

Voorstel Monumenten Werkgroep Helmond en Industrieel Erfgoed Helmond:

# Voormalige trambrughoofden op gemeentelijke monumentenlijst

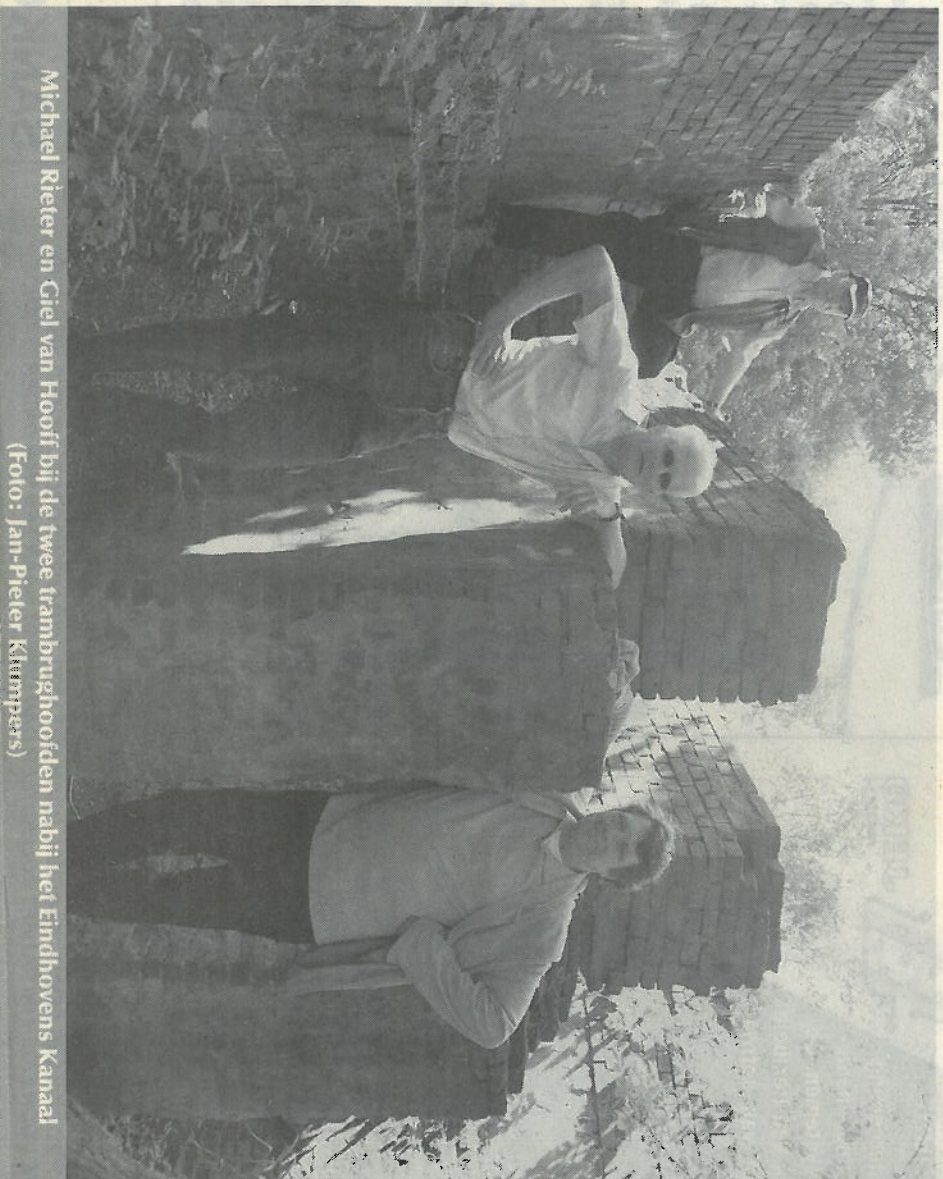
**Helmond - De stichting Monumenten Werkgroep Helmond (MWH) en de Stichting Industrieel Erfgoed Helmond (SIEH) hebben in een brief aan de gemeenteraad en het College van B&W, het verzoeken neergelegd om de twee brughoofden van de voormalige trambrug uit circa 1906, aan zowel de Helmondse als de Mierlose zijde van het Eindhovens Kanaal op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen.**

“Uit historisch overzicht blijkt dat voor Helmond maar ook de regio en misschien nog wel provinciaal of zelfs nationaal de beide brughoofden van zowel cultuur-historisch als industrieel-erfgoed belang zijn,” zo schrijven voorzitter Jan van Bussel en secretaris Michael Rietler namens MWH en voorzitter Mr. J. Swinkels en bestuurslid Giel van Hooff van SIEH. “Verder en diepgaander onderzoek zal waarschijnlijk nog veel meer wetenswaardigheden opleveren dat nog meer gewicht in de schaal zal leggen voor behoud van deze beeldbepalende en ons inziens nu potentiële gemeentelijke monument(en).”

