

De Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg-Maatschappij Een historische terugblik op bijna 100 jaar regionaal openbaar vervoer (1889-1985)

door

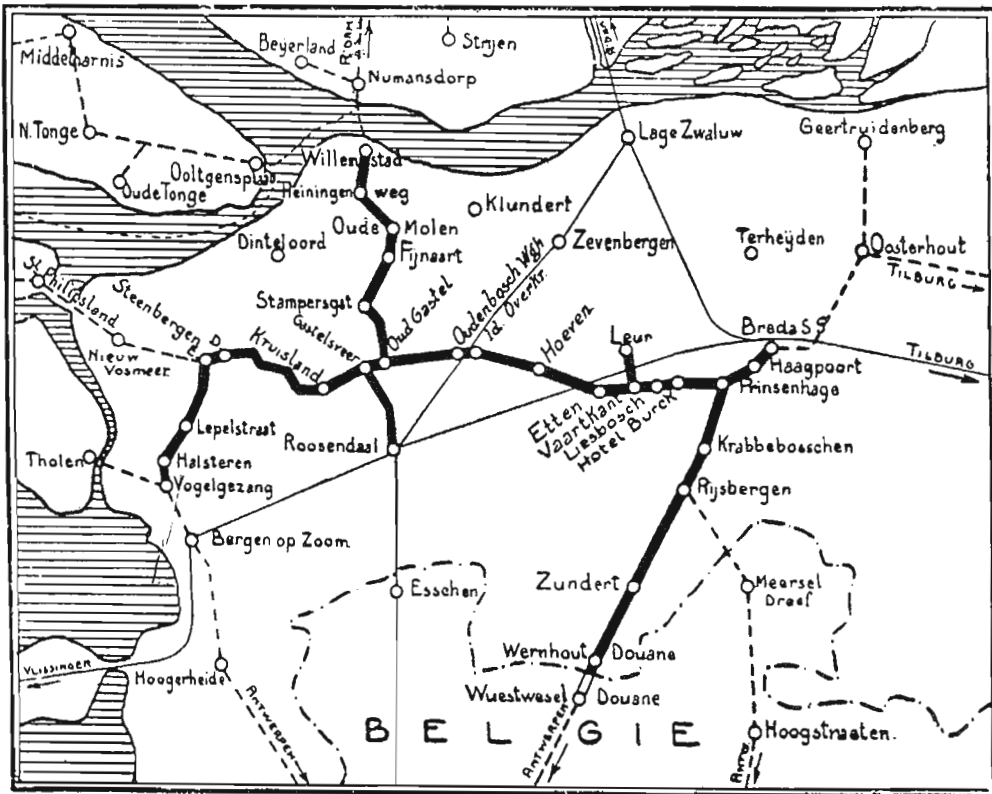
W.J.M. LEIDERITZ

Inleiding

Eeuwenlang is westelijk Noord-Brabant, het gebied tussen de van oorsprong middeleeuwse steden Breda en Bergen op Zoom, slechts doorgangsgebied geweest voor diligence en postkoets. Na de grote verving was nog nauwelijks van enige economische activiteit sprake. De landbouw kwijnde, er was weinig voorspoed en veel tegenslag. Daaraan vermocht de in de jaren 1826-1842 aangelegde straatweg van west naar oost nog weinig te veranderen. En zelfs de door onze nieuwe zuiderburen in 1854-1855 gebouwde zuid-noord spoorlijn, met een zijtak naar Breda had slechts de intentie de havensteden Antwerpen en Rotterdam te verbinden. Eerder, in 1846 was sprake dat West-Brabant doortocht zou verlenen aan een grote oost/west-spoorlijn die voor Vlissingen perspectieven voor een grote haven inhield. Naijver van Antwerpen, Rotterdam en zelfs Amsterdam deed het plan echter mislukken.

Ofschoon Nederland al in 1856 op vier plaatsen met het Europese spoorwegnet was verbonden, waren de nationale voorzieningen ronduit erbarmelijk. Grote delen van het land waren nog altijd van spoorwegen verstoken. Mede op aansporing van Middenbrabantse en Twentse industriëlen, welke van mening waren dat alleen de spoorwegen hun industrieën van een plaats op de wereldmarkt konden verzekeren bezweken in 1860 de volksvertegenwoordigers voor de ambitieuze plannen van de regering Van Hall, niet voor niets bekend onder de naam het 'Spoorweg-kabinet'. Zo kon dan eindelijk de aanleg van staatsspoorwegen met voortvarendheid ter hand worden genomen; men begon zelfs op acht plaatsen tegelijk! Van Hall's opvolger, Thorbecke was een fel tegenstander van staatsexploitatie en diende derhalve een wetsontwerp in waarbij de exploitatie van staatslijnen bij concessie aan private ondernemingen werd gegund. Toen dan ook op 5 oktober 1863 op feestelijke wijze de eerste van staatswege aangelegde spoorverbinding, het traject Breda-Tilburg in aanwezigheid van het voltallige kabinet werd geopend, was het de 'N.V. Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen' die de (feest)trein liet rijden.

De gevolgen van de staatsaanleg werden snel merkbaar. In de jaren 1860-1880 groeide het nationale spoorwegnet vele malen in omvang. Voldoende was dit echter niet; nog altijd waren er belangrijke plaatsen in de regio niet op het spoorwegnet aan-



11. Overzicht van stoomtramverbindingen in Westbrabant.

gesloten. West-Brabant was dan wel in de vier windrichtingen met spoorwegen ontsloten, de behoefte aan railvervoer was niet bevredigd. Diverse plannen voor vereenvoudigde doch relatief dure lokaalspoorwegen werden ontvouwd, maar deze kwamen wegens geldgebrek niet verder dan de tekentafel. Om deze negatieve ontwikkeling te keren verlichtte de wetgever in 1878 de vrij zware voorwaarden van de Spoorwegwet van 1875 en schiep daarmee een nieuwe loot aan de vervoerstam: de stoomtram. Maar ook met dit nieuwe goedkope vervoermiddel ging het doorgaans niet van een leien dakje. Voor het opzetten van een stoomtramverbinding was een concessie, een vergunning met voorwaarden van de overheid, nodig. Moeilijker was het evenwel het benodigde kapitaal bij elkaar te krijgen. Veelal waren de plannenmakers talrijker dan de Nederlandse geldschieters, wie dan ook zuinigheid werd verweten. De 'handel in tramwegen' leverde desalniettemin vele concessie-jagers geen windeieren op.

De stoomtram komt

Aan de ontstaansgeschiedenis van de Westbrabantse stoomtram gaat een periode vooraf van tien jaar. Niet minder dan elf particulieren hebben zich, ieder afzonderlijk, beijverd voor het aanleggen van tramwegen aldaar. Slechts de laatste is dat ook gelukt: Jonkheer D.J.A. van Lawick van Pabst van Nijeveld, destijds burgemeester van Arnhem. Ofschoon we de namen van zijn tien onfortuinlijke mededingers hier aan de vergetelheid prijsgeven, is het toch interessant te vermelden dat concessies werden gevraagd voor trajecten die nimmer zijn aangelegd, zoals het traject Breda-Terheijden-Zevenbergen-Klundert-Willemstad of delen daarvan en het traject Leur (Vaartkant)-Klundert-Willemstad. Maar de meeste belangstelling ging uit naar lijnen die sedert 1890 door de Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg-Maatschappij -verder afgekort als ZNSM- daadwerkelijk zijn aangelegd: Breda-Liesbosch-Etten-Hoeven-Oudenbosch-Oud Gastel-Kruisland-Roosendaal resp. Steenberg.

Eer het zover was, werd op 3 november 1889 ten overstaan van notaris A.J.A. Verschraage te Breda de ZNSM opgericht, grotendeels met Belgisch kapitaal. Het voor die tijd enorme aanlegkapitaal van f 1,3 miljoen aan aandelen en f 1,15 miljoen aan obligaties was geheel voltekend. De leiding van het bedrijf, dat weldra ruim 100 exploitatiekilometers zou omvatten, berustte bij een Raad van Directeuren, te weten mr. A.M. Sassen (voorzitter en afkomstig uit Breda), A. Dupont Rucloux (vice-voorzitter en afkomstig uit Luik), mr. L.P.H.M. Baron Michiels van Verduijnen ('s-Gravenhage), J. Carlier (Brussel), B. Ingen-Housz (Breda) en Ed. de Roy de Blicquy (Brussel). De dagelijkse leiding was in handen van een administrateur, tevens secretaris van het bestuur, de heer F.J.H. van Wessem¹. Een drietal commissarissen, waaronder voornoemde Jonkheer Van Nijeveld, hield toezicht.

Deze op Belgische leest geschoeide onderneming viel nog onder de wet van 23 april 1880 *betreffende de openbare middelen van vervoer met uitzondering van de spoorwegen*. Nog steeds misten de Nederlandse tramwegen een algemene wet en werden zij geheel beheerst door gemeentelijke en provinciale verordeningen. Aan die situatie maakte de wet van 9 juli 1900 een einde. Bij die wet werden regels gesteld ten aanzien van drie categorieën van secundaire spoorwegen:

1. lokaalspoorwegen met een maximum snelheid van 50 km/uur;
2. vereenvoudigde lokaalspoorwegen tot een maximum snelheid van 35 km/uur;
3. tramwegen met een maximum 'snelheid' van 20 km/uur.

Deze laatste categorie verdween echter weer bij wet van 15 december 1917, waarbij onder meer de snelheidslimieten werden opgetrokken tot 60 km/uur voor lokaalspoorwegen en 45 km/uur voor de tramwegen. Vooruitlopend kan worden opgemerkt dat op diezelfde datum nog een andere, voor de tramwegen belangrijke wet van kracht werd. Deze wet, handelende over aanleg en instandhouding maakte een einde aan de wantoestand dat eigenaars en beheerders van wegen de aanleg van intercommunale tramwegen konden weigeren door onredelijke voorwaarden te stellen, ook al was het algemeen belang van de aanleg door een rijksconcessie boven twijfel verheven.

De activiteiten van de nieuwe onderneming bleven voorshands bescheiden van aard, men begon met paardetractie. De mogelijkheid hiertoe was al geschapen door de directeur van de Ginnekenche Tramweg-Mij., de heer M.A. Kuytenbrouwer die het jaar daarvoor concessie had weten te krijgen voor een paardetramlijn Breda-Princenhage. Nog in 1889 deed hij de concessie voor goed geld over aan de ZNSM i.o., waarna op 14 mei 1890 deze *voorstadslijn* feestelijk kon worden ingewijd. Daarmee was Breda een tweede paardetramlijn rijker, naast de verbinding naar het Ginneken. De geregelde exploitatie begon een dag later. Achttien maal per dag reed deze paardetram van de Grote Markt via de Reigerstraat, Havermarkt, Vismarktstraat, Prinsenkade en Haagdijk naar de Haagpoort. Vervolgens reden negen ritten door naar de Haagsche Markt in Princenhage, waarvan er 's- zomers weer zeven werden doorgetrokken naar het Lies-



12. De open paardetram op de Markt van Princenhage, ca. 1900. 's Zomers werd vaak met twee gekoppelde wagens naar het Liesbos gereden (GAB, coll. BBA).

bos ten behoeve van het 'zondagse dagje-uit' van menige Bredanaar. De trams stopten bij 'Hotel C.H. Burck' en reden dan verder tot aan het eindpunt bij 'Huis ten Bosch'.

