

HET VERKEER VAN WELEER

Overzicht van de inhoud van de tentoonstelling die de Stichts-Hollandse Historische Vereniging houdt naar aanleiding van het honderdjarig bestaan van de spoorlijn Leiden-Woerden

door N. Plomp.

DE ROMEINSE TIJD

In de eerste vier eeuwen van onze jaartelling maakte de Oude Rijn deel uit van de grens van het Romeinse rijk. Op regelmatige afstanden werden forten aangelegd ter verdediging van de Rijn-grens. De troepenbewegingen en de bevoorrading brachten een levendig verkeer. Dat verkeer vond plaats per schip over de Rijn, en te paard of te voet over de weg ten zuiden van de Rijn. Er is één kaart uit die tijd overgeleverd, waarop de Rijn en de weg daarlangs schematisch zijn aangegeven. De kaart is slechts bekend door een vijftiende eeuwse copie, de Tabula Peutingeriana, die in de Oesterreichische Nationalbibliothek te Wenen berust. Op het eerste blad bovenaan is de Rijn te zien met de weg, waarbij de namen van enige castella zijn vermeld met de onderlinge afstanden in leugae (romeinse mijlen). Nigro Pullo is waarschijnlijk Zwammerdam, Laurum waarschijnlijk Woerden.

De opgravingen van de laatste jaren hebben stille getuigen van het verkeer in de Romeinse tijd aan het licht gebracht. Bij de opgravingen van het castellum te Zwammerdam werden zes schepen gevonden:

Een vissersbootje, lang 6,98 m., breed 0,90 m., waarvan de romp uit één stuk eikehout is gemaakt.

Een platbodem vrachtschip, lang 22,70 m., breed c. 3,00 m. Het is gebruikt voor de aanvoer van leisteen dat is gebruikt voor de fundering van de eerste stenen gebouwen te Zwammerdam, c. 180 na Chr. Het nuttige laadvermogen was ongeveer 30 ton.



Een bootje voor het vervoer van kleine hoeveelheden koopwaar, ongeveer 10 m. lang, daterend van c. 180 - 220 na Chr.

Een vrachtschip, lang c. 37 m., breed c. 4 m., gebruikt voor de aanvoer van bouwmaterialen als leisteen, kiezel, tufsteen, dakpannen en dakvorsten, c. 130 - 150 na Chr.

Een visserskano, lang c. 5 m., uit één eikestam gemaakt (later doorboord om als visbun te dienen), c. 210 - 230 na Chr.

Een veerpont, lang 20,3 m., waarschijnlijk gebruikt over een havenkreek die de Romeinse legerweg onderbrak.¹

Van die Romeinse legerweg weten we nog niet zoveel. In archeologische tijdschriften is over dit onderwerp een discussie gaande geweest, waarbij de meningen verdeeld bleven.² Sindsdien is echter de heer P.C. Beunder te Bodegraven erin geslaagd een stukje van de weg te traceren, ter hoogte van het Goudse Rijpad. De foto's tonen een duidelijke grindbaan onder de bouwvoor. Het grind is vermengd met Romeinse ceramiek.

Inmiddels is in 1978 ook te Woerden een Romeins schip gevonden. De tentoonstelling toont slechts enkele foto's daarvan, want de archeologen zullen nog geruime tijd nodig hebben voor het bewerken van het gevonden materiaal.

Over enkele jaren hoopt de Historische Vereniging u het resultaat van het werk van de deskundigen te kunnen tonen. Of de mastbank dan in natura kan worden geëxposeerd, hangt af van de vraag of het mogelijk is de bewaarde scheepsdelen te behouden tot zij (in 1980) door experts kunnen worden geconserveerd.

DE MIDDELEEUWEN

De middeleeuwse bevolking verplaatste zich over en langs de oude rivierlopen van Hollandse IJssel, Linschoten en Oude Rijn, en over zandwegen op oude stroomruggen, zoals de Engerzandweg tussen Linschoten en Montfoort.





De ontginning van het veengebied, die omstreeks 1300 voltooid was en in twee à tweeënhalve eeuw zijn beslag had gekregen, bracht een toename van de bevolking en van het verkeer langs nieuwe wegen en weteringen.

In 1366 kreeg het oude Groot-Waterschap van Woerden het recht op drie watergangen naar de IJssel met sluisen om het overtollige water te kunnen lozen. Bij de aanleg van deze watergangen, de Enkele en de Dubbele Wiericke en de Linschoten, maakte men zoveel mogelijk gebruik van reeds bestaande waterlopen.

Ook te Bodegraven was een sluis, voor de waterbeheersing op de Oude Rijn. De watergangen en sluisen van het Groot-Waterschap waren uiteraard ook van veel belang voor de scheepvaart.