In 1881 kwam de eerste tramweg in Nederland tot stand. Mede vanwege financiële en bestuurlijke beperkingen kwam de ontwikkeling van het tramwegnet de eerste jaren maar langzaam op gang. Maar vanaf circa 1890 begon deze nieuwe vervoersvorm aan een indrukwekkende opmars, van nog geen 100 kilometer in 1890 tot bijna 2500 in 1910. Vooral als fijnmazige aanvulling op het spoorwagennet en voor de ontsluiting van het platteland ging de tram een belangrijke functie vervullen. De glorieftijd lag tussen circa 1900 en 1920. Toendeed het opkomende autobonbielverkeer een steeds grotere concurrentie aan en drukte uiteindelijk in de jaren dertig de tram vrijwel geheel van de weg. In de regio Zuid-Oost-Brabant kwam al gauw belangstelling voor het nieuwe vervoermiddel. Al in 1881 startte men in Den Bosch met drie paardentramlijnen. Hieruit ontstond enkele jaren later een stoomtramonderneeming met een lijn die liep naar Veghel, Gemert en Helmond. Een aparte lijn tussen Veghel en Oss via Uden, die een Belgische maatschappij in 1885 had geopend, werd vervolgens ook onderdeel van de Bossche tram, zoals de Stoomtramwegmaatschappij's-Bosch-Helmond in de wandelgangen heette. Veghel ontwikkelde zich verder tot een knooppunt in het tramverkeer door de komst van de maatschappij De Meierij, die een stoomtramlijn naar Eindhoven via Sint Oedenrode startte, als aansluiting op de lijn naar Reusel, uit 1897.

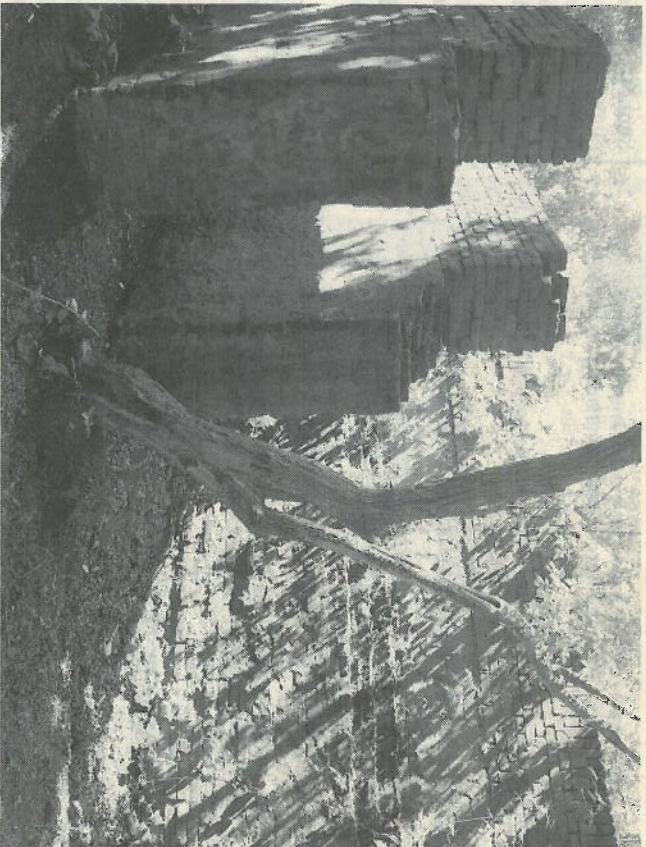
## Peelregio

De Peelregio en ook de dorpen tussen Helmond en Eindhoven bleven vooralsnog verstoken van



Michael Rietler en Giel van Hooff bij de twee trambrughoofden nabij het Eindhovens Kanaal (Foto: Jan-Pieter Klumpers)

dit moderne vervoermiddel. Wel startte in 1899 een paardentramlijn tussen Geldrop en Eindhoven.



