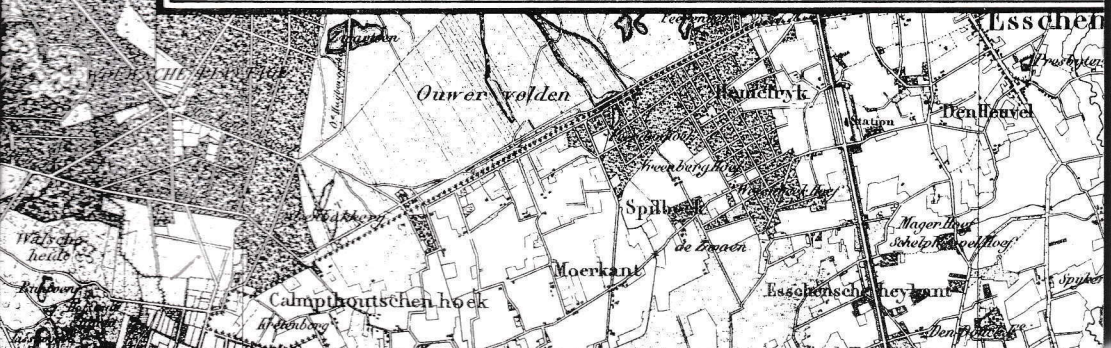




heemkunde kring
DE VIERSCHAER
WOUW

2-'98



De Wouwse Statie

Zoals beloofd stuurde Christ van Oers ons een aantal artikelen. In onderstaand verhaal gaat hij nader in op het goederenemplacement bij de Wouwse Statie. Als voormalig directeur van de Wouwse Coöperatieve Landbouwvereniging weet hij als geen ander welke problemen zich daarbij hebben voorgedaan.

In 1863 kwam het station Wouw tot stand aan de lijn Roosendaal - Bergen op Zoom. Het NS-station in de gemeente Wouw werd gebouwd op Heerles grondgebied. Voor het reizigersvervoer had dat wel zijn bezwaren, want het was ver verwijderd van de dorpskernen Wouw en Heerle.¹ Aan het eind van de vorige eeuw moesten reizigers eerst een flink stuk te voet naar het station, daar wachten op de trein en bij terugkomst weer een eind lopen naar huis. Toen de fiets gemeengoed werd, werd het station al een stuk sneller bereikbaar, al bleef het voor een bewoner van de Roosendaalsestraat net zo aantrekkelijk om naar Roosendaal te fietsen.

Bij slecht weer gingen er ook scholieren per trein naar Roosendaal, voor zover ze dichtbij het station woonden. Voor Herman Witteveen, de latere directeur van de zuivelfabriek, was het station een uitkomst. Het station stond praktisch in de achtertuin van de familie Witteveen. Herman moest naar het Norbertuscollege in Roosendaal en kon daarbij bijna in de voortuin van de school uitstappen! Maar de meeste scholieren waren niet zo gelukkig.

Kort voor 1940 kwam het reizigersvervoer te vervallen en werd het stationsgebouw een woonhuis voor een medewerker van de NS. Kort na oktober 1944 was het toch even weer mogelijk om vanaf station Wouw per trein verder te reizen, maar dit was van korte duur. In 1960 werd het gebouw afgebroken en de medewerker van de NS werd overgeplaatst.