Aan de oostgrens van de boezem van het Groot-Waterschap lag echter geen sluis maar een dam, die het binnenstromen van oostelijk water moest voorkomen. Een dergelijke dam vormde een obstakel voor de scheepvaart; de schepen moesten er overheen worden getrokken.

Ten behoeve van het verkeer van Woerden naar Amsterdam werd in 1494 de Grecht gegraven, waarbij men ook weer zoveel mogelijk gebruik maakte van bestaande waterlopen. Aan het einde van de Grecht, waar een kade het Groot-Waterschap scheidde van Amstelland, legde de stad een sluis.

Deze sluis, het Woerdense Verlaat, is nog steeds eigendom van de gemeente Woerden.³

DE GOUDEN EEUW

In de zestiende eeuw werden er plannen gemaakt voor een verbetering van de verbinding tussen Montfoort en Amsterdam. Een kaart uit 1554 herinnert aan de ambitieuze plannen van de burggraaf van Montfoort. Gedacht werd aan een vaart die moest aansluiten op de Bijleveldse wetering, zodat men zonder buitenom door Utrecht te moeten varen het Montfoortse koren, zaad en hennep naar Amsterdam zou kunnen transporteren. Het bleef echter bij plannen.⁴

Meer resultaat hadden de pogingen aan het begin van de zeventiende eeuw.

De welvaart was vergroot en bovendien was de bevolking talrijker dan ooit tevoren. Door de toename van handel en verkeer was er opnieuw behoefte aan betere verbindingen. In 1617 resulteerde dit in het graven van de nieuwe vaart van Montfoort naar Linschoten, die Montfoort via Woerden en het Woerdense Verlaat alsnog een verbinding gaf met Amsterdam.⁵

In Woerden zorgde de kleiverwerkende industrie voor een drukke scheepvaart. De grondstof, klei, werd met kleine vletschuiten aangevoerd uit de omgeving. De produkten, stenen, dakpannen en tichels, werden per schip naar de plaats van bestemming gebracht. De schippers waren georganiseerd in het schippersgilde, dat reeds in 1618 bestond. Wie geen lid van het gilde was, mocht in de stad geen vracht aannemen. Vreemde schippers die in Woerden hun lading hadden gelost mochten wel een vracht aannemen voor hun eigen plaats of haven, indien de Woerdense schippers in die haven hetzelfde mochten doen.⁶

Het scheepvaartverkeer van Woerden naar Utrecht werd gehinderd door liefst drie dammen: de Haanwijkerdam die het boezemwater van het Groot-Waterschap van Woerden scheidde van dat van het waterschap Bijleveld; de Heldam als scheiding tussen Bijleveld en het Waterschap Heicop of de Langevliet, en de Stadsdam bij Utrecht.

In de middeleeuwen maakte men nog gebruik van de oude rivierlopen. In de zestiende eeuw konden deze niet langer bevaarbaar houden en werd meer en meer gebruik gemaakt van weteringen en boezemwateren van de waterschappen.

In 1604 werden de drie dammen van rollen voorzien en legden de Staten van Utrecht een zandpad aan van Utrecht tot Harmelen, waarna in 1606 het Groot-Waterschap van Woerden een zandpad van Harmelen tot Woerden aanlegde. De stad Utrecht verving in 1640 de Stadsdam door een sluis en in 1659 de Heldam. De Haanwijkerdam werd in 1660 door het Groot-Waterschap door een sluis vervangen met subsidie van de Staten van Utrecht.

In 1663 kwamen de drie aan de Oude Rijn gelegen steden overeen dat de Rijn van Utrecht tot Leiden als trekvaart zou worden ingericht voor rekening van de drie steden. Waar nodig werd de rivier verwijd. Tevens kwam er een nieuw jaagpad. In 1666 kwam het werk gereed.⁷

Nadat in 1672 door de oorlog een vrij abrupt einde was gekomen aan de bloeiperiode van deze streek, veranderde de kwaliteit van het vervoer en de verkeersmiddelen honderdvijftig jaar lang niet of nauwelijks. Achttiende eeuwse prenten tonen dat de trekschuit het belangrijkste vervoermiddel was en dat de wegen meestal van slechte kwaliteit waren.

Uit de antwoorden op vragen die in 1815 vanwege het Departement van Oorlog aan de Utrechtse gemeentebesturen werden gesteld, blijkt het volgende over de verbindingen te water en te land: Harmelen: had een trekschuit welke eens in de week op Amsterdam voer en driemaal op Utrecht, en een klein vaartuig op Woerden. De lading van de trekschuit bedroeg drie lasten of dertig personen. Ook was er een schuit ("een ordinaire bock") op Kockengen. De weg naar Utrecht was een der grote wegen, bestaande uit zand, evenals die naar Woerden. De binnenwegen van de gemeente bestonden meest uit klei.

