



Tram motorwagen 1 anno 2015

Geschiedenis van de elektrische motorwagens van de T.E.T. gedurende 1908 - 1933

Inleiding.

De NV Twentsche Electriche Tramweg Maatschappij of TET werd op 2 februari 1904 in Enschede opgericht, met als doel tramwegen tussen Enschede en Almelo en Gronau (D) aan te leggen en te exploiteren. Later exploiteerde de maatschappij tot 1997 busdiensten in Twente in Overijssel.

Van de plannen naar Almelo en Gronau kwam weinig terecht. Uiteindelijk werd alleen de elektrische tramlijn Enschede – Glanerbrug aangelegd. Deze lijn had een spoorwijdte van 1 meter (meterspoor), was 7,5 kilometer lang en werd op 4 juli 1908 geopend. Het wagenpark was beperkt. Er werden zeven trammotorwagens in dienst gesteld, die gebouwd waren door Pennock in Den Haag. Een jaar later volgden nog twee motorwagens van Allan Rotterdam. Als bijwagens fungeerden vijf rijtuigen, afkomstig van de Haagse paardentram. Twee bijwagens werden in 1915 nieuw geleverd door Nordwaggon te Bremen. Naast het reizigersvervoer was er ook beperkt goederenvervoer. Daarvoor had Pennock in 1908 twee goederenwagens geleverd. Zij konden achter de personentrams worden gekoppeld.

De tramlijn kende aan aantal kruissporen waar de trams elkaar konden passeren. Deze wissels waren gelegen op het Stationsplein (bij het oude Staatsspoorstation Enschede) en in de Marthalaan. Het tracé Station/Volkspark tot en met de Marthalaan behoorde tot de stadsdienst en werd om de tien minuten bediend. De dienst naar Glanerbrug was een

Dossier Motorwagen tram De Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij T.E.T.

halfuur dienst. In het begin werd het Stationsplein nog door alle trams aangedaan, maar als een bijwagen werd getrokken konden de trams de heuvel naar het station met zeer veel moeite bereiken. Daarom werden de sporen door de parkweg gelegd.

De verbinding was een uitkomst voor het grensdorp Glanerbrug. In de eerste jaren was er dan ook veel vervoer. Na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 - en daarmee de sluiting van de grens - daalde het personenvervoer. In 1918 werden nog wel plannen gemaakt voor een tramaansluiting in geheel oostelijk Overijssel. Ook kregen de nieuw aangelegde singels (jaren twintig) in Enschede gescheiden rijbanen, zodat de tram hier in de middenberm zou kunnen rijden. De sporen werden echter nooit gelegd.

Toen in 1928 de rijksweg tussen Enschede en Glanerbrug verbreed moest worden, moest de tramlijn aan de andere kant van de bomenrij worden verlegd. Die klus kon de TET niet betalen. In 1933 trokken de gemeentebesturen van Lonneker en Enschede, als aandeelhouders van de TET, de stekker uit de tramlijn.

Bron: Wikipedia.

Electriche Tramweg-maatschappij.

DIENSTREGELING.

Begintocht 4 Juli 1908,

(Zesdaagsche tijd)

Van VOLKSPARK naar halte MARTHALAAN.

v.m. 8.30, 7.—, 7.15, 7.20 enz. elke 10 min. tot 's avonds 8.10,
des weder 8.30, 9.—, 9.50, 10.— en 10.30.

Duur van den rit 1 1/2 minuten.

Van VOLKSPARK naar GLANERBRUG.

v.m. 8.30, 7.—, 7.30, 8.— enz. verder ieder half uur tot 9 uur 's avonds,
des weder 10.30.

Duur van den rit 2 1/2 minuten.

Van halte MARTHALAAN naar VOLKSPARK.

v.m. 8.15, 7.52, 7.42, 7.52 enz. en verder elke 10 min. tot 's avonds 8.32,
des weder om 8.02, 9.32, 9.42, 10.12, 10.32 en 11.17.

