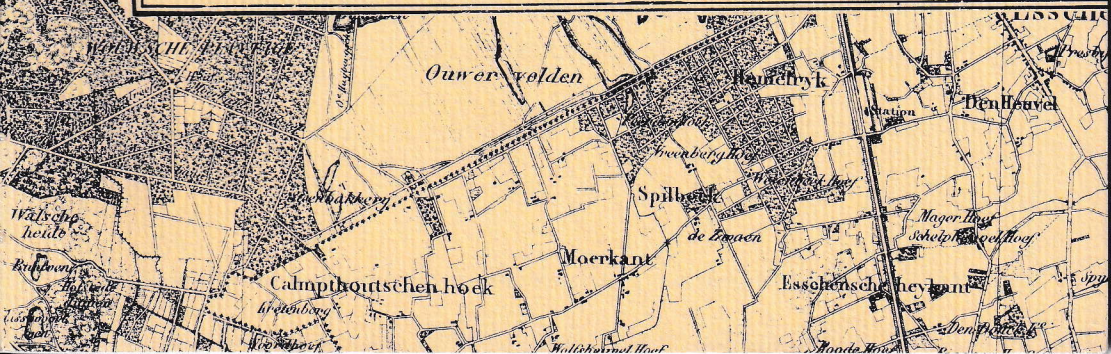




heemkunde kring
DE VIERSCHAER
WOUW

1 - '89



Wouw en de spoorwegen (12)

Pierre Joseph baron de Caters, geboren op 6 juni 1769 te Antwerpen en één der meest vooraanstaande en rijkste inwoners van deze stad, kocht in 1839 van de Dienst der Domeinen in Nederland het landgoed Wouwsche Plantage met een oppervlakte van ruim 635 hectare voor een bedrag van f 120.100,--. Tijdens zijn leven wist hij nog belangrijke gebiedsuitbreidingen rondom zijn landgoed te realiseren. Bij zijn dood op 91-jarige leeftijd op 18 februari 1861 te Antwerpen bezat hij stukken grond met een totale oppervlakte van 1128 hectare in eigendom. In het centrum van het landgoed stonden enige boerderijen en arbeiderswoningen. De baron had in 1845 één van deze huizen laten afbreken om op dezelfde plaats een groot landhuis te kunnen bouwen: het kasteel Plantage Centrum.

Constantin Pierre baron de Caters, geboren op 11 juni 1811 te Antwerpen, erfde het landgoed en trad in de voetsporen van zijn vader. Sinds 1840 was een begin gemaakt met de ontginning van grote heidevlakten en het beplanten met houtgewas. De Wouwsche Plantage leverde al gauw jaarlijks grote hoeveelheden hout op. Vóór 1867 werd dit hout, dat veelal bestemd was voor de steenkolenmijnen in Wallonië, afgevoerd met paard en kar over dikwijls slechte wegen naar Essen of Roosendaal en daar op de trein overgeladen. De "Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam" (AR) zorgde vervolgens voor het vervoer naar de mijngebieden. Na 1864 stond het exploitatie-consortium "Chemins de fer Grand Central Belge" (GCB) borg voor dit houtvervoer.

Na het in gebruik nemen van het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom door de "Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen" (SS) op 23 december 1863 veranderde nog weinig aan de wijze van vervoer. Maar toen het Roosendaalse emplacement in april 1867 geschikt was gemaakt voor de over-