Met voortvarendheid werd vanaf dat punt de tramlijn verder gelegd. Maar het was een stoomtram die op 10 augustus 1890 vanaf de Haagpoort in Breda de Markt in Etten bereikte. Ook die plaats was 'slechts' een tussenstop; verder westwaarts ging het. Op 17 augustus d.a.v. werd Oudenbosch bereikt en op oudejaarsdag 1892 Roosendaal en Steenbergen via Oud Gastel en Gastelsveer. Op 30 augustus 1899 volgde de verbinding Steenbergen-Halsteren (Vogelzang) waardoor in feite kon worden doorgereden naar Bergen op Zoom, wat later ook gebeurde. Pas op 15 december 1906 kwam de 'bietenlijn' Oud Gastel-Stampersgat-Fijnaart-Oude Molen-Helwijk-Willemstad tot stand. Dichter bij huis kwam op 3 november 1892 nog het 1664 meter lange lijntje Vaartkant-Leur (Leurse Haven) in exploitatie, dat het begin zou moeten worden van een lijn Leur-Zevenbergen-Klundert-Willemstad. Het personenvervoer werd op dit lijntje verzorgd door de paardetram, het goederenvervoer met stoom. De ZNSM kende, in tegenstelling tot vele andere stoomtrambedrijven van aanvang af aan aparte goederen-trams, voornamelijk voor het suikerbietenvervoer.



13. Het Haagpoortstation, ca. 1895 (GAB, coll. BBA).

Zeeuwse tram ook naar Brabant

In Steenbergen kreeg de ZNSM op 30 april 1900 gezelschap van de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij (RTM), welke op die dag haar lijn Anna Jacoba Veer- St. Philipsland-Oud Vossemeer-Steenbergen officieel opende. Deze verbinding, een ver-

lengstuk van het traject Brouwershaven-Zijpe, stond in verbinding met de sporen van de ZNSM en de plaatselijke suikerfabriek van 'Van Loon & Co' aangezien zij dezelfde spoorwijdte had als alle Brabantse lijnen, namelijk 1067 mm. Overgave en doorvoer kon daardoor plaatsvinden en met bieten geladen RTM-wagens zijn zelfs meer dan eens in 's-Hertogenbosch gesignaleerd; een nogal onlogische logistiek naar het overkomt. Een ander soort doorvoer betrof vanaf 1903 de dagelijks rijdende posttram Roosendaal-Kruisland-Steenbergen-Brouwershaven, waarin een postbeambte brieven sorteerte en stempelde. Anderzijds kreeg de ZNSM in 1925 het medegebruik van het baanvak Halsteren (Vogelzang)-Bergen, nadat het meegeven sedert 1923 van een ZNSM-rijtuig met de Thoolse tram als niet praktisch was ervaren.

Breda-Antwerpen

Een hoofdstuk apart is de zuidelijke tak van het ZNSM-net, het op 14 juli 1890 geopende traject Breda-Princenhage-Rijsbergen-Zundert-Wernhout grens. Al bij de oprichting van de ZNSM lag het in de bedoeling een rechtstreekse verbinding tussen Breda en Antwerpen langs de zogenaamde Napoleonsweg tot stand te brengen. Ten noorden van Antwerpen opereerde sinds 1878 de 'Société anonyme des tramways du Nord d'Anvers' met de paardetramlijn Antwerpen (Klapdorp)-Merxem Ouden Barreel. Volgens de Belgische Wet op de Buurtspoorwegen van 1884 werden de sporen tot de Nederlandse grens gelegd door het Belgische staatsbedrijf, de 'Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen). Het rollend materieel werd daarbij verpacht aan 'Antwerpen-Brasschaat Grens en uitbreidingen' (ABG), een onderdeel van de in 1887 tot exploitatie-maatschappij geherstructureerde 'S.a. Tramway du Nord d'Anvers'. De lijn werd op 3 januari 1890 voor publiek verkeer opengesteld zodat nog ruim een half jaar gewacht moest worden op de tram uit Breda. De grote wens van ABG en ZNSM om tot doorgaande trams te komen werd pas werkelijkheid op nieuwjaarsdag 1891. Toen lieten beide ondernemingen op basis van wederkerigheid hun trams van en naar Merxem/Bredapoort en Breda doorrijden. Deze doorgaande dienst werd bijna geheel met ZNSM-machines gereden omdat de 50 cm bredere Belgische tramlocs in Noord-Brabant geen toegang hadden.² Toch moest voor een reis van en naar Antwerpen éénmaal worden overgestapt en wel op de paardetram vanaf Merxem. Pas in 1899 verleende de Vroedschap van Antwerpen vergunning om bij wijze van proef tot op het Klapdorp met stoomtrams te mogen doorrijden en dan nog alleen op vrijdagen tijdens beursbezoeken. Dit geschiedde voor het eerst op 24 februari van dat jaar. Toen in 1908 de paardetram door een elektrische was vervangen, werd in Merxem nog slechts van tractie gewisseld waarmee de stoomloc uit het stadsbeeld verdween en tevens het hinderlijke overstappen. Op 3 september 1907 werd het doorgaande personenvervoer over de grens gestaakt. Het contract, nog in 1901 overgenomen door een nieuwe pachter de 'Antwerpse Maatschappij voor Den Dienst van Buurtspoorwegen' werd tegen die datum opgezegd. Voortaan moest er aan de grens worden overgestapt.

Het 'Bels-lijntje'

Een verhandeling over de ZNSM is niet compleet zonder melding te maken van een 4 km lang Belgisch tramlijntje op Brabants grondgebied dat luisterde naar de breedvoerige naam 'N.V. Exploitatie van Buurtspoorwegen in Nederland' (EBN) en gevestigd was in Rijsbergen.³ Dit stukje spoor maakte deel uit van het in 1899 aangelegde traject Hoogstraten-Meerle-Meersel Dreef-Hazeldonk grens-Rijsbergen en was op zijn beurt de verlenging van de in 1885 geopende stoomtramverbinding Antwerpen-Oostmalle-Hoogstraten. Omdat buitenlandse tramwegbedrijven geen lijnen in Nederland mochten exploiteren, werd de EBN in het leven geroepen. Te Meersel Dreef lagen bij het Belgisch grenskantoor enkele quarantainestallen en een remise. Het Nederlandse grenskantoor was gevestigd in Het Hooghuis, buurtschap Hazeldonk.⁴ Omdat de locomotieven in Noord-Brabant niet mochten fluiten maar wel voortdurend moesten bellen, rustte de Belgische maatschappij haar smalle machines, die wel in Nederland waren toegelaten, met een stoombel uit. De verbinding had overigens voor het personenvervoer weinig betekenis. Aanvankelijk kon men viermaal, maar ná 1920 slechts tweemaal daags de grens per tram passeren. Bovendien waren de aansluitingen met de ZNSM miserabel. Omdat een stationnement van twee uur in Rijsbergen niet tot de zeldzaamheden behoorde, spoorde de directie van de EBN haar personeel aan tijdens die gedwongen rust de zondagsplicht waar te nemen. Daar stonden dan twee extra uur-lonen tegenover.



Meersel. — Tramstatie.

Eigendom L. Vanhoo

14. Het tramstation van Meersel met een stoomtram uit Nederland. De NMVB beschikte over zes smalle locomotieven, speciaal voor exploitatie op de EBN- en ZNSM-lijnen; de Belgische locomotieven waren veel breder (GAB, coll. BBA).

Eenmaal per jaar, op de eerste zondag na Pinksteren keerden de conducteurs met volle geldtassen in de stelplaats (remise) terug. Dan vervoerde de tram honderden processiegangers van Breda naar Hoogstraten ter viering van het feest van het Heilig Bloed. Slechts dan ook was met speciale toestemming doorgaand tramverkeer te Rijsbergen mogelijk. Niet zelden reden er dan 'processietrams' van zo'n twintig rijtuigen, getrokken door twee locomotieven. De Genadegrot in Meersel Dreef zorgde voor niet zoveel reizigers. Velen gaven, gezien de dure en tijdrovende omweg de voorkeur aan de fiets of de 'benenwagen'.

Het goederenvervoer was van veel meer betekenis. Zo zeer zelfs dat de spoorversmalling, welke op 16 maart 1921 ook daar een feit was betreurd werd, in tegenstelling tot de reacties in andere gevallen. Sedertdien moest alles in de dorpskern van Rijsbergen, op het Stationsplein worden overgeladen. Met de opbraak van de lijn Wernhout- Breda in 1937 verdween tezelfdertijd de lijn tot aan de grens. Op Belgisch gebied zal het baanvak tot Meerle nog blijven liggen tot 1942, in welk jaar de Duitsers de rails oppeisten ten behoeve van hun oorlogsindustrie.

Breda Haagpoort

De bedrijfsactiviteiten rond Breda Haagpoort hadden in de beginjaren nog geen grote betekenis. De negen dagelijkse trams, waarvan vier naar de grens en vijf richting Oudenbosch hadden hun stationnement op de Westbuitensingel, de huidige Tramsingel alwaar een eenvoudig omrijspoor was gelegd. Meer was er niet, bij slecht weer konden de reizigers schuilen in een houten abri (door ZNSM 'kiosk' genoemd) of de gereedstaande stoomtramrijtuigen. Pas in juli 1891 werd op de hoek Tramsingel-Haagweg, een klein en in vakwerkbouw opgetrokken semi-permanent stationsgebouw neergezet. Het terrein, 585 m² groot was vrijgekomen na de slechting van de vestingwerken en werd gehuurd van de Staat, het Ministerie van Financiën en Domeinen. De benedenverdieping was ingericht als wachtruimte en verdeeld in twee gelijke vertrekken, waarbij voor het linkervertrek de horecavergunning 'Verlof A' was verleend. De zorg voor de wachtruimte berustte bij de echtgenote van de lijnopzichter, voor wie de bovenverdieping als woning was bestemd.

Trambrug over de Mark

Inmiddels beschikte de suikerfabriek aan het Trekpad, de huidige Markkade ook over een tramaansluiting aangezien het spoor vanaf de Haagpoort was doorgetrokken. De gemeentelijke mestvaalt kreeg eveneens een aansluiting. De niet onredelijke wens van de ZNSM haar verbindingen te laten beginnen en eindigen op het Stationsplein werd gedwarsboomd door de in 1862 gebouwde dubbele klapbrug over de Mark. Deze was namelijk niet op tramverkeer berekend. Grotendeels op kosten van de ZNSM werd deze dan ook vervangen door een stalen draaibrug welke tevens voor het wegverkeer diende. Toen, ten behoeve van een betere aansluiting op de nieuwe trambrug het hoofdspoor door de Etnastraat was gelegd, vond op 11 februari 1893 met zes ZNSM-loco

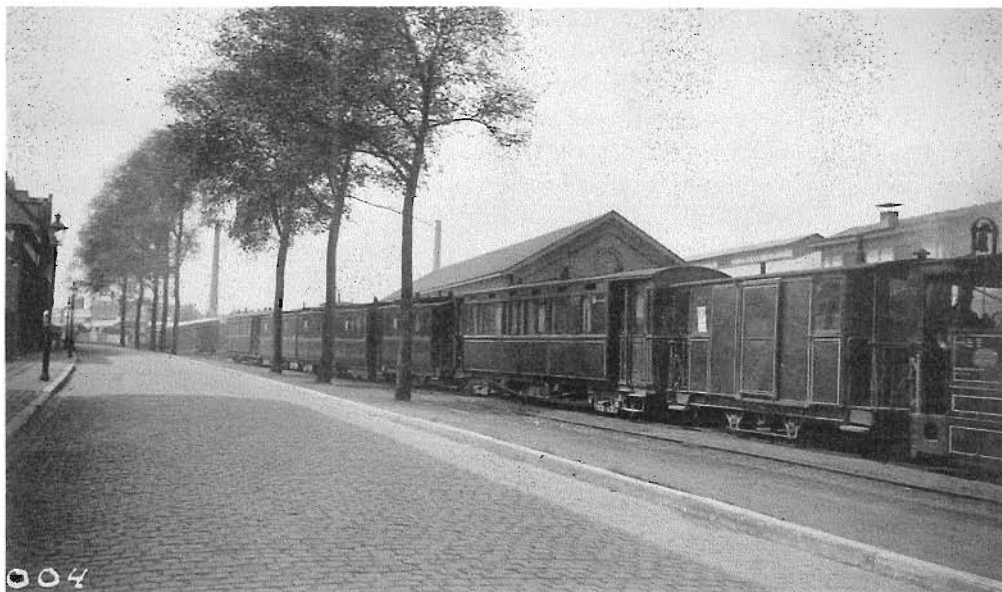


15. De draaibrug over de rivier de Mark, kort na de ingebruikname in 1893. De tram is samengesteld uit een locomotief, een postbagagewagen, een eerste klas- en een tweede klasrijtuig (GAB, coll. BBA).

motieven de brugbeproeving plaats. Het zou echter nog tot 23 maart van datzelfde jaar duren voordat de brug voor het tramverkeer werd vrijgegeven en de eerste tram officieel het Stationsplein bereikte.