Van GLANERBRUG naar VOLKSPARK.

v.m. 8.—, 7.45, 8.15 enz. verder elk half uur tot 's avonds 8.45,
des weder om 9.25, 10.15 en 11 uur.

Personen-tarief

De tijd is verdeeld in de volgende secties:

1. VOLKSPARK—MARTHALAAN of omgekeerd.
2. MARTHALAAN—DOLFIA
3. DOLFIA—GLANERBRUG.

TARIEF.	ENKELE RIJS.	RETOUR.
Per sectie	3 1/2 cent.	10 cent.
+ 2 secties	12 1/2 "	17 1/2 "
+ 3 "	15 "	20 "

Bij de conductortrouw verkeertlijstkaart:

1°. Couponticket van 20 bijtellen voor f 1.—, elk bijtelt geldig in één sectie voor enkele reis en 2 stuks voor retour in 1 sectie. 3 coupone van 5 cents zijn geldig voor een rit van Volkspark naar Glanerbrug of omgekeerd. 4 coupone allen voor een rit heen en terug.

2°. Speelbiljet van Volkspark naar Londenhof en terug, waarde 10 cts., retour 12 1/2 cts.

De retourbiljetten zijn alleen geldig op den dag van afgifte.

Ten kantore verkrijgbaar tegen bijteltarief: School-afnemers, gewone abonneementen en vliep-treks.

Werkmaatskaps voor de 3 secties alleen geldig in de tram, uitgegeven op de kaarten.

Prijs per week 30 cts.

Goederen-tarief

BESTELDEEL.

ENSCHEDÉ—GLANERBRUG en omgekeerd.

1—10 Kilogram 10 cts.

Reven 10 tot 20 Kilogram 15 cts.

+ 20 + 30 " 20 cts.

Verzamelen gelieven dubbel gevinkt.

SPONDREKVELLINDEN.

Reven de gewone vracht tot 20 K.G. minimum 15 ct.

Reven meer 20 K.G. voor elke 10 K.G. meer 5 ct.



De menukaart voor de feestmaaltijd ter gelegenheid van de officiële opening van de tramlijn (1908)

Dossier Motorwagen tram De Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij T.E.T.

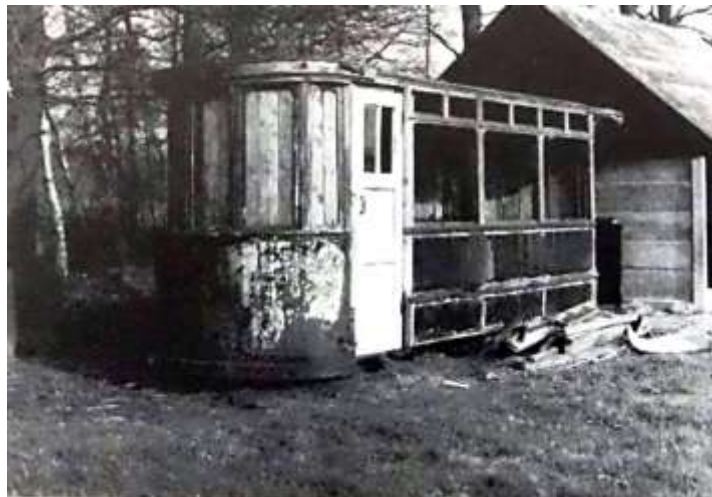
In 1963 werd bekend dat zich op een weiland aan de Veendijk, tussen Oldenzaal en Losser, de schamele resten bevonden van één van de zeven in 1908 door Pennock in den Haag gebouwde, kleine elektrische motorwagens. In 1933 was dit rijtuig en ook het overige tram materieel van de T.E.T. ontmanteld. De gedeeltelijk gesloopte rijtuigen werden als tuinhuisjes en dergelijke verkocht.