Goederenvervoer

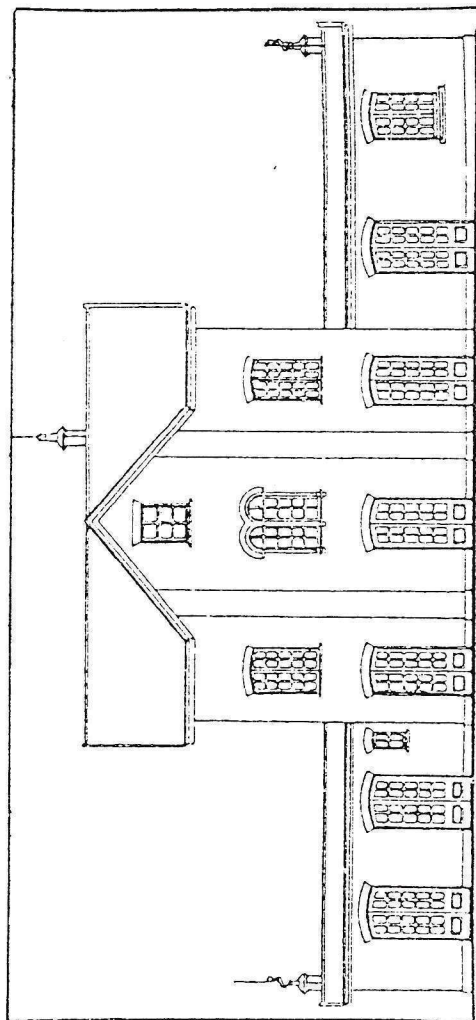
Belangrijker nog dan het personenvervoer was het transport van goederen. Ook na de sluiting van het stationsgebouw ging dat goederenvervoer gestaag verder. Er was aanvoer van veevoer, meststoffen, kolen, palen, dwarsliggers en buizen. Maar er werden ook producten vanaf de Wouwse statie naar elders vervoerd. Denk maar aan bakstenen en draineerbuizen van de steenfabrieken in Heerle, Zoomvliet en Wouwse Plantage. In de campagne leverden de boeren bieten voor toelevering aan de suikerfabrieken.

Wie denkt dat het laden en lossen even simpel ging als tegenwoordig met kranen en heftrucks komt bedrogen uit. Het was allemaal handwerk en het kostte heel wat zweetdruppels om de wagons te vullen of te lossen. Wat een kou werd er niet geleden in strenge winters. Keeke Verplancke was weegster van de weegbrug van de Wouwsche Coöperatieve Landbouwvereniging. Zij maakte overuren bij het wegen van de bieten als het weer gunstig was om deze producten van het land te halen. Keeke woonde tegenover de weegbrug in het stationskoffiehuis. Later werd dit het café van Fr. Buys.

Raccordement

De ongunstige economische toestand, waarin de landbouw in de dertiger jaren kwam te verkeren, was voor het bestuur en de directeur van de Wouwsche Coöperatieve Landbouwvereniging aanleiding om niets onbeproefd te laten om het tij te keren. Daarom werd overwogen om een manier te vinden om de kostprijs van per spoor aangevoerde goederen te verlagen. De directeur stelde zich daartoe in verbinding met de NS in Utrecht. Het bestuur stond de aanleg van een eigen raccordement voor ogen en ir. Knook van de NS kwam naar Wouw om op een bestuursvergadering tekst en uitleg te geven.² Hij stelde het bestuur drie belangrijke vragen:

1. Hoeveel wilt U betalen voor de aanleg van een raccordement?
2. Hoeveel wilt U aan jaarlijkse lasten betalen?
3. Kan een smalspoor langs de loslijn van het station Wouw voordeel opleveren?



Een tekening van de voorzijde van het Wouwse station. Voor uitgebreide gegevens over dit station kunt u ook de serie 'Wouw en de spoorwegen' van M. Broos naslaan in de nummers van 'De Vierschaer' uit de jaren tachtig. (Collectie Chr. van Oers).

