

## Verkeer en vervoer

Door de oorlogshandelingen was de traditioneel al niet zo gunstige vervoerssituatie in Zeeland flink verslechterd. Alleen al de inundatie en de mijnevelden boden enorme hindemissen voor het vervoer binnen de regio's en over de gewone scheepvaartroutes. De vervoersproblemen bemoeilijkten de aanvoer van herstel-materiaal, bezoek aan andere delen van het land en aanvankelijk zelfs de bestuurlijke communicatie binnen Zeeland. Naarmate het verkeer zich herstelde, kwamen traditionele problemen weer aan de orde: slechte verbindingen, lange reistijden door de gedwongen oversteek per veerboot, de verhouding tussen particulier initiatief en overheidsbemoeienis. De belangrijkste bedrijfstak, de landbouw, profiteerde van de eilanden-structuur van de provincie door de mogelijkheid van vervoer van aardappelen, uien en bieten vanuit de vele landbouwhaventjes. Ook het vooroorlogse tramnet had die functie gehad naast zijn belangrijke rol voor het personenvervoer. Met name in Zeeuws-Vlaanderen concurreerde het tramnet met het wegennet. De Zeeuws-Vlaamse wegen waren over 't algemeen zo slecht dat "de tram in elk geval voor het goederenvervoer volstrekt onmisbaar was."

Noord-Beveland en Tholen, rondom voorzien van landbouwhaventjes, hadden niet eens een tramlijn. De lijn Anna-Jacobapolder-Steenbergen zorgde voor transport van Schouwen-Duivelandse 'peeën' naar de suikerfabriek in Steenbergen. Voor veel Zeeuwen was de tram de verbinding met de grote wereld. De streekcentra van Zeeuws-Vlaanderen, de Belgische stadjes Moerbeke, Eeklo, Maldegem en Knokke en de steden Goes, Middelburg en Zierikzee waren per tram bereikbaar vanuit een aanzienlijk deel van de dorpen in de omgeving. Naar Tholen liepen twee buslijnen: een van Stavenisse over Sint-Maarlensdijk en een van Sint-Annaland over Oud-Vossemeer. Verder was er een buslijn in bijvoorbeeld het noorden van Walcheren en een van de Schouwse westhoek langs de zuidkust naar Zierikzee. Zuid-Bevelandse dorpjes met een spoorstation profiteerden net als Arnemuiden van de Nederlandse Spoorwegen, terwijl met de spoorlijn van Terneuzen naar Mechelen vooral Belgische belangen gediend waren. Zowel van Zelzate als van Antwerpen (over Hulst) liep een spoor naar de havenplaats Terneuzen. Vooral waar het goederenvervoer via haven of tram verliep, ontbrak echter een belangrijke drijfveer om de wegen te verbeteren. Verbindingen van dorp tot dorp vielen onder de zorg van gemeente- en waterschapsbesturen en de boeren die daarin zetelden, hechtten alleen aan goede wegen voor zover die het wegbrengen van de oogst vergemakkelikten.

### Oorlogs- en inundatieschade

Vele malen slechter was die situatie echter in de eerste maanden van 1945. De oorlogshandelingen hadden veel bruggen doen sneuvelen, eerst in 1940 en in 1944 weer bij de bevrijding. De trams van Aardenburg naar Brugge en van Retranchement naar Knokke waren na 1940 niet meer in gebruik genomen, die van Goes naar Wemeldinge en naar Wolphaartsdijk waren in 1942 opgeheven. In 1945 stonden de tramrails in Walcheren en Schouwen onder water, die in West Zeeuws-Vlaanderen waren zwaar beschadigd. In het laatste gebied bood alleen nog de lijn Breskens-Maldegem een goede verbinding. Verder werden er door het Militair Gezag 'bellewagens' ingezet: van het leger afkomstige vrachtwagens met vanachter plaats voor tien tot twaalf man. Ook werden vrachtwagens ingezet waar de wegen te slecht waren voor een bus, zoals in de omgeving van Graauw. Op Tholen reed aanvankelijk één tot bus omgebouwde vrachtwagen in de ochtend heen en weer, en één in de middag. Pas in december '44, toen de geallieerde offensieven stokten, waren die vrachtauto's ter beschikking gekomen. De Duitsers hadden maar een goeie 400 vrachtauto's in Zeeland overgelaten, terwijl de paarden dringend nodig waren op het land voor het ploegen.