Een van de rijtuigen kwam hierdoor terecht op het landgoed Boerskotten in Oldenzaal en deed daar jaren dienst als tuinhuisje of omkleedruimte bij de zwembad en in de oorlogsjaren 1940 – 1945 Als schuilplaats voor onderduikers. Tegen het einde van de oorlog werd de inventaris en het interieur leeggeroofd en de ruiten werden ingegooid. Het rijtuig werd vervolgens weer verkocht en kwam via het Lutterzand uiteindelijk in 1946 terecht aan de Veendijk. In die jaren verkeerde het rijtuig nog in een betrekkelijk goede staat. Echter door vernielingen begon het verval van het rijtuig. Er werd nog wel gezocht naar een alternatieve standplaats maar die werd niet gevonden.



Landgoed Boerskotten: Tram als omkleedruimte bij de vijver.

Een van de beide minder waardevolle grote motorrijtuigen die vanaf 1934 aan de Kleine Linderseweg had gestaan bleek in 1963 te zijn gesloopt. Een van de bijwagens onderging in de Rutbeek het zelfde lot.



Teruggevonden tram werd jarenlang gebruikt als kippenhok.

Na deze sloopecties werd echter besloten om het voormalige elektrische motorvoertuig nummer 2 te redden van de ondergang. De toenmalige eigenaar de heer J.H.G. Luijckink te Losser verleende hiervoor zijn medewerking en deed volledig afstand van zijn bezit. De heer H. Liedenaum in Borne bleek vervolgens bereid om zijn schuur als onderkomen en werkplaats af te staan.

Dossier Motorwagen tram De Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij T.E.T.

Veel Twentse bedrijven verleende belangeloos medewerking bij het transport naar Borne dat in juli 1964 plaats vond en daarna is de restauratie van de motorwagen gestart.

Toen echter de herstelwerkzaamheden in Borne goed en wel op gang waren gekomen bleek al snel in welke slechte staat dit rijtuig zich bevond. Het was een wonder dat het rijtuig bij het optakelen niet gebroken was. Het bleek noodzakelijk om het gehele stalen onderraam van de rijtuigbak tijdelijk te verwijderen omdat het ten dele ook was weggeroest. Bovendien werd het houtwerk door de roest eveneens aangetast. De restauratie was zo ingrijpend dat in een periode van twee en een halfjaar bijna geen voortuitgang werd geboekt. In het voorjaar van 1968 werd de restauratie voortgezet

Intussen werd ook actie ondernomen om de uitrusting van het tram rijtuig te verzamelen en de meest opmerkelijk vondst was toch wel vier koplampen die werden geschonken door de heer W.H. Morsman, directeur van N.V. Vromen het bedrijf dat in 1933 als sloper optrad. Later werd en zelfs nog een armatuur van de balkonverlichting aan toegevoegd.

In september 1964 verscheen in de plaatselijke pers een foto van een andere en naar omstandigheden uitstekende staat verkerend rijtuig. Dit voormalige rijtuig bleek sinds 1933 op de Dinkelhoeve te Overdinkel te staan. Het landgoed was toen juist eigendom geworden van de heer M. Luiten.



Tram als zomerhuisje in Overdinkel.

Het uiteindelijke doel van de restauratie was om het rijtuig te kunnen toevoegen aan een museum dat uiteindelijk werd gerealiseerd als MBS Museum Buurt Spoorweg. Het museum kreeg in 1964 onderdak op het terrein van de voormalige gasfabriek in Enschede met een spooraansluiting op het emplacement zuid.

Dossier Motorwagen tram De Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij T.E.T.

Eind zestiger jaren werden plannen gemaakt om de spoorlijn Enschede zuid naar Broekheurne verder te ontwikkelen waarbij eventueel de elektrische tram weer zou kunnen rijden. Echter dit vraagt om aanzienlijke investeringen onder andere in de bovenleiding. Zowel de Nederlands spoorwegen en de gemeente Enschede stonde positief tegenover dit plan. Met namen de toeristische aantrekkelijkheid van Twente c.q. Enschede wilde men bevorderen met deze spoorlijn.

Bronnen;

Dhr. ing. Rob Stamkot.

M.B.S.