Kamerik: had een trekschuit "kunnende inhouden dertig man wanneer de gehele schuit manschappen bevat, en anders tien in de roeff en drie lasten in het ruim".

De weg was slecht, "zijnde een darie veengrond, in de winter onbruikbaar, lopende naast eene wetering, zijnde anderhalff uur lang en twaalf à dertien voeten Rhijnlands breed".

Linschoten: had een trekschuit varende op Utrecht, die twintig à vijftwintig man kon vervoeren. Naar Woerden was er een klei- en zandweg, een roede breed en door weiland gaande; naar Montfoort een kleiweg, drie à vier roeden breed, door bouwland gaande; naar Oudewater een zand- en kleiweg, een roede breed. Ook per schip waren er verbindingen met Woerden, Oudewater en Montfoort.

Montfoort: daar was een vrachtschuit, groot zeven last, een snebbeschuit groot drie last, een overdekte aak groot drie last.

De IJssel, die tussen Utrecht en Oudewater een jaagpad had, gaf verbinding met Utrecht, Rotterdam, Gouda, Oudewater, IJsselstein etc. De vaart naar Linschoten, die ook een jaagpad had, gaf verbinding met het noorden. Er waren zandwegen naar Utrecht, Oudewater, Gouda en IJsselstein, en een kleiweg naar Woerden, die echter slechts zomers bij droogte bruikbaar was. De breedte van de wegen bedroeg tien tot zestien voeten.

Zegveld: had een marktschuitje op Utrecht dat vier personen en twintig mudden laden kon. De wegen waren "veelal ligte grond van boven met zand bestooid welke des zomers en des winters altoos bruikbaar zijn; derzelver breedte is tien à twaalf voeten".⁸

DE NEGENTIENDE EEUW

In de Woerdense gemeenteverslagen van 1824 en 1826 wordt gewag gemaakt van de concurrentie die de trekschuiten ondervonden van de diligence Den Haag - Utrecht. In die tijd werd de grote weg 1e klasse no. 5 (waarvan de straatweg Bodegraven - Harmelen een onderdeel was) aangelegd, en in 1828 bestraat. Aanvankelijk werd de dienst onderhouden door de combinatie Dekker - Vermeulen, later door Van Gend en Loos.

Nadat in 1839 de spoorlijn Amsterdam - Haarlem was geopend en vervolgens ook de lijn Amsterdam - Rotterdam en de lijn Amsterdam - Utrecht - Arnhem, was de lijn Rotterdam - Utrecht aan de orde. In 1846 richtte het gemeentebestuur van Woerden zich tot de Nederlandse Rijnspoorwegmaatschappij en tot de minister van binnenlandse zaken om te bewerkstelligen dat de geprojecteerde spoorlijn niet langs Oudewater zou worden geleid maar langs Woerden. "Woerden met zijn omliggende plaatsen zal belangrijk meer passagiers opleveren als Oudewater, dat slechts de helft van de bevolking van Woerden telt. Woerden heeft een gevangenis met 550 gevangenen, die door familieleden verspreid over het gehele land worden bezocht en ook moet worden gewezen op het garnizoen, het artilleriemagazijn en een zestiental steenfabrieken" schreef het gemeentebestuur. Inderdaad werd het beoogde doel bereikt.⁹



DRIEBRUGGEN, De Wierde

Voor de diligence was de goede tijd voorbij. In 1855 staakte de Algemeene Postwagenerij Van Gend & Loos de dienst over Woerden. In de brief waarbij zij hiervan mededeling deden aan het gemeentebestuur, beklagden zij zich over "de tegenwerking en plagerij die wij in de laatste tijd van het bestuur te Woerden hebben ondervonden".

Daarna opende G. Tibboel te Leiden een diligenciedienst van Den Haag via Leiden op Woerden, maar tevens ontstond een discussie over de vraag of Den Haag nu rechtstreeks via Gouda of via Leiden en Woerden op de Rijnspoorweg moest worden aangesloten. Het werd Gouda.

Behalve de spoortrein werd ook de stoomboot een concurrent voor de traditionele middelen van vervoer. De dienstregeling van de Stoomboot Maatschappij De Vereeniging uit het jaar 1870 vermeldt diensten van Leiden naar Woerden v.v., van Woerden naar Amsterdam en Rotterdam v.v. en van Bodegraven naar Gouda v.v.¹⁰

De gedachte aan een spoorwegverbinding Leiden-Woerden bleef leven, en in 1871 deden de Woerdenaren P.C. Knijff, steenfabrikant en wethouder, en A. Kaptijn, gemeenteontvanger, pogingen met hun N.V. Rijnstreekspoorweg Maatschappij een spoorlijn te realiseren die aan de noordzijde van de Rijn tussen Leiden en Woerden zou worden aangelegd. Zij slaagden niet, zodat hun concessie overging aan de N.V. Spoorwegmaatschappij Leiden-Woerden, die toen de lijn aanlegde daar waar hij thans nog ligt. Nadat op 14 oktober 1878 de feestelijke opening van de lijn had plaatsgevonden, werd deze op 15 oktober 1878 voor het publiek opengesteld.¹¹



