

Stoom tussen de bomen

Arie Pieters

Stoom tussen de bomen

Arie Pieters

Schrijver: Arie A. Pieters
Omslagontwerp: Arie A. Pieters

Foto's privé-verzamelingen:

collectie/archief Arie A. Pieters
collectie A. Pieters-Berkman †
collectie J. Berkman
collectie A. van Boekel
collectie A. W. Barends
collectie R. Bos
collectie K. v. d. Berg
collectie P. W. v. d. Wijngaarden
collectie K. Dekkers
collectie D. W. Meijers
collectie W. Brandsma †
collectie L. Damsma
collectie R. W. Verhoeff
collectie J. Veerman

Foto's en informatie van navolgende websites:

website Zoekplaatjes.nl, website Dordtsekaart.nl,
website Wikipedia.org, website Inoudeansichten.nl,
website Nationaalarchief.nl, website Dordtinstoom.nl,
website Rotterdam010.nl, website Rtm-ouddorp.nl
en website Cuba.nl

Omslagfoto: RTM stoomtram bij Oud-Beijerland, circa 1915.

ISBN: 9789463670487
Uitgegeven door: Mijnbestseller.nl
Druk/print: Printforce
Copyright: Arie A. Pieters, 2019 ©

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Van station naar station
3. De stoomtram
4. Onderweg
5. Nawoord
6. Woord van dank
7. Nuttige adressen
8. Eerdere publicaties

1. Inleiding

Het idee voor dit boekje ontstond feitelijk al twee jaar geleden toen ik bezig was met het schrijven en samenstellen van het boekje 'Een groen verleden 2.0'. Dit boek was de opvolger van 'Een groen verleden'. In beide boeken nemen we een kijkje in het boomrijke verleden van Nederland voor 1940. Later zou in die reeks nog een derde boekje volgen: 'Een groen verleden; Hoe groen was mijn dorp'. In dit boekje lag meer de nadruk op het groen en vooral de bomen in dorpen en op het platteland, terwijl in de eerste twee boekjes meer de focus lag op hoe het vroeger in de steden met de aanplant en het behouden van de bomen gesteld was. Eén hoofdstuk in 'Een groen verleden 2.0' was getiteld 'Stoom onder de bomen' en liet een aantal fraaie oude foto's zien van het spoor (en van de stoomtrampsporen van destijds) vaak deels of aan beide zijden omgeven door bomen. Het werd mij, toen ik wat meer specifiek onderzoek ging doen naar hoe boomrijk het er bij een deel van de stations en langs spoorlijnen uitzag, duidelijk dat bomen en het spoor lang niet altijd 'gezworen vijanden' zijn geweest. Die indruk zou je anno 2019 onderhand wel gaan krijgen, want ook dit jaar waren er weer enkele nieuwsberichten waarin werd aangekondigd dat er langs diverse spoorlijnen bomen gekapt moesten worden, omdat ze een 'gevaar' zouden zijn voor de bedrijfsvoering... In gewoon Nederlands: Er was een kans dat er takken op het spoor terecht zouden kunnen komen bij een storm en in de herfst heb je uiteraard die 'overlast' van de vallende bladeren. En blijkbaar kunnen de treinen van tegenwoordig daar maar moeilijk mee overweg. Ik denk eerlijk gezegd dat ik in het hoofdstuk 'Stoom onder de bomen' in 'Een groen verleden 2.0' toch goed duidelijk kon maken dat dit vroeger anders was.

Maar goed, wie echt van mening is dat zo'n enkel hoofdstuk misschien wel een vertekend beeld geeft heeft mogelijk wel een punt. En hoe kunnen we dat beter van replek dienen dan door een heel boek te gaan wijden aan de relatie tussen spoor en de bijbehorende stations enerzijds en bomen daar in de omgeving anderzijds. Bovendien ben ik niet alleen liefhebber van oude bomen (en bomen in algemene zin), maar ook van die dampende en stampende stoomtreinen. En laten we natuurlijk die vaak fraai vormgegeven stations en stationnetjes niet vergeten, uit wat wij nu onderhand 'lang vervlogen tijden' zijn gaan noemen. 'Voer voor romantici' en 'beelden uit de tijd van Swiebertje', zullen sommigen misschien vinden. Maar wat is daar mis mee? Zeker als we aantoonbaar kunnen maken dat dingen waar we in onze tegenwoordige tijd vaak uitermate moeilijk over doen (de relatie bomen en het spoor) ooit wel zonder al teveel hoofdbreken naast elkaar konden bestaan. U snapt het al, 'romantiek' heeft in dit boekje geen negatieve klank en los daarvan denk ik dat we ook in praktische zin de mensen van toen ernstig tekort zouden doen, als we de gang van zaken van destijds van ons afschuiven en afdoen als slechts 'wat leuke romantische kiekjes'. Maar mogelijk wilt u daarvan een helder en recent voorbeeld...? Enkele dagen voordat ik de inleiding van dit boekje aan het uitwerken was, viel (derde week november 2018) in enkele noordelijke provincies een klein beetje sneeuw. We praten letterlijk over hooguit een paar centimeter. En jawel, daar waren 's avonds de eerste berichten alweer over 'vertraging op het spoor' door sneeuwval... Hoe zou men in pakweg 1910 of 1920 hebben gereageerd, als men een dergelijk bericht onder ogen zou krijgen over de vooruitgang van een goede honderd jaar later: 'De dienstregeling in de war door twee centimeter sneeuw...'