De Enschedese tramlijn naar Glanerbrug hier gefotografeerd op kruispunt de Klomp. [1930]

Historie van het bedrijf

De Twentse Elektrische Tramweg Mij (TET) is in juli 1908 begonnen met de exploitatie van de elektrische tramlijn tussen Enschede en Glanerbrug. Pennock in Den Haag leverde 7 twee-assige elektrische motorrijtuigen. Naderhand heeft Allan uit Rotterdam nog 2 motorwagens geleverd.

Vanaf 19015 diende als versterking een aantal bijwagens. Toen werden ten behoeve van de conducteur kopdeuren aangebracht.

Zowel in lengte van het net als in aantal wagens is de TET het kleinste bedrijf in Nederland gebleven. Ten gevolge van de crisis in de dertiger jaren bleek de exploitatie blijvend niet rendabel. Het elektrische bedrijf is in 1933 gestaakt ten gunste van een busbedrijf dat tot de fusie in Oostnet zelfstandig heeft bestaan.

Het materieel

Het Haagse Pennock leverde de eerste 7 motorwagens. Dit zijn de enige elektrische trams gebleven die Pennock ooit heeft gemaakt. Voor het ontwerp is waarschijnlijk gebruik gemaakt van tekeningen van een Engelse dubbeldekstram uit de periode 1900-1910. Mr. R. Klok heeft gewezen op de duidelijke overeenkomst met de trams van de Tyneside Tramways. Dit specifieke model is geleverd door George Milnes & Co in 1902, en was voorzien van een Brill 21E onderstel.

In wezen werd alleen het onderste deel van de bak gebruikt. Als gevolg daarvan waren de TET-trams volgens het bestek niet voorzien van de in die tijd gebruikelijke lichtkap, maar hadden ze boven de drie zijramen dubbele ventilatieruitjes. Bij de vervolgbestelling van 2 stuks heeft fabrikant Allan zich in 1909 geconformeerd aan het bestaande bestek en de TET 8 en 9 uitgevoerd zonder lichtkap en met ventilatieruitjes boven de drie zijruitjes. Dit model is daarna door Allan vanaf 1912 overgenomen ten behoeve van leveringen aan de Haagsche Tramweg Mij (HTM) in Den Haag bij de bijwagens 600-629, 650-689, 901-920 en de motorwagens 801-830 en aan de Rotterdamsche Electriche Tram (RET) in Rotterdam in de motorwagen series 152-176, 177-201, 202-221 en in de bijwagen series 351-360 en 361-406. Ook de Noord-Zuid Hollandse Tramweg-Maatschappij (NZH), met leverancier Beijnes, koos voor dit model.

De TET trams 1-7 zijn daarmee het leidende voorbeeld (archetype) van een ontwikkeling naar een andere vormgeving van elektrische trams rond 1910.

De TET 1

Bij het staken van het trambedrijf zijn de trams onttakeld. De bakken zijn voor hergebruik verkocht. Een Twentse werkgroep van de Tramweg Stichting heeft ooit zo'n bak, de TET 2, tot dan gebruikt als schapenhok, verworven. Door de slechte huisvestingsmogelijkheden is in 1973 de bak tijdens een storm omgewaaid en, onherstelbaar beschadigd, helaas gesloopt. De TET 1 is in 1933 in gebruik genomen als tuinhuisje in Overdinkel. Voor zover bekend is dit de allerlaatste TET-bak. De conditie is ten gevolge van de gunstige bewaarcondities relatief zeer goed.

Zie voor de fotoserie:

<http://www.tubantia.nl/regio/enschede/opknap-tet-motorwagen-1.3935012>

Als archetype van een bepaalde ontwikkeling is deze bak echter een onderdeel van ons industriële en culturele erfgoed en als zodanig een monument. Voor het behoud van dit monument zijn er gunstiger alternatieven dan handhaving als tuinhuisje.

