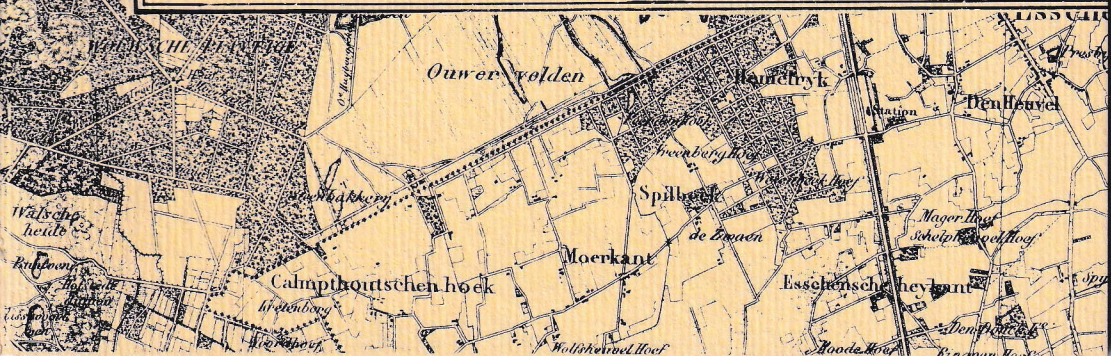


heemkunde kring
DE VIERSCHAER
WOUW

4 - '88



Wouw en de spoorwegen (II)

HET GOEDERENVERVOER.

Van oudsher geschiedde het vervoer van goederen naar en van Wouw over de openbare weg. Ondanks de opkomst van de spoorwegen in de laatste helft van de 19e eeuw, wisten ondernemers uit de omliggende plaatsen een boterham te verdienen in het vervoer van goederen. Tussen Roosendaal en Bergen op Zoom waren jarenlang twee vrachtkardiensten in bedrijf. Met ingang van 11 maart 1879 vestigde A.Laro te Bergen op Zoom zich als derde ondernemer op dit traject. In een advertentie (zie afbeelding 1) beloofde de voerman 'eene prompte bediening en eene goede en voorzichtige behandeling der hem toevertrouwde goederen'. Ongetwijfeld namen de voerlieden ook goederen naar en van Wouw aan.

Het vervoer van goederen per spoor was uiteraard inherent aan de plaatselijke industriële en agrarische bedrijvigheid. In Wouw zorgde de industriële bedrijvigheid, voornamelijk in de vorm van enkele steenfabrieken, voor de afvoer van bakstenen, dakpannen, vloertegels en draineerbuisen. Bovendien verzond de "Coöperatieve Stoomzuivelfabriek en Graanmaalderij" (Melkfabriek) veel boter in vaten. Voor de plaatselijke fabrieksnijverheid en brandstoffenhandel werden steenkolen en cokes aangevoerd. De agrarische bedrijvigheid, voornamelijk in de vorm van de "Wouwsche Coöperatieve Landbouwvereniging" (Boerenbond) zorgde voor de aanvoer van kunstmeststoffen (o.a. guano=gedroogde uitwerpselen van zeevogels, afkomstig uit Peru), kalk, veevoerders (lijnkoek, mais en granen), zaai- en pootgoed, en de afvoer van aardappelen, uien en suikerbieten. De los- en laadplaats bij het station werd in de campagne steeds gebruikt als tijdelijke opslagplaats voor suikerbieten, in afwachting van aansluitend vervoer naar fabrieken in de

 Bij deze maakt ondergetee-
kende bekend, dat hij zich ge-
vestigd heeft als **VOERMAN** van
Bergen-op-Zoom naar **Rosen-
daal**, visa versa; te beginnen *Dinsdag*
11 *Maart* 1879.

Zich minzaam in ieders gunst aanbeve-
lend beloofd hij eene prompte bediening
en eene goede en voorzichtige behandeling
der hem toevertrouwde goederen.

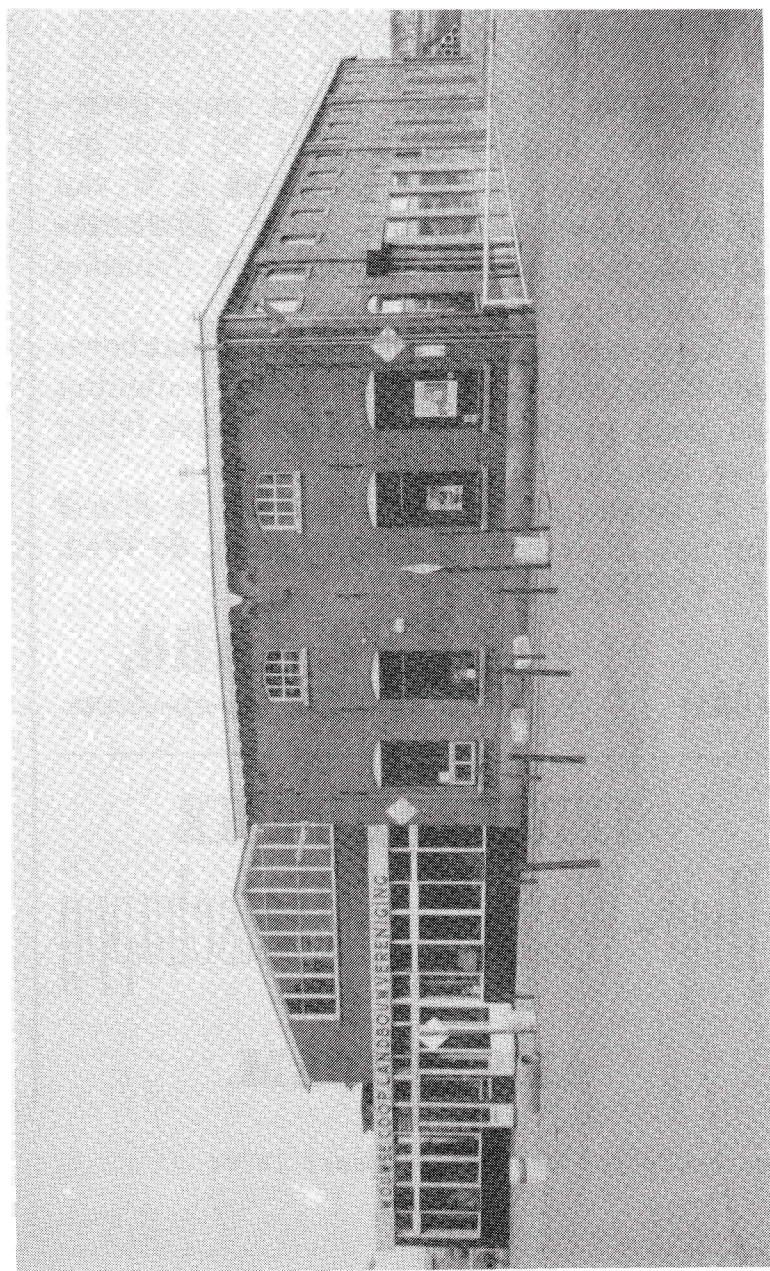
Uitspanning te *Rosendaal* aan de *Markt*
in het *Huis van Negotie*, bij Mej. de Wed.
J. VERHEIJEN.

