

# ROOSENDAAL SPOORSTAD



*docentenhandleiding*

Gemeentearchief Roosendaal  
Museum Tongerlohuys

## **Colofon**

Tekst: N. de Boer, R. Broere, M. Broos, C. Heeren, R. Hermans, J. de Leeuw, F. van Oers en T. Vroegrijk

Eindredactie: N. de Boer

De foto's en kaarten zijn afkomstig uit de collecties van het Gemeentearchief Roosendaal en Oudheidkundige Kring 'De Ghulden Roos'. Tekeningen: J. de Leeuw.

Deze lesbrief is een herziene versie van de lesbrief Verkeer en vervoer van het Gemeentearchief Roosendaal uit 1997.

Vormgeving: C. Golterman

Uitgave: Gemeentearchief Roosendaal en Museum Tongerlohuys, 2005

Copyright: 2005. Alle rechten voorbehouden aan de uitgever (Gemeente Roosendaal en Museum Tongerlohuys). Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt, in welke vorm en op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

## Inhoudsopgave

---

1.	Basisschool	4
1a.	Opbouw van de lesbrief	
1b.	Doelstellingen	
1c.	Lessen	
2.	Voortgezet onderwijs	12
2a.	Opbouw van de lesbrief	
2b.	Doelstellingen	
2c.	Lessen	
3.	Voor de docent	20
3a.	Literatuur voor docenten	
3b.	Jeugdliteratuur	
3c.	Achtergrondinformatie	

# 1. Basisschool

## 1a. Opbouw van de lesbrief

De lesbrief Roosendaal Spoort! Bestaat uit drie lessen van vijftig minuten. De huiswerkopdrachten zijn facultatief.

Tijdens de eerste les wordt aandacht besteed aan de begripvorming rondom verkeer en vervoer in de gemeente Roosendaal en aan de ontwikkeling van het vervoer per spoor. De tweede les is gewijd aan de relatie tussen verkeer en vervoer en de vestiging van ondernemingen in Roosendaal. Tijdens de derde les staat de betekenis van de spoorwegstations in Roosendaal in heden en verleden centraal. Na de tweede les voeren de leerlingen in en nabij het huidige spoorwegstation een opdracht uit, die in de derde les behandeld wordt.

**N.B.** Het gebruik van een plattegrond van de gemeente Roosendaal is aan te bevelen tijdens alle lessen van deze lesbrief.

## 1b. Doelstellingen

De volgende doelstellingen kunnen worden geformuleerd:

- De leerlingen weten wat de begrippen verkeer, rail-, weg- en watervervoer, industrie, dienstverlening en economie inhouden.
- De leerlingen hebben begrip van de historische ontwikkeling van het vervoer per trein.
- De leerlingen kunnen de relatie aangeven tussen de ontwikkeling van het spoor en de levenswijze van mensen.
- De leerlingen kunnen de relatie tussen de geografische ligging en de vestiging van ondernemingen in de gemeente Roosendaal in heden en verleden aangeven en verklaren.
- De leerlingen kunnen uitleggen welke relatie er bestaat tussen de begrippen verkeer, vervoer en economie in en om het spoorwegstation in heden en verleden.

## 1c. Lessen

### Les 1

- eerste deel lesverhaal lezen (5 minuten)
- instructie (10 minuten)
- zelfstandig werken met vragen en opdrachten (20 minuten)
- bespreking vragen en opdrachten (10 minuten)
- voorbereiding huiswerkopdracht (5 minuten)

### Opbouw van de les

#### a. *Eerste deel lesverhaal lezen*

Het hoofddoel van het lesverhaal is de leerlingen te interesseren voor het lesthema. Daarnaast wordt in het verhaal verwezen naar de inhoud van de lessen.

#### b. *Instructie door de docent*

De docent besteedt minimaal aandacht aan de volgende onderwerpen:

- begrippen verkeer en rail-, weg- en watervervoer, industrie en dienstverlening en economie.
- ontwikkeling van de transportmiddelen (karren, vrachtauto's, goederentreinen)
- personenvervoer in verleden en heden (trekschuit, diligence, fiets, personenauto, vliegtuig).

Bij de introductie kan gebruik gemaakt worden van de volgende trefwoorden:

- komst spoorwegen in Roosendaal (1854)
- stations in Roosendaal (2) en Wouw
- rijkswegen
- woon-werkverkeer

**N.B.** Bij de instructie kan de docent gebruik maken van de achtergrondinformatie.

c. *Zelfstandig werken*

d. *Bespreking vragen en opdrachten*

e. *Vorbereiding huiswerkopdracht*

De docent bespreekt de manier van raadplegen van de informatiebronnen (plattegrond en/of telefoonboek) en bespreekt de vragen van de huiswerkopdracht.

**N.B.** De huiswerkopdracht is facultatief. De docent kan de opdracht ook (gedeeltelijk) klassikaal behandelen of laten vervallen.

### **Bespreking vragen en opdrachten**

1. Kijk op een plattegrond van je woonplaats en beantwoord de volgende vragen.

Wat zijn voor jou de belangrijkste wegen:

- als je naar school gaat?
- als je naar het station in Roosendaal gaat?
- als je naar je tante in Rotterdam gaat?

**N.B.** De docent dient erop te wijzen dat de leerlingen per vervoerstraject (naar school, station en Rotterdam) de belangrijkste wegen noteren.

*Antwoord:*

*Afhankelijk per leerling. Bij de beantwoording van de laatste deelvraag moet vermeld zijn dat Rotterdam bereikbaar is per auto via Rijksweg 17 of per trein. Een combinatie van fiets/auto/bus en trein is ook mogelijk. In Roosendaal moet men dan de intercity naar Amsterdam nemen. Na de halte Dordrecht volgt stopplaats Rotterdam Centraal Station. Vandaar kan per tram, bus of taxi naar de eindbestemming gereisd worden. Of je wordt opgehaald.*

2. Denk je dat mensen honderd jaar geleden evenveel reisden als veel mensen vandaag de dag doen? Kun je ook aangeven hoe dat komt?

