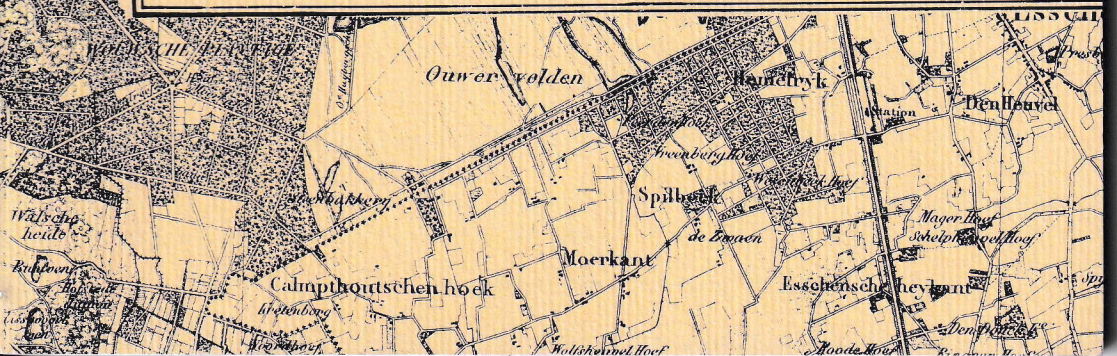




heemkunde kring
DE VIERSCHAER
WOUW

3 ~ 88.

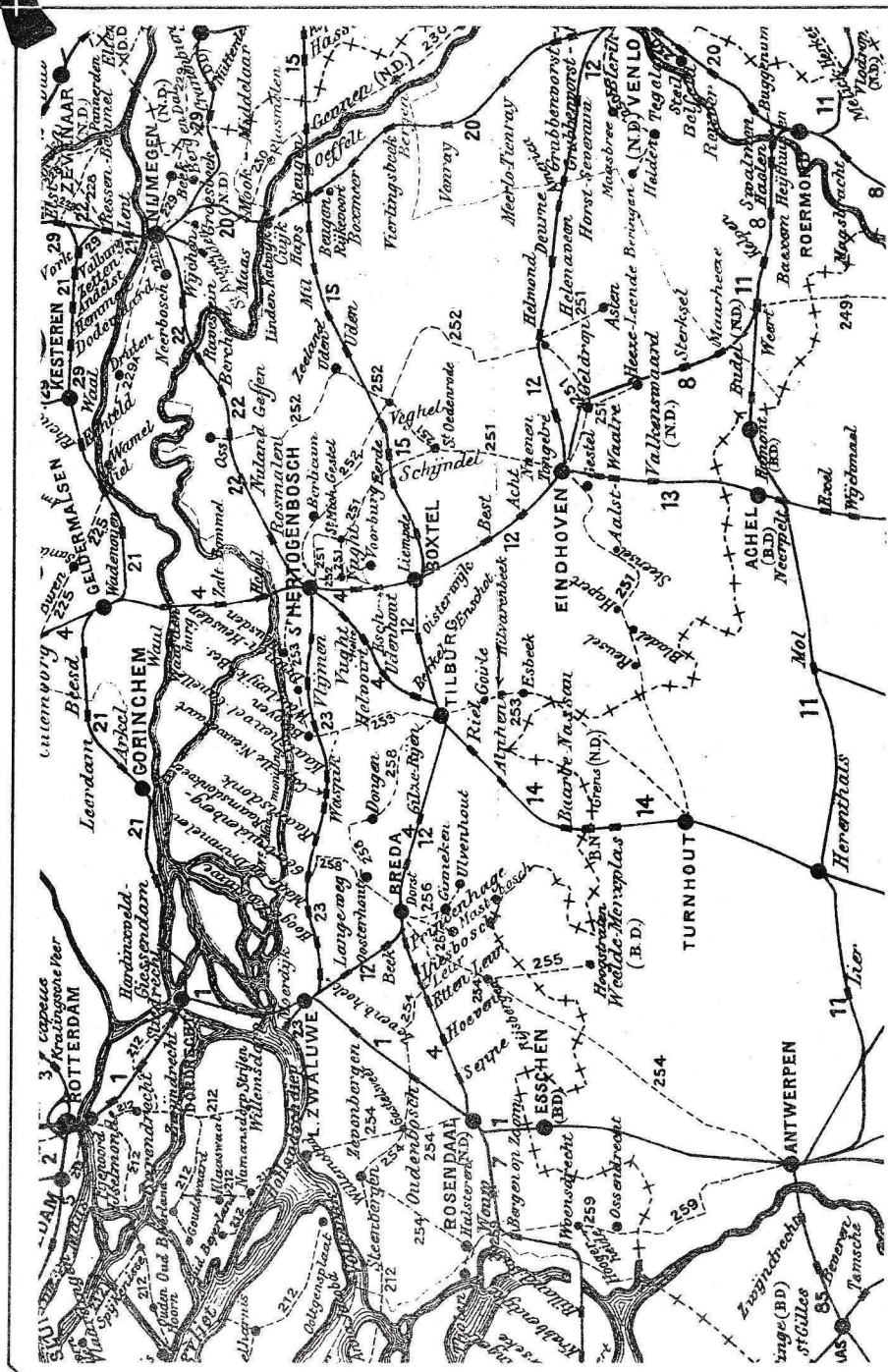


Wouw en de spoorwegen (X)

HET REIZIGERSVERVOER.

GEWONE DIENST.