Op Walcheren vond het vervoer langs de tracés van de ondergelopen wegen plaats per boot en per dukw. Een dukw kon zowel rijden als varen en op Walcheren varieerde de behoefte aan het een of het ander naargelang het tij en de plaats waar men zich bevond. Verder reden er op het hele eiland alleen legerjeeps. Alleen Piet Faasse uit Westkapelle en de planoloog Martin de Vink te Middelburg hadden een auto, die ze voor de Duitsers verborgen hadden gehouden.

Voor Tholen waren de verbindingen met Brabant, waar vandaan de evacués terugkeerden, ook het belangrijkste. In het noorden van Zeeland hadden zowel inwoners als provinciebestuur voor de verbindingen te maken met de Rotterdamse Tramweg Maatschappij. De RTM bezat niet alleen vele kilometers tramlijn op

Schouwen-Duiveland, Sint-Philipsland en de Zuid-Hollandse eilanden, zij onderhield er ook busdiensten en de veren Anna-Jacobapolder-Zijpe en Zierikzee-Numansdorp-Rotterdam.

Het vertrouwen in de RTM was gering: haar vasthouden aan stoomtrams werd als ouderwets beschouwd, hoewel de bussen weinig baten leverden.

Ook bij het provinciebestuur leefde de vraag "hoe raken we de tram voor Schouwen-Duiveland kwijt?" Het probleem was dat zonder de RTM er een vacuüm op vervoersgebied zou ontstaan.

#### Onwil en onvermogen

De klachten uit Zeeuws-Vlaanderen over aansluiting van het openbaarvervoer, gingen niet alleen over Breskens en Perkpolder. Veel hardnekkiger waren de klachten over het gebrek aan onderlinge afstemming van de dienstregelingen van de twee vervoersondernemingen, de Stoomtram Breskens-Maldegem en de Zeeuws-Vlaamse Tramweg Maatschappij. De reizigers waren de dupe en moesten op de knooppunten van de lijnen weleens lang wachten. Al rond de jaarwisseling 1944-45 hadden Gedeputeerde Staten dit euvel willen bestrijden door de SBM en de ZVTM tot fusie te dwingen, maar dat was door het Militair Gezag afgeketst. In overeenstemming met landelijke richtlijnen streefde de Provincie al sinds 1938 naar fusie van personenvervoersbedrijven in een en dezelfde regio, een beleid dat onder meer op de Bevelanden succes had gehad. Ook andere verwijten richtten zich op de ZVTM. Herhaaldelijk bereikten klachten uit Biervliet de pers over het nog niet in gebruik nemen van de lijn Breskens-Terneuzen. Wie uit Biervliet weg wilde, moest eerst kilometers lopen naar de halte van een andere lijn. Waterlandkerkje had tot de zomer van '46 geen busverbinding en tussen Sas van Gent en Terneuzen ontbrak een rechtstreekse verbinding, wat voor de middelbare scholierenuit Sas lastig was. Ook Zuiddorpe was geïsoleerd omdat de buslijn Axel-Hulst niet meer in gebruik genomen werd.

De ZVTM, die moderner materiaal had dan de SBM, heropende op den duur alle lijnen. Vooral de zomerdienstregeling van 1948 van de ZVTM bracht flinke verbetering. Kritiek was ook op Walcheren te horen, op de busverbindingen van de 'Stoomtram Walcheren'. "Bij het vertrek van iedere wagen is het thans vooral in den vakantietijd een stormloop en biedt de vertrekplaats een 'Wild-West-tafereel'", zo klaagde in de zomer van 1946 de 'Vereniging Handelsbelang' te Middelburg bij de Minister. Er was veel te weinig plaats in de bussen naar Zoutelande en Westkapelle, en vooral in de vrachtwagens tussen Middelburg en Vlissingen. De maatschappij de 'Stoomtram' werd algemeen verweten dat ze de tram verkocht had naar Utrecht, maar officieel heette het, dat herstel te duur was geweest. Toen na de zomer van '46 meer en grotere bussen werden ingezet, verstomden de klachten. Ook de ringspoorlijn door de zak van Zuid-Beveland werd eind 1946 vervangen door een busdienst.

*Bron: Zeeland 1945-1950*