Op het Stationsplein lagen nu de sporen van drie tramwegbedrijven: de 'Zuider Stoomtramweg-Mij.' (ZSM), de 'Ginnekensche Tramweg-Mij.' (GiTM) en de ZNSM.⁵ De ZNSM wilde een verbinding met de sporen van de ZSM om op het emplacement van de Staatsspoorwegen te kunnen komen. Op 1 oktober 1896 kwam deze verbinding tot stand, ten koste overigens van twee meter spoor van de GiTM, dat letterlijk in de weg lag. Vooral in latere jaren, toen er onder meer tijdens de bietencampagne op grote schaal doorvoer van goederenwagens plaatsvond, heeft men veel plezier van deze verbinding gehad.

Ten behoeve van het medegebruik van de trambrug door de Mastbos-tram, ook wel Boulevard-tram genoemd, werden in 1902 wissels in het ZNSM-spoor ingebracht. In februari van dat jaar was over dat medegebruik overeenstemming bereikt tegen een vergoeding van f 4,50 per strekkende meter op jaarbasis. Deze paardetram had sedert 1 oktober 1901 zijn tijdelijke begin- en eindpunt op de Havermarkt gehad. Op 9 juli was de officiële ingebruikname. Een andere overeenkomst betrof het medegebruik van de ZNSM- paardetramlijn van de Grote Markt naar de Haagpoort. In de Vismarktstraat werd zogenaamd strengelspoor gelegd, d.w.z. twee lijnen ineengevlochten zonder wissels. Verder werd op de Hooge Brug over de Haven aan de zuidzij-



16. Driesporig emplacement in de Spoorstraat, 1932. Hier werden o.a. de trams samengesteld om kort voor vertrek teruggezet te worden tot het Stationsplein. De treinreizigers hoefden zo niet ver te lopen (GAB, coll. BBA).

de een nieuw spoor bijgebouwd, waardoor daar dubbel enkelspoor ontstond. Vlak voor de Zoutstraat kruiste de Mastbostram het spoor van de ZNSM.

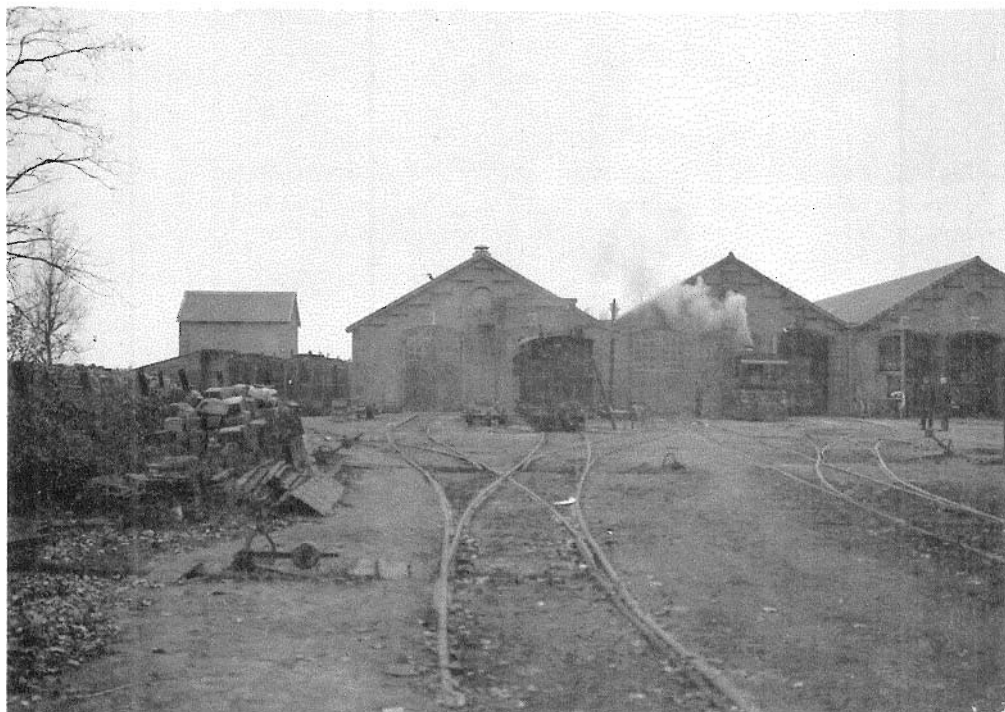
Emplacement Haagpoort

Keren we terug naar de Haagpoort. Inmiddels was op 12 september 1895 het van het Rijk gehuurde stuk grond aangekocht benevens een aangrenzend perceel van 1½ hectare. Nadat dit terrein gedeeltelijk was opgehoogd en bouwrijp gemaakt werd in 1898- 1899 ca. 3.000 m² verkocht voor particuliere woningbouw aan de Beekstraat, de Tramsingel en de Haagweg. Op het resterende terrein werd een driesporig emplacement gelegd met enkelsporige aansluitingen aan de Tramsingel (Beekstraat) en Haagweg. Daarmee werd het oude beginpunt op de Tramsingel overbodig en op 50 meter na opgeruimd. Op het emplacement verzezen een goederenloods, een waterreservoir, een veelading, een weegbrug en een hydrant, oftewel waterkraan. Het stationsgebouw werd met een aanbouw vergroot voor huisvesting van het Bureau van Administratie, dat tot 1893 gevestigd was geweest in een pand aan de Boschstraat hoek Beijerd. Het tramstation zou nog vijf maal in vijftien jaar verbouwd worden voor het zijn grootste omvang verkreeg.

Werkplaats Princenhage

Niet ver daarvandaan, in het naburige Princenhage gonsde het ook van de activi-

teiten. Daar had de ZNSM op 27 januari 1890 van de landbouwer Johannes Leijten ruim 8.000 m² akkerland aan de Doelakkers, de latere Mastbosstraat aangekocht voor het ronde bedrag van f 4.000.-. Op dat terrein werden een werkplaats met bankwerkertij, een locomotief- en rijtuigenremise alsmede een schilder- en timmerwerkplaats opgetrokken. Verder werd een emplacement aangelegd met weegbrug. Aan de straatzijde verrees een groot woonhuis, geschikt voor dubbele bewoning.⁶ Voor de huisvesting van een zevental personeelsleden met hun gezin werd aan de straatzijde van 'de' depot een rijtje van zeven woningen opgetrokken.⁷ Alle opstallen van het complex dragen de kenmerken van de typische Belgische buurtspoorweg-architectuur. Door gebruik te maken van al bestaande constructietekeningen van rollend materieel, gebouwen en verdere aanhorigheden wist de ZNSM niet alleen de kosten te drukken maar kreeg zij ook haar Belgische uiterlijk.



17. Drie loosden in Princenhage met acht sporen, 1932. De linkerloos diende als werkplaats en de middelste als rijtuigenremise. De loos rechts, oorspronkelijk een timmer- en schilderwerkplaats, werd toen al gedeeltelijk als autobusgarage gebruikt (GAB, coll. BBA).

Het rollend materieel

Dat uiterlijk werd met name bepaald door het rollend materieel: de locomotieven, de rijtuigen en de wagens. Gezien de al geconstateerde Belgische signatuur van de ZNSM zal het geen verbazing wekken dat al het materieel van Belgische makelij was. Met slechts vijf locomotieven van het in 1885 bekroonde type van de 'S.a. de Construc-

tion La Métallurgique, Ateliers à Tubize' werden alle diensten tot begin 1893 uitgevoerd. Deze machines hadden een grote trekkracht, mede door hun gewicht van bijna achttien ton en hun drie gekoppelde assen, waarvan de middelste werd aangedreven. Maar dat was ook zo'n beetje het enige positieve dat aan deze locomotieven kon worden toegedicht. Omdat ze buiten het frame liggende cilinders en drijfwerk hadden en omdat de assen vrij dicht bij elkaar waren geplaatst, was hun gang zeer onrustig. Zelfs bij geringe snelheid slingerden deze machines hevig waardoor niet alleen de ontsporingskansen toenamen, maar ook veel slijtage aan wielen en rails werd toegebracht. Bovendien waren ze niet zuinig in gebruik en vereiste de bediening in feite twee man en niet alleen omdat zowel vóór als achter de ketel bedieningshandles zaten.

Men kan stellen dat deze locomotieven in het vlakke Westbrabantse polderland niet tot hun recht kwamen. De tramsporen in de kleigebieden bleken niet in staat de machines voldoende stabiliteit te geven. Ontsporingen waren aan de orde van de dag. De lijn Oudenbosch-Roosendaal/Steenbergen was, na het te laat afkomen van de vergunningen met grote overhaasting aangelegd. De ligging van de lijn was grotendeels over de gedempte sloten langs de smalle dijkwegen gesitueerd. Die sloten waren dichtgegooid met kleigrond afkomstig van de nieuw gegraven afscheidingsloten. Zand, grind of andere stabiele toeslag werd niet gebruikt zodat verzakkingen niet konden uitblijven. Dat deze baanvakken destijds door de Raad van Toezicht zijn goedgekeurd, zal altijd wel een raadsel blijven; in ieder geval zullen de vele ontsporingen niet tot de populariteit van de tram hebben bijgedragen. Pas in de jaren twintig werden met financiële steun van het Rijk, als gevolg van de Wet van 1917 houdende voorschriften omtrent aanleg en instandhouding vernieuwingen uitgevoerd. Daarbij werd tevens de lijnvoering, welke tot dan toe de openbare wegen volgde zoveel mogelijk rechtgetrokken.

Om terug te keren naar de beginjaren, een uitbreiding van het aantal dagelijkse tramverbindingen was pas mogelijk met de komst van drie gelijkvormige machines, de nummers 6, 7 en 8 in 1893. Zes jaar later werden aan dit bestand nog twee locomotieven, de 9 en 10 toegevoegd met een trekkracht die 410 kg. hoger lag dan die van het eerdere achttal. Ze waren niet alleen aangekocht voor de uitbreiding van het traject Steenbergen-Halsteren maar ook ter verruiming van het locomotieven-park. Voornamelijk voor de aanleg van de lijn Oud Gastel-Willemstad werd in 1901 een twintig ton zware werklocomotief aangeschaft van de 'S.a. des Ateliers du Thiriau' in La Croyère. Omdat de aanleg van deze lijn echter moest worden uitgesteld tot voor de ZNSM gunstiger tijden, was voor deze loc, de 11, een schone taak weggelegd bij het suikerbietenvervoer. De uiteindelijke totstandkoming, in 1906 van de verbinding naar Willemstad noodzaakte tot verdere uitbreiding van het aantal locomotieven. In dat jaar kwamen de 12, de 13 en de 14 van 'La Métallurgique' in Tubize in dienst, in 1908 gevolgd door loc 15, eveneens van hetzelfde fabriekaat.

