

Inhalt / Contents

Vorwort / Preface	5
1. Geldersche Stoomtramweg-MaatschappijGSiM	7
2. Gendringsche Tramweg-MaatschappijGenTM	57
3. Geldersch-Overijsselsche Stoomtramweg-MaatschappijGOSM	63
4. Gorsselsche Paardentramweg-MaatschappijGPM	80
5. Zutphensche Paardentramweg-MaatschappijZpTM	81
6. Tramweg-Maatschappij 'De Graafschap'TMDG	83
7. Tramweg-Maatschappij Zutphen-EmmerikZE	91
8. Die Erweiterung der ZE-Strecke von Zutphen nach Deventer The extension of the ZE-line from Zutphen to Deventer	107
9. Stoomtramweg-Maatschappij Lichtenvoorde-GroenloLG Groenlose TramGrT	113
10. Geldersch-Westfaalsche Stoomtramweg-MaatschappijGWSM	117
11. Betuwsche Stoomtramweg-MaatschappijBSM	145
12. Arnhemsche Tramweg-MaatschappijATM Gemeente Electriche Tram ArnhemGETA	151
13. Twentsche Electriche Tramweg-MaatschappijTET	157
14. Andere Kleinbahnen an den Randgebieten der GTW / Other tramway companies on the boundaries of the GTW	163
15. Normalspurige Eisenbahnen / Normal gauge railroads	167
16. Ir. H.W. Sebbelee	175
17. Porträts und Zeichnungen / Pictures and drawings	178
18. Ein dichtes Gleisnetz ... und das Ende der GTW-Kleinbahnen A dense network ... and the end of the GTW-tramways	225
Quellenverzeichnis / Acknowledgements	262
Die GTW in Farbe / The GTW in full colour	263

*Titelseite: Oben: Eine Gütertram aus Doesburg trifft am Keppelscheweg in Doetinchem ein, am 11. Juli 1957.
Unten: Das 'Waterpoort' (Wassertor) in Doetinchem, wo Lok 602 mit einer Gütertram nach Emmerich gerade die Zugbrücke über die Alte Issel passiert, am 14. November 1936.*

*Front page: Above: A goods tram arriving from Doesburg. Doetinchem, Keppelscheweg, July 11, 1957. Ton Vooegel. Den Haag - NL
Below: The 'Waterpoort' in Doetinchem: loco 602 'Steenderen' is just passing the river Old Yssel with a goods tram to Emmerich, November 14, 1936. Hans Hendriksen / Transit Oost*

*Seite 1: Bredevoort im Frühjahr 1953. Lok 607 'Vrijland' fährt mit einer Gütertram nach Aalten im Kleinbahnhof ein.
Page 1: Bredevoort, spring 1953. Loco 607 with a goods tram to Aalten arrives at the tramstation. Oud-bredevoort.nl*

*Seite 2: Drempt, Lok 13 'Silvolde' mit der Museumtram von Doesburg nach Doetinchem, am 29. August 1957.
Page 2: Drempt, Loco 13 'Silvolde' with the museumtram from Doesburg to Doetinchem, August 29, 1957. J.C. de Jongh*



Oben: Ein Panoramabild vom Doetincher Kleinbahngelände am 22. Juni 1941, von links nach rechts Lok 406 'Gelderland', Lok 602 'Steenderen', Lok 23 'G.H. van Hengel' und Lok 401 'Lichtenvoorde'.

Above: An overview of the Doetinchem tram depot on June 22, 1941. From left to right we see the loco's 406 'Gelderland', 602 'Steenderen', 23 G.H. van Hengel' and 401 'Lichtenvoorde.' NVBS

Mitte: Links sehen wir Lok 406 'Gelderland', abfahrtbereit mit einer Gütertram. Die Lok 602 'Steenderen' und (wahrscheinlich) 23 'G.H. van Hengel' stehen in der Sonne am Kleinbahnhof in Doetinchem, am 22. Juni 1941.



Middle: On June 22, 1941 loco 406 'Gelderland' is ready for departure with a goods tram. Also loco's 602 'Steenderen' and (probably) 23 'G.H. van Hengel' are getting a suntan in Doetinchem depot.

