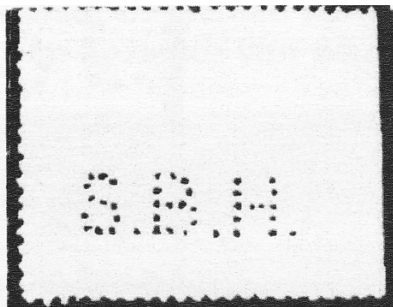


De Stoomtram 's-Hertogenbosch-Helmond

(Door: Huber van Werkhoven; uit: Perfinpost nr. 112, februari 2015)

Er zijn meer vervoersbedrijven geweest die hebben gewerkt met eigen 'frankeezegels'. Maar bij mijn weten is er slechts een die nog een stap verder is gegaan en een eigen firmaperforatie 'S.B.H.' ging toepassen in zijn zegels: de Stoomtramweg-Maatschappij 's-Hertogenbosch-Helmond, kortweg meestal aangeduid als de SBH (afb. 1).



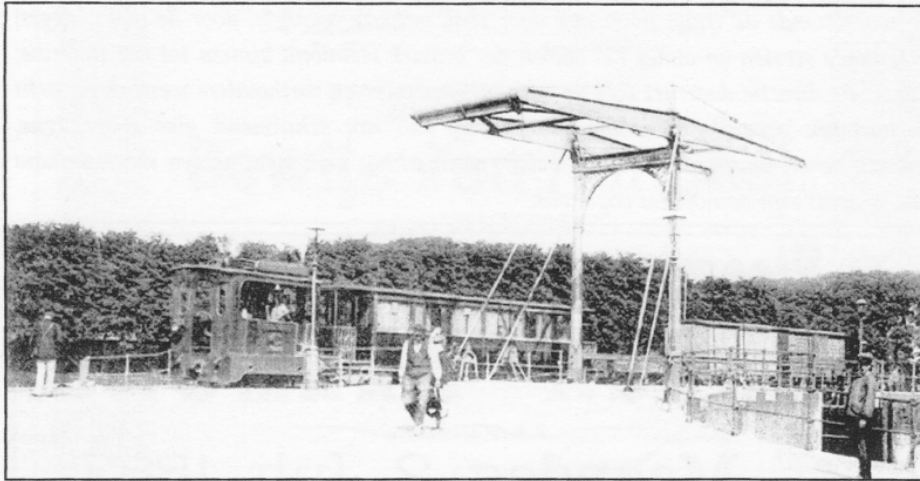
Afb. 1: De perfin S.B.H. Opvallend is dat de gaatjes niet mooi rond zijn.

Gedurende ongeveer een halve eeuw, vanaf 1880, heeft de stoomtram een cruciale rol gespeeld in het openbaar vervoer. Hij nam de functie over van de diligence en - voornamelijk wat betreft het personenvervoer, maar ook (zij het in mindere mate) het vrachtvervoer - van de stoomboot. Talrijke trammaat-

schappijen namen het vervoer voor hun rekening in de regio, als aanvulling op het grovere net van de spoorwegen. Zeker in Noord-Brabant, waar omstreeks 1935 zes verschillende trambedrijven reden, zorgden ze voor de ontsluiting van het platteland en groei van bedrijvigheid en welvaart. Totdat de PTT overstapte op eigen postauto's, diende de stoomtram ook voor het vervoer van post. Op de lijn 's-Hertogenbosch-Helmond reed elke dag een postwagen mee, bemand door P'l'l"-ers, die in de vele dorpen die werden aangedaan, bij de plaatselijke postbeambten post afleverden en aannamen. Op deze tramlijn echter geen zogenaamd werkend vervoer, waarbij een postbeambte in de postwagen post stempelde en sorteerde. Dat laatste vond in Noord-Brabant uitsluitend plaats op de lijnen Eindhoven-Reusel grens en Steenbergen-Brouwershaven. Nog in 1925 kwam een nieuwe minder ingewikkelde landelijke regeling tot stand aangaande het postvervoer per tram, waarbij de PIT voortaan een vast bedrag per jaar betaalde.