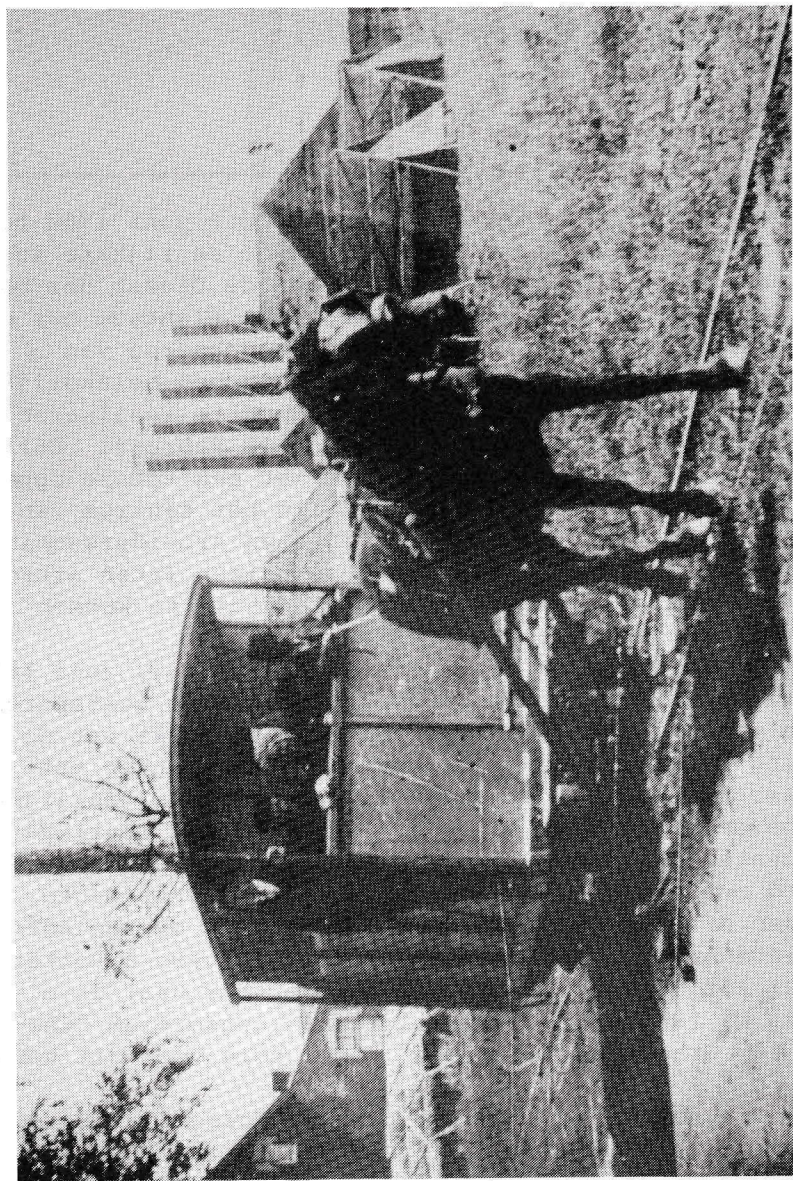


Foto 1. Met de paardentram uit de kerk naar huis. De foto is omstreeks 1900 genomen bij de steenfabriek "De Wouwsche Plantage" ter hoogte van het aftakkende wissel naar het fabrieksterrein. Het in eigen beheer gemaakte rijtuigje op 2 draaistellen afkomstig van lorries is een unieke constructie. (Foto: repro M. Broos uit coll. Landgoed W. Pl.)

gave en overname van treinen tussen de beide spoorwegmaatschappijen ontstond voor baron de Caters een nieuwe mogelijkheid in het vervoer per spoor. Al in 1866 begon hij uit eigen middelen met de aanleg van een smalspoor (zie Noot) met een spoorwijdte van 700 mm vanaf zijn kasteel Plantage Centrum in de richting van de buurtschap Zoomvliet. Na de brug liep het smalspoor langs het riviertje De Zoom noordwaarts en stak bij de "Oude Tol" de rijksstraatweg van Roosendaal naar Bergen op Zoom over om ten slotte te eindigen bij wachtpost 7 aan de lijn van de SS (zie kaart blz.24, aflevering 11, De Vierschaer 4/88). De totale lengte van het smalspoor bedroeg toen ongeveer zes kilometer. Ook werd voor rekening van baron de Caters bij het eindpunt van het smalspoor een spooraansluiting gemaakt. Nu behoefde men voortaan de wagens van de AR/GCB niet meer in Roosendaal of Essen te gaan laden, maar kon de overslag van de flinke hoeveelheden hout al in Wouw plaatsvinden. Bovendien was de afvoer van dat hout naar de trein door de aanleg van het smalspoor een stuk eenvoudiger geworden. Het laden werd een regelmatig terugkerende gebeurtenis. Soms kon de SS zelfs niet genoeg AR/GCB-wagens ter beschikking stellen. De exploitatie van het smalspoor geschiedde met paarden of ezels als trekdieren. Het smalspoor lag voor het grootste gedeelte op eigen grond van de baron. Hier en daar liep het echter langs of op openbare wegen, aanvankelijk zelfs zonder een vergunning van de gemeente.

Dit verzuim werd om eigen bestwil snel goed gemaakt door burgemeester Daverveldt van Wouw. Hij was een goede vriend van baron de Caters en trad tevens als diens zaakwaarnemer op. Nadat de Commissaris van de Koning in Noord-Brabant in een brief van 23 november 1866 heel fijntjes vroeg om een afschrift van het raadsbesluit, waarbij bepaalde weggedeelten verklaard werden "niet meer voor de publieke dienst bestemd te zijn" en waarbij tegelijkertijd aan baron de Caters toestemming werd verleend om deze weggedeelten voor zijn smalspoor in gebruik te nemen, haastte de burgemeester zich om in naam van de eigenaar van het landgoed alsnog een vergunning aan te vragen. Uiteraard nam de gemeenteraad binnen enige dagen op voorspraak van de burgemeester een positief besluit.

41
Bij beschikking van 30 november 1866 verleende de Minister van Binnenlandse Zaken een vergunning voor de spooraansluiting. De aanleg, het onderhoud en het gebruik van het raccordement werden tussen de SS en baron de Caters bij overeenkomst van 22 januari 1867 officieel geregeld.

In 1869 werd op initiatief van baron de Caters aan de oostzijde van het landgoed bij het dorp Wouwsche Plantage een steenfabriek opgericht. Tegelijkertijd werd het smalspoor met ongeveer twee kilometer verlengd, namelijk vanaf het kasteel Plantage Centrum naar de steenfabriek. Langzamerhand steeg het aantal mensen, werkzaam voor de baron in de fabriek of in de bossen. Na vele verwickelingen kwam in 1876 op initiatief van baron de Caters en verschillende boeren uit de omtrek een parochiekerk in het dorp Wouwsche Plantage tot stand. Wanneer nu de familie de Caters in de zomermaanden op het kasteel verbleef, dan werd het smalspoor ook gebruikt voor personenvervoer in de vorm van de zondagse kerkgang. Voor dit doel werd een rijtuigje van eigen makelij in gebruik genomen. Overigens werd voor de jacht in de bossen en het vervoer van werklieden gebruik gemaakt van een platte wagen, voorzien van zitbanken en getrokken door een hond of een ezel.

