

De tramwegen in het hart van Brabant

W.J.M. Leideritz

Eeuwenheugend heeft Tilburg, de latere wolstad, uit vervoersoogpunt een ongunstige ligging gehad op de brede zandrug tussen het stroomgebied van Donge en Dommel. Wel was er een zandweg van het noorden naar het zuiden, de oost/west-handelsroute van Breda naar 's-Hertogenbosch liep echter niet via Tilburg maar over Loon op Zand. Ook was Tilburg verstoken van een waterweg, zodat steeds meer moeite werd ondervonden bij het transport van de alsmaar groeiende stroom weverijprodukten. Pas in de Franse tijd kwam een kanaal naar de Donge ter sprake, doch wegens de korte regeringsperiode van Lodewijk Napoleon kwam het plan niet tot uitvoering. In 1829 deed Tilburg een nieuwe poging, maar vanwege de perikelen rond de Belgische afscheiding werd — mede door geldgebrek — het kanaal op de lange baan geschoven. Wel werd tijdens Koning Willem I de straatweg Tholen-Grave aangelegd, waarbij Tilburg alle zeilen heeft moeten bijzetten om de nieuwe weg door de stad te krijgen. De genoemde weg van Besoyen naar Turnhout werd tijdens het Koningsschap van Willem II verbeterd en verhard.

Tilburg was een knooppunt van wegen geworden, maar moest toch tot 1863 wachten eer het werd aangesloten op het 'zuidelijk net der Staatsspoorwegen', zoals dat toen zo fraai werd genoemd. In feite moest Tilburg nog eens 10 jaar wachten om werkelijk profijt te trekken van de spoorwegverbindingen naar het Duitse achterland en de 'randstad' Holland. Het Wilhelminakanaal zou pas in 1923 geheel voltooid worden, nadat in 1905

— na jaren van vergeefse pogingen — de wet tot graven was aangenomen.

De eerste stoomtrams

Een hoofdstuk apart vormen de interlokale (stoom)tramwegen. Deze konden echter pas ontstaan na een aanpassing van de zware spoorwegwet van 1875. Dat gebeurde in 1878

met een geheel nieuwe wet, waarin de lokaalspoor- en tramwegen waren opgenomen, die uit de spoorwegnet waren verdwenen. Naarmate met het gewicht en het draagvermogen van het rollend materiaal de snelheid daarvan evenredig verminderde, achtte de wetgever de noodzakelijkheid om regels te stellen geringer. Het verlenen van de exploitatie-vergunningen kwam zodoende in handen van Provinciale Staten, gemeenten en wegbeheerders.

Het in werking brengen van stoomtrams was hard nodig. Vele tramwegen dienden dan ook als aanvulling op het zeer wijdmazige spoorwegnet, dat toen (1880) nog nauwelijks lokaalspoorwegen kende. Tilburg was er vroeg bij. Daarvoor was de Waalwijkse civiel-ingenieur J. van den Elzen verantwoordelijk, die zijn 'Stoomtramway-project Tilburg-Waalwijk en Tilburg-Koningshoeven' inderdaad tot realiteit wist te brengen.

De Noord-Brabantsche Stoomtramweg-Maatschappij 1880-1893

Na het verwerven van de vereiste vergunningen werd op 4 november 1880 te Tilburg de Noord-Brabantsche Stoomtramweg-Mij., de

NBSM, opgericht met als directeur... J. van den Elzen.

Met de toen gebruikelijke voortvarendheid werd de aanleg van de lijn ter hand genomen en kon reeds op 13 juli 1881 het 16 km lange traject Tilburg SS — Loon op Zand — Besoyen voor publiek verkeer worden vrijgegeven. De route door Tilburg was Spoorlaan-Gasthuisstraat-Goirkestraat-Lijnsheike en Heikant.

