

Tramongelukken in Beek en Donk

Tramongelukken? Hier in ons dorp? U vraagt zich misschien af of met bovenstaande titel een fout gemaakt is. Nee hoor, wij hebben vroeger een tramlijn gehad waarop dagelijks 'n zevental trams van Den Bosch naar Helmond en terug reed, waar veel personen gebruik van gemaakt hebben en waarmee ook goederen vervoerd werden. Deze tram heeft van 1883 tot eind 1935 gereden. Lezers die al langer op D'n Tesnuzzik zijn geabonneerd weten dit, want in 1983 zijn enkele artikelen hierover verschenen. Daarom gaat dit artikel over andere, nog niet beschreven zaken. Met name zal duidelijk worden waarom de tram ook in Beek en Donk de terechte bijnaam "De Goede Moordenaar" heeft gekregen, met de nadruk op het laatste woord.

Het begint ermee dat de Rotterdamse koopman J van Hasselt op 30 september 1880 aan de gemeenteraad vergunning vraagt om een tramlijn aan te leggen op Beek en Donks grondgebied; hij vermeldt in zijn brief dat de gemeente gebaat is met deze tramverbinding. Er zal weinig hinder en luttel gevaar voor het andere wegverkeer zijn; de locomotieven bewegen zich zonder geraas voort, werpen geen vonken of as uit, stoten geen rook uit en zijn voorzien van remtoestellen die snel tot stilstand komen. Niks aan de hand, vooruit met de welvaart. De praktijk zal echter een andere zijn. Tijdens de vergadering van vrijdag 11 maart 1881 verleent de gemeenteraad hem vergunning tot de aanleg ervan. Ook andere gemeenten verlenen zo'n concessie en in november wordt de Stoomtramweg-Maatschappij 's-Hertogenbosch-Helmond (SBH) opgericht.

Op 23 augustus 1882 begint men hier bij de brug voor het zuidelijk gedeelte van de lijn met het leggen van het spoor in twee richtingen. De tram loopt aan de oostzijde van het kanaal naar Aarle-Rixtel en maakt bij de Beekse brug een scherpe bocht om verder naar Gemert te gaan. Het café aan de Beekse brug wordt een halteplaats waar kastelein A. v.d. Boogaard in 1882 als eerste als stationschef dienst gaat doen. Op 18 februari 1883 is de feestelijke opening van de tramlijn. Jarenlang gaat het goed met de maatschappij totdat de eerste financiële problemen ontstaan. In 1914 klopt de maatschappij onder andere bij onze gemeente aan met het verzoek voor een bijdrage van f5000,- in de vorm van een renteloos voorschot óf een bedrag van f300,- gedurende 25 jaar voor de instandhouding van de lijn. De raad wijst dit verzoek met algemene stemmen af.

