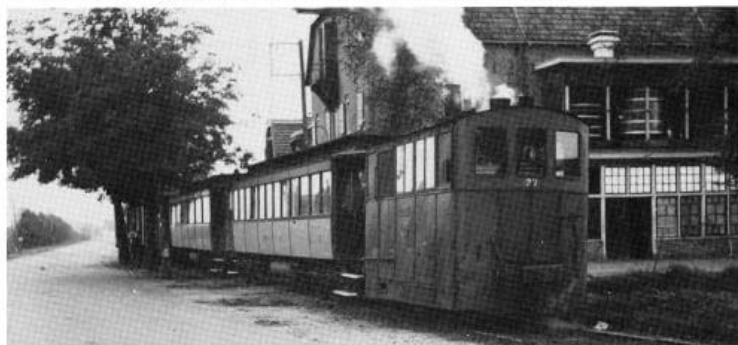
Foto boven:  
Sneltram met locomotief 37 te Beetsterzwaag; 11 mei 1942.  
Foto B. Boomsma (189.637 C)

Foto onder:  
Tram naar Drachten met locomotief 48 te Gorredijk; 1941.  
Foto H. G. Hesselink



Foto onder:  
De boottram naar Lemmer met locomotief 37 tussen Drachten en Heerenveen, op het raccordement

boterfabriek te Nieuwe Vaart wachtend op een kruisende tram; 1940.  
Foto G. J. de Swart (155.969 C)





Onderweg van Drachten naar Lemmer wordt de tram door het telkens bijplaatsen van rijtuigen en wagens, steeds langer.



Driehoek ligt nog zo'n scherpe boog, in feite nog erger dan die van Beetsterzwaag. De meester van de tweede loc gebaart met zijn tien vingers dat hij nog 10 atm. druk heeft. Wat hem betreft: geen vuiltje aan de lucht! De naam "De Driehoek" zegt het al: hier liggen twee 90° bogen met een rechte derde poot, een constructie die deze halte zijn naam heeft gegeven. Hier takt de lijn richting Oosterwolde af. Na enkele honderden meters maakt de straatweg weer een haakse bocht. De trambaan steekt een stukje af en maakt de bocht wat ruimer om vervolgens de straat weer over te steken.

Na deze barricade rollen wij door, richting Gorredijk, waar de chef al op ons staat te wachten. "Jullie krijgen er BC's bij en 2 E's, hetgeen voorts nog schriftelijk wordt bevestigd. De Oosterwoldse tram heeft dit presentje voor ons meegebracht. Hij weet al te vertellen dat er in Heerenveen nog twee rijtuigen bijkomen en in Joure nog een. (Het blijken er later drie te zijn.) Met 9 rijtuigen en 6 E-wagens moeten wij nu eerst Gorredijk uit zien te komen. Op zich zelf niet zo'n kunst, ware het niet dat even buiten het station een soort S-bocht ligt, nog daterend uit de oertijd van de NTM. De moeilijkheid is dat er, gezien de

korte afstand vanaf het station, geen gelegenheid is om met het inmiddels tot 150 ton aangegroeide treingewicht een aanloop te nemen. De beide locomotieven zijn goedwillend, maar zij moeten, net als "echte" paarden, de hand van de meester voelen. Na het zware trekken door de boog voel je het ineens: we zijn er door. Nu ligt Gorredijk zelf nog voor ons. Een herhaling van Drachten: winkelstraat, brug, winkelstraat. Maar nog smaller en drukker. Stoppen, passagiers, fietsen.

Op naar Heerenveen, maar eerst komt nog de barrière van De Knijpe. Een smalle dorpsstraat, afgezet met bomen. Daarachter een kanaal. De baan ligt in de dorpsstraat, die amper 5 meter breed is. Alles moet opzij: de stoomtram komt er aan. Onwillekeurig overvalt ons een gevoel van bewondering voor de stoere eenvoudige Fries, die de machine bedient. Met recht is hij "meester" in de bediening van zijn stoompaard.

De straatweg blijft smal, in feite is het hier een soort van kade langs de vaart, waar de trambaan meer in dan naast ligt. Wij naderen Heerenveen, het Friese Haagje en het wordt drukker op de weg. Voortdurend klinkt de stoomfluit en het matige spoor hier maakt dat wij, achterom kijkend de lange rijtuigen, ieder

*Sneltram met locomotief 44 uit Lemmer te Heerenveen; 24 mei 1944.  
Foto J. A. Bonthuis (129.613 A)*

met hun eigen ritme, zien zwaaien van links naar rechts.

En zo rollen wij Heerenveen binnen, over de trambrug met daverende slagen van de wielen op de brugopening, en met een grote boog, parallel aan de spoorlijn naar de voorkant van het NS-station. En zo hoort het ook: een echte stoomtram stopt vóór het station en niet er in!