Bij overeenkomst van 6 februari 1874 kreeg de steenfabriek "Zoomvliet" van C.A. Verkouteren het medegebruik van het smalspoor. Uit het oogpunt van concurrentie met de steenfabriek van baron de Caters waren beperkende bepalingen in het contract opgenomen. Verkouteren mocht als brandstof voor zijn steenfabriek slechts hout afkomstig van het landgoed van baron de Caters en steenkolen afkomstig van de los- en laadplaats bij wachtpost 7 over het smalspoor vervoeren. Als eindprodukten mocht Verkouteren uitsluitend "pot- of dreenerbuizen" en geen bakstenen, dakpannen of vloertegels naar de los- en laadplaats bij wachtpost 7 brengen.

De overeenkomst vormde een definitieve oplossing van een al jarenlang slepend geschil. Het medegebruik van het smalspoor moest worden gedoogd in ruil voor het recht om enige tientallen meters rails op de grond van Verkouteren te leggen. Baron de Caters zou voor het onderhoud van het smalspoor op de grond van zijn buurman jaarlijks f 26,-- betalen. Voor het geval, dat baron de Caters in gebreke zou blijven, mocht Verkouteren het smalspoor op zijn

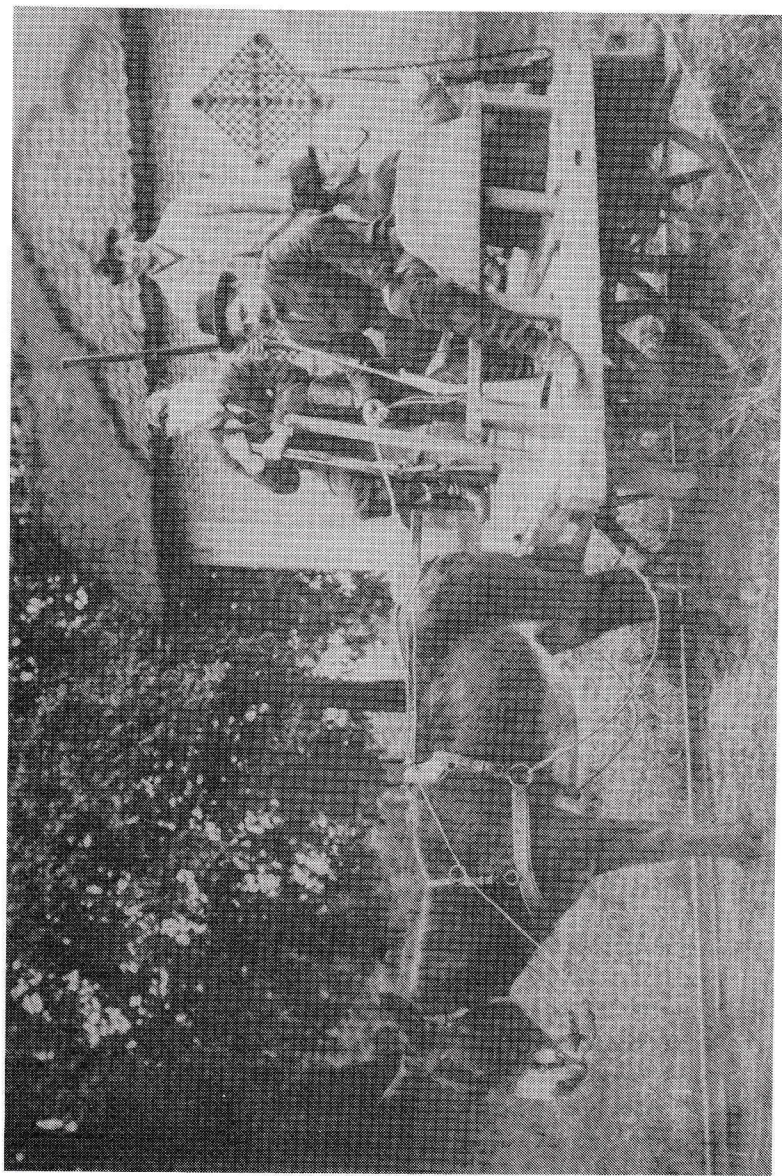


Foto 2. Op jacht met de platte wagen van eigen makelij, voorzien van zitbanken. Let op de grote spaakwielen en de eenvoudige handrem. Het gezicht van een der personen is op de originele opname onherkenbaar gemaakt. Als trekdier wordt een ezel gebruikt. De foto is omstreeks 1910 genomen. Op de voorgrond R.W. Emsens voor een der bijgebouwen.

grondgebied onmiddellijk doen opbreken. Baron de Caters hield daarentegen het recht om het smalspoor geheel te verwijderen, zonder dat de tegenpartij hier iets tegen kon ondernemen.

Op 1 juli 1880 kwam de exploitatie van het baanvak Roosendaal-Essen ook in handen van de SS. Het aansluitende gedeelte Essen-Antwerpen werd uitgebaat door de "Chemins de fer de l'Etat Belge" (EB).