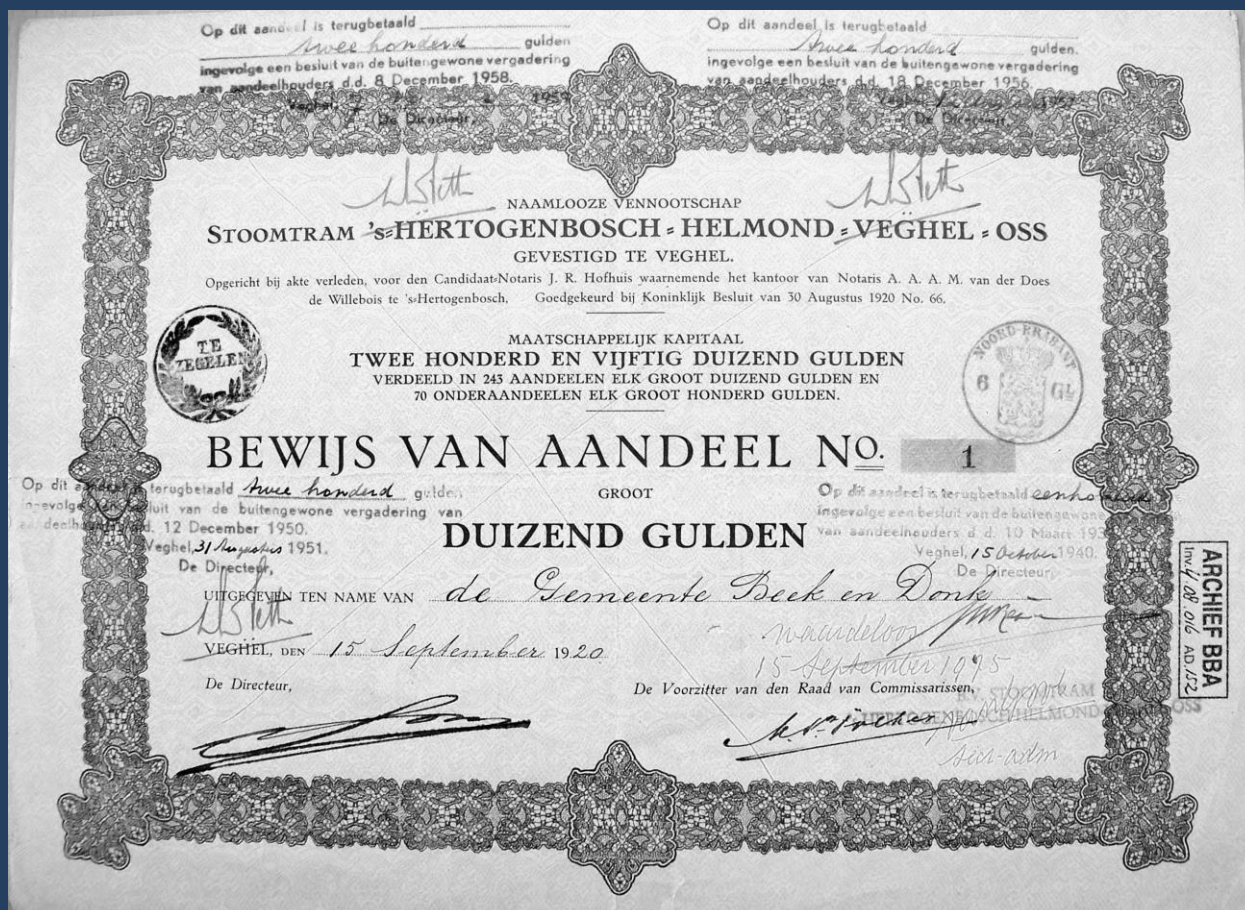


De tram arriveert vanuit Aarle-Rixtel bij café Oomens. Let ook op het jaagpad, dat tussen het kanaal en de brugwachterswoning loopt.

De foto is genomen rond 1900, met toestemming van Johanna Vogels.

1918

Door de Eerste Wereldoorlog is bij de trammaatschappij de situatie verder verslechterd; er is steeds met verlies gewerkt, de lijn verkeert in een slechte toestand en er zijn moeilijkheden met de aanschaf van materieel. Daarom besluit een Commissie van Liquidatie de exploitatie van de tram per 15 september 1918 te stoppen. Gezien het belang van de lijn voor de aangesloten gemeenten probeert men dit op initiatief van de burgemeester van Veghel te voorkomen. Voorgesteld wordt de lijnen Den Bosch-Helmond en Veghel-Oss door de betrokken gemeenten over te nemen en dat zou voor Beek en Donk een bijdrage van ongeveer f5000,- inhouden. De raad komt op 28 september bijeen om hierover te spreken en ondanks dat er vier moties zijn binnengekomen om de tram te behouden (Middenstandvereniging Hanze, de Coöperatieve Stoomzuivelfabriek, de Tuinbouwvereniging en de RK Werkliedenvereniging hebben deze ondertekend) is de gemeenteraad unaniem van mening dat het risico te groot is en het offer te zwaar. Op 4 oktober is een spoedeisende vergadering over hetzelfde onderwerp, waarbij de leden Schoofs en wethouder Martinus Vereijken vóór behoud van de tramlijn stemmen maar wethouder v.d. Leemputten en de raadsleden Jansen, Van Hoof, Marianus Vereijken en Rooijackers blijven tegen. Weer wordt over de tram een vergadering belegd en op 4 november gaat de raad toch overstag en nu met algemene stemmen, nadat de provincie een bijdrage toezegt van f250.000,- in de aankoop en herstel van de lijn. Op voorspraak van raadslid Jansen zou het bedrag vermoedelijk tegen "een matige rente" bij de Boerenleenbank geleend kunnen worden, hetgeen daadwerkelijk zo is: tegen 4% leent de gemeente een bedrag van f4700,-