*Antwoord:*

*Omstreeks 1900 reisden de mensen veel minder dan nu. Daarvoor zijn de volgende redenen aan te geven:*

- *Het gemiddelde inkomen was laag; het inkomen ging op aan voedsel en kleding. Tot in de jaren vijftig van deze eeuw hadden de meeste mensen nauwelijks geld om te reizen.*
- *Er waren veel minder vervoersmiddelen. In Nederland reden nauwelijks auto's en vliegtuigen bestonden nog niet. Veel mensen hadden zelfs nog geen fiets.*
- *veel mensen werkten in hun (directe) omgeving en gingen lopend naar hun werk. Ook de meeste familie, vrienden en kennissen woonden in de buurt. En als er gereisd werd, was dat meestal naar een kermis of een weekmarkt in de buurt!*
- *Er waren veel minder en slechtere wegen. De meeste wegen waren onverhard.*

**Extra:**

*Rond 1900 was het rechts rijden nog niet eens geregeld. Het Rijkswegenplan werd pas in 1926 ingesteld.*

3. In 1854 werd de spoorweg van Antwerpen naar Roosendaal geopend. Hierboven zie je de dienstregeling van de spoorweg van Antwerpen naar Rotterdam en Breda uit 1856.

a. Op welke stations stopte je trein als je in 1856 van Antwerpen naar Roosendaal reisde?

*Antwoord:*

*De trein stopte in: Antwerpen, Eeckeren, Cappelle, Calmpthout, Esschen en Roosendaal.*

- b. Hoe lang deed je over de treinreis van Roosendaal naar Antwerpen als je de trein van tien over half twaalf (11.40 uur) 's ochtends nam?

*Antwoord:*

*Als je de trein van tien over half twaalf (11.40 uur) 's ochtends nam, kwam je om 12.45 uur aan in Antwerpen. Je deed er dus 1 uur en 5 minuten over.*

- c. Wat kostte een treinkaartje eerste klasse voor de reis Antwerpen-Rotterdam? En een kaartje derde klasse?

*Antwoord:*

*Een treinkaartje eerste klasse kost 4,68 gulden.*

*Een treinkaartje derde klasse kostte 2,34 gulden.*

- d. Voor welke klasse zou jij kiezen?

*Antwoord:*

*Het hangt ervan af. De eerste klasse was een stuk luxer, maar tevens duurder. De derde klasse was het goedkoopst, maar niet de meest comfortabele manier van reizen.*

4. Lees nu onderstaand fragment van iemand die klaagde over de rijtuigen derde klasse.

*'Dat op de Nederlandsch-Belgische Spoorweg steeds in alle jaargetijden in gebruik zijn waggons voor reizigers van de 3<sup>de</sup> klasse, die, aan beide zijden geheel open zijnde, voor de daarvan veelvuldig gebruik makende kleinhandelaren of andere minvermogende personen een onuitstaanbare koude en togt te weeg brengen die niet zelden voor velen zware ziekten, ja voor sommige zelfs den dood heeft ten gevolge gehad.'*

Zou jij nu nog met een kaartje derde klasse willen reizen?

*Antwoord:*

*Gezien de gezondheidsrisico's was het reizen per derde klasse niet aan te raden. Helaas hadden vele mensen financieel gezien geen keuze. Minstens tachtig procent reisde derde klasse.*

5. Een arbeider verdiende in 1856 voor een dag hard werken ongeveer een gulden (45 eurocent). Zou hij elke dag met de trein van Roosendaal naar zijn werk in de haven van Antwerpen kunnen reizen?

*Antwoord:*

*Nee, want dat kon hij niet betalen. Een arbeider moest ook zijn gezin onderhouden en de huur betalen. Bovendien waren de gezinnen in die tijd vaak talrijk.*

### **Huiswerkopdracht na les 1**

De docent vertelt dat het reizen per trein vroeger redelijk snel was voor die dagen. Het vervoer per trein was echter een enorme vooruitgang in vergelijking met het vervoer per diligence (paard en wagen).

### **Bespreking vragen en antwoorden**

1. Je hebt gezien hoe lang de treinreis van Roosendaal naar Antwerpen in 1856 duurde. Zoek eens op (kijk bijvoorbeeld op internet) hoe lang je nu over dezelfde reis zou doen.

*Antwoord:*

*Kijk op de site van de NS: [www.ns.nl](http://www.ns.nl) voor meer informatie. De treinreis van Roosendaal naar Antwerpen duurt 45 minuten.*

2. In de treindienstregeling is sprake van een omnibusdienst tussen Roosendaal en Bergen op Zoom. Linksboven zie je een afbeelding van zo'n omnibusdienst. Een omnibus is een soort koets waarin mensen en goederen werden vervoerd.
- a. Rechtsboven zie je een tekening van de binnenkant van een omnibus. Denk je dat het een comfortabele reis was?

*Antwoord:*

*Nee, want aan de afbeelding is te zien dat de reizigers dicht op elkaar gepropt zaten. Bovendien waren de wegen van zo'n slechte kwaliteit, dat de reizigers behoorlijk heen en weer geschud werden.*

3. Met de komst van de spoorwegen verdwenen deze omnibusdiensten. Kun jij drie redenen bedenken waarom?

*Antwoord:*

- *Per trein reizen ging een stuk sneller*
- *Een omnibus reed twee keer per dag, de trein een stuk vaker*
- *Het reizen per trein was een stuk veiliger*
- *Het reizen per trein was comfortabeler*

**N.B.** De huiswerkopdracht is facultatief. De docent kan de opdracht ook klassikaal behandelen of in zijn geheel laten vervallen

## **Les 2**

- korte herhaling van les 1 (5 minuten)
- bespreking huiswerkopdracht (10 minuten)
- tweede deel lesverhaal lezen (5 minuten)
- instructie (5 minuten)
- zelfstandig werken met vragen en opdrachten (10 minuten)
- bespreking vragen en opdrachten (10 minuten)
- voorbereiding huiswerkopdracht (5 minuten)

**N.B.** Afhankelijk van de keuze ten aanzien van de huiswerkopdracht (na les 1) kan het programma van les 2 worden aangepast.

### **Opbouw van de les**

- a. *Korte herhaling van les 1.*

De herhaling is zinvol omdat tijdens les 2 de relatie tussen de verkeerssituatie en de vestiging van bedrijven aan de orde komt.

