

Van de voorzitter

Mijn praatje in onze Cronieke ervaar ik als meest ideale middel om met u in contact te komen. Zo ook weer deze uitgave waarin ik in dit voorwoord probeer mijn teleurstelling over veler betrokkenheid bij onze Kring uit te spreken, u op de hoogte te stellen over de stand van zaken omtrent de weegbrug en een aantal oproepen ga doen. Leest u maar.

Het zal u vast niet zijn ontgaan dat het bestuur op allerlei manieren onder de leden diverse oproepen heeft gedaan om mee te denken bij de aankoop van de weegbrug maar ook om algemene ledenvergaderingen te bezoeken en initiatief te tonen voor het (mede) organiseren van activiteiten. Desondanks werd de laatste algemene ledenvergadering door slechts 20 à 25 leden bezocht waardoor de beslissing om de weegbrug aan te kopen door ongeveer 5% van de leden gedragen wordt. Het bezoek aan het Visserijmuseum bestond uit welgeteld 14 deelnemers (waarvan 2 van de Kring Stad en Lande Tholen) en de oproep om vrijwilligers bij het opknappen van de weegbrug leverde niet één enkele reactie op. Vooral dat laatste was een grote tegenval-ler want daarmee hoopten we onze vereniging veel geld te kunnen besparen en zijn we nu genoodzaakt naar andere oplossin-gen te zoeken, maar daarover straks meer.

Echter, uit reacties van de bezoekers aan vergaderingen en deelnemers aan activi-teiten durf ik oprecht te stellen dat u kan-sen voorbij laat gaan. Bij vergaderingen proberen wij het formele vergadergedeelte zo beperkt mogelijk te houden om zoveel mogelijk tijd vrij te houden voor een informeel samenzijn voor de rest van de avond, veelal na de pauze.

Neem onze laatste vergadering. Met zijn allen hebben we genoten van een edel-smid die boeiend over zijn werk vertelde maar ons ook liet kennismaken met een gedeelte van zijn collectie die hij voor die avond had meegebracht. Eenieder mocht vrijelijk en ongedwongen ringen aan de vingers schuiven, colliers omhangen en zelfs zijn/haar ring inleveren voor een gratis polijsbeurt. De oh's en ah's waren dan ook niet van de lucht, bovendien ging na afloop iedereen naar huis met een kortingsbon van maar liefst 25% bij de eerste aankoop!

Maar ook denk ik dan aan de fotopresen-tatie die Han Quist in elkaar had gezet welke aanleiding gaf tot "verhitte" discus-sies en opgewonden standjes, temeer omdat Han de tekst bij sommige foto's zo had geformuleerd dat er wel discussies moesten ontstaan. Elke keer weer, zeker ook bij de presentaties van Jan Kempe-neers, ontstaat er binnen de kortste keren een familiale sfeer waarin de nostalgie hoogtij viert.

Zonder problemen zou er tot in de kleine uurtjes over de getoonde foto's gediscus-sieerd kunnen worden, dit tot grote tevren-denheid van het bestuur en als groot com-pliment voor de samensteller van de pre-sentatie. Vast staat dan ook dat we met de fotopresentaties doorgaan maar misschien hebt u wel een voorkeur voor bepaalde onderwerpen. *Mocht dat zo zijn, laat ons*

dat dan weten maar laat ons ook weten of u geïnteresseerd bent in bepaalde thema's zodat wij kunnen onderzoeken of het organiseren van een thema-avond haalbaar is. (het lijkt ons inderdaad beter om individuele thema-avonden te organiseren zodat we op de ledenvergaderingen meer tijd beschikbaar hebben voor de fotopre-sentaties).

Maar natuurlijk willen we ook aparte foto-avonden organiseren als u bereid bent daarvoor bepaalde wen-sen/ideeën/onderwerpen aan te dragen. Laat zien dat u betrokken bent met onze vereniging, overlaad ons met ideeën en doe suggesties in welke richting dan ook. Maar misschien hebt u wel meer affiniteit met onderwerpen zoals archeologie, dia-lect, genealogie, geschiedenis, fotografie enz. Te denken valt bij voorbeeld aan de dialectgroep met als kartrekster Esther van de Vlies die best wat meer leden zou kunnen gebruiken. Zij komen ongeveer 4x per jaar bij elkaar. Momenteel zijn er bij een bijeenkomst gemiddeld 12 tot 14 personen aanwezig. Het zou fijn zijn als er nog meer leden bijkomen op deze ge-zellige avonden. Aarzel niet langer, geef u op en maak eens vrijblijvend kennis op zo'n avond. Laat ons ook dat weten zodat wij kunnen proberen aan uw ideeën en plannen verdere invulling te geven. Maar laat het ons ook weten als een van de andere onderwerpen u aanspreekt, wij zullen vervolgens onderzoeken hoe aan uw ideeën invulling gegeven kan worden.

U kunt telefonisch of met e-mail reageren, de gegevens van voorzitter en secretaris staan vermeld in de colofon van deze Cronieke.

Toen ik in de Cronieke van oktober vorig jaar u op de hoogte stelde over de laatste stand van zaken van de weegbrug sloot ik

af met de woorden "wordt vervolgd". Welnu, in de eerste helft van maart pas-seert de aankoopakte bij het notariskan-toor Knook en Schot te Tholen. Met in-gang van die datum is de Heemkunde-kring officieel eigenaar van de weegbrug. Helaas is het ons niet gelukt om de Am-bachtsheer te overreden de vierkante meters die nog zijn eigendom zijn, in deze deal te betrekken. Zelfs de notaris is het niet gelukt om hem over de streep te trek-ken.

Buitengewoon jammer natuurlijk omdat wij bij verkoop op een later moment op-nieuw geconfronteerd worden met een notariële transactie. Dubbele notariskos-ten derhalve, maar ook hierdoor willen wij ons niet laten weerhouden, omdat we graag vooruit willen!! Hiervoor merkte ik al op dat het ons niet gelukt is vrijwilli-gers te werven voor het opknappen van de weegbrug. Een actie tijdens de Braderie van vorig jaar leverde geen enkele reactie op! Persoonlijk heeft mij dit verrast want ik was er van overtuigd dat er in ons am-bachtelijke dorp voldoende timmerlui, metselaars, schilders, stratenmakers enz. te vinden zouden zijn die bereid zijn de handen uit de mouwen te steken en ons dorp te verfraaien met een opgeknapte weegbrug op een aantrekkelijke lokatie waar velen minimaal 1x per dag passeren.

Een volgende optie om de eigen kas zo-veel mogelijk te ontzien is mogelijke sponsoring onder de lokale industrie maar mede door de "crisis-tijd" is ook dit geen reële optie gebleken. Een volgende moge-lijkheid is dan nog om met zijn allen een financieel steentje bij te dragen. *Vandaar dat u in de contributiebrief 2012 een passage aantreft waarin de penningmees-ter een verzoek doet om een eenmalige vrijwillige gift/donatie.* In dit verband en mogelijk ter motivatie merk ik op dat tot

op heden een bedrag van €1500 aan sponsoring/donaties is toegezegd.

Op de contributiebrief staat een foto afgedrukt van de nog niet zo lang geleden opgeknapt weegbrug in Cadzand. Zo zou het bij ons dus ook kunnen worden, een plaatje waar we tot in lengte van jaren van kunnen genieten en trots op kunnen zijn omdat we al dat fraais met eigen middelen hebben gerealiseerd maar ook een lokatie waar we voortaan weer kunnen gaan afspreken als we gezamenlijk weer ergens naar toe vertrekken. Wellicht is het goed om ook nog eens te wijzen op het cultuur-historische karakter van de weegbrug. We hebben het dan ook niet zo maar over een weegbrug, lees maar wat Precia Molen ons daarover schreef in een brief van 17 oktober 2007.

“De zogenaamde Weegbalans met Schuifgewicht en Afdrucker voor weegkaartjes is door Molenschot geproduceerd in de dertiger en veertiger jaren. Bouwjaar 1936 (onder goedkeuring nr. 4880) is dus goed mogelijk. De weegbrug zelf is ouder en vermoedelijk geleverd door de firma van Vught en later omgebouwd door Molenschot (aan het frame van de Weegbalans zijn duidelijk aanpassingen gemaakt om de hefboomen aan te laten sluiten). Verder is het weegvermogen gewijzigd van 20.000 kg. naar 30.000 kg. De aanwezige Standaard Controlegewichten zouden ons inziens zekergesteld moeten worden omdat deze absoluut museumrijp zijn”.

Tot zover en natuurlijk “wordt vervolgd”. Tot slot het volgende.

Secretariaat

Op de bestuursvergadering van 26 januari j.l. heeft secretaris Bram Quist aangekon-

digd zijn bestuursfunctie ter beschikking te willen stellen. Zijn termijn van drie jaar zit er in april 2012 op en Bram heeft laten weten geen nieuwe termijn te ambiëren. Vreselijk jammer natuurlijk want Bram is een secretaris pur sang. Secuur, to the point, accuraat, slagvaardig en zo kan ik nog wel een aantal superlatieven bedenken. Tijdens de Algemene Ledenvergadering van 26 april a.s. nemen wij dan ook afscheid van Bram maar dat wij hem erg gaan missen staat nu al vast.

Inmiddels zijn wij natuurlijk al druk doende een opvolger te vinden maar ook dat valt niet zo heel erg mee. *Wat zou het mooi zijn als bij het lezen van deze oproep bij u spontaan de gedachte ontstaat om u als kandidaat aan te melden. Het zou ook kunnen zijn dat u een andere bestuursfunctie ambieert, laat het mij dan z.s.m. weten* zodat wij kunnen bekijken of onderlinge verschuiving van taken/functies tot de mogelijkheden behoort. Nogmaals, mijn tel.nr. en e-mailadres staan vermeld in de colofon in deze Cronieke.

Binnen het bestuur heerst een prima sfeer, wij vergaderen 1x per 4 à 6 weken en hebben het dan erg gezellig met elkaar. We vergaderen vanaf half acht tot ongeveer half elf en drinken daarna nog gezellig met elkaar een biertje/wijntje. Overigens brengen we die drankjes bij toerbeurt zelf mee van huis.

Redactie Cronieke

Niet geheel onverwacht heeft onlangs Jan Kempeneers te kennen gegeven wegens gezondheidsredenen terug te willen treden. Wij zijn er van overtuigd dat deze beslissing hem zeer zwaar valt maar hebben respect voor zijn besluit want de gezondheid gaat natuurlijk boven alles.

De verdiensten die Jan voor de HKK heeft (gehad) heb ik onlangs nog eens

benoemd bij de toekenning van het lidmaatschap van verdiensten. In dit rijtje wordt ook zijn verdiensten als (eind)redacteur van de Cronieke aangehaald. Temeer omdat Jan vrijwel alles wat de Cronieke aangaat naar zich toetrekt, ontstaat er een groot hiaat zodra hij zijn taak heeft neergelegd. Wij zijn ons daar zeer van bewust en zijn het ook unaniem met elkaar over eens dat er voor een andere invulling gekozen zal moeten worden.

In de laatste vergadering heeft het Bestuur dan ook beslist om een redactiecommissie in te stellen bestaande uit een 4 à 5 tal (redactie) leden waaronder één eindredacteur. Wij denken daarbij aan mensen die veel kennis hebben over ons dorp, maar ook denken wij aan mensen die (ex)dorpsgenoten weten te vinden die weliswaar over veel kennis beschikken maar er moeite mee hebben om e.e.a. op papier te zetten. Enige ervaring met het omgaan met een p.c. is natuurlijk wel een pré maar absoluut geen vereiste, immers in een dergelijke redactie zal altijd sprake zijn van gebruikmaking/aanvulling van elkaars kwaliteiten. De Cronieke verschijnt tenminste 2x per jaar, dus zo heel veel tijd hoeft het allemaal niet te kosten en wat is er nou nog leuker dan vertellen over je eigen dorp met al haar eigen gewoonten en tradities.

Meld u aan zodat de kwaliteit van de Cronieke voor de toekomst gewaarborgd blijft.

Genoeg reden voor mij om de komende tijd mijn telefoon en e-mail nauwlettend in de gaten te houden.

Ik ben benieuwd.

Fons Vlegghels

Jaarverslag 2011

Op 26 april is de algemene ledenvergadering gehouden. Tijdens deze vergadering werd stilgestaan bij het feit, dat de heemkundekring 10 jaar geleden is opgericht. Ter gelegenheid van dit jubileum werd de grote motor en oprichter, Jan Kempeneers, in het zonnetje gezet. Hij werd benoemd tot lid van verdienste en kreeg een tinnen gedenkbord met inscriptie. Jammer genoeg liet zijn gezondheid het niet toe om bij deze gebeurtenis aanwezig te zijn.

In deze ledenvergadering werd besloten om de weegbrug aan te kopen van de Coöperatieve Zuidnederlandse Aankoop-Vereniging (CZAV) voor het symbolische bedrag van € 1. Een gedeelte van de on-

dergrond is eigendom van Bohlke te Amsterdam, maar deze is vooralsnog niet bereid dit af te staan. Hij heeft echter geen bezwaar tegen het opknappen van het gebouwtje en het omliggende terrein.

Daarmee zal na de aankoop zo spoedig mogelijk worden begonnen.

Kees Koopman werd gekozen als bestuurslid, in de plaats van Pieter den Braber, die tussentijds is afgetreden.

Aan het eind van de bijeenkomst vertoonde Han Quist nog een aantal plaatselijke fotos's van vroeger, wat zoals vanouds weer tot een levendige discussie leidde.

Op 11 april is in Sint Maartensdijk de Oranjekamer geopend. Dit was een samenwerkingproject van de gemeente Tholen, VVV, museum de Meestof, J.G. Reizen en de heemkundekringen van Tholen en Sint Philipsland. In de Oranjekamer is van alles te vinden over de bezoeken van het Koninklijk Huis aan Zee-land.

In aanwezigheid van een vertegenwoordiging van de heemkundekring, hebben kinderen van de basisschool te Anna Jacobapolder, bloemen neergelegd bij het oorlogsmuseum, op de algemene begraafplaats, aldaar.

Ook is meegewerkt aan een onderzoek van de provincie Zeeland naar de aanlegsgeschiedenis van de binnendijken van het eiland Sint Philipsland. Dit onderzoek zal worden afgerond in 2011, waarna de resultaten in een ledenvergadering zullen worden gepresenteerd.

In juli is een convenant gesloten tussen de gemeente, het museum de Meestof en de beide heemkundekringen waarin afspraken zijn vastgelegd over het bewaren van cultureel erfgoed.

Er zijn contacten geweest met de Rijkswaterstaat over de voorgenomen verziltingplannen van het Rammegors. Het bestuur heeft haar bezwaren tegen deze

plannen geuit en Rijkswaterstaat heeft toegezegd, indien dit mogelijk is, tegemoet te willen komen aan deze bezwaren. Nadat alle goedkeuringsprocedures zijn afgerond, zal er een voorlichtingsavond worden gehouden, die toegankelijk zal zijn voor alle bewoners van de gemeente Tholen.

Ook dit jaar is weer deelgenomen aan de Braderie. Er waren foto's te zien van hoogtepunten uit het 10-jarig bestaan van de heemkundekring, er was een fotowissellijst en er lagen weer fotoboeken en boeken met krantenknipsels ter inzage. Er kon een "weegbrugcake" worden gekocht en er was een legpuzzel van de weegbrug, waarvan men het aantal stukjes moest raden. Ook is er een opiniepeiling onder de bezoekers van de stand gehouden over de verziltingplannen van het Rammegors. Daaruit bleek dat er niet veel voorstanders zijn.

In mei is deelgenomen aan de Landschapsfair op het terrein van de eendekooi. Voor de fair was veel belangstelling, ondanks het slechte weer. Ook de stand van de heemkundekring ondervond veel belangstelling en waardering. Er waren interessante foto's van vroeger te bezichtigen, beschikbaar gesteld door Jan Kempeneers en Wim van Herk.

In november is een ledenavond gehouden, waarin door Art Object uit Bergen op Zoom, een presentatie is gegeven over het vak van edelsmid en over het bedrijf. Daarna heeft Han Quist een twintigtal historische foto's uit de onuitputtelijke

voorraad van Jan Kempeneers getoond. Al met al, een geslaagde bijeenkomst!

Onze webmaster, Jan-Willem Kempeneers, werkt aan het opzetten van een zogenaamde beeldbank. Dat is een computerprogramma, waarmee historische foto's en bijbehorende informatie, via de site van de heemkundekring, kunnen worden bekeken. Naar verwachting zullen de eerste resultaten in de loop van 2012 zichtbaar zijn.

Theo van Driel uit Hoek van Holland, heeft een verzameling timmergereedschap, afkomstig van zijn vader, die een timmermanszaak had in Anna Jacobapolder, geschonken aan de heemkundekring. Dit gereedschap is onder de naam "VadersErfGoed", sinds 21 oktober ondergebracht in korenmolen De Hoop. De verzameling zal op bepaalde tijden toegankelijk zijn voor publiek en op afspraak ook beschikbaar zijn voor educatieve doeleinden.

De werkgroep "dialecten" is ook dit jaar weer verschillende keren bijeengewees, onder leiding van Esther van der Vlies.

Hoewel Jan Kempeneers het hele jaar door sukkelde met zijn gezondheid, zijn er toch weer twee mooie Cronicken verschenen. Ook Han Quist heeft hier een belangrijk aandeel in gehad.

Bram Quist,
secretaris

Notulen algemene ledenvergadering, d.d. 26 april 2011

De vergadering wordt geopend door de voorzitter Fons Vleghels. De voorzitter opent de vergadering met een hartelijk welkom. Het bijzondere van deze ledenvergadering is, dat de heemkundekring dit jaar haar 10-jarig bestaan viert. De voorzitter staat hierbij stil door in vogelvlucht de hoogte- en dieptepunten te memoreren. De heemkundekring werd opgericht op 26 januari 2001 en startte met 84 leden. Na 10 jaar is het ledental gegroeid tot 550, zowaar een prachtig resultaat, waar we bijzonder trots op zijn! Als hoogtepunten kunnen worden aangemerkt, de herdenking van de Watersnoodramp 1953, de viering van 100 jaar christelijk onderwijs in Anna Jacobapolder, de massaal bezochte paardenkeuring in 2004, de herdenkingsavond in het kader van het 60^{ste} jaar na de bevrijding, het bezoek van graaf Guillaume de Louvencourt-Poniatowski, de trekpaardenritten, presentatie van klederdrachten, onthulling van het oorlogsmonument in Anna Jacobapolder en een excursie naar het vernieuwde Watersnoodmuseum te Ouwkerk. Ook is het bijna traditie geworden om na de ledenvergadering of tijdens speciale ledenavonden een lezing, diaserie, presentatie of film te organiseren.

Als dieptepunt moet helaas worden genoemd, het opstappen van meerdere bestuursleden tegelijk in 2003 en 2005. Sindsdien, tot 2009, bestond het bestuur

slechts uit drie personen. Gelukkig is er vanaf 2009 weer een voltallig bestuur. In de loop der jaren gingen met veel enthousiasme en wisselend succes de werkgroepen genealogie, fotografie, archeolo-

gie en dialect van start. Steeds terugkerende namen die bij deze werkgroepen betrokken waren, zijn die van Jan Kempeneers, Esther van der Vlies, Jan Kees van der Doe en Anja Neele. Omdat deze

werkgroepen niet alle meer functioneren, ziet het bestuur het als één van haar speerpunten om ze weer nieuw leven in te blazen.

Hoewel het noemen van namen bij deze terugblik het gevaar met zich meebrengt dat iemand wordt vergeten, wil de voorzitter toch de naam van onze webmaster, Jan Willem Kempeneers niet onvermeld laten. Vrijwel vanaf het eerste uur is hij bij het digitaliseren van de heemkundekring betrokken geweest.

Ook mag niet onvermeld blijven, het verwelkomen van het 500^{ste} lid in de persoon van Willem Drenth in 2009 en het in ontvangst nemen van een Koninklijke onderscheiding door Anja Neele in 2010, o.a. voor het vele werk dat zij voor de heemkundekring heeft gedaan.

Na deze terugblik keert de voorzitter zich naar het heden, met de mededeling dat inmiddels in Sint Maartensdijk de Oranjekamer is geopend, een project waaraan ook de heemkundekring een bijdrage heeft geleverd. Ook de ontwikkelingen rondom de verzilting van het Rammegors houden ons bezig. En tenslotte is er het project weegbrug, dat na de pauze aan de orde zal komen.

2. Notulen van de vorige algemene ledenvergadering

De notulen worden ongewijzigd goedgekeurd en ondertekend.