NVBS

Unten: Loks 4 'Dremp't' ist gerade in Doetinchem eingetroffen, am 26. August 1941.

Below: Loco 4 'Dremp't' just arrived in Doetinchem on August 26, 1941. NVBS



Im Zweiten Weltkrieg kamen die Dampftrams wieder in Dienst. Da zu dieser Zeit schon mehrere Tramloks verschrottet waren, wurden teilweise Werkloks eingesetzt. Da diese keine durchgehenden Bremsen besaßen, wurde die Geschwindigkeit niedrig gehalten.

Oben: Eine dieser Trams steht abfahrtbereit am Kleinbahnhof in Deventer. NVBS

Mitte: Zutphen, 8. August 1940. Lok 609 'Baak' und Lok 403 'Terborg' nach Deventer.

Transit Oost



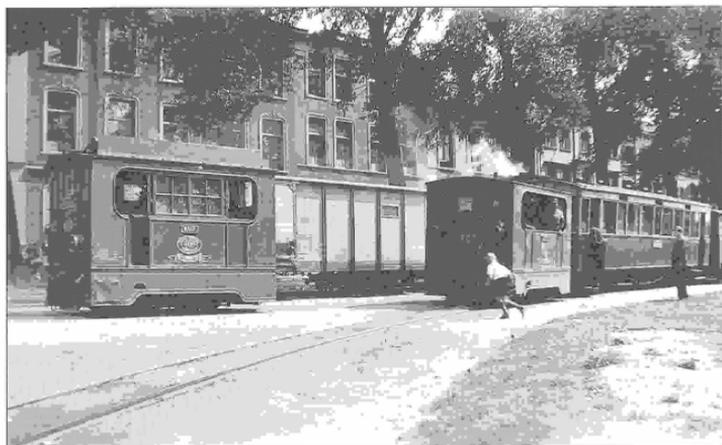
During World War II steamtrams were back in service. Many of the original engines however had already been demolished, therefore also shunting engines were hauling passenger trams. Since they had no through-going brakes travelling speed was very low.

On the picture above one of these trams is seen in Deventer tram station. NVBS

Middle: Zutphen, August 8, 1940.

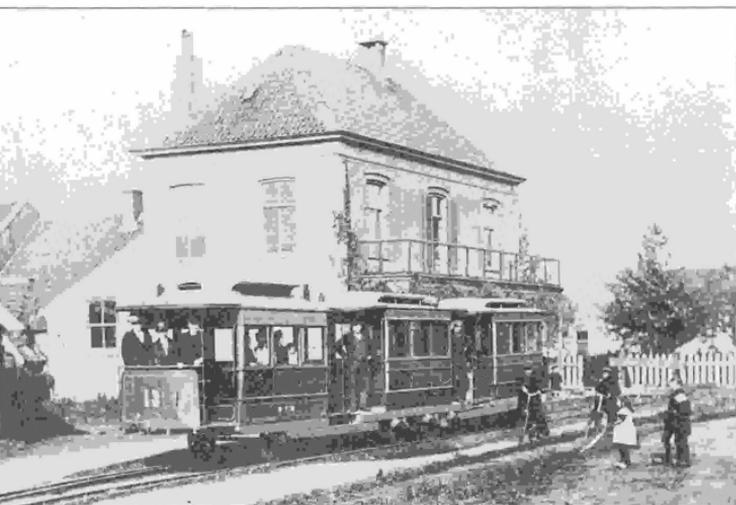
Loco 609 'Baak' and loco 403 'Terborg' on its way to Deventer.

Transit Oost



Unten: Zutphen, Lok 608 'Zeddarn' an der IJsselkade.

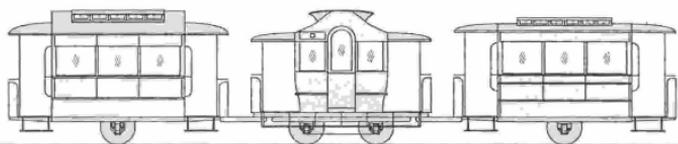
Below: Zutphen, loco 608 'Zeddarn' at the IJsselkade. NVBS



Der Triebwagenzug der GrT. Der Motor befand sich im mittleren Fahrzeug. Hier verrichtete auch der Triebwagenführer seinen Dienst. Wegen mangelhafter Aussicht wurde später der Aufbau des mittleren Wagens um 90° gedreht.