- b. *Bespreking huiswerkopdracht (facultatief)*

- c. *Tweede deel lesverhaal lezen*

- d. *Instructie door de docent*

De docent besteedt minimaal aandacht aan de volgende onderwerpen:

- regionale economische functie van Roosendaal in verleden en heden als gevolg van zijn geografische ligging nabij grote bevolkingscentra als Rotterdam en Antwerpen.
- vestiging van industriële en dienstverlenende bedrijven in verleden en heden, met name van de ondernemingen aan de haven en nabij de spoorwegstations.

Bij de introductie kan gebruik gemaakt worden van de volgende trefwoorden:

- turfwinning en turfhandel
- industrie nabij haven (vanaf 1865)
- ruimtelijke ordening (uitbreidingsplan 1933, naoorlogse industrieterreinen en woonwijken)
- dienstverlening

**N.B.** Bij de introductie kan de docent gebruik maken van de achtergrondinformatie.

- e. *Zelfstandig werken*
  - f. *Bespreking vragen en opdrachten*
9. *Vorbereiding huiswerkopdracht*

De docent neemt de vragen van de huiswerkopdracht met de leerlingen door.

### Vragen en opdrachten

1. Rond 1850 was Roosendaal een dorp met ongeveer 6.200 inwoners. Daarna werd de plaats snel groter. Kun je aangeven waardoor dat kwam?

*Antwoord:*

*In 1854 kreeg Roosendaal een spoorwegstation en kwam er een treinverbinding met Antwerpen tot stand, in 1855 gevolgd door verbindingen met Moerdijk en Breda. Daardoor kwamen industriële en dienstverlenende bedrijven naar Roosendaal. De toenemende werkgelegenheid trok mensen aan, waardoor het inwonertal steeg.*

2. Vanaf ongeveer 1860 hebben zich veel bedrijven in Roosendaal gevestigd. Kun je een goede reden bedenken waarom bedrijven zich in de gemeente Roosendaal hebben gevestigd?

*Antwoord:*

- *gunstige ligging tussen Antwerpen en Rotterdam.*
- *na circa 1950 snelle bereikbaarheid door autosnelwegen (en goede spoorweg- en scheepvaartverbindingen).*

3. Snelle verbindingen met andere plaatsen zijn voor bedrijven altijd belangrijk geweest, ook in de gemeente Roosendaal. Toch is er verschil tussen snelle verbindingen rond 1900 en snelle verbindingen nu. Kun je dat uitleggen?

*Antwoord:*

*Tegenwoordig zijn de verbindingen veel sneller dan rond 1900. Treinen hebben minder stopplaatsen en rijden sneller, terwijl er ook autosnelwegen zijn. Ook het vliegverkeer zorgt voor snelle verbindingen naar het (verre) buitenland.*

4. Grote industrieën vestigden zich niet in Wouw, maar wel in Roosendaal. Kun je kort uitleggen waarom dat zo was?

*Antwoord:*

*Wouw kende slechtere verbindingswegen met andere plaatsen dan Roosendaal. Grote industrieën kwamen enkel terecht in plaatsen die goede verbindingswegen hadden. Roosendaal was zo'n voorbeeld. In tegenstelling tot Wouw was Roosendaal ook per schip bereikbaar.*

**Extra:**

In dorpen vestigde zich vooral industrie, die nauwe banden met de landbouw had. In Wouw en Nispen kwamen zuivelfabrieken. Door de afwezigheid van koelmachines en van snelle vervoersmogelijkheden moest de melk namelijk snel verwerkt worden, omdat het product



anders zou verzuren. In Roosendaal kwamen grote industrieën zoals een stijfselfabriek, suikerfabrieken en sigarenfabrieken.

## Huiswerkopdracht na les 2

Ga eens met je ouders of een volwassen kennis op bezoek bij het Roosendaalse spoorwegstation. Kijk daar eens uitgebreid rond in en om het gebouw. Probeer daarna de volgende opdrachten en vragen te maken. Bestudeer voordat je op pad gaat het kaartje op de pagina hiernaast. Het kaartje is rond 1900 gemaakt.

1. Het huidige spoorwegstation werd in 1907 geopend. Vóór die tijd was er al een station in Roosendaal.

- 1a. Kun je zeggen waar dit station precies lag?

*Antwoord:*

*Het voormalige station lag nabij de kruising van de Stationsstraat en de Vughtstraat.*

- 1b. Op het kaartje hiernaast zie je de spoorlijnen van Roosendaal naar Rotterdam en naar Breda liggen (stippellijnen). Het oude station was toen nog in gebruik. Liggen deze spoorlijnen daar nu nog steeds? Kun je je antwoord kort toelichten?

*Antwoord:*

*Er zijn meer spoorlijnen en ze liggen niet meer op dezelfde plaats als in de tijd dat het oude station nog in gebruik was. Dat komt omdat het nieuwe station een eind in noordoostelijke richting werd gebouwd. De hoofdsporen werden omgelegd naar dit nieuwe station, zodat dat dan niet al te ver van het centrum van Roosendaal hoefde te liggen.*

- 1c. Wat werd er met het oude station gedaan?

*Antwoord:*

*Het oude station is afgebroken.*

- 1d. Herinnert er nog iets aan het oude station?

*Antwoord:*

*De naam Stationsstraat herinnert nog aan het gesloopte station. Ook het driehoekige plantsoen met de bebouwing aan de Vughtstraat en de Stationsstraat dateert nog uit de tijd van het oude station.*

2. Op de hoek van de Brugstraat en de Spoorstraat stond vroeger het kantoor van de firma Van Gend & Loos. Waarom zou dat daar gevestigd geweest zijn? Waarom zou het bedrijf nu aan de Borchwerf zijn gevestigd?

*Antwoord:*

*De nabijheid van het spoorwegstation was voor dit bedrijf de vestigingsreden. De verhuizing naar de Borchwerf heeft te maken met de ligging van dit industrieterrein nabij Rijksweg 17. Van Gend & Loos ging in 1984 over van vervoer per trein naar vervoer over de weg.*

3. Rechts van het station staat een zuil van baksteen met daar boven op een vrouw met een fakkel. Onder op de zuil zit een bronzen plaat met tekst.