Het vervoer van reizigers per spoor was uiteraard inherent aan het aantal stoppende treinen en het tijdstip van vertrek of aankomst van de treinen te Wouw. Uiteraard kon de S.S. lang niet altijd voldoende rekening houden met de plaatselijke belangen van de verschillende plaatsen langs de Zeeuwse lijn. Bepalend voor de dienstregeling waren met name ook de veerdienst Vlissingen-Sheerness van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland, de veerdienst Hansweert-Walsoorden (aanvankelijk particulier, later Provinciale Stoombootdiensten op de Westerschelde) en de veerdienst Vlissingen-Breskens (idem). Gecombineerd met de belangen van grotere plaatsen als Vlissingen, Middelburg, Goes en Bergen op Zoom viel Wouw wel eens naast de "trein". Aangezien vóór 1885 het baanvak Roosendaal-Vlissingen geheel enkelsporig was, kreeg men ook te maken met kruisingen en aansluitingen, die het onmogelijk maakten bepaalde reizigerstreinen in Wouw te doen stoppen. Zelfs op een verzoek in 1878 om een personenrijtuig in een goederentrein beschikbaar te stellen werd negatief gereageerd in het belang van "het internationaal ijl-goederenverkeer". Regelmatig nam het Wouwse gemeentebestuur contact op met de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid om aan te dringen op een verbetering van de bestaande dienstregeling of om een aangekondigde verslechtering te verhinderen. Soms had de briefwisseling een resultaat. Sinds 23 november 1880 werd tussen Bergen op Zoom en Roosendaal in een bepaalde trein, uitsluitend op dinsdag, donderdag en zaterdag, ten behoeve van terugkerende marktbezoekers een rijtuig 3e klasse ingelegd. Anderzijds kon men het "groot ongerief" als gevolg van het niet meer stoppen van een



Afb. 1: Netkaart van spoor- en tramwegen in de provincie Noord-Brabant, 1913.

reizigerstrein vanuit Bergen op Zoom met ingang van de zomerdienstregeling van 1887 niet voorkomen. Op verzoek van belanghebbenden werden op 1 mei 1907 ten behoeve van in Bergen op Zoom schoolgaande kinderen uit Roosendaal en Wouw 's morgens vroeg en 's middags laat een trein Roosendaal-Bergen op Zoom v.v.ingelegd. Deze "schooltrein" reed alleen op werkdagen en niet tijdens de schoolvakanties. Jarenlang bleef deze slag in de dienstregeling gehandhaafd. Aan het slot van deze verhandeling volgen twee tabellen als illustratie van de ontwikkeling (en de neergang) van het reizigersvervoer per spoor in de jaren 1870-1937.

Op aanvraag kregen beambten van politie vrij vervoer per spoor al of niet ter begeleiding van gevangenen. Vóór 1917 had men wel rekening te houden met de verschillende spoorwegmaatschappijen. Zo schreef de S.S.op 21 oktober 1901 aan de burgemeester van Wouw: "Wij hebben de eer U hierbij toe te zenden een vrijbiljet van Wouw naar Leiden en terug, geldig via Gouda-Woerden, ten behoeve van den gemeenteveldwachter C.Gommeren, onder mededeeling dat aan zijn verzoek om zoo mogelijk vrij vervoer over den Hollandsche IJzeren Spoorweg te verstrekken dezerzijds niet kan worden voldaan". Het traject Rotterdam-Den Haag-Leiden behoorde immers onder haar concurrent de H.S.M. (Zie ook aflevering 1, De Vierschaer 2/86). Het kosteloze vervoer werd krachtens artikel 46 van de spoorwegwet van 9 april 1875 verstrekt. "Vervoer van in dienst zijnde beambten der politie en onderofficieren of manschappen der marechaussee heeft, op vertoon van eene reisorder, kosteloos plaats in rijtuigen, voor het gewoon vervoer van reizigers bestemd." Ook personen, reizende onder geleide van het Openbaar gezag, werden kosteloos vervoerd. Op 11 maart 1922 vroeg de burgemeester van Wouw "kosteloos vervoer in de derde klasse van Roosendaal naar 's Hertogenbosch en terug voor Antony de Rooy, reizende als medegeleider van een krankzinnige, welke onder geleide van den gemeenteveldwachter Franciscus Simons van Roosendaal naar 's Hertogenbosch vervoerd werd". Abusievelijk werd dit vrij vervoer afgegeven, maar later kwam de "Nederlandsche Spoorwegen" hierop terug en moest de gemeente Wouw alsnog de "vrachtprijs" voor Antony de Rooy ten bedrage van f 4,50

Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.

Feesten te Middelburg

TER GELEGENHEID VAN HET BEZOEK VAN

H.H. M.M. de Koningin en de Koningin-Regentes.

EXTRA REISGELEGENHEDEN

NAAR EN VAN

MIDDELBURG

op DINSDAG 21 Augustus 1894.

GOEDKOOPE TREINEN

voor het vervoer van reizigers 1^e, 2^e en 3^e klasse.

PRIJZEN der speciale retourkaarten naar Middelburg, alléén geldig op de hieronder genoemde treinen.

	1 ^e Kl.	2 ^e Kl.	3 ^e Kl.
Van <i>Lage-Zwaluwe</i>	f 5.—	f 4.10	f 2.35
" <i>Zevenbergen</i>	" 4.70	" 3.50	" 2.35
" <i>Oudenbosch</i>	" 4.10	" 3.20	" 2.05
" <i>Breda</i>	" 5.—	" 4.10	" 2.35
" <i>Rosendaal</i>	" 3.80	" 2.95	" 2.05
" <i>Wouvo</i>	" 3.55	" 2.95	" 1.75

De uitgifte dezer speciale retourkaarten, waarvan een beperkt aantal wordt uitgegeven, vangt aan op Vrijdag 17 Augustus 1894 en wordt gesloten op Maandag 20 Augustus d. a. v. des namiddags ten 6 ure, of vroeger indien het vastgestelde aantal zal zijn uitgegeven.

Op ondergenoemde extratreinen zijn geen andere dan deze speciale retourkaarten geldig.

DIENTSTREGELING. (Tijd van Greenwich).

HEENREIS.				TERUGREIS.			
B	C	V.		CC		BB	
—	8.05 vm.	V.	<i>Breda</i>	A.	12.45 nachts	—	
—	7.50 "	"	<i>Lage-Zwaluwe</i>	"	12.52 "	—	
—	8.01 "	"	<i>Zevenbergen</i>	"	12.41 "	—	
—	8.12 "	"	<i>Oudenbosch</i>	"	12.29 "	—	
7.34 vm.	8.55 "	"	<i>Rosendaal</i>	"	12.10 "	12.42 nachts	
7.44 "	"	"	<i>Wouvo</i>	"	11.59 nam.	12.31 "	
9.31 "	10.52 "	A.	<i>Middelburg</i>	V.	10.10 "	10.45 nam.	

De reizigers van *Breda* worden op de heenreis tot *Rosendaal* vervoerd met trein n^o 242. (vertrek *Breda* 8.05 voormiddag tijd van Greenwich) en gaan aldaar op den extratrein C over.