De PTT had het monopolie op het brievenvervoer. Maar pakjes en pakketten zwaarder dan 500 gram konden ook door commerciële bedrijven worden vervoerd, plus de bijbehorende adressen en facturen. Bijvoorbeeld Van Gend & Loos was op dat terrein belangrijk en behield die positie, ook nadat de rol van zijn diligences was uitgespeeld. In de grotere plaatsen stonden zijn wagens klaar bij de tramstations. Maar er waren ook trambedrijven, waaronder de SHB, die niet alleen samenwerkten met vG&L, maar ook een eigen besteldienst hadden.

Rond 1900 reden vanuit 's-Hertogenbosch drie stoomtramlijnen van drie verschillende maatschappijen: behalve die naar Helmond, een naar de Langstraat tot Geertruidenberg en een andere via Den Dungen naar Sint-Oedenrode (afb. 2). Voorts was er de paardentramlijn naar Vught. En binnen de stad nog twee andere paardentrans, die onder andere zorgden voor aansluiting naar het spoorwegstation. Binnen het centrum van de stad wilde men geen stoomtram omwille van het lawaai, rookoverlast en brandgevaar.



Afb. 2: De stoomtram passeert de Boombrug te 's-Hertogenbosch. Gewoonlijk was de tram samengesteld uit een 1e en een 2e klas personenrijtuig en een aantal vrachtwagens.

Het traject 's-Hertogenbosch-Helmond kwam gefaseerd tot stand. Op zondag 18 februari 1883 vond de feestelijke opening plaats van de sectie 's-Hertogenbosch-Veghel. Een week eerder had een gezelschap de rit gemaakt bij wijze van proef. De krant schreef alvast een kort verslag.

's-Hertogenbosch is altijd een stads buitenbeentje geweest. Zie de verbaasde constatering van de Veghelse correspondent: 'Het is zeker een in ons land nooit vertoond feit, dat in de commissie van opening ook dames worden benoemd.' Een van die dames was zelfs president bij het gezellig déjeuner, 'waar toosten op directeur en commissarissen getuigenis aflegden van tevredenheid over den rit en over de omstandigheid dat slechts éénmaal was gederailleerd'.

Over niet minder dan vier kolommen deed de Provinciale Noordbrabantsche & 's-Hertogenbossche Courant verslag van de officiële openingsrit. Regelmatig hield men halt, vonden er toespraken plaats en toosten. Driemaal luisterde een plaatselijke harmonie het gebeuren op. 'Zonder eenig ongeval keerde de feesttrein ten 12 uur 's nachts hier terug en namen de genoodigden onder een hartelijken handdruk afscheid van de directie, die hun een zoo prettigen dag had verschaft.'

Stoomtramweg-Maatschappij
's-BOSCH—HELMOND.

Op Maandag 2 Juli 1883
zal de dienst op de Sectie
GEMERT-HELMOND

voor het publiek verkeer geopend worden en alzoo de geheele lijn 's-BOSCH—HELMOND in exploitatie zijn.

Vanaf dien dag wordt volledig volgens Zomerdienstregeling gereden, zoodat de ritten 23, 24 en 25 alsdan voor goed wegvallen.

Te Helmond zal de Maatschappij vertegenwoordigd worden door den Heer J. H. SPOORENBERG, Dir. van v. Gend & Loos, als Opsichter over den geheelen dienst en als Agent voor het Goederen-vervoer.

Voor het in- en uitstappen van reizigers zal de tram stoppen aan de Harmonie, Hôtel Tielen, de Korenbeurs, Diana en het Kanaal.

DE DIRECTIE.

Afb. : Advertentie in de PNbHC van 1 juli 1883

Vijf maanden daarna, op maandag 2 juli, werd de voltooide lijn 's-Hertogenbosch-Helmond voor het publiek geopend (afb. 3). Een dag eerder vond de feestelijke opening plaats: 'Aan de grens der gemeente Helmond werd de trein door het gezelschap "Fanfare Phileutonia" opgewacht en onder vroolijke muziek en met eene hartelijke toespraak ontvangen. Het muziekkorps nam plaats in een open rijtuig en zoo stoomde de trein, omstuwd door eene talloze menigte, door de met vlaggen opgetooide straten en onder het spelen der muziek Helmond binnen tot het stadhuis, alwaar de directie door het college van burgemeester en wethouders werd opgewacht en hartelijk verwelkomd onder aanbidding van een schuimend glas champagne, hetwelk zeker, de warmte en het stof in aanmerking genomen, zelden meer welkom kan geweest zijn dan op dat oogenblik.'



