

Het Verhaal van Woerden

Verhaal 23 Spoor naar Woerden

Vooruitgang

De 19e eeuw is de eeuw van de industriële revolutie. Veel handwerk wordt vervangen door machines. Er komen fabrieken en de steden beginnen te vervuilen met roet, as en smog. Arbeiders moeten in de fabrieken steeds langer en ongezonder werk doen voor steeds minder loon. Pas met milieuwetgeving als de Hinderwet en de Stoomwet en met sociale wetgeving als de Arbeidswet, het "Kinderwetje" en de gezondheidswetten komt in deze situatie langzaam verandering.

De machines vervangen niet alleen het handwerk, maar ook het gebruik van natuurlijke energiebronnen. De stoommachine zorgt ervoor dat molens, schepen en wagens niet meer afhankelijk zijn van wind- of paardenkracht. Tussen 1850 en 1875 verandert hierdoor ook de situatie in Woerden. Er komen stoomgemalen, de stoomtrein en straatverlichting. De algemene vooruitgang is niet te stuiten.

Stoomtrein

In 1839 rijdt de eerste stoomtrein, De Arend, in 25 minuten van Amsterdam naar Haarlem. Daarmee is de eerste spoorlijn in Nederland een feit. Verschillende ondernemers richten spoorwegmaatschappijen op. Eén van de grotere is de Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij (NRS), die in mei 1855 een spoorlijn opent tussen Rotterdam en Utrecht. Aan die lijn komt een station bij Woerden. Het bestaat uit niet meer dan uit een houten gebouwtje, dat bij de aanleg van de lijn als directiekeet dienst doet. Later komt er een houten goederenloods bij. Binnen vier maanden heeft Woerden ook zijn eerste treinongeluk. In september 1855 botst bij het station een locomotief tegen een zandtrein. Gelukkig zijn er geen slachtoffers.

Andere spoorlijnen volgen al snel: in 1869 kwam de lijn Harmelen-Breukelen (met een station aan de Putkop) en in 1878 de lijn Leiden-Woerden. Hierdoor stijgt het aantal passagiers en overstappers in Woerden. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (een voorloper van de NS) neemt de spoorlijnen bij Woerden over en er ontstaan plannen voor de bouw van een echt stenen station. In 1911 wordt dit stationsgebouw, ontworpen door ingenieur W. de Jong, gebouwd. Het staat er nog

altijd, maar is in de afgelopen eeuwen aanzienlijk verbouwd en aangepast aan de eisen der moderne tijd. Het station in Harmelen, bij de Putkop, is in 1936 gesloten voor personenvervoer, voor goederenvervoer blijft het dan nog een aantal jaren bestaan. Tegenwoordig is Woerden een belangrijk knooppunt voor het treinverkeer. Talloze treinen passeren in en buiten de spitsuren het Woerdense station.

Straatverlichting

De straatverlichting in Woerden is in het begin van de 19e eeuw beperkt tot ongeveer vijftig lantaarns, die alleen in het donkere winterseizoen 's nachts worden ontstoken. Het zijn olielantaarns, die werken op raapolie. Een paar gemeentelijke lantaarnopstekers zorgen ervoor dat ze aan- en uitgemaakt worden. Omdat de olie relatief duur is besluit het gemeentebestuur eind 1856 om de olielampen door gaslampen te vervangen. Er wordt een contract voor 25 jaar gesloten met een particuliere ondernemer uit Gouda, De Vries Robbé, die om het gas te maken een fabriek bouwt aan de Westdam, net buiten de toenmalige stadsgrens, op de plaats waar later het stadhuis komt te staan. Vanaf de fabriek wordt ongeveer een kilometer buizen naar de ongeveer 65 lantaarns door de hele stad aangelegd en vanaf 1 september 1858 kan de gasverlichting in gebruik genomen worden.

Gasfabriek

De 'gazfabriek' levert ook gas aan particulieren en loopt daardoor erg goed.. Zo goed zelfs dat de gemeente, nadat de gasfabriek in 1887 deels afbrandde, besluit om zelf een gasbedrijf op te zetten. Men bouwt een nieuwe gasfabriek aan het stuk van de buitenwal, dat later de Oranjestraat heet. Het gas wordt gemaakt van kolen (steenkoolgas) en opgeslagen in grote 'gashouders'. Ook als gemeentelijk bedrijf bloeit de fabriek: in 1910 zijn er bijna 400 gasgebruikers en 110 gaslantaarns in Woerden. In 1915 zijn dat al bijna 1300 gebruikers en 152 lantaarns. Vanaf 1920 worden de gaslantaarns in vijf jaar tijd geleidelijk omgebouwd naar elektrische lantaarns; de stroom werd geleverd door het nieuwe Gemeentelijk Elektriciteitsbedrijf.

De gemeentelijke gasfabriek blijft tot 1958 in werking; in dat jaar sluit de gemeente Woerden zich aan bij het Gasbedrijf Centraal Nederland. Steenkoolgas maakt plaats voor aardgas. De fabriek wordt in de jaren daarna stap voor stap ontmanteld en afgebroken. Daarna verschijnt aan de Oranjestraat het bedrijfspand van De Sluis. Nu staan er woningen.

De straatverlichting in de andere kernen blijft veel langer een kwestie van lampolie en lantaarnopstekers. De fase van aardgas wordt in Harmelen, Kamerik en Zegveld gewoon overgeslagen: tussen 1920 en 1925 worden ook die gemeenten van elektriciteit voorzien door de Provinciale Utrechtse Elektriciteits-Maatschappij. Barwoutswaarder en Rietveld volgen in 1926 met stroom uit Woerden.

Meer weten?

Algemeen:

- Artz, Alexander *Fietsen en wandelen langs oude spoorwegen in Nederland* (Rijswijk, 2009)
- Kerpel, T.J. *Het licht van de lantaarn* (Kampen, 1984)
- Veenendaal, Guus *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* (Amsterdam, 2008)

Woerden en omgeving:

- Alkemade, W.R.C. "De aanleg van de weg en vaart tussen Bodegraven en Gouda" in *Reeuwijkse Reeks* nr 4 (1992), pp.36-48
- Alkemade, W.R.C. "De Nieuwe Zandweg te Linschoten als tolgeweg, 1820-1912" in *Heemtijdinghen*, jg 31 (1995), nr 2, pp. 38-46
- Es, Jan van *Woerden in bedrijf* (Alphen aan den Rijn, 1990) pp. 29-33 en 66-68
- Nap, H. en C. Timmerman "Diederik Gregorius van Teylingen (1752-1837), ambachtsheer van Kamerik en de Houtdijken" in *Langs de Oude Rijn: levensbeschrijvingen van bekende en onbekende mensen uit Vleuten De Meern, Harmelen en Woerden* (Utrecht, 1999), pp. 171-175
- Panne-van Deuren, C.J.H.M. van de *Invenaris van het archief van de Commissie van de Administratie over den Kamerikschen Dijk 1838-1917* (1925) (Woerden, 1990), pp. 2-11

Rechten

Het geheel of gedeeltelijk overnemen van de tekst is toegestaan onder vermelding van "Bron: Het Verhaal van Woerden".