3. Ingekomen stukken

Er zijn berichten van verhindering ontvangen van mevr. Anja Neele, dhr. Jan Kempeneers, dhr. en mevr. Blaak, dhr. Henry Rijstenbil en dhr. Leo Walpot.

4. Mededelingen van het bestuur

Morgen wordt de voorzitter geïnterviewd door de Thoolse Bode.

De gemeente heeft toestemming verleend voor het opslaan en tentoonstellen van timmergereedschap van de vader van Theo van Driel in de molen De Hoop.

Vanmiddag zijn in het kader van de jaarlijkse herdenking bij het oorlogsdocument in Anna Jacobapolder, bloemen geplant door de basisschool aldaar. De heemkundekring was hierbij vertegenwoordigd door Fons Vlegghels en Bram Wisse.

De voorzitter vestigt de aandacht op de tegenstrijdige berichten over het al dan niet verzilten van het Rammegors. Het laatste bericht van de zijde van de rijkswaterstaat is, dat de plannen doorgaan. Naar aanleiding daarvan zal er op 12 mei

een overleg zijn met rijkswaterstaat, waarbij ook de heemkundekring Stad en Lande van Tholen aanwezig zal zijn. Tijdens dit overleg zullen de verziltingsplannen nader worden toegelicht en zal een voorlichtingsbijeenkomst worden voorbereid, waar alle bewoners van de eilanden Tholen en Sint Philipsland welkom zullen zijn.

5. Financieel jaarverslag 2010

Het verslag ligt ter inzage in de vergadering. Prieneke geeft een toelichting op de cijfers.

Dhr. Bram van Nieuwenhuijzen wijst er op dat het interessant kan zijn om een deel van het voordelig saldo over te brengen naar het eigen vermogen.

6. Verslag kascontrolecommissie

Arjan Kempeneers en Gert Boudeling hebben de kas gecontroleerd, goedgekeurd en ondertekend. De boekhouding zag er netjes en overzichtelijk uit en was goed verzorgd.

7. Benoeming nieuwe leden en reserve-lid kascommissie

Gert Boudeling treedt af en wordt bedankt voor de verrichte werkzaamheden. Arjan Kempeneers blijft nog een jaar aan en mevr. Den Haan wordt als tweede lid benoemd. Gevraagd wordt wie zich als reservelid beschikbaar wil stellen. Mevr. J.M.Vlegghels-Steijn meldt zich aan en wordt als zodanig benoemd.

8. Bestuursverkiezing

Volgens het rooster van aftreden zijn Prieneke van Hoeve, Fons Vlegghels en Bram Wisse aan de beurt om hun bestuursfunctie neer te leggen. Ze zijn echter herkiesbaar en Bram Quist vraagt de vergadering om hen opnieuw voor een periode van twee jaar bij acclamatie te benoemen. De aanwezigen stemmen hiermee in.

Door het tussentijds aftreden van Pieter den Braber is er een plaats vacant. Het bestuur heeft via de Cronieke in december nieuwe kandidaten opgeroepen. Dhr. Kees Koopman heeft zich hierop kandidaat gesteld. Kees heeft een aantal bestuursvergaderingen bijgewoond om de sfeer te proeven. Hij moet deze vergadering verstek laten gaan wegens werkzaamheden. Ook Kees Koopman wordt bij acclamatie gekozen.

9. Pauze

Zoals gebruikelijk is er koffie en cake.

10. Weegbrug

Aan de hand van een Powerpoint presentatie, die zeer verdienstelijk is gemaakt door Han Quist, schetsen Fons Vlegghels en Bram Wisse uitvoerig het proces, om de weegbrug, die op de nominatie stond om te worden gesloopt, te behouden voor het nageslacht. Er is overleg gevoerd met de gemeente met het doel om de weegbrug te laten aankopen door de gemeente, onderwijl zijn er renovatieplannen gemaakt en zijn de financieringsmogelijkheden onderzocht. Nu blijkt dat de gemeente niet bereid is om de weegbrug aan te kopen, ziet het bestuur het als de beste oplossing, om te weegbrug zelf aan te kopen.

CZAV (Coöperatieve Zuidelijke Aankoop Vereniging) heeft toegezegd de weegbrug met ondergrond te willen afstaan tegen een symbolisch bedrag van € 1. Een deel van de ondergrond is echter eigendom van Bohlke te Amsterdam. Deze wil zijn eigendom nog niet afstaan, maar heeft er mondeling mee ingestemd dat de heemkundekring renovatiewerkzaamheden aan de weegbrug verricht.

De renovatie zal naar raming € 15000 bedragen, exclusief notariskosten en kosten van de Kamer van Koophandel (€750). Uiteraard kan dit kostenplaatje lager uitvallen als de restauratie wordt uitgevoerd door vrijwilligers. In 2010 zijn reeds een aantal restauratiewerkzaamheden uitgevoerd door Johan Geense, geheel op basis van vrijwilligheid.

Subsidieaanvragen hebben tot nu toe niets opgeleverd. Alleen de Rabobank heeft € 1000 toegezegd. Vóór de zomer zal een sponsorplan worden gemaakt. Zonodig zal gebruik worden gemaakt van de eigen middelen van de heemkundekring.

Mogelijke consequenties, risico's e.d. voor de heemkundekring, zijn aan commissielid Leo de Oude en door hem beantwoord. Wel zegt de notaris het risicovol te vinden om het deel van CZAV te kopen zonder dat de Ambachtsheer enige toezegging doet over eventuele verkoop en in gebruik geven aan de heemkundekring. Het voorgaande overziende en er van uit gaande dat aanpassing van het bestemmingsplan geen problemen zal opleveren, stelt het bestuur de leden voor om de weegbrug aan te kopen voor de prijs van € 1.

Het bestuur realiseert zich dat er behalve dat er jaarlijkse vaste lasten betaald dienen te worden, ook onderhoud gepleegd dient te worden, waarvan de kosten voor rekening van de heemkundekring komen. In dat verband is het aan te bevelen een

onderhoudsploeg in te stellen. Voordat er tot stemming over de aankoop wordt overgegaan, is er gelegenheid tot het stellen van vragen.

Dhr. Van Driel vraagt waarom de gemeente de weegbrug niet wil aankopen. Antwoord: omdat Bohlke nog niet wil verkopen en vanwege bepaalde veiligheidsrisico's.

Dhr. Geense vraagt of vandalisme is te verzekeren. In principe wel, maar na 2 á 3 schade's keert de verzekering waarschijnlijk niet meer uit.

Bestuurlijke aansprakelijkheid kan wel worden afgedekt door een verzekering.

Dhr. Gert Boudeling vraagt of de renovatieplannen passen in het bestemmingsplan. Antwoord: het bestemmingsplan moet worden gewijzigd. Gevoeglijk mag worden aangenomen, dat dit geen problemen zal opleveren.

Dhr. De Klerk merkt op dat hij de heemkundekring desgevraagd adviezen had kunnen geven over mogelijke subsidieverlening, dat had teleurstelling kunnen voorkomen. Toch ziet hij mogelijkheden en hij zal daarover later contact opnemen met de voorzitter.

Dhr. Van Herk stelt voor om Bohlke alsnog een schriftelijke verklaring te vragen. Het bestuur ziet daar niets in, gezien de pogingen in het verleden.

Dhr. Van Driel vraagt naar de toekomstige bestemming van de weegbrug. Antwoord: educatieve doeleinden.

Vervolgens wordt overgegaan tot stemming bij hand opsteken.

Van de 28 stemgerechtigden stemmen 18 voor aankoop, 4 tegen en het bestuur (6) onthoudt zich van stemmen.

11. Rondvraag

De heer Fase van heemkundekring Stad en Lande heeft vernomen dat de heemkundekring de wens te kennen heeft gegeven om de opening van de Open Monumentendag dit jaar in Sint Philipsland te laten plaatsvinden. Het bestuur heeft zich hier echter niet over uit gelaten en daarom zal de secretaris navraag doen naar de herkomst van deze wens.

12. Sluiting

Tenslotte stelt de voorzitter nog een belangrijk punt aan de orde. Nu de heemkundekring haar tienjarig jubileum gedenkt, was dit voor het bestuur het beste moment om de grote motor achter de heemkundekring, dhr. Jan Kempeneers, te benoemen tot lid van verdienste. Zoals reeds eerder gememoreerd kon Jan om gezondheidsredenen helaas niet aanwezig zijn op deze bijeenkomst en daarom heeft een kleine delegatie van het bestuur, kort

voor aanvang van de ledenvergadering, Jan en zijn vrouw Jannie een bezoek gebracht en hem een tinnen bord overhandigd, met de inscriptie "10-jarig bestaan Heemkundekring; Jan Kempeneers, lid van verdienste". Vervolgens somt de voorzitter de verdiensten van Jan voor de heemkundekring op. Het zijn er eigenlijk teveel om op te noemen, maar hieronder volgt een poging: werkzaamheden op de oude begraafplaats, ledenwerving met een piek in 2009, zijn bestuursfunctie, participatie in diverse werkgroepen, hoofdredacteur van de Cronieke, het houden van diverse lezingen en fotopresentaties, schrijver van het boek "Watersnoodramp Flupland" en oprichter van het oorlogsmonument in Anna Jacobapolder en de jaarlijkse herdenking daarvan met de schooljeugd.

Vervolgens sluit de voorzitter de vergadering, na een ieder te hebben bedankt voor haar of zijn inbreng.

Hierna volgt nog een korte diapresentatie, gemaakt door Han Quist, van historische foto's onder het genot van een drankje vanwege het 10-jarig bestaan van de heemkundekring.

Deze notulen zijn opgesteld door de secretaris Bram Quist

Zoals we wel altijd gewend zijn vindt u in deze Cronieke geen "Van de redactie" Er is namelijk al enkele keren een "Van de Voorzitter" in de Cronieke geplaatst. Ook nu weer, en dan zou ik in herhaling komen.

We willen u nog wel meedelen dat ik als redactielid mijn functie neerleg. Tevens dat mijn vrouw Janny met de ledenadministratie en het bijhouden van de financiën op de ledenlijst van onze heemkundekring "Philippuslandt" wil stoppen. Jammer dat ook Bram Quist als secretaris het na één bestuursperiode genoeg vindt.

Het gaat me aan het hart, maar het kan wel eens te veel worden. We wensen alle leden en lezers alle goeds toe!

Jan en Janny Kempeneers-Kaashoek





Foto ir. Hans Vaders (2010)

Foto ir. Hans Vaders (2010)

Door Han Ouist

De plannen werden eind 1892 ter inzage gelegd bij de gemeenten. Ook in de gemeente Sint Philipsland. Veel discussie is er niet gevoerd. De plannen van het comité doorkruisten die van de gemeente die ijverde voor verharding van de weg over de Slaakdam. De gemeenteraad zal de uitvoerbaarheid van beide plannen hebben beoordeeld en gekozen voor de meest zekere; de verharding van de weg over de Slaakdam met subsidie van het Rijk. De raad berichtte het comité dat de verbetering van infrastructuur en communicatiemiddelen in het algemeen belang wenselijk was, doch dat er voor deze gemeente geen directe behoefte was aan tramweg.

omdat er "geheel uitzicht" bestond op het verkrijgen van een "harden" weg naar Steenbergen, vanwaar men dan met een tram naar Roosendaal zou kunnen rijden. De gemeente was daar voldoende bij gebaat. De raad had echter geen bezwaar tegen de voorgestelde plannen.

Nadat de door gemeenten en anderen ingediende bezwaren tegen de plannen waren opgelost, verleenden Gedeputeerde Staten van Zeeland het comité in 1893 vergunning voor het leggen van spoorstaven in de openbare wegen. Blijkbaar kon het comité de begroting niet sluitend maken, want in 1893 ontving de gemeente Sint-Philipsland, evenals andere gemeenten, een verzoek gedurende 20 jaar een subsidie van fl. 100,= te verlenen. Dit verzoek werd afgewezen omdat de raad van mening was dat een instelling die zelf subsidie krijgt (t.b.v. de grindweg over de Slaakdam) geen subsidie aan anderen kan geven. Enige maanden later werd het verzoek herhaald doch opnieuw afgewezen.

Aan het eind van het jaar verleende G.S. aan een door het comité in het leven geroepen Nederlandse maatschappij voor het aanleggen en exploitatie van de lijn een subsidie voor een periode van 20 jaar van ten hoogste fl. 250.000,= onder voorwaarde:

1. Dat de gehele onderneming uiterlijk 1 juli 1897 in exploitatie kwam;
2. Dat de belanghebbende gemeenten en polders subsidie zouden verlenen tot fl. 73500,= en hun eigendommen, voor zover die nodig waren voor de tramweg, gratis zouden afstaan;
3. Dat dagelijks drie ritten heen en weer zouden worden gereden;
4. Dat de tarieven door het college van Gedeputeerde Staten moesten worden goedgekeurd;
5. Dat het personenvervoer volgens een door G.S. goedgekeurde dienstregeling zou geschieden. Op de punten 3 en 5 was, behoudens overmacht, een boete van fl. 50,= gesteld per afwijking..
6. De spoorwijdte moet 1067 mm bedragen om aansluiting op de lijnen van de ZNSM mogelijk te doen zijn.
7. De drijfwerken van de locomotieven moesten afgeschermd zijn om geen gevaar op te leveren

voor vee en voetgangers bij beroering.

Hierna is er niet veel schot meer in de zaak. In 1896 werd nog de termijn van de concessie met 10 jaar verlengd tot 50 jaar en de uiterste datum van het begin van de exploitatie verschoven naar 1 juli 1899.

Men moest het niet van het personenvervoer hebben, wist men toen al. Dat zou onder deze voorwaarden weinig winst kunnen opleveren en dus moesten de inkomsten uit het vrachtvervoer komen. In het vervoersgebied van de RTM zijn de suikerfabrieken te Steenbergen, Puttershoek en Oud Beijerland heel belangrijk geweest.

Het jaar daarop werd de concessie overgenomen door de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij en kwam de wet tot stand waarin de subsidie van het Rijk was geregeld. Nog in 1897 kreeg de maatschappij toestemming enige door- en ingravingen van dijken en enige noodzakelijke wegverleggingen te verrichten. Het jaar daarop vond de aanbesteding plaats van de aanleg van de lijn en de aanschaf van materiaal. Het jaarverslag van de Provincie Zeeland van 1898 meldde, dat de concessie ten opzichte van de richting van de tramweg en bovenbouw werd gewijzigd en noemt de bedragen waarvoor de diverse aanbestedingen werden aangenomen:

bestek 1, de levering van halfronde gecreosoteerde grenen dwarsliggers, voor fl. 73300,80

bestek 2, de levering van spoorstaven, lasplaten, enz. fl.172.350,42;

bestek 3, het maken van kunstwerken op Zeeuwse gebied, fl. 33.097,=;

bestek 4, het maken van de aardebaan, het leveren van de ballast (steenslag), het leggen van de sporen en wissels in 2 percelen fl. 220.387,=

bestek 5, het maken van de wissels voor veldspoor, fl. 7585,= (We praten nu over eind 19^e eeuw, in die tijd waren dit hele grote sommen geld)

Ook werd de levering van 5 locomotieven door de machinefabriek Backer en Rueb te Breda voor fl.12.510,= .per stuk goedgekeurd.

Het jaar daarop werd bestek 6, de levering van rijtuigen en wagens met reserveonderdelen voor fl. 101.846,45 goedgekeurd alsmede bestek 7, het maken van de

verschillende gebouwen, bergplaatsen, veeladingen enz. voor fl. 75.000,=. Het leveren en plaatsen van een telefoonverbinding langs de lijn werd voor fl. 15648,70 opgedragen aan de Nederlandse Bell-telefoonmaatschappij. Eind 1899 was de baan bijna voltooid.

Het tracé op Sint-Philipsland was na het rechte stuk over de Slaakdam sterk zig-zaggend. In de Anna Jacobapolder lag het spoor langs de Langeweg en de Sluisweg, waarna de lijn via de dijk van de Willem-polder langs de haven van de Anna Jacobapolder naar de nieuwe tramweghaven liep. Alleen bij het dorp Sint-Philipsland en door de Bruintjeskreek kwam de baan vrij van de weg te liggen.

Het nu volgende hoofdstuk: De aanleg van de lijn Steenbergen-Anna Jacobapolder-Veerhaven beschreven door Hans Vaders.

Voor sommige lezers kan onderstaande wellicht te technisch overkomen. Toch leek het ons goed weer te geven wat er zoal moest gebeuren om zo'n groot project mogelijk te maken.

Het ontwerp van de lijn is door ir. A.H.W. van der Vegt, in dienst van de RTM, gemaakt. Na gereedkomen van de Rijks Tram Haven bij Anna Jacobapolder kon van hieruit gewerkt worden. Alle aan te brengen materialen als dwarsliggers, spoorstaven, ballast, klein ijzerwerk en telefoonpalen moesten per schip van elders worden aangevoerd.

Ook vanuit Steenbergen kon worden gewerkt, dat via de Steenbergse Vliet, die met schepen kon worden bereikt.

De RTM had, zoveel mogelijk, plaatselijke aannemers belast met de baanbouw voor.

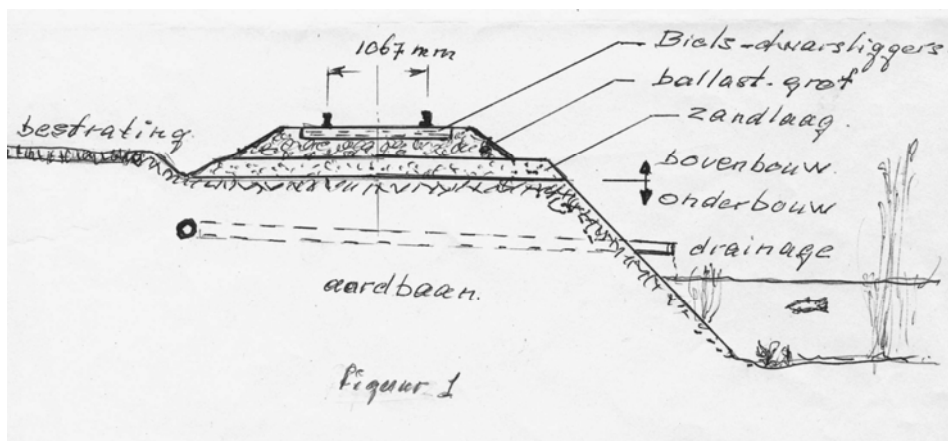
a. Grondwerken voor de aardebaan, hemelwaterafvoer, kunstwerken en coupures.

b. Aanbrengen van de eerste en tweede ballastlaag

c. Aanbrengen van dwarsliggers, spoorstaven en telefoonpalen

d. Remises-haltepunten-laad- en losplaatsen, werkplaatsen-voorzieningen.

De (stalen) brug over de Bruintjeskreek, die pas in onderdelen aangevoerd en geplaatst kon worden nadat het spoor zover

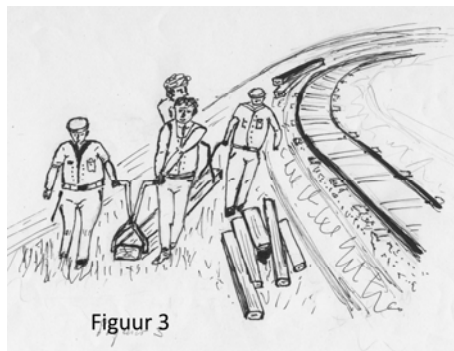


was en de fundering gereed gekomen was. Deze brug heeft ook een inspectiepad gehad, welk van groot belang is geweest voor de bewoners van het gehucht Anna Jacobapolder (zie de foto van de restanten van deze brug elders in dit artikel). Kerkepad : Anna Jacoba-Sint-Philipsland! Dit pad was de kortste route van Anna Jacobapolder naar Flieland, omdat het vanaf de Lageweg dwars door de polders liep via de coupure bij Broedershof. 's Zondags werd dit pad gebruikt door de bewoners om ter kerke te gaan. Vandaar de naam Kerkepad.