ANT. LARO,

(621) Wijk E. 147, *Bergen-op-Zoom*.

NEDERLANDSCHE
Huur-Waarborg-Maatschappij
TE
AMSTERDAM.

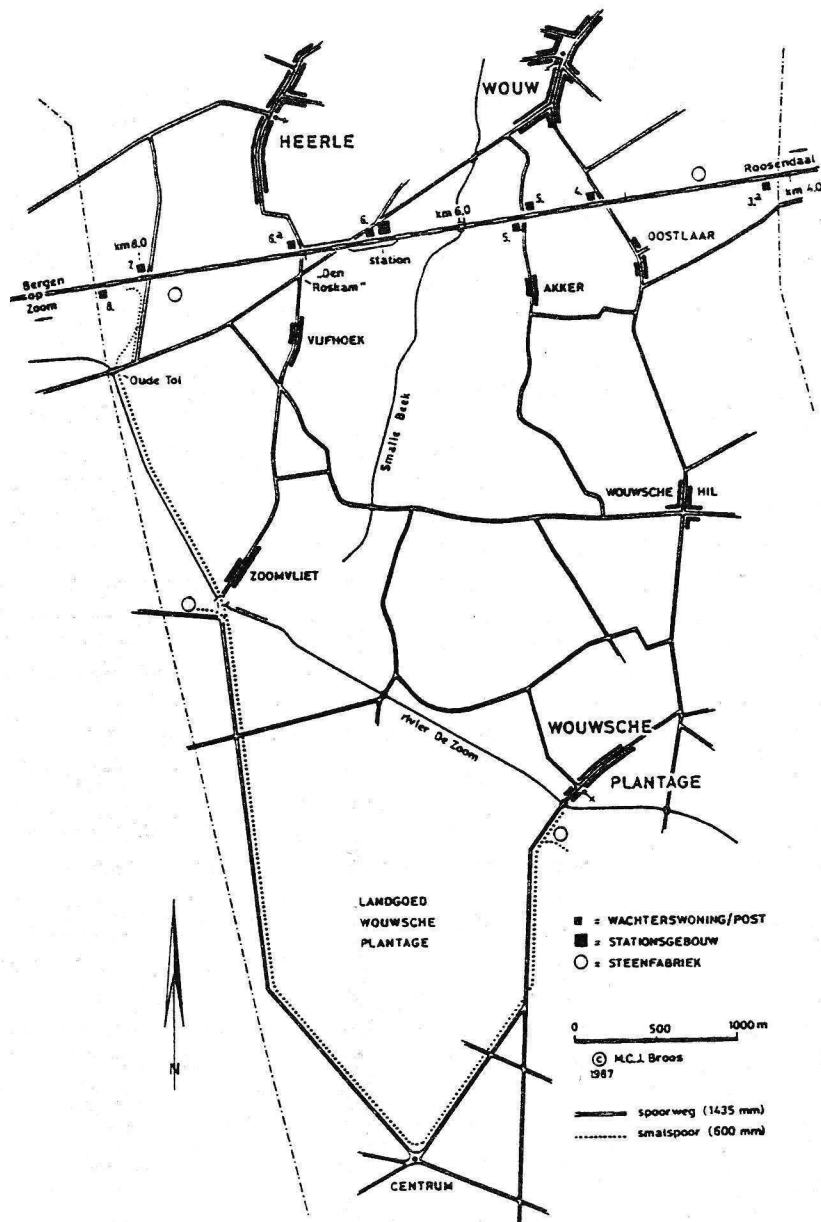
Advertentie in "de Grondwet", maart 1879.



Front van het gebouwencomplex van de "Wouwse Coöperatieve Landbouwvereniging" anno 1988. Aan de rechterkant ligt het oudste gedeelte uit 1911. Foto M.C.J. Broos, Roosen-
daal.

omgeving. In de jaren 1926-1930 werd gemiddeld zo'n 1000 m² van het stationsterrein voor dit doel in beslag genomen. Naast de Boerenbond, die al sinds 1911 bij het station was gevestigd, kwam in 1953 de firma Gebr. Mulders, graan- en kunstmesthandel te Heerle, met een eigen lokatie. (Zie ook aflevering 7, De Vierschaer 4/87.) Indien de omvang van het goederenvervoer dat rechtvaardigde, dan liet een onderneming een eigen spooraansluiting aanleggen. Beide ondernemingen in de agrarische sector beschikten jarenlang over zo'n raccordementsspoor: Boerenbond 21-10-1931 - 31-3-1971 en firma Mulders 27-5-1958 - 28-5-1972. Het landgoed "De Wouwsche Plantage" verzond regelmatig via het Décauville-smalspoor en de spooraansluiting nabij wachtpost 7 op "De Herelsche Heide" (zie afbeelding 3) veel hout per trein. Soms werd het hout ook aangevoerd met paard en kar op de los- en laadweg van het station. Het hout was veelal bestemd voor de steenkolenmijnen in Wallonië. De houthandelaren dienden zelf zorg te dragen voor het kappen van het hout en mochten voor de afvoer gebruik maken van het smalspoor. Toen Alphons Servais te Antwerpen en Pierre de Decker te St. Ghislain in juli 1887 drie partijen hout voor B.frs.19.250 kochten, werd contractueel vastgelegd, dat het hout vóór 1 november 1887 moest worden gekapt en vóór 15 februari, 1 en 15 april 1888 moest worden afgehaald. De eigenaars van het landgoed stelden zes houtwagens en het smalspoor beschikbaar voor het vervoer naar de spooraansluiting op "De Herelsche Heide". Overigens trachtten de handelaren zoveel mogelijk hout op één wagen van "het spoor" te laden. Zo constateerde de S.S. op 3 juni 1881 "overwigt van 800 kiloqram op wagen hout no.20894 van Wouw naar Bascoup en overwigt van 1000 kiloqram op wagen hout no.20853 van Wouw naar Chate-lineau". Bij brief van 8 juni 1881 deed de District-Inspecteur C.W.P. Mieling van de S.S. aan baron De Caters het verzoek "nogmaals zeer strenge orders te geven tegen het laden van overwigt".