Pogingen tot verwerving

Met de oorspronkelijke eigenaar was door de Twentse werkgroep een afspraak gemaakt dat bij de verkoop van het terrein waarop de bak was geplaatst een voorbehoud zou worden gemaakt voor wat betreft de bak. Helaas is dat niet gebeurd. Met de huidige eigenaar is sinds 1983 vergeefs onderhandeld door diverse mensen, het

laatst in 1998 door de wethouder Schulten, met de portefeuille cultuur, van de gemeente Losser, waar het buurtschap Overdinkel bij hoort. Daarbij is een prijs van fl 40.000 overeengekomen en afgesproken dat een vervangende opstal kon worden herplaatst. Door verschil in inzicht van de eigenaar en de Gemeente is dit nog niet gerealiseerd. Het probleem wordt het verder bemoeilijkt door de aanwijzing van de buitenruimte in Overdinkel tot Natura 2000 gebied. Omdat de TS nooit de hoop heeft verloren dat de bak verworven zou kunnen worden, staan sinds 1983 allerlei onderdelen gereserveerd, zoals motoren, assen met wielen, schakelkasten, weerstanden, een sleepbeugel en de 4 originele koplampen.

Uit het Rijksarchief is een kopietekening van het Algemeen plan verworven en in het boek Elektrische tractie² van Suringar blijkt fig. 505 een litho te zijn van het onderstel van de TET 1-7, Kennelijk is het onderstel door Pennock zelf ontworpen om de kosten te verlagen in plaats van de in Engeland gebruikelijke Brill 21E-trucks over te nemen. Kopieën van het originele bestek zijn aanwezig alsmede een Instructieboekje ten behoeve van het TET personeel

Na de restauratie zal de plaats waar de wagen zal worden gebruikt moeten worden vastgesteld. In wezen zou dit op alle aanwezige railnetten met een museumvloot kunnen. Deze afspraak is echter pas definitief te maken na de verwerving van de bak en de restauratie.

Status bak.

Gezien de unieke combinatie van eigenschappen die de bak heeft:

- archetype van een trammodel,
- enige elektrische tram van Pennock
- en laatste overgebleven model van de TET voor de tramlijn Enschede-Glanerbrug, wordt bij de Beoordelingscommissie de A-status aangevraagd.

Bewilliging van de eigenaar

De huidige eigenaar gaat akkoord met deze aanvraag,

J.J.G. Koopmans

22-04-2014



Situatie 2015.

Objectaanduiding	TET 1
Categorie/klasse	Interlokale tram
Soort object	Elektrisch motorrijtuig
Type	emr 2, drieramer
Bouwjaar	1908
Ontwerper(s)	
Producent(en)	Fabriek van Rijtuigen en Tramwegrijtuigen fa J.J. Pennock Lszn 's-Gravenhage NL
Gebruiker(s)	De Twentsche Elektrische Tramweg-Maatschappij - TET
Periode oorspronkelijk gebruik	1908-1933
Regio oorspronkelijk gebruik	Twente: Tramlijn Enschede-Glanerbrug
Functie	Reizigersvervoer
Techniek	Tractie: Elektrisch (twee motoren) via bovenleiding
Bouwwijze	
Vorm	Uiterlijke kenmerken: Elektrisch motorrijtuig met stuurstanden aan beide zijden op twee vaste assen. Voorzien van sleepbeugel stroomafnemer Wijzigingen: Diverse kleine wijzigingen zijn in de loop van de tijd aangebracht. Voorzien van kopdeuren en