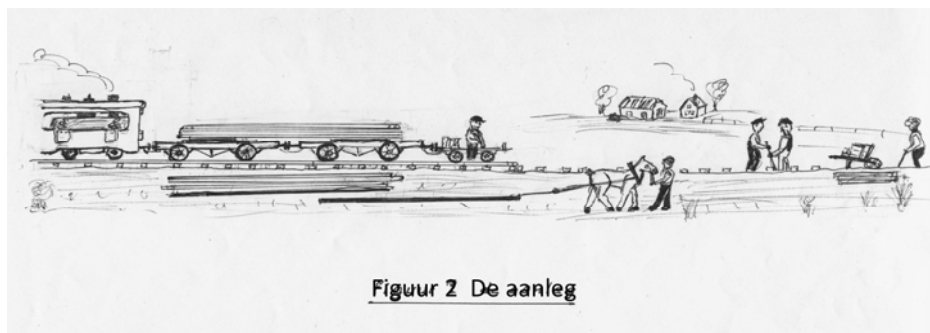
Een coupure bij Broedershof en dijkdoorgraving moesten ook gemaakt worden. Bij een coupure moeten altijd steunmuren aangebracht zijn en vloedbalken ter plaatse aanwezig zijn om in geval van dreigend hoog water deze balken in de sleuven in de muren te kunnen plaatsen. Grondwerken, aanbrengen aardbaan en het verdichten hiervan. De Fluplanders hadden ruime ervaring met dijken bouwen, inpolderingen en grondwerk.

De aanleg (zie figuur 1)

Het aanbrengen van gecreosoteerde, half-ronde, grenen houten dwarsliggers. Bij een baanlengte van 21 kilometer betekende dit wel - gelegd per 60 cm - zo'n 35.000 stuks dwarsliggers. Daar waar wissels e.d. moesten komen zijn langere



eikenhouten liggers gebruikt. Waar het spoor een weg of voetpad kruist, moesten vulstukken tussen de rails aangebracht worden. In scherpe bochten moest binnen de rijrails, bij de binnenbocht nog een geleiderail gelegd worden. Er moest nogal wat afgesjouwd worden. (zie figuur 3) De RTM stelde de opzichter aan, die zelf ter plaatse zijn onderdak maar moest zoeken.



Spoorstaven

Profiel van de spoorstaven naar het model zoals door de Engelse ingenieur Vignoles ontworpen met kop-flens-en brede voet. Zij moesten aangevoerd worden per schip in lengtes van 9 meter. Voor 21 km. spoor van Anna Jacoba-veer naar Steenbergse Vliet betekende dit - bij een gewicht van 21 kg per strekkende meter - wel: 9 meter maal 21 kg/m is wel 190 kg per spoorstaaf = 890 ton aan staal. Alras bleek in het bedrijf dat die 21 kg/m toch wel aan de lage kant was in verband met de sterkte en stijfheid voor het baanvak. De RTM was gewend zuinig aan te doen zodat bij vervanging spoorstaven van 25 kg/m werden toegepast. Voor de nu nieuwe tramlijnen bijv. lightrail wordt Normaal Profiel 46, of UIC 46 gebruikt. Montage van de spoorstaven(rails). Dit gebeurde met behulp van kraagschroeven (Tirefonds) direct op de dwarsliggers. Voor 4 stuks per 60 cm betekende dit voor 21 km tra-

ject wel 140.000 stuks. In de lengte werden de spoorstaven met stalen koppelstukken en vier bouten aan elkaar verbonden. (zie figuur 2 hieronder)

In de jaren 1912-1916 kwamen veel ontsporingen voor waarvan de oorzaak niet te achterhalen was; gemiddeld 18 per jaar. Door wijziging van de wielprofielen en montage van de rails is dit uiteindelijk opgelost. (sinus-loop)

Werkplaatsen

(Remise-en andere voorzieningen)

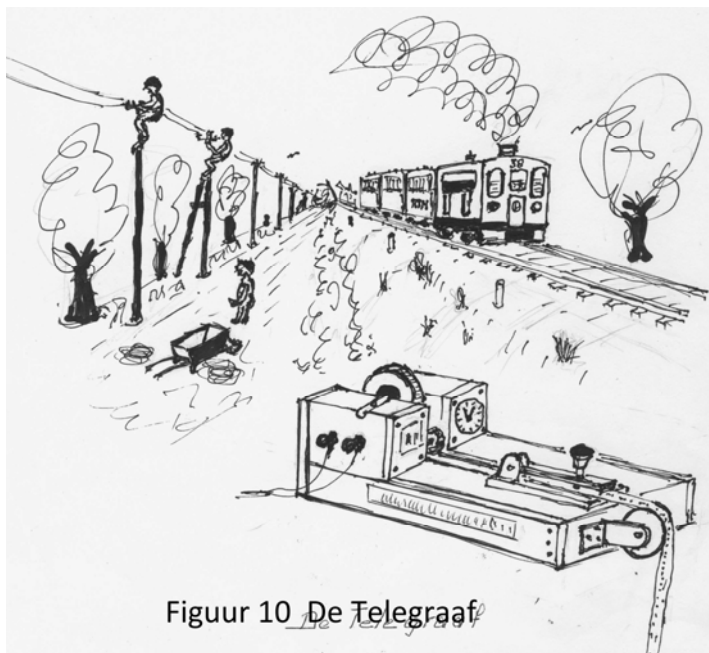
Voor het bedrijf van een stoomtramlijn, met stoomlocomotieven waren een werkplaats en/of stallingsruimte nodig voor het uitvoeren van onderhoudswerk en het droog en schoon en vorstvrij stallen van de locomotieven. In Steenbergse Vliet en op Anna Jacobapolder werden deze ingericht. Voorzieningen waren nodig. Een stoommachine verbruikt nu eenmaal stoom en daarvoor is beschikbaarheid van schoon zoet water nodig. Op heel Sint-Philipsland kon geen geschikt water, in

voldoende hoeveelheden, worden gevonden. Steenbergse Vliet - wel over water beschikken, maar naar Anna Jacobapolder moest dit met waterwagens regelmatig worden aangevoerd. Pas in 1924 kreeg St. Philipsland waterleiding vanuit Brabant.

Kolen om de locomotief te stoken moesten eveneens aangevoerd en beschikbaar zijn. Bij beide remises kwam dus een briketten opslagplaats. Ook een depot voor smeermiddelen en andere benodigdheden waren nodig. Een station waarbij een wachtlokaal werd gebouwd kwam op de zuidpier. Op de noordpier werd een steiger met een stoomkraan gebouwd.

De telegraaf

Bij de aanleg is gelijk een telegraafstelsel door de Nederlandse Bell-Telefoonmaatschappij aangebracht. In eerste instantie alleen een telegraafstelsel waar pas later de telefoon aan



Figuur 10 De Telegraaf

toegevoegd werd. Alle "dienst" televerkeer moest via de telegraaf gevoerd worden, omdat m.b.v. de telegraafrol, dit dan direct schriftelijk vastgelegd werd en indien nodig als bewijsmateriaal kon dienen. Via de telegraaf werd het vertrek van de tram vanaf het vertrekpunt aan het volgende aankomstpunt gemeld. Bij de aankomst werd dit teruggemeld aan het vorige vertrekpunt en zo verder. Er was dus altijd informatie op welk deel van het traject zich de tram bevond. Bij een enkel spoor traject is dit van groot belang voor de veiligheid van het spoor. De "telegraaf" had wel koperdraden en telegraafpalen langs de lijn nodig. (zie figuur 10) Bij storing moest menige paal beklommen worden, met klimijzers aan de voeten/benen voor inspectie cq. reparatie. De RTM heeft nooit actieve seinen (lichten) of op afstandbediende inrichtingen als overwegbomen, wissels e.d. toegepast. Wel waarschuwborden.

De beide veerhavens of zogenaamde tramweghavens aan het Zijpe, die het Rijk liet aanleggen, kwamen begin 1900 gereed. Op 24 februari werd de eerste locomotief met tender van de Willempolder naar Duiveland overgebracht voor het inrijden van de baan Zijpe - Brouwershaven. De lijn Brouwershaven - Steenberg was voor de RTM de minst belangrijke, zodat er over dit gedeelte weinig geschreven of bekend is. Het tracé, dat hoofdzakelijk door anderen was bepaald, volgde bijna overal de gewone wegen, waardoor scherpe bochten moesten worden genomen. Bij het doortrekken van de lijn

naar Burgh in de kop van Schouwen is deze fout niet gemaakt. De gelegenheid is toen aangegrepen om de lijn op Schouwen op enige plaatsen te verleggen en steile hellingen te elimineren. Op Sint-Philipsland is in 1925 nog een bocht bij de halteplaats Gehucht aan de Noordweg verbeterd. Dat

Brouwershaven indertijd wel degelijk een eindpunt

was, blijkt uit het feit dat het doortrekken bij het eindstation toen niet mogelijk was. De trambaan van Brouwershaven naar Burgh kwam op 1 april 1915 gereed.

Opening tramlijn Steenberg – Brouwershaven

Eindelijk was het zover. Op vrijdag 27 april 1900 werd de nieuwe tramlijn met veel ophef in gebruik genomen. De verslaggever van de Zierikzeesche Nieuwsbode sprak van een heuglijke en gewichtige dag. "Door de opheffing van de afzondering, die als verklaarbare oorzaak van onzen stilstand en achteruitgang, van ons gebrek aan veerkracht en ondernemingsgeest is te beschouwen, treden we een nieuwe periode in, waarin wij door de voortdurende aanraking met de buitenwereld tot nieuw leven zullen ontwaken en met herkregen jeugdige kracht arbeiden aan de verdere ontwikkeling van onze landbouw en handel en inzonderheid aan de herleving van onze nijverheid". Uitvoerig beschreef hij zijn reis naar Steenberg waar de tram met genodigden zou vertrekken. Evenals de hoogwaardigheidsbekleders moest hij een dag voor de opening van huis en gebruik maken van de oude route over het Katseveer dat hij met de Middelburgse boot kon bereiken. In Goes nam hij de trein naar Roosendaal waar hij overnachtte. 's Morgens gingen de genodigden met de extra-stoomtram, die door de Zuid Nederlandsche Stoom-

tramweg Maatschappij beschikbaar was gesteld, naar Steenberg waar de "zegetocht" een aanvang nam. Over zijn tocht naar de tramweghaven aan het Zijpe is de verslaggever weinig gedetailleerd. Wel meldde hij, dat de bevolking van de verschillende gemeenten vaak in haar schillerachtige landelijke klederdracht het briesend stoomros met gejuich en gejubel ontvingen. Van vele huizen en hofsteden wapperde de nationale driekleur, aan stations en haltes stond in haar zondags gewaad de frisse schooljeugd, onder leiding van het hoofd toepasselijke liederen zingend; fanfarekorpsen. De Sint Philipslandse harmonie Concordia, die eerst in 1902 werd opgericht, begroette met blijde tonen de aankomst van de tram. Op meerdere plaatsen was door de bewoners een erepoort opgericht. Daar waar de tram deze moest passeren werd door de burgemeester, in aanwezigheid van een erewacht een toespraak gehouden. Door de onvermoeibare heer mr. J. Knottenbelt, president-commissaris van de RTM werd de burgemeester of zijn vertegenwoordiger bedankt. beantwoord. "Zo kwamen we door Nieuw-Vossemeer, Notendaal, Sint Philipsland, het Gehucht aan de Noordweg, langs Rumoirt bij de Veerhaven Anna Jacobapolder Aan boord van de eerste stoomboot van de RTM, de Minister Ph. van der Sleyden, kreeg de inmiddels sterk gegroeide feeststoet een lunch aangeboden. Hierna volgde het verslag van de belevenissen op Schouwen. De



dag werd besloten met een diner in Zierikzee in hotel Van Oppen, waar onder meer hulde werd gebracht aan oud-minister Ph. van der Sleyden, die de wet tot stand had gebracht waardoor de tramlijn mogelijk is gemaakt en minister Lely, die haar had uitgevoerd. Zij hadden elkaars werk niet afgebroken maar voortgezet. De dag werd afgesloten met een vuurwerk.

Op maandag 30 april 1900 trad de dienstregeling in werking voor de tram, waarin maximaal 67 plaatsen beschikbaar waren.



De remise met kolenloods en woning van Lambertus J.J. Breas. De foto is gemaakt omstreeks 1937.

In Steenbergse sloot de lijn aan op de lijnen van de Zuid Nederlandsche Stoomtramweg Maatschappij (ZNSM) naar Roosendaal, Breda en Halsteren. In 1924 is een poging ondernomen om de verbinding met Roosendaal te versnellen. De trams gingen toen sneller rijden door allerlei verbeteringen aan het spoor. De reizigers moesten voor die tijd altijd overstappen in Steenbergse van de RTM-tram op de ZNSM-tram en omgekeerd. Dat kostte veel wachttijd. In de concessieaanvraag was overeengekomen, dat de RTM zich verplicht had de aansluiting met Roosendaal met de ZNSM te organiseren. Toch functioneerde één en ander niet goed, aangezien de ZNSM geheel vrij gelaten was in de opzet van haar dienstregeling. Dat diende verbeterd te worden. Beide maatschappijen zijn toen tot overeenstemming gekomen over het inleggen

gekomen RTM-tram door de ZNSM als sneltrein doorgereden naar Roosendaal en op dezelfde wijze teruggebracht. Dit gaf een tijdswinst van zeker 10 minuten. Een stoptram kreeg 65 minuten reistijd over dit traject.

De aankomst en vertrektijden van de tram sloten aan op die van de stoomboten op de nieuwe veren Zijpe - Rotterdam en Zijpe - Anna Jacobapolder - Stavenisse, die eveneens door de RTM werden geëxploiteerd.

De veerdiensten werden onderhouden met de hierboven genoemde Minister van der Sleyden en de Minister C. Lely, beiden 48 m lang (respectievelijk in 1959 en 1966 uit de vaart genomen) en de beide 33 m lange stoomboten Zijpe en Numansdorp (respectievelijk in 1956 en 1946 van de

sterkte afgevoerd). Daarnaast had de RTM nog de beschikking over sleepschip No. 1 voor het overzetten van trammaterieel en vee. Later zijn ook andere schepen in dienst gesteld.

Tramweg- en veerhaven te Anna Jacobapolder (Zijpe)

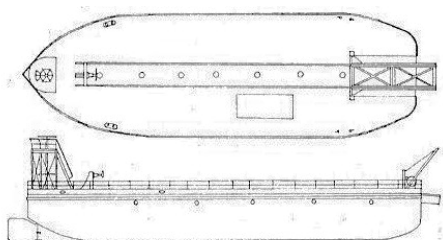
Over de tramhaven hebben ik al in Cronicke no.

22 uit 2011 verslag gedaan. Wellicht is een kleine herhaling van gegevens gemakkelijk om het geheugen op te frissen.

Voor het exploiteren van de lijn waren gebouwen nodig. Zo stond er bij de tram-

weghaven van Anna Jacobapolder een 46 m lange remise waarin 3 sporen lagen. Hierin was ook een smidse en werd onderhoudswerk verricht. Deze remise en de kolenloods stonden op de kop van de haven. Naast kolen gebruiken stoomlocomotieven ook water. Dit werd door de tram uit Brabant aangevoerd met speciale tankwagens. De noordelijke havendam werd gebruik voor het goederenvervoer. Hier was ook een steiger waarop spoorwegmaterieel op schepen kon worden gereden en een stoomkraan voor het laden en lossen van schepen. Het stationnetje stond op de zuidelijke havendam. Van hieruit konden de passagiers via een brug naar een ponton de veerboot bereiken. Aanvankelijk had de RTM weinig verwachting van het goederenvervoer.

Het in 1900 aangeschafte sleepschip No. 1 (**zie tekening**) was oorspronkelijk bedoeld voor uitwisseling van rollend materiaal. Het dek was van rails voorzien en het had aan de voorsteven een beweegbare brug. Met doodtij konden dan wagens en ook locomotieven op het schip worden gereden. In de suikerbietencampagne van 1901 werden er echter ook geladen wagons mee overgezet. Door het grote verschil in eb en vloed konden er slechts enkele uren per dag wagons op het sleepschip worden gereden. Het jaar daarop is men begonnen met stoomkranen tramwagens op de veerscheep te hijsen. (**zie foto onder van de stoomkraan en methode**) Hiervoor werden haken aan de framebalken van een aantal open wagons gemaakt. Beide technieken zijn verder ontwikkeld. Uitbreiding van de overzetcapaciteit werd



C. Sleepschip N° 1

lengte	23,00 m
breedte	7,00 m
holte	2,30 m
bouwjaar	1900

van doorgaande trams van Anna Jacobaveerhaven naar Roosendaal en omgekeerd. Voor zover uit gepubliceerde dienstregelingen op te maken valt, werd één maal daags een in Steenbergse aan-





Rangeren Backertje op het terrein suikerfabriek te Steenberg.

gezocht in de bouw van hoog- en laagwater kopsteigers. Toen deze in 1907/08 gereed waren, konden bij alle normale waterstanden wagens op de sleepscheppen worden gerangeerd. Het lukte zo van 1912 - 1914 jaarlijks circa 800 à 900 wagens over te zetten. In de dertiger jaren is dit aantal sterk gestegen. In 1940 werden 1823 wagens met bieten en pulp overgezet. Met het overige goederenvervoer daarbij waren dat 2278 beladen wagens. Op Sint Philipsland zelf werden nog eens 1500 wagens geladen, die naar de suikerfabriek in Steenberg werden gereden. Naast de twee-assige tientons bakwagens zijn in 1906 speciaal voor het bietenvervoer op de lijn Anna Jacobapolder - Steenberg vijf vier-assige wagons gebouwd met een draagvermogen van 20 ton. Deze konden de scherpe bochten makkelijker passeren dan de twee-assige wagons.

Het rijdend materieel van de RTM-tram op Sint Philipsland door Hans Vaders

De RTM heeft in verband met de economische onzekerheden gekozen voor zo gering mogelijke investeringen. Begrijpelijk voor de tijd van vóór 1900. Dat waren wilde jaren. Projectontwikkelaars voor spoor- en tramlijnen, met ook toen geleend geld, kwamen en gingen.

Locomotieven

De RTM heeft rond 1890 een aantal lichte, kleine, twee-assige locomotieven overgenomen van de IJssel stoomtramlijn. Deze had locomotiefjes besteld voor 1890 bij de machinefabriek Hohenzollern AG te Dusseldorf. Kon ze echter niet afnemen

omdat hun tramlijnen nog niet gereed waren. Daarbij waren deze locs met aandrijving op één as eigenlijk technisch al verouderd bij de aflevering. Ook toen ging de technische ontwikkeling razend snel. (Vandaag de dag is er wat dat betreft nog niet veel veranderd. Ook nu zijn er bij

de NS dezelfde problemen. Denk hierbij aan de ontwikkeling van de HSL). Deze locs waren geschikt voor kleine lijnen op vlak terrein. Bij een eigen gewicht van 9,5 ton op twee assen kan de trekkracht maximaal 950 kg geweest zijn. Voor op snelheid komen en nemen van hellingen is trekkracht niet genoeg maar moet vermogen geleverd worden. Nieuwe, sterkere, locomotieven heeft de RTM in 1898 bij de machinefabriek Backer en Rueb te Breda besteld.

Op de vroegste foto's, o.a. in 1904 te Sint Philipsland, is een dakopbouw te zien zowel op de locomotieven van de ex "IJsselstoomtram" als ook op de eerste geleverde Backertjes. Sommige plaatselijke verordeningen verboden het laten ontsnappen van stoom in de bebouwde kom van steden of dorpen. Daartoe was een condensor-inrichting op het dak gemonteerd om de afgewerkte stoom tijdelijk op te vangen en weer tot bruikbaar ketelvoedingswater terug te winnen. De RTM en ook andere maatschappijen hadden, gezien het gebrek aan geschikt zoet water op de eilanden, daar hoge verwachtingen van. Helaas, voor condensatie van stoom heb je koude nodig en boven een hete stoomketel is dat maar weinig te vinden. Rond 1850 bouwde Kirchweyer in Duitsland een locomotief waarbij de afgewerkte stoom in de watervoorraad in de tender geleid werd om zo water en brandstof te besparen. Dat werkte in eerste instantie goed, maar omdat de afgewerkte stoom ook machine-olie uit de cilinders meenam kwam er steeds meer olie in het condensaat. Dat leidde er toe dat het water, teruggepompt in de ketel, begon te

schuimen en er ook water met de stoom in de cilinders geblazen werd. De cilinders konden daar niet tegen en gingen kapot. Dus deze geniale uitvinding, het terugwinnen van condensaat bij locomotieven, werd maar snel vergeten.