Aanvankelijk dienden de houthandelaren na aankoop zelf zorg te dragen voor het kappen van de bomen, maar zij mochten voor de afvoer vaak gebruik maken van het smalspoor en enige platte wagens. Soms werd het hout ook afgevoerd met paard en kar naar de los- en laadplaats van het station Wouw. Uiteraard trachtten de handelaren zoveel mogelijk hout op één wagen van "het spoor" te laden. Nog geen jaar na de overname van de exploitatie in België liet de SS aan baron de Caters weten, "dat sedert eenigen tijd, onophoudelijk klachten inkomen van de directie der Belgische Staatsspoorwegen over het groote overwigt der zendingen hout afkomstig van het station Wouw". De SS constateerde op 3 juni 1881 "overwigt van 800 kilogram op wagen hout no.20894 van Wouw naar Bascoup en overwigt van 1000 kilogram op wagen hout no.20853 van Wouw naar Chate-lineau" en deed aan baron de Caters het verzoek "nogmaals zeer strenge orders te geven tegen het laden van overwigt". Later diende de eigenaar van het landgoed meestal "franco aan den wissel station Wouw" te leveren. Verzoekschriften om enige wagens palen van verschillende lengten en omtrek 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 telefoonpalen en geleidingsmasten wisten de weg te vinden naar het landgoed. Voor baron de Caters waren voortdurend zo'n twintig man aan het werk. In de zomer werkte een deel van de arbeiders in de steenfabriek. In de winter was er volop werk op het landgoed en in de bossen. Baron de Caters leverde voornamelijk draad- en heipalen. Een aantal arbeiders bracht regelmatig "palen naar de wissel". Een wagen van "het spoor" met hout beladen leverde het groepje arbeiders een rijksdaalder op. Naast bomen kappen en zagen in het najaar en in de winter werden in het vroege voorjaar de bossen voorzien van nieuwe aanplant.

4

Aangezien baron de Caters in februari 1883 niet genegen was om direkt te voldoen aan de wens van de SS tot het laten vernieuwen van het wissel in de spooraansluiting bij wachtpost 7, ontstond een langdurige pennestrijd, welke zou voortduren tot in juni 1884. Krachtens de overeenkomst van 22 januari 1867 was baron de Caters verplicht de kosten van een nieuw "compleet half wissel type SS" (f 1250,= voor materialen, f 50,= voor plaatsen) voor zijn rekening te nemen. Aanvankelijk bood baron de Caters nog aan zijn hoofsmid te sturen om het wissel onder toezicht van de SS te herstellen. De SS wilde hier niet op ingaan en liet uit eigen beweging al in maart 1883 de versleten onderdelen van het wissel vervangen. De veiligheid van sneltreinen was zodanig in het geding, dat het vervangen van de tongbeweging en een punt van het puntstuk geen langer uitstel kon lijden. Baron de Caters had overigens alle belang bij het handhaven van het smalspoor, maar overwoog de mogelijkheid om het smalspoor rechtstreeks naar het station te Wouw te laten lopen. Een aansluiting op de los- en laadplaats van het station zou weliswaar de hoge kosten voor het vernieuwen van het wissel uitsparen, maar de gedeeltelijke verlenging en verplaatsing van het smalspoor was bepaald geen sinecure. De SS was wel tot medewerking bereid, aangezien zij immers ook niet gelukkig was met een wissel in het hoofdspoor op tamelijk grote afstand van het station. Ofschoon de SS herhaaldelijk bleef aandringen op een snelle beslissing, ging baron de Caters pas na een gesprek op 7 juni 1884 overstag en werd het wissel geheel vernieuwd. In verband met de aanleg van het tweede spoor op het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom werd de spooraansluiting tegelijkertijd op kosten van de schatkist iets verlegd (zie kaart 1, blz. 72 van situatie A bij km.7.810 naar situatie B bij km.7.970). Het tweede spoor werd op 24 juli 1885 in gebruik genomen. Vanzelfsprekend kwam ook de los- en laadplaats bij wachtpost 7 anders te liggen (van perceel a. naar perceel c.).

Tot 1885 lag de los- en laadplaats op een perceel grond (a.) in eigendom van de firma Gebr.Daverveldt. De beide vennoten van de firma, Chr.A.Daverveldt, burgemeester te Wouw, en A.J.Daverveldt, koopman te Wouw, gaven aan baron de Caters en in 1874 ook aan Verkouteren toestemming om

