

hevige concurrentie bezorgde. De oorlogsjaren brachten grote welvaart naar Curaçao: zo verschenen de bekende Bataafse Petroleum Maatschappij en anderen die een verschuiving in de vervoersstromen teweegbrachten van het oude vertrouwde traject naar het Schottegat, een plaats ver buiten de stad.

Te zamen met de sterk gestegen exploitatiekosten was dit alles voldoende aanleiding om de exploitatie te staken. Hoewel de regering er bezwaar tegen had, besloot de maatschappij op 1 november 1920 de zaak op te heffen. Een periode die begon met de eerste kleine paardetram, bijna 35 jaar eerder, was voorgoed voorbij.

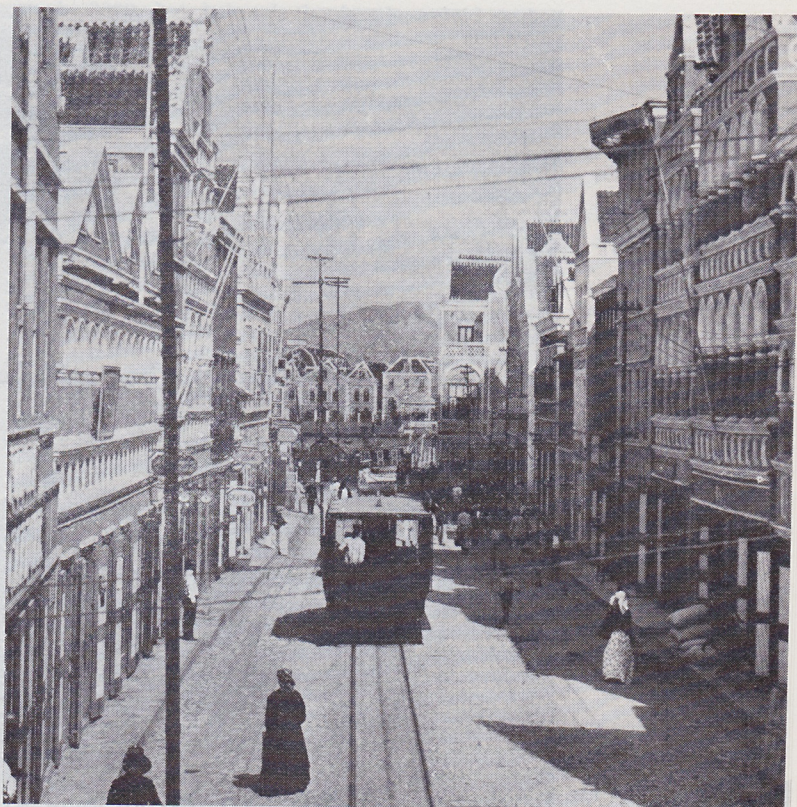
Het enige wat overbleef is een paar vervaagde foto's en een verzameling archiefstukken in de Centrale Historische Archieven te Curaçao, en misschien... een van de oorspronkelijke paardetramrijtuigen. Op een stuk land op de weg naar het dorp St. Willibrordus liggen de resten van een railvoertuig. Op de wagen is geen herkenningsteken te ontdekken, maar de spoorwijdte is 30 inch en er zijn spaakwielen aan te ontdekken zoals die destijds bij paardetrans gebruikt werden.

Prof. Dr. Lee A. Dew

Noot van de vertaler

Vergelijking met het artikel van Prof. Duparc uit 1961 brengt enkele verschillen aan het licht: zo meldt Duparc dat de spoorbreedte altijd 1 meter is geweest, Dew spreekt over 30 inches (763 mm). Duparc meldt slechts een concessionaris voor de motortram, Dew heeft het over twee heren. Duparc heeft het over het Protestantse kerkhof, bij Lee is het Rooms-katholiek.

M. Ockeloen



De motortram in de Breedestraat. Let op de verandering van de plaats van het spoor.

Foto Centraal Historisch Archief Willemstad

Genielijn: De Franschman — Schoorl

Velen van ons hebben ongetwijfeld nog herinneringen aan de uiterst populaire stoomtramlijn Alkmaar—Bergen aan Zee, die als „BELLO” — zelfs nu, 20 jaar na de opheffing — nog steeds vermaardheid geniet.