De snelrein n^o 1 (vertrek *Rosendaal* 10.22, *Bergen-op-Zoom* 10.34 en *Goes* 11.10 voorm.) zal op Dinsdag 21 Augustus 1894 te *Rosendaal*, *Bergen-op-Zoom* en *Goes* geen reizigers opnemen voor *Middelburg*. (2098)

Afb. 2: Advertentie in "De Grondwet" van 19 augustus 1894.

betalen. Na herhaalde aanmaningen werd de declaratie pas maanden later voldaan. De verhouding tussen het aantal reizigers in de drie verschillende klassen illustreert overigens duidelijk het verschil tussen rijk en arm in Nederland: 1e klasse, 1%; 2e klasse, 10% en 3e klasse, 89%. En dan te bedenken, dat een hele grote groep mensen nog niet aan reizen per spoor toekwam!

EXTRA TREINEN.

Zo nu en dan werden extra treinen ingelegd. Aanvankelijk naar of van feestelijke gebeurtenissen in de eigen omgeving, later als een dagje erop uit voor min of meer welgestelden naar plaatsen als Rotterdam, Den Haag/Scheveningen, Amsterdam, Nijmegen of Arnhem, Vlissingen of Middelburg. Zulke treinen bestonden soms wel uit dertig rijtuig en 3e klasse met meer dan duizend reislustigen. Ook bedevaarttreinen naar plaatsen als Scherpenheuvel (B), Kevelaer (D), Brielle of Roermond, trokken elk jaar vele reizigers.

Op 29 juni 1887 werd ter gelegenheid van het "Internationaal Festival" te Wouw na afloop van de feestelijkheden voor de afvoer van het publiek een extra trein van Wouw naar Roosendaal ingelegd. (Zie ook artikel R.Hermans, Harmonie Oranje, de Vierschaer 1/84).

Ter gelegenheid van het bezoek van Koningin Wilhelmina en Koningin-Regentes Emma aan Middelburg en Vlissingen werden op 21 en 23 augustus 1894 extra reisgelegenheden in de vorm van "goedkoope treinen" ingelegd. Op beide dagen konden te Wouw 's morgens vroeg om 7.44 uur vertrekken en 's avonds laat om 23.59 uur terugkeren. De speciale retourkaarten waren uitsluitend op de extra treinen geldig en kosten te Wouw, zowel naar Middelburg als naar Vlissingen f 1,75 in de 3e klasse en f 2,95 in de 2e klasse. Indien men 1e klasse wilde reizen betaalde men f 3,55 naar Middelburg en f 3,80 naar Vlissingen.

Hoe het op een bedevaartreis per trein eraan toeging, laat de verslaggever van de Roosendaalse krant "De Grondwet" op 16 augustus 1893 zien. "Heden morgen ten 8.45 uur arriveerden alhier per extra-trein van Bergen op Zoom en Wouw een 400-tal reizigers om aan den jaarlijkschen pel-

De reizigers van *Breda* worden op de reis van *Greenwich* op *Greenwich* n°. 247, (vertrek *Breda* 8.05 voormiddag tijd van *Greenwich*) en geen extratrein C over.

De sneltrein n°. 1 (vertrek *Rosendaal* 10.22, *Bergen-op-Zoom* 11.05 voorm.) zal op Dinsdag 21 Augustus 1894 te *Rosendaal*, *Bergen-op-Zoom* geen reizigers opnemen voor *Middelburg*.

Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen

Feesten te Vlissingen

TER GELEGENHEID VAN HET BEZOEK VAN
H.H. M.M. de Koningin en de Koningin-Regentes

EXTRA REISGELEGENHEDEN

NAAR EN VAN

VLISSINGEN

op DONDERDAG 23 AUGUSTUS 1894

GOEDKOOPE TREINEN

voor het vervoer van reizigers 1^e, 2^e en 3^e klasse

PRIJZEN der speciale retourkaarten naar Vlissingen, alleen geldig op de hieronder genoemde treinen:

	1 ^e kl.	2 ^e kl.	3 ^e kl.
Van <i>Rosendaal</i>	f 4.10	f 3.20	f 2.05
" <i>Wouwe</i>	" 3.80	" 2.95	" 1.75
" <i>Bergen-op-Zoom</i>	" 3.50	" 2.95	" 1.75
" <i>Woensdrecht</i>	" 3.20	" 2.65	" 1.50

De uitgifte dezer speciale retourkaarten, waarvan een beperkt aantal wordt uitgegeven, vangt aan Zaterdag 18 Augustus 1894 en wordt gesloten op Woensdag 23 Augustus d. a. v. des namiddags ten 6 ure of vroeger indien het vastgestelde aantal al zijn uitgegeven.

Op ondergenoemde extratreinen zijn geen andere dan deze speciale retourkaarten geldig.

DIENSTREGELING (Tijd van Greenwich.)

HERREIS.				TERUGREIS.			
B	C	V.		CC	BB		
8.55 v.m.		V.	<i>Rosendaal</i>	A.	10.22 n.m.	12.10 nachts.	
		"	<i>Wouwe</i>	"	10.12 "	11.59 n.m.	
	0.12 "	"	<i>Bergen-op-Zoom</i>	"	10.02 "	11.49 "	
		"	<i>Woensdrecht</i>	"	9.53 "	11.39 "	
		"	<i>Middelburg</i>	"	8.10 "	9.50 "	
	0.07 "	A.	<i>Vlissingen</i>	V.	8.00 "	9.40 "	

HET BESTE ADRES

Alom is de intekening opengesteld
OP DEN

Afb. 3: Advertentie in "De Grondwet" van 19 augustus 1894.

grimstocht naar Kevelaer deel te nemen. Na eenige minuten oponthoud, waaronder inmiddels 228 onzer stadsgenooten zich met de bovengenoemden vereenigden, werd het sein tot vertrek gegeven. Ten 8.58 verliet de trein onder gebed en godsdienstige liederen het station. Dat dit prachtige weder onze vrome reizigers blijve vergezellen."