The railcar-unit of GrT. Above the initial design. The railway-inspection had justified objections against it, because the engine-driver, who had his position in the middle coach, had hardly any view on the road. The lower picture shows the solution: the coach-work was simply turned by 90°.

Archiv / archive Gerhard Eppingbroek / Zeichnung / drawing A. Dijkers / NVBS



übergeben. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verhinderte das; die GrT entschloss sich daraufhin, die Strecke selbst zu betreiben. In den Jahren 1915-1922 war es die kleinste Kleinbahngesellschaft der Gegend. Es gab drei Arbeitnehmer: einen Lokführer, einen Schaffner und einen Schlosser / Bahnarbeiter. Alles musste möglichst kostengünstig sein: ein alter Pferdebahnwagen wurde zu einem Triebwagen umgebaut.

Im ersten Weltkrieg gab es hier einen Benzin-Triebwagen, der auch auf das Gas der Städtischen Gaswerke Groenlo umgeschaltet werden konnte. Nach sieben Jahren übernahm der Busunternehmer H.W. Kaak mit einem Ford T-Autobus den Verkehr. Die Buslinie ging später an die GWSM und damit schließlich an die GTW (Abschnitt 18).

<<

Six old horsetram-coaches were bought of which some were motorized. A railcar-unit was formed by three coaches, the motorized one being placed in the middle. Another coach was motorized to run as a single railcar. When in World War I petrol went scarce the single railcar was adapted to run on gas.

Later, when also gas was hard to get, horse-traction was used with the remaining, still original coaches. After the war the chassis of a German ex-army railcar could be obtained.

With the coachwork of one of the horsetram-coaches a 'real' railcar was put into service. In 1920 all shares of the GrT were

taken over by Mr H.W. Kaak from Groenlo who continued exploitation under the old name. In 1922 the tram was replaced by a bus and the track was removed. In 1937 the GrT was incorporated in the GWSM.

By 1922, the proprietor, Mr. H.W. Kaak had obtained a Ford Model T motor-bus and his bus service joined the GWSM (Geldersch-Westfaalsche Stoomtramweg Maatschappij), which finally became part of the GTW (see chapter 18).

<<



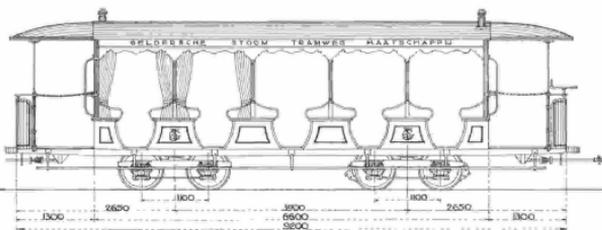
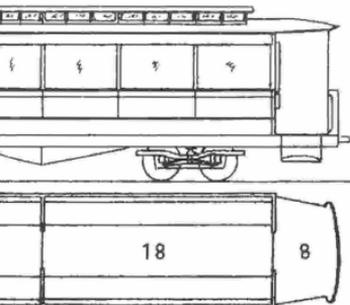
Eine der ersten Loks der GStM (Hohenzollern, 1881).

One of the first GStM-locos, built by Hohenzollern 1881.

NVBS / M. v.d. Most

Lok 6 'Dieren' in Doetinchem. Normalerweise bediente ein Mann die Lok. Ist der zweite Mann nur für das Bild da?

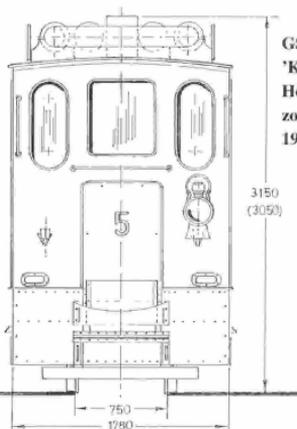
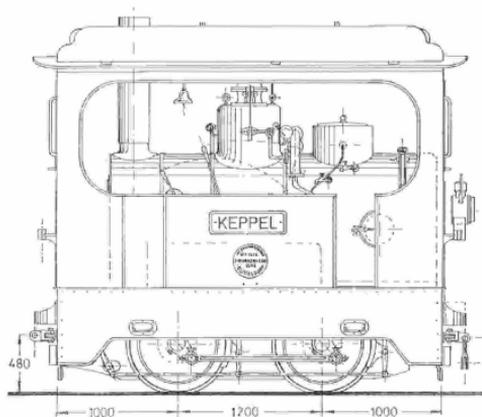
Loco 6 'Dieren' in Doetinchem. Normally the engines had one-man operation. Is the second one only there for the picture? NVBS