Minder bekend is echter dat er voor de komst van de stoomtram naar Bergen aan Zee in 1909 al eerder een smalspoorlijn ten behoeve van de Genie had bestaan tussen De Franschman en Schoorl door de duinen.

Aan het einde van de 19e eeuw wenste de Koninklijke Marine haar vlootbasis in Den Helder van nieuwere en sterkere forten te voorzien. Teneinde de schotvastheid van de verschillende betonsamenstellingen vast te stellen, moesten er schietproeven worden gehouden. Daartoe werden zeven verschillende soorten bunkers in de duinen nabij Schoorl gebouwd in de omgeving van paal 30. Dit punt lag zo ver mogelijk van de bewoonde buurten.

Om de benodigde bouwmaterialen aan te voe-

ren werd er vanaf De Franschman — een punt dat zo werd genoemd naar de bekende slag die daar werd gestreden in het najaar van 1799 toen de Engelsen en de Russen probeerden om de Fransen uit Holland te verjagen — in 1892 een smalspoorlijn, met een spoorwijdte van 600 mm, aangelegd.

Vanaf De Franschman — later een stop- en wisselplaats van de stoomtram Bergen—Bergen aan Zee — liep deze smalspoorlijn pal naar het westen, langs een bestaand schelpenpad, in de richting van paal 33, de plaats van het huidige Bergen aan Zee (gesticht in 1906). Waar nu de Elzenlaan ligt in Bergen aan Zee, boog de lijn naar het noorden in de richting van Schoorl door de duinen en eindigde bij paal 30 op het militaire schietterrein. Het materieel van deze lijn bestond uit enkele lorries en één stoomlocomotief, die in 1891 door Decauville te Petit Bourg (bij Parijs) was gebouwd en de naam „SCHOORL” had ge-



kregen. Met dit materieel werden de manschappen — gezeten op langsbanken op de lorries — munitie en andere materialen vervoerd.

De betonnen dekkingen werden onderworpen aan beschieting met een 21 cm mortier en een kanon van 15 cm. Naar de gegevens die deze schietproeven hadden opgeleverd werden nieuwe forten bij Den Helder gebouwd. De oude forten aldaar liet men door het zand onderstuiven.

Na afloop van de proeven werd de „SCHOORL” naar Utrecht gebracht en daar opgeborgen in een loods op Damlust. In 1894 keerde zij weer terug toen het Korps Genietroepen tijdens een oefening van 13 tot en met 23 augustus de gemetselde en betonnen onderkomens in de duinen liet springen en alles opruimde.

Toen dit gereed was, kwam de locomotief in oktober 1896 ter beschikking van het Korps Genietroepen in het kamp de Vuursche in de Biltsche Duinen. De locomotief behield haar naam en kreeg daar tevens het nummer 1. Vanaf 1906 werd ze gebruikt bij de aanleg en de exploitatie van een militaire smalspoorlijn van het NCS-station te Huis ter Heide naar de Legerplaats bij Zeist. Een uitgebreid artikel daarover is opgenomen in *Op de Rails* jg. 1969, pag. 143-149.

Schietproeven in de Schoorlse duinen. Doel C; 22 juni 1892. Op de achtergrond de stoomlocomotief „Schoorl”.

Foto verz. J. Montenberg

In 1913 werd de „SCHOORL” buiten dienst gesteld en verder gebruikt als verwarmingsketel, maar door het drukke vervoer tijdens de mobilisatie in 1914 moest ze weer in gebruik worden genomen als trekkracht. Eerst aan het eind van de Eerste Wereldoorlog werd de locomotief definitief buiten dienst gesteld.

In ons land heeft de fabriek van Decauville, die gespecialiseerd was in smalspoormaterieel, niet veel bekendheid gekregen. Er zijn hier een tiental aannemerslocomotiefjes in gebruik geweest en verder werden in 1913 twee machines geleverd aan de tramlijn Hansweert—Vlake op Zuid Beveland (zie *Op de Rails* jg. 1961 pag. 7-9).

De rails in de duinen bij Schoorl werden ook opgebroken. Heden ten dage kan men in de duinen tussen paal 30 en 33 nog zien waar men aan het einde van de 19e eeuw de baan heeft uitgegraven. Deze loopt ongeveer parallel met een ANWB-wandelroute.

J. Kok