- 3a. Weet je waarom deze zuil vlakbij het station staat?

*Antwoord:*

*Het is een gedenkzuil voor het tijdens de Tweede Wereldoorlog (1940-1945) omgekomen personeel van de N.V. Nederlandse Spoorwegen, die Roosendaal als standplaats hadden.*

- 3b. In 1940 tot 1945 was Nederland bezet door de Duitsers. De geallieerden, die met de Duitsers

in oorlog waren, bombardeerden het station van Roosendaal. Waarom zouden ze dat gedaan hebben, denk je?

*Antwoord:*

*De spoorwegen waren erg belangrijk voor hun vervoer. Als het station niet langer meer gebruikt kon worden, waren de Duitsers een belangrijke transportmogelijkheid kwijt.*

#### **Extra:**

Op 6 juni 1944 voerden de geallieerden een landing uit op de kusten van Normandië om West-Europa van de Duitse bezetting te bevrijden. De spoorwegen waren van groot belang voor de snelle aanvoer van troepen en vooral (leger)materieel. Door het bombarderen van spoorwegemplacements probeerden de geallieerden het vervoer (en daarmee de inzet van troepen en materieel) te ontregelen. Daarom werd op 31 mei 1944 het emplacement van Roosendaal gebombardeerd. Het bombardement mislukte, omdat de bommen grotendeels buiten het spoorwegemplacement terechtkwamen. Als gevolg hiervan kwamen tientallen mensen – onder wie enige 'spoormensen' - om het leven.

### **Les 3**

- introductie (5 minuten)
- bespreking huiswerkopdracht (10 minuten)
- instructie (10 minuten)
- zelfstandig werken met vragen en opdrachten (10 minuten)
- nabespreking vragen en opdrachten (10 minuten)
- indevaluatie van les 1, 2 en 3 (5 minuten)

#### **Opbouw van de les**

##### *a. Introductie*

Tijdens de introductie wordt een korte samenvatting gegeven van de behandelde stof in de lessen 1 en 2.

##### *b. Bespreking huiswerkopdracht*

Bij de bespreking van de opdracht dient aandacht besteed te worden aan de aard van de economische bedrijvigheid in en om het station. Daarnaast dient de relatie tussen bedrijfsvestigingen en vervoer per trein aan de orde te komen.

##### *c. Instructie*

De docent besteedt minimaal aandacht aan de volgende onderwerpen:

- verplaatsing station van Roosendaal
- strategische ligging spoorwegstation en bombardement spoorwegemplacement in mei 1944
- woon-werkverkeer

##### *d. Zelfstandig werken*

De leerlingen bekijken de foto's en beantwoorden daarna de bijbehorende vragen.

##### *e. Nabespreking vragen en opdrachten*

Bij de nabespreking dient de nadruk te liggen op de relatie tussen verleden en heden.

### Vragen en opdrachten

1. Bekijk de onderstaande prentbriefkaart van het spoorwegstation. Welk station is dit, het oude of het nieuwe? En waarom denk je dat?

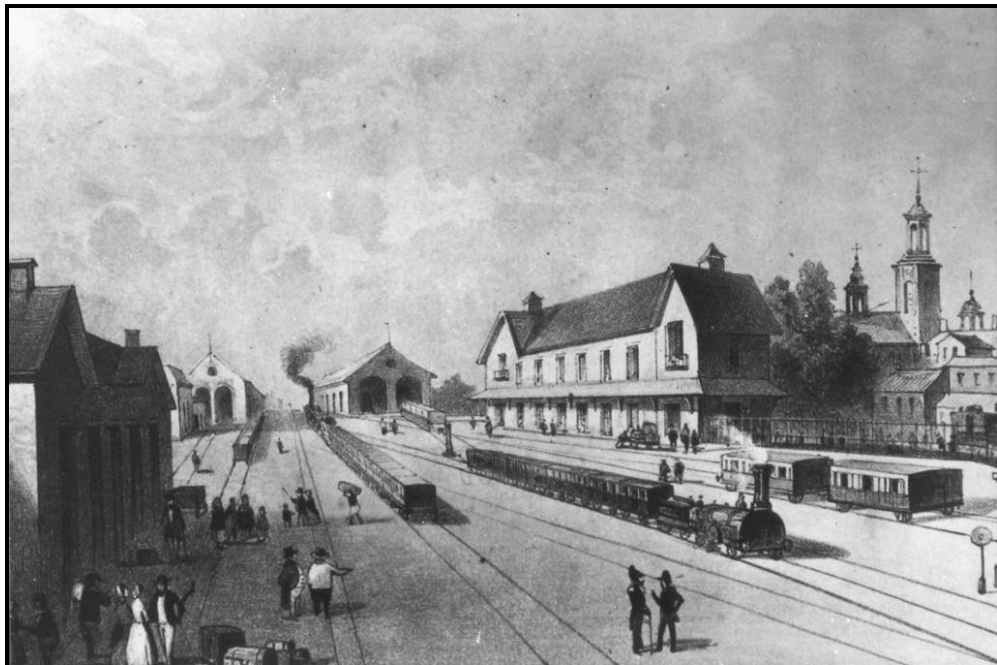
*Antwoord:*

*Dit station lijkt niet op het station zoals we dat nu kennen. Het nieuwe station werd in de periode 1903-1907 gebouwd. Dit moet dus het oude station zijn.*

2. Bekijk de foto's op deze pagina. Beide foto's zijn van het stationsgebouw. De bovenste foto is genomen vóór de Tweede Wereldoorlog, de onderste foto daarna. De hoofdingang van het station is op beide foto's anders. Kun je dit verschil verklaren?