Niet alleen vanuit West-Brabant, maar ook naar West-Brabant werden extra treinen ingelegd. Een elk jaar terugkerende gebeurtenis waren de "Zuiderzendingen", een protestantse aangelegenheid, die in 1885, 1888 en 1892 nabij wachterswoning 9 op het grondgebied van Bergen op Zoom werd gehouden. In andere jaren vond deze manifestatie in Goes, Liesbosch of elders plaats. Ofschoon de plaats van handeling eigenlijk op het grondgebied van Bergen op Zoom was gelegen, gebruikten de S.S.en het organiserende comité in hun publicaties steeds Wouw als station van bestemming voor de extra treinen. Op 22 juli 1885 werden op deze wijze in de 1e, 2e en 3e klasse achtereenvolgens 49, 379 en 2010 reizigers vervoerd. De belangstelling was wisselend en vermoedelijk afhankelijk van het weer, want in 1892 trok de manifestatie in de open lucht maar respectievelijk 21, 352 en 1228 belangstellenden per trein. (1888: 46, 411 en 1675). Na 1890 kwam op deze plaats overigens de "Zanderij Wouw" tot stand. Een beschrijving van de "Zanderij Wouw" komt in een volgende aflevering van deze serie aan de orde.

HET VERVOER VAN POST EN BAGAGE.

Tot omstreeks 1865 bracht men dagelijks de post met een kar of een rijtuig van Roosendaal naar Wouw en Bergen op Zoom of omgekeerd. Na de opening van verschillende baanvakken nam "het spoor" al vrij snel het vervoer van poststukken voor haar rekening. De spoorwegmaatschappijen sloten contracten met de "Nederlandsche Posterijen" af en stelden voor dit vervoer post/bagagewagens in dienst. Nagenoeg in elke reizigerstrein werden één of meerdere wagens opgenomen. Tweemaal per dag werd op elk station de post afgeleverd, waarna zowel 's morgens als 's middags op alle dagen van de week (ook op zon- en feestdagen) een bestelling (bodeloop) plaatsvond. Met ingang van 16 juli

1891 werd het aantal mogelijkheden tot ontvangst en verzending van correspondentie in Wouw uitgebreid tot drie-maal per dag. In de jaren dertig kwamen op verschillende verbindingen postauto's in dienst. Na de sluiting van vele kleine stations en halten namen de postauto's (ook autobusdiensten) het vervoer geheel over van de trein. Op 14 mei 1938 gooide men ook te Wouw de laatste postzak op het perron. Na de Tweede Wereldoorlog werd het aantal bestellingen geleidelijk aan teruggebracht tot eenmaal per dag.

KONINKLIJK BEZOEK.

Vijf en zeventig jaar lang was Wouw bereikbaar met de trein. Slechts in de jaren van de Eerste Wereldoorlog werd tot tweemaal toe de "Koninklijke Trein" naar Wouw gedirigeerd. Gedurende de oorlogsjaren lag het Nederlandse leger vooral langs de zuidgrens in Limburg, Noord-Brabant en Zeeland in stelling. Onder deze omstandigheden bracht Koningin Wilhelmina meerdere malen een inspectiebezoek aan de verschillende onderdelen van het leger in het veld. Koningin Wilhelmina reisde incognito. Een bezoek geschiedde dan ook zonder veel ophef voor de betrokken gemeenten. Slechts burgemeesters en enkele voorname ingezetenen waren op de hoogte van het koninklijk bezoek. Uiteraard werd in Wouw kort tevoren de stationschef over de op handen zijnde gebeurtenis ingelicht.

De "Koninklijke Trein", gebouwd in 1903, bestond uit een vijftal rijtuigen, te weten: een bagagerijtuig met dienst-ruimten, een salonrijtuig met ontvangstruimte en slaapkamer voor Koningin Wilhelmina, een salonrijtuig met eetzaal en slaapkamer voor Prins Hendrik, een keukenrijtuig met dienst-ruimten en een rijtuig 1e klasse voor het personeel van de hofhouding.

De gehele trein stond in de nacht van 17 en 18 december 1914 als overnachtingsgelegenheid te Wouw. Overdag reisde de Koningin per auto en te paard naar het leger in de omgeving. Twee en een half jaar later vond wederom een bezoek van Koningin Wilhelmina aan verschillende legeronderdelen in West- en Midden-Brabant plaats. Na aankomst op 26 juli 1917 om 9.30 uur te Roosendaal werd de "Koninklijke Trein" als "leeg" materieel naar Wouw overgebracht.

Ondertussen reed de Koningin per auto van Roosendaal over Bergen op Zoom naar Hoogerheide en Ossendrecht voor het bezichtigen van het leger in stelling en het gadeslaan van oefeningen in het veld. Na dit bezoek keerde zij per auto terug naar het station van Wouw, waar zij in één der rijtuigen kon lunchen. Om half drie vertrok de Koningin weer voor een rondreis per auto langs Boeiink ("het Anker"), Kruisland, Oud Gastel, Oudenbosch, Zegge en Roosendaal voor het bezichtigen van oefeningen in de buurt van deze plaatsen. 's Avonds genoot zij van een diner in de "koninklijke Trein" en bracht zij de nacht door in haar rijtuig op het station te Wouw. De volgende ochtend om negen uur verliet de Koningin haar onderkomen en reed per auto naar Gilze. Ter plaatse werden te paard wederom oefeningen van het leger te velde bekeken. Ondertussen werd de "Koninklijke Trein" van Wouw naar Breda gedirigeerd. 's Middags om twee uur, na aankomst van de Koningin per auto, "stoomde" Koningin Wilhelmina terug naar Het Loo te Apeldoorn.