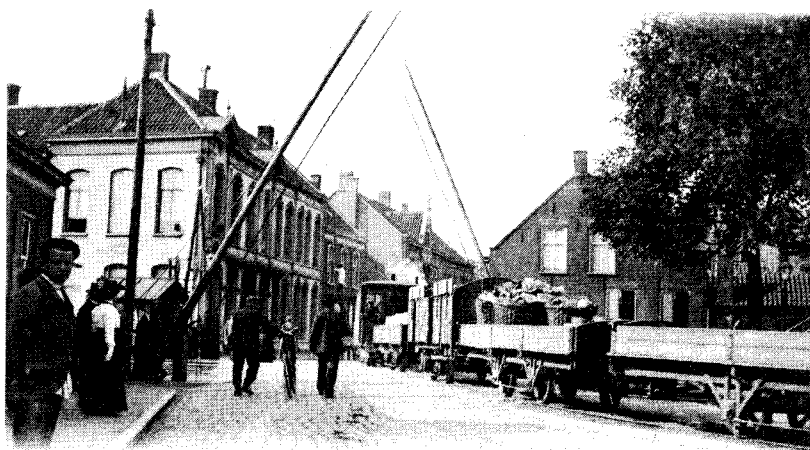
De werkplaatsen met remises en kantoor bevonden zich in het buurtschap De Veldhoven. Dit complex is tot begin 1908 in gebruik gebleven, waarna verplaatsing volgde naar het op 20 maart 1904 van de Zuider Stoomtramweg-Mij. gekochte emplacementsterrein aan de Spoorlaan. Verder bevonden zich in Besoyen nog een loods, kantoor, woning en bergplaats.

Een maand later, op 11 augustus 1881, volgde een voor de goederendienst onontbeerlijke verlenging van de lijn via de Wagenstraat naar de haven van Waalwijk. Vijf maal (werk)daags kon naar Waalwijk worden getramd, maar men moest er wel de tijd voor nemen. De trams waren van het zgn. gemengde type; d.w.z. ook goederenwagens maakten deel uit van de tramsamenstelling. Overwegend zelfs, want de trams waren er in hoofdzaak voor het goederenvervoer. Onderweg werd er driftig gerangeerd, en dat kost tijd.

De destijds slechte toestand van de Waalwijkse getijdenhaven is er mede oorzaak van geweest dat de NBSM ook aansluiting zocht bij de haven van Capelle (die echter zo mogelijk nog deplorabeler was dan de Waalwijkse). Die verbinding kwam in twee etappes tot stand: op 1 oktober 1881 werd vanuit Horst, Kaatsheuvel (Nieuwe Weg) bereikt, en op 15 juli 1882 via Vrijhoeve-Capelle, Capellehaven zelf. Maar de hoop dat het mes aan twee kanten zou snijden werd niet bewaarheid. Ondanks de dichte lintbebouwing van Vrijhoeve-Capelle bleef het reizigersaanbod ver beneden de verwachtingen en werden de diensten op dat baanvak dan ook spoedig en tot tweemaal toe ingekrompen. Na de derde keer, op 7 mei 1885, viel er niets meer in te krimpen en werd met de vrijgekomen bovenbouwmaterialen de 'omweg' (Horst-) Kaatsheuvel-Sprangschevaart tot stand gebracht, die op 1 augustus 1885 werd geopend. Aan Tilburgse zijde was eerder, op 1 november 1881, de lijn verlengd naar de Heuvel, gevolgd op 1 juli 1882 door de doortrekking via de St. Josephstraat naar de als industrieel punt zo merkwaardige Koningshoeven aan de Ley, waar o.a. de fabriek van Vincent van Spaendonck gevestigd was. Na 7 mei 1885 kwam evenwel aan verdere expansie een einde. De exploitatie-uitkomsten waren

Afb. 1 De oudst bekende afbeelding van de stoomtram door de Gasthuisstraat. De erepoort was opgericht ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de Nieuwe Koninklijke Harmonie in 1893 (coll. Gemeentearchief Tilburg).





Uitgave A. Schellberg en Huizt. No. 7899

Overweg Gasthuisstraat. TILBURG.