Afb. 4 : Aandeel aan toonder van de SBH (Coll. P. Gommans)

Het vertrekpunt van de lijn 's-Hertogenbosch-Helmond was aan het begin van de tegenwoordige Graafseweg. Daar stonden een stationnetje en een houten remise met logies voor de nachtstoker. De rit naar Helmond, die ongeveer 3 1/2 uur in beslag nam en waarbij gewoonlijk tweemaal van loc werd verwisseld, voerde langs vaak bochtige wegen voorbij Rosmalen en door Berlicum, Heeswijk, Veghel en Gemert. De rails van het smalle enkelspoor waren aangelegd langs de kant van bestaande wegen en straten. Aanvankelijk was een maximum snelheid toegestaan van slechts 15 km. Binnen de bebouwde kom soms niet sneller dan 6 km, waarbij een van de conducteurs gewapend met een rode vlag vooruit liep.

In 1899 nam de SBH ook de lijn Veghel-Oss ter hand. In 1914 werd de zetel van de maatschappij, tot dan toe gevestigd te 's-Hertogenbosch, overgebracht naar Veghel toen daar een nieuw gebouwd hoofdkantoor in gebruik kon worden genomen.

Al in 1886 was een eerste reorganisatie nodig gebleken. Bezuinigingen waren nodig, verlaging van tarieven en eveneens terugbrenging van het salaris van de eerste directeur, jhr. L. van der Does de Willebois, familie van de burgemeester van 's-Hertogenbosch, van f 6000 tot f 2600.

De Eerste Wereldoorlog bracht ook in Nederland grote economische problemen, o. a. vanwege het stagneren van de invoer van steenkolen. In 1918 moest men besluiten tot liquidatie van het bedrijf (afb. 4). Tot 31 oktober reed nog de dagelijkse posttram. Maar toen zelfs dat niet meer was vol te houden verscheen de postwagendienst weer ten tonele. Er moest worden teruggegrepen naar de toestand van vóór 1883!

Dat dit zo niet verder kon, leidde tot ingrijpen door het provinciebestuur. Provincie en belanghebbende gemeenten richtten een nieuwe onderneming op: Stoomtram 's-Hertogenbosch-Helmond-Veghel-Oss, de HHVO (afb. 5).

Maar zoals rond 1880 de stoomtram de diligence van de weg had verdrongen, gebeurde omstreeks 1930 ongeveer hetzelfde toen de stoomtram werd ingehaald door de autobus. Geleidelijk werd het personenvervoer en vervolgens het vrachtvervoer door de stoomtram gestaakt. In 1934 fuseerde de HHVO met de vijf andere Brabantse trambedrijven tot de N. V. Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten (BBA). In zijn boek *Zoete Lieve Tremmetje* beschreef Willem Leideitz hoe 'de allerlaatste tram op zaterdag 9 januari 1937 luidbellend en fluitend richting Veghel stoomt, nageoogd door talloze Bosschenaren die bij sluis 0 de tram in de winterse nevelen zien verdwijnen'.



Afb. 5: Reclameprent van de HVVO uit omstreeks 1924.

De bloeitijd van de stoomtram was de periode 1900-1914. De SBI-I reed dagelijks zeven ritten v. v. In 1900 beschikte de Bossche tram voor zijn bijna 70 km lange lijn over veertien locomotieven en 40 personen- en 65 goederenwagens. Dat jaar werden ruim 457.000 passagiers vervoerd en kon een behoorlijk winstsaldo worden genoteerd, tot tevredenheid van de aandeelhouders. Het was hoogstwaarschijnlijk ook in deze periode dat de SBH gebruik maakte van zijn geperforeerde frankeerzegels. Omdat de zegels dienst deden voor de frankering van pakjes en pakketten en geen