Later dienden de eigenaars van het landgoed meestal "franco aan den wissel station Wouw" te leveren. Verzoekschriften om enige wagens palen van verschillende lengten en om trek voor zo'n f 30,-- à f 36,-- per m³ kwamen uit alle delen van het land. Handelaren in bezaagd en beslagen eikehout, spoor- en tramdwarsliggers, telegraaf- en tele-



Kaart van het grondgebied van de gemeente Wouw, waarop ingetekend het Décauville-smalspoor vanaf Plantage-Centrum naar de steenfabriek "De Wouwse Plantage" en naar de spooraansluiting op "De Herelsche Heide" nabij wachtpost 7. Tekening M.C.J. Broos, Roosendaal.

4
foonpalen en geleidingsmasten waren regelmatige klanten van het landgoed. Het raccordementsspoor werd ook gebruikt door de steenfabrieken "Zoomvliet" en "De Wouwsche Plantage". De aansluiting werd aangelegd in 1867 en verdween tenslotte in 1933.

De verhoogde los- en laadplaats op het stationsemplacement diende voor de aan- en afvoer van vee. Incidenteel vervoer in de vorm van stadsbeer uit de grotere plaatsen van het land leverde naast een flinke stank op het stationsemplacement en in de omgeving een goedkope bemesting van het Wouwse land op. (Zie ook aflevering 7, De Vierschaer 4/87.)

Ten behoeve van wegverharding op kosten van de gemeente Wouw werden in de jaren rond 1910 verschillende wagens kolensintels aangevoerd. De kolensintels waren afkomstig van het grote tractiedepot voor stoomlocomotieven te Roosendaal. De kosten bedroegen zes à zeven gulden per wagen van tien ton laadvermogen. Rond 1910 bestond er nog al wat vraag naar dit afvalproduct.

De S.S.wikkelde alle aanvragen in volgorde van binnenkomst af, terwijl de gemeenten zich steeds beklaagden over het trage beschikbaar stellen van de kolensintels. De gemeente Wouw toonde zich wel een erg ongeduldige en moeilijke klant. Zij probeerde zelfs de levering van de kolensintels vóór een bepaalde datum af te dwingen. Eenmaal afgeleverd, betaalden de vroede vaderen niet vlot. Meer dan eens stuurde de S.S.een aanmaning naar hun adres. Ook na de Eerste Wereldoorlog werden nog kolensintels aan de gemeente Wouw afgeleverd. De prijs was inmiddels opgelopen tot zo'n f 20,-- per wagen van 10 ton laadvermogen.

Aan het slot van deze verhandeling volgen nog twee tabellen als illustratie van de ontwikkeling (en neergang) van het goederenvervoer per trein in de jaren 1870-1937. Na 1937 zijn geen cijfers meer bekend. Ondanks een kleine opleving in de jaren 1940-1960 bracht de onverwacht snelle opkomst van het goederenvervoer over de weg in de jaren 1960-1970 een doodsteek toe aan het fijnmazige systeem van goederenvervoer per trein. De sluiting van de Nederlandse steenkolenmijnen in dezelfde periode betekende ook het einde van het vervoer van steenkolen en cokes naar de vele losplaatsen in het land. Een kwart van het totale goe-

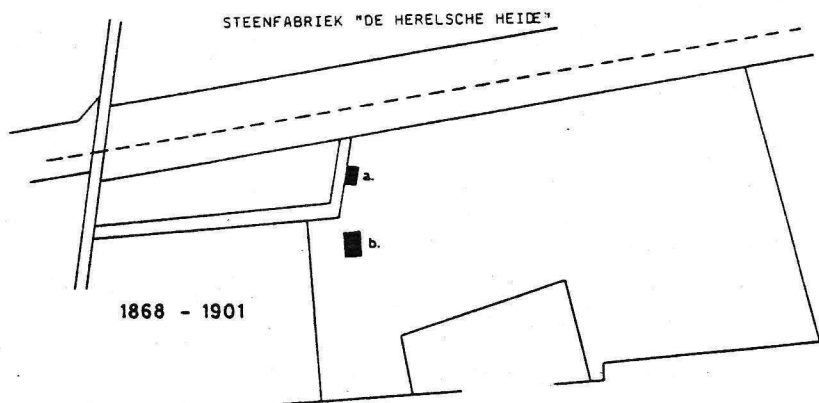


fig. 1a. situatie 1868-1901 a. = woonhuis (1862), b. = steenbakkerij (1868)

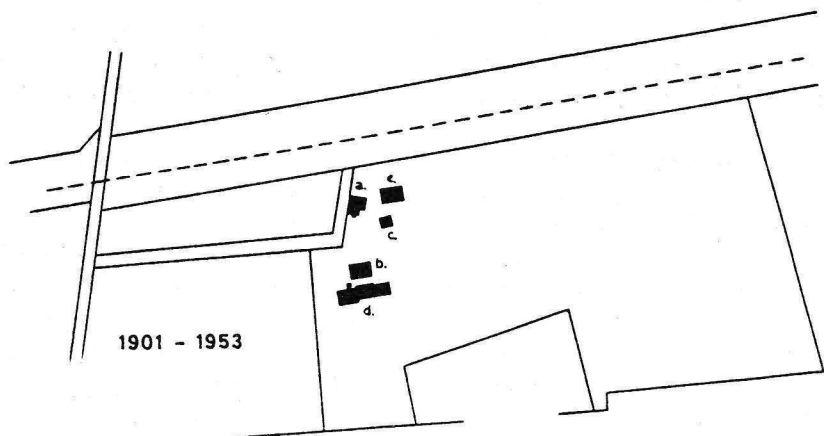


fig. 1b. situatie 1901 - 1953 a. = woonhuis, b. = steenoven (1901), c. = schuur (1901), d. = steenoven (1911), e. = schuur (1913).