*Antwoord:*

*In de strijd tijdens de bevrijding (met het bombardement van 31 mei 1944) is het rechter gedeelte van het gebouw (waaronder de hoofdingang) verwoest. Daarna heeft men een nieuwe - de bestaande - hoofdingang gebouwd, die in 1949 voltooid werd.*



**Het station in 1860**

## 2. Voortgezet Onderwijs

### 2a. Opbouw van de lesbrief

De lesbrief is onderverdeeld in drie lessen van 50 minuten en twee facultatieve huiswerkopdrachten. Les 1 gaat over de aanleg van het spoor 150 jaar geleden. Daarna wordt het gebruik van de trein onder de aandacht gebracht, waarbij vroegere situaties worden geschetst. Reistijden, reiskosten en de omstandigheden waaronder een treinreis 150 jaar geleden volbracht werd zijn belangrijke items. In les 2 wordt er ingegaan op Roosendaal als aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven uit de industriële en dienstverlenende sector mede dankzij de aanwezigheid van het spoor en de groei van Roosendaal die hiermee gepaard ging. Les 3 gaat over het station en over de belangrijke gebeurtenissen die er hebben plaatsgevonden, zoals de toestroom van Belgische vluchtelingen tijdens de Eerste Wereldoorlog en het bombardement aan het einde van de Tweede Wereldoorlog.

De vragen die met een sterretje zijn gemarkeerd, zijn differentiatieopdrachten. Het gaat om de wat moeilijkere verdiepingvragen.

### 2b. Doelstellingen

De volgende doelstellingen kunnen worden geformuleerd:

- De leerlingen kunnen aangeven waarom het spoor in Roosendaal is aangelegd en in welke historische en economische context dit gebeurde.
- De leerlingen weten welke invloed de aanwezigheid van het spoor en de geografische ligging van Roosendaal heeft gehad op de economische ontwikkeling van de gemeente en de groei van het inwonertal.

### 2c. Lessen

#### Les 1 Roosendaal en het spoor

- '150 jaar spoor in Roosendaal' deel 1 (20 minuten)
- zelfstandig werken aan vragen en opdrachten (15 minuten)
- bespreking vragen en opdrachten (10 minuten)
- voorbereiding huiswerkopdracht (5 minuten)

#### Les 1

##### Opbouw van de les 1

- '150 jaar spoor in Roosendaal' deel 1*  
De docent vertelt over de aanleg van de verbinding van Antwerpen naar Rotterdam en Breda en gaat in op de positie die Roosendaal hierdoor kreeg en welke invloed het spoor had op de ontwikkeling van Roosendaal op korte termijn (werkgelegenheid bij het spoor en douane). Hierbij kan de docent een beroep doen op de achtergrondinformatie in deze lesbrief.
- Zelfstandig werken*
- Bespreking vragen en opdrachten*
- Vorbereiding huiswerkopdracht*  
De docent bespreekt de manier van raadplegen van de informatiebronnen (plattegrond en/of telefoonboek) en bespreekt de vragen van de huiswerkopdracht.

**N.B.** De huiswerkopdracht is facultatief. De docent kan de opdracht ook (gedeeltelijk) klassikaal behandelen of laten vervallen.

##### Vragen en opdrachten

Halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw besloot men om een spoorverbinding aan te leggen tussen

Antwerpen en Rotterdam. Roosendaal kwam hierdoor aan het spoor te liggen en kreeg een eigen station.

1. Wat was de reden om Rotterdam en Antwerpen op deze manier met elkaar te verbinden?

*Antwoord:*

*Men wilde de haven van Antwerpen verbinden met het Duitse achterland. Deze verbinding werd via Rotterdam aangelegd.*

Roosendaal werd door haar ligging een grensstation. Daarnaast had de spoorweg Antwerpen – Rotterdam een zijtak, die naar Breda liep. Hierdoor werd Roosendaal een heus spoorwegknooppunt. Veel mensen uit de omgeving kregen werk bij de spoorwegen en de douane in Roosendaal.

2. Wat voor werk was er zoal beschikbaar voor Roosendalers?

*Antwoord:*

*Afhankelijk van de opleiding zou dat van alles kunnen zijn. Functie zoals overwegwachter, werden meestal uitgevoerd door mensen uit de streek. Hogere functies zoals stationschef werden vaak uitgevoerd door mensen uit het hele land. Ook douanebeambten kwamen uit het hele land.*

- \* 3. Voor de aanleg van de spoorweg moest de spoorwegmaatschappij grond aankopen van boeren uit de omgeving. M.P. Dielemans, een boer uit de omgeving van Etten-Leur, wilde in eerste instantie zijn grond niet verkopen aan de spoorwegmaatschappij. Dankzij hem liep de aanleg van de lijn naar Breda enige vertraging op.

Welke bezwaren zou deze boer hebben gehad tegen de aanleg van het spoor?

*Antwoord:*

*De aanleg van het spoor zou het land van de boer doormidden snijden. Hij ging waarschijnlijk in protest, omdat hij te weinig geld kreeg voor de onteigening.*

4. Zelf reis je natuurlijk ook wel eens met de trein. Als je met de trein gaat, waar ga je dan meestal met de trein naartoe en waarom neem je dan juist de trein?

*Antwoord:*

*Het antwoord zal per leerling anders zijn. Het gaat erom dat de leerling ziet wat de voordelen van het reizen per trein zijn.*

5. Denk je dat mensen honderd jaar geleden net zo veel reisden als veel mensen dat vandaag de dag doen? Kun je ook aangeven hoe dat komt?

*Antwoord:*

*Omstreeks 1900 reisden de mensen veel minder dan nu. Daarvoor zijn de volgende redenen aan te geven:*

1. *Het gemiddelde inkomen was laag; het inkomen ging op aan voedsel en kleding. Tot in de jaren vijftig van deze eeuw hadden de meeste mensen nauwelijks geld om te reizen.*
2. *Er waren veel minder vervoersmiddelen. In Nederland reden nauwelijks auto's en vliegtuigen bestonden nog niet. Veel mensen hadden zelfs nog geen fiets.*
3. *Veel mensen werkten in hun (directe) omgeving en gingen lopend naar hun werk. Ook de meeste familie, vrienden en kennissen woonden in de buurt. En als er gereisd werd, was dat meestal naar een kermis of een weekmarkt in de buurt!*
4. *Er waren veel minder en slechtere wegen. De meeste wegen waren onverhard.*

6. Hierboven zie je de dienstregeling van de spoorweg van Antwerpen naar Rotterdam en Breda uit 1856.

- a. Op welke stations stopte je trein als je in 1856 van Antwerpen naar Roosendaal reisde?