De gemeente Beek en Donk was aandeelhouder bij de nieuwe trammaatschappij.

Behalve de gemeente Aarle-Rixtel gaan alle andere aan de tramlijn gelegen gemeenten akkoord met voortzetting ervan en de exploitatie wordt overgenomen door de nieuwe Stoomtram Maatschappij 's-Hertogenbosch-Helmond-Veghel-Oss (HHVO). De tram blijft rijden tot het personenvervoer op 7 oktober 1933 stopt, behalve op marktdagen en op 15 november 1935 rijdt ook de laatste goederentram. Daarna is het voorbij en is het personenvervoer door autobussen overgenomen.

Voor we de hoofdlijn van dit verhaal vervolgen, stappen we even over op een –niet bestaand hebbend– zijspoor. Het is minder bekend, maar in de loop der tijd is ook nog sprake geweest van de aanleg van een tramlijn tussen ons dorp en Eindhoven. Reeds in 1897 probeert eerder genoemde maatschappij SBH bij de gemeenteraad een concessie te krijgen voor de aanleg daarvan. Op 29 december beraadslaagt de raad lang hierover en komt tot het volgende besluit: de vergunning te verlenen onder de voorwaarden dat deze via de Kerkstraat loopt én dat deze binnen drie jaar voor het publiek open is.

Daarna horen we niets meer, totdat op 25 juli 1913 burgemeester Verhaak met een verzoek bij de raad komt om te investeren in een tramlijn naar Eindhoven. Het zou een mooie gelegenheid zijn om deze via Donk te laten lopen zodat ook dit deel van de gemeente kan profiteren van een tramverbinding. Op zijn initiatief heeft hij hiervoor concessie (vergunning) bij de “Hooge Regeering” aangevraagd. De kosten worden op f425.000,- geraamd, waarbij het Rijk voor 1/3 deel bijdraagt. Volgens hem zijn alle aanliggende gemeenten akkoord en hangt het nu van Beek en Donk af of deze doorgaat. Als de lijn via Donk loopt is een investering van f8000,- nodig en via Beek kost het de gemeente f5000,-. De wethouders hebben eerder in een bespreking met de firma P. van Thiel & Zn. te horen gekregen dat deze bereid is f3000,- bij te dragen. Tijdens deze raadsvergadering gebeurt iets uitzonderlijks. Marianus van Thiel is dan aanwezig en krijgt de gelegenheid de raad toe te spreken om een en ander te verduidelijken, iets wat nooit eerder gebeurd is: een burger die het woord krijgt tijdens een raadsvergadering! Hij bevestigt de toezegging van het bedrag mits de tram via Donk gaat rijden. De raad is niet helemaal overtuigd. De raadsleden Crooijmans, Schoofs en Martinus Vereijken zijn vóór een bijdrage en de aanleg, lid v.d. Leemputten is tegen en de leden Van Hoof, Marianus Vereijken en Rooijackers willen dit punt aanhouden tot een volgende vergadering, hetgeen gebeurt. Op 4 augustus wordt de discussie voortgezet, dit keer zonder Van Thiel, maar er komt geen meerderheid voor een subsidie van f5000,- zodat de tramlijn afketst.

De regionale krant De Zuidwillemsvaart vermeldt in augustus 1916 tenslotte nog dat in onze gemeente een ingenieur zich tijdelijk heeft gevestigd, onder wiens leiding de opmetingen gedaan worden voor de tram Beek en Donk-Eindhoven. Maar alle pogingen leden schipbreuk... de lijn zou nooit worden aangelegd.