GStM serie 11-15, Beijnes,, Haarlem, 1887-'95. NVM / J.J.B. Vellekoop

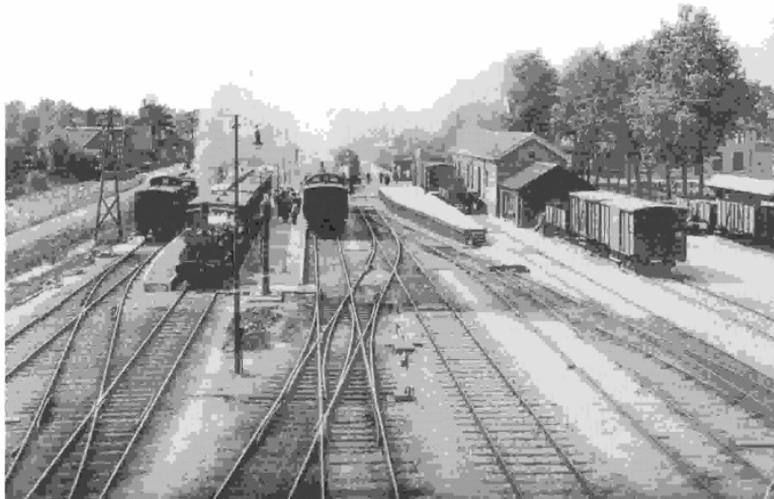
GStM AB 5, Herbrand, Köln, 1882. NVBS

1:87



GStM 5
'Keppel',
Hohenzollern,
1903. NVM

1:43,5



Knotenpunkt der östlichen Lokalbahnen: reger Betrieb am Bahnhof Neede um 1930. Von links nach rechts: die Rückseite des Zuges Winterswijk – Hellendoorn, abfahrtbereit der Zug Doetinchem – Oldenzaal, der letzte Wagen des Gegenzuges Oldenzaal – Doetinchem und im Hintergrund nähert sich der Zug Hellendoorn – Winterswijk.

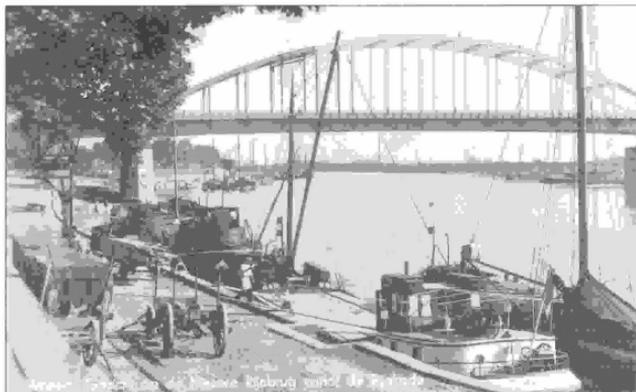
Neede was an important junction of railroads. In this picture, taken around 1930, we see from left to right a train from Winterswijk to Hellendoorn, loco 7733 with a train from Doetinchem to Oldenzaal, a train from Oldenzaal to Doetinchem and in the background a train from Hellendoorn to Winterswijk. SRP

Übersicht der Lokal- und Kleinbahngesellschaften in den östlichen Niederlanden, 1881-1920 View of local- and tramway companies in the eastern Netherlands, 1881-1920