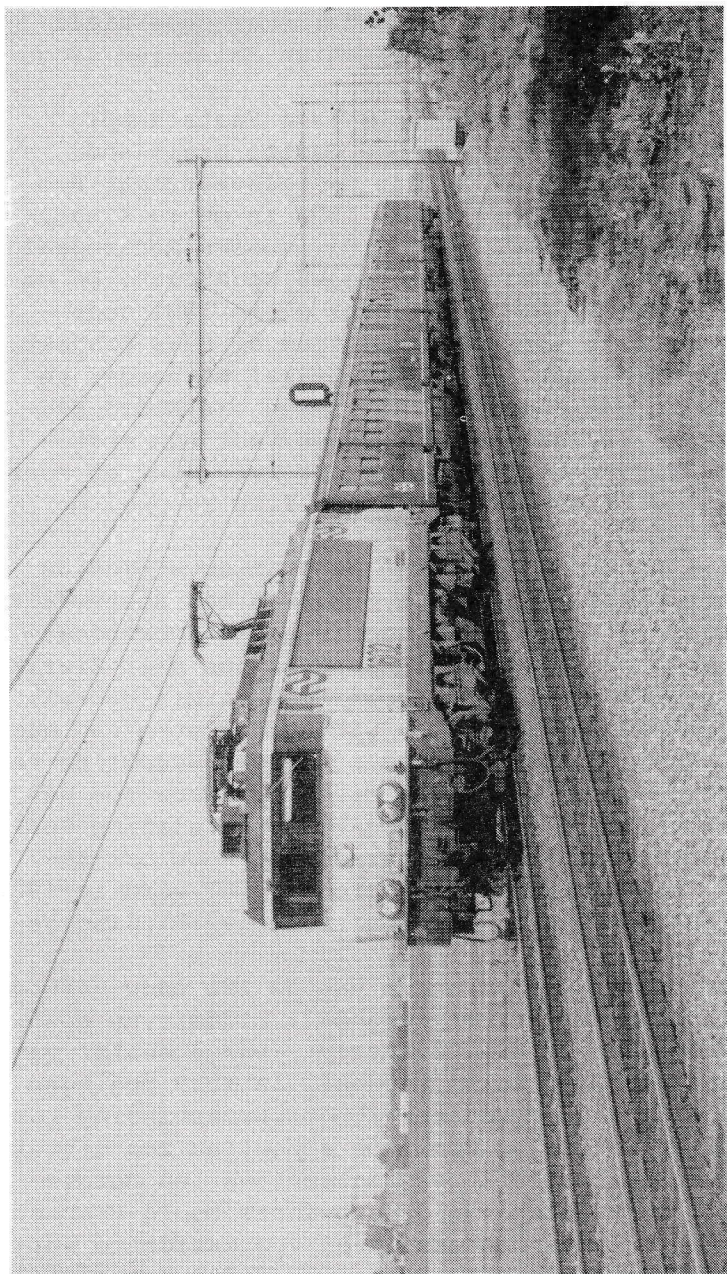
AANSLUITEND, AANVULLEND EN VERVANGEND REIZIGERSVERVOER.

Nadat de trein zich een markt in het reizigersvervoer had veroverd, ontstond al gauw de behoefte aan een aansluitend en aanvullend net van omnibus- en stoomtramdiensten.

De diligence-ondernemer Johannes van de Kar uit Steenbergen wijzigde met ingang van 15 oktober 1883 zijn dienstregeling zodanig, dat voortaan ook Wouw zou worden aangedaan. Ruim twintig jaar eerder, bij Ministeriële beschikking van 15 oktober 1862, had J. van de Kar concessie verkregen voor "een wagendienst tot vervoer van reizigers en goederen tusschen Steenbergen en Rosendaal des Maandags, Woensdags en Zaturdags". Vanaf 1 mei 1874 werd deze dienst dagelijks uitgevoerd. Met ingang van 15 oktober 1883 gold de dienstregeling als onderstaand:

Steenbergen	06.30 u.	13.50 u.	09.30 u.	17.40 u.
Kruisland	stopt	x	x	stopt
Wouw	x	stopt	stopt	x
Roosendaal	08.30 u.	15.50 u.	07.30 u.	15.40 u.

Met de omnibusdienst kon men dus nu 's morgens van Wouw naar Steenbergen reizen en 's middags, na een verblijf van ruim vier uur, weer naar huis terugkeren. De ritprijs bedroeg f 0,75 per persoon. Een retour kwam dus neer op



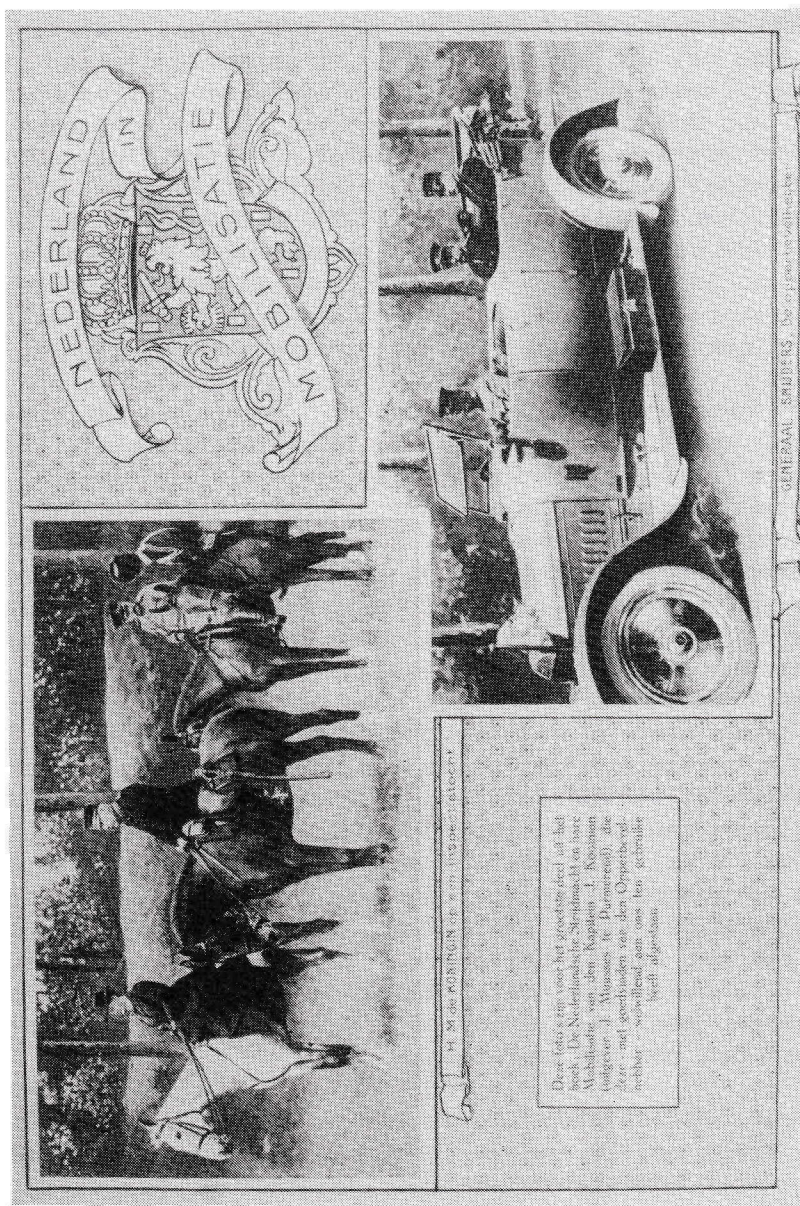
Afb. 5: Na het in gebruik nemen van de elektrische tractie op het baanvak Roosendaal - Bergen op Zoom (18 april 1957) werd in het binnenlands verkeer het zgn. "plan E - materieel" voor sommige treinen gebruikt. Foto, gemaakt ter hoogte van het vroegere emplacement te Wouw op 26 september 1986 Foto M.C.J. Broos.

f 1,50. Het vervoer geschiedde met omnibussen, voorzien van minstens zes zitplaatsen. De ondernemer onderhield ook nog een dienst tussen Steenberg en Halsteren (Vogelenzang).