Afb. 2 Een goederentram kruist de spoorlijn Breda-Tilburg bij de overweg Gasthuisstraat. Foto omstreeks 1905 (coll. Gemeentearchief Tilburg).

toen al verre van rooskleurig. Courantenberichten uit die tijd maken melding van paardetractie op dit traject uit het oogpunt van bezuiniging. Niet uit bezuiniging maar om stadsvervoer te bevorderen, werd bij wijze van proef op 1 december 1881 een stadspaardetramdienst ingesteld tussen de Heuvel en het Goirke (= Julianapark). Deze paardetram reed tussen de dienstregeling van de stoomtram naar/van resp. De Veldhoven en Waalwijk in. De burgerij liet het echter afweten. 12½ cent voor een rit ging de draagkracht van de werkende stand te boven; voor de middenklasse was de frequentie te royaal. Na precies een maand verdween de paardetram dan ook van het straattoneel. Toen directeur Van den Elzen in januari 1884 overleed als gevolg van een hartaanval na een ernstig tramongeluk met dodelijke afloop, besloot de Algemene Vergadering uit bezuiniging geen nieuwe directeur meer te benoe-

men maar een gedelegeerd commissaris met de dagelijkse leiding te belasten. Het mocht niet baten: in 1893 ging de NBSM failliet. Bij provisionele en finale veiling op resp. 27 juni en 11 juli 1893 te Tilburg werd de Nijmeegsche Tramweg-Maatschappij (NmTM) eigenaar voor 57.000 gulden. Op 1 augustus 1893 werd de exploitatie hervat.

De Stoomtramweg Tilburg-Waalwijk 1893-1913

De nieuwe eigenaar van de NBSM richtte op 23 oktober 1893 ten overstaan van notaris Ch. Courbois te Nijmegen de N.V. Stoomtramweg Tilburg-Waalwijk (TW) op. Tot 18 juni 1898 bleef de zetel van de nieuwe n.v. onder directoraat van Adr. J. Bouwens te Nijmegen, nadien te 's-Hertogenbosch. Die verhuizing is het gevolg geweest van het feit dat TW bij overeenkomst van 1 januari 1898 de exploitatie van zijn lijnen in handen had gegeven van de in 1895 opgerichte Hollandsche Buurtspoorwegen. Blijkbaar is de NBSM niet voor niets failliet gegaan: Tilburg-Waalwijk alléén had te weinig bestaanszekerheid.

De Hollandsche Buurtspoorwegen 1895-1935

Het optimisme van de heer Van den Elzen was zeker terug te vinden in de naam van de NBSM; zijn denkbeelden omvatten — gezien zijn niet aflatende concessie-jagerij — de gehele provincie.

Een schepje daar bovenop deed een Belgisch consortium dat op 31 augustus 1895 te Brussel de S.A. Vicinaux Hollandais (in Nederland bekend als de Hollandsche Buurtspoorwegen) oprichtte.



Afb. 3 Een tram van de HB op de Spoorlaan in de richting Heuvel. Foto 1906 (coll. BBA Breda).



Afb. 4 De remise Veldhoven (aan het Wilhelminapark) die van 1881 tot 1908 in gebruik is geweest (coll. Gemeentearchief Tilburg).

Een aantal wakkere zuiderburen met enig kapitaal zag wel iets in een op de Belgische Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gelijkende onderneming in Nederland. Voorlopig beperkten zich hun activiteiten, onder leiding van directeur Ed. de Thouars, tot het aanleggen en exploiteren van een tramlijn in de Langstraat: Den Bosch-Drunen-Heusden met zijtak Drunen-Baardwijk, waarvoor een zekere J. Verhoeven te Ginneken alle vergunningen bezat, inclusief de rijksconcessie voor de Baardwijksche Overlaat. Al deze toestemmingen werden in het najaar van 1895 overgeschreven op naam van de HB waarna de taak van Verhoeven na betaling voor bewezen diensten als geëindigd werd beschouwd. In het prille voorjaar van 1896 werd met de aanleg van de 17 km lange lijn 's-Hertogenbosch-Drunen-Heusden begonnen, waarna op 8 november d.a.v. de lijn officieel in gebruik werd gesteld.