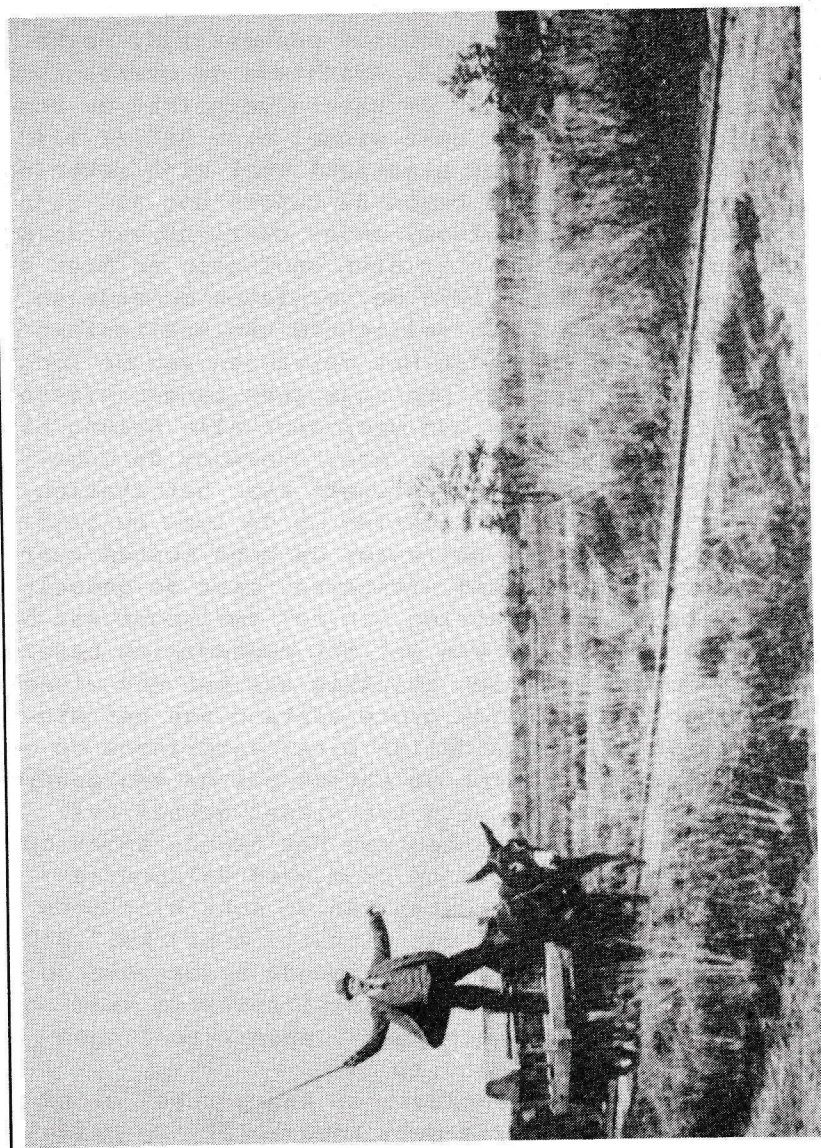


Foto 3. Met de "jacht- en boodschappenwagen" onderweg temidden van de paarse heidevel-
den onder Zoomvliet. De voerman is in opperbste stemming, terwijl de ezel nog een heel
eind moet stappen. Foto van omstreeks 1900. (Foto:repro M. Broos, coll. Landgoed W.Pl.

4

in de onmiddellijke nabijheid van hun steenfabriek soortgelijke producten te laden of te lossen. Waarschijnlijk kon baron de Caters ook op eigen grond (b.) goederen overslaan van trein op smalspoor of omgekeerd. Voor dit vermoeden pleit de ligging van de noordelijke perceelsgrens waarlangs het laatste stuk van het raccordement kan hebben gelegen. Na 1885 was de los- en laadgelegenheid uitsluitend op een perceel grond (c.) vlak ten zuiden van de hoofdsporen gelegen.

Het smalspoor had trouwens een flinke waarde. In 1883 lag er voor een bedrag van 30.000 Belgische francs aan rails, dwarsliggers, spijkers en platen, terwijl het rollend materieel op 2500 Belgische francs werd geschat (totaal ongeveer f 16.000,=).

Constantin Pierre baron de Caters overleed op 12 oktober 1884 te Wouwsche Plantage. Twee van zijn vier zonen, Edouard en Raymond, beheerden na de dood van hun vader het landgoed, totdat in 1895 het geheel wegens schulden van hun bank in Antwerpen in het openbaar werd verkocht. De nieuwe eigenaar van het landgoed werd Pierre Paul Emsens, rentenier te Brussel, voor een bedrag van f 301.000,=.

Emsens was geboren op 31 augustus 1851 te Deurne bij Antwerpen en had uitgebreide bezittingen in België en aandelen in vele ondernemingen. Hij begon het beheer van het landgoed met een grote verbouwing van het kasteel en liet tal van verfraaiingen en nieuwe aanplanten uitvoeren.

Emsens wenste alle rechten en verplichtingen volgens de overeenkomst van 22 januari 1867 jegens de spooraansluiting over te nemen en kreeg bij beschikking van 28 februari 1896 van de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid een nieuwe vergunning op zijn naam uitgereikt. Een nieuwe overeenkomst met de SS werd op 9 juli 1896 te Antwerpen getekend.

De "Draineerbuizenfabriek Zoomvliet", inmiddels in handen van G.G.J. Verdussen, kreeg evenals vroeger het medegebruik van het smalspoor en de spooraansluiting. Ter hoogte van de fabriek was in 1886 een zijspoortje met een lengte van ongeveer vijftig meter gelegd, zodat de aan- en afvoer van brandstof en draineerbuizen een hele verbetering onderging. Verdussen betaalde sindsdien aan de eigenaar van het landgoed een jaarlijkse vergoeding van f 50,=.