Toen de "Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg-Maatschappij" (Z.N.S.M.) haar lijn Oudenbosch-Oud Gastel-Kruisland-Steenbergen met een zijtak van het Gastelsveer naar Roosendaal met ingang van 31 december 1892 in gebruik nam, werd de omnibusdienst van J.van de Kar tussen Roosendaal en Steenberg op dezelfde dag voorgoed opgeheven. De omnibusdiensonderneming werd overigens al in 1881 geconfronteerd met plannen voor een stoomtram op haar traject. In dat jaar diende immers P.A.G.van Gilse, wethouder te Roosendaal en lid van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, een verzoek in voor een concessie voor een stoomtramverbinding van Roosendaal (station) over Wouw en Moerstraten naar Steenberg. De concessie liep evenwel op niets uit.

Kort voor het in gebruik nemen van de tramwegverbinding Roosendaal-Steenbergen van de Z.N.S.M.kwam een Rotterdammer met het plan voor een lokaalspoorweg van Roosendaal over Wouw, Steenberg, St.Philipsland, Zijpe naar Zierikzee. In tegenstelling tot een stoomtram, waarbij gebruik werd gemaakt van de openbare weg, waren de kosten van aanleg van een lokaalspoorweg aanzienlijk hoger wegens de te onteigenen gronden voor het eigen tracé. In Wouw zou een apart station met een goederenloods en een veelading verrijzen. Hoe verlangend de gemeenteraad van Wouw ook keek naar het plan, er kwam niets van terecht. Wel werd in 1900 tussen Steenberg en Zierikzee een tramwegverbinding geopend.

Toen Wouw in het laatste decennium van de 19e eeuw verstoken dreigde te blijven van een secundair middel van openbaar vervoer, ondernamen C.A.Daverveldt, burgemeester van Wouw en C.Laane, bankier te Roosendaal, in 1899 pogingen om te komen tot de aanleg van een stoomtramverbinding tussen Roosendaal en Bergen op Zoom. De stoomtram zou gebruik moeten maken van de smalle Roosendaalsestraat en Bergsestraat te Wouw. Op verzoek van de provincie Noord-Brabant diende in de te verlenen concessie een voorwaarde te worden opgenomen. "Wegens de zeer geringe breedte der straat



Afb. 6: Koningin Wilhelmina op een inspectietocht, te paard en per auto, tijdens de Eerste Wereldoorlog, 1914 - 1918. Reproductie M.C.J. Broos uit boekwerk "Nederland" (Uitg. S.S. in 1915).

wordt het ter voorkoming van ongelukken noodig geoordeeld, dat den stoomtram in de kom Uwer gemeente slechts met eene zeer beperkte snelheid, die van een voetganger, zal rijden en dan nog wel voorafgegaan door een persoon, die een stok vasthoudt, welke aan de locomotief verbonden is, en het naderen van den trein door luid seinen aan te kondigen". Anno 1888 rijden minstens even zware vrachtauto's zonder slag of stoot met flinke snelheid door het dorp!

Mede door het overlijden van de Wouwse burgemeester in december 1899 strandden alle goede bedoelingen voor een stoomtram. De inwoners van Wouw bleven aangewezen op de trein. Tot in de twintiger jaren speelde het Wouwse station dan ook een belangrijke rol in het interlokale vervoer. Op 1 januari 1926 begon P.Thorenaar te Bergen op Zoom met het inleggen van een "wilde" autobusdienst tussen Bergen op Zoom en Roosendaal over Wouw. Aanvankelijk reed de autobus alleen bij voldoende belangstelling, maar na het toekennen van een jaarlijkse subsidie van f 400,-- door de gemeente Wouw kwam met ingang van 10 mei 1926 een vaste dienstregeling tot stand. Dagelijks, ook op zondag, werden vijf ritten in beide richtingen gemaakt. Omdat de autobus tot in het hart van het dorp kwam, ging de afstand naar het Wouwse station wel degelijk een rol spelen.

Men moest immers eerst te voet naar het station, wachten tot de trein kwam en bij terugkomst weer te voet naar huis. Als gevolg van de "wilde" autobusdienst van P.Thorenaar zakten de vervoerscijfers in 1926 met maar liefst 42% ten opzichte van het voorgaande jaar (zie tabel II). Met ingang van 9 mei 1927 werd de autobusdienst tot zes ritten per dag uitgebreid. Ten opzichte van 1925 daalden de vervoerscijfers per trein in 1927 nog eens met zo'n 11%. Tot 1932 bleef het aantal reizigers, vertrekend en aankomend te Wouw, langzaam maar zeker dalen. De crisisjaren deden daar ook nog een schepje bovenop. Na 1932 nam het aantal reizigers dan ook met sprongen af.