De lijn begon in Den Bosch in de Oranje-Nassaulaan (hoek Stationsplein) waar een stationsgebouwtje annex wachtkamer was opgetrokken. Vervolgens draaide de tram onder een hoek van 90° de Willemstraat in om de beide Staatsspoorlijnen à niveau te kruisen. Na Groot-Deutenen, Vlijmen en Nieuwkuijk werd Drunen bereikt, alwaar

zich de remise met werkplaats alsmede het hoofkantoor bevond. Vóór Elshout werd ten derden male de Langstraatspoorlijn gekruisd en de lijn eindigde ten slotte in het stadje Heusden aan de nieuwe haven. Nadat op 18 februari 1897 vergunning was verkregen tot het kruisen van de spoorlijn bij wachtpost 30, werd op 1 mei d.a.v. de (zij)lijn Drunen remise-Baardwijk (= Waalwijk-oost) geopend.

Voor het eerst in 1900, en wel op 4 februari, werden de lijngedeelten Den Bosch-Vlijmen en Drunen-Baardwijk gestaakt wegens inundatie van 't Bossche Veld en de inwerkingtreding van de 'Baardsche' Overlaat. Alleen Vlijmen-Drunen-Heusden was nog berijdbaar. Jarenlang nog zou de regelmaat van de tramdiensten bij hoog water worden verstoord als gevolg van deze prehistorische toestanden. De in 1886-90 geopende lokaalspoorweg Lage Zwaluwe-Den Bosch (ook wel bekend als het 'halve-zolenlijntje') met zijn eigen infra-structuur, had van die overstromingen niets te duchten. Integendeel. Het versterkte zijn concurrentiepositie ten opzichte van de stoomtram.

In 1898 namen de plannen voor een lijn Tilburg-Goirle-Gilze-Rijen-Dongen vastevormen aan en raakten de plannen voor een lijn Waalwijk-Sprang-Dongen-Tilburg (voorlopig) van de baan. De exploitatie van TW werd ter hand genomen, maar het personenvervoer naar/van de Koningshoeven werd gestaakt.

De Waalwijkse tramkwesie

Een zwarte bladzijde in de tramhistorie is ongetwijfeld de Waalwijkse tramkwesie, die grote bekendheid heeft gekregen.

Waalwijk duldde geen stoomtram in zijn Grootestraat! De argumentering dat zelfs in een wereldstad als Parijs tal van stadsstoomtrams de straten deelden met het overige, toen al drukke verkeer, baatte niet. De Raad bleef onvermurwbaar. De kwestie werd urgent toen TW en de HB toenadering zochten. Uiteindelijk werd via het Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid de bemiddeling ingeroepen van Gedeputeerde Staten die de HB op 5 juni 1901 de gewenste doortocht mogelijk maakten. Aldus werd de verbinding Baardwijk-Besoyen op 17 november 1902 toch een feit en daarmee de slag om Waalwijk gewonnen.

Verdere uitbreidingen

De verbinding Kaatsheuvel-Dongen werd weer actueel, omdat de Zuider Stoomtramweg-Mij. haar in 1880-81 geopende lijn Breda-Oosterhout-Dongen wilde verlengen



Afb. 5 De tram uit Waalwijk in de Goirkestraat omstreeks 1910 (coll. Gemeentearchief Tilburg).

naar Tilburg. Na langdurige onderhandelingen zag de HB van haar voornemen af in ruil voor een groot terrein aan de Spoorlaan, waarop in 1908 de nieuwe remise met emplacement gevestigd zou worden. Jarenlang hebben ZSM en HB met elkaar in de clinch gelegen, voornamelijk over medegebruik van elkaars lijnen. Om niet van de HB afhankelijk te zijn wilde de ZSM een eigen tramspoor in de Gasthuisstraat naast dat van de HB, zodat daar in wezen dubbel-enkelspoor zou ontstaan. Dit ging de Vroede Vaders van Tilburg echter te ver!