*Antwoord:*

*De trein stopte in: Antwerpen, Eeckeren, Capelle, Calmpthout, Esschen en Roosendaal.*

- b. Hoe lang deed je over de treinreis van Roosendaal naar Antwerpen als je de trein van tien over half twaalf (11.40 uur) 's ochtends nam?

*Antwoord:*

*Als je de trein van tien over half twaalf (11.40 uur) 's ochtends nam, kwam je om 12.45 uur aan in Antwerpen. Je deed er dus 1 uur en 05 minuten over.*

- \*c Bekijk bovenstaande foto. Na vertrek in Roosendaal om 7.30 uur, vertrok de trein in Essen pas om 8.20 uur! Waarom denk je dat de trein pas zo laat vertrok in Essen?

*Antwoord:*

*Na aankomst van de trein in Essen moesten eerst alle paspoorten gecontroleerd worden door de Belgische douane. Dit nam ruim een half uur in beslag*

- \*d Als je naar het schema kijkt, zie je dat je vanaf Moerdijk er een uur over deed om in Dordrecht te komen. Vanaf Dordrecht deed je er een uur en een kwartier over om in Rotterdam te komen.

Bekijk bovenstaand kaartje. Waarom deed je er zo lang over om vanuit Roosendaal in Dordrecht of Rotterdam te komen?

*Antwoord:*

*In 1856 waren er nog niet zoveel grote spoorbruggen. Vanaf Moerdijk waren er bootdiensten naar Dordrecht en Rotterdam. Per boot deed je er aanmerkelijk langer over dan per trein.*

- 7a. Wat kostte een treinkaartje eerste klasse voor de reis Antwerpen-Rotterdam? En een kaartje derde klasse?

*Antwoord:*

*Een treinkaartje eerste klasse kost 4,68 gulden.*

*Een treinkaartje derde klasse kostte 2,34 gulden.*

- b. Voor welke klasse zou jij kiezen?

*Antwoord:*

*Het hangt ervan af. De eerste klasse was een stuk luxer, maar tevens duurder. De derde klasse was het goedkoopst, maar niet de meest comfortabele manier van reizen.*

*'Dat op de Nederlandsch-Belgische Spoorweg steeds in alle jaargetijden in gebruik zijn waggons voor reizigers van de 3<sup>de</sup> klasse, die, aan beide zijden geheel open zijnde, voor de daarvan veelvuldig gebruik makende kleinhandelaren of andere minvermogende personen een onuitstaanbare koude en togt te weeg brengen die niet zelden voor velen zware ziekten, ja voor sommige zelfs den dood heeft ten gevolge gehad.*

- 8a. Lees nu bovenstaand fragment van iemand die klaagde over de rijtuigen derde klasse. Zou jij nu nog met een kaartje derde klasse willen reizen?

*Antwoord:*

*Gezien de gezondheidsrisico's was het reizen per derde klasse niet aan te raden*

- \*b Verplaats je eens in iemand uit die tijd. Waarom zouden die mensen dan toch kiezen voor reizen per derde klasse?

*Antwoord:*

*In de 19<sup>e</sup> eeuw was de armoede in Nederland veel groter dan nu. Als een kleine handelaar naar Antwerpen moest, dan was hij er het snelst met de trein. Helaas moest hij de gezondheidsrisico's op de koop toe nemen, omdat hij geen geld had voor de 2<sup>e</sup> of 1<sup>e</sup> klasse.*

## Huiswerkopdracht na les 1

De docent vertelt dat het reizen per trein vroeger snel was voor die dagen. Het vervoer per spoor was echter ook een enorme vooruitgang in vergelijking met het vervoer per diligence (paard en wagen).

### Vragen en antwoorden

1. Je hebt gezien hoe lang de treinreis van Roosendaal naar Antwerpen in 1856 duurde. Zoek eens op hoe lang je nu over dezelfde reis zou doen. Kijk bijvoorbeeld op [www.ns.nl](http://www.ns.nl) of [www.9292ov.nl](http://www.9292ov.nl).

*Antwoord:*

*Kijk op internet voor meer informatie. De treinreis van Roosendaal naar Antwerpen duurt met de trein 45 minuten.*

In de treindienstregeling is sprake van een omnibusdienst tussen Roosendaal en Bergen op Zoom. Linksboven zie je een afbeelding van zo'n omnibusdienst. Een omnibus is een soort koets waarin mensen en goederen werden vervoerd.

2. Rechtsboven zie je een tekening van de binnenkant van een omnibus. Denk je dat het een comfortabele reis was?

*Antwoord:*

*Nee, want aan de afbeelding is te zien dat de reizigers dicht op elkaar gepropt zaten. Bovendien waren de wegen van zo'n slechte kwaliteit, dat de reizigers behoorlijk heen en weer geschud werden.*

3. Met de komst van de spoorwegen verdwenen deze omnibusdiensten. Kun jij drie redenen bedenken waarom?

*Antwoord:*

- *Per trein reizen ging een stuk sneller*
- *Een omnibus reed twee keer per dag, de trein een stuk vaker*
- *Het reizen per trein was een stuk veiliger*
- *Het reizen per trein was comfortabeler*

**N.B.** De huiswerkopdracht is facultatief. De docent kan de opdracht ook klassikaal behandelen of in zijn geheel laten vervallen

## Les 2 Het spoor brengt vooruitgang

- korte herhaling van les 1 (5 minuten)
- bespreking huiswerkopdracht (10 minuten)
- '150 jaar spoor in Roosendaal' deel 2 (15 minuten)
- zelfstandig werken met vragen en opdrachten (10 minuten)
- bespreking vragen en opdrachten (10 minuten)
- voorbereiding huiswerkopdracht (5 minuten)

**N.B.** Afhankelijk van de keuze ten aanzien van de huiswerkopdracht (na les 1) kan het programma van les 2 worden aangepast.