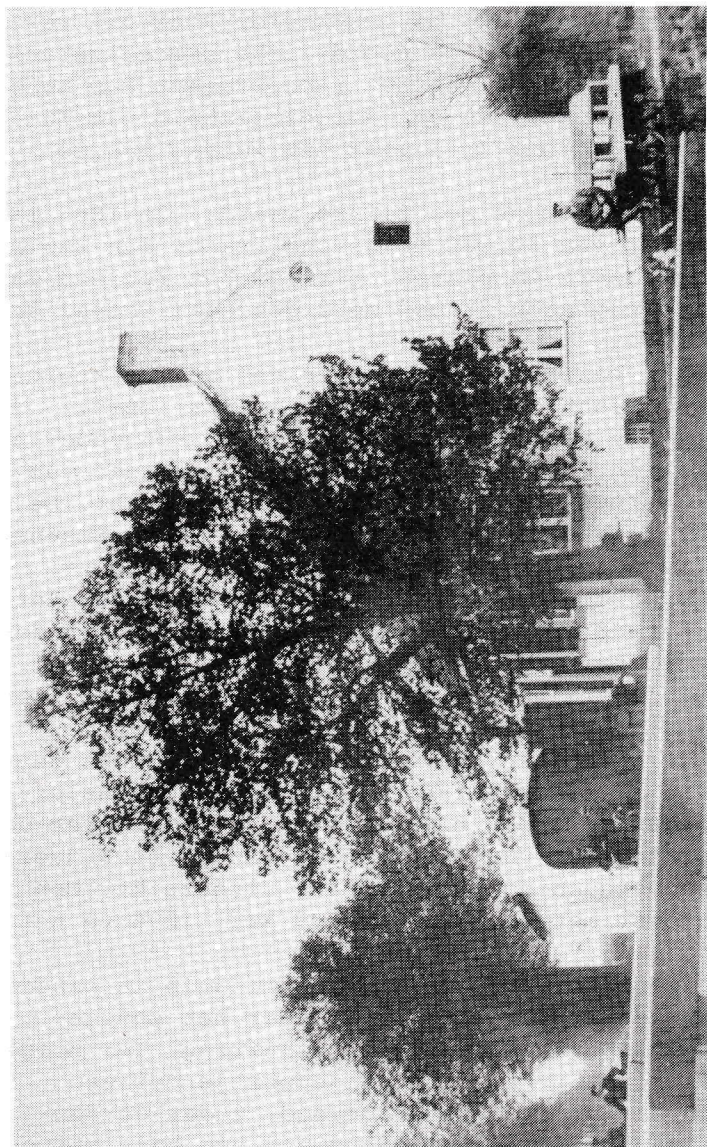


Foto 4. Het snalspoor kruiste de rijksstraatweg van Roosendaal naar Bergen op Zoom bij de "Oude Tol", een boerderij annex uitspanning, gelegen op het punt waar het riviertje De Zoom met een duiker (voorgroond) de in de jaren 1820-1830 aangelegde weg onderdoor gaat en vervolgens in westelijke richting afbuigt. De "jacht- en boodschapperwagen" wordt op de foto van omstreeks 1910 getrokken door een hond.

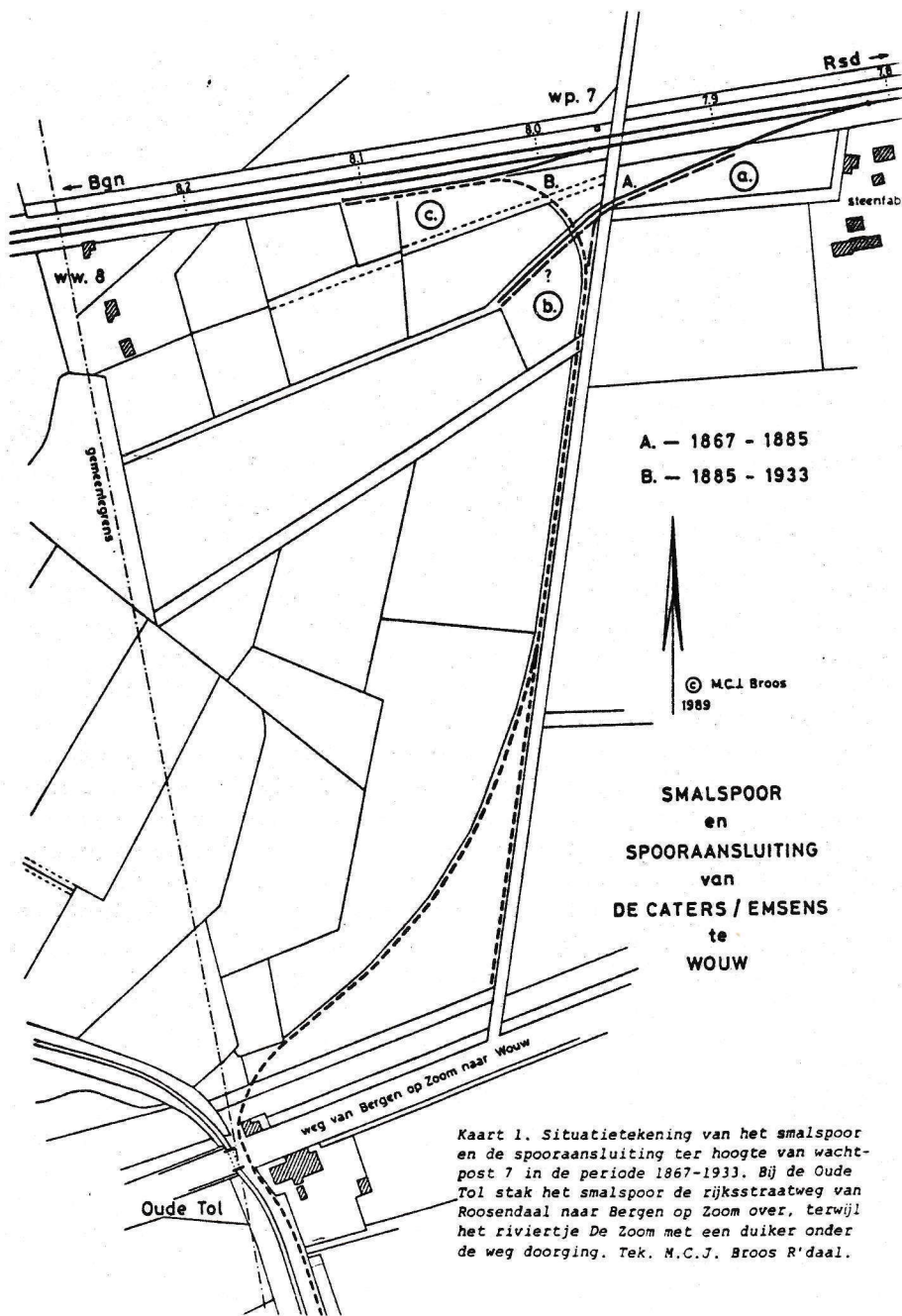
Foto: reproductie M.C.J. Broos uit de verzameling "Landgoed Wouwse Plantage".