derenvervoer per spoor (+ 6.000.000 ton steenkolen en co-kes) viel met de gebeurtenissen in Zuid-Limburg in enkele jaren tijds weg. Het goederenvervoer per spoor kwam zo rond 1970 onder zware druk te staan. De sluiting van een zeer groot aantal los- en laadplaatsen in het gehele land was niet meer te vermijden. Op 28 mei 1972 viel het doek dus ook voor de "Wouwse Statie".

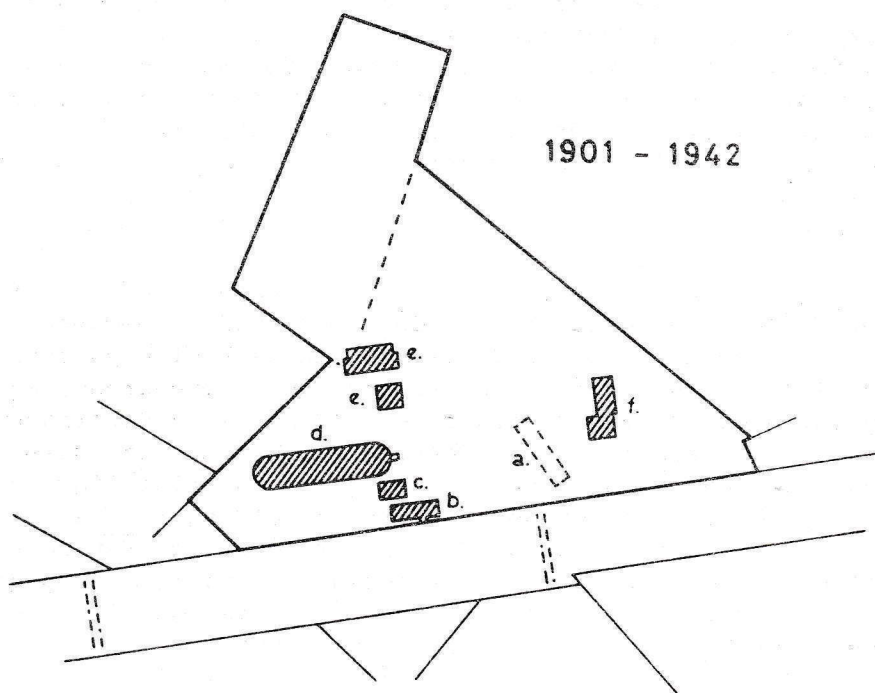
STEENFABRIEKEN TE WOUW.

Enige steenfabrieken verdienen in het kader van deze aflevering wat meer aandacht. In de jaren 1840-1870 waren onder de gemeente Wouw reeds verschillende kleine steenbakkerijen, vooral langs de Nederlands-Belgische grens, aanwezig. Niet één van de afgelegen kleine eenmansbedrijven was evenwel een lang leven beschoren. Een viertal steenfabrieken met al of niet toevallig een gunstige ligging ten opzichte van "het spoor" (zie afbeelding 3) hielden het nog uit tot ver na de Tweede Wereldoorlog. Het Décauville-smalspoor naar de spooraansluiting nabij wachtpost 7 op "De Herelsche Heide" was voor twee van de vier steenfabrieken zonder meer een levensader.

STEENFABRIEK "DE HERELSCHE HEIDE".

In 1853 stichtte Cornelis Jacobus Daverveldt, landbouwer en burgemeester te Wouw, een steenbakkerij op een perceel, gelegen in "De Herelsche Heide". Bij de aanleg van het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom kwam de steenbakkerij "als vanzelf" aan "het spoor", nabij wachtpost 7, te liggen. In 1867 werd iets ten westen van de steenbakkerij een spooraansluiting ten behoeve van Constantijn Petrus baron de Caters aangelegd. Aangezien de burgemeester op zeer goede voet stond met de in Antwerpen wonende baron de Caters, eigenaar van het landgoed "De Wouwsche Plantage", zal ongetwijfeld voor de afzet van zijn produkten gebruik gemaakt zijn van de spooraansluiting.

De steenbakkerij bleef tot in 1906 in handen van de burgemeestersfamilie Daverveldt. Drie generaties burgemeester Daverveldt hadden het beheer over de fabriek: 1853-1874: Cornelis J.; 1874-1893: Christiaan A.; 1893-1906: Petrus



STEENFABRIEK "OOSTLAAR"

fig. 2a. situatie 1901 - 1942

- a. = steenoven (1901 - 1904)
- b. = woonhuis (1902)
- c. = schuur (1904)
- d. = steenoven (1910)
- e. = machinegebouw (1913)
- f. = steenoven (1913).

4

C. Na een verbouwing in 1901 werd de onderneming overgedaan aan de gebroeders F. en L.J. van Wesenbeeck. De omvang van de productie onderging na het in gebruik nemen van een nieuwe steenoven met het bakken van draineerbuizen en vloertegels een flinke uitbreiding. De fabriek bleef tot in 1962 in handen van de familie Van Wesenbeeck. In de jaren 1901-1920 schommelde het aantal personeelsleden steeds rond de tien à vijftien man.

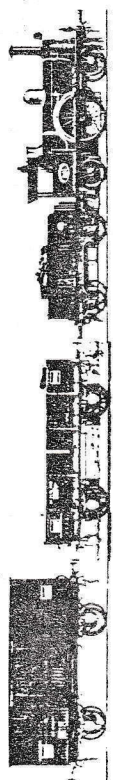
STEENFABRIEK "OOSTLAAR".