Tot het einde van de tramdiensten in de jaren 1934-1937 zijn deze vijftien locomotieven de ZNSM-lijnen trouw gebleven. Toen in het begin van de jaren twintig geen gecombineerde personen- en goederentransporten meer werden ingezet, bleek al snel dat de locs voor de personentram ongeschikt waren. Door het opvoeren van de snelheid nam het aantal ontsporingen toe. Om hieraan paal en perk te stellen werd de trambaan aangepast; het tracé Oud Gastel-Breda was daarbij het eerst gereed, in 1928. Door deze maatregel konden zogenaamde sneldiensten ingevoerd worden. Deze stopten slechts

éénmaal in de tussen gelegen dorpen. Niet door het opvoeren van de snelheid maar door het niet stoppen ontstond de tijdwinst.

De ZNSM is ook eigenaar geweest van een Nederlandse locomotief en wel van de Bredase firma 'Backer en Rueb'. Het ging hierbij om een 25 jaar oude machine die in 1918 werd aangeschaft en daarvoor, vanaf 1911 dienst had gedaan bij de suikerfabriek 'St. Antoine' te Oudenbosch. Dit 'Bakkertje', zoals de locomotieven van 'Backer en Rueb' vaak werden genoemd was niet alleen een vreemde eend in de ZNSM-bijt, maar had ook een verleden. De loc was in 1903 tezamen met drie soortgenoten vervaardigd ten behoeve van de tramverbinding Gouda-Schoonhoven. De aanleg van deze lijn had echter ernstig te lijden onder verzakkingen van het baanlichaam. Het spoor zonk steeds verder in het veen weg en de werkzaamheden werden dan ook in datzelfde jaar gestaakt wegens geldgebrek.⁸ De locs konden derhalve niet worden afgeleverd en bleven bij de fabriek staan.

Voor de vier twee-assige smalspoorlocs met een spoorwijdte van 1067 mm werden twee afnemers in Noord-Brabant gevonden: drie machines gingen in 1913 naar de 'Stoomtramwegmij. Antwerpen-Bergen op Zoom-Tholen', de vierde, zoals al gesteld, twee jaar eerder naar de Oudenbossche suikerfabriek. Deze locomotief, welke bij de ZNSM het parknummer 16 kreeg, werd voornamelijk gebruikt voor de personen-dienst, ofschoon er ook bietentrans mee werden gereden. Ondanks het feit dat dit machientje uitstekend heeft voldaan, was het niet geliefd bij het machinistenkorps dat gewend was aan de zware, logge Belgische drie-assers. Een frontale botsing tussen twee trams bij Hoeven op 17 mei 1929 en een ontsporing met kanteling op 5 oktober 1930 waarbij machinist P. Rokx omkwam tengevolge van ernstige brandwonden, zullen ook niet hebben bijgedragen aan de populariteit van de 16. Juist deze loc ontsprong, niet ten onrechte overigens, de slooperperiode 1935- 1939, waarin alle ZNSM-locomotieven tot schroot verwerkt werden.⁹ Wederom was het een 'suikerfabriek, de 'Coöp. Suikerfabriek' te Stampersgat die zich voor deze kleine loc interesseerde en in 1938 nieuwe eige naar werd.

De rijtuigen

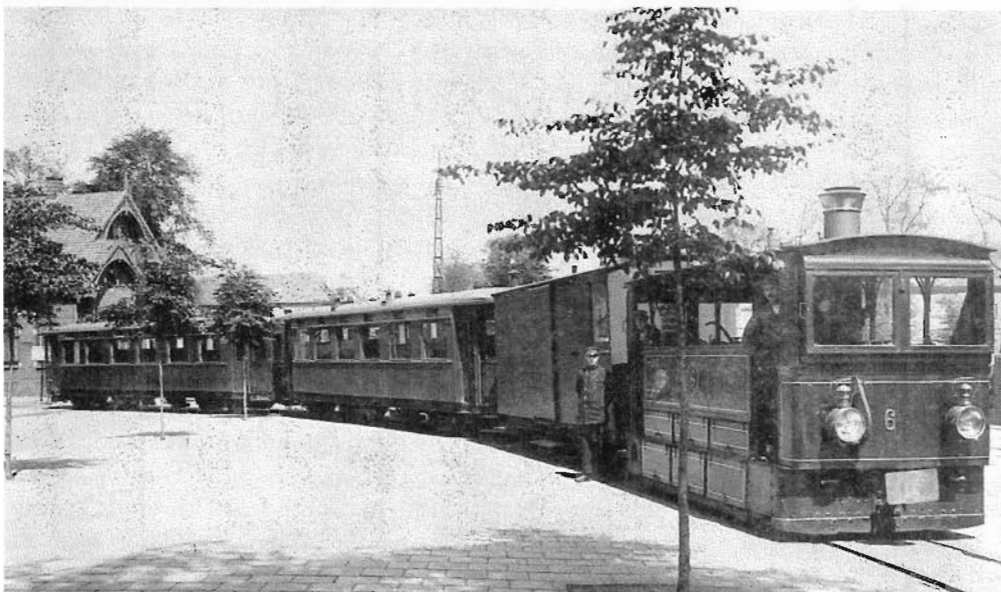
Geheel naar het model van de Belgische buurtspoorwegen werden in 1890 zeven twee-assige rijtuigen eerste-klasse met 17 zitplaatsen op langsbanken aangeschaft evenals tien vier-assige rijtuigen tweede-klasse met in totaal 33 zitplaatsen op langsbanken. De assen van deze rijtuigen waren twee aan twee gemonteerd in twee frames, draaistellen. In feite bestonden deze 11 ½ meter lange rijtuigen uit twee wagenbakken, van elkaar gescheiden door een breed en overdekt middenbalkon. Ofschoon het voor de hand lag deze rijtuigen in te richten voor zowel eerste- als tweede-klasse, is dat bij de ZNSM niet gebeurd, ook niet in de crisistijd. Het onderscheid bleef bij *ROOKEN* en *NIETROOKEN*. De twee- assertjes, met een lengte van ruim zeven meter hadden vaste assen en aan de uiteinden een balkon. Zowel rijtuigen als locomotieven waren donker-groen geschilderd en versierd met fraaie goudgele biezen. Voor de verwarming was een potkachel geplaatst in elke wagenbak ten koste van één of twee zitplaats(en). De conducteur verzorgde het vuur. De samenstelling van een gangbaar tramgarnituur be-

stond, naast de locomotief uit een twee-assig eerste klasserijtuig, een vier-assig tweede-klasserijtuig en een stalen bagage- of postwagen. Aan dit garnituur was al dan niet een aantal goederenwagens toegevoegd. De leverancier van het personenmaterieel was, evenals bij de locs, 'La Métallurgique' maar ze werden gebouwd in de werkhuizen te Nijvel (Nivelles). Ook hier hield de omvang van het wagenpark gelijke tred met de lijn uitbreidingen, zodat in 1906 voorhanden waren: negen twee-assige eerste-klassers, veertien vier-assige tweede-klassers, drie twee-assige tweede-klassers met eindbalkon (de zgn. voitures-simples) en vier twee-assige open rijtuigen tweede-klasse met 24 zitplaatsen op dwarsbanken in coupé-opstelling.

Voor de exploitatie van de paardetramlijn Breda-Princenhage waren op 15 mei 1890 vier gesloten twee-assige rijtuigjes, met vier ramen per zijkant aanwezig, eveneens van 'La Métallurgique'. Het interieur was a-symmetrisch ingedeeld, zodat er acht zitplaatsen op langsbanken waren voor de tweede klassereizigers en vier zitplaatsen eerste klasse. In de zomer van dat jaar kwamen er nog vier open rijtuigen van hetzelfde fabriekaart bij; gelet op het toen al drukke zondagse Liebosvervoer geen overbesteding. De open wagens hadden geen gangpad zodat de conducteur bij het innen van de ritprijs moest manoeuvreren over de, over de gehele lengte doorlopende treeplank. Voor de pendeldienst Vaartkant-Leur tenslotte, was één vijfframige paardetramwagen aanwezig.

Nog in 1914 moest de ZNSM, een meester in het logistieke beheer van het rollend materieel zich tevreden stellen met dit, toen al sterk verouderde wagenpark. Het werd hoog tijd voor de nodige modernisering. Bij de wagonfabriek 'Allan' te Rotterdam werd een bestelling geplaatst van vier gemengde (eerste en tweede klasse) rijtuigen op draaistellen van het verbeterde Métallurgique-type. Dit dertien meter lange ontwerp was ingedeeld in acht zitplaatsen in coupé-opstelling en zes op een langsbank in het eerste-klassecompartiment en resp. zestien en twaalf in het tweede-klassegedeelte. Nieuw was ook de inbouw van gasverlichting in plaats van petroleumlampen en de vervanging van het potkacheltje door twee van buitenaf gestookte Calorifères, hetelucht-kolenkachels. Met het parknummer 41 werd het eerste rijtuig met gesloten eindbalkons op 16 september 1915 in dienst gesteld. De bouw van de overige drie rijtuigen werd afgeblazen nadat de Raad van Toezicht aanmerkingen had gemaakt over de geringe breedte van de tweepersoons-dwarsbanken. In verband met de schaarste aan materialen in Nederland gedurende de Eerste Wereldoorlog zal de 41 zijn gedoogd en het vervolgens annuleren van de order niet hebben bemoeilijkt.¹⁰ Het zou nog tot 1925 duren eer de ZNSM voldoende financiële armslag had om de tien jaar eerder ingezette vernieuwing krachtig door te zetten.

Ditmaal gebeurde dat naar een ontwerp van de firma 'Beijnes' te Haarlem. Wederom bouwde 'Allan' zes, bijna veertien meter lange vier-assers, waarvoor de 41 ten dele model stond. De nieuwe rijtuigen hadden minder zitplaatsen, 12 in de eerste- en 24 in de tweede-klasse omdat slechts dwarsbanken waren toegepast, links van het gangpad een ééNZitsbank en rechts een tweezits. Nog in 1925 kwamen er vijf rijtuigen in dienst, met de nummers AB 2 t/m AB 5 en AB 7 (A en B stonden voor resp. 1e en 2e klasse). De zesde, AB 6 verscheen een jaar later op de baan maar was uitgerust met rollager-aspoten, een noviteit bij de Nederlandse tramwegen. Dit zestal mocht tot de beste tramrijtuigen van ons land worden gerekend. Met hun komst werd overigens de 41 vernummerd tot AB 1.



18. Een ZNSM-tram met de nieuwe Allan-rijtuigen in 1926. De tram rijdt van het Haagpoortstation (links) in de richting van Princeshage (GAB, coll. BBA).

Na de staking van het personenvervoer, ten gunste van het busvervoer viel al het materieel in slopershanden uitgezonderd de pas tien jaar jonge AB 2 tot en met AB 7. Deze konden worden verkocht aan de 'Rotterdamsche Tramweg-Mij.' (RTM). De rijtuigen vertrokken op 8 april 1936 in konvooi uit Breda om twee dagen later via Steenberg en Brouwershaven op Schouwen en Duiveland aan te komen. Daar kwamen ze in juni en juli van dat jaar wederom in dienst maar nu onder de RTM-kleuren. Hun Brabantse afkomst bleef echter onmiskenbaar aangezien het glas van de tussendeuren met het geëtste ZNSM-monogram niet was verwijderd. Na de herbouw in 1952 heeft de RTM nog tot aan het einde van haar tramdiensten in 1966 plezier gehad van deze aankoop.