4

Nog maar nauwelijks had Emsens het gebruik van de spoor-aansluiting overgenomen, of de eerste herstellingen dienden zich aan. Bij brief van 9 maart 1896 liet de SS weten, dat "het afsluithek, de ladingmal, de seininrichtingen en enkele wisselhouten en dwarsliggers" moesten worden vernieuwd. Aangezien de werkzaamheden op een bedrag van f 350,= waren geschat, meende de maatschappij er goed aan te doen "in deze bijzondere omstandigheden, nu U de aansluiting nog maar kort geleden hebt overgenomen, U vooraf te waarschauwen". Emsens ging akkoord met de herstelwerkzaamheden.

In 1909 werd "het wissel met de aansluitende spoorstaven" vernieuwd. Evenals baron de Caters in 1884 was ook Emsens toen een flinke som geld kwijt. Terwijl voor ruim f 1500,= nieuwe materialen werden gebruikt, kwam voor bijna f 550,= aan oud materiaal vrij. De arbeidslonen varieerden van f 0,12 tot f 0,28 per uur. Het karwei had 204 uren in beslag genomen, hetgeen neerkwam op bijna f 40,=. Aangezien het werk gedeeltelijk in de avond- en nachturen had plaats gevonden, werd voor verlichting voor bijna f 5,= aan petroleum (80 liter) verstoekt. Tesaamen met de kosten van beheer à f 50,= (5%) kreeg Emsens een rekening van ruim f 1045,= gepresenteerd.

Tot aan de Eerste Wereldoorlog werd het smalspoor vrij frequent gebruikt. Zowel het landgoed als de steenfabriek brachten een zeker rendement op. Het beheer van de steenfabriek was toevertrouwd aan de zoon René Walther Emsens. Onder zijn leiding werd de steenfabriek gemoderniseerd met machines van eigen ontwerp. Omstreeks 1920 moest Emsens een groot deel van de bezittingen op de Woensdrechtse Heide aan de Staat der Nederlanden verkopen. Het terrein werd aanvankelijk bestemd tot militair oefengebied. Later zou hier het vliegveld Woensdrecht worden aangelegd. In de jaren na de Eerste Wereldoorlog werd de spoor-aansluiting en het smalspoor ook gebruikt voor de aanvoer van zand en kolensintels ten behoeve van wegverharding in de omgeving. Het inschakelen van het smalspoor voor de verharding van de zandweg Plantage Centrum-Zoomvliet-Oude Tol kwam evenwel niet meer voor elkaar. Ondanks het voorstel in een brief van 10 december 1924 aan het Wouwse gemeentebestuur, dat "indien derhalve van gemeentewege voor de



Kaart 1. Situatietekening van het smalspoor en de spoor aansluiting ter hoogte van wachtpost 7 in de periode 1867-1933. Bij de Oude Tol stak het smalspoor de rijksstraatweg van Roosendaal naar Bergen op Zoom over, terwijl het riviertje De Zoom met een duiker onder de weg doorging. Tek. M.C.J. Broos R'daal.

4

noodige arbeidskrachten wordt gezorgd, van mijnentwege het spoortje, wagens en de benodigde hoeveelheid zand ter beschikking zal worden gesteld", is de verharding van de weg tot nu toe een utopie gebleken.