Aan de noordzijde van het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom, nabij km.4.540, werd in 1901 door de landbouwer Hendricus Luijkx een steenoven gebouwd. Een jaar later kwam bij de steenoven een woonhuis tot stand. In 1904 kwam de zaak in handen van de gebroeders J.J. en W.A. Luijkx. De oude steenoven maakte plaats voor een nieuwe en veel grotere steenoven. Reeds in 1908 kwam de Ettense steenfabrikant A.J. Hennekam opdraven. Vier jaar later werd de steen- en draineerbuizenfabrikant M.A.J. Geluk uit Dinteloord eigenaar van het complex. Nadat de fabriek nog met een steenoven en een machinegebouw was uitgebreid, werden vooral draineerbuizen gebakken. In het machinegebouw was een zuiggasmotor van 60 pk opgesteld. In de jaren 1901-1920 schommelde het aantal arbeiders sterk. In 1927 werd de fabriek eigendom van de draineerbuizenfabrikant H. Koen. Gedurende de Tweede Wereldoorlog werden de bedrijfsgebouwen gedeeltelijk vernield en weer opgebouwd. In 1957 ontstond de naamloze vennootschap "N.V. Kleiwarenfabriek Agico Wouw".

Ofschoon de steenfabriek zeer gunstig ten opzichte van het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom was gelegen, kwam er evenwel nooit een spooraansluiting tot stand.

STEENFABRIEK "DE WOUWSCHE PLANTAGE".

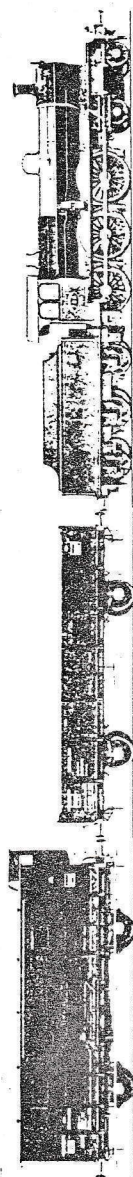
In 1869 stichtte Constantijn Petrus baron de Caters, wonende te Antwerpen, een steenbakkerij op één der percelen van zijn landgoed "De Wouwsche Plantage". Een Décauville-smalspoor naar de spooraansluiting op "De Herelsche Heide" nabij wachtpost 7 maakte de afzet van produkten naar ver-