ven. Er kwam in de regio een lobby op gang en er werden diverse initiatievoorstellen gelanceerd om vanuit Helmond en Deurne de Brabantse en Limburgse Peelgemeenten met de tram te verbinden. Uiteindelijk kwam in 1906 een stoomtramlijn tussen Helmond en Eindhoven tot stand die in Helmond aansloot op een

stoomtramlijn naar Asten. De exploitant van deze nieuwe tramlijn was de al genoemde

verrijen van Swinkels en De Haes, zich nabij de trambrug. Ook in het forensenverkeer heeft de

tram jarenlang goede diensten bewezen, evenals ze ook de trek van de stad naar het platteland heeft bevorderd. Ook voor de recreatie was de tram in trek. Zo trok men in de Eerste Wereldoorlog in grote getalen met de tram naar het recreatie-annex vliegterrein de Molenheide, aan de weg en tramlijn tussen Geldrop en Mierlo. Voor Mierlo is de tram ook onlosmakelijk verbonden met een grote dorpsbrand die in 1921 29 huizen verwoestte en naar alle waarschijnlijkheid door vonken van de vlak naast de huizen gaande locomotief is veroorzaakt.

## De aanleg

In 1903 verkreeg De Meierij een concessie om haar lijn van Eindhoven naar Geldrop te verlengen en door te trekken naar Helmond en Asten. Er moesten de nodige nieuwe voorzieningen hiervoor gerealiseerd worden. Het tramstation in Eindhoven werd vergroot, er kwam een geheel nieuw emplacement te Geldrop, een remise te Helmond en

ook hier het begin van de ondergang van het tramverkeer, dat tot dan toe een stijgende lijn vertoonde. Begin jaren dertig verdween de tram hier uit het beeld. En dan wel letterlijk en grondig: rails werden opgebroken, voorzieningen als haltehuisjes, remises en dergelijke grotendeels afgebroken of herbested. Van de tramlijn Eindhoven-Helmond-Asten bleef zo weinig of geen spoor meer over.

Het belang van de tramlijn is niet goed precies aan te duiden. Maar voor de ontwikkeling van de nijverheid in bijvoorbeeld Mierlo is ze zeker van belang geweest. Niet voor niets vestigden de twee belangrijkste ondernemingen in het interbellum, de we-

diverse stationsgebouwen: op de lijn Helmond-Asten 3 (te Asten, Ommel en aan de Peelijk), op het traject Geldrop-Helmond een te Mierlo en een te Mierlo-Hout. De lijn zelf werd, zoals gebruikelijk, in de berm van bestaande wegen gelegd, in dit geval grotendeels de provinciale weg tussen Eindhoven en Helmond via Geldrop en Mierlo. In Mierlo (met twee halteplaatsen) volgde men deze weg via de dorpskom tot aan het station (nu damesmodezaak Lenssen-Manders) om dan met een bocht noordelijk via de Trambrugweg richting Mierlo-Hout te gaan.

Er kwamen ook nog diverse overbruggingen aan te passe. Daaronder een aantal vaste bruggen over onder meer de Aa. De technisch meest moeilijke passages vormden de Zuid-Willemsvaart in Helmond en de overbrugging van het Eindhovens Kanaal, bij Mierlo. Voor de eerste passage kwam een draaibrug, in verband met het scheepvaartverkeer. De brug over het Eindhovens Kanaal werd, zoals alle reeds bestaande bruggen over deze vaarverbinding uitgevoerd als vaste hoge overspanning, waarbij geen toezicht en bediening nodig is. Wel zijn dan taluds nodig om het spoor geleidelijk in hoogte op te voeren. De brug zelf werd vrij kort uitgevoerd: de brughoofden waren beide in het kanaal geplaatst, nabij de oevers; de vernauwing van de vaargeul leverde met het beperkte toenmalige scheepvaartverkeer (qua aantal en scheepsomvang) geen bezwaar op. Wie de uitvoerders waren van de hoofden en de ijzeren bovenbouw is onbekend.

## Diverse relictten

Van de tramlijnen is, mede vanwege hun relatief korte levensduur, ook landelijk niet al teveel overgebleven. Soms is een apart tracé nog herkenbaar en bijvoorbeeld in gebruik als langzaamverkeersverbinding. In andere gevallen zijn gebouwen, kunstwerken of rollend materieel bewaard gebleven. In veel gevallen rest niet meer dan benamingen die herinneren aan deze voersvorm, zoals de Trambrugweg en Trambaan in Helmond en Brouwhuis en Tramweg in Mierlo. In deze regio is vrijwel niets zichtbaars overgebleven dat herinnert aan deze relatief kortstondige, maar belangrijke vervoersvorm. De twee brughoofden bij Mierlo zijn de enige tastbare herinneringen hieraan.