**Dossier Motorwagen tram De Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij
T.E.T.**

	verplaatste schakelkasten 1923. : Houten bovenbouw op stalen onderstel.Electrische aandrijving SSW.
Status	A
Motivatie	<p>Het elektrisch motorrijtuig 1 van de De Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij (TET) representeert een aantal belangrijke ontwikkelingen in de geschiedenis van het Nederlandse railvervoer (criterium A1):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behalve in de grote steden, reden in de eerste helft van de 20e eeuw ook elektrische trams in kleinere provinciesteden en regio's buiten de Randstad (Groningen, Arnhem, Nijmegen, Walcheren, Zuid-Limburg). Motorrijtuig TET 1 is een zeldzame representant van deze kleinere trambedrijven. - In het begin van de 20e eeuw vond een ontwikkeling in de bouw van tramwagens plaats, waarbij de lichtkap op het dak (waarin ruitjes zorgden voor lichtinval en, geopend, voor ventilatie) werd vervangen door kleine ruitjes boven de zijramen. Dit voorbeeld werd nagevolgd door de grote trambedrijven als de HTM (Den Haag), de RET (Rotterdam) en de NZH (interlokale en lokale trams in Noord- en Zuid-Holland). Motorrijtuig TET 1 is de oudste representant van deze ontwikkeling. <p>Opmerking: Bij stoomtrambedrijven reden al langer rijtuigen zonder ventilatiekap.</p>
Waardering door	Beoordelingscommissie Nationaal Register Railmonumenten
Opmerkingen	
Authenticiteit	
Status	
Motivatie	De informatie over dit object is afkomstig uit het Nationaal Register Railmonumenten. Binnen dit register wordt (nog) niet structureel op authenticiteit beoordeeld.
Waardering door	Beoordelingscommissie Nationaal Register Railmonumenten
Opmerkingen	
HUIDIGE EIGENDOM	
Eigenaar/beheerder	Particulier
Opmerkingen eigendom	
ILLUSTRATIES	
Historische toestand	Ingevoerd
Credits	
Streeftoestand	Niet ingevoerd
Opmerkingen illustraties	
INFORMATIE OBJECT	
Registernummer	2.000.0484
Meer informatie bij/via	www.tubantia.nl/regio/enschede/opknap-tet-motorwagen-

	1.3935012
Opmerkingen informatie	Object is het archetype van de tramuitvoering zonder lichtkap en kleine ruitjes boven de zijramen. Nagevolgd door o.a. HTM, RET en NZH Enige elektrische tram gebouwd door Pennock. Enige overgebleven tram van de TET.

Dagblad Tubantia Twentse courant.

24 juli 2013.



Motorwagen 7 Tramlijn Enschede – Glanerbrug.

Wethouder: 'Laatste TET-wagon hoort in Enschede' [2014]

ENSCHEDÉ - Ze zou naar een museum moeten. In ruil voor een bouwvergunning. Maar wethouder Hans van Agteren zou de laatst overgebleven TET-motorwagen toch graag terug zien keren naar Enschede.

Begin vorige eeuw, tussen 1908 en 1933, reed ze van Enschede naar de grens in Glanerbrug. En terug. Nu staat Motorwagen 1 van de Twentsche Electriche Tramweg (TET) de tijd door te komen ergens in een bos in Overdinkel. De vraag is nog hoe lang. Eigenaar Joop Olde Heuvel (60) wil de enig overbleven wagen van het vroegere trambedrijf kwijt in ruil voor een bouwvergunning van een zomerhuisje. De bovenbouw kan naar een trammuseum. Dat leidde tot een fikse discussie in de Losserse gemeenteraad met als uitkomst dat B en W van Losser moet gaan praten met Olde Heuvel.

De Enschedese wethouder Hans van Agteren ziet de ontwikkelingen met lede ogen aan. "Ik zal laten onderzoeken of dit historisch waardevolle object naar Enschede kan terugkeren. Die motorwagen maakt deel uit van de historie van de stad en hoort hier thuis. Zoveel is er op dit gebied niet bewaard gebleven. Het zou echt geweldig zijn als die tram weer op een bepaalde plek zou kunnen rijden."

Speuren naar een tramwagen bij Overdinkel

Inleiding

Bij lezing van het boek 'Trammend door Twente' van Guus Ferrée bleek dat zich 'in een bosje bij Overdinkel' nog het restant van een motorwagen van de voormalige Twentsche Electriche Tramweg Maatschappij (T.E.T.) bevond. Dit zou de vorm van een 'zomerhuisje' hebben, dat ongeveer 80 jaar geleden moest zijn 'gebouwd'.