Remwerk

Als er gereden kon worden moet er ook gestopt kunnen worden. Het "beremmen" op tijd en stoppen op de goede plek was een taak van de machinist. In het begin waren dat mechanisch bediende remblokken op de wielen van de locomotief. Voor de volg-rijtuigen was dat iets lastiger. Dan moest de "remmer" of conducteur op dat volg-rijtuig op fluitsignaal van de locomotief, de handbediende rem aantrekken. Al snel is toen, rond 1900, een systeem vacuümrem ingevoerd, waarbij loc en rijtuigen met een vacuümslang werden gekoppeld. Geen vacuum, of onderdruk in het remleidingsysteem betekende dat de remblokken door het resterende vacuum in de vacuümcilinders op de wielbanden gedrukt werden. En kapotgetrokken koppeling, en dus ook vacuümslang, bracht het gehele tramstel zo veilig tot stilstand. In de wagon kon nu ook een "noodrem" worden aangebracht. Een los gekoppelde wagon stond, nadat hij zijn vacuümbuffer kwijt geraakt was, zonder rem en moest dus met een mechanische rem of remslof vast gezet worden. Vacuüm remsystemen met deze werking van "Vacuüm Brake Company London" of van het systeem "Korting".

Personenrijtuigen

De RTM heeft gezien het winderige, soms natte klimaat op de eilanden gesloten vier assige draaistelrijtuigen ingezet. Rijtuigen met draaistellen omdat met hun lengte dit nodig was om door de betrekkelijk scherpe bochten in het traject te kunnen rijden. De personenwagens zijn in eerste instantie ook tweedehands zo links en rechts aangekocht. Mijn eerste lagere school, in 1944, zo een 6-7 jaar oud was in Gennip in Noord-Limburg. Daar reed de Maasbuurtspoorweg op 1000 mm spoor. Vanuit Well, onze toenmalige woonplaats, 100 meter voor de Duitse grens, betekende dat: een uurtje lopen naar het dorp, een uur met de tram, naar Gennip, 10 minuten naar school lopen en 10 minuten voor drie des middags het zelfde traject terug. Toen kon dat nog ! Verwondering dan als je in 1947 hetzelfde tramstel, de combinatie M

65/AB 422, op Sint-Philipsland ziet rijden. **Zie foto verderop in dit artikel!**

Zo nodig werd in eigen beheer aan het nieuw verworven materieel veranderingen aangebracht om ze aan te passen met het reeds aanwezige materieel. De RTM had daartoe een centrale werkplaats in Pendrecht bij Rotterdam. Sleepschip nr 1 met rails op een verlaagd dek en grote laadklep werd gebruikt om materieel en ook geladen goederenwagens naar de veerhaven Anna Jacobapolder te brengen en te halen. Een tramstel was veelal samengesteld uit een locomotief, twee personenrijtuigen en één post/bagagerijtuig. Later een motorrijtuig, met bagage compartiment, en personenwagen.

Goederenwagens

Er zijn twee-assige open goederenwagens ingezet. Bij een eigen gewicht van circa 3 ton en 10 ton laadvermogen konden de eerste Hohenzollern locomotieven bij vlak terrein zo 6 stuks goederenwagens trekken. De zogenaamde “Backertjes” konden er dan zo’n 15 stuks meenemen. Later zijn 25 tons vier assige goederenwagens ingevoerd. De “Backertjes” konden er daar maar 6 stuks meenemen. Daar waar langere hellingen, naar boven, bereden moesten worden liep de vervoerscapaciteit, begrensd door het beschikbare vermogen, in pk’s van de locomotief, snel terug, zodat slechts met “aanloop” een helling kon worden genomen. Als er dan voor de helling ook nog een bocht lag was het helemaal moeilijk om wat vaart te maken.

Het is bekend dat in die tijd een aanloop genomen moest worden met de bieten-tram vanaf de “Punthoeve” naar de Oostdijk. De lijn liep boven over de Oostdijk en liep dus geleidelijk omhoog. Menig keer – vooral bij nat weer – moest de machinist terug om opnieuw een “aanloop” te nemen”.

Vervoer

De RTM-tramlijnen, dus ook op St. Philipsland waren bestemd voor het vervoer van:

- personen (concessie-eis)
- landbouwproducten
- klein-vracht, colli’s en dergelijke.

Personenvervoer wordt door de lezer wel bekend en vertrouwd geacht..

Landbouwproducten Het belangrijkste was het beetwortelvervoer naar de beetwortelsuikerfabriek Van Loon & Co, later: Centrale Suiker Maatschappij, in Steenberg. Dat vervoer moest en moet nog steeds in korte tijd -van eind september tot eind december- voor de vorst, in grote hoeveelheden plaatsvinden. Dag en nacht rijden met suikerbieten van Schouwen-Duiveland en Sint Philipsland naar Steenberg. Tussen deze pendeldienst met goederenwagens moest ook de passagiersdienst worden ingelast. Dat was mogelijk omdat men in de Anna Jacobapolder, op Sint Philipsland en in het Brabantse land veel los en laadplaatsen had van voldoende dubbelspoor en wissels. In Anna Jacoba waren die aan de Lage-weg, de Noordweg (met veelading) en Lombok. Op Flupland: aan de Oude-weg, Tramput Henriëtpolder (met veelading) en bij het tramstation Slaakdam. Verder nog veel kleine wissels met een stukje parallelspoor. Ook in Brabant waren meerdere van die laad- en losplaatsen ingericht met twee of één wissel en een stuk parallelspoor. **(Zie de plattegrond met daarop aangegeven de wissels verder op in dit artikel.)** De bediening van die wissels waren met hangsloten gezekerd, zodat niet iedere kwajongen de wissel kon omzetten. De sleutel van de genummerde wissel was bij het vertrekstation in bewaring. Die moest meegenomen worden, de wissel bedient en na passeren weer worden vergrendeld in de rechtdoorstand. Bij het volgende station de sleutel(s) weer inleveren met de boodschap: wissels weer in grondstelling versloten!

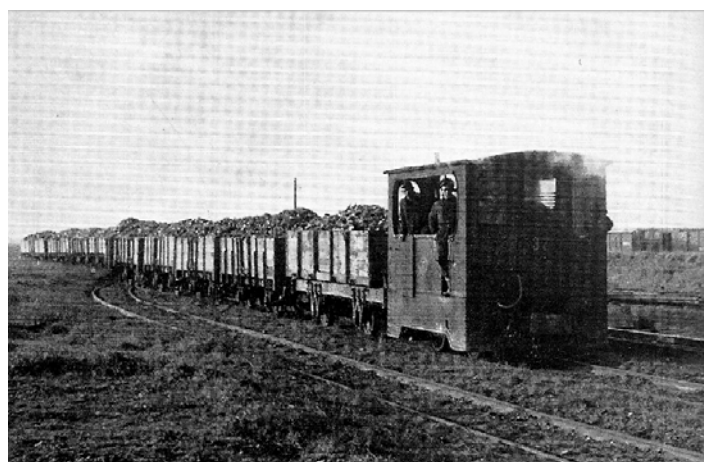
Zierikzeesche Nieuwsbode

De Nieuwsbode melde op 17 december 1901: Sint Philipsland, 9 december. “Het vervoer van suikerbieten per tram is afgelopen. In het geheel zijn deze campagne van de verschillende wissels in onze ge-

meente 7.820.000 kg. suikerbieten vervoerd”. Naast suikerbieten werden ook andere landbouwproducten en benodigdheden geladen, gelost en vervoerd zoals graan, peulvruchten, bietenpulp, landbouwkalk, kunstmest, zand, grind, keislag, hout, werktuigen en vee.

Colli vervoer

Klein-vracht en dergelijke. Met de tram kon je een fiets, kinderwagen of andere grote bagage meenemen. In een tijd dat nog niet iedereen een automobiel ter beschikking had, belangrijk. De RTM-agent (Bossers) op Sint Philipsland nam meegebrachte goederen in ontvangst en in depot. Bracht ze voor een kleine vergoeding ook



De “peetrein” op weg naar de suikerfabriek in Steenberg.

aan huis. Als je het heel snel wilde hebben moest je het zelf halen. Zodra de telefoon ter beschikking was kon men dringende goederen snel bekomen. Zo kon nog dezelfde dag bijvoorbeeld een mandje kersen, een nieuwe autoband, onderdelen, een zak suiker of een kistje gerookte bokking bezorgd worden. Kolen, briketten, turf e.d. kon de plaatselijke kolenboer, o.a. W. van der Dussen ook per halve of hele wagon laten komen. Deze moesten snel opgehaald worden anders was vermissing van een gedeelte niet uitgesloten.

Personeel op de stoomtram

Voor ritten van een stoomtram zijn minstens 3 man nodig met de volgende taakverdeling:

De machinist zorgt voor de bediening van de stoommachine, de hulpwerktuigen, het rijden en het beremmen. Ook de verlichting van de locomotief. Daarnaast moest het spoor, de omgeving en de



Station Den Alt op Sint Philipsland in het jaar 1909.

overwegen goed in het oog gehouden worden voor een veilige rit. Petrus Biggelaar was, gekomen uit Woensel, van 17 april 1900 tot 12 mei 1901 de eerste machinist die de passagiers vervoerde op de lijn van Steenberghe naar de Veerhaven Anna Jacobapolder. Hij vertrok toen naar Numansdorp. Als een van de opvolgers treffen we van juni 1913 tot juni 1927 Arie Duimelaar als machinist aan. Gelijktijdig was ook machinist Lambertus J.J. Breas machinist op deze lijn. Op 27 oktober 1915 vestigde hij zich met zijn vrouw Magdalena Arendje Schipper met drie kinderen in de onmiddellijke nabijheid van de tramremise op de Veerhaven. Zijn vorige standplaats was Hellevoetsluis. Kort daarop werd Breas daar benoemd tot chef machinist. Dat betekende dat hij het opzicht had in de remise. Het gezin vertrok op 29 januari 1947 naar Heinkenszand. Op 12 juni 1927 kwam ook de bekende machinist Jan Abraham Koster en zijn vrouw Bastiana van der Stad uit Middelharnis naar Anna Jacobapolder. Koster was machinist op de stoomlocomotief, maar bediende later ook het mechanisme van de dieseltram. Het gezin Koster vertrok in augustus 1945 naar Oostvoorne.

Dan kenden we ook nog Marinus Willem Thijsse met zijn vrouw die van september 1929 tot mei 1934 machinist op deze lijn. Hij komt met zijn vrouw Willemina Hendrina van der Werve. Zij komen met hun twee zoontjes Willem Marinus en Marinus Willem uit Brouwerhaven en vetsigen

zich in een van de vijf woningen van de Rijke Buurt aan de Sluisweg op het adres C 30. In 1934 gaan ze met hun te Sint Philipsland geboren dochtertje Hendrina Thona terug naar Brouwershaven. Ongetwijfeld hadden meerdere machinisten en functionarissen van de tram hun thuishaven te Steenberghe.

De stoker zorgt ervoor dat het vuur onder de stoomketel onderhouden wordt, zodat voldoende stoomdruk voor de machine beschikbaar is. Ketelwaterpeil moet zorgvuldig in de gaten worden gehouden en door middel van de bediening van de watervoeding-pomp bijgevoerd worden. Daarnaast ook de uitkijk aan de linkerkant van het gerij. De machinist en stoker kende men aan zijn zwart uniform met geelkoperen knopen. Bekend is dat Johan van Jantje Verwijs geruime tijd stoker op de tram is geweest. Het was een zoon van Anna Caashoek, de buitenechtelijke dochter van Pieterella Caashoek, echtgenoot Jan Verwijs heeft hem erkend, zodat hij de naam Verwijs kreeg.

De conducteur

Bekende conducteurs die op de tram gewerkt hebben waren Frans de Masier, Jan Bossers, Marinus Bierings en Adriaan IJzerman uit Nieuw-Vossemeer. Deze werknemers moesten zich wat hun functie betreft autoritair en netjes gedragen op de tram. Ze waren het visitekaartje voor de reizigers op de tram. Gekleed in een net uniform, conducteurpet en in het bezit van de keurig glimmende signaalhoorn. De

conducteur, doorgaans een vriendelijk man die goed met publiek kan omgaan. Nochtans was het de "autoriteit" van en voor de tramwegmaatschappij. Ook veelal onbezoldigd justitieel ambtenaar. Moet zo nodig binnen zijn taakstelling proces-verbaal opmaken van wederrechtelijke gebeurtenissen, bijv. liederlijk gedrag en ongevallen. Dient daartoe te beschikken over de rechts- en wetskennis zijn vak betreffende.

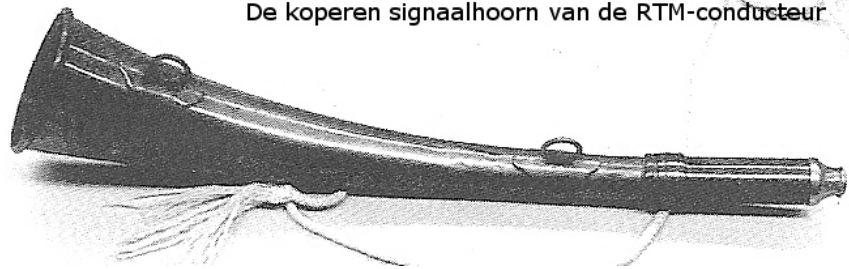
In het dagelijks gebeuren verantwoordelijk voor het stel rijtuigen, de verwarming, verlichting en dat ramen en deuren goed gesloten zijn tijdens de rit. Controleert en verstrekt plaatsbewijzen en ziet toe op veilig gedrag van de reizigers. Regelt het klein vrachtgoed als pakketten, colli's, e.d. Geeft het vertreksein. Ziet er ook op toe dat het overstappen op aansluitend vervoer van boot, bus, tram of anders correct verloopt. Het is niet zonder symboliek dat in Anna Jacobapolder een "kunstwerk" in de vorm van een signaalvorm is opgericht voor de "conducteur"! De bekendste conducteur uit Flipland is



Machinist Jan Koster op een onbekend perron.

ongetwijfeld Jan Bossers geweest. Hij is 26 jaar werkzaam geweest voor de RTM op de tram tot 1952 en daarna op de pont tot zijn pensioen. Er is een verslag van Jan toen hij op zijn 65^e jaar met pensioen ging in 1963. Ik zal het hieronder publiceren om zijn belevenissen weer te geven. Ook Fliplander Marinus Bierings is na zijn werk als lijnwerker nog conducteur geweest.

De koperen signaalhoorn van de RTM-conducteur



Jan Bossers met pensioen, "Pontconductor doet kaartjesboek dicht".

"'t Leek een lange tocht, maar het was zo gebeurd"

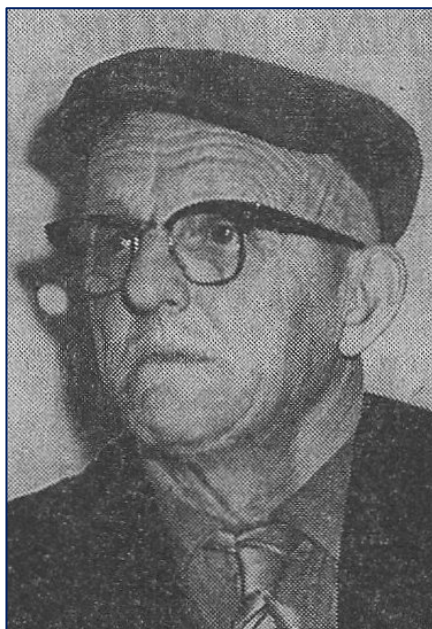
In al die 37 jaar bij "De tram" heeft conducteur Jan Bossers uit Sint Philipsland veel zwarte maar ook veel witte sneeuw gezien. Wanneer hij beide op de oude enkele spoorbaan tussen Anna Jacobapolder en Steenbergen vond, dan waren het de kwaaieste dagen. Vandaag over een maand, zaterdag voor Pasen, wordt hij 65 jaar. Dan gaat de conducteur, die sinds 1952 op de R.T.M.-pont van Zijpe naar Anna Jacobapolder op en neer vaart, met pensioen.

"Als je er tegenaan kijkt lijkt het een lange tocht: bijna veertig jaar. Maar eigenlijk was het zo gebeurd". Voor de Fliplandse conducteur – eerst 26 jaar op de tram en daarna op de pont – was de loopbaan een lange rij van duizend-en-een kleine stukjes. Ritten in de soms schommelende tram en overtochten op de tochtige pont in het soms spookachtige Zijpe. Jan Bossers doet nu voorgoed de stalen kaartjesklapper dicht en hij bergt de geldtas in de kast. Hoeveel enkele reisjes en retourtjes hij heeft verkocht sinds hij in 1930 op de passagierslijn naar Steenbergen kwam? Hij telt ze liever maar niet. Belangrijker is dat het publiek in Jan Bossers altijd een behulpzaam man vond en de R.T.M.-directie een betrouwbaar en hard werkend personeelslid. In zijn woning aan de Hengelose straat heeft hij ons gistermiddag zijn conducteursbaan met fragmenten, stukjes en beetjes uit een overvloed van gebeurtenissen, verteld. Jan Bossers begon in het dorp als schoenmaker in de zaak van zijn vader. Maar er zat in de twintiger jaren voor hem weinig toekomst in dit vak. Ook niet toen hij besloot met zijn broer "de boer op te gaan". Daarom trad hij op 5 januari in dienst bij de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij. Daar is hij en de loop

van tientallen jaren opgeklommen van hulpconductor tot conducteur eerste klas. Bossers vatte zijn taak plichtsgetroouw op en heeft bergen werk verzet.

"Tukje in de wagon"

In 1926 stapte hij op de goederentram van Zijpe naar Burgh en toen heeft hij vier jaar in Brouwershaven gewoond. Aan deze periode kwam op 30 maart 1930 een eind, toen hij als conducteur op de lijn Anna Jacobapolder-Steenbergen begon te rijden. Hij keerde terug in zijn vroegere woonplaats. En op dit R.T.M.-traject heeft hij veel mensen leren kennen. Andersom leerden veel reizigers de nu 64-jarige Bossers waarderen. Acht jaar heeft hij bijzonder enerverende nachtdiensten "gedraaid". "'s Avonds om negen uur stapte je dan op de laatste tram naar Steenbergen. Daar was het dan in de nacht ramen wassen en lampen poetsen.



Jan Bossers

En als je dan klaar was deed je samen met de postconductor nog een tukje op één van de banken in de wagons om 's morgens de eerste passagiers langs de lijn op te pikken en af te leveren". Nieuw-

Vossemeer, Sint-Philipsland, het dorp Anna Jacobapolder..... Het waren stopplaatsen waar iedereen Jan Bossers kende. Dat is in 1951 wel gebleken, toen hem in het gemeentehuis van Nieuw-Vossemeer bij zijn zilveren jubileum een grootse hulde ten deel viel met een daverend feest achterop. Maar in 1952 vloog de tram in de buurt van Sint-Philipsland in brand. Dat betekende het einde van de tochten heen en weer, toen inmiddels de B.B.A.-bus de dienst hadden overgenomen. Jan Bossers ging naar de pont aan het Zijpe. Eerst als walconductor bij de oude zijladingsboot "Grevelingen" en later als kaartjesverkoper op de "Zijpe" en de "Krammer". De nu gepensioneerd rakende conducteur heeft heel wat auto's op de pont geloodst. Hij zette de marken van de toeristen om met het gemak van een grenswisselkantoorbediende. Kortom, hij was steeds paraat en op zijn post. Maar op 12 april is het voorbij. Jan Bossers stopt ermee. Hij rijdt niet meer op de tram, vaart niet meer op de pont, maar zal af en toe zeker nog eens de fiets pakken om bij zijn oude vrienden te gaan kijken.

Tot zover het verslag in de Provinciale Zeeuwse Courant van 3 maart 1963.

Jan Bossers is overleden op 12 maart 1977.

Werkplaatspersoneel

Na elke rit moeten opgetreden grote en/of kleine gebreken worden gerepareerd. Daarnaast reserve-onderdelen gerepareerd en/of gemaakt worden. Veerbladen wilden nog wel eens breken. De remise Anna Jacobapolder-veerhaven beschikte over drie sporen, een werkplaats met smederij en kolenloods.

Bedrijfsdienst

Een dag bedrijfsdienst. Zoals die verloopt in de remise met stoombedrijf. Hier vanuit b.v. Steenbergen naar Anna Jacobapolder - veerhaven. Voor het personeel van de RTM Steenbergen begint de dag vroeg. Het emplacement Steenbergen bestaat uit een remisegebouw met drie werksporen en inspectiekuil. Dan buiten het rangeer- afstel- omloopspoor en eindspoor tot voor het hotel 'Van Tilburg'. Vanaf deze plaats kruiste ook de bieten-tram het kruispunt naar de aan de kade gelegen suikerfabriek C.S.M.