officiële postzegels waren, hebben ze een tamelijk verborgen bestaan geleid en zijn lange tijd buiten het vizier van filatelisten gebleven. A.R. van der Willigen toont in het boek *Spoor en Post in Nederland* (1979) zonder nadere toelichting een zwart-wit afbeelding van drie Frankeerzegels Besteldienst Stoomtrw. Mij. 's-Bosch-Helmond, in de waarden van respectievelijk 2, 4 en 10 cent. Alleen de zegels van 4 en 10 cent vertonen de perfin S.B.H. De zegel van 4 cent is ontwaard met een penvernietiging, die van 10 cent met een rond stempel zonder bijzondere kenmerken. Dezelfde afbeelding vinden we terug in: J.A.C. van Rijswijk, *Het persbrieven, couranten en pakjes vervoer per autobus en enige tramwegmaatschappijen*, Po&Po 1987. Ook daar ontbreken nadere gegevens (afb. 6).



Afb. 6: Afbeelding overgenomen uit het boek van Van Rijswijk

Er zijn slechts twee enveloppen bekend die zijn gefrankeerd met zegels van SBH. Beide zijn gefrankeerd met drie zegels van 4 cent en met pen 'vernietigd'. Daardoor ontbreekt elk datumkenmerk. Omdat op 15 september 1920 de naam van de onderneming formeel veranderde (HHVO) kunnen we gevoeglijk aannemen dat het gebruik van de zegels vóór die datum plaatsvond. De ene envelop is geadresseerd aan Mr. Victor Tilman, Vughterstraat, 'sBosch (afb. 7). Deze bekende Bossche advocaat had vanaf 1910 een adres in de Vughterstraat. De andere envelop, die onlangs voor veel geld is verkocht bij Corinthila veilingen N. V., is geadresseerd aan de Weleerwaarde Heer Feyers, Chateau Gemert (afb. 8). In dit kasteel vestigden de Iezuïeten in 1900 hun noviciaat. De waarschijnlijke datering van de twee enveloppen kunnen we daarmee nu bepalen in de periode 1900-1920.

De Helmondse filatelist Pieter Gommans heeft zich gespecialiseerd in de posthistorie van Helmond in het algemeen en van de daar gebruikte perfinen in het bijzonder. Hij is in het gelukkige bezit van een van de enveloppen (die aan Mr. Tilman) en van enkele zegels van 4 cent. Hij heeft vastgesteld dat er twee verschillende typen van deze zegel zijn: in de kleur paars met schreefloze letters (afb. 9); de ander in de kleur oranje-rood met letters met schreef (afb. 10). Tevens constateerde hij dat alle bekende frankeerzegels van de SBH onder of boven ongetand zijn. Waarschijnlijk zijn ze daarom vervaardigd in velletjes van 10 (of misschien 20?) zegels.

De zegels, vooral die van 2 cent, vertonen merkwaardigerwijs een opvallende verwantschap, qua vormgeving en qua gebruik van de term 'Frankeerzegel' met de hulpzegel van 2 1/2 cent van de Surinaamse postseries van 1892 (afb. 11).



Afb. 7 ' Envelop geadresseerd aan Mr. V. Tilman.



Afb. 8 Envelop geadresseerd aan de Weleerw. Heer Feyers.

Toen het ongeveer 100 jaar geleden was dat de SBH werd opgericht, hebben veel heemkundekringen in plaatsen waar de tram langs kwam, artikelen gepubliceerd over de stoomtram De verhalen, herinneringen en anekdotes zijn talloos Veel ervan zijn komisch van aard, andere juist tragisch.



Afb. 9: Paars, schreefloze letters.



