

# Het smalspoor van De Caters/Emsens te Wouw

Marius Broos

**Van 1866 tot 1933 was tussen het landgoed Wouwsche Plantage en de aansluiting Wouw op de spoorlijn Roosendaal – Bergen op Zoom een smalspoorlijn in gebruik voor het vervoer van hout en producten van steenfabrieken. Eigenaren waren tot 1895 drie generaties van de Belgische familie baron De Caters en sedertdien van de Belgische rentenier Emsens. Een verhaal van bezit en onderneming rond de wisseling van de eeuw.**

Pierre Joseph baron De Caters, geboren op 6 juni 1769 te Antwerpen en een van de 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 had 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 een van deze huizen laten afbreken om op dezelfde plaats een groot landhuis te 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. In 1840 was een begin gemaakt met de ontginning van grote heidevlakten en het planten 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 België" (GCB) borg voor dit houtvervoer.

## Een smalspoorlijn

Na het in gebruik nemen van het baanvak Roosendaal – Bergen op Zoom door de „Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen" (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 overgave 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 met een spoorwijdte van 700 mm (zie noot) 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 afbeelding 1). 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 spoor-aansluiting 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 trekdiere. 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.

## Vergunning

Dit verzuim werd om eigen bestwil snel goed gemaakt door burgemeester Davereldt 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.

Bij beschikking van 30 november 1866 verleende de minister van Binnenlandse Zaken een vergunning voor de spoor-aansluiting. 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

## Noot

Tot dusverre viel de oorsprong van het smalspoor op de Wouwsche Plantage niet te achterhalen. Het kan niet afkomstig zijn geweest uit de fabriek van Décauville in Petit-Bourg nabij Parijs en later in Corbeil. Immers, 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. 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 te Beverley bij Hull. Het draagbare veldspoor had een spoorwijdte van 760 mm.



Met de paardetram van de kerk naar huis: ter hoogte van de steenfabriek „De Wouwsche Plantage" bij de wissel naar de fabriek; omstreeks 1900.

Foto: verzameling Landgoed Wouwsche Plantage.

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 ezel.

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).

### Volop werk

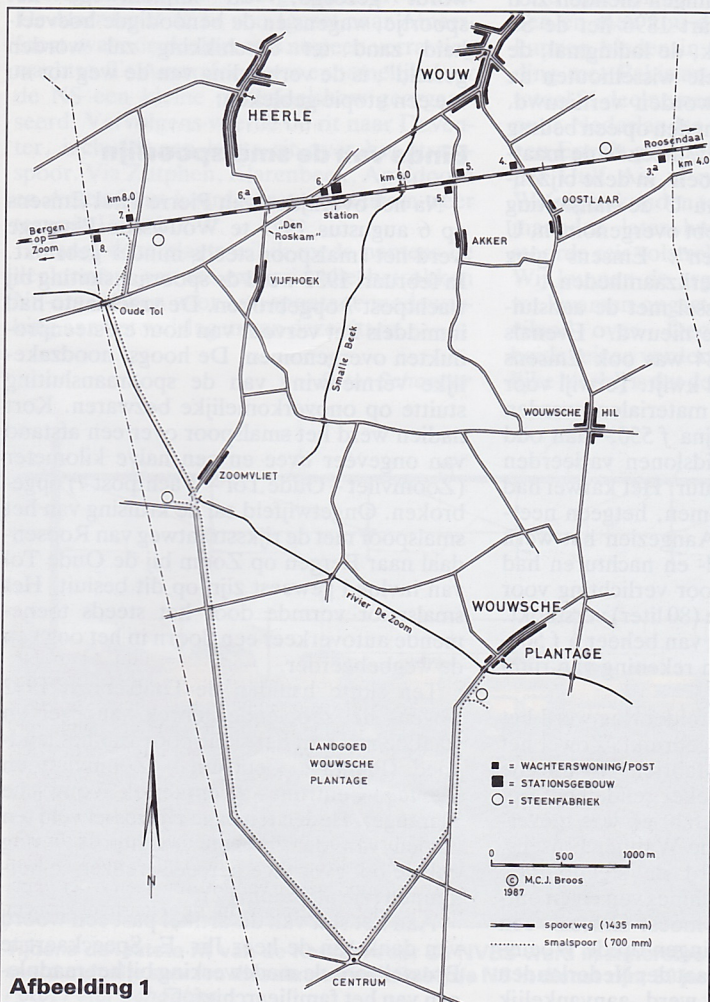
Aanvankelijk dienden de houthandelaren na aankoop zelf zorg te dragen voor het kappen van de bomen, maar zij mochten voor de afvoer vaak gebruik maken van het smalspoor en enige platte wagens. Soms werd het hout ook afgevoerd met paard en kar naar de los- en laadplaats van het station Wouw. Uiteraard trachtten de handelaren zoveel mogelijk hout op één wagen van „het spoor” te laden. Nog geen jaar na de overname van

de exploitatie 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 n° 20894 van Wouw naar Bascoup en overwigt van 1000 kilogram op wagen hout n° 20853 van Wouw naar Chatelineau” en deed aan baron De Caters het verzoek „nogmaals zeer strenge orders te geven tegen het laden van overwigt”. Nadien werden geen klachten meer vernomen. In latere jaren werd het hout door de eigenaar van het landgoed meestal „franco aan den wissel station Wouw” afgeleverd.