1965 Jan Bossers gaat met pensioen „Pontconducteur” Zijpe doet kaartjesboek dicht

„'t Leek een lange tocht,
maar het was zo gebeurd”

IN AL DIE 37 jaar bij „de tram” heeft conducteur Jan Bossers uit Sint-Philippusland veel zwarte en ook veel witte aneekes gezien. Wanneer hij beide op de einde enkele spoorbaan tussen Anna-Jacobapolder en Steenbergse vond, dan waren het de kwalste dagen. Vandaag over een maand, zaterdag voor Pasen, wordt hij 65 jaar. Dan gaat hij met pensioen, die sinds 1932 op de R.T.M.-post van Zijpe naar A.J.-polder op en neer vaart, met pensioen.

„Als je er tegenaan kijkt lijkt het een lange tocht: bijna veertig jaar. Maar eigenlijk was het zo gebeurd”. Voor de Filippijnsche conducteur eerst 26 jaar op de tram en daarna op de pont — was de loopbaan een lange rij van duizend-en-een kleutertjes. Ritten in de soms schommelende tram en overtochten op de tochtige pont in het soms spookachtige Zijpe.

Jan Bossers doet nu voorgoed de stalen kaartjesklapper dicht en hij bergt de geldtas in de kast. Hoeveel enkele ruitjes en retourtjes hij heeft verkocht sinds hij in 1930 op de passagierslijn naar Steenbergse kwam? Hij telt ze liever maar niet. Belangrijker is dat het publiek in Jan Bossers altijd een behulpzaam man vond en de R.T.M.-directie een betrouwbare en hard werkende personeelslid. In zijn woning aan de Hengelostraat heeft hij ons gistermiddag zijn conducteurbaan met fragmenten, stukjes en boortjes uit een overvloed van gebeurtenissen, verteld. Jan Bossers begon in het dorp als schoenmaker in de zaak van zijn vader. Maar er zat in de twintiger jaren voor hem weinig toekomst in dit vak. Ook niet toen hij besloot met zijn broer „de boer op te gaan”. Daarom trad hij op 5 januari in dienst bij de Rotterdamse Tramwegmaatschappij. Daar is hij in de loop van tientallen jaren opgedommen tot hulpconducteur tot conducteur eerste klas. Bossers vatte zijn taak plichtgetrouw op en heeft bergen werk verzet.

„Tukje in de wagon...”

In 1926 stapte hij op de goederen-tram van Zijpe naar Burgh en toen heeft hij vier jaar in Brouwershaven gewoond. Aan deze periode kwam op 30 maart 1930 een eind, toen hij als



JAN BOSSERS
...enkelrjes en retourtjes...

conducteur op de lijn A.J.-polder-Steenbergse begon te rijden. Hij keerde terug in zijn vroegere woonplaats. En op dit R.T.M.-traject heeft hij veel mensen leren kennen. Andersom leerden veel reizigers de nu 64-jarige Bossers waarderen.

Acht jaar heeft hij bijzonder eboevende nachtdiensten „gedraaid”. ’s Avonds om negen uur stapte je dan op de laatste tram naar Steenbergse. Daar was het dan in de nacht ramen wassen en lampen poetsen. En als je dan klaar was deed je samen met de postconducteur nog een tukje op een van de banken in de wagons om ’s morgens de eerste passagiers langs de lijn op te pikken en af te leveren”. Nieuw-Vossemeer, Sint-Philippusland, het dorp Anna-Jacobapolder... Het waren stopplaatsen waar iedereen Jan Bossers kende. Dat is in 1953 wel gebleven, toen hem in het gemeentehuis van Nieuw-Vossemeer bij zijn zilveren jubileum een grootse luide ten doel viel met een daverend feest achterop. Maar in 1952 vloog de tram in de buurt van Sint-Philippusland in brand. Dat betekende het einde van de tochten heen en weer, toen inmiddels de B.B.A.-bus de dienst had overgenomen. Jan Bossers ging naar de pont aan Zijpe. Eerst als waiconducteur bij de oude zijlandingsboot „Grevelingen” en later als kaartjeverkoper op de „Zijpe” en de „Kraemer”.

De nu gepensioneerd rakende conducteur heeft heel wat auto's op de pont gelooft. Hij zette de marken van de toeristen om met het gemak van een grenswisselkantoorbedienende. Kortom, hij was heelde parkeer op zijn post. Maar op 12 april naastande is het voorbij. Jan Bossers stopt er mee. Hij rijdt niet meer op de tram, vaart niet meer op de pont, maar zal vast en zeker nog af en toe eens de fiets pakken om bij zijn oude vrienden te gaan kijken.

narissen afgewerkt, dan drukte de machinist het gehele samenstel behoedzaam vanaf het opstelspoor bij de remise naar het station voor hotel „Van Tilburg”. Stond de loc daar stevig te dampen, dan was het wachten op de passagiers en kon het vertreksein dat het spoorboekje staat aangegeven, op bevel van de conducteur worden gegeven.

De dag eindigt laat

Nadat de laatste rit van de dag gereden is, de rijtuigen weer op het opstelspoor drukken. De loc afkoppelen en richting remise rijden. Dan nog buiten, askast openen en legen, vuurrooster schoonmaken en sintels weghalen. De rookkast aan de voorzijde te openen, vliegass uitscheppen vlampijpen doorblazen. De rookkast weer lichtdicht afsluiten. Condenspotten ledigen. Watervoorraad van de loc aanvullen, kolen laden, lege waterwagen vullen en gereed zetten. Het drijfwerk was afgeschermd (eis bij concessie) dat maakt het slecht toegankelijk voor inspectie, onderhoud en reparatie. Drijfwerk, onder de loc, boven de inspectieput inspecteren, doorsmeren, remwerk nakijken e.d. De loc, voor de overnachting in de remise plaatsen.

De rijtuigen reinigen, inspecteren op achtergelaten bagage, sluiten van ramen en deuren controleren. Condenspotten van verwarming leeg laten lopen. Bij vriezende weer extra controles op alle leidingen dat er geen water is achtergebleven en kan bevriezen. Het kunnen vullen van de waterkasten van de locomotieven moest wel zeker gesteld worden, dus waterkranen en waterwagens vorstvrij houden!

De bedrijfsdienst Anna Jacobapolder - veerhaven had behalve de Tram ook nog de zorg voor de stoomhijskraan en de aanlegsteiger met ponton en aan meer voorzieningen. De stoomhijskraan had een verticale stoomketel, met lange schoorsteenpijp, die ook de nodige zorg vraagt en de zoetketel voedingswater en kolen moet worden voorzien. In het verlengde van de loopbrug op het ponton een val met lier om het hoogteverschil met de veerboot te overbruggen. De aanlegsteiger en ponton gaan met het eb- en vloedgetij zo een twee keer per dag ongeveer 2,5 meter op en neer en beweegt ook nog op de binnenlopende golfslag. Dan lukt het de aanleggende veerboot ook niet altijd

als een zacht eitje aan te landen. Staaldraden en verankerkettingen van brug en ponton in de gaten houden, scharnierpunten in het vet houden. Dus de bedrijfsdienst Anna Jacobapolder - veerhaven had heel wat in het oog te houden en moest regelmatig in actie komen.

Niet dagelijkse werkzaamheden

Een stoomketel, zoals op onze locomotieven geplaatst, is een gevaar voor z'n omgeving. In de beginjaren van het stoomtijdperk is menig stoomketel geëxplodeerd. Daarom zijn wetten in gevoerd voor het in bedrijf hebben en houden van stoominstallaties. Het „Stoomwezen” was meestal belast met het toezicht en vergunningverlening voor het in bedrijf hebben van stoominstallaties en drukhoudende omhullingen. Dat wil zeggen: De stoomketel moet regelmatig ontdaan worden van aangroeiend ketelsteen. Wasdaggen heet dat dan. Inspectieluiken openen (Bij drukloze ketel uiteraard). Ketelsteen, vooral rond de vuurhaard, weghalen. Bezinksel weg laten lopen, steunbouten rond de vuurhaard nakijken. Er mag slechts een enkeling in het veld van bouten gebroken zijn. Inspectie en werkzaamheden rapport opmaken. (Op 21 mei 1921 implodeert te Burgh de koperen vuurkist van Loc 38). Daarnaast moet de ketel voor het Stoomwezen periodiek gekeurd worden. Dus uitgebreide wasbeurt. Ambtenaar erbij met lampjes, spiegeltjes e.d. Alles weer sluiten, vullen met water en proefdruk van 1,4 maal de maximale druk opbrengen en enige tijd handhaven. Er mag geen lekkage worden gevonden. Manometers vergelijken met eikmanometer. Veiligheidsventielen eveneens controleren. Peilglazen doorblazen en inspecteren op goede werking. Alles in orde dan verlenging bedrijfscertificaat.

De schouwer

Een paar keer per week werd het baanvak „geschouwd”; Dat is bekijken hoe het baanvak erbij ligt. Jan Bierings vertelde, dat zijn vader - naast het werk van lijnwerker - dat hij jaren heeft gedaan voordat hij conducteur werd. Men liep een bepaald traject tussen Steenbergse en Anna Jacobapolder-veerhaven na of er verzakkingen en/of onregelmatigheden aan de rails te zien waren. Die werden doorgegeven aan de lijnwerkers.



Foto van de lijnwerkers, v.l.n.r.: Adriaan IJzerman, Marinus Bierings, Jan Pieter Kaashoek en Mattheus Kaashoek

De lijnwerkers

Dit gebeurde met twee ploegen lijnwerkers vanuit Anna Jacobapolder veerhaven en Steenberg. Direct na de aanleg deden zich nogal wat verzakkingen voor. Ook de bouw van de baan in de bermen bleek z'n nadelen te hebben. Verzakkingen uitten zich in scheefzakken van het spoor en in "klappers". Klappers zijn dwarsliggers die onvoldoende gesteund worden door de ondergrond, dan bij passeren van loc en rijtuigen te ver wegzakken en weer terug veren door de spoorstaven. Onderhoud door 3 á 4 man met materialen en gereedschap op een klein, licht railwagentje. Een "draisine" of lorrie. Op de wielen van één as aan de buitenzijde kon een soort trapper worden geschoven. Al trappende kon de lorrie dan zoals bij een fiets worden voortgereden. Na het karretje een duwtje te hebben gegeven kon men dan, schrijlings zittend, de boel voortbewegen. Het karretje moest licht

zijn om snel uit de rails te kunnen nemen als een tram in aantocht was en kon passeren. Verzakkingen werden verholpen door ter plaatse de spoorstaaf en dwarsligger met een kelderwind, (dommekrachtvijsel) met een draaiende beweging op te tillen.

In die tijd - tijdens de wintermaanden - was het gebruikelijk om werklozen en/of steuntrekkers in te zetten, als bij zware sneeuwval of enig ander ongemak, aan het soms onberijdbare tracé de baan sneeuwvrij gemaakt moest worden. Kraagschroeven nadraaien, (zie figuur 8) verteerde, verrotte dwarsliggers vervangen. Spoorstaven uitlijnen, wissels controleren, mechaniek smeren e.d.

Zo was er een nieuwe ploeg wegonderhoudswerkers in Anna Jacobapolder remise uit Bruinisse (Bru) te werk gesteld. Overgekomen met het bootje van Maas, dat scheelde een stuiver. De eerste dagen

instructie en werk op de veerdam en emplacement. Toen kregen ze de opdracht met een lorrie voorbij de bocht bij de watertoren te gaan en vooruit te kijken op dat rechte stuk. In de verte lagen rails te kort bij elkaar. Die moesten ze even goed leggen. Zij welgemoed op pad en jawel in de verte lagen de rails tekort bij elkaar ja. Er op af, trappen maar. Het punt waar dat zou zijn was toch wel moeilijk te vinden. Ze kijken vertwijfeld achterom en zien dat ze er al voorbij zijn, dus terugtrappen dan maar. Intussen komt er een tram aan. De machinist is per telegraaf in Flipland ingeseind dat er een lorrie met 3 man uit Bru op het traject aanwezig zou kunnen zijn. En jawel, een lorrie met 3 man uit Bru op het traject. Voorzichtig de loc en tram er tegenaan gezet en zo voor de loc het gerij met de drie Bruënaren naar Anna Jacobapolder – veerhaven. Daar werden ze hartelijk ontvangen!



27 stuks haltes-stopplaatsen en wissels met parallelspoor om de bietenwagens te "parkeren". (op een zijspoor te zetten)

Steenbergen station

– laad- en losplaats 1900-1953
– In 1937 verbinding met ZNSM verbroken.

Steenbergen beetwortelfabriek

– raccordement van 1900-1953
(Een 'raccordement' is een spoorweg, die niet bestemd is voor openbaar vervoer van personen of goederen en die aansluit op de openbare spoorweg.)

Zwarte Ruiter

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-omstreeks 1946

Hooidijk/De Heen

- halte stopplaats 1900-1953

Olmendaal

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1953

Princeweg

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1953

Notendaal

- halte stopplaats 1900-1953

Van Hoof

- halte stopplaats

Nieuw-Vosmeer beneden

- laad- en losplaats

Nieuw- Vosmeer (boven)

- halte stopplaats 1900-1953 (op De Hoogte)
- laad- en losplaats 1900-1953

Honderd gemeten

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1953

W.F.K.-polder

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1953

Prins Hendrikpolder

- halte stopplaats 1900-1953

Sint Philipsland (den Alt)

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1953
- in 1938 gewijzigd bij wegverlegging

Henriëttepolder

- laad- en losplaats 1900- omstreeks 1946

Oostdijk (ook Nieuwe Weg genoemd)

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1951

Oude Weg - 2

- laad- en losplaats 1900-1953

Oude Weg - 1

- laad- en losplaats 1900-1953 (in 1921 verplaatst)

Broedershof

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1951

Noorddijk

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1951

Lageweg - 2

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1951

Lageweg - 1

- halte stopplaats 1900-1953

- laad- en losplaats 1900-1951 (in 1923 verlegd)

Gehucht aan de Noordweg

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1953
- In 1925 gewijzigd bij tracéverbetering.

Rumoirtshoeve

- laad- en losplaats 1900-1953

Anna Jacobahoeve (Lombok)

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1953

Willemburghoeve (Sluis)

- laad- en losplaats 1900-1951

Anna Jacobapolder- veerhaven (eindpunt)

- halte stopplaats 1900-1953
- laad- en losplaats 1900-1953
- in 1907 gewijzigd (zie plattegrond)

De meeste halteplaatsen op Sint-Philipsland kenden geen perrons enabri's. De enkeleabri's die er waren bestonden uit onaantrekkelijke bouwseltjes van gegolfd plaatijzer of beton, die in de regel in vervuilde toestand verkeerden. Men stapte uit de rijtuigen naast de baan. In feite was er maar één RTM-station op Sint-Philipsland, namelijk op het emplacement bij de tramweg-veerhaven. Het eerste tramstationnetje is tegelijk met de lijn in 1900 in gebruik genomen. Wat de reden is geweest dat in 1932 het oude station is afgebroken en tien meter verder in spiegelbeeld is herbouwd, is niet duidelijk. De RTM heeft de gelegenheid niet aangegrepen om de zaak te moderniseren. Uit de bouwvergunning met bijbehorende tekening blijkt dat de wachtkamer in het midden van het gebouwtje was. Deze ruimte werd begrensd door een kantoor en een bergplaats voor goederen. Achter het kantoor was het privaat met houten bril en emmer en een urinoir. Hoewel Sint Philipsland sinds 1924 waterleiding had, zal een wc (privaat met waterspoeling) toen nog een te grote noviteit zijn geweest. Dit werd eerst in 1943 aangebracht. Voor het gebouwtje lag een verhoogd perron. Al voor de oorlog konden op het station verversingen worden gekocht.

Dit station is 1943 op last van de bezetters gesloopt. Na de oorlog is er bij het veer een vervangende noodwachtruimte gebouwd. Het Polynorm gebouw. In 1956 bijna door kruieid ijs vernield. (Zie Cronieke nr. 22) Ook de halteplaats Gehucht

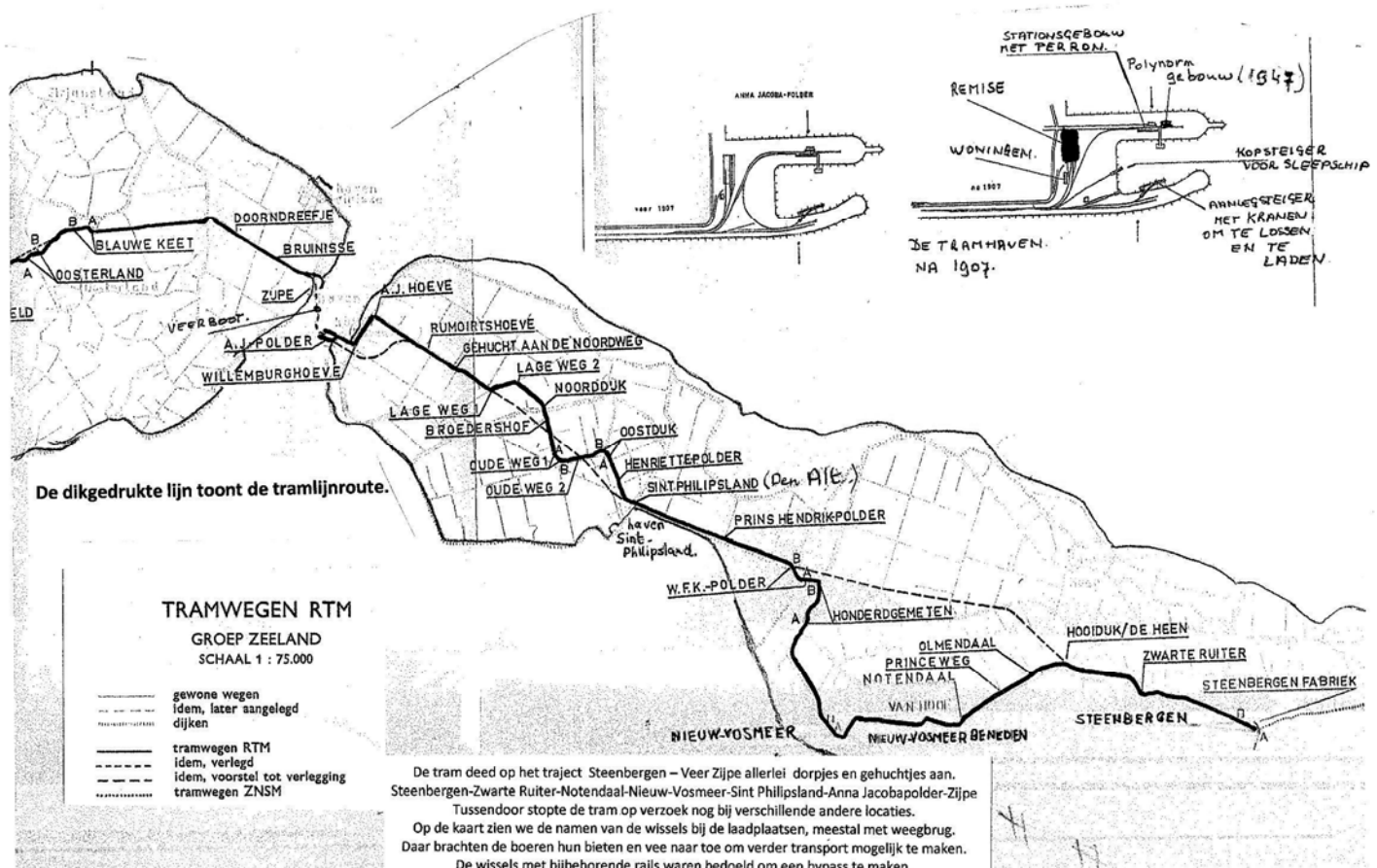
aan de Noordweg, waarmee ook na de oorlog nog de kern Anna Jacobapolder werd aangegeven, had een verhoogd perron. (zie foto op pagina 19)

Het wachtlokaal was in het aangrenzende café, dat eerst door Pieter Aarnoudse en later door Leendert Cornelis Boudeling, Maarten Marinus Geelhoed en Lourens Overbeeke, die tevens RTM-agent waren, werd gerund. Aan het perron stond een plaatijzeren loods met een gebogen dak. In dit gebouwtje werden goederen opgeslagen, die met de tram mee moesten. Het station te Sint Philipsland liet Bastiaan Quist, logementhouder van hotel café restaurant de Druiventros bouwen, die een overeenkomst had gesloten met de RTM. Later woonde hier Marinus Leendert van der Hulle er en nadien Gillis Bossers. Ook zij waren caféhouder en RTM-agent. Laatstgenoemde was beken als biggenhandelaar. In het café annex wachtkamer werd naast gewone verversingen ook sterke drank geschonken. Bij Bossers kon men ook alcoholische dranken per halve en hele liter bekomen. Matigheid was troef in de gelagkamer van Bossers!