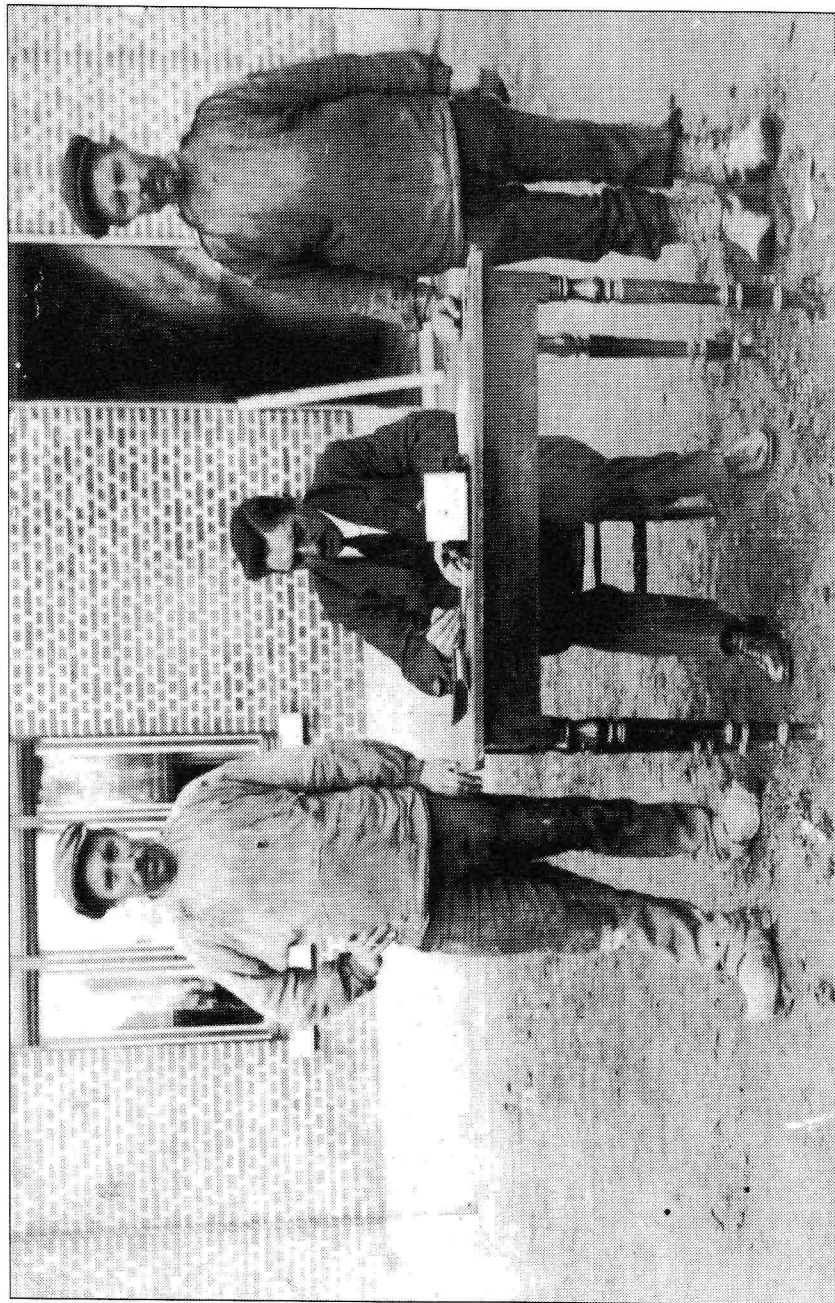
Toen deze vragen besproken waren, besloot de vergadering de eventuele aanleg eerst verder te bestuderen en later de onderhandelingen te heropenen. De leden moesten uiteindelijk de beslissing nemen en op een buitengewone ledenvergadering op 29 mei 1931 werden de plannen, compleet met een begroting, voorgelegd. Om de plannen wat beter te illustreren in een bijlage de begroting, zoals die door de directeur werd opgesteld. Tot dat moment moest drie cent per 100 kg betaald worden voor het vervoer met de paardenwagen vanaf de wagon op het station van Wouw naar het pakhuis van de Wouwsche Coöperatieve Landbouwvereniging. Met een eigen rangeerlijn zouden die kosten twee cent per 100 kg bedragen.

Het extra voordeel was volgens de directeur de mogelijkheid om granen losgestort te ontvangen, omdat de wagon met het product op het raccordement geplaatst kon worden. Daardoor kwamen de kosten van zakkenhuur, bindtouw, bindloon, vracht en expeditie van zakken te vervallen; dat leverde opnieuw een voordeel van zeven cent per 100 kg op. Het totale voordeel na de aanleg van het raccordement zou dus oplopen tot acht cent per 100 kg.