Het station Woerden van de Ned. Rijnspoorwegmaatschappij

LITERATUUR

1. Over de Romeinse schepen zijn artikelen geschreven door P.C. Beunder in Heemtijdinghen jrg. 8 (1972) no. 2 en 4, jrg. 9 (1973) no. 1 en 4, jrg. 10 (1974) no. 3 en 4.
2. Zie voor literatuur over de Romeinse legerweg de jaarlijkse bibliografie in het tijdschrift Holland jrg. 2 (1970) tot jrg. 10 (1978).
3. C.J. van Doorn, Algemene inleiding bij de oude kaart van het Groot-Waterschap van Woerden, in: Kaartboek van het Groot-Waterschap van Woerden 1670. Voorts: N. Plomp, Woerden 600 jaar stad, blz. 37 - 41.

4. W. Hofman, Het ontwerp voor een kanaal tussen Oude Rijn en Hollandse IJssel, in: Holland jrg. 7 (1975) blz. 291-299.
5. J.G.M. Boon, De nieuwe vaart van Montfoort naar Linschoten, in: Heemtijsdinghen no. 22 (1968) blz. 8 - 18.
6. C.J.A. van Helvoort, Hoofdstukken uit de geschiedenis van de stad Woerden, blz. 188 en 190.
7. C.J.A. van Helvoort, De Oude Rijn als vaarwater, blz. 4 - 8.
8. De Utrechtse gemeenten in 1815 in vraag en antwoord.
9. D. Beyer, Woerden sinds 1816. J.G.M. Boon, Harmelen op weg van oud naar nieuw, blz. 78 - 79. Joh. Jansen, Van Achter de oude schandpaal, blz. 119 - 120.
10. Heemtijsdinghen jrg. 6 (1970) no. 1.
11. Het Gemeentearchief te Leiden beschikt over een collectie brochures betreffende de voorbereiding van de spoorlijn Leiden - Woerden. Ook het Gemeentearchief te Woerden bevat hierover stukken. In het Leids jaarboekje van 1978 is een artikel verschenen van de hand van B.J. van Vliet getiteld: De aanleg van de spoorlijn van Leiden naar Woerden, 1856 - 1878.

HET VOLKSPETITIONNEMENT VAN 1878 VOOR HET BIJZONDER ONDERWIJS

door C.J.W. Gravendaal.

Op 3 augustus 1878 verleende koning Willem III aan zeventwintig mannen, afgevaardigden uit alle provincies, op het paleis 't Loo te Apeldoorn een audiëntie om een door meer dan 300 000 volwassenen ondertekend volkspetitionnement aan te bieden en toe te lichten.

Deze beweging onder het Nederlandse volk werd veroorzaakt na het tot stand komen van de nieuwe onderwijswet van de liberale minister Kappelijne.

De wet zou het oprichten en instandhouden van bijzondere scholen niet weinig bemoeilijken. De grote sommen, die de regering voor de openbare school beschikbaar stelde, wekten bij de rechterzijde een gerechtvaardigde ontstemming. Aan de particuliere scholen werd iedere subsidie onthouden.

Ook in Woerden kwam men in het geweer.

Op 16 mei richtte het landelijk comité voor het volkspetitionnement zich met een circulaire tot de kerkeraad van de Hervormde gemeente.

Na enige discussie besloot de kerkeraad zich met de overige kerkeraden, hetzij volgens concept of bij zelfstandig adres tot de Koning te wenden om het smeekschrift van doopouders, voogden en andere belangstellenden te ondersteunen om gelijkstelling der bijzondere scholen met de openbare te verkrijgen.

Ouderling Hamerling kreeg de opdracht om een plaatselijk comité te formeren.

In de kerkeraadvergadering van 2 juli meldde hij dat zijn pogingen mislukt waren. Was Hamerling wel de juiste man om zo iets te organiseren?

Maar de kerkeraad zette door en er werd besloten:

- 1e dat door of van wegen den kerkeraad het adres aan den Koning met een klein gedrukt blaadje er bij aan de huizen zal rondgezonden worden,
- 2e dat aanstaande zondag den 7den July, des voormiddags de gemeente van den predikstoel met de zaak van het volkspetitionnement zal bekend gemaakt worden en de deelneming daaraan aangeprezen en op het hart gedrukt,
- 3e tevens dan de gemeente bekend te maken dat tijd en plaats tot tekening later zullen worden aangezegd,
- 4e dat de onkosten door de leden des kerkerads zullen worden gedragen.