Spoorslags installeerden zij een 'Tramcommissie' om beide rivalen tot elkaar te brengen. Omdat een voorgestelde route via de Molen- en Koestraat bij de ZSM geen genade kon vinden, werd in arren moede toenadering tot de HB gezocht. Toen dan ook op 19 juli 1904 de ZSM-lijn Dongen-Tilburg werd geopend kon het HB-spoor in de Gasthuisstraat mede worden benut.

In die jaren koesterde de HB plannen voor een lijn naar onze zuiderburen, waartoe de Provinciale vergunning van 3 juli 1906 de mogelijkheid schiep. In de kosten van aanleg participeerde TW met 50.000 gulden. Al op 24 september 1907 werd het traject Tilburg (Heuvel-Zwaanstraat-Piusplein-Piusstraat-Nieuwstraat-Korvel)-Goirle-Breeheesche heide-Hilvarenbeek-Esbeek geopend.

De plannen voor deze lijn gaan terug tot het jaar 1902, toen de HB en de Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen, AMB, besprekingen aanknoopten voor deze verbinding. Wegens financiële perikelen waarin de HB sedert het einde van 1902 was komen te verkeren, moest de aanleg worden uitgesteld.

Aan Belgische zijde kon echter de spade de grond in, zodat de lijn Turnhout-Poppel op 21 november 1906 in haar geheel in bedrijf kon worden gesteld. Met het aanleggen van het grensbaanvak werd vanzelfsprekend even

gewacht tot de 'Hollanders' hun plannen tot uitvoering konden brengen. In afwachting daarvan werd echter toch een gedeelte gelegd ten behoeve van het vervoer van landbouwprodukten die in die contreien na de grote ontginningen werden verbouwd door een aantal staatslandbouwbedrijven.

Zowel het Belgische als het Nederlandse grensbaanvak kwamen gelijktijdig op 1 mei 1909 in exploitatie, waarbij de Belgische tram zijn eindpunt had op Nederlandse bodem. Daar bevonden zich een viersporig emplacement en een douanekantoor (op deze plaats is nu een gasdrukstation van de Gasunie te vinden). De HB-lijn lag in een uitgestrekt, nog onontgonnen gebied, waar de Nederlandsche Heide Maatschappij in opdracht van de N.V. Levensverzekerings-Mij. 'Utrecht in 1899 aan uitgebreide ontginningswerken was begonnen. Doorgaand tramverkeer behoorde hier tot de mogelijkheden maar werd, voor het personenvervoer althans, niet benut. De aansluitingen van de twee of drie dagelijkse trams waren echter uitstekend; de wachttijden bedroegen doorgaans niet meer dan 5 à 10 minuten.

In 1909 kwam de HB onder directoraat van de heer A.E. Nijzink, sedert 1898 Chef van Dienst bij de HB. Niet minder dan 25 jaar gaf hij leiding aan het bedrijf (tot de fusie in 1934) vanuit het nieuwe kantoor aan de Tilburgse Spoorlaan.

Nadat in de loop der jaren al diverse eigendommen van TW in HB-handen waren overgegaan, verkocht TW in mei 1913 het restant van haar bezittingen en hield ze op te bestaan. Als gevolg hiervan werden de stoombootdiensten naar de haven van Heusden verplaatst, die vrij aan de in 1904 gegraven Bergsche Maas lag.

Het getij keert

Tot het uitbreken van de eerste wereldoorlog ging het de tramwegen redelijk voor de wind, maar daarna ging het snel bergafwaarts.

Spoedig was er in Nederland van alles te kort, niet in de laatste plaats steenkool. De tramdiensten werden alsmaar ingekrompen bij gelijktijdige stijging van de tarieven. Na de oorlog hadden de tramwegen eerst te kampen met sociale onrust, maar al gauw maakte die plaats voor een hevige concurrentiestrijd tussen de tram en het opkomende wegverkeer. Eenieder die een autobus, of wat daarvoor doorging, kon aanschaffen, mocht een lijndienst beginnen. (Merkwaardigerwijze steeg de populariteit van de autobus zeer snel en was hij binnen de kortste keren ingeburgerd.) Aan deze ongewenste situatie en wildgroei moest een provinciaal vergunningstelsel in 1926 een einde maken. Weliswaar werd a priori slechts één autobusvergunning per traject

vergeven, zodat de onderlinge wedijver verviel, maar dit bracht geen halt toe aan de concurrentie met de (stoom)tram.