10	10	Hintham																										
10	10	Rosmalen																										
15	10	10	Coudewater																									
20	15	10	10	Berlicum (G. L.)																								
25	20	15	10	10	Berlicum (R. K.)																							
30	25	20	20	10	10	Middelrode																						
40	35	30	25	20	15	10	Heeswijk																					
40	40	35	30	25	20	15	10	Dinther																				
50	40	40	40	30	30	25	15	10	Beugt																			
50	50	50	50	40	40	35	25	20	10	Veghel (G. L.)																		
55	50	50	50	40	40	40	30	25	20	10	Veghel (Heuvel)																	
55	55	50	50	50	50	50	40	35	25	15	10	Erp (Raadhuis)																
55	55	55	55	50	50	50	40	40	30	20	15	10	Erp (Wissel)															
60	55	55	55	55	55	55	50	50	40	30	25	15	15	Koksche Brug														
60	60	60	60	55	55	55	50	50	50	40	35	25	20	10	Gemert													
60	60	60	60	55	55	55	55	50	50	40	40	30	30	15	10	Drie Ossen												
70	60	60	60	60	60	55	55	55	50	50	40	40	35	25	15	10	Beek en Donk											
70	70	60	60	60	60	60	55	55	55	50	50	40	40	30	20	15	10	Aarle-Rixtel										
70	70	70	70	60	60	60	60	55	55	50	50	40	40	35	25	20	10	10	Sluis 7									
70	70	70	70	70	70	60	60	60	55	55	55	50	50	40	35	30	20	15	10	Helmond								
70	70	70	70	70	60	60	60	60	55	55	50	55	55	55	60	60	60	70	70	70	70	Oss						
70	70	60	60	60	60	60	60	55	55	50	50	50	55	55	55	60	60	60	60	70	70	10	Heesch					
60	60	60	60	55	55	55	55	50	50	40	40	50	50	55	55	60	60	60	60	70	20	10	Donzel					
60	60	60	60	55	55	55	55	50	50	40	40	50	50	55	55	55	60	60	60	60	25	10	10	Nistelrode				
60	60	55	55	55	55	55	50	50	40	30	35	40	40	50	55	55	55	60	60	60	35	25	15	10	Rakt			
55	55	55	55	50	50	50	40	40	35	25	25	35	40	50	50	50	55	55	55	60	40	35	25	20	10	Uden		
55	55	50	50	50	50	40	35	30	25	15	15	25	25	40	40	50	50	50	55	55	50	40	35	30	20	10	Mariaheide	
55	50	50	50	40	40	35	25	20	15	10	10	15	20	30	40	40	50	50	50	55	50	40	40	30	20	10	Veghel (Hezel.)	
55	50	50	50	40	40	40	30	25	20	10	10	20	25	30	40	40	50	50	50	55	50	40	40	35	25	15	10	Veghel (Hav.)

Tarieven 2e klas van 1920. Een kaartje van hier naar Helmond kostte toen 30 cent en naar Veghel 75 cent.

De Goede Moordenaar

Terug naar de hoofdlijn van ons verhaal. Hoe de tram aan deze lugubere bijnaam kwam, zal aan de hand van de volgende voorvallen duidelijk worden. Woensdag 2 mei 1883 was het al zover, de eerste dode met de tram viel in Veghel te betreuren en velen zouden nog volgen. Uit krantenberichten en documenten in het gemeentearchief kunnen we ook voor ons dorp een lijst samenstellen van ernstige persoonlijke ongelukken die hier hebben plaats gehad, vaak met dodelijke afloop. Inwoners en buitendorpsen die nog niet goed overweg konden met het nieuwerwetse fenomeen stoomtram en de dupe van deze vooruitgang werden, want velen werden slachtoffer van hun eigen onvoorzichtigheid. Helaas is het geen vrolijk verhaal.