Indien men bovenstaande regels leest, werpt zich onmiddellijk de vraag op, of een willekeurige particuliere ondernemer zo maar ongestraft het reizigersvervoer per trein van en naar Wouw met meer dan de helft in twee jaar tijd kon afromen. Onder invloed van de liberale gedachte was

op 23 april 1880 een wet "betreffende de openbare middelen van vervoer, met uitzondering van de spoorwegdiensten" tot stand gekomen. Deze wet ging uit van het beginsel van "vrije concurrentie" als economisch wapen en gaf iedereen de gelegenheid niet alleen tram- of bootdiensten maar ook (automobiele) omnibusdiensten te beginnen. Met de opkomst van het gemotoriseerde wegverkeer na de Eerste Wereldoorlog plukte men de wrange vruchten van deze wet uit 1880. Een potentiële automobiele omnibus- of autobusondernemer kreeg letterlijk en figuurlijk de ruimte. Als paddestoelen schoten dan ook particuliere autobusdiensten in heel het land uit de grond. Een moordende concurrentie met de interlokale trambedrijven was het gevolg. Reeds in 1923 trachtte men tussen tram en bus, en ook tussen busondernemers onderling, een modus vivendi te vinden. Dat resulteerde in 1926 tot een wijziging van de wet uit 1880. De veelal "wilde" autobusdiensten werden door middel van een vergunningstelsel aan banden gelegd. De maatregel bracht echter voor de trambedrijven geen nieuwe levenskracht, omdat met gulle hand vergunningen werden verstrekt. Niet alleen parallel aan tramlijnen, maar ook parallel aan spoorlijnen werden vergunningen afgegeven. Na de wetswijziging van 30 juli 1926 haastte de "wilde" autobusondernemer P. Thorenaar zich alsnog vergunning "tot het in werking brengen van een autobusdienst van Bergen op Zoom over Wouw naar Roosendaal" aan te vragen bij Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Eén der beweegredenen in zijn verzoekschrift luidde als volgt: "dat speciaal de gemeente Wouw, welke niet direct aan het station der Nederlandsche Spoorwegen is gelegen, alsmede Heerle, uit haar isolement zijn verlost". In Roosendaal en Bergen op Zoom werd door zijn autobusdienst een goede aansluiting op de treindienst gegeven. In het begin van 1927 ontving P. Thorenaar zijn vergunning. Hij zag de toekomst optimistisch tegemoet, getuige zijn verzoekschrift in mei 1927 voor een autobusdienst vanaf Moerstraten over Heerle naar Wouwse Plantage en terug. Bij café "de Roskam" zou aansluiting op zijn autobusdienst Bergen op Zoom-Wouw-Roosendaal worden gegeven. De lokale autobusdienst kreeg de goedkeuring van het Wouws gemeentebestuur, maar kwam om onbekende redenen niet tot stand. P. Thorenaar te Bergen op Zoom bleef zijn autobusdienst Bergen op Zoom-Wouw-Roosendaal verzorgen tot 3

4
oktober 1948. Toen werd de concessie overgedragen aan de
"N.V.Brabantsche Buurtspoorwegen en Autobusdiensten"
(B.B.A.)

Roosendaal, 21 juli 1988.

M.C.J.Broos.

BRONNEN.

- Ingekomen Stukken Gemeente Wouw, 1878, 1880, 1881, 1883, 1887, 1891, 1892, 1899, 1901, 1907, 1914, 1917, 1922, 1926, 1927.
- Jaarverslagen Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, 1863-1937.
- De Grondwet, 1887, 1893, 1894.
- Geschiedenis der Spoorwegen in en om Roosendaal, 1850-1880, M.C.J.Broos, Uitg.in eigen beheer, 1984.
- De Tramwegen van Noord-Brabant, W.J.M.Leideritz, Uitg. E.J.Brill, Leiden, 1978.
- De BBA 50 jaar, uitg.BBA, 1984.

TABEL I.

Rezigers, vertrekkend en aankomend te Wouw (1870-1930).

1870	7155	10789
1874	10925	8280
1878	9697	7230
1882	10935	8628
1886	10274	7706
1890	9780	8376
1894	9981	7241
1898	8794	6552
1902	9278	6961
1906	9475	6388
1910	9447	5666
1914	16629	11842
1918	14486	12015
1922	13322	8998
1926	5079	4648
1930	3836	2608

Ondergeteekende, **PIETER THORENAAR**, van beroep autobusdienstondernemer, woonplaats **Maartentrompstraat 39, Bergen op Zoom**, zal vanaf 10 Mei 1926, een **AUTOBUSDIENST OPENEN** vanaf **BERGEN OP ZOOM**, Groote Markt langs den Rijksweg door de gemeente Wouw naar **ROOSENDAAL v. v.**

Het voertuig zal kunnen bevatten 13 personen. Gewicht 1430 K.G. Draagvermogen 1000 K.G.

De dienst zal zijn als volgt:

Vertrek Bergen op Zoom	7.—	10.—	1.—	5.—	7.—
Aankomst Wouw	7.20	10.20	1.20	5.20	7.20
Vertrek Wouw	7.21	10.21	1.21	5.21	7.21
Aankomst Roosendaal	7.35	10.35	1.35	5.35	7.35
Vertrek Roosendaal	8.—	11.—	2.—	6.—	8.20
Aankomst Wouw	8.15	11.15	2.15	6.15	8.35
Vertrek Wouw	8.16	11.16	2.16	6.16	8.36
Aankomst Bergen op Zoom	8.35	11.35	2.35	6.35	8.55

Personen Tarief: Bergen op Zoom-Roosendaal enkele reis f 0.45.
Bergen op Zoom-Wouw f 0.25. Wouw-Roosendaal f 0.20.

Stopplaatsen: Bergen op Zoom: Groote Markt; Wouw: Markt; Roosendaal: Hotel Central en Groote Markt. — Tarief Rijwielen f 0.25. Bagage van 1 tot 10 K.G. f 0.15. Verder iedere 10 K.G. f 0.10.