De RTM had aan de houders van de wachtkamers de eis gesteld dat deze dagelijks - ook op zondag - open moesten zijn van een half uur voor het vertrek van de eerste tram tot aan het vertrek van de laatste tram. Hoewel al voor de oorlog in de politieverordening van de gemeente Sint Philipsland was opgenomen dat cafés op zondag gesloten moesten zijn, heeft dit niet tot problemen geleid. Zolang er geen drank werd geschonken trad de politie niet op. Ook na de oorlog is deze gedragslijn gevolgd. In verband met de aanleg van de Rijksweg Steenbergen - Sint Philipsland is de situatie bij het station veranderd. Deze nieuwe Rijksweg tot het station Sint Philipsland-Slaakdam werd in 1935 geopend. Het gedeelte door de Henriëttepolder moest toen door bepaalde omstandigheden nog onteigend worden.

Lijndienst Darvi

De Darvi autobusdiest uit Dinteloord onderhield toen nog steeds een passagierslijndienst tussen Bergen op Zoom en de Tramhaven Anna Jacobapolder. Het doorgaand verkeer naar Anna Jacobapolder moest toen nog via de Stationsweg



De bovenstaande plattegrond laat de route en wissels zien met parallelspoor (e.v.t. met weegbrug) tussen Steenbergen en Anna Jacobapolder veerhaven. De tram deed op het traject Steenbergen–Veerhaven Zijpe allerlei dorpjes en gehuchtjes aan. Steenbergen-Zwarte Ruit-Notendaal-Nieuw Vosmeer-Sint Philipsland-Anna Jacobapolder-Zijpe. Tussendoor stopte de tram op verzoek nog bij verschillende andere locaties. Op de kaart zien we de namen van de wissels bij de laadplaatsen, meestal met weegbrug. Daar brachten de boeren hun bieten en vee en landbouwproducten naar toe om verder transport mogelijk te maken. Met de wissels kon je op een zijspoor komen, zodat het reguliere spoorverkeer ongehinderd doorgang kon vinden.

en de Oostdijk. Dat gold ook voor de lijndienst van de Darvi. De bushalte op de Oostdijk was bij de groentewinkel van Willen van den Bos. Via de Oostdijk en de Hogeweg reed de bus en het overige verkeer langs de noordelijke zeedijk naar de Lageweg. Daar volgde het plaatselijk verkeer en ook de Darvi lijndienst dezelfde route als de tram via de Langeweg naar de Noordweg, en vervolgens via Lombok en De Sluis naar de Tramhaven. Van deze dienst maakten nogal eens wat Bruinisser vissers en scholieren gebruik wier eindstation Bergen op Zoom was.

De Rijksweg vanaf de Oostdijk bij de villa Buitenlust werd in 1937-1938 aangelegd, dus kort voor de Tweede Wereldoorlog geopend. Kort daarop werd de benodigde grond in de Henriëttepolder onteigend van de grondeigenaar van de Henriëttehoeve, zodat vanaf 1942 het doorgaand verkeer het dorp Sint Philips-

land links kon laten liggen. Het stationsgebouw heeft de opheffing van de lijn ruim overleefd. In 1969 verliet Gillis Bossers het pand, dat plaats moest maken voor een reconstructie van het kruispunt. De bekende dorpsfiguur Gillis Bossers en zijn vrouw Sara Johanna van der Have verhuisden toen naar een nieuwe laagbouw woning in de Mosselkreekstraat

Naast bovengenoemde vaste haltes werd op verzoek ook gestopt op Lombok (bocht Langeweg/Sluisweg) en aan de Lageweg. Hier stonden wachthuisjes. Ook stopte de tram op verzoek nog bij de hofstede Broedershof en enige andere plaatsen. Daarnaast kende de lijn nog zogenaamde wissels. Deze zijsporen bij de aan de lijn liggende hofsteden werden gebruikt voor het laden van suikerbieten en andere producten. Bij de meeste wissels waren weegbruggen gebouwd. (Willemsburg, Lombok, Rumoiert, verder in de

kern Anna Jacobapolder “Het Wissel” genoemd door de plaatselijke bevolking)- waar nu Ons Dorpshuis staat - bij de Helena Hoeve van Vogelaar en verderop een weegbrug voor de drie hofsteden van de Jan, Abraham en Cornelis van Strien. Verder was er een wissel vóór de coupure aan de noordzijde van de Noorddijk in de Kramespolder en een bij de boerderij Broedershof, een groot wissel met weegbrug aan de Oudeweg (kruising Rijksweg) en aan de Groeneweg. Zie hiervoor de gedetailleerde plattegrond van alle halteplaatsen.

Aan de Groeneweg en op “Het Wissel” in Anna Jacobapolder waren ook verhoogde veeladingsplaatsen.

Ongevallen

Zoals uit het krantenartikel hieronder blijkt uit de krant van 21 november 1900 overkwam conducteur Kanaar geheten een ernstig ongeval. Nabij de Noorddijk



Tot 1925 liep het spoor langs de Langeweg en boog net voor Het Gehucht aan de Noordweg naar het spoor zoals op de foto. In 1925 is het spoor aangelegd zoals op de foto te zien is. Ook de plaatijzeren hut is na de tracéverbetering verplaatst naar het perron toe.

bij Broedershof stak hij zijn hoofd buiten het raam van de tram en kwam daarbij hardhandig in botsing met een telegraafpaal, waardoor hij uit de tram geslingerd werd. Zoals we lezen had hij geen uitwendig letsel, maar was hij wel bewusteloos. Nog geruime tijd bleef hij zo versuft, dat hij zich niet kon herinneren wat er met hem gebeurd was.

Anna Jacobapolder. Toen de stoomtram, die 's avonds 4 uur uit Steenberg en vertrekt in de richting Zijpe, Maandag avond even de halte Noorddijk was gepasseerd, had een vrij ernstig ongeval plaats.

De conducteur Kanaar had het ongeluk, terwijl hij het hoofd buiten den wagen stak, in aanraking te komen met een telegraafpaal, waardoor hij buiten de tram werd geslingerd.

De controleur van de tram gaf oogenblikkelijk den machinist last te stappen. Weldra vond men den conducteur ter zijde van den weg liggen in half bewusteloozen toestand. Met behulp van een paar reinigers in de tram gebracht, kon men geen uitwendige letselen bespeuren, dan een groote buil aan de linkerzijde van het hoofd. Nog langen tijd bleef de gevallen echter zoo versuft, dat hij zich volstrekt niet kon herinneren wat met hem was gebeurd.

In de eerste jaren bestond er bij de RTM een tegenstelling tussen de kwaliteit van het spoor en de snelheid die de locomotieven konden ontwikkelen. Er gold in de eerste jaren een maximum snelheid van 20 km per uur, die echter nogal eens werd overschreden. Te snel rijden was een veel voorkomende oorzaak van ontsporingen. Verbetering van de baan en materieel lieten in 1910 in Zeeland een verhoging

van snelheid toe van 20 tot 35 km per uur.

In de jaren 1912 - 1916 kwamen veel ontsporingen voor waarvan de oorzaak niet bekend werd.. Door wijziging van de wielprofielen is dit uiteindelijk opgelost. Regelmatig vonden aanrijdingen plaats met voetgangers, fietsers, paard en wagen en later ook met motorrijtuigen. Dit vond vooral plaats in de dorpen en steden. Dit is niet verwonderlijk aangezien er geen gescheiden rijbanen waren en de tram zich vaak met ander verkeer door smalle straten moest wringen. Ook op het platteland lag de lijn vaak langs de weg. De ongevallen met reizigers waren veelal niet ernstig en ontstonden voornamelijk bij het in en uit de rijdende tram stappen. Ook op het traject Steenberg - Anna Jacobapolder vonden enige ongevallen plaats. Zo is eens de tram op de Slaakdam uit de rails gelopen. Een ander soort ongeval ontstond op 6 november 1921 toen enige rijtuigen van de rijdende tram bij Nieuw-Vossemeer zijn omgewaaid. In Steenberg reed een tram in het donker op een onverlicht rangeerdeel van de ZNSM, waarbij een rijtuig zwaar werd beschadigd.

Ook de R.T.M.-vloot had te maken met ongevallen. In 1936 liep bij mist het s.s. Schouwen-Duiveland op één der strekdammen van de haven te Anna Jacobapolder. Toen het schip bij afgaand water

scheef kwam te liggen, vielen vijf geladen tramwagons van boord. Later zijn deze met hulp van een duiker boven water gehaald. Hoewel de machinisten rekening hielden met de schrikachtigheid van paarden gebeurden er toch ongelukken. Zo is er in De Polder twee maal een paard doodgereden. Dit gebeurde toen men 's morgens vroeg de paarden uit de wei ging halen. Het ene paard hield men aan de lijn, het tweede volgde los. Een enkele keer ging dat fout. Een ernstig persoonlijk ongeval vond plaats in 1929 toen de 10-jarige scholier Marinus Geense op het station Sint Philipsland spelenderwijs met zijn been onder de tram

kwam. Ook aan de Brabantse zijde raakte een schooljongen door de tram een been kwijt toen hij uit de rijdende tram sprong en van het dijktaflood teruggleed. Na de oorlog kwam in november 1947 aan het eind van de Slaakdam een jeep in botsing met de tram. Hoewel deze een eind werd meegesleurd, kwamen de beide inzittenden er goed vanaf.

Ook door baldadigheid ontstonden ongevallen. Op een zondagmiddag in 1949 veroorzaakten vier jongens een ongeval door een gesloten goederenwagen, die op een zijspoor was geplaatst, op de hoofdlijn te duwen. Omdat deze juist in een scherpe bocht stond, botste de tram van 12:55 uur tegen de wagen. Het ongeval bleef beperkt tot vernielde bumpers. De politie hield de belhamels aan. Voor de oorlog is ook eens op de Slaakdam een biels op de rails gelegd met als gevolg dat de tram ontspoorde. Ook de dader hiervan werd opgepakt. Of de bus veiliger was is moeilijk te zeggen. De Bergsche Handelsreizigers vereniging vond in 1923 van niet. In een rekest verzocht men het gemeentebestuur van Stavenisse er voor te willen zorgen dat de bus Stavenisse - Tholen aansloot op de ABT-tram Thoolse veer - Bergen op Zoom. Uit dit rekest blijkt dat haar leden in verband met de bijna wekelijks voorkomende grote ongelukken met autobussen de voorkeur gaven aan de heel wat veiliger tram. Twee jaar later ging de bus naar Stavenisse door zijn remmen en reed achteruit van de steile



Anna Jacobapolder circa 1910. Links is de wissel te zien van de los- en laadplaats tevens verlading bij het station Gehucht aan de Noordweg. Het doodlopende spoor dat naast de weg ligt, is in verband met de tracéverbetering in 1925 naar achteren gelegd. Sinds 1957 staat hier Ons Dorpshuis. Het kunstwerk staat op de plaats waar op de prentbriefkaart de rails ligt.



De onderste foto is waarschijnlijk rond 1950 genomen. De verschillen zijn behoorlijk groot zoals te zien is. Op deze foto is de tramrails verlegd naar het zuidwesten. . Let op het weeghuisje, waar de bieten en andere vrachten werden gewogen. Links de werkplaats van fietsenmaker Johannes Quist, de opa van ondergetekende. (foto beschikbaar gesteld door fam. Ten Hove)

veerstoept in de ijskoude Eendracht (29 december 1925). Dit ongeval kostte aan zeven mensen het leven.

De oorlogsjaren 1940 - 1945

Na de inval van de Duitsers in Nederland op 10 mei 1940 bleef de tram in Zeeland gewoon rijden. Ook toen het Nederlandse

leger op 14 mei, met uitzondering van de stelling Zeeland, capituleerde. De strijd die in Zeeland werd voortgezet duurde slechts kort. Toen de Duitse voorhoede op 15 mei de Zeeuwse grens bereikte, is de tramdienst gestaakt. De volgende dag bereikten de Duitse troepen Anna Jacobapolder en op 17 mei gaf ook de stelling

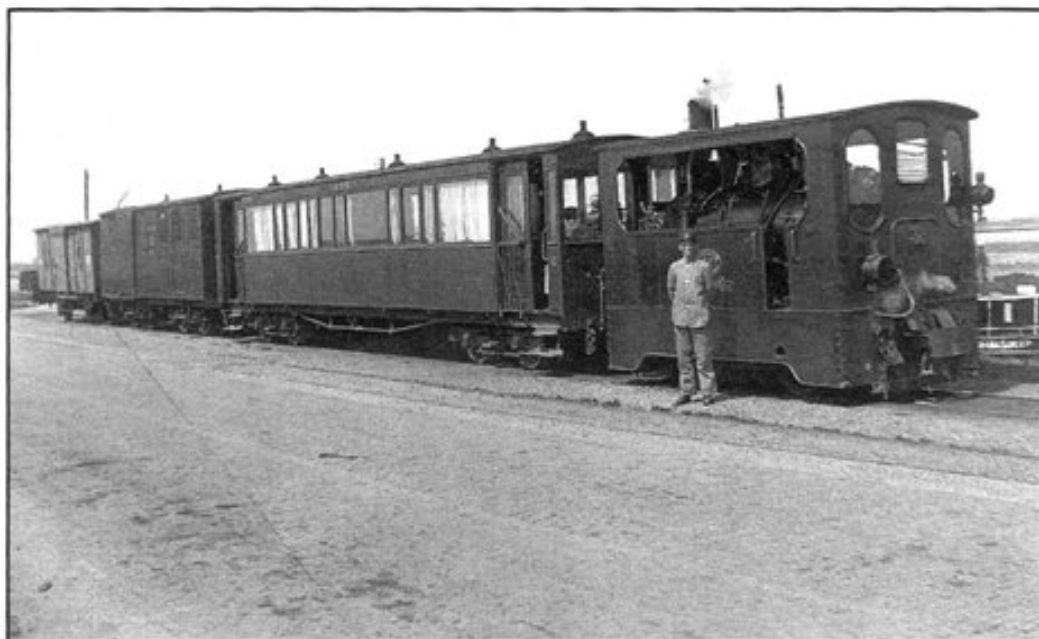
Zeeland zich over. De dag daarna werd de dienstregeling weer hervat.

Voor de stoomtram brak er toen een goede tijd aan. Door het wegvallen van de concurrentie - door schaarste aan benzine en olie werd het autoverkeer steeds beperkter - waren de opbrengsten groter dan zij ooit waren geweest. Wel werd de uitoefening van het bedrijf nogal eens gestoord en ondervond de R.T.M. ook de invloed van de door de overheid en bezetters genomen maatregelen. In de laatste oorlogsjaren namen de bezetters ook voor de Zeeuwse lijn van de RTM ingrijpende maatregelen. In verband met de aanleg van een tweede verdedigingslinie achter de kustverdediging zijn de dienstwoningen van de RTM (12 stuks) bij de tramweghaven Zijpe (aan de Bruse kant) afgebroken. Aan de overzijde werd begin 1943 bijna de hele buurtschap de Sluis met enkele boerderijen aan de Langeweg, alsmede het station gesloopt. Bij de tramweghaven zijn toen bunkers gebouwd, mijnenvelden gelegd en een tankgracht gegraven. Ook de remise bij de tramweghaven heeft de oorlog niet overleefd. Deze werd op 20 november 1944 verwoest.

In 1943 werd het reizen en het transport van goederen steeds gevaarlijker. Zo werd dat jaar de R.T.M. -boot tussen Numansdorp en Zijpe enige malen beschoten waarbij ook doden vielen onder bemanning en passagiers. Ook schijnt een tram bij de tramweghaven Anna Jacobapolder uit de lucht te zijn beschoten waarbij de Maasnymf, de boot die de Zijpe verving, werd beschadigd. De geallieerden moeten het belang van de tramweghavens hebben onderschat, want de luchtaanvallen daarop waren niet frequent en hevig. Wel werd de tramweghaven Zijpe begin 1944 door Britse jagers beschoten. Dit zal geen opwekkende gedachte zijn geweest voor de duizenden bewoners die kort daarna Schouwen-Duiveland via deze haven moesten verlaten. De enorme verkeersstroom, die in februari op gang kwam, ontworptte het openbaar vervoer totaal. Ook de tram, die in die weken voor het laatst reed, kon het passagiersaanbod niet aan. Van Sint Philipsland moesten de bewoners van de Anna Jacobapolder evacueren. In verband met de inundatie van Schouwen-Duiveland en Sint Philipsland werd op 11

maart 1944 zowel het vervoer van personen als het goederenvervoer per tram gestaakt. Op last van de bezetters is hierna de rails opgebroken en weggevoerd.

Op Sint-Philipsland bleef de inundatie beperkt tot de Anna Jacobapolder en Willempolder. Omstreeks maart werd water ingelaten tot een hoogte waarbij juist de Rijksweg naar het veer droog bleef. De landerijen kwamen dras te staan. Enkele maanden later werd ook in de Oudepolder van Sint Philipsland water ingelaten, maar met de bevrijding in zicht kwamen alleen de sloten vol te staan. Het dorp Sint Philipsland zelf was tegen overstroming beveiligd door een dijkje.



De stoomtram naar Steenberg in 1940. Voorop locomotief nummer 32 op de pier van de veerhaven - met daarvoor conducteur Jan Bossers - een personenrijtuig met 1^e en 2^e klas, een postbagagewagen en gesloten goederenwagen. Foto J. Voerman

Op 4 november 1944 trokken pantserwagens van het Canadese Lake Superieur Regiment en het British Colombia Regiment over de deels vernielde Slaakdam Sint Philipsland binnen. Direct werd met het aflaten van water begonnen. De suikerbieten, die door de gevechten waren blijven liggen en niet meer met de tram konden worden vervoerd, zijn na de bevrijding met vrachtwagens van de Geallieerden afgevoerd.

Na de bevrijding werd vanaf meerdere locaties op Sint Philipsland, namelijk vanaf de Rijksweg in de Henriëttepolder en in de Oudepolder door tankgeschut gevraagd op Goeree-Overflakkee vanaf een weiland bij de boerderij Hollands Hoeve en vanaf de Noorddijk. Te Anna Jacobapolder vuurden ze vanaf de Zuidweg en vanaf de Noordweg op Bruinisse en Goeree-Overflakkee. Het geschut, het waren meestal tanks, verplaatsten zich na het afvuren van hun granaten al snel naar een afgelegen locatie die ruim uit de buurt waar geschoten werd lag. Er werd namelijk terug gevraagd naar de plaatsen waar het geschut te Sint Philipsland had gestaan.

Zo werd er in februari 1945 geschoten vanaf Battenoord bij Nieuwe Tonge naar Sint Philipsland. De granaten vielen toen op een circa 100 meter brede strook vanaf de Henriëttehoeve tot de haven,

ook buitendijks op het schor en de slikken, die langs het begin van de Een-dracht lagen. De watertoren, waar het toen vrijwel zeker om te doen was “werd op een haar na gemist” Wel sloegen de granaten vlak bij dit doel in op de Rijksweg. Wonderlijk genoeg werden de watertoren en het stationsgebouw met haar bewoners gespaard. Op het havenplateau werd toen wel Cent Faasse geraakt door een scherp van een granaat. Terwijl hij van zijn schip “De Emanuël” even op de wal keek werd hij getroffen. Zijn zoon Johannes, die met een zoon van schipper Bram Vermeij naast het Wachtje stond liep blijvend letsel aan zijn arm op. Vader Cent Faasse is aan de gevolgen van dit treffen overleden.

In de woonwijk net aan de andere zijde van de dijk, viel een granaat in de Julianastraat dicht bij de voordeur van aannemer C.A. Capelle. Op de Oostdijk vloog van dit projectiel een scherp dwars door het dak over de zolder waar de bewoners op bed lagen. Hier liep het in de buurt het wonderwel af met materiële lichte schade.

Bij een ander treffen kreeg de grote landbouwschuur van Hollands Hoeve een voltreffer in het dak boven een van de dorsvloeren. Aan de andere zijde van de dijk, enige honderden meters verder werd de personeelswoning van de boer-

derij Vredenburg van C.A. Stols door een granaat in het dak getroffen. Het gezin van Adriaan Quaak zat gelukkig al in een schuilplaats op de hofstede. Zo was het ook met de familie Rijnberg, die de personeelswoning van Hollands Hoeve bewoonden. Zijn waren eveneens al op de vlucht geslagen naar een stroklamp op het tramwissel aan de Groeneweg waarin bij voormaats al een provisorische schuilkelder gemaakt. Ook hier bleef het gezin – ouders en vier kinderen – gespaard. Niemand raakte gewond. Sint Philipsland, dat nog tot 5 mei 1945 aan de frontlinie lag, lag nog maanden onder Duits vuur en werd bedreigd door de V-1 's die dagelijks het luchtruim – en niet minder de omgeving onveilig maakten.