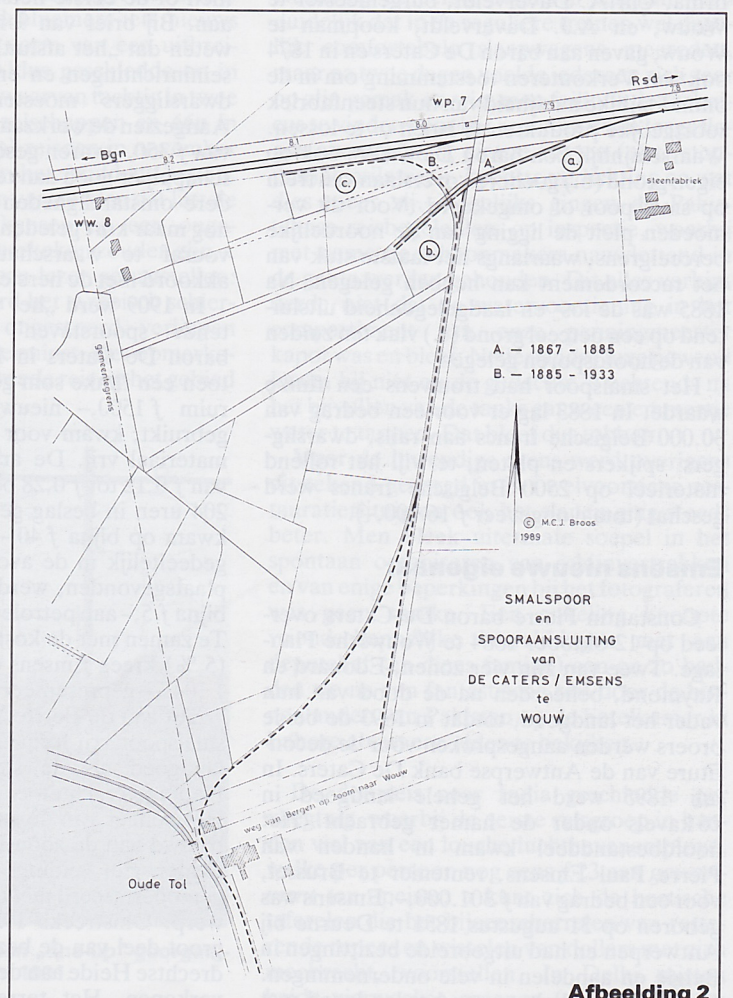
Verzoekschriften om enige wagens palen van verschillende lengten en omtrek voor f 30,- à f 36,- per m<sup>3</sup> kwamen uit alle delen van het land. Handelaren in bezaagd en beslagen eikehout, spoor- en tramdwarsliggers, telegraaf- en telefoonpalen en geleidingsmasten wisten de weg te vinden naar het 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.

### De vernieuwing van het wissel

Aangezien baron De Caters in februari 1883 niet genegen was om direct te voldoen aan de wens van de SS tot het laten vernieuwen van het wissel in de spoor aansluiting bij wachtpost 7, ontstond een langdurige penne-strijd, die 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 De Caters nog aan zijn hoefsmid 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 de 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



Afbeelding 1



Afbeelding 2



Op jacht met de zelfgebouwde platte wagen met primitieve handrem en provisorische banken. Als trekkkracht wordt ditmaal een ezel gebruikt; ongeveer 1910.

Foto: verzameling Landgoed Wouwse Plantage.



Waarschijnlijk reed bij Wouw de enige hondetram van ons land. De „jacht- en boodschappenwagen”, met een zware last voor het beest, op weg van de steenfabriek naar het kasteel Plantage Centrum; ongeveer 1910. Foto: verzameling Landgoed Wouwse Plantage.

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 afbeelding 2, 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 in de onmiddellijke nabijheid van hun steenfabriek soortgelijke produkten 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 perceelgrens, 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,-).

### Emsens nieuwe eigenaar

Constantin Pierre baron De Caters overleed op 12 oktober 1884 te Wouwse Plantage. Twee van zijn vier zonen, Edouard en Raymond, beheerden na de dood van hun vader het landgoed, totdat in 1893 de beide broers werden aangesproken voor de deconfiture van de Antwerpse bank De Caters. In juli 1895 werd het gehele landgoed in 26 kavels onder de hamer gebracht. Het hoofdbestanddeel kwam in handen van 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.

Nog maar nauwelijks had Emsens het gebruik van de spooraansluiting 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 waarschuwen”. 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 plaatsgevonden, werd voor verlichting voor bijna f 5,- aan petroleum (80 liter) verstoekt. Te zamen 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 Wouwse Plantage 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 spooraansluiting 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 noodige arbeidskrachten wordt gezorgd, van mijnentwege het spoorje, wagens en de benodigde hoeveelheid zand ter beschikking zal worden gesteld”, is de verharding van de weg tot nu toe een utopie gebleken.

### Einde van de smalspoorlijn

Na het overlijden van Pierre Paul Emsens op 6 augustus 1927 te Wouwse 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 steenprodukten overgenomen. De hoogst noodzakelijke 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 geweest zijn op dit besluit. Het smalspoor vormde door het steeds toenemende autoverkeer een doorn in het oog van de wegbeheerder.

Ten slotte 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 Wouwse Plantage). Heden ten dage zijn in het veld ten zuiden van de vroegere wachtpost 7 nog enkele boogvormige perceelsgrenzen te herkennen (zie afbeelding 2).

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. □