Ürsprüngliche Gesellschaft Original company	Abkürzung Abbreviation	Spurweite Gauge	Eröffnung-Stillegung Opened-closed	Länge (km) Length (km)	Verkehrsübernahme von Traffic taken over by
Geldersche Stoomtramweg-Maatschappij (1928: Geldersche Tramweg-Maatschappij)	GStM GTM	750 mm	1881-1957	56	1934 GTW
Stoomtramweg-Maatschappij Lichtenvoorde-Groenlo	LG	1435 mm	1883-1911	4	1915-1922 GrT
Groenlo'sche Tram	GrT	1435 mm	1915-1922	(4) ^a	1922 Kaak (GWSM / GTM)
Geldersch-Overijsselse Stoomtram-Maatschappij	GOSM	1067 mm	1885-1945	35	1931 GTM
Zutphensche Tramweg-Maatschappij (siehe / see TMDG)	ZpTM	750 mm	1889-1901	(4) ^a	1901 TMDG
Gorssel'sche Paardentramweg-Maatschappij	GPM	750 mm	1889-1919	(3) ^a	1922 ZEGO
Gendring'sche Tramweg-Maatschappij	GenTM	750 mm	1890-1901	(8) ^a	1901 GStM
Tramweg-Maatschappij 'De Graafschap'	TMDG	750 mm	1901-1939	19	1939 GTW
Tramweg-Maatschappij Zutphen-Enmerik	ZE	750 mm	1902-1952	57	1934 GTW
Betuwsche Stoomtramweg-Maatschappij	BSM	1067 mm	1908-1935	57	1932 GTM
Geldersch-Westfaalsche Stoomtram-Maatschappij	GWSM	750 mm	1908-1953	52	1917 GTM
Länge Kleinbahnnetz des GTW-Kombinats / Length of tramways of the GTW-combination (km)				280	
* Kilometer in Klammern betreffen schon vorhandene Strecken bei Vorgängerbahnen / * Distances in brackets indicate already existing lines by preceding companies					
Geldersch-Overijsselse Lokalspoorweg-Maatschappij	GOLS	1435 mm	1884-1928	131	1936/37 NS / GTM
Lokalspoorwegmaatschappij Enschedé-Oldenzaal	EO	1435 mm	1890-1934	10,3	1934 NS / TET
Ahaas-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft	AEE	1435 mm	1903-1939	23,5	1931 Bentheimer Eisenbahn
Spoorweg-Maatschappij Dinxperlo-Varsseveld	DV	1435 mm	1904-1935	10	1935 NS
Locaalspoorweg-Maatschappij Neede-Hellendoorn	NH	1435 mm	1910-1935	36,9	1935 NS / Ten Duis
Länge der normalspurigen Lokalbahnen / Length of normal gauge local railroads GOLS, EO, AEE, DV, NH				211,7	
Nederlandsch-Westfaalsche Stoomtram-Maatschappij	NWSM	1435 mm	1903-1934	24,3	1934 NS / ONOG
De Twentsche Electricische Tramweg-Maatschappij	TET	1000 mm	1908-1933	7,5	1933 TET
Länge der Kleinbahnen in Twente / Length of the tramways in Twente (NWSM, TET)				31,8	
Länge der Lokalbahn- und Kleinbahnen in den Regionen Achterhoek, Over-Betuwe und Twente (km) Length of local railroads and tramways in the regions Achterhoek, Over-Betuwe and Twente (km)				523,5	

Oben: Im Jahre 1926 verlängerte die GTM ihre Strecke von Velp nach Arnhem. Für den Güterverkehr wurde die Strecke durch das Industriegebiet zum Rheinhafen verlegt. Dieses Bild zeigt im Jahre 1935 die gerade fertiggestellte Brücke über den Rhein.

Postkartendruck



Above: In 1926, the GSM line was extended from Velp to Arnhem. Goods trams could reach the quay of the River Rhine through the industrial area. On this picture from 1935 the brandnew roadbridge over the River Rhine can be seen. Picture postcard

Mitte: Obwohl die Strecke nach Velp schon 1939 abgerissen war, standen noch am 2. August 1942 lange Reihen Güterwagen an der Westervoortshedijk in Arnhem. Die GTW besaß hier auch eigene Lagerhallen.

Middle: Although the tramline to Velp was already teared up since 1939, long queues of goods vans and trucks are seen on August 2, 1942 in front of the company-owned warehouses at the Westervoortshedijk in Arnhem.