Om uit te zoeken waar dat zou kunnen zijn, namen we contact op met André van Aarsen die in het buitengebied van Overdinkel is geboren en het op zijn duimpje kent. Dat bleek in één keer raak te zijn. André wist te melden dat het bosje zich aan de oostkant van de Dinkel, dicht bij Glane, bevindt en dat hij er jaren geleden een keer is geweest. Met deze kennis gewapend bleek het bouwsel in het vroege voorjaar vanaf het Lagapad zichtbaar te zijn, iets voorbij de brug over de Dinkel nabij het Erve Dengeman.

Na de vraag of er iemand 'kundigheid' had en wie de eigenaar was van het grondperceel, om de zaak nader te onderzoeken, kwamen we terecht bij de familie Olde Heuvel, die sinds jaar en dag een agrarisch bedrijf uitoefent op de Wilhelminahoeve aan de Tiekerveneweg te Overdinkel.

Joop Olde Heuvel was bereid om ons uit de droom te helpen en we togen samen naar het bouwsel, dat op zijn erf is gesitueerd. Het object bleek inderdaad een tramwagen, die omgetoverd was tot een zomerverblijf. De locatie hiervan bleek fantastisch omdat door een verhoging in het landschap een fraai panorama van Glane zichtbaar is.

Het bosje moet vroeger, voordat in de tachtiger jaren van de vorige eeuw bochten uit de Dinkel zijn gehaald, vlak aan het water hebben gelegen. Ook nu nog is te zien dat het een waar lustoord moet zijn geweest. In het vroege voorjaar van 2011, toen wij er waren, bleek dat er sprake was van zeer fraaie vegetatie. In het bosje bevinden zich nog sporen van paden, die doen vermoeden dat het destijds een parkje is geweest. Jammer dat het terrein niet openbaar toegankelijk is.

Het perceel waar de voormalige tramwagon staat, veranderde vele malen van eigenaar. Menno Luiten (eigenaar van reclamebureau 'De Zuil' te Enschede) kocht het later van Adriaan Jassies. De heer B. Gierveld uit Nijverdal op zijn beurt kocht het, als belegging, van Menno Luiten. Gierveld was eigenaar van De Elf Provinciën Hellendoorn (nu Avonturenpark) en hotel Dalzicht Nijverdal.

Joop Olde Heuvel, de huidige eigenaar van het perceel, kocht het weer van Gierveld. Voor hem had het perceel een zeer gunstige ligging en hij voegde het toe aan zijn agrarisch bedrijf onder het motto 'buurmans grond is maar één keer te koop'.

De tramwagen

Het rijtuig is een voormalige motorwagen, die dienst deed voor de T.E.T. in Enschede. In februari 1933 werd het trambedrijf opgeheven en werd overgegaan op een lijndienst met autobussen. Enschede kende vóór 1933 een tramtracé als stadsdienst en had ook een tramverbinding met Glanerbrug.



Tram nabij de spoortunnel aan de Volksparksingel.

Factuurhoofd Jassies 1918.

Adriaan Jassies had de wagen in het jaar 1933 gekocht en door de firma Huckriede uit Enschede laten vervoeren naar de plaats waar hij nu nog staat. Als we nagaan waarin Jassies zo al handelde en zaken deed is deze aankoop niet zo vreemd als ze op het eerste gezicht lijkt.

Het verhaal gaat dat de wagen vanaf de weg van Glane naar Overdinkel langs de kortste route door het weiland naar de huidige plek is gesleept. Hoe dit is gebeurd kunnen we niet meer nagaan. Het rijtuig is destijds compleet met kopdeuren omgetoverd tot