1863

10 ton

7 ton

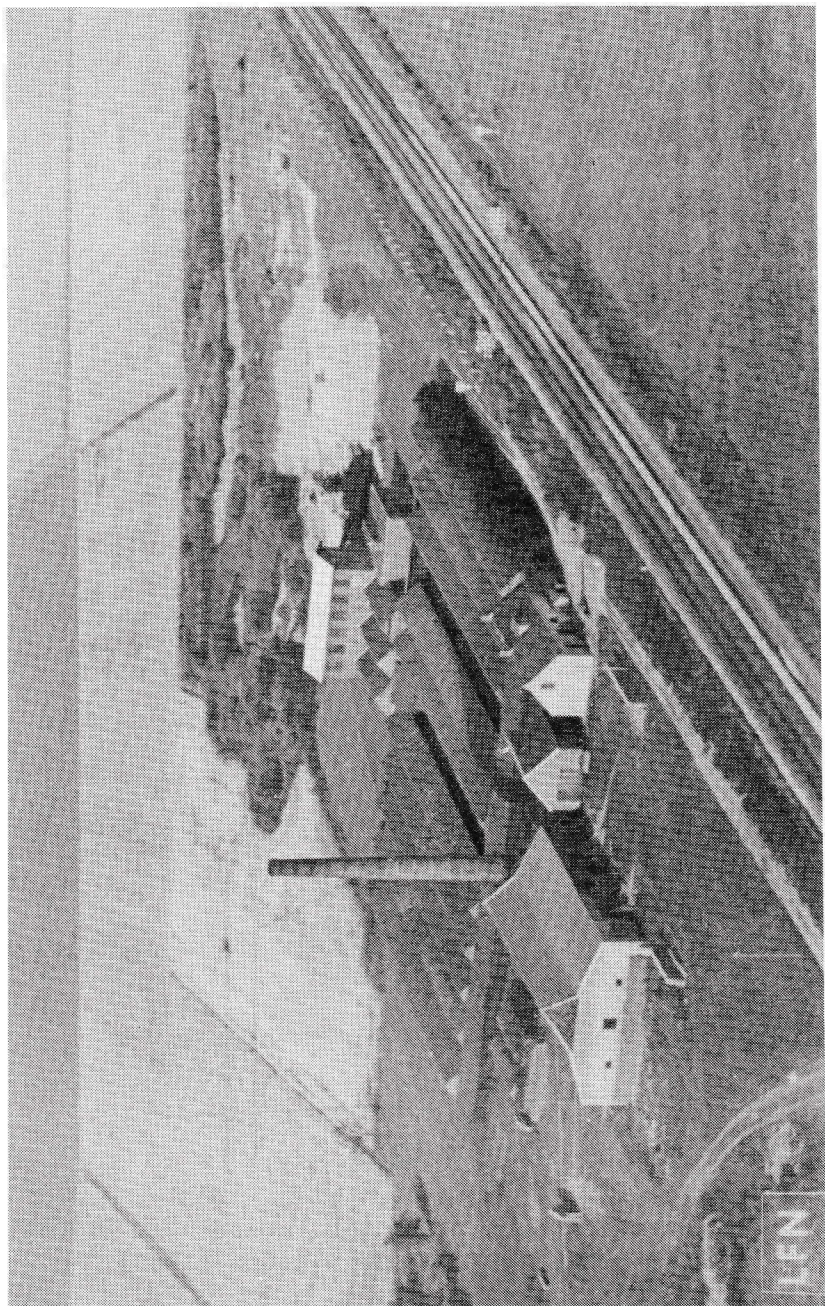


1913

15 ton

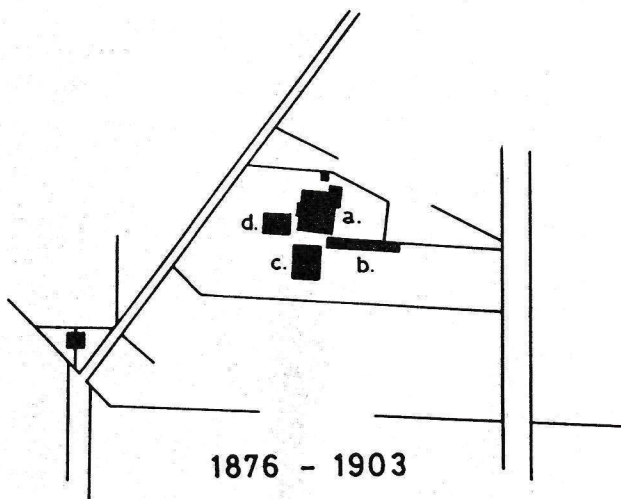
15 ton

Goederentreinen op het baanvak Roosendaal - Bergen op Zoom, 1863 en 1913.
 Fotocollage, samengesteld door M.C.J. Broos.

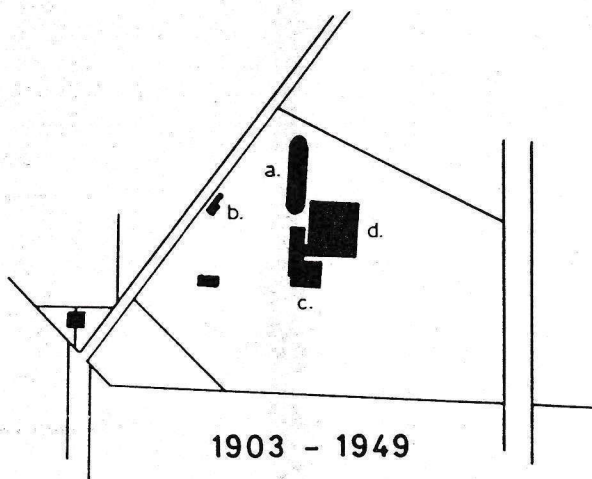


Luchtfoto van steenfabriek "Oostlaar", omstr. 1935, archief Gemeente Wouw.

STEENFABRIEK "DE WOUWSCHE PLANTAGE"



a. = steenooven, b. = loods, c. = schuur,
d. = schuur



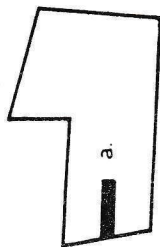
a. = steenooven (1903), b. = woonhuis (1904),
c. = schuur (1903), d. = loods (1909)

der afgelegen streken mogelijk.

Na de dood van C.P. baron de Caters in 1884 traden twee van zijn vier zonen, Edouard en Raymond, in de voetsporen van hun vader. Wegens schulden werd evenwel in 1895 het gehele landgoed, inclusief de steenbakkerij, in het openbaar verkocht. De nieuwe eigenaar werd Pierre Paul Emsens, die samen met zijn zoon René Walther Emsens de steenbakkerij rond de eeuwwisseling liet moderniseren met een nieuwe oven en machines. In 1904 werd een stoomlocomobiel van 35 pk geplaatst. In 1914 verkreeg R.W. Emsens namens de "Stoom Steen- en Pannenfabriek van de Wouwsche Plantage" vergunning tot het in gebruik nemen van een stoommachine "om het water uit mijne leemputten te pompen met een centrifugaalpompe". R.W. Emsens had een technische opleiding genoten en toonde veel belangstelling voor de steenbakkerij. Hij ontwierp zelfs enige machines en liet zijn uitvindingen in Frankrijk patenteren. Tot 1963 bleef de steenfabriek onder beheer van de familie Emsens staan. Vóór 1900 waren steeds ongeveer tien arbeiders op de steenbakkerij werkzaam. In de jaren 1901-1920 schommelde het aantal personeelsleden zo rond de twintig à dertig man. In de winter werkten een aantal mensen ook wel in de bossen van het landgoed. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de steenfabriek zwaar beschadigd. Grondige vernieuwingen bleven sindsdien achterwege. In 1963 werd een huurovereenkomst aangegaan met J. Tinga te Roosendaal. De huurder kon beschikken over meer dan duizend meter "zwaar smalspoor" en een vijftal kipwagens voor het vervoer van klei of leem van de putten naar de fabriek.

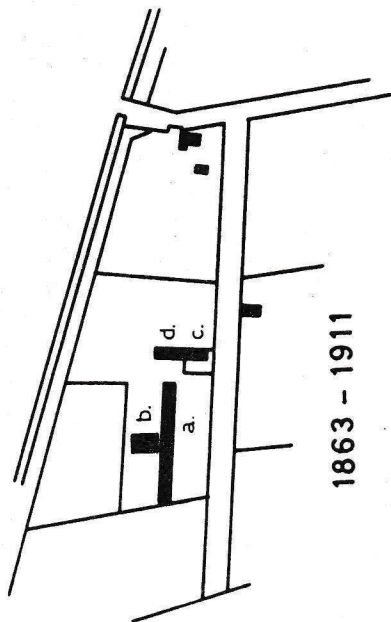
STEENFABRIEK "ZOOMVLIET".

In 1841 werd door Jan Egbert van Gorkum, gepensioneerd generaal-majoor te Leiden, een "stokerij van terpentijn en teer" gebouwd op Zoomvliet. Later werd deze onderneming omgevormd in een "pannenbakkerij". Het bedrijf kwam in 1863 in handen van J.W.C. van Gorkum, die nog in hetzelfde jaar overging tot een flinke uitbreiding. De steen- en pannenfabriek werd in 1872 overgedragen aan C.A. Verkoوترen. Tien jaar later kreeg G.G.J. Verdussen het bedrijf in eigendom. In 1886 vroeg hij een vergunning aan het Wouwse



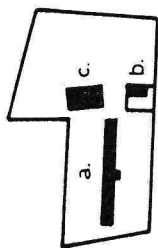
1841 - 1863

a. = pannenbakkerij



1863 - 1911

a. = steenbakkerij
b. = loods
c. = woonhuis
d. = schuur



1911 - 1944

a. = steenoven
b. = woonhuis
c. = loods

STEENFABRIEK "ZOOMVLIET"

gemeentebestuur om door middel van een aftakking van ongeveer vijftig meter lang over de openbare weg de afzet van zijn producten langs het Décauville-smalspoor van de familie De Caters te vergemakkelijken. Het gebruik van het Décauville-smalspoor en de spooraansluiting op "De Herelsche Heide" nabij wachtpost 7 werd op verzoek van de S.S.bij overeenkomst officieel geregeld.