De Ondernemer,

P. Thorenaar

P. THORENAAR, Maartentrompstraat 39, Bergen op Zoom.

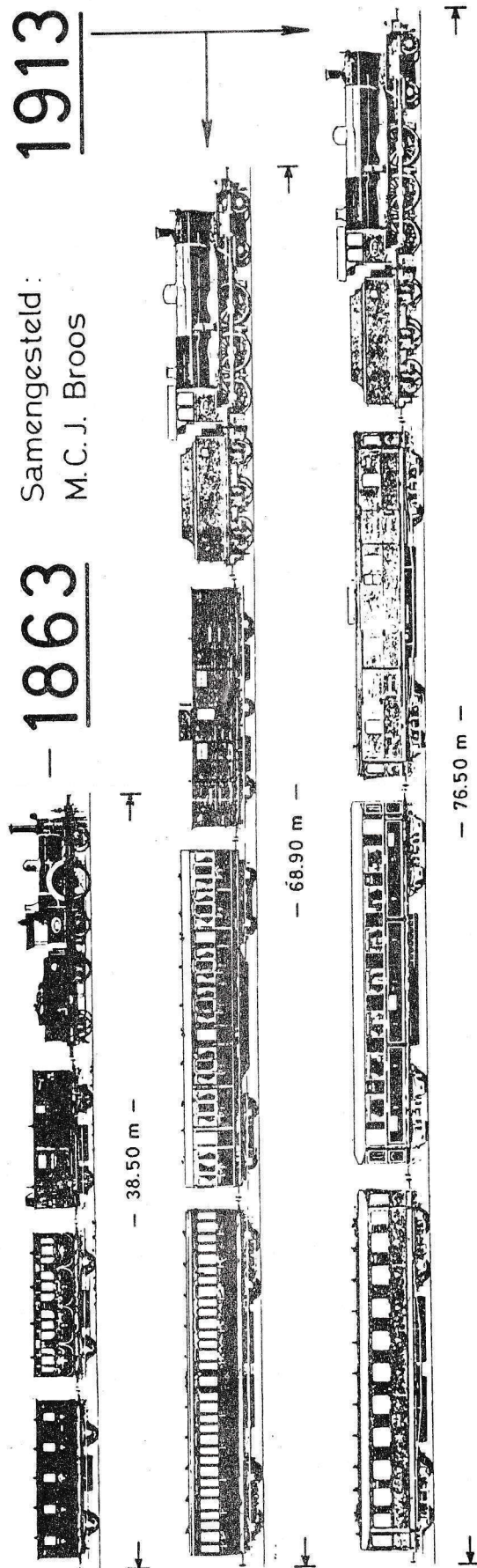
Afb. 7: Advertentie in "Noord-Brabantsch Dagblad" van 6 mei 1926. Dienstregeling autobusdienst Bergen op Zoom - Roosendaal van P. Thorenaar.

TABEL II.

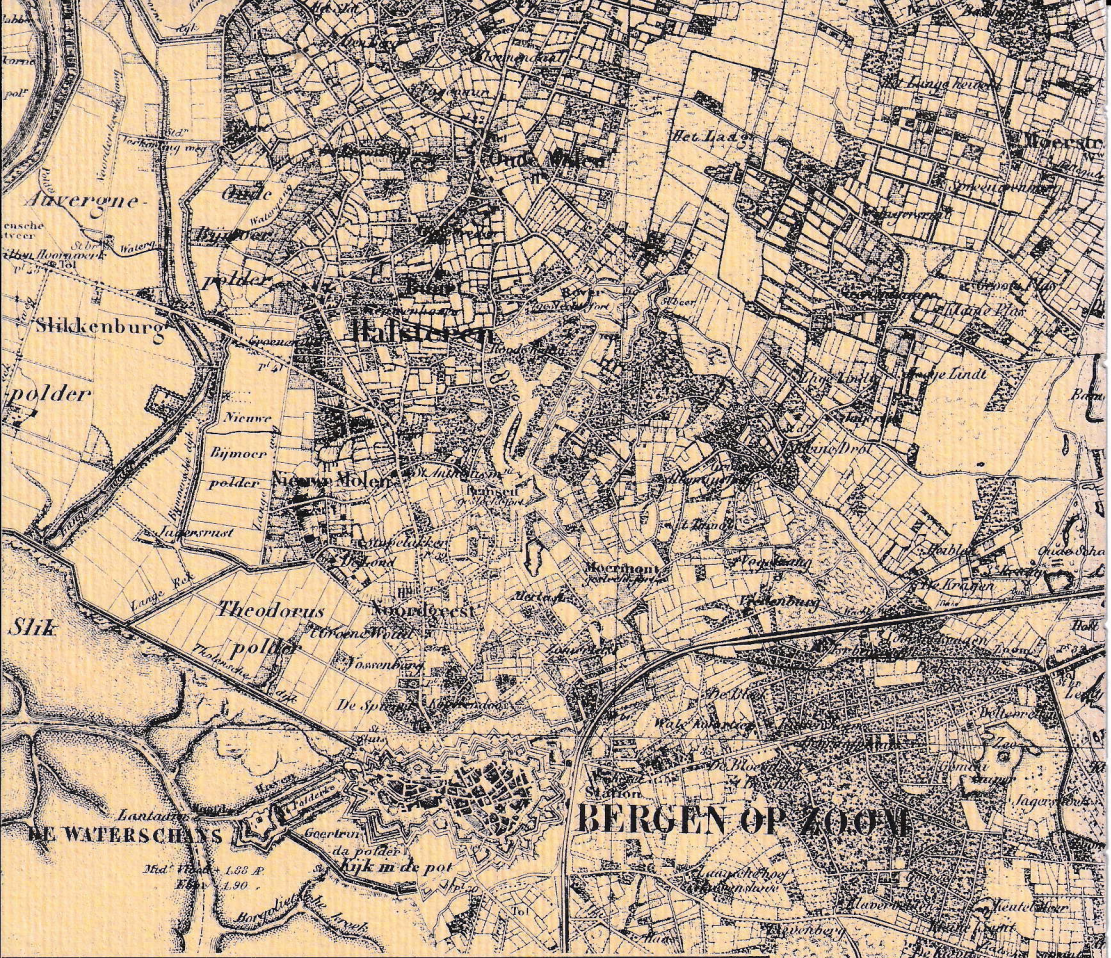
Reizigers, vertrekkend en aankomend te Wouw (1921-1937)

1921	15408	10844
1922	13322	8998
1923	11945	8056
1924	8455	7209
1925	8750	7994
1926	5079	4648
1927	4472	3401
1928	3982	3065
1929	4491	3108
1930	3836	2608
1931	3637	2608
1932	2997	1625
1933	2511	1699
1934	1664	1093
1935	1256	965
1936	985	792
1937	829	820
1938	?	?

Deze tabellen laten het totaal aantal reizigers in de 1e, 2e en 3e klasse zien, met uitzondering van het aantal reizigers, vervoers op abonnementskaarten, weekkaarten 3e klasse, vakantiekaarten en rondreisbiljetten, noch het militair vervoer van allerlei aard, alsmede het vervoer van beambten der politie enz. (dus uitsluitend enkele reis- en retourbiljetten).



Afb. 4: Reizigerstreinen op het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom.
 van boven naar beneden: binnenlands verkeer, 1863;
 idem 1913; internationaal verkeer (Engeland - Duitsland
 via Vlissingen - Venlo). 1913.



Deze uitgave werd mede mogelijk
door financiële steun van de
Rabobank „Wouw - Kruisland”