Tot nu toe bedroegen de totale kosten 30 cent per 100 kg graan en die kosten daalden nu naar 22 cent per 100 kg. Ondanks de berekingen tot twee cijfers achter de komma en uitvoerige toelichtingen, was lang niet iedereen het met het standpunt van het bestuur eens. Het bestuursvoorstel om een raccordement aan te leggen haalde het met 83 stemmen voor en 73 stemmen tegen, maar net. Daarna ging het allemaal in een 'sneltreinvaart', want al ruim vier maanden later, op 9 oktober 1931, rolde de eerste wagon het raccordement op.

Later bleek het een juiste beslissing te zijn, want per jaar werden meer dan 300 wagons aangevoerd. Zelfs de aanlegkosten vielen mee, want de W.C.L.V. moest f 3379,- betalen en dat was f 621,- lager dan begroot.

Louis Damen van de Bergsebaan zorgde in die tijd voor het vervoer van de meeste producten voor de landbouwvereniging. Hij deed dat met paard en wagen. Zo vervoerde hij onder meer lijnplaten met een gewicht van meer dan 100 kg. Die werden naar de maalderij van de zuivelfabriek vervoerd. Daar werden ze met een breker bewerkt tot lijnkluitjes en lijnmeel een product dat geschikt was als veevoer. Louis vervoerde ook kunstmest



Stationschef Berman verricht schrijfwerk voor het pakhuys. Links en rechts van hem staan de pakhuysknechten. Rechts J. van Meel en links Fr. van Meel. (Foto collectie Chr. van Oers-Wouw).

en steenkolen van de wagons bij het station naar het pakhuis van de W.C.L.V.

Toen het raccordement werd aangelegd bij de W.C.L.V. werd deze vorm van vervoer veel minder, wel bleef hij voor boeren en andere klanten rijden. Louis Damen was bij de W.C.L.V. een legendarisch figuur waarover aardige verhalen in omloop zijn. Die willen wij U niet onthouden. Zo kocht hij eens een nieuw werkpaard bij Jan Potters aan de Boomdijk in Steenberg. Toen Louis naar Steenberg moest met een vrachtje wandelde het paard met de volgeladen wagen doodgemoedereerd het erf van zijn oude baas op.³

Ook de Zuivelfabriek kon profiteren van het raccordement. Steenkolen voor hun bedrijf werden er aangevoerd en een enkele keer ook ander materiaal. In de jaren vijftig besloten de gebroeders Mulders ook over te gaan tot de aanleg van een raccordement, dat voornamelijk voor de aanvoer van veevoer en kunstmest bestemd was.

Per 1 januari 1955 wilde de NS de vergoeding voor huur en onderhoud van het raccordement van de landbouwvereniging verhogen tot f 2320,- per jaar. Het bestuur van de W.C.L.V. ging daarmee niet akkoord. Er volgde overleg met de NS met als resultaat dat het tarief teruggebracht werd tot f 1500,-. Vanaf 1931 tot 1955 was het steeds f 676,-, dus het nieuwe tarief betekende toch meer dan een verdubbeling.

Rangeren

In het begin liet de Wouwse stationschef weten welke wagons op een bepaalde dag in Wouw zouden arriveren.

Na de afbraak van het NS-station werd die taak overgenomen door de dienstdoende NS-medewerker van het seinhuis in Wouw. En de laatste jaren, toen de losplaats nog in gebruik was, was het Marie Daverveldt, die vlak bij de spoorwegovergang op de Bergsebaan woonde, die als stationschef fungeerde. Zij meldde de te verwachten wagons keurig op tijd met een joviale "goedenmorgen". Zij liet dat vóór negen uur 's morgens weten en de afnemer moest er voor zorgen, dat de wagon vóór negen uur de volgende morgen leeg werd opgeleverd. Anders werd een staangeld van f 25,- per ochtend berekend.



Het rangeren van de wagons voor Wouw in Roosendaal nam nogal wat tijd in beslag. Eerst werden de 'Wouwse' wagons uit de goederentrein op het emplacement Roosendaal gehaald. Een diesellocomotief met naast de machinist een rangeerder, sleepte de wagons naar Wouw om daar ze op het raccordement of op de loslijn te plaatsen. Daarna moest de diesellocomotief doorrijden naar Bergen op Zoom, want men kon in Wouw niet op het spoor richting Roosendaal komen door het ontbreken van een wissel.