### Opbouw van de les

- a. *Korte herhaling van les 1.*

De herhaling is zinvol, omdat tijdens les 2 de relatie tussen de verkeerssituatie en de vestiging van bedrijven aan de orde komt.

b. *Bespreking huiswerkopdracht (facultatief)*

c. *'150 jaar spoor in Roosendaal' deel 2*

De docent besteedt minimaal aandacht aan de volgende onderwerpen:

- regionale economische functie van Roosendaal in verleden en heden als gevolg van zijn geografische ligging nabij grote bevolkingscentra als Rotterdam en Antwerpen.
- vestiging van industriële en dienstverlenende bedrijven in verleden en heden, met name van de ondernemingen aan de haven en nabij de spoorwegstations.

Bij de introductie kan gebruik gemaakt worden van de volgende trefwoorden:

- turfwinning en turfhandel
- industrie nabij haven (vanaf 1865)
- ruimtelijke ordening (uitbreidingsplan 1933, naoorlogse industrieterreinen en woonwijken)
- dienstverlening

**N.B.** Bij de introductie kan de docent gebruik maken van de achtergrondinformatie.

e. *Zelfstandig werken*

f. *Bespreking vragen en opdrachten*

g. *Vorbereiding huiswerkopdracht*

De docent neemt de vragen van de huiswerkopdracht met de leerlingen door.

### **Vragen en opdrachten**

1. Rond 1850 was Roosendaal een dorp met ongeveer 6.200 inwoners. Daarna werd de plaats snel groter. Weet jij waardoor dat kwam?

*Antwoord:*

*In 1854 kreeg Roosendaal een spoorwegstation en kwam er een treinverbinding met Antwerpen tot stand, in 1855 gevolgd door spoorwegverbindingen naar Moerdijk en Breda. Daardoor kwamen industriële en dienstverlenende bedrijven naar Roosendaal. De toenemende werkgelegenheid trok mensen aan, waardoor het inwonertal steeg.*

2. Op de bovenstaande foto is het oude Stationsplein in Roosendaal te zien. Wat voor ondernemingen vestigden zich hier en waarom op deze plek?

*Antwoord:*

*Het waren enerzijds restaurants, cafés en hotels, die zich bij het station vestigden, omdat hier de reizigers aankwamen en weer vertrokken. Anderzijds waren het postkantoren en bedrijven als van Gend & Loos, omdat zij in die tijd veelal afhankelijk waren van het snelle treinverkeer.*

3. Vanaf ongeveer 1860 hebben zich veel bedrijven in Roosendaal gevestigd. Waarom wilden bedrijven zich in deze tijd graag in Roosendaal vestigen?

*Antwoord:*

- *gunstige ligging tussen Antwerpen en Rotterdam.*
- *Voor industrieën als de suikerindustrie en de sigarenindustrie, die zich in deze tijd in Roosendaal vestigden waren de goede waterverbindingen van groot belang. Veel industrie vestigde zich dan ook aan de haven*
- *Voor postbedrijven en ondernemingen als van Gend & Loos was de functie van Roosendaal als spoorwegknooppunt erg van belang.*



4. In Wouw was vroeger ook een station. Waarom denk jij dat grote bedrijven en industrieën zich daar niet vestigden, maar wel in Roosendaal?

*Antwoord:*

*Wouw kende slechtere verbindingswegen met andere plaatsen dan Roosendaal. Grote industrieën kwamen enkel terecht in plaatsen die goede verbindingswegen hadden. Roosendaal was zo'n voorbeeld. In tegenstelling tot Wouw was Roosendaal ook per schip bereikbaar.*

- \* 5. Het 'grote' Philips bouwde in 1947 een fabriek in Roosendaal, waar tl-lampen gemaakt werden. Dat deden ze onder meer omdat er hier in die tijd goedkope werkkrachten waren te vinden. Kun je nog een reden bedenken om een fabriek in Roosendaal te bouwen?

*Antwoord:*

*Philips maakte gebruik van de ligging van Roosendaal aan het spoor door een eigen aansluiting op het spoor te realiseren. Dit was optimaal voor de aanvoer van grondstoffen en de distributie van producten.*

6. Na 1970 maakte de industrie steeds minder gebruik gemaakt van het vervoer per trein. Waardoor kwam dat?

*Antwoord:*

*Na 1970 nam het verkeer op de weg enorm toe. Dat kwam vooral omdat de verbindingen steeds beter werden en vooral omdat het op deze manier een stuk goedkoper was.*

## Huiswerkopdracht na les 2

Ga eens langs bij het Roosendaalse spoorwegstation. Kijk daar eens uitgebreid rond in en om het gebouw. Probeer daarna de volgende opdrachten en vragen te maken. Bestudeer voordat je op pad gaat het kaartje hieronder. Het originele kaartje is rond 1900 gemaakt.

1. Het huidige spoorwegstation werd in 1907 geopend. Vóór die tijd was er al een station in Roosendaal.
- a. Kun je zeggen waar dit station precies lag?

*Antwoord:*

*Het voormalige station lag nabij de kruising van de Stationsstraat en de Vughtstraat.*

- b. Wat waren de redenen om een nieuw station te bouwen? En waarom werd het nieuwe station op een heel andere plaats gebouwd?

*Antwoord:*

*Door de toename van het spoorwegverkeer, was er meer ruimte nodig. Op de locatie van het oude station, midden in het oude centrum van Roosendaal, was die ruimte niet aanwezig. Men moest dus op een andere plaats een compleet nieuw station en spoorwegemplacement bouwen om aan de opvang van het drukke treinverkeer te voldoen. Ook de drukke overweg bij de Kade, die ook wel 'De Schuiven' genoemd werd zorgde voor veel overlast.*

- c. Welke maatregelen moesten er voor de bouw van dit nieuwe station genomen worden, denk je?

*Antwoord:*

*Zoals je op het kaartje kunt zien, moesten de spoorlijnen naar Breda en Moerdijk/Rotterdam verlegd worden. Er moesten nieuwe straten worden aangelegd en het oude station moest afgebroken worden.*

- d. Herinnert er nog iets aan het oude station?

*Antwoord:*

*De naam Stationsstraat herinnert nog aan het gesloopte station. Ook het driehoekige plantsoen met de bebouwing aan de Vughtstraat en de Stationsstraat dateert nog uit de tijd van het oude station.*

2. Op de hoek van de Brugstraat en de Spoorstraat stond vroeger het kantoor van de firma Van Gend & Loos.
- a. Waarom zou dat daar gevestigd zijn geweest?
- b. Waarom zou het bedrijf nu aan de Borchwerf zijn gevestigd?