Brandstof

In die dagen zijn ook de bielsen vanaf de boerderij Broedershof in de gehele Oude – en Henriëttepolder uitgegraven. De rails werd er met allerlei gereedschappen hardhandig afgedraaid en geschroefd. De bielsen werden geroofd. Telefoon en telegraafpalen en de gecreëerde heiningpalen, die met draad de trambaan beveiligden langs de rails werden weggehaald. De gezinnen werkten in teamverband met het slopen en vervoeren van het brandhout. Iedereen zat zonder brandstof, diefstal was opeens geen diefstal meer. Toen de bielsen en palen

op waren pakten de bewoners de telefoonpalen vanaf de Oostdijk tot de Westdijk bij 's Lands Kot aan. De koperdraad werd er afgeknipt en achter gelaten. Daarna waren de zogenaamde Rommelasperges aan de beurt. De Oudepolder stond kriskras vol met deze lange palen om het landen van vliegtuigen te voorkomen. Bomen werden er voor geroid.

De bielen in de Anna Jacobapolder konden in verband met de inundatie niet bereiken. Daar zijn wel de telefoonpalen langs de lijn in fornuizen en kachels verdwenen. Tijdens een patrouille in januari 1945 constateerde een wachtmeester van de Rijkspolitie dat achter het Gehucht aan de Noordweg palen langs de lijn boven de grond waren afgezaagd. Bij nader onderzoek trof hij stukken paal aan in een schuurtje dat door de Binnenlandse Strijdkrachten werd gebruikt. De militairen gebruikten de palen als kachelhout in hun keukens, waar voor 70 man gekookt moest worden. De commandant zei over het afzagen van de palen tegen de wachtmeester: "Zijn deze palen op, dan laat ik weer andere halen en dit zal waarschijnlijk heden namiddag weer zijn, want dan moet ik er minstens twee hebben. En zijn deze palen op en we hebben nog geen andere brandstof, dan laat ik zo nodig een openbaar gebouw slopen, als er maar hout aan zit".

In de Polder zijn verder de verhalen bekend over het weghalen van briketten en kolen die bij de brikettenloods naast de woning van Breas lagen opgeslagen. Men gooide er soms emmers vloeibare kalk over om te kunnen zien waar ze gestolen werden. Het gebeurde echt door mensen van wie men het niet zou denken. Het viel nog niet zo mee om met een overjas – als je die had – in de huiskamer te zitten als de zware briketten in de buurt lagen opgestapeld. Gingen de ouders er niet om, dan deden de jongeren het wel. Het viel zowel voor de eerlijke en oneerlijke mensen niet mee om in de koude te zitten.

Even een verhaaltje tussendoor van Jan Kempeneers uit eigen ervaring. Mijn vader was met Cent Quist, van de fietssenmaker in de dreef van Broedershof bezig een stuk tramrails uit te kleden.

Mijn vader had een grote kruiwagen bij zich. Ik mijn kleine. Ik kon twee bielsen vervoeren, Cent veel meer. Ze werden op de Punthoeve in het varkenshok e.d. gestopt. Opeens kwam er een auto door de dreef. Als ik moet schatten waren daar toch wel zo'n dertig man bezig. De boer stapte uit. Sloeg zijn blik op hetgeen gebeurde..... Ja manne mot tat nou zo, mot nou alles naar de d.....r? Da kan toch nie é.

De boer die samen met Piet de Ruijter en enkele ambtenaren Schot en Bossers op last van de bezetters de secretarie nog bemanden kon dat niet verwerken. Hoe hij verbinding had gemaakt met de politie op het dorp in mij niet duidelijk, maar velen moesten hun stooksel inleveren. Maar niet iedereen liep in de val. Zij die de kneepjes van het vak door hadden kozen voor een van de sluipwegen. De dreef van Adriaan van Dijke (Bouwlust) was bij de Luijsterkreek nog niet onderbroken. Zij misliepen – al was het dwars door het land met hun biels(en) de valstrik. Gestookt werd er!!

De tram na de oorlog

De RTM, die in 1942 surseance van betaling had gekregen, becijferde de totale materiële oorlogsschade voor haar bedrijf op 2 ½ miljoen gulden en 1 miljoen voor gedurende de oorlogsjaren verplicht geleverde onbetaalde diensten. Hervatting van de dienst was na de bevrijding van Nederland in mei 1945 niet onmiddellijk mogelijk door vernielingen en inundaties.

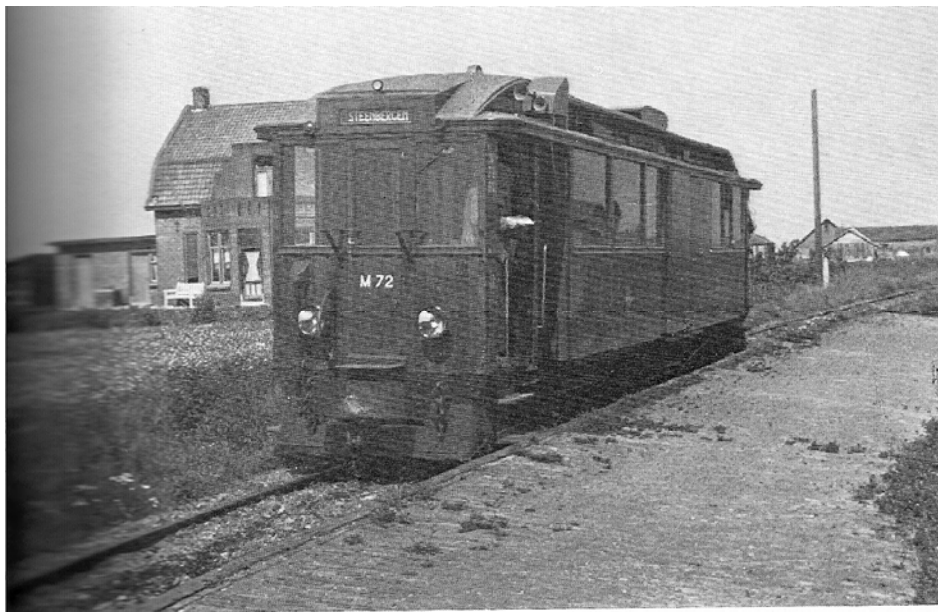
Van de vloot konden nog slechts enkele schepen varen. Wanneer de schade hersteld was, moest hervatting van de dienst soms worden uitgesteld omdat de benodigde briketten en steenkool ontbraken. Het duurde tot het voorjaar van 1946 eer het net van de RTM weer ongeveer op de oude voet in bedrijf was, echter niet op de lijn Steenbergen - Anna Jacobapolder. Na langdurige onderhandelingen kreeg de RTM eerst op 17 augustus 1946 toestemming van de minister van Verkeer de lijn te herleggen. Van de 20,7 km lange lijn was ruim 10 km opgebroken. De hiervoor benodigde dwarsliggers - 12.000 stuks - en rails werden aangekocht van de Maas Buurtspoorweg te Gennep. Van 22 oktober 1946 af kon de lijn weer worden gebruikt voor bie-

tenvervoer. Het vervoer van personen kwam later op gang.

Even tussendoor door Jan: We woonden sinds februari 1940 op de Punthoeve (die naam heeft Willem Wagemaker verzonden). We raakten daar midden in het oorlogsgebeuren. Parachutisten sprongen op het tramwissel uit een aangeschoten Engels vliegtuig tussen de geiten en de kippen. We stonden voor het raam toen een Engelse parachutist zijn parachute afdeed. Zodra hij dat had gedaan liet de geit aan de lijn hem naderde hem liefkozen. Een kleine groep Duitse militairen, die op Sint Philipsland waren gelegerd in de Schoolstraat namen hem gevangen. Een parachutist werd gemist. Hij wist na wat omzwervingen op La Soitude onder te duiken. Vader raakte in moeilijkheden omdat deze werd gemist. Met Gerard van Nieuwenhuijzen werd hij met de pistool op hun borst ondervraagd. Op de Punthoeve werd huiszoeking gedaan.

Op een andere keer kwam moeder (Jane Ligtendag) met haar houten wandelwagentje, een fabricaat van Piet Filius, met daarin mijn broer Rinus, die in 1941 was geboren wandelende vanaf het dorp. Een Armeense soldaat, die aan de zijde van de Duitse toepen diende, keek mijn moeder aan en nam het wagentje huilend uit haar handen over. Het was op het punt waar de Luijster onderdoor de betonweg stroomde. Toen ze bij de Punthoeve aankwamen begreep hij dat moeder daar moest zijn. Huilend gaf hij Rinus aan moeder over. Moeder begreep dat hij vader was van eenzelfde kindje. Moeder kreeg Rinus terug en keek hem na, terwijl hij zijn fiets aan de Luijster ophaalde.

De Eendrachtbode van 6 december 1946 meldde dat de RTM rond Kerstdag weer personen zou gaan vervoeren van Steenbergen naar het veer aan het Zijpe. "Veel mensen zullen dan weer gebruik maken van deze makkelijke reisgelegenheid" aldus het krantenverslag. Waarschijnlijk heeft de tram maar kort gereden, want ook in 1947 werd bericht, dat de dienst zou worden hervat en wel ongeveer half mei. De dienst is hierna opnieuw gestaakt, waarna de tram van 9 augustus af ook op deze lijn weer regelmatig reed.



Dieseltram M72 voor station Anna Jacobapolder.

Locomotieven en motorwagens.

Zoals Hans Vaders al eerder in zijn bijdrage vermeldde, werd de dienst in de beginjaren gereden met kleine door Hohenzollem A.G. in Düsseldorf gebouwde stoomlocomotieven met één aangedreven as die de RTM in 1890 van de IJssel Stoomtram had overgenomen. De trekkracht van de 9,5 ton wegende machines was niet groot doch voldoende voor inzet op de minder belangrijke lijnen. Bij de RTM hadden deze locomotieven de nummers 10 en 11. Ze werden in 1930 buiten gebruik gesteld.

Ook de 5 locomotieven, die de machinefabriek Backer en Rueb in 1900 met subsidie van de provincie Zeeland bouwde, zullen op de lijn zijn ingezet. Deze machines kregen de nummers 18 - 22. Ze zijn tussen 1947 en 1954 buiten gebruik gesteld. Tijdens en na de oorlog reden op de lijn Anna Jacobapolder - Steenberg en de stoomlocomotieven nummer 32 en 38. Beide locomotieven zijn in 1906 door Werkspoor in Utrecht gebouwd naar een door de Firma Backer en Rueb in Breda ontwikkelde machine. Daar de kosten van diesel tractie ongeveer 1/3 tot 1/4 van die van stoomtractie bedroegen, is de RTM na de oorlog overgegaan tot aanschaf van motorwagens en motorrijtuigen met dieselmotoren. Evenals voor de uitbreiding van haar rijtuigenpark is hiervoor gebruik gemaakt van de gelegenheid trammateriaal van andere maatschappijen over te nemen.

Zo zijn in 1946 onder meer motorwagens overgenomen van de Maas Buurtspoorweg (MBS) te Gennep, waarvan de lijn Nijmegen - Venlo - Beringen in 1944 grotendeels was verwoest. Van deze motorwagens heeft de M 65 op de lijn Steenberg en - Anna Jacobapolder gereden. Deze oorspronkelijk vierassige postbagagewagens, gebouwd in 1916, waren door de MES in 1933 omgebouwd tot motorwagen. De toen aangebrachte dieselmotor leverde stroom aan twee elektromotoren, die in de draaistellen waren ondergebracht. In de houderig uitzijnde motorwagens konden bagage, fietsen en goederen worden vervoerd met een maximum snelheid van 60 km per uur. In de aangekoppelde personenwagen werden de passagiers vervoerd.

De M72 was een van de motorrijtuigen, die de RTM in 1948 heeft aankocht van de Zeeuwsch Vlaamsche Tramweg-Maatschappij (ZVTM). Deze was in 1936, met dezelfde installatie als bij de MBS, ontstaan door verbouwing van een personenrijtuig met bagageruimte. Na de ombouw in 1936 bleef er een éénklassige passagiers ruimte over met 16 zitplaatsen en bagageruimte. Dit motorrijtuig werd door de RTM aangepast. Het kreeg onder meer een zogenaamde richtingfilm aan de voorzijde, waarop de bestemming kon worden aangegeven. Erg betrouwbaar waren de motortrams niet. Regelmatig moesten stoomlocomotieven hun taak overnemen. Voor het goederenvervoer op de lijn werd in 1951

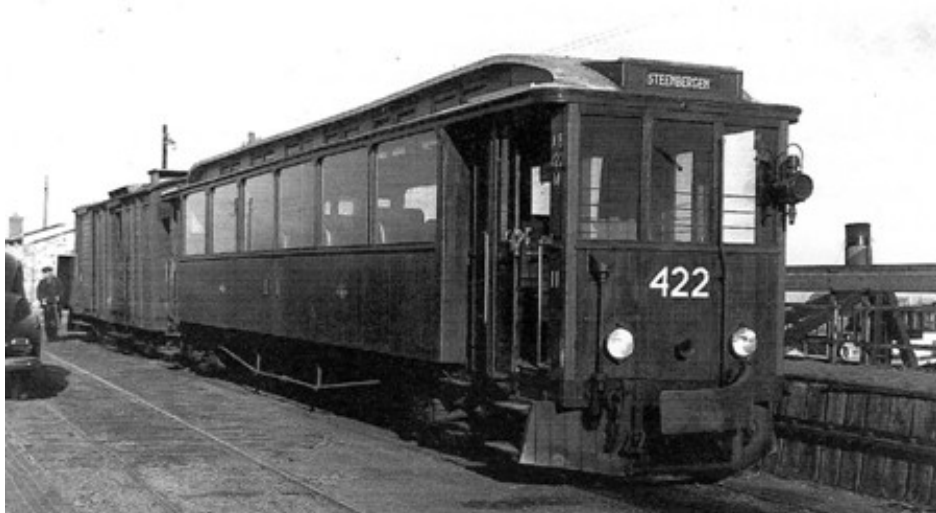
nog de 2-assige in Delft bij Spoorijzer gebouwde locomotief Steenberg en in dienst gesteld. Deze was uitgerust met een dieselmotor. Van 1957 af heeft deze locomotief in Zijpe nog wagens met kolen gerangeerd tussen het kolenpark en de aanlegplaats van de stoomponten. Toen de RTM eind 1972 de laatste stoomboot uit de vaart nam, is deze diesellocomotief overgebracht naar de stichting RTM in Hellevootsluis, die tegenwoordig in Ouddorp bij de Brouwersdam een 5 km lange tramlijn exploiteert.

Unieke herinneringen

De Sint Philipslanders gebruikten de tram onder meer voor het bezoek van zieken in het ziekenhuis te Steenberg en. De bezoeken waren afgestemd op de dienstregeling van de RTM. Ook de patiënten, die voor een blindedarm- of breukoperatie moesten worden opgenomen, gingen daar met de tram heen en keerden er na hun ontslag uit het ziekenhuis mee terug. Men stapte ook op de tram om te gaan winkelen in Steenberg en in Zierikzee.

Omdat de tram via Nieuw- Vossemeer naar Steenberg en reed kon men ook makkelijk via het veer over de Eendracht in Oud-Vossemeer komen. Op zondag gingen inwoners van de Polder, vooral vrouwen, met de tram naar Sint-Philipsland om daar naar de kerk te gaan. De RTM wijzigde zelfs ten gerieve van de kerkgangers in de Anna Jacobapolder in 1937 de loop van de avondtram.

In de oorlog gingen arbeiders van Sint-Philipsland met de tram naar hun werk op het vliegveld Haamstede. 's Ochtends en 's avonds waren zij dan twee uren onderweg. Arbeiders uit Bergen op Zoom werden echter met de bus naar het veer gebracht. Tijdens de oorlog reisden ook veel Duitse militairen met de tram naar en van Schouwen. Toen het Duitse leger in december 1943 de openbare lagere school in Anna Jacobapolder opnieuw vorderde, werd het onderwijs voortgezet in de lagere school te Sint Philipsland. De 21 leerlingen, die de school toen nog telde, kregen een weekkaart voor de tram. Dit duurde tot de evacuatie in februari, na het vertrek van het hoofd van de school naar Nieuwerkerk, werd de eenmansschool in maart 1946 opgeheven.



De tram bestaande uit motorwagen M-65, een in 1933 postbagagewagen uit 1916 met het rijtuig AB-422 met daarin een stuurstand richting Anna Jacobapolder veerhaven. Zichtbaar is Steenberg. Linksachter op de foto is het noodwachthuisje te zien. De foto is genomen op de zuidpier van de tramhaven. Rechts op de foto is de oprijbrug te zien om op de pont te rijden of lopen. Foto oktober 1947, J. Voerman.

Voor na de oorlog gebruikten scholieren de tram om voortgezet onderwijs te volgen in Steenberg en Zierikzee. 's Morgens en 's middags sprak men wel van de Schooltram. De overzettijden van de pont waren goed afgestemd op de aankomst en vertrektijden aan beide zijden van het Zijpe. Het wachten op de pont kwam alleen voor bij stormweer. Om het wachten te veraangename is na de oorlog een vervangend noodlokaal gebouwd. Later werd er een veel groter lichtmetalen wachtgebouw geplaatst. Het was een wachtlokaal waar men bij slecht weer als de pont vertraging had kon schuilen. In hoofdzaak hebben hier de dijkwerkers uit West-Brabant en Sint Philipsland gebruik van gemaakt, die in grote aantallen werden vervoerd met autobussen om de dijken en wegen kwamen herstellen, die op 1 februari 1953 waren verwoest. Er was koffie en soep en meer andere versnaperingen te koop.

Wim ten Hove weet zich te herinneren dat de familie Verbrugge tijdelijk de uitbater was van het wachtlokaal. Zij waren afkomstig uit Breskens en zijn hier later weer naar teruggegaan. Volgens Wim hadden zij een dochter Lenie, die later getrouwd is met zeeman Gerard Aarnoudse uit Anna Jacobapolder. De tram vervoerde ook forenzen van Sint Philipsland naar Zierikzee en Burgh Haamstede. Een maandkaart Sint-Philipsland Zierikzee kostte in de jaren 1948 – 1950 ruim fl. 14,-. Arbeiders, die van 1950 - 1953

voor de Heidemaatschappij in de Vier Bannepolder werkten, gingen met de tram naar Nieuwerkerk. Op zaterdag werkte men tot 12:30 uur. Pas halverwege de middag was men dan thuis. "Als men van de tram gebruik maakte, moest men veel geduld hebben".

Vroeger hadden veel mensen een geit. Kunstmatige inseminatie was toen nog niet mogelijk. Voor de paarden ging de hengstenboer langs de hofsteden. Voor koeien was het aangewezen adres H. van Iwaarden op de Reephoeve, die een mannelijke koe met stamboekpapieren had. Maar vooral in de tweede Wereldoorlog waren er veel geitenhouders op Sint Philipsland. Een mannelijk exemplaar verspreidde een ondraaglijke stank, zodat die in een buurt niet gehouden kon worden. Daarom was

Krijntje Neele in Anna Jacobapolder het aangewezen adres om de geitenkudde te vermeerderen. Hij woonde op een klein boerderijtje ten noorden van de Lange weg. De klanten gingen lopend, maar had je daarvoor te weinig geduld, dan nam men een retourtje met de tram naar De Polder.

Ontsporing van de tram kwam veel voor in bochten en wanneer er veel sneeuw was gevallen. In de dertiger jaren hebben steuntrekkers sneeuw moeten ruimen op de trambaan. De Fliplandse werkelozen

deden dat in de Oude Polder en op de Slaakdam en de bewoners van de Polder in de Anna Jacobapolder. De tram reed kort voor de huizen langs. Volgens Jan Bierings kon je ook bij de halte in Notendaal de huizen met je hand aanraken als de tram gestopt was om passagiers te laten in- of uitstappen. Erg gevaarlijk voor de kinderen. Ook in Anna Jacobapolder reed de tram kort langs de achtertuin van de buurtbewoners. Een inwoner vertelt: "Onze kinderen groeiden daar op en de tram was voor ons een grote zorg. De oudste had de gewoonte om, als hij de tram bij Vogelaar hoorde blazen, zich bij of op de rails te begeven zodat de tram er soms voor moest stoppen. Wij hebben toen de conducteur wel eens verzocht hem een keer flink op zijn broek te geven".