De goederenwagens

De ZNSM heeft het grootste aantal goederenwagens van alle Nederlandse tramwegmaatschappijen bezeten. Niet minder dan 218 open wagens hebben op de lijnen van de ZNSM en op naburige lijnen rondgereden. Voor zover deze wagens niet leeg rondreden waren ze gevuld met suikerbieten. Het bulkvervoer hiervan vormde namelijk het hoofdbestanddeel van het goederenvervoer. Al deze wagens waren zonder uitzondering twee-assig en hadden een draagvermogen van 10 ton. Om de capaciteit te verhogen waren de meeste bakwagens voorzien van een houten latwerk, waardoor het aantal kubieke meters bieten verhoogd kon worden van 8½ tot ca. 14. Ook dit materieel was vervaardigd door de verenigde fabrieken van 'La Métallurgique' en wel 32 te

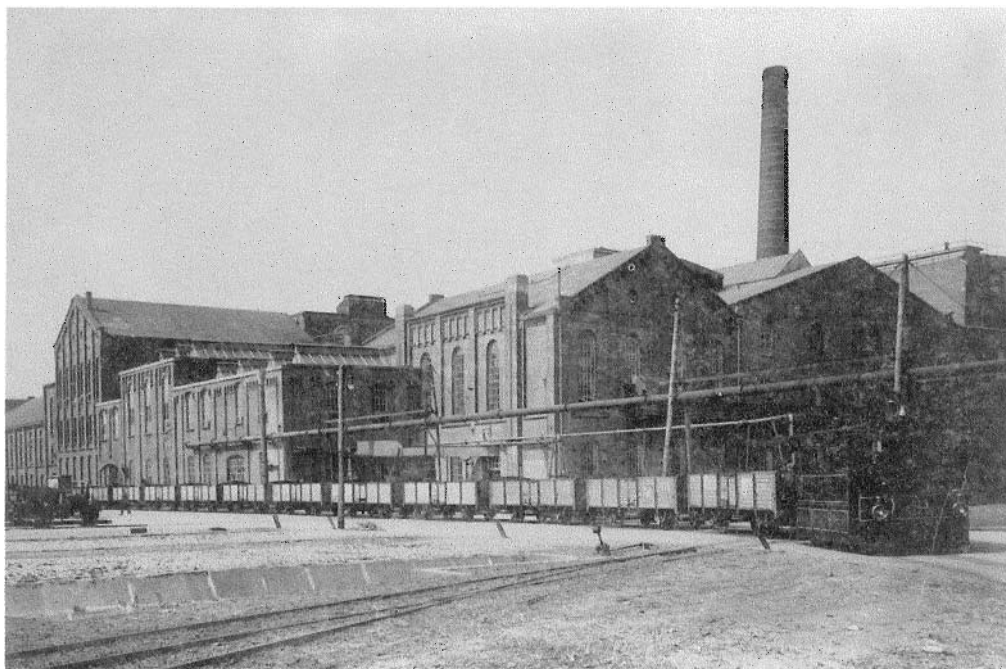
Nijvel, 88 door het filiaal te Huysighem en 108 door de vestiging te Tubize.

Aanvankelijk waren er in West-Brabant 24 suikerfabrieken gevestigd. Na herstructurering van de bedrijfstak in de jaren 1909-1913 ging een vijftal fabrieken er zelf toe over om goederenwagens aan te schaffen. De wagens werden overgenomen van de ZNSM, die wel voor het onderhoud bleef zorgen. Ook in de nummering kwam geen verandering. Voor de ZNSM was het, bedrijfseconomisch gezien niet langer verantwoord grote aantallen wagens enkel voor de bietencampagne in reserve te houden. In totaal bezaten die vijf fabrieken 61 open bakwagens, als volgt verdeeld:

* 'Gastelsche Beetwortel Suikerfabriek' Stampersgat	23 wagens
* 'Coöp. Beetwortel Suikerfabriek' Dinteloord	15 wagens
* Suikerfabriek 'Van Loon & Co.' Steenberg	10 wagens
* Suikerfabriek 'St. Antoine' Oudenbosch	10 wagens
* 'Coöp. Beetwortel Suikerfabriek' Roosendaal	3 wagens

In tegenstelling tot het aantal open wagens heeft de ZNSM slechts 29 dichte- of gesloten goederenwagens in eigendom gehad. Voor de afwikkeling van het stukgoederenvervoer waren die 29 twee-assige wagens toereikend. Verder beschikte de ZNSM over tien bagagewagens welke alle een compartiment, compleet met potkacheltje bevatten voor de treingleider of conducteur alsmede vier postrijtuigen, waarin de post door een ambtenaar van de Posterijen werd afgehandeld en verwerkt.

Deze rijtuigen waren tevens van een luchtrem voorzien, die vanuit de locomotief werd bediend. Nagenoeg alle goederenwagens, maar ook de meeste personenrijtuigen



19. Suikerbietenvervoer door de ZNSM tijdens een campagne in de jaren '30. Een konvoi met een loc-4 verlaat hier de Gastelsche Beetwortel Suikerfabriek (GAB, coll. BBA).

beschikten niet over een bedrijfsrem, hadden zelfs geen doorgaande luchtrem-leiding! Wel had elke wagen of rijtuig een handrem die dienst deed als parkeerrem. Slechts een vijftigtal goederenwagens was uitgerust met een remmershuisje, van waaruit een remmer de handrem kon bedienen na signalen verkregen te hebben vanaf de locomotief. Vooral bij de zware bietentrans hoefde zodoende het treingewicht niet geheel door de locomotief opgevangen te worden en werd daardoor het doorslippen verminderd. Dit opvangen verliep over het algemeen, ook bij de personentrans, schokvrij omdat als wagenkoppeling het zogenaamde tramstoot- en trekwerk van het Belgische systeem 'Vicinaux' werd toegepast. Dit systeem bestond uit een centrale rechthoekige buffer, een spanschroef met twee schalmen en een trekhaak. Bij het aankoppelen werden de spanschroeven van beide wagens of rijtuigen en dus ook beide trekhaken gebruikt. Door de spanschroeven aan te draaien kwamen de beide verende bufferplaten strak tegen elkaar te zitten zodat schokbewegingen bij het aanzetten of remmen uitbleven. Twee veiligheidskettingen completeerden dit systeem dat nog steeds toepassing vindt bij het getrokken materieel van onze spoorwegen, zij het met twee buffers.

Het Interbellum: tram contra bus

Tot aan het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog ging het de tramwegen redelijk voor de wind. Op het geïnvesteerd vermogen werd een gunstig rendement behaald. Maar dat veranderde snel. Door de oorlogsomstandigheden stagneerde de invoer van brandstoffen waardoor het toch al niet bijster grote aantal tramdiensten tot een soms



20. Het Haagpoortstation met de latere uitbreidingen aan de achterzijde, ca. 1920 (GAB, coll. BBA).

onaanvaardbaar minimum teruggebracht moest worden. Het einde van de oorlog bracht in eerste instantie weinig soelaas. De brandstoffenprijzen waren dermate sterk gestegen dat de dienstuitvoering danig in de wielen werd gereden. Het Rijk ging in de jaren 1918-1923 daarom over tot het uitkeren van steenkolensubsidies. Een andere nadelige factor was de sociale onrust in de eerste naoorlogse jaren. De daaruit voortvloeiende loonsverhoging, gekoppeld aan werktijdverkorting konden nog maar net door de tramwegmaatschappijen worden betaald.

Veel dramatischer echter was de niet te stuiten opmars van het wegverkeer. Gedurende de oorlogsjaren was de waarde en het belang van de automotor meer dan duidelijk geworden. De wetenschap hoe je met behulp van een T-Ford een, voor die tijd aardige autobus kon maken, was in korte tijd bij de dorpsmid en de plaatselijke wagenmaker bekend. Als een olievlek verspreidden de busdiensten zich over het land, ongehinderd door enige wettelijke bepaling. De auto(mobile omni)bus, of wat daarop leek kon zich verheugen in een steeds groter wordende populariteit en raakte snel ingeburgerd. Deze snelheidsduivel sprak zeer tot de verbeelding van de reizigers die zich afgingen keren van de, in hun ogen antieke stoomtram. De strijd op leven en dood die daardoor ontstond tussen de tram en de bus, bezorgde de tramdirecties grijze haren.

Om aan die moordende concurrentie en wildgroei paal en perk te stellen, was het noodzakelijk om de wet *betreffende de Openbare Middelen van Vervoer* uit 1880 te wijzigen. In 1926 werd een provinciaal vergunningenstelsel voor lijndienstbussen in het leven geroepen. Deze wijziging had echter weinig gunstige gevolgen voor de trammaatschappijen. Weliswaar werd in principe slechts één vergunning per traject aan een busonderneming uitgereikt maar daardoor verdween alleen de onderlinge wedijver. Aan de concurrentieslag tussen tram en bus werd daarmee geen halt toegevoerd. De tramwegmaatschappijen dreigden met opheffing maar daar wilde de overheid niets van weten. De inmiddels ontstane economische crisis bracht de meeste stoomtrambedrijven echter nog verder aan de rand van de financiële afgrond. De rijksoverheid wenste niet langer bij te springen. Dat alles bespoedigde de opheffing van de tram, gepaard gaande met kapitaalvernietiging en schade aan het streekbelang.

In 1931 ontving de ZNSM, na herhaalde smeekbeden van Rijk, Provincie en enige gemeenten samen een bedrag aan subsidies van f 56.000,-. Als één van de laatste Brabantse trambedrijven ging de ZNSM met ingang van 15 mei 1933 proberen met behulp van eigen busdiensten nog wat van de verloren reizigers terug te winnen. Dit besluit was genomen nadat een proef, in 1932 met een eigen busdienst Breda-Oudenbosch-Steenbergen gunstige resultaten had opgeleverd. Op 22 december van dat jaar was daarom bij Gedeputeerde Staten vergunning aangevraagd voor het in mogen stellen van drie buslijnen: Breda-Etten-Oudenbosch-Oud Gastel-Roosendaal, Roosendaal-Oud Gastel-Kruisland-Steenbergen-Bergen op Zoom en Roosendaal-Oud Gastel-Fijnaart-Oude Molen-Willemstad. Op 15 maart d.a.v. werd hiervoor toestemming verleend, alleen was er geen geld meer voor de aanschaf van nieuwe autobussen. Reden waarom acht bussen met chauffeur gehuurd werden. Desalniettemin was de ZNSM het jaar daarop nog enkele maanden eigenaar van twee bussen toen deze aangekocht werden teneinde het toekomstig aandeel in het BBA-bezit te vergroten.

Om nog te redden wat er te redden viel, kwam de regering in 1931, mede op aandrang van de tramwegbedrijven met fusieplannen. Deze zouden uitmonden in de zoge-

naamde tramwegconcentraties, waarvan Noord-Brabant een schoolvoorbeeld is. In deze provincie vonden de zes noodlijdende stoomtrambedrijven¹¹ elkaar in de 'N.V. Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten B.B.A.'. Bij besluit van Provinciale Staten van Noord-Brabant van 15 december 1932 werden Gedeputeerde Staten gemachtigd met het Rijk en de betrokken tramwegmaatschappijen een overeenkomst tot fusie aan te gaan. Samenvoeging van de zes trambedrijven tot één vennootschap uit oogpunt van doelmatige reorganisatie stond hierbij voorop. Op 1 juli 1934 was de samenwerking een feit.

De laatste stoompluim

De zes bedrijven gaven voor onbepaalde tijd hun tramlijnen, rollend materieel, gebouwen en wat dies meer zij bij de BBA in exploitatie en namen in de nieuwe onderneming deel voor bedragen, evenredig aan de getaxeerde waarde van hun bedrijf. Zelf bleven ze als zogenaamde slapende ondernemingen bestaan. De bedoeling was om, met uitzondering van enkele markttrams en bijzonder groot vervoer, alle personen-tramdiensten met ingang van de winterdienstregeling op 7 oktober 1934 te staken ten gunste van de bus. Aldus geschiedde en sedertdien stond het merendeel van het trammaterieel werkeloos aan de kant, klaar voor de sloop.