NVBS



Linke Seite, unten: Die Gemeinde Arnhem wollte keine Dampftrams im Stadtzentrum. Daher: Neu und die Zukunft, von nun an reisen wir mit dem Triebwagen nach Arnhem! Triebwagen 105 (Deutsche Werke Kiel, 1926) steht in Arnhem 1926 als Schnellbahn nach Doetinchem. Das Fahrzeug dahinter ist nicht neu, es fuhr früher hinter einer Dampflok.

In 1930 schaffte die GTM das Dampfloktrajekt für den Personenverkehr ab. Die Triebwagen genügten völlig und taten zehn Jahre lang ihren Dienst; Mitte der dreißiger Jahre wurden sie ausgemustert. Ein kleiner Junge und ein älterer Herr warten hier voll Spannung auf die Abreise.

Left page, below: The Arnhem city council did not allow steam trams in the city centre. Here railcar No 105 is seen in Arnhem waiting for departure in direction Dieren. The trailer is a former steam tram coach. These railcars satisfied very well in service and could easily haul three coaches with speeds up to 45 km/h or more when delays had to be countered. Steam traction for passenger trams ended by 1930, the railcars were replaced by buses in the mid thirties. NVBS

Unten: Im Arnheimer Rheinhafen besaß die Geldersche Tram einen eigenen Kran.

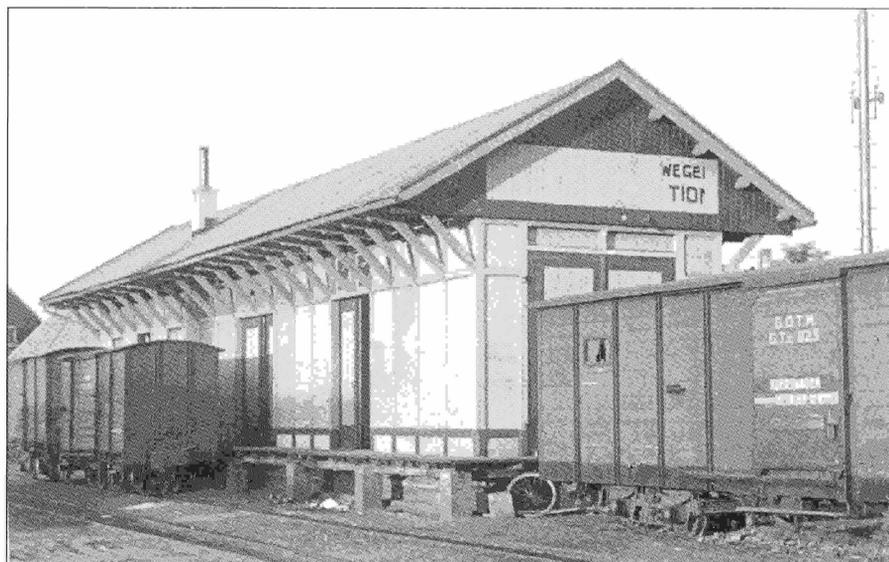
Below: On this quay the tram company had its own loading facilities, with a tower crane. Archiv / archive Ger Kwerreveld





Oben: Ein Blick auf den Kai an der Issel in Zutphen. Im Hintergrund sieht man die Eisenbahnbrücke der Strecken nach Apeldoorn – Amsterdam und nach Arnheim – Nimwegen. Rechts ist eine Kleinbahnlok mit Güterwagen zu sehen.

Above: The Handelskade in Zutphen. In the background we see the railroad bridge of the mainline to Arnhem and the secondary line to Apeldoorn. On the right a goods tram being loaded or unloaded. NVBS



Mitte: Der Van Gend & Loos-Schuppen in Zutphen am 20. August 1947. Rechts steht ein vierachsiger, auf 750 mm umgespurter Wagen der GOTM (Deventer – Borculo), hier im Einsatz als 'Kurswagen'.

Middle: The goods shed of Van Gend & Loos in Zutphen on August 20, 1947. A four-axled regauged GOSM (now GOTM) car here in service as 'routecar'. Transit Oost

Unten: Offenbar ist etwas schief gelaufen. Fünf Personen schieben einen Güterwagen und ZE-Lok 16 (GTW 616) 'Montferland' ist entgleist. Zutphen, am 30. März 1934.

Below: Zutphen, March 30, 1934. Obviously something went wrong. Five men are pushing a goods van and loco 616 'Montferland' seems to be derailed. NVBS