Afb. 10: Oranje-rood, met schreef



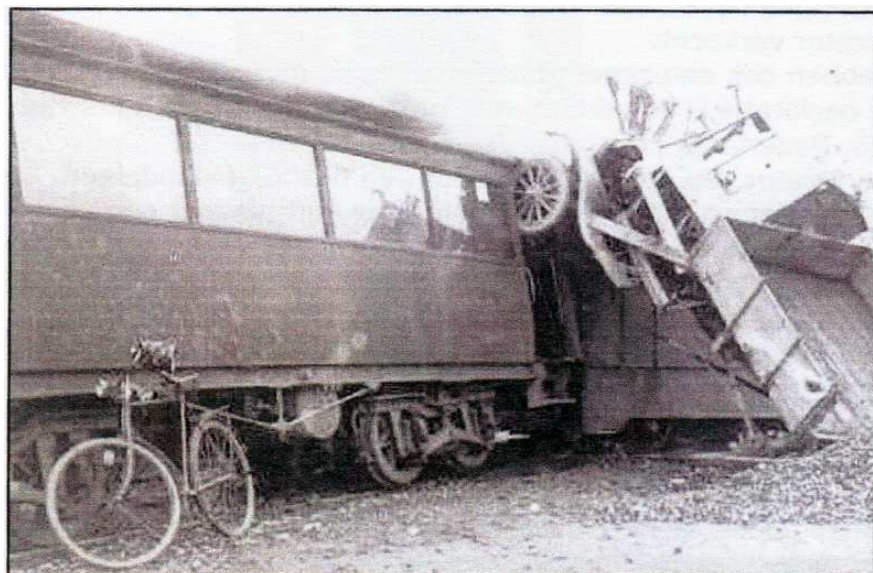
Afb. 11: Suriname.

Initiatiefnemer van de SBI-I was de Rotterdamse civiel-ingenieur I. van Hasselt. In 1880 richtte hij een voorstel aan provincie en gemeenten. Daarin schreef hij onder andere: *'dat de gemeentebelangen grotendeels gebaat zijn bij deze onderneming; dat de tramweg snelle, gemakkelijke en weinig kostbare communicatie brengen zal; dat er weinig hinder en luttel gevaar bestaat aangezien hij voornemens is locomotieven te brengen van de jongste constructie, welke zich zonder geraas voortbewegen, geen vonken of as uitwerpen, geen rook geven, de afgewerkte stoom condenseren en voorzien zijn van remtoestellen, welke haar bij gemiddelde snelheid nagenoeg binnen eigen lengte kunnen doen stoppen.'*

Dat kon niet verhinderen dat al meteen in 1883 dankzij de stoomtram een huis in Berlicum in vlammen opging, dat veel verkeersongelukken plaatsvonden, bijvoorbeeld doordat chauffeurs door rook- en stoomwolken geen hand voor ogen zagen (afb. 12), en dat al op 2 mei, enkele maanden na de opening van de lijn, te Veghel het eerste ongeval plaatsvond met dodelijke afloop. Op 17 oktober van hetzelfde jaar stond te lezen in de plaatselijke krant: *'Een alleenstaande vrouw, doof en woonachtig te Beek en Donk kwam terug van een bedevaart naar Handel en werd van achteren aangereden door de stoomtram. Heftig remmen van de machinist baatte niet meer en de vrouw werd verpletterd.'*

Het duurde dan ook niet lang of de stoomtram kreeg een bijnaam: De goede moordenaar. De naam was een verwijzing naar de misdadiger die naast Jezus werd gekruisigd en berouw toonde. Het woord 'goede' zal betrekking hebben op het feit dat men de goede eigenschappen van de stoomtram, als bringer van bedrijvigheid en welvaart, vond prevaleren.

Tot slot één aardige anekdote: *'Met "Helmondse kermis" vertrok op zondag om 24.00 uur een extra tram naar Gemert. In het achterste rijtuig veel jongens en meisjes. Bij het schemerdonker van een walmend olielampje kon de reis hen niet lang genoeg duren. Op een keer gelukte het om tussen sluis 7 en Aarle-Rixtel het bewuste rijtuig tijdens de rit af te koppelen. Een gejuich steeg op, daarna werd het stil, ieder had zo zijn eigen bezigheden. Maar al gauw rook de machinist onraad, want door het verminderde tramgewicht ging deze harder rijden.'*



Afb. 12: Botsing tussen de stoomtram en een vrachtwagen.

Nadat alle trams in Noord-Brabant waren vervangen door autobussen van de BBA, werden spoedig de rails verwijderd. In 's-Hertogenbosch kan men nog één tastbare herinnering aan de stoomtram terugvinden. Het brugwachtershuisje bij de Boombrug moest aan een hoek van het gebouw worden afgeschuind om de tram te kunnen laten passeren. Ruim een eeuw later ziet dit er nog hetzelfde uit (afb. 13).



Afb. 13: Het brugwachtershuisje bij de Boombrug met de afgeschuinde hoek