In 1900 kwam de onderneming in handen van G.G.A.Verdussen (zoon) en C.F.Verdussen (dochter), gehuwd met F.J.A.de Leeuw te Halsteren. Eerstgenoemde leidde overigens het bedrijf al jaren onder zijn eigen naam met de toevoeging "Draineerbuizen-fabriek Zoomvliet, Wouw, Levering per spoor en per schip". Na nieuwbouw en uitbreiding van de fabriek werd in 1916 de Handelsvennootschap onder firma "Guillaume de Leeuw" opgericht. Later opereerde de onderneming onder de benaming "N.V.Kleiwarenfabrieken "Guillaume de Leeuw", gevestigd te Halsteren.

In 1910 kreeg de fabriek overigens de beschikking over een petroleummotor van 12 pk. In de jaren 1890-1910 had men gewoonlijk drie mannen, drie vrouwen, twee jongens en een meisje in dienst. In de jaren 1910-1920 werkten over het algemeen tien mannen, drie vrouwen, twee jongens en een meisje bij het bedrijf. Na 1920 nam het aantal personeelsleden flink af als gevolg van een verslechtering van de afzet in de industrietak.

Roosendaal, oktober 1988.

M.C.Broos.

BRONNEN.

- Jaarverslagen Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen, 1863-1937.
- Ingekomen stukken Gemeente Wouw, 1906-1930.
- Archief Jhr.J.Speeckaert, Wouwse Plantage.
- Archief Kadaster, Breda, Registers en Kaarten, 1863-1970.
- Hinderwetsvergunningen (en voorlopers) Gemeente Wouw, 1840-1925.
- Verslagen Gemeente Wouw, 1851-1925.
- De Grondwet, 1879.
- Ste.Gertrudis in het woud, Het landgoed Wouwse Plantage,

1863: Begin van de „Wouwse 1972: Einde staasie”

WOUW. - Fourage-handelaar Mulders uit Wouw lost volgende week zijn laatste wagon op het goederenstation van Wouw. Eind van de maand, om precies te zijn op 28 mei bij het ingaan van de zomerdienst, is het definitief afgelopen met wat in de volksmond tot ver in de omtrek nog steeds „de Wouwse staasie” heet. N.S. kon er wel mee doorgaan, maar dan zou iedere baal veevoer van 100 kilo 35 cent meer moeten gaan kosten aan vracht. Om „balen” van te krijgen. Oorzaak van het sluiten van de losplaats: er moest de laatste jaren f 60.000,- bijgepast worden. Als je in het hele land dus 100 van dergelijke losplaatsen kunt sluiten, bespaart dat 6 miljoen per jaar. En gezien de resultaten van de N.S. is dat een slok op een borrel. Einde dus van de Wouwse spoorweghistorie.

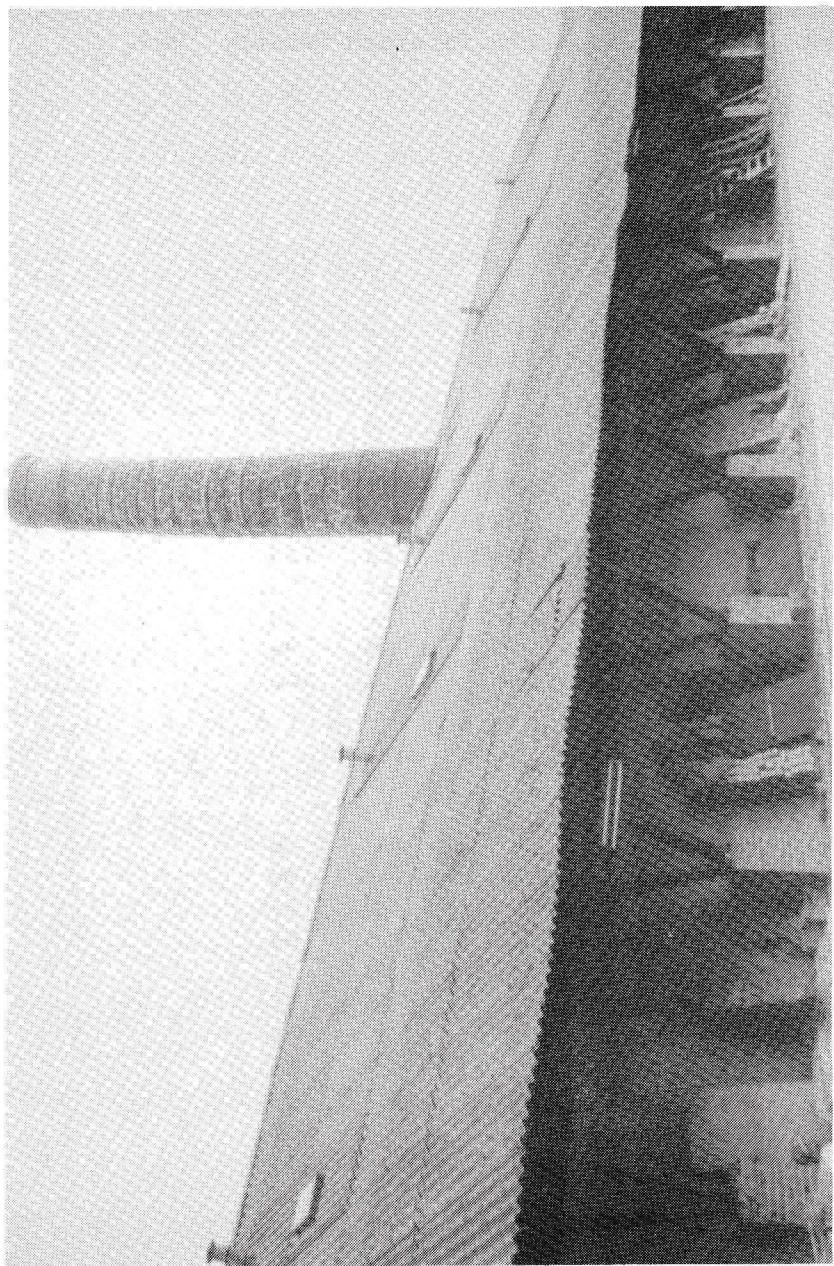
Maar voor de aanvoer van wagonladingen was het een noodzakelijke losplaats. De landbouw had het nodig voor aanvoer van allerhande zaken, de steenfabriek kon er wagons laden met baksteen, de diverse kolenboeren uit de omtrek lieten er de cokes en de anthraciet komen en fouragehandelaar Mulders had het nodig voor zijn aanvoer van veevoerders.