Hoe daarop destijds is gereageerd, is o.a. terug te vinden in de notulen van de ver-



21. Het Haagpoortstation aan de Tramsingel tijdens het 40-jarig bestaan van de ZNSM in 1930. Voorgesteld zijn de leden van de familie Tebben, die drie generaties lang de uitbater van de stationsrestauratie is geweest (GAB, coll. BBA).



22. Goederentram op de Belcrumweg, met een locomotief van Backer en Rueb, 1932 (GAB, coll. BBA).

gadering van de Raad van Bestuur van 21 juli 1934, gehouden in Hotel de Kroon (sic!) aan de Boschstraat. De voorzitter mr. F.J. van Lanschot, burgemeester van 's- Hertogenbosch, moet daar, ten overstaan van zijn vijf medebestuurders, de volgende woorden gesproken hebben. *De omstandigheden waaronder ik ruim vijf jaren geleden werd aangezocht President-Commissaris der ZNSM te worden, was in een tijd dat de positie van de Maatschappij nog als eene van de meest gunstige in Nederland mocht worden beschouwd en ik gevoelde er veel voor om van zoo'n Maatschappij President-Commissaris te zijn. De aangename tijd is echter van korten duur geweest want al spoedig na mijn optreden volgde de crisis die ook de Maatschappij zeer gevoelig heeft getroffen. Onze Belgische collega's hebben de schuld van den snellen en grooten achteruitgang op den Directeur willen schuiven maar ik was overtuigd dat hij daaraan niets heeft kunnen veranderen noch de achteruitgang heeft kunnen doen voorkomen.*

Ik ben toen den Boer opgegaan en het is mij gelukt voor de Maatschappij een niet onbelangrijke financiële steun van Gemeenten, Provincie en Rijk te verkrijgen. Deze steun was echter slechts voor één jaar en wij zagen met zorg de toekomst tegemoet toen de fusie van tramwegen in deze Provincie zich aankondigde, welke ik als een lichtpunt beschouwde in de zeer moeilijke omstandigheden waarin wij ons bevonden.

Ook de fusie echter liet zeer lang op zich wachten; ingewijden hadden die zeker twee jaren vroeger verwacht. Om die tijd tot de fusie door te komen was conferentie op conferentie noodig met het Departement van Waterstaat om de molen aan het draaien te houden hetgeen echter na veel moeite is gelukt. De fusie is er thans en wij zijn geen commissarissen meer van een Maatschappij in actie maar van de slapende Zuid-Nederlandsche. De wijze waarop wij door Rijk en Provincie bij die fusie getraceerd zijn, doet denken aan een dictatorschap; misschien is het noodig geweest, ik wil daarover niet al te scherp oordelen; wij zijn er nu en ik ben blij dat ik het zinkende schip niet voordien heb verlaten. Onze Belgische vrienden die zulke goede en gewiekste zakenlui zijn, zijn mij tegengevallen;

ik had verwacht dat zij beter doorzicht hadden gehad. (...) Dat één Maatschappij het gehele verkeer zal regelen is ook voor het Provinciaal belang van grote interesse.

Alleen het vervoer van stukgoederen en het bieten- en pulpvervoer zou, met name in West-Brabant met de tram blijven gebeuren. Inmiddels gaven de meeste landbouwers echter al de voorkeur aan de technisch steeds beter wordende vrachtauto die de bieten op het land zelf kon komen halen. Ook het goederenvervoer per tram werd daarvoor verliesgevend en men besloot de tweede 'B' van BBA op 11 januari 1937 historie te laten worden. De gunstige prijs voor schroot en oud ijzer, door de grote interesse vanuit Duitsland behoorlijk opgedreven was reden alle lijnen onmiddellijk op te breken.

Op 22 mei 1937 reed de allerlaatste personentram van Wernhout naar Breda, maar de lijn Roosendaal-Gastelsveer was toen al geheel verdwenen. In 1939 was alles weg behalve het emplacement in de Kabeljauwpolder onder Ossendrecht, dat nu in gebruik was bij de inmiddels elektrische buurttram van België en de RTM-lijn Anna Jacoba-Steenbergen. De St. Ignatiusvloed van 1 februari 1953 betekende ook voor deze uitloper van het Zeeuwse tramnet het ongewilde einde. De bevolking van het later weer drooggemalen Schouwen en Duiveland wilde, dankzij een goed gevoerde propaganda voor de bus, de tram niet terug. Daarmee verloor ook dat deel van Noord-Brabant zijn tram en gingen ook hier de bieten voortaan per vrachtwagen naar de suikerfabriek.

Toen in januari 1938 de laatste locomotief de werkplaats in Princenhage verliet, werd het emplacement opgebroken en bestraat. Het gehele complex, dat in 1915 en 1926 nog was vergroot, werd provisorisch geschikt gemaakt als herstelplaats voor autobussen. Een definitieve inrichting kon vanwege de bezettingsjaren pas in 1949 ter hand worden genomen en in oktober 1951 werd een geheel nieuw gebouwde montagehal met twaalf busstandplaatsen in bedrijf genomen. Alle onderhoud kon voortaan in eigen beheer plaatsvinden en de nieuwe hal fungeerde vanaf 20 september 1952 officieel als Centrale Werkplaats.¹²

Haagpoort spoorloos

Ofschoon de zetel van de BBA zich statutair in 's-Hertogenbosch bevond, werd het stations- en administratiekantoor van de ZNSM aan de Bredase Tramsingel het nieuwe BBA-hoofdkantoor. Een inwendige verbouwing was noodzakelijk waarbij tevens een nieuw wachtlokaal werd aangebouwd achter het café-gedeelte. In afwachting van die verbouwing werd het voormalige hoofdkantoor van de Zuidertram aan de Frederikstraat 14, thans Meerten Verhoffstraat in Breda betrokken.¹³ Bij de verbouwing van ZNSM-gebouw tot BBA-hoofdkantoor werd aan de straatzijde een ijzeren hek geplaatst terwijl op de strook grond tussen hek en gevel beplanting werd aangebracht. Op 18 december 1934 werd het gerenoveerde kantoor feestelijk in gebruik genomen. Al spoedig bleek het gebouw te klein; reden waarom in 1936 een nieuwe zijvleugel aan de bestaande bebouwing werd toegevoegd. Boven de hoofdingang werd, bij wijze van cosmetische ingreep een topgevel in het dak gemaakt. Het gebouw is de oorlogsjaren niet ongeschonden doorgelopen. Op 29 maart 1942 werd het, onopzettelijk door een geallieerde brisantbom getroffen. Daarbij brak brand uit waardoor een groot gedeelte van de tramwegarchieven, welke zich op zolder bevonden verloren ging. Daaronder

moet helaas ook het bijna volledige tekeningenarchief van de ZNSM gerekend worden.

Het achter het hoofdkantoor gelegen tramemplacement heeft nog als stapelplaats gefungeerd voor de, bij het opbreken van de tramlijnen vrijkomende materialen. Diende het emplacement te Princenhage als verzamelplaats voor de opgebroken tramlijn naar de grens, het Haagpoort-emplacement was de stapelplaats voor de lijn vanaf Etten en de lijn naar het Bredase station.¹⁴ Opgemerkt moet worden dat in bestrating gelegen tramspoor in principe niet werd opgeruimd door de BBA-afbraakploegen. Dat werd uitbesteed door de wegbeheerders, op kosten van de BBA aan aannemers die tevens het wegdek konden herstellen. Op 22 september 1938 bereikte de allerlaatste opbreektram met ZNSM-materieel vanaf de Tramsingel het emplacement, om nooit meer te vertrekken.



23. De tram rijdt Halte Liesbosch voorbij, 1932. De dienstregeling bevatte in die tijd ook facultatieve halten, waar op verzoek werd gestopt. Daarvoor werd een rode vlag en 's avonds een rode lantaarn gebruikt (foto B. Dijkman; GAB, coll. BBA).

In feite was dit het einde van de Westbrabantse tram in het algemeen en van de ZNSM in het bijzonder. Nochtans bleef de maatschappij, zoals gezegd als 'slapende' maatschappij bestaan. Er werd pas weer aan haar statuten gesleuteld toen de in 1970 voor het eerst gesignaleerde accentverschuiving in het streek- en stadsvervoer van een economische- naar een sociaal-maatschappelijke functie financieel merkbaar werd. Ofschoon de particuliere aandeelhouders begrip hadden voor deze ontwikkeling, werd toch waarde gehecht aan een redelijk rendement van het geïnvesteerde vermogen. Dit heeft er in 1973 toe geleid dat de BBA, voor zover dat mogelijk bleek de aandelen van vier van de zes Noordbrabantse tramwegbedrijven, waaronder de ZNSM, heeft opgekocht in ruil voor aandelen BBA. Op 1 april 1973 traden de zeven commissarissen van de BBA, benoemd op voordracht van de tramwegmaatschappijen af en werd de NV-vorm omgezet in een B.V. met beperkte aansprakelijkheid.

Het definitieve einde voor de inmiddels 96-jarige ZNSM kwam op 30 augustus 1985, nadat te kennen was gegeven dat de aandelen BBA werden vervreemd ter uitvoering van de liquidatie. Aldus geschiedde. Van de 405 aandelen werden er 400 overgedragen aan de provincie en 5 aan de 'Stoomtram 's-Hertogenbosch-Helmond-Veghel-Oss'.¹⁵

Nieuwbouw Haagpoort: bouwen met kunst

We zijn op de ontwikkelingen wat vooruitgelopen want al in 1955 werd het lot bezegeld van het zo karakteristieke maar veel te krap geworden Haagpoortkantoor. In die jaren werd aan de architect Ir. G. van Setten¹⁶ opdracht gegeven voor de bouw van een geheel nieuw hoofdkantoor op deze plek. Als eerste werd in 1955-1956 op het achterterrein een dwarsvleugel van drie kantoorlagen plus kelder gebouwd naast het bestaan-



24. Afbraak en nieuwbouw van het Haagpoortstation, 1957. Tot 1979 was Haagpoort een van de belangrijkste halten voor de "verbuste" lijnen naar Westbrabant (coll. W.J.M. Leideritz).

de kantoor. Na verhuizing naar deze nieuwbouw werd het oude vakwerkgebouw afgebroken en kon op dezelfde plaats de hoofdvleugel van het nieuwe hoofdkantoor worden opgetrokken, precies aansluitend op de zijvleugel. Het gebouw dat de Haagpoort een geheel nieuw aanzicht gaf is verfraaid met een aantal monumentale kunstuitingen, zoals het mozaïek waaruit de tochtptui bestaat en het mozaïek in de grote vergaderzaal.

Hetzelfde geldt voor het indrukwekkende glas-appliqué, een geschenk van het personeel dat de tuinzijde van de grote hal met vaak wonderlijke lichtinvallen afsluit en het magistrale koperplastic op de kopgevel aan de Haagweg. Niet minder belangrijk zijn een wandkleed en een imposant olieverfschilderij, een impressie van het vroegere Haagpoortstation. Dit alles is zo interessant omdat het laat zien hoe kunstenaars van verschillende disciplines met openbaar vervoer bezig zijn geweest. Op 22 oktober 1959 droeg de president-commissaris van de BBA, Mr. J.A.P.M. van Hasselt, het toen net in gebruik genomen hoofdkantoor officieel over aan directeur Mr. D. van Setten.