Wanneer men te voet en later met de fiets van Anna Jacobapolder naar het dorp Sint-Philipsland ging, maakte men graag gebruik van het "trambruggetje". Het al eerder genoemde Kerkepad. Dit was veel korter dan via de weg (voor de aanleg van de Rijksweg in 1937 en 1938). Voor het lopen langs de lijn had men vergunning nodig van de RTM; deze kostte een gulden per jaar. In verband met het gevaar voor een tegemoetkomende tram - het pad lag dicht bij de rails - werd het fietsen over het bruggetje verboden. De politie postte nogal eens achter het tramhokje aan de Noorddijk. Wanneer je er over kwam zonder vergunning, ging je onherroepelijk op de bon. Of men het opheffen van de tram als een gemis voelde? "Niet wat het vervoer betrof, maar als je bij een boer werkte was er één met een horloge, dat was de voorman. De rest wist aan het passeren en de signalen van de tram hoe laat het was".

Bij het passeren van wegovergangen en coupures in dijken werd er altijd aan de stoomfluit getrokken, op de koperen hoorn geblazen en later met de motorwagen geclaxonneerd. Ook bij het vertrek van de haltes blies de conducteur op de koperen hoorn die hij op zijn borst had hangen. Vooral de "peetram" met zijn lange sliert wagens liet regelmatig horen dat hij onderweg was. Anderen herinneren zich deze tram, wanneer hij 's morgens om vier uur luid blazend de huizen in Anna Jacobapolder passeerde en iedereen wakker gilde met de hoge fluittoon.



Ook is het voorgevallen, dat Kaatje van der Welle stond te babbelen met de plaatselijke fietsenmaker Johannes Quist, maar vergeten was dat de zinken wasketel met gewassen goed bij de droogdraad op de rails stond. Toen de tram erover heen reed, alles in flarden en stukken ijzer achterlatend, zij er jammerend en schellend naar toe liep. Natuurlijk tevergeefs.

Het einde van het tramtijdperk op Sint Philipsland.

Op dinsdag 4 juli 1952 werden de bewoners van Sint Philipsland opgeschrikt door het loeien van de sirene. Het bleek dat de motorwagen van de tram bij de Groeneweg in brand stond. De brandweer was spoedig ter plaatse om erger te voorkomen. Met slangen, die op de waterleiding werden aangesloten, was de brand snel geblust. De aangekoppelde wagens konden worden behouden. De passagiers zijn hierna met particuliere auto's naar het Zijpe gebracht. Hoewel er alleen wat materiële schade was, betekende deze brand toch het einde van het vervoer van passagiers op deze lijn. Het transport van goederen ging echter door tot enige maanden later de Watersnoodramp ook het R.T.M.-bedrijf volledig ontredde. Alleen de schepen konden (onschatbare) diensten bewijzen.

Doordat de grote dijkdoorbraken 's nachts plaatsvonden, zijn geen trams onderweg overvallen door het water, maar een groot deel van het materiaal liep ernstige schade op en op verschillende plaatsen werden de tramwegen vernield. Zodra de trambanen weer bereikbaar waren, werden ze hersteld. De dienst werd soms al hervat, terwijl het land ernaast nog blank

stond. Eind juli 1953 reed men weer op de Zuid-Hollandse lijnen. In Zeeland was men nog niet zover. Op Sint Philipsland, dat geheel door het zoute water werd overstroomd, konden de dijken snel worden hersteld; het duurde echter tot 6 november 1953 eer het laatste gat bij Ouwkerk werd gesloten en Schouwen-Duiveland kon worden drooggemalen. De lijn Burgh - Brouwershaven werd begin 1954 weer in orde gebracht. Het herstel werd echter eind april op verzoek van de regering afgebroken. De beslissing werd gemotiveerd door de belangen van de landbouw, die om herverkaveling van de grond vroeg.

Voor de uitvoering hiervan was het belangrijk dat zoveel mogelijk vaste elementen in het terrein werden uitgeschakeld. De RTM-lijn was zo'n vast element. Door het opheffen van de lijn op Schouwen-Duiveland verviel ook de bestaansgrond (de doorvoer van suikerbieten naar Steenbergen) van de tramlijn Anna Jacobapolder - Steenbergen. Op dit traject reed al een BBA-bus. Hoewel de RTM ook bussen exploiteerde, heeft de maatschappij zich toen teruggetrokken. Het schiereiland Sint Philipsland was bij bijna alle zaken aangewezen op Noord-Brabant, zodat het logisch was dat de BBA hiervoor in aanmerking kwam. Ook door de opkomst van zwaar vrachtautovoer kon het bietenvervoer over de pont goedkoper en slimmer aangepakt worden. Het veer Zijpe - Anna Jacobapolder bleef in de vaart. Erg rouwig is men over het opheffen van de tram niet geweest. Al voor de Eerste Wereldoorlog was er een bepaalde antipathie ontstaan ten opzichte van het tram vervoer op de

eilanden. Dit werd tijdens die oorlog versterkt door de moeilijke bedrijfsvoering als gevolg van het tekort aan kolen en ijzer en de arbeidsonrust na de oorlog. Wel is in de twintiger jaren een deel van de klachten weggenomen, onder meer door aandacht te besteden aan baanverbetering, waardoor de rijsnelheid verhoogd kon worden tot 45 km per uur. In latere jaren reed de tram nog sneller. De antipathie bleef echter bestaan.

In de dertiger jaren ging men de tram zelfs zien als een ernstige hindernis voor het krijgen van een bevredigende vervoersvoorziening. Ook op Sint Philipsland heeft men de opheffing van de lijn niet als een gemis gevoeld. Er reed immers een bus! (Al sinds 1926). De lijn Anna Jacobapolder - Steenbergen is na de ramp nog in gebruik geweest voor het herstel van dijken bij Nieuw-Vossemeer. Het laatste transport op de lijn vond plaats toen de rails op lorries werd afgevoerd. Dit zou in 1955 hebben plaatsgevonden. De laatste grond, die de RTM op Sint Philipsland in eigendom had, is verkocht in (1957). Het enige dat nog rest is het vervallen spoorbruggetje over de Bruinjeskreek (zie de foto linksboven) en de keien van de los- en laadplaatsen (wissels) aan de Lageweg en bij Broedershof. Daarnaast herinnert de straatnaam Stationsstraat in Sint Philipsland nog aan het tramtijdperk.

Geraadpleegde bronnen en literatuur :

- Zijpe – Anna Jacobapolder 1900 – 1988 door W.J.J. Boot.
- Signaal '97 uitgegeven door de gemeente Tholen met de bijbehorende archieven van voormalig gemeentearchivaris van de gemeente Tholen, de heer J.P.B. Zuurdeeg.
- Literatuur van ir. Hans Vaders te Houten.
- Zeeuwse bibliotheek – Zeeuws documentatiecentrum- Jaarverslagen RTM 1897-1922.
- De Rotterdamsche Tramweg Maatschappij op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden door A. Dijkers.
- Digitale krantenbank Zeeland: De Middelburgsche Courant en Zierikzeesche Courant.



Tramlijn nabij Lombok. Let op weeghuisje op de achtergrond.



Tram op De Hoogte in Nieuw-Vossemeer.



*De lijnwerkers v.l.n.r. :
Jan Pieter Kaashoek, Matheus Kaashoek,
Johannes A. Vermeij en Dingeman Bakker*



*Suikerfabriek te Steenberg. Waar nu de
supermarkt van Albert Heijn gebouwd is.*



De weegbrug te Sint Philipsland

Vorig jaar heeft Jan Kempeneers in zijn voortreffelijk artikel over de Oostdijk uitvoerig aandacht besteed aan mijn vader. Ik wil daar nog een paar herinneringen aan toe voegen. De laatste tijd is er veel over de weegbrug te doen geweest. Voor mij is dat een belangrijk onderwerp, omdat ik met en in de weegbrug ben opgegroeid. Voor ik aan de weegbrug toekom moet ik eerst wat over mijn familie vertellen.

Door Jo Mol, Brunssum

Mijn overgrootvader Kees Mol was als rijke boerenzoon geboren, maar door niet zo verstandig gedrag van zijn vader was hij toen hij trouwde paardenknecht op Hollands Hoeve. Hij woonde op de Zandplaete. Daar stonden twee arbeidershuisjes tussen de Lageweg en de Noorddijk. In 1865 werd daar mijn opa Johannes Mol geboren. In 1866 stierf zijn moeder als gevolg van de laatste cholera epidemie in Nerderland. Bepaald geen gelukkige start. In 1898 trouwde hij met Pieterella Zoetje Verwijs. Zij gingen wonen in het eerste dijkhuisje, gerekend vanaf de haven, langs de Oostdijk. Dat was een huisje met aan de Oostdijk alleen een blinde muur van plm. een meter hoog. Alleen aan de achterkant dus ramen. Donker, in die tijd nog geen waterleiding of elektriciteit. In dat huisje werden eerst een zoon (de latere Kees Mol de groenteboer) en twee dochters geboren. En toen in 1895 weer een zoon, Willem. De medische verzor-

ging was in die tijd ook nog niet bijzonder, met als gevolg veel kindersterfte. Willem de eerste overleed in 1896. In 1900 werd de tweede Willem geboren. Het ventje stierf al na een maand. En toen als slot in 1903 de derde Willem, mijn vader. Ook hij was niet erg sterk. Op twaalfjarige leeftijd

moest hij op het land gaan werken. Dat ging niet zo goed. Hij was veel ziek. Op zijn zeventiende belandde hij op bed. Tuberculose. In die tijd een vrijwel ongeneeslijke ziekte. Drie jaar lag hij op bed. Op zijn twintigste werd hij genezen verklaard. Al snel realiseerde hij zich dat landarbeid lichamelijk niet meer mogelijk zou zijn. Hij ging dus studeren. Praktijk diploma boekhouden en Engelse en Nederlandse handelscorrespondentie.

Toen hij zijn bed kon verlaten was hij invalide, zijn aangetaste heup was totaal vergroeid en zijn ene been was zes centimeter korter dan het andere. Het aantal administratieve banen in St. Philipsland was ongeveer nihil. Het dorp en zijn ouderlijk huis verlaten was in die tijd voor hem ondenkbaar. Wat nu te doen? Net in die tijd kwam de functie van weger vrij. Hij solliciteerde en werd aangenomen. In 1923. Tot 1968 zou hij in functie blijven. Naast de weegbrug had mijn vader nog drie andere banen en een zevental bijbaantjes. Een ijverige en zeer stipte man die in al de administraties die hij voerde vrijwel nooit



fouten maakte. Hij werkte zes dagen per week en heeft nooit echt vakantie gehad. Toen hij in 1968 met pensioen ging heeft het bestuur van het Waterschap De Prins Hendrik Polder hem gevraagd of hij tot de opsplitsing van het Waterschap als ontvanger-griffier in dienst wilde blijven. Die splitsing heeft nog even op zich laten wachten, daardoor is mijn vader nog een hele poos na zijn vijfenzestigste actief gebleven.

Hij had dus veel banen maar dat van weger stond voorop. Hij was zijn hele leven "Wullem de weger".

Het beroep van weger leverde een enorme binding op. Behalve bij de graan- en de bietenoogst hoefde mijn vader niet constant op de weegbrug te zijn. In de tijd van de graanoogst ging het soms door van vier uur 's-morgens tot tien uur 's-avonds. Dat zou de ARBO wetgeving in deze tijd niet meer toestaan. De rest van het jaar was er echter altijd de verplichting om zes dagen per week beschikbaar te zijn. Op de meest ongeschikte tijden van de dag moest er gewogen worden. Dikwijls als mijn moeder net het eten had opgeschept of op het moment dat mijn vader al in zijn pyjama stond.

De weegbrug was voor mijn vader ook een uitzichtpunt. Via het kleine raampje aan de havenkant kon hij het komen en gaan van de schepen goed in de gaten houden. Dat was voor hem als havenmeester en als penningmeester van





Schuttevaer erg gemakkelijk. Ook kon hij mij een beetje in de gaten houden. Ik speelde graag dijkensbouwer, Vele tientallen malen heb ik, met afgaand water, het stroompje van de Slaakdam naar de haven afgedamd. Voor mijn moeder was dat erg griezelig. Ze had sinds het verdrinken van haar kleine broertje Cent een grote angst voor het water. Helaas heb ik door die angst nooit goed leren zwemmen. Ook speelde ik veel, samen met mijn vriendje

Rienus Filius, op de vuilnisbelt achter de kaajedam. Voor de jeugd van nu een ondenkbare activiteit. Tot grote ergernis van veel dorpsgenoten hebben we een aantal keren de vuilnisbelt in brand gestoken. Met alle rookontwikkeling die daar bij hoorde. Mijn vader haalde me dan onmiddellijk weg.

Voor mij als kind was de weegbrug mijn tweede thuis. Het was daar altijd een komen en gaan. In de eerste plaats de mensen van de coöperatie. De zaakvoerders, eerst Japje Quist later zijn broer Bas en vanaf 1953 Willem Beurkens, kwamen informeren hoeveel er die dag was binnengekomen. Van deze mannen heeft mijn vader veel vriendschap en

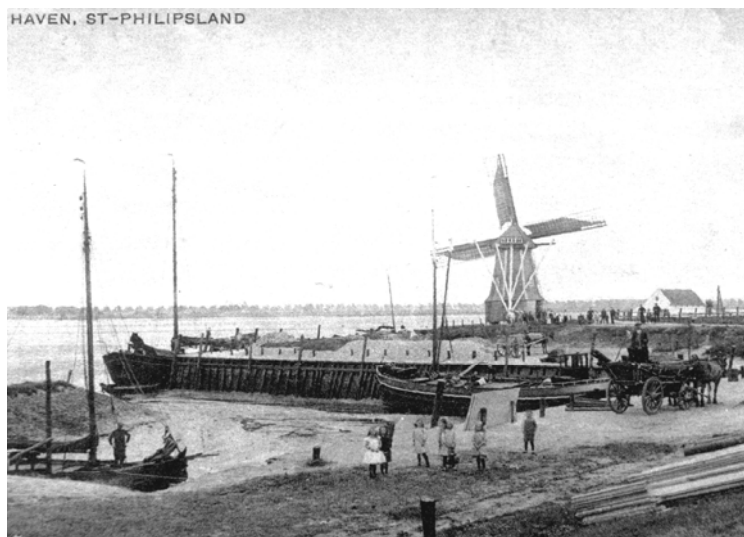
medewerking ontvangen. De voorman van het "pakuus" Johannes Kaashoek was iemand waarmee mijn vader het ook erg goed kon vinden. Een man met een groot hart, die ondanks alle tegenslagen in zijn leven altijd opgewekt bleef.

Maar naast de mensen die beroepshalve de weegbrug binnenkwamen waren er veel dorpsgenoten die zo maar eens binnen kwamen lopen voor een praatje. Maar

veel meer dan in de weegbrug was de bank aan de havenkant van de weegbrug de ontmoetingsplaats van het dorp. Voor de bouw van het praathuis bij de molen had de weegbrug die functie gedurende de gehele periode dat mijn vader weger was. Via het openstaande raampje heeft mijn vader veel discussies aangehoord. Twee gesprekken, van ver voor de oorlog, heb ik altijd onthouden. De ene ging over de ruzies binnen de elektriciteitsvereniging. Die vereniging zorgde vanaf 1923 voor de elektriciteit van het dorp. De spreker zei tegen een van de bestuursleden, dat er met al die ruzies in de vereniging veel zonde gedaan werd. Waarop het bestuurslid antwoordde: "Als ik niet meer zonde had dan van de vereniging kwam ik op een stoel boven in de hemel". Daar had de spreker geen antwoord op. Een andere opmerkelijke ging over de vraag of er mensen op de maan woonden. De meningen waren verdeeld. Tot één de opmerking maakte: "Er kunnen geen mensen op de maan leven, want waar moeten zij hun doden begraven"? Op deze diepzinnige vraag had niemand antwoord.

Maar meestal ging het over de gewone dingen van het leven; het weer, de stand van de gewassen, ziekte, de buurman enz. In de tijd van de oorlog en de ramp waren dat natuurlijk de gespreksonderwerpen. Kortom, vele tientallen jaren was de weegbrug de ontmoetingsplaats van het dorp.

Voor mij en veel oudere dorpsgenoten zou het zeer jammer zijn als dit sociale monumentje afgebroken wordt. Ik hoop dat de heemkundevereniging dat kan voorkomen.



In Memoriam

Ook deze keer zien wij ons genoodzaakt u het overlijden van een aantal van onze leden te melden.

Op 12 november 2011 bereikte ons toch voor velen wel onverwacht het bericht dat Margaretha Maria (Greta) Vermeij-Filius in het ziekenhuis te Bergen op Zoom was overleden. Ze was een vrouw die in allerlei dingen belangstelling had. Ze bracht vele bezoeken aan haar moeder in het ABG verpleeghuis te Bergen op Zoom, waar ze met genoegen aan terug dacht. Ze leefde mee – zij het op afstand – met de heemkundekring Greta is 77 jaar geworden. Ondanks haar eenzaamheid ontving ze veel bezoek van vriendinnen, die allerlei boodschapjes voor haar deden. Ze stelde het op prijs als je haar een bezoek bracht. Meestal hoefde je alleen maar te luisteren. Ze had een geheugen als een computer. Greta was sinds 9 mei 1993 weduwe van Dirk Vermeij. We wensen haar kinderen, kleinkinderen en de verdere familie veel sterkte toe.

Leendert Walpot, is op 11 maart 2012 in de leeftijd van 77 jaar na een geduldig gedragen ziekte in het Franciscus ziekenhuis in Roosendaal overleden. Zoals van de eerstgenoemde, als van Leen Walpot werd huis aan huis een rouwbericht bezorgd. Opgegroeid in een arbeidersgezin mocht de op een na jongste zoon in april 1947 naar de ambachtschool te Zierikzee om voor timmerman leren. Na een aantal jaren in de praktijk kwam hij op het kantoor bij aannemer Ligtendag, waar hij de hamer inruilde voor de typemachine. In 1970 stapte Walpot daarnaast in de plaatselijke politiek. Walpot kwam meteen op een verkiesbare plaats op de lijst van de S.G.P. in zijn woonplaats. Dat had tot gevolg dat hij na de verkiezingen meteen als 2^{de} wethouder in het Fliplandse college kwam. Heel dicht was hij betrokken bij het schrijven van een bezwaarschrift tegen de plannen voor een recreatiedorp en een jachthaven in Sint Philipsland. Hem werd sterk aangeraden het punt met betrekking tot de zondagsrust te laten vallen toen hij in Den Haag zijn betoog hield. Dat was juist het punt wat bij de eenvoudige dorpsbewoner het zwaarst woog. De plannen zijn mede dank zij Leen nooit van de grond gekomen. Vanaf 1 januari 1995 werden Tholen en Sint Philipsland samengevoegd tot een nieuwe gemeente. Na nog èèn raadsperiode nam hij daar in mei 1998 afscheid van de gemeentepolitiek. NRC-Handelsblad interviewde in 1998 bewoners hoe het Sint Philipsland verging na de herindeling. “Sint Philipsland is altijd een rustig dorp geweest en dat is het gebleven”, kon hij optekenen. Dat werd ook de kop van zijn verslag.

Na de rouwdienst op vrijdag 16 maart in de kerk van de oud gereformeerde gemeente te Sint Philipsland zette de stoet achter de rouwauto waarmee het lichaam van Leen naar zijn laatste rustplaats werd gebracht zich in beweging. Voor zijn woning stond de auto met zijn ontzielde lichaam enkele minuten stil, waarna hij door de Fliplandse straten door zijn familie, vrienden en verdere genodigden werd gevolgd en op de begraafplaats aan de Zijpestraat ter aarde werd besteld. Aan de groeve werd het woord gevoerd door kandidaat Bakker uit Urk. Zoon Jan Walpot sprak namens de familie een dankwoord uit aan het graf van vader. We wensen zijn vrouw Coba, de kinderen en de verdere familie veel sterkte toe.

Zowel aan Greta Filius als aan Leen Walpot houden we goede herinneringen over. Vanaf het begin waren ze lid van onze vereniging. Ik hoop dat u begrijpt dat ik aan Leen Walpot wat meer woorden heb gewijd dan ik gewend ben. Zowel de inwoners die hem aanhingen als die rust wilden steunden hem. Het waren niet allen SGP-ers die hem steunden. Veel inwoners kwamen voor de rust naar het Zeeuwse eiland.