Sluiting

Per 1 april 1971 wilde de NS de spoorverbindingsovereenkomst ontbinden. Het station Wouw zou dan ook als goederenstation verdwijnen. Gezamenlijk werd actie ondernomen door burgemeester P. Sanders en de secretaris van de Kamer van Koophandel uit Breda om het station als goederenstation te behouden. Op een vergadering op het gemeentehuis van Wouw werd een commissie ingesteld, die namens de belanghebbenden met de handelsagent van de NS de zaak zou bespreken. In onderling overleg werd de commissie gevormd door burgemeester Piet Sanders, Christ van Oers, directeur van de W.C.L.V. en Louis Buermans, kolenboer in Heerle.

De commissie nodigde de handelsagent van de NS uit voor overleg op het gemeentehuis. En met succes, want de opheffing van het goederenstation per 1 april 1971 vond geen doorgang. Overigens was dat niet alleen de verdienste van de Wouwse werkgroep, want eerder was al besloten dat een provinciale werkgroep gevormd zou worden om de problemen die ontstonden door sluiting van Noord-Brabantse NS-stations in kaart te brengen.

Christ van Oers werd de West-Brabantse vertegenwoordiger in deze werkgroep. Schokkend waren de resultaten van deze werkgroep niet. Wel kwam er een een bedrijfsschadevergoeding voor gedupeerden als station gesloten werd. En ondanks het overleg sloot de NS op 28 mei 1972 een aantal stations in Noord-Brabant.

Ook het Wouwse station viel ten prooi aan de sluitingsdrift van de NS en op 1 juni 1972 viel het doek. Dat ondanks het feit dat tot mei 1971 nog 361 wagons per jaar op het goederenstation in Wouw aankwamen. Voortaan moesten de goederen op een andere manier naar Wouw worden gebracht.

Daarbij kon er gekozen worden voor vervoer per spoor naar de stations in Roosendaal of het Belgische Essen en van daaruit per vrachtauto naar Wouw. De NS beweerde dat ze per losplaats jaarlijks f 60.000,- moest bijpassen.

In januari 1974 werd het raccordement bij de Wouwse Coöperatieve Landbouwvereniging opgebroken. Dat leverde 13.810 kg. oud ijzer op en voor een bedrag van f 2071,50 kocht ijzerhandelaar Knobel uit Roosendaal dit op.

Wouw, april 1998

Chr. van Oers.

Noten:

1. ..Zie voor uitgebreide informatie de artikelenreeks "Wouw en de Spoorwegen" van de hand van Marius Broos in 'De Vierschaer' 1986 t/m 1989. In een serie van veertien artikelen beschrijft hij het ontstaan van de spoorlijn en de gebouwen langs de lijn op Wouws grondgebied.
2. Een raccordement is een aftakking van de hoofdlijn waarop goederenwagons gezet kunnen worden zodat ze geen belemmering vormen voor het doorgaande treinverkeer.
3. Een tweede anecdoten over Louis Damen gaat over de Tweede Wereldoorlog. Aan ieder die het maar wilde horen gaf hij zijn visie over de op handen zijnde bevrijding: „De Amerikanen en Engelsen komen met zoveel vliegtuigen, dat het er zwart van zal zien en de mussen zullen te voet gaan!”

Bijlage I

Hieronder de begroting van de aanleg van het raccordement voor de W.C.L.V.

Eenmalige aanlegkosten:

Aanleg spoorlijn (volgens raming NS)	f 3200,-
Circa 500 m3 zand	f 500,-
Maakloon ballastbed en straatwerk	<u>f 300,-</u>
Totaal:	f 4000,-

Jaarlijkse kosten:

6% rente en afschrijving	f 240,-
Vergoeding huur en onderhoud NS	f 676,-
Overbrengen van 300 wagons à f 1,- per wagon	<u>f 300,-</u>
Subtotaal	f 1216,-
Korting door de NS bij 300 wagons	<u>f 280,-</u>
Restant kosten	f 936,-



Deze uitgave werd mede mogelijk
door de financiële steun van de
Drankencentrale "Wouw" B.V.