Haagpoort nieuwe stijl

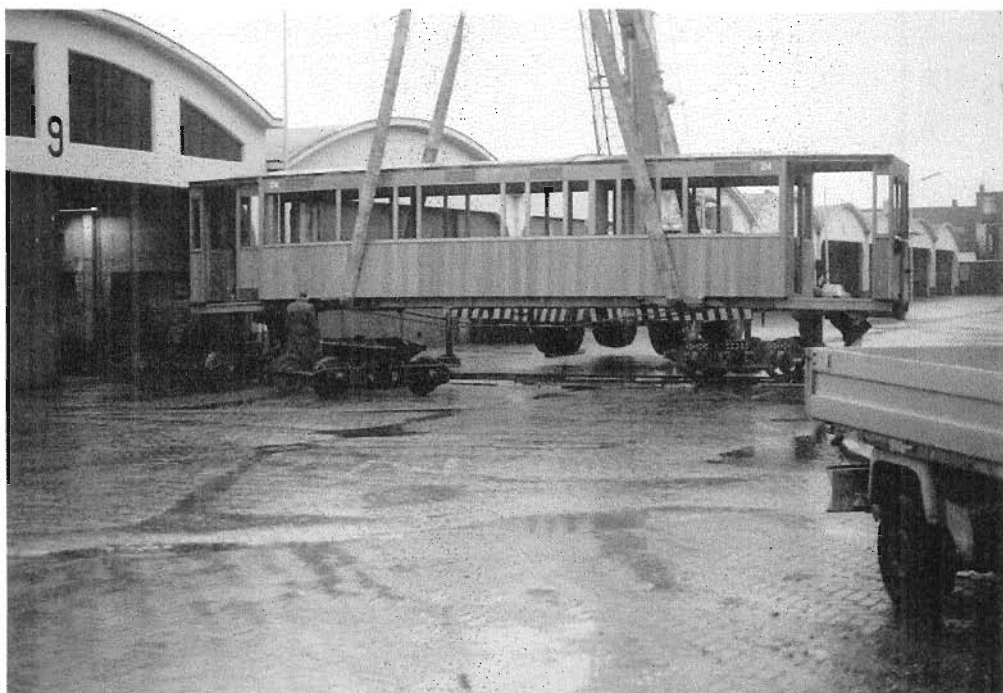
Nadat in juni 1940 de laatste resten van het tramtijdperk aan de Haagpoort waren gesloopt, resteerde er een troosteloos terrein waarop in 1941 een hout- en turfloods alsmede een droogoven werden gebouwd. Dagelijks was een ploeg werkers in de weer om uit boomstammen houtblokjes te kloven die na vergassing in de, aan de bussen bevestigde gasgeneratoren een substituut voor vloeibare brandstof opleverden. Pas na de oorlog vond men voor het terrein een bestemming toen een nijpend gebrek ontstond aan stallingsruimte voor de bussen. Niet alleen waren tijdens de bezettingsjaren vele nieuwe lijnen aan het net toegevoegd, hoofdzakelijk door de overname van particuliere ondernemingen maar na de oorlog begon de BBA zich ook voor stadsbus-exploitatie te interesseren. Breda is daar het eerste voorbeeld van. In 1948 werd begonnen met de bouw van acht stallings- en twee werkplaatshallen van gewapend beton. Door de wijze van bouwen kreeg het complex een specifiek uiterlijk waarvan in Nederland weinig andere voorbeelden te vinden zijn. Elke hal bood plaats aan acht twaalf-meterbussen of twaalf stadsbusjes. Met deze capaciteit kon men jaren volstaan. Op 3 oktober 1949 werd deze, voor die tijd moderne en efficiënte busremise met veel feestgedruis geopend.

Bijna veertig jaar later, op 29 mei 1988 is de als volkomen verouderd bestempelde Haagpoortvestiging vervuild voor een nieuwe stalling aan de Slingerweg met een capaciteit van 86 bussen. Met deze verhuizing heeft het terrein voor het openbaar vervoer geen fundamentele betekenis meer. Dat is dan ook één van de redenen waarom de BBA het (te) grote complex wil afstoten. Economische motieven spelen hierbij een belangrijke rol. Met (een deel van) de opbrengst wil de BBA een nieuw hoofdkantoor financieren dat op het terrein van de Centrale Werkplaats te Princenhage zal worden gebouwd.

l'Histoire se répète

Als de uitspraak *de geschiedenis herhaalt zich* op waarheid berust, dan geldt dat zeker voor de Haagpoort. Aanvankelijk was de werkhal beschikbaar gesteld aan de uit vrijwilligers bestaande Werkgroep Brabant van de Stichting Veteraan Autobussen. Toen de BBA zich zakelijk ging opstellen, moesten de museumbussen wijken voor het bedrijf 'Brabant Rail/Brexcon BV', dat op commerciële basis historische trams restaureert. Daarmee kwamen de trams terug aan de Haagpoort. Zij vormen de tastbare schakel tussen heden en verleden. Hoelang deze situatie zal voortduren hangt voor een groot

gedeelte af van de uitkomsten van het milieu-technisch onderzoek. Vijftig jaar sintels en kolenresten plus vijftig jaar benzine- en oliedruppels maken een bodemsanering noodzakelijk. Zeker wanneer men aan dit stukje oud-Breda een nieuwe toekomst wil geven. Een toekomst die honderd jaar geleden aan die plek werd toebedeeld met als doel om aan Breda en de Baronie nieuwe impulsen te geven.



25. De tram is weer neergestreken op het Haagpoortterrein, 1989. De BBA zal dit bezit echter afstoten en voortaan kantoor houden in de nieuwbouw op het terrein van de Centrale werkplaats in Princenhage (coll. W.J.M. Leideritz).

Geraadpleegde archieven

Archief 'Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen' te Antwerpen, Zurenborg
Archief 'N.V. Brabantse Buurtspoorwegen en Autodiensten' (in depot bij het Rijksarchief van Noord-Brabant te 's-Hertogenbosch)
Archief Provinciale Staten te 's-Hertogenbosch (Provinciehuus)
Kadaster en Openbare Registers Breda

Geraadpleegde gedrukte stukken

Belgisch Staatsblad (Moniteur Belge) 1887, 1907 en 1919
Dienstregelingen ZNSM
Eerste Verslag Commissie Tramwegvraagstuk Noordbrabant ('s-Gravenhage 1931)
Jaarverslagen ZNSM

Lokaalspoor- en Tramwegwet 1880, 1900, 1917 en 1926
Nederlandsche Staatscourant
Provinciaal Blad van Noord-Brabant 1885-1939
Tramwegreglement 1902
Statistiek Spoor- en Tramwegen 1880-1918 (Ministerie van Verkeer en waterstaat)
Wetten en besluiten betreffende Spoor(tram)wegen in Nederland ('s- Gravenhage 1931)

Bibliografie

Braambeek, H.J. *Van lichten en schiften* (Utrecht, 1936)
Broos, M.C.J. *De spoorweg Antwerpen-Rotterdam, Op de Rails* (1977/11)
Eerenbeemt, H.F.J.M. van den *Sporend naar welvaart* (Tilburg, 1964)
Hamelink, S. *De Tramwegen: hun oorsprong, ontwikkeling en toekomst* (Utrecht, 1878)
Keutgens, E. *Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen en Randgemeenten* (Antwerpen, 1973)
Kuin, P. e.a. *Het vervoerswezen* (Utrecht, 1952)
Leideritz, W.J.M. *De tramwegen van Noord-Brabant* (Leiden, 1978)
Idem, *De stadsbus van Breda* (Breda, 1987)
Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. De Vijftigste Verjaardag, gedenkboek (Brussel, 1934)
Overbosch, S. *De stoomlocomotieven der Nederlandse Tramwegen* (Amsterdam, 1985²)

AAANTEKENINGEN

- ¹ Na het overlijden van de heer Van Wessem, in 1923 werd in zijn plaats met ingang van 1 december van dat jaar de heer F.F. Bosscher benoemd. Deze was al sedert 1917 in dienst als adjunct-administrateur.
- ² Zoals duidelijk moge zijn, een voorwaarde voor doorgaand vervoer was het hebben van dezelfde spoorwijdte. De economische betrekkingen tussen Noord-Brabant en de provincie Antwerpen waren zo groot dat onze zuiderburen aanvankelijk de Brabantse maat van 1067 mm (42 Engelse duimen) overnamen. Men verwachtte van een aaneengesloten tramnet een impuls voor het economisch leven en daarmee een verbetering van de levensomstandigheden. De gevolgen van de afscheiding van België, een ernstige verarming van de Brabantse plattelandsbevolking, lagen blijkbaar nog vers in het geheugen. Toen echter na de Eerste Wereldoorlog de verstandhouding tussen België en Nederland bekoelde, werd in Antwerpen in de jaren 1919-1921 het net van buurttrams versmald tot het meterspoor, waarmee ook de rest van België was voorzien. Buurttrams konden dan ook spoedig via het Antwerpse stadsnet tot in het centrum van de stad doordringen.
- ³ Deze N.V. voerde in de praktijk de naam 'N.V. Maatschappij tot Aanleg en Exploitatie van Buurtspoorwegen in Nederland' en was in België bekend onder de naam 'S.a. pour la construction et l'exploitation de chemins de fer dans les Pays-Bas'. Tot in 1909 was het Frans de officiële voertaal in België.
- ⁴ Zowel van de Belgische gebouwen als van het Nederlandse traject is heden ten dage nog het een en ander te zien.
- ⁵ In 1903 kwam daar nog de paardetram Breda-Mastbosch bij.
- ⁶ Deze situatie bleef zo tot in 1947 waarna de 'N.V. Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten' (BBA) het verbouwde tot directeurswoning. Toen in 1987 de inmiddels gepensioneerde directeur kleiner was gaan wonen, viel het statige huis onder de slopershamer nadat het nog kortstondig dienst had gedaan als regiokantoor.
- ⁷ In 1937 werden de huisjes in één koop verkocht, mede omdat ze niet meer beantwoordden aan de toentertijd gestelde wooneisen. In april 1952 kocht de BBA de inmiddels slooprijpe pandjes weer terug teneinde het onbebouwde deel van het terrein te vergroten. Vier huisjes zijn ook daadwerkelijk voor dat doel gesloopt, het resterende drietal werd in 1964 ten tweede male afgestoten.
- ⁸ In 1910 werd het tracé door de Rijksoverheid genaast om als normaalsporige lokaalspoorlijn te worden afgebouwd.

- ⁹ Het opbreken van de tramlijnen strekte zich overigens niet uit tot de meeste fabrieksemplacementen. Daarop vond nog menig jaar intern transport plaats.
- ¹⁰ De plaatsing van de order in Nederland was overigens mede ingegeven door het feit dat de Belgische industrie in die tijd praktisch uitgeschakeld was en de zuidelijke landsgrens zo goed als hermetisch gesloten.
- ¹¹ Deze bedrijven waren: de 'Zuider Stoomtramweg-Maatschappij (ZSM), de 'Hollandsche Buurtspoorwegen' (HB), de 'Stoomtramweg-Maatschappij Antwerpen-Bergen op Zoom-Tholen' (ABT), de 'Stoomtram 's-Hertogenbosch-Helmond-Veghel-Oss' (HHVO), de 'Zuid-Nederlandse Stoomtramweg-Maatschappij (ZNSM) en de 'Tramweg-Maatschappij De Meijerij' (TM).
- ¹² Na bijna veertig jaar met de begin jaren vijftig aangebrachte voorzieningen te hebben dienstgedaan, is deze werkplaats in 1990 weer aan de geldende eisen aangepast.
- ¹³ Het pand is in 1986 gesloopt.
- ¹⁴ In 1937 werden opgebroken de verbindingen Ossendrecht grens-Bergen op Zoom-Tholen, Roosendaal-Gastelsveer en Wernhout grens-Princenhage. In 1938 volgden Vogelzang-Steenbergen-Oud Gastel-Etten-Princenhage-Breda-Teteringen, Willemstad-Oud Gastel en Teteringen-Oosterhout-Tilburg.
- ¹⁵ De 'Stoomtram 's-Hertogenbosch-Helmond-Veghel-Oss' was eigendom van veertien aan de tram-, c.q. buslijn gelegen gemeenten. Deze b.v. was met één commissaris in de BBA vertegenwoordigd. Om de bestuurlijke verhouding tussen die veertien gemeenten en de BBA een bredere basis te geven, is deze maatschappij geherstructureerd tot 'B.V. Stadsvervoer BBA' met overname van alle aandelen. Deze B.V. is een platform van negen Noordbrabantse gemeenten met lokaal vervoer (waaronder Breda) waarvan op 1 maart 1989 drie vertegenwoordigers in de Raad van commissarissen van de BBA zijn benoemd.
- ¹⁶ Broer van de toenmalige BBA-directeur Mr. D. van Setten.