Ik denk dat men moeite zou hebben gehad om niet van verbazing uit de stoel te rollen. Tenslotte was men toen gewend aan een trein die zich niet zomaar tegen liet houden, zeker niet door een enkele vlok sneeuw of wat vallende bladeren in de herfst...

Dus op naar een boek vol met beelden van die prachtige oude stations van vroeger, terug in de tijd naar Stationsstraten vaak omgeven door fraaie oude bomen, of zelfs jonge aanplant, een spoorlijn die probleemloos langs het bos loopt en de stoomtram die een halte heeft pal onder een rij lindebomen. En ik vergeet vast nog wel enkele van de zaken die we in dit boekje tegen zullen gaan komen.

Ik wens de lezer veel lees- en zeker ook kijkplezier.

Arie A. Pieters

2. Van station naar station

Voor een prachtig oud treinstation hoef je als inwoner van het dorp 's-Gravendeel niet ver te zoeken: In buurstad Dordrecht staat namelijk een heel mooi voorbeeld: Het in 1872 opgeleverde station, dat destijds overigens zo'n beetje op de grens stond van Dordrecht en Dubbeldam. (Dubbeldam was toen nog een zelfstandige gemeente.) Iedereen die in Nederland met enige regelmaat gebruik maakt van de trein moet dit monumentale en statige gebouw wel kennen. En anders heeft men er vast en zeker weleens mee kennisgemaakt als bezoeker van '***Dordt in Stoom***', het tweejaarlijkse evenement dat geheel in het teken staat van het stoomtijdperk. En voor wie nog nooit een bezoek heeft gebracht aan dit grootste stoomevenement van Europa, straks in 2020 kunt u dat 'goedmaken'. Zie voor alle informatie de website: <https://dordtinstoom.nl/>

Historie station Dordrecht

Station Dordrecht is, zoals dus eerder al werd gezegd, gebouwd op de grens met de toenmalige gemeente Dubbeldam, en om duidelijk te maken dat het station bij de gemeente Dordrecht behoorde is dit in grote letters op de gevel gezet. Er zijn in die tijd een vijftal standaardklassen voor stations ontworpen door twee maatschappijen. Hoe groter het inwoneraantal hoe hoger de klasse. Architect Nicolaas Johannes Kamperdijk heeft destijds voor de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCS) de stations ontworpen op de Spoorlijn Utrecht-Kampen en architect Karel Hendrik van Brederode deed dit voor de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS). De stad Dordrecht viel in de hoogste klasse (SS eerste klasse) en kreeg daarom ook het grootste stationsmodel.

Het station is als laatste in de serie gebouwd in 1870. Van de 96 gebouwde stations zijn er nu nog slechts 26 over. Het Station Dordrecht werd geopend op 1 januari 1872. Het ligt net buiten het centrum ten zuiden van de oude stad Dordrecht. Destijds viel dit nog buiten de bebouwing van Dordrecht. De bouwstijl kenmerkt zich als neorenaissancestijl. Het standaardontwerp van architect Karel Hendrik van Brederode is uiteindelijk niet toegepast voor dit station, echter het station van Dordrecht is wel toegeschreven aan Karel Hendrik van Brederode. De daadwerkelijke architect was volgens de deskundigen Nicolaas Johannes Kamperdijk. Hij heeft naast station Dordrecht ook het station van Zwolle ontworpen. Om de stad te verbinden met het station is een rechtstreekse doorsteek naar de stad aangelegd; de Johan de Wittstraat. Langs deze route werd in 1879 een paardentramlijn geopend naar het centrum van Dordrecht en de Merwekade, waar er aansluiting was op de veerboten naar de omliggende streek. Deze paardentram is in 1919 opgeheven.

Spoorlijn Rotterdam-Antwerpen

Dordrecht werd op het spoorwegennet aangesloten toen men Rotterdam wilde verbinden met Antwerpen. Deze verbinding kon tot stand komen na de bouw van de spoorbruggen over de grote rivieren ten noordwesten en zuiden van Dordrecht en werd in 1872 geopend. Op 1 januari 1872 was de verbinding met Breda/Roosendaal een feit en op 1 november 1872 die met Rotterdam. Op 16 juli 1885 kwam vervolgens de verbinding naar Gorinchem in gebruik.



**Het station van Dordrecht niet lang na de opening in 1872.
Een schitterende opname van het klassiek vormgegeven ge-
bouw.*

Een beeld van de vooruitgang van die tijd samengebracht in één foto. De stoomtrein en het bijbehorende station en laten we niet vergeten dat de foto zelf én de fotograaf toen ook een deel waren van die vooruitgang: Fotografie was toen feitelijk alleen iets wat door een select gezelschap van professionals werd uitgevoerd. Niet alleen de bouw van een eigen station en de aankomst van de eerste stoomtreinen was een belevenis, ook op de foto gaan was in 1872 iets bijzonders.