Om ook in aanmerking te komen voor een autobusvergunning, stelde de HB op 7 april 1926 het traject Drunen-Waalwijk-Tilburg met zes Renaultbussen in werking. Met het instellen van de autobusdienst Drunen-Heusden op 5 oktober 1926 verdween de personentram op dat traject geheel. De overige lijnen bleven met beperkte dienst (= ochtend- en avondtrams, school- en markttrams) in exploitatie. De bus kon het 'massavervoer' van die dagen nog niet aan.

Het einde van de Stoomtram

Het autobusnet werd op 15 mei 1930 gecompleteerd met de dienst Tilburg-Goirle, in concurrentie met Autodienst Voorwaarts. Op de lijn Tilburg-Waalwijk-Den Bosch was de Dagelijksche Autobusdienst 'Cito' v.h. WAVI de mededinger. Het centrale busstation voor de interlocale buslijnen was op het Piusplein. Het einde van het tramtijdperk was nu in zicht. Bij de invoering van de nieuwe dienstregeling, op 21 september 1933, reden op alle baanvakken in principe nog slechts twee trams per dag.

Om vooral goedkoper te kunnen werken werd door de regering aangedrongen op een fusie tussen de zes Brabantse stoomtrambedrijven. Deze N.V. Brabantse Buurtspoorwegen en Autodiensten 'BBA' zou de stoomtram nog slechts handhaven voor het goederenvervoer.

Na die fusie, op 1 juli 1934, zette de BBA op 10 juli reeds een streep onder de exploitatie van het personenvervoer per tram tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg, gevolgd op 15 september 1935 door Tilburg-Esbeek-grens. Van goederenvervoer per tram kwam niets terecht; de technische vooruitgang van de vrachtauto heeft het voornemen achterhaald. Ten behoeve echter van een vrij aanzienlijk zandvervoer tussen Drunen/Elshout en Deuten (= Den Bosch-west) heeft de tram het op dat gedeelte nog tot 11 januari 1937 weten vol te houden. Maar dat was dan ook de laatste tram. De allerlaatste was de opbraaktram in 1938, voorafgegaan door de roemruchte 'begrafenisrit' op 24 oktober 1937.

Literatuur

De stoomlocomotieven der Nederlandse Tramwegen (S. Overbosch, Bataafse Leeuw 1985); *De rijtuigen van de Nederlandse Stoomtramwegen* (A. Dijkers, NVBS 1987); *De Tramwegen. Hun oorsprong, ontwikkeling en toekomst* (S. Hamelink 1878); *Wetgeving op Tramwegen* (T. Sanders 1888); *Buurtspoorwegen der Provincie Antwerpen* (NMVB 1946); *De Buurtspoorwegen van de Provincie Antwerpen* (J. Neijens 1969); *Oorsprong en ontwikkeling van een Brabants Vervoerbedrijf* (BBA 1971); *50 jaar BBA* (1984); *De Stoomtram* (W. Leideritz, Alk 1974); *De Stoomtrams van Noord-Brabant* (W. Leideritz, Wyt 1977); *De Tramwegen van Noord-Brabant* (W. Leideritz, Brill 1978); *Geschiedenis van het depot Tilburg* (BBA-Nieuws no. 111, 1963); *Tilburgse Tijdingen* (maandelijks tijdschrift).

Afb. 6 Het emplacement Tilburg van de ZSM aan de Spoorlaan hoek Utrechtsestraat in 1908. Op de achtergrond de firma Boink-Meijer en de nog steeds bestaande villa Kerstens (coll. BBA Breda).