**STOOMTRAMWEG-
MAATSCHAPPIJ
's Bosch-Helmond.**

KAARTJES VOOR LOKAAL-VERKEER

op de lijn 's-Bosch—Veghel—Helmond, worden aan alle stations langs de lijn verkrijgbaar gesteld tegen

4 Ct. 1^e klasse & 2½ Ct. 2^e klasse.

Aan de hoofdkantoren te 's-BOSCH, te VEGHEL en te HELMOND worden geen kleinere partijen dan ter waarde van f 5.— afgegeven; overigens wordt op elke aankoop voor f 5.— of meer 2 pCt. rabat gegeven.

De locaalkaarten zullen gelden in *alle* aaneengebouwde gemeentekommen, waar de passagiers verkiezen op te stappen alvorens de tram het station bereikt heeft, of binnen die kom verder dan het station willen doorrijden. De passagiers, die alsdan NIET van zulke kaart voorzien zijn, zullen het volle bedrag, verschuldigd tusschen 2 stations, moeten betalen.

Voorts zullen die kaartjes gelden voor HELMOND van af het SPOORWEG-STATION tot het KANAAL, en voor het traject BERLICUM-Gouden Leeuw tot BERLICUM-KERK en

zullen op den tram voor die twee trajecten geen kaartjes meer afgegeven worden.

LIJN 'S BOSCH-VUGHT.

Bovenstaande kaartjes zullen mede geldig zijn te VUGHT voor lokaal verkeer tusschen St. JORIS en HUISJE TEN HALVE.

Advertentie uit Het Nieuws van de Week van 15 augustus 1883

was werkeloos, misschien had hij in ons dorp gesolliciteerd, wie zal het zeggen, feit is dat hij van de herrie van de langskomende tram wakker schrok, probeerde op te staan, werd gegrepen door de loopplank van 'n wagon en daardoor onder de laatste wagon kwam en totaal werd vermorzeld. "Oogenblikkelijk was de ongelukkige een lijk", volgens het Rotterdamsch Nieuwsblad.

15 sep. 1895 "Tussen Beek en Aarle-Rixtel is op zondagavond de jongeman J.H. uit Helmond door de laatste tram vanuit Den Bosch naar Helmond overreden. Hij wilde op de in volle vaart zijnde tram springen en was onmiddellijk dood. Dezelfde tram reed bij Rosmalen een meisje beide benen af; ook zij is dezelfde avond gestorven." Dit bericht stond in Het Nieuws van den Dag. Meer informatie is te vinden in "Het Nieuws van de Week". Joh. Hermans, een 23 jarige koopman uit Helmond, wilde in Gemert op de tram stappen om naar huis te gaan, maar kreeg woordenwisseling met de conducteur over het betalen van een kaartje. Hij mocht niet mee, waarna hij aanwandelde. Hij liep al langs het kanaal op weg naar Aarle-Rixtel toen de tram hem voorbij reed. Hij wilde erop springen en kwam onder de tweede wagon terecht. De machinist stopte meteen, doch het was al te laat, want "de ongelukkige lag geheel ontzield tusschen de tramlijn. Het bovengedeelte van het hoofd was totaal verbrijzeld, het rechterbeen hing nog slechts met een velletje aan het lichaam en de rechterhand was platgedrukt. Verder had hij nog een vreselijke wonde aan het midden van het lichaam, zodat het lijk totaal verminkt was. Meteen werd hij in de tram gedragen en naar Aarle-Rixtel in het lijkenhuisje getransporteerd."

13 aug. 1883 Het begon hier allemaal met een roddelachtig stukje in "De Standaard", een krant uitgegeven in Amsterdam. Daarin werd gemeld dat de toen net wegens herhaalde dronkenschap ontslagen brievenaarder V. op de tram wilde springen met het ongelukkig gevolg dat hij er onder raakte, zodat een been er helemaal werd afgesneden. "Misbruik van sterke drank moet oorzaak van het ongeval zijn", werd nog tactloos opgemerkt. In "Het Nieuws van de Week" dat in onze regio uitkwam, stond dat het zou gaan om J. Vogels die, zonder de machinist of conducteur te waarschuwen, tussen Aarle-Rixtel en Beek en Donk op de tram wilde springen, misgreep, vervolgens nog eens probeerde, misstapte en 'n wagon over zijn been kreeg die verbrijzeld werd, terwijl zijn borst ook nog in aanraking kwam met het voorste deel van de wagon. "Naar wij vernemen verkeert den lijder in zeer bedenkelijken toestand." Hij overleefde het ongeluk.