BIJLAGE 1: *De ijzeren weg*

Het samenstel van tramsporen, ook wel bovenbouw of infrastructuur genaamd, werd minutieus in tekening vastgelegd nadat de richting in hoofdlijnen was bepaald door de tramwegmaatschappij en de wegbeheerder(s). Naast deze tekeningen werd het tracé met alle daarbij behorende wissels, kruisingen, omloop- en uittrekspooren tot op de meter nauwkeurig omschreven. Daar de toegestane maximumsnelheid van 20 km/uur vrijliggende, dus dure baanvakken niet rechtvaardigde, gaf de tramdirectie de voorkeur aan het gebruik van bestaande wegen. De meeste wegbeheerders stonden deze tramaanleg op hun wegen of wegbermen toe met het oog op het algemeen belang, zij het tegen een jaarlijkse geringe vergoeding in de vorm van een recognitie-bedrag. Hieronder volgt in geresseerd Nederlands een beschrijving van het lijnennet naar de situatie van 1931.

1 voor wat betreft de gemeente Breda:

Stationsplein (verbindingsspoor met Zuider Stoomtram) – Spoorstraat (parallel aan hoofdspoor driesporig emplacement van ca. 100 meter lengte) – wissel uit hoofdspoor naar Belcrumweg (goederenlijn, aansluiting veiling) – Markbrug – kruising goederenspoor Markkade – Etnastraat (halte) – Tramsingel (aftakking goederenspoor) – Markkade – aansluiting (raccordement) suikerfabriek) – brug Singelgracht (Gasbrug, ex-paardetramlijn) – Nieuwe Prinsenkade (uittrekspoor¹) – aftakking Nijverheidssingel (goederenspoor) – Tramsingel (omloopspoor van 75 meter, twee uittrekspooren waarna aftakking naar mestvaalt).

Haagpoort (viersporig emplacement, twee uitrijsporen) naar Haagweg: haltes bij 'Café Nefkens' (Duitenhuis), 'De Bloemkool' (bierbrouwerij), Zuijlen en Princenoord.

Haagsche Markt (halte, aftakking naar Rijsbergen) – via Rijksweg van Breda naar Bergen op Zoom met aan de noordzijde haltes bij 'Hotel Belle Vue', 'Lindenhof', 'Zoudtlandt', 'Café Francken', 'Hotel Burck' en de kerk van Liesbos.

2 voor wat betreft de gemeente Etten-Leur:

Rijksweg met haltes bij 'Huis ten Bosch' (omloopspoor), Bremberg, Vaartkant (wisselspoor van ca. 140 meter²) – aftakkend spoor langs de oostzijde van de Steenweg naar de Geer in Leur (Leursche Haven met een omloopspoor van 91 meter) – Etten – Markt of Dorpsplein: halte, wisselspoor van 142 meter – enkelsporige kruising met dubbelsporige spoorverbinding Breda-Roosendaal – provinciale weg naar Oudenbosch: haltes bij Bankenstraat en Strooienhuis (wisselspoor van 133 meter met uittrekspoor van 40 meter).

3 voor wat betreft de gemeente Hoeven:

Hoogstraat: haltes bij Hoeven Dorp en het Seminarie (beide met uittrekspoor van 28 meter). Bos-schendijk: halte Kruisstraat (uittrekspoor van 86 meter)

4 voor wat betreft de gemeente Oudenbosch:

Bos-schendijk: halte 'Velletri' – kruising met spoorlijn Roosendaal-Zevenbergen – Kerkstraat: halte 'Tivoli' – halte Markt – halte 'De Wagenhoek' – verbindingsspoor met Molenstraat (goederenlijn met uittrekspoor van 18 meter) – na haakse kruising met hoofdlijn 'Het West Vaardeke' (= St. Elisabethstraat, Nieuwstraat) – goederentramlijn naar De Kaai (havenspoor met uittrekspoor van 15 meter en aansluiting suikerfabriek 'St. Antoine).

5 voor wat betreft de gemeente Oud en Nieuw Gastel:

Provinciale weg naar Oud Gastel: halte pensionaat 'St. Anna' – Provinciale weg met haltes bij Kuivezand, Van Ham, hoek Krelingsweg/Vierscheweg (uittrekspoor van 20 meter), Vacca en Smoor (beide met uittrekspoor) – Achterdijk (met aftakking naar Gastelsveer, wisselspoor van 97 meter met uittrekspoor van 134 meter waarin een draaischijf van 4 meter doorsnede) – Gastelschedijk zuidzijde – Oude Dijk (tramstation, emplacement van vier sporen, teruggaande aftakking naar Gastelsveer) –

Nieuwe Gastelsedijk (wisselplaats van 134 meter) met halte – Gastelsveer (splittingsstation met uittrek- en wisselspoor).

6 voor wat betreft de gemeente Roosendaal:

Roosendaalse Vlietweg met haltes bij Capelberg, Nieuw 'Mon Plaisir' – Oostelijke Havendijk (vijfsporig emplacement, kantoor en remise, bereikbaar door aftakkend en kruisend spoor) – herberg 'Tramstation (met omloopspoor van 78 meter) – Veemarktstraat, eindpunt (met twee uittrekspooren).

7 voor wat betreft de gemeente Steenberg:

Stoofweg met halte bij het 'hoekje' – Kruisstraat – Molenstraat – Markt met halte bij 'De Hoogt' (wisselspoor van 10 meter) – Brugweg zuidzijde met halte bij Lange Brug – Boonhil – Boonhileweg westzijde met haltes bij Haantjesbrug, Aarden, Rademakers, Van den Bosch en Overval (alle met uittrekspoor) – Aafgeslegte Dijk zuidzijde.

Krommeweg (wisselspoor van 134 meter en twee uittrekspooren naar tweesporige remise: depot Steenberg met dienstwoning en magazijn) – Kruispoort – den Oprij – Grote Kerkstraat – Kaaistraat (wisselplaats en aansluiting met sporen van de RTM en raccordement naar suikerfabriek 'Van Loon & Co.')

Provinciale weg van Dinteloord naar Halsteren, westzijde – kruising met RTM- sporen en haltes bij Waterhoefje, de Witte Ruiter en Dassenberg.

8 voor wat betreft de gemeente Halsteren:

Provinciale weg met haltes bij Klutsdorp/café 'Vossenjacht' (met uittrekspoor), Lepelstraat, 'Handwijzer' (met uittrekspoor), Oude Molen, Huize 'De Beek', Halsteren/RK- kerk, café 'Willem III' en Vogelgevang (driesporig emplacement met één doorgaand spoor voor aansluiting op de tramlijn Bergen op Zoom-Tholen).

9 voor wat betreft de gemeente Oud en Nieuw Gastel:

Oudendijk met haltes bij het tramstation en de Rolleweg – Rijpersweg – Nieuwe Gastelse Dijk (halte met wisselplaats) – Stampersgat met halte bij Hollemans (aansluiting naar 'Gastelsche Beetwortel Suikerfabriek' en loswal); draaibrug over de Dintel.

10 voor wat betreft de gemeente Fijnaart en Heijningen:

Appelaarscheweg, halte met wisselplaats – Fijnaart, halte Kade Dijk – Fijnaartse Droogendijk, haltes bij Nieuwe Molen en Oude Molen.

11 voor wat betreft de gemeente Willemstad:

Stadse Droogendijk oostzijde, haltes bij Oost Middelweg (met wisselplaats), Grootbroer, Dijkzicht, Helwijk-Steenpad oostzijde, halte Stadzicht (met wisselplaats).

Willemstad (tweesporige remise op viersporig emplacement buiten de vesting). Enkelspoor via Steenpad, Bovenkade(straat), Benedenkade, Westkadestraat naar haven, aanlegsteiger RTM (omloopspoor met twee uittrekspooren)

De lijn (Breda) – Princenhage – Wernhout Grens

Princenhage, halte Haagse Markt (naar links afbuigende wissel) – Dreef – Mastbosstraat (met wissel naar achtsporige remise annex werkplaats en twee opstelspooren) – Rijksstraatweg Breda-Antwerpen westzijde (Rijsbergseweg) met haltes bij 'De Roskam' (wisselplaats), De Dog, Effen (met uittrekspoor), 'De Boterstaf' en Krabbenbossen (met uittrekspoor).

12 voor wat betreft de gemeente Rijsbergen:

Rijksstraatweg westzijde, met haltes bij Fort Oranje, t Baantje' (met uittrekspoor) – Markt westzijde (Stationsplein); aan de oostzijde een driesporig emplacement van de Belgische tram naar

Hoogstraten – grensstation Hazeldonk (met uittrekspoor)³ – Rijksstraatweg oostzijde met haltes bij 'Rustoord' en Tiggelt (met uittrekspoor).

13 voor wat betreft de gemeente Zundert:

Rijksstraatweg oostzijde, met haltes bij Stuivezand (met wisselplaats), Spinola/De Wissel, Molenstraat, kwekerij 'Wilhelmina', 'Hôtel Ossekop'/'Pas Buiten', café 't Hoekske' en de NCB (met uittrekspoor) – Wernhout (halte met wisselplaats) – raccordement en halte 'Zundertsche Steenfabriek' – Nederlandse douane (uittrekspoor tot in douaneloods, voormalige remise aan de westzijde van de straatweg) – uittrekspoor tot aan de grens – 200 meter van de grens: Wuestwezel Belgische douane, voortzetting hoofdspoor richting Antwerpen (eigendom NMVB).

¹ Een uittrekspoor is een doodlopend zijspoor, bedoeld als laad- of losspoor.

² Een wissel-, omrij- of omloopspoor is een aan het hoofdspoor parallel lopend spoor, aan beide einden met een wissel aangesloten om twee trams te laten passeren, c.q. kruisen of om om te keren.

³ Sedert de ingevoerde spoorversmalling in 1921 bestaan er geen verbindingssporen meer tussen de EBN en de ZNSM in Rijsbergen. De trambaan is thans grotendeels een fietspad.

BIJLAGE 2

Statistiek over het jaar 1922¹
(volgens opgave aan de Nederlandsche Vereeniging van Locaalspoor- en Tramwegen)

Baanlengte ²⁾	93.483 meter
Constructielengte	99.745 meter
Spoorwijdte	1.067 meter
Locomotieven	15 stuks
Stoomtramrijtuigen	30 stuks
Paardetramrijtuigen	9 stuks ³⁾
Paarden	in huur
Goederenwagens	262
Treinkilometers	376.052
Opbrengst treinkm.	f 1,19 ⁹
„ „ dag/km.	f 13,43
Exploitatiekosten tr/km.	f 1,14 ⁵
Aanlegkapitaal:	
aandelen	f 1.300.000, = =
obligaties	f 1.500.000, = =
Uitgaven:	
vernieuwingsfonds	f 31.848,50 ⁵
rente, aflossing, afschrijving	f 53.351,87

Administrateur: F.J.M. van Wessem

¹ 1922 is het jaar waarin de ZNSM zijn grootste omvang had.

² Inclusief het doodspoor van de in 1921 opgeheven paardetramlijn door Breda, tussen Markt en Haagpoort.

³ Van juni tot 15 september 1922 met de paardetram voor het laatst tussen Haagpoort en het Liesbos. Hier- van waren 8 rijtuigen buiten dienst.