Na het overlijden van Pierre Paul Emsens op 6 augustus 1927 te Wouwsche Plantage werd het smalspoor steeds minder gebruikt. In februari 1933 werd de spooraansluiting bij wachtpost 7 opgebroken. De vrachtauto had inmiddels het vervoer van hout en steenproducten overgenomen. De hoogstnoodzakelijke vernieuwing van de spooraansluiting stuitte op onoverkomelijke bezwaren. Kort nadien werd het smalspoor over een afstand van ongeveer twee en een halve kilometer (Zoomvliet-Oude Tol-Wachtpost 7) opgebroken. Ongetwijfeld zal de kruising van het smalspoor met de rijksstraatweg van Roosendaal naar Bergen op Zoom bij de Oude Tol van invloed zijn geweest op dit besluit. Het smalspoor vormde door het steeds toenemende autoverkeer een doorn in het oog van de wegbeheerder.

Tenslotte haalden de Duitsers in 1942 wegens het groeiende gebrek aan ijzer en staal de rest van het smalspoor van het landgoed (Plantage Centrum-Zoomvliet en Plantage Centrum-steenfabriek Wouwsche Plantage). Heden ten dage zijn nog twee korte stukjes smalspoor te bekijken: naast de houtzagerij bij het kasteel Plantage Centrum en rond de ringoven op het terrein van de steenfabriek. In het veld zijn ten zuiden van de vroegere wachtpost 7 nog enkele boogvormige perceelsgrenzen te herkennen (zie kaart, blz. 72).

Aan het slot van dit artikel past een woord van dank aan de heer Jhr.E.Speeckaert te Brussel voor de medewerking bij het raadplegen van het familiearchief.

M.C.J.Broos.

Roosendaal, januari 1989

BRONNEN.

- Ste.Gertrudis in het woud, Het landgoed Wouwse Plantage, Albert Delahaye, Uitg.gemeentebestuur van Wouw, 1976.
- Archief "Landgoed Wouwse Plantage", m.m.v.Jhr.E.Speeckaert, Brussel.
- Archief Kadaster, Breda, Registers en Kaarten, 1867-1918.

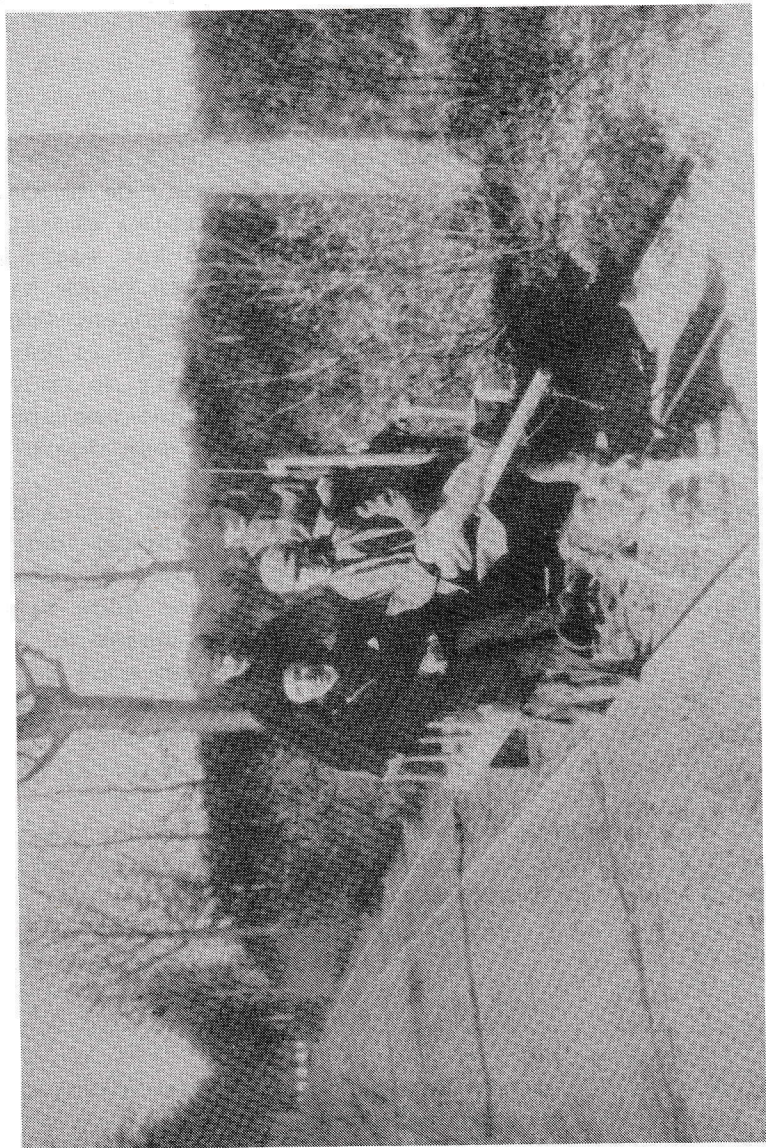


Foto 5. De "jacht- en boodschappenwagen" torst een zware vracht voor de hond. De foto is omstreeks 1910 genomen langs de weg van de steenfabriek "De Wouwsche Plantage" naar het kasteel Plantage Centrum.

Foto: reproductie M.C.J. Broos uit de verzameling "Landgoed Wouwe Plantage"

- 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.



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