6 jun. 1884 De vijftienjarige Jozef Waaijers uit Helmond lag in het hoge gras langs het kanaal in Beek te slapen. Wat hem ertoe bracht uitgerekend daar te gaan liggen is de vraag. Hij

16 aug. 1896 Tussen “De Drie Ossen” en Beek viel een onbekende Eindhovense man van het balkon. Hij brak een arm die ook nog helemaal “ontvleesd” was. Hij is in het Liefdehuis in Helmond opgenomen, waar later zou worden besloten of de arm al dan niet afgezet moest worden.

5 aug. 1897 Een zekere P.O. raakte tussen het Tramstation in Beek en de halte “De Drie Ossen” onder de in volle vaart zijnde tram. De ongelukkige kreeg de wielen over beide benen, bij de ene was het been boven, bij de andere onder de knie afgereden. Hij werd overgebracht naar het Liefdehuis in Beek, waar de volgende dag zijn beide benen werden geamputeerd.

13 sep. 1898 Uit de berichtgeving wordt niet duidelijk waar het volgende ongeval precies plaatsvond: “Gisteren is de heer M. uit Assen op de hoogte van Beek en Donk uit de stoomtram ‘s-Hertogenbosch-Helmond gevallen, tengevolge waarvan hij onmiddellijk gedood werd,” aldus de Leeuwarder Courant van 14 september. Het gaat hier om de 24-jarige koopman Johannes Mikkers uit Asten (en niet uit Assen) en in “Het Nieuws van de Week” werd gemeld dat dit ongeluk zich in Gemert afspeelde, waar hij door een draai die de tram maakte van het balkon geslingerd werd en met zijn hoofd onder de wielen terecht kwam. Het overlijden werd in ieder geval bij de burgerlijke stand in Gemert opgetekend.

11 feb. 1899 Catharina Meulendijks, 32 jaar oud en getrouwd met winkelier en spekslager Adrianus van Hulten, ging naar Helmond om op de markt haar vleeswaren aan te bieden. Voordat de tram stilstond wilde zij al uitstappen en kwam eronder. Twee wagons reden over haar heen, zodat beide benen haast van haar lichaam werden gesneden. Zwaar gewond kwam zij om tien uur weer in Beek en Donk, waar in het Sint Josephgesticht haar benen werden geamputeerd. Maar het mocht niet meer baten, zij overleed 's middags om half vier. “Men kan zich de toestand van haar bedroefde echtgenoot voorstellen, die zelf sedert een paar dagen ziek te bed ligt. De ongelukkige vrouw had voor haar dood herhaalde malen verklaard, dat haar ongeluk niet te wijten was aan het personeel van de tram, maar alleen aan haar eigen onvoorzichtigheid.” Zo viel te lezen in de Nieuwe Tilburgsche Courant.

11 nov. 1900 Adrianus van Balkom, zoon van de gemeentelijke veldwachter Antonie, was samen met andere kinderen aan het spelen op het rangeerterrein van de stoomtram. Zij duwden een lege goederenwagon vooruit, waar Adrianus in zat. Hij viel uit de wagon en kreeg zodoende de wielen over zijn borst. Hij overleed op 14-jarige leeftijd aan de verwondingen.