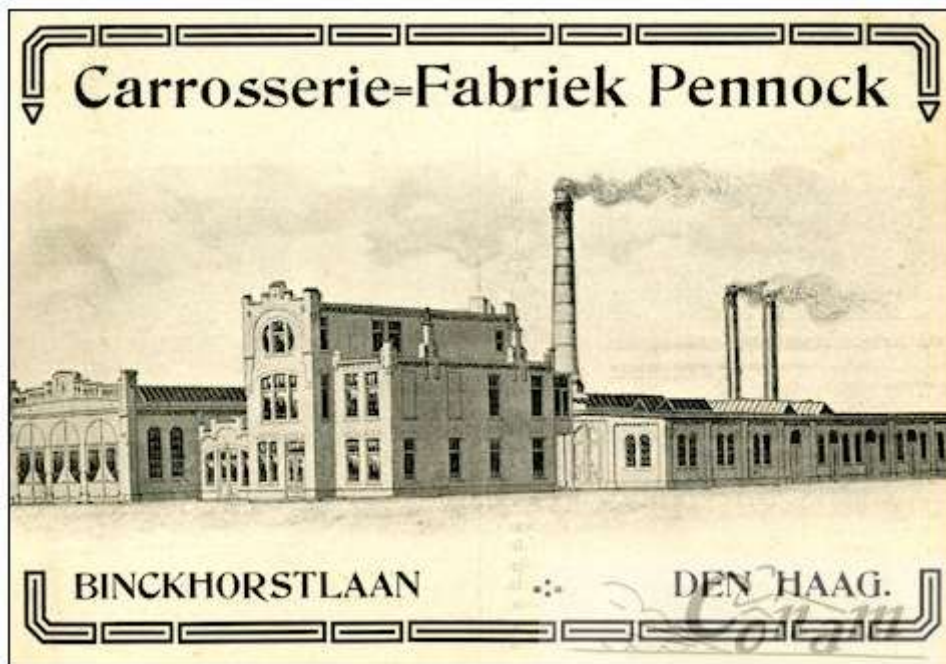
tuinhuisje. Hoewel het geheel in verval is geraakt, is de wagon door het daar overheen gebouwde pannendak en de solide houten wanden nog in redelijk staat gebleven. Bij het betreden van de wagon waan je jezelf in een andere tijd. Het is werkelijk verbluffend om te zien, hoe goed het interieur er nog uitziet.



Foto's van het huidige interieur. [foto Stichting Cultureel erfgoed Enschede. [2015]

Door de Nationale Tramweg Stichting in den Haag zijn pogingen ondernomen om de tramwagon in bezit te krijgen voor haar museum. Men heeft nog een onderstel en is van mening dat de wagon in de originele staat kan worden hersteld. Medewerking van de huidige eigenaar is er wel, op voorwaarde dat op de huidige plek door de Gemeente Losser een bouwvergunning wordt verleend voor de bouw van een vervangend zomerhuisje.

Allerlei pogingen werden ondernomen, maar het college van B & W gaf, in overeenstemming met de door de gemeenteraad vastgestelde regels, geen toestemming. Het ziet er naar uit dat de tramwagon nog lang te bewonderen zal zijn op het erf van Joop Olde Heuvel aan de Tiekerveenweg te Overdinkel, als aandenken van het voormalige tramwezen in de stad Enschede.



Pennock was een Nederlandse carrosseriebouwer uit Den Haag (van 1900 tot 1953). De fabriek was gevestigd aan het Bleijenburg en later aan de Binckhorstlaan en nog later aan de Weteringkade. (advertentie 1909)

De motorwagen is in 1908 gebouwd bij Carrosserie-fabriek Pennock in Den Haag en heeft tot de opheffing van de Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij in 1933 in Enschede dienst gedaan. Pennock was destijds van 11 bedrijven de laagste inschrijver en mocht dus leveren. Opmerkelijk is, dat Pennock (normaliter leverancier van paarden- en stoomtramrijtuigen) nog nooit eerder motorrijtuigen had gebouwd en in dit later ook nooit meer zou doen. De wagen heeft dus 25 jaar dienst gedaan en ziet er ook nu nog opmerkelijk goed uit.

Bron: Historische Kring Losser. [2013]



'Het zomerhuisje' in zijn huidige vorm.



Foto: Stichting Cultureel erfgoed Enschede.