#### Heerenveen - Lemmer

Water nemen, bijsmeren, vuur schoonmaken. De voorraad briketten is bijna gecalveerd. Bij het vertrek uit Heerenveen hebben wij acht assen méér: 170 ton! Met een scherpe boog naderen wij de spoorbaan met de overweg van de straatweg naar Joure: zwaar slaan de wielen op de spoorkruising. Hier staan een paar van de schaarse NTM-seinen langs de baan. In de berm van de straatweg rijden wij naar Joure, niet dan nadat eerst nog twee scherpe bogen, kort na elkaar met gesloten reguleur zijn genomen. De techniek van het

*Tenslotte komen we met een tram van 70 assen Lemmer binnen!*

rijden wordt gaandeweg duidelijk: het tramgewicht drukt de tram eerst door de boog en halverwege gaat de lat weer open en trekken de machines hun lange sleep piepend de boog door. Joure: een boog tussen de huizen door, de straatweg over, flink fluiten en achter de huizenrij om volgt nu het moderne tramstation met zijn eilandperron, waar de tram uit Harlingen – Bolsward – Sneek al aan de andere kant staat te wachten.

Wij nemen 14 assen over, t.w. één C, twee BC's en een E. De Henschel uit Sneek duwt ze "achterover" tegen ons op. Wij tellen nu 14 rijtuigen en 7 E-wagens! Tensamen zo'n 250 ton, passagiers en vracht inclusief. Treinlengte meer dan 200 meter, en 250 reizigers, in opperbste stemming. De conducteurs niet minder! "Pot voor meneer, dank U beleefd!" Zij vormen tesamen met de machinist(en) een hechte ploeg, die elkaar van haver tot gort

kennen. Een anecdotte: terwijl zijn conducteur even staat te plassen achter het tramcafé, verplaatst de machinist zijn tram geruisloos tot voorbij de volgende bocht. De geschrokken conducteur grijpt een fiets en spurt weg, om een later voorbij de bocht . . . . .

Ontelbare verhalen gaan de ronde bij de tram. Van de handelsreiziger, wiens monster-trommeltje met drop wordt leeggegeten door zijn collega's, terwijl hij even wordt afgeleid



*Twee foto's van de boottram naar Groningen in 1941, bestaande uit de locomotieven 46 en 49 met 12 rijtuigen en 6 bagagewagens.*

*Foto boven:  
De boottram te Joure, tramstation.  
Foto G. J. de Swart (155.998 C)*

*Foto onder:  
De boottram, gereedstaande te Lemmer.  
Foto G. J. de Swart (155.997 C)*



en welk trommeltje, met assistentie van de conducteur, wordt opgevuld met kiezels uit de trambaan . . . . De mededeling van de directie in de rijtuigen: "Het is aan het publiek verboden het personeel sterke drank aan te bieden. Het kan hun de betrekking kosten." Zij komen er toch wel aan: een vat jenever in de E. Een fretboortje. Twee kleine gaatjes. Twee luciferstokjes er in met wat modder van de vloer. Een litertje minder in het vat; niets te zien! Kortom, er wordt heel wat gelachen bij de tram, als is het werk zwaar en de beloning mager . . . .

Vertrek uit Joure, de vrije baan richting Lemmer door de weilanden. Zijwind: de kar vreet als een jonge spreek en zuipt als een verslaafde. De manometer en het peilglas maar in de gaten houden. De meester hoeft nu niet meer al zijn aandacht op de weg te richten en hij slaat nog wat briketten stuk. Scharsterbrug: trambrug, station en wegwakking: met luid gefluit steken wij de overweg over, en blaffen wij de weilanden weer in. De trambaan ligt hier geheel vrij en we kunnen de sokken er in zetten. De brugseinpaal van Sint Nicolaasga staat gelukkig op veilig. De diensttram staat op het zijspoor om ons in volle vaart te laten passeren. Op topsnelheid denderen wij het station door, op weg naar Follega, aan de straatweg Sneek – Lemmer gelegen. Kaarsrecht moeten wij daar de straatweg oversteken met 45 km/h. Een overweg? Twee schrikkekes. De brugwachter staat te zwaaien met twee rode vlaggen ter waarschuwing van het wegverkeer. Een belevenis is deze passage, de lat wijd open. Lemmer ligt voor ons, nog een lange boog en dan het laatste rechte stuk naar het einddoel: het tramstation Lemmer. Stoom afsluiten, uitrollen, nog wat stoom bij. Nu de lat dicht en licht bijremmen, bijna stil en dan lossen.

Na aankomst spoeden de passagiers zich naar de gereedliggende boot, vriendelijk groetend naar conducteurs, die scheef lopen van de footjes, sigaren en sigaretten. En die twee kerels daar vóórop? Daar denkt niemand aan, en toch: zij hebben het gemaakt. Zij leveren strijd met het vuur in de kist, met soms onwillige machines, met lekke vlampijpen en losse wielbanden. Bij de tramwegmaatschappijen staan zij alleen op de machine, ook bij de NTM. Wij hebben nu ruim 100 km per stoomtram afgelegd. Reist U door naar Scheveningen? Onderweg op zee wordt U nog getraceerd op een pas gevangen schol. Een kwartje! Midden op zee, in mandenvol naar boven gehesen door de hofmeester en zijn staf, rechtstreeks van de Urker kotter. Kersvers . . . .

En de tram? Die gaat weer terug met retourpassagiers uit Amsterdam. Onder de zegen van "Deus ex machina", naar wij hopen.

J. R. van Bergen  
(bewerking: F. v.d. Gragt)

---