Maar de kolen gingen eruit, de steenfabriek ging dicht, de landbouwcoöperatie ging met vrachtwagens de bestellingen bij de boer afleveren. Alleen Mulders kreeg nog prompt iedere dag zijn wagon van de UTD aan. En dat werd een te dure zaak. Want, zo vertellen ze bij raron Roosendaal van de NS, die ene wagon had nogal wat om het lijf.

Om te beginnen moest die wagon op het emplacement Roosendaal uit een goederentrein worden sranageerd. Dan sleepte een dieselloce,

bemand met machinist en rangeerder de wagon naar Wouw en zette die op het zijspoor. Dat stel moest dan doorrijden naar Bergen op Zoom, want het kon in Wouw niet op het spoor richting Roosendaal komen en „tegen de draad in” rijden, al was het maar een kilometer of vijf, was toch al te link. In totaal kwamen er vorig jaar nog 316 wagons in Wouw. Die blijven voortaan in Roosendaal en zullen daar gelost moeten worden. De sluiting is overigens niet iets van gisteren Twee jaar geleden heeft N.S. de gemeente al ingelicht. Er is gepraat, ook met andere gemeenten die een losplaats zagen verdwijnen, met de Kamer van Koophandel en de N.S. Maar de nuchtere cijfers logen er toch niet om. Het dieselloce sukkelt voortaan niet meer van Roosendaal naar Wouw, dan door naar Bergen op Zoom om te wisselen en terug.

Voor Wouw en Heerle is N.S. voortaan alleen nog een voorbijraderende trein.



Oven van steenfabriek "De Wouwsche Plantage", 1988. Foto: M.C.J. Broos, Roosendaal.

Albert Delahaye, Uitg. Gemeentebestuur van Wouw, 1976.
 - Geschiedenis der Spoorwegen in en om Roosendaal, 1850-1880, M.C.J. Broos, Uitg. in eigen beheer, 1984.

TABEL I.

	A		B	C	
1870	3393	1932	545	-	-
1874	2481	1772	155	-	-
1878	1389	1264	270	-	-
1882	2185	7138	414	-	-
1886	4168	3642	1000	-	-
1890	2545	2671	1240	-	-
1894	772	3202	1369	16	-
1898	1087	4126	1926	4	3
1902	1478	3926	1773	4	50
1906	1439	6969	2709	1	49
1910	3892	9524	2749	8	153
1914	6790	13449	2690	33	184
1918	10241	12518	?	131	453
1922	5977	15297	?	-	90
1926	6316	15933	?	86	56
1930	4575	14482	?	9	68

TABEL II

	A		B	C	
1921	7932	13482	?	82	66
1922	5977	15297	?	-	90
1923	4395	13656	?	8	123
1924	6825	13656	?	5	94
1925	6904	16269	?	19	76
1926	6316	15933	?	86	56
1927	4164	17984	?	35	45
1928	6126	17023	?	25	65
1929	5559	16106	?	1	39
1930	4575	14482	?	9	68
1931	1249	12196	?	-	21
1932	789	12797	?	1	5
1933	654	11514	?	1	7
1934	750	11552	?	2	10

	A		B	C	
1935	467	10546	?	-	30
1936	211	9127	?	-	134
1937	223	9013	?	-	29
1938	?	?	?	?	?

A = aantal ton goederen, vertrekkend en aankomend (incl. steenkolen en cokes) te Wouw.

B = aantal ton steenkolen en cokes, aankomend te Wouw.

C = aantal levende dieren, vertrekkend en aankomend te Wouw.

briefhoofd van steenfabriek "Zoomvliet", 1895.

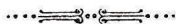
G. G. A. VERDUSSEN.

DRAINEERBUIZEN-FABRIEK

„ZOOMVLIET”

WOUW.

Levering per spoor en per schip.



- Ingekomen Stukken Gemeente Wouw, 1866, 1886 en 1924.
- Geschiedenis der Spoorwegen in en om Roosendaal, 1850-1880, M.C.J. Broos, Uitg. in eigen beheer, 1984.

NOOT.

Het smalspoor op de Wouwsche Plantage was niet afkomstig uit de fabriek van Décauville in Petit-Bourg nabij Parijs en later in Corbeil. Pas in 1875 werd door Paul Décauville Ainé het draagbare veldspoor ontworpen, bestaande uit vaste ramen van zeer lichte spoorstaven en dwarsliggers van enige meters lengte met een spoorwijdte van 400, 500 en later 600 mm.

Tot dusverre viel de oorsprong van het smalspoor op de Wouwsche Plantage niet te achterhalen. De in de loop der jaren veel gebruikte smalspoorwegen voor industriële doeleinden (bij zand-, grind-, mergel- en leisteengroeven, bij veenderijen en steenfabrieken, in de mijnbouw, bij dijkonderhoud, in de ijzer- en staalindustrie, etc.) hadden vaak een spoorwijdte van 700 mm. Een vroeg experiment met smalspoor in de Haarlemmermeer (omstreeks 1860) ging uit van een systeem van de Engelse firma Crosskill in Beverley bij Hull. Het draagbare veldspoor had een spoorwijdte van 760 mm.

Aanvulling afl. 11: (toevoegen)

blz. 29, regel 20: in de jaren 1901-1920 schommelde het aantal personeelsleden steeds rond de tien à vijftien man. Na de Eerste Wereldoorlog kwam tijdelijk de klad in de steenindustrie en verminderde het aantal arbeiders sterk.