13 jun. 1911 Antonia van den Broek is het elfjarige dochtertje van koopman Hubertus (Bert) die getrouwd is met winkelierster Jacoba van den Einden. Antonia moest al om 7 uur die morgen naar catechismus. Bij de korte draai bij de brug wilde zij nog vóór de tram oversteken, kwam eronder en werd inwendig zo zwaar getroffen dat bloed uit neus en mond stroomde. Het kind overleed 'n half uur later aan haar verwondingen. “Naar men verneemt kon het personeel het ongeluk niet voorkomen en geheel aan de waaghalzerij van het kind hebben gelegen, een waarschuwing voor vele anderen om toch de tram eerst te laten passeeren.” (Nieuwsblad van Helmond)

4 sep. 1911 De vijftienjarige Adolf was met zijn vader, koopman Petrus Colen, naar Gemert gefietst om aan familie en vrienden een afscheidsbezoek te brengen. Hij was namelijk pas afgestudeerd en zou naar Rotterdam gaan voor een praktijkopleiding in de handel. Na het passeren van de tram die de Beekse processie huiswaarts voerde, reed hij samen met een paar makkers van “De Drie Ossen” naar Beek om daar de processie nog eens te kunnen zien. Onderweg op de hoogte van café Engels op de Beekse dijk was de jongen van de trappers geschoten en naast de tram terecht gekomen. Een van de loopplanken sloeg hem onder de wielen, waardoor een been vanaf de knie was verpletterd en van het andere de voet verbrijzeld. Het gebeurde rond zes uur 's middags en toen vader Colen na 'n kwartier kwam angefietst zag hij zijn zoon badend in het bloed liggen. Adolf werd onmiddellijk naar Helmond vervoerd, waar hij diezelfde avond om acht uur overleed.

14 okt. 1917 Op zondagavond kwam schoenmakersknecht Arie Aarts uit Geldrop van de Gemertse kermis en kwam onder de tram waardoor zijn been werd afgereden. Hij werd overgebracht naar het Liefdehuis in Beek, maar sterft in de nacht van zondag op maandag om twee uur. Hij is de 25-jarige zoon van de gestorven Catharina Aarts.

5 dec. 1923 Op weg naar Helmond vond tussen café “De Drie Ossen” en café Engels het volgende ongeluk plaats. Adrianus van Uden was samen met stiefzoon Johannes van Hooft uit Erp met een kar met biggen op weg naar de markt. Het was half zeven in de morgen en omdat hij koude voeten had was hij van de kar gegaan en liep hij tussen de tramrails. De tram uit Gemert kwam achterop gereden en door de zware mist gaf de machinist voortdurend signalen ter beveiliging. Daarop was Adrianus uitgeweken,

gestruikeld en gevallen, waarop hij geraakt werd en van de dijk rolde. We volgen het verslag van de Nieuwe Tilburgsche Courant van 17 december: "Toen de tram tot stilstand was gebracht werden de lantaarns van de machine genomen en werd met behulp van het trampersoneel, alsmede met de zich toevallig in de tram bevindende ploegarbeiders, de omgeving afgezocht. Men vond toen Van Uden hevig bloedende in de sloot liggen, een voet missende. Zoo goed en zoo kwaad als het ging werd den verongelukte alle mogelijke hulp verleend en werd hij in een der tramrijtuigen naar Beek en Donk vervoerd. Daar aangekomen werd hem verdere geestelijke en geneeskundige hulp verleend. In het tramstation werden hem de laatste H.H. Sacramenten toegediend, waar hij twee uur na het ongeval omstreeks half negen aan zijn verwondingen bezweek." In de brief die directeur Van Son van maatschappij HHVO naar burgemeester Van Nispen tot Pannerden stuurde staat nog te lezen dat de gewonde in het eersteklas rijtuig werd vervoerd naar het tramstation/café van Oomens waar dokter Timmers hulp bood.

Rijksveldwachter Ivens en de gemeente-veldwachter Van Balkom waren eveneens gekomen en hebben de volgende getuigen gehoord: stiefzoon Van Hooft uit Erp en ploegwerker Wilhelmus Waals, Maria v.d. Sanden en betonwerker Hendrikus van Eindhoven, allen uit Veghel. Ivens heeft de Officier van Justitie in Roermond van het ongeval op de hoogte gebracht en later aan de directeur meegedeeld dat het personeel geen enkele schuld had. De tram (in de brief is sprake van trein) werd gereden door machinist W. Cortjens, stoker Joh. Bezemer en conducteur H. Korsten en de tram bestond uit machine, bagagewagen, 2 eerste klasse en 3 tweede klasse rijtuigen. Ook werd nog opgemerkt dat het Liefdehuis in Beek en Donk de getroffene niet kon opnemen, maar waarom dit het geval was werd niet meegedeeld.

27 mei 1925 Weer moest directeur Van Son een ongeval melden aan eerder genoemde burgemeester. Nu was het de tienjarige Theo Konings die even na half acht 's avonds zijn moeder ging afhalen bij het tramstation. Hij liep de tram tegemoet en wilde op het achterste personenrijtuig springen, maar was tussen het rijtuig en de bagagewagon terechtgekomen, met het gevolg dat zijn rechterbeen onder de knie werd afgereden. Na eerste hulp in het tramstation, was hij per auto naar het Gasthuis in Helmond vervoerd waar zijn been werd geamputeerd. Getuigen van het ongeluk waren Jacobus van Schijndel en Albertus Gijbers beiden uit Gemert. Zij bevonden zich in het laatste personenrijtuig. Tram no.16 werd gereden door machinist W. van Lee en conducteur H. v.d. Burgt.



Henschel locomotief die op de tramlijn gebruikt werd.

Uit al deze beschreven voorvallen kan de conclusie getrokken worden, dat steeds sprake was van onoplettendheid of onvoorzichtigheid bij de slachtoffers. Feit blijft dat de ongelukken voor zowel slachtoffers, familie als óók voor het trampersoneel zeer nare gebeurtenissen zijn geweest. Laten we dit verhaal niet in mineur eindigen, maar afsluiten met een vrolijke anekdote uit de krant.

Postzak

Het was 'n gezellig groepje, onze arbeiders uit Beek en Donk en Gemert. Ze hadden altijd veel lol als ze na het werk in Helmond op de tram naar huis stapten. Er werden de nodige grapjes verteld en zo schoot de reis goed op. Nog plezieriger was het als ook het schoolmenneke, zoals zij hem noemden, op dezelfde tram stapte. Dan hadden ze nog meer plezier, want ze namen hem vaak in het ootje en elke keer trapte het menneke er ochèrm in, want 't was 'n onnozelaartje.

Zo kon het gebeuren dat hij op 'n donderdagavond in mei ook op de tram van half acht instapte. Ook nu waren de grappenmakers in een olijke bui en vlak voordat ze bij de Beekse brug waren, pakten ze het menneke beet, stopten hem in een grote lege zak die in de tram lag en bonden de zak dicht. Aangekomen bij de halte zetten ze de zak buiten, waar de postbode al klaar stond om zijn postzak naar het postkantoor te brengen. Hij nam hem op zijn schouder en vond dat ie deze keer toch wel erg zwaar was. Plots begon de zak op zijn rug te spartelen en verschrikt liet ie deze op de grond vallen, waar hij opensprong. Tot zijn

verbazing kroop het menneke schielijk uit de zak, rende terug en kon nog net op tijd op de rijdende tram springen. Want hij moest natuurlijk wel weer op tijd in Gemert zijn, waar ie woonde.

Uit mijn duim gezogen? Nee hoor, ik las het bericht in de Tilburgsche Courant van zondag 14 mei 1905.

Bronnen:

D'n Tesnuzzik, jaargang 1983

BHIC Den Bosch, archief BBA

RHC Eindhoven, archief Lieshout 1811-1928, inv. 547

RCH Eindhoven, archief Aarle-Rixtel 1811-1932, inv. 528

RHC Eindhoven, archief Beek en Donk 1811-1930, inv. 5, 671 t.m. 675

Boek "Gemerts Nieuws 1881-1900", Peter Lathouwers

Bibliotheek Helmond, microfiches regionale kranten

Koninklijke Bibliotheek Den Haag, www.KB.nl Historische kranten