*Antwoorden:*

*De nabijheid van het spoorwegstation was voor dit bedrijf de vestigingsreden. De verhuizing naar de Borchwerf heeft te maken met de snelle bereikbaarheid van het bedrijf door de ligging nabij Rijksweg 17. De vestigingsplaats bij het station werd steeds minder goed bereikbaar.*

- 3a. Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog, op 31 mei 1944, probeerden de geallieerden het Roosendaalse spoorwegstation te bombarderen. Hierbij raakten vooral gebouwen in de omgeving van het station zwaar beschadigd. Later dat jaar, in september, raakte het station zelf zwaar beschadigd.

Rechts van het station, bij de fietsenstalling staat een zuil van baksteen met daarop een vrouw met een fakkel. Bekijk de zuil en lees de tekst op de bronzen plaat aan de onderkant. Voor wie is deze zuil opgericht en waar staat de figuur op de zuil symbool voor?

*Antwoord:*

*De zuil is opgericht voor het omgekomen spoorwegpersoneel van de NS tijdens de Tweede Wereldoorlog. Op de zuil zit een vrouwenfiguur met in haar hand een fakkel, die vrede en vrijheid voorstelt.*

- \*b. Waarom bombardeerden de geallieerden juist het Roosendaalse station? Kun je een verband leggen tussen dit bombardement en de bevrijding van Nederland en België?

*Antwoord:*

*De Duitsers voerden veel materieel, zoals wapens en munitie, aan per trein. Omdat Roosendaal een knooppunt was van verschillende spoorwegen, was dit een doelwit voor de geallieerden om zo de aanvoer van Duits materieel te vertragen. Hierdoor kon de geallieerde opmars mogelijk sneller verlopen.*

### **Les 3 Spoorstad in voor- en tegenspoed**

- introductie (5 minuten)
- bespreking huiswerkopdracht (10 minuten)
- '150 jaar spoor in Roosendaal' deel 3 (10 minuten)
- zelfstandig werken met vragen en opdrachten (10 minuten)
- nabespreking vragen en opdrachten (10 minuten)
- eindevaluatie van les 1, 2 en 3 (5 minuten)

#### **Opbouw van de les**

a. *Introductie*

Tijdens de introductie wordt een korte samenvatting gegeven van de behandelde stof in de lessen 1 en 2.

b. *Bespreking huiswerkopdracht*

Bij de bespreking van de opdracht dient aandacht besteed te worden aan de aard van de economische bedrijvigheid in en om het station. Daarnaast dient de relatie tussen bedrijfsvestigingen en spoorvervoer aan de orde te komen.

- c. *'150 jaar spoor in Roosendaal' deel 3*  
De docent besteedt minimaal aandacht aan de volgende onderwerpen:
- verplaatsing station van Roosendaal
  - strategische ligging spoorwegstation en bombardement spoorwegemplacement in mei 1944
- d. *Zelfstandig werken*  
De leerlingen bekijken de foto's en beantwoorden daarna de bijbehorende vragen.
- e. *Nabespreking vragen en opdrachten*  
Bij de nabespreking dient de nadruk te liggen op de relatie tussen verleden en heden.
- f. *Evaluatie*

### **Vragen en opdrachten**

1. Op deze prentbriefkaart is het oude station van Roosendaal afgebeeld. In welke opzichten was het nieuwe station een vooruitgang vergeleken bij het oude station, denk je?

*Antwoord:*

*Het nieuwe station is een stuk groter en uitgebreider vergeleken met dit station.*

2. In 1914 begon de Eerste Wereldoorlog. Duitsland viel België binnen. Hierdoor kwam een grote stroom vluchtelingen op gang. Veel van deze mensen kwamen vooral naar Roosendaal, zoals je op de foto hierboven ziet. Waarom kwamen zij vooral naar Roosendaal?

*Antwoord:*

*Zij kwamen massaal naar Roosendaal, omdat dat het eerste station in Nederland was, wat de trein uit België aandeed. Nederland was neutraal in de Eerste Wereldoorlog, dus ze waren hier op veilige grond.*

3. Hierboven zie je een foto van Belgische kinderen. Zij waren door de oorlog ver van huis en hard verdreven en konden maar enkele persoonlijke bezittingen meenemen.

Stel, je woont in een land waar een hevige oorlog woedt en je moet halsoverkop per trein naar een ander land vertrekken waar het wél veilig is, welke spullen zou jij dan meenemen? Let op, er is weinig ruimte in de trein, dus je kunt maar een paar dingen meenemen!

*Antwoord:*

*Het antwoord op deze vraag zal per leerling verschillend zijn. Het is een kwestie van prioriteiten stellen en je te verplaatsen in een vluchteling.*

- \*4. Ook nu nog zoeken vluchtelingen van over de hele wereld hun toevlucht in Nederland. Noteer hieronder een paar landen waar vluchtelingen vandaan komen

*Antwoord:*

*Op dit moment vangt Nederland bijvoorbeeld vluchtelingen op uit Angola, Sierra Leone, Afghanistan, Irak en Iran. Actuele informatie is te vinden op [www.vluchtelingenwerk.nl](http://www.vluchtelingenwerk.nl).*

5. *Zoals je weet raakte het Roosendaalse station tijdens de Tweede Wereldoorlog zwaar beschadigd. Op de bovenste foto is het station te zien zoals het er kort voor de Tweede Wereldoorlog uitzag. De onderste foto is genomen in 1964.*

Welke delen van het station zijn in de oorlog beschadigd en waaraan kun je dat zien?

Antwoord:

Je kunt zien dat de oude hoofdingang van het station er niet meer is. Ook een deel van de linker en de rechtervleugel van het gebouw zijn vernieuwd, omdat ze in de oorlog beschadigd raakten.

### 3. Achtergrondinformatie

#### 4a. Literatuur voor docenten

**N.B.** De hieronder vermelde boeken en artikelen zijn bedoeld als naslagwerken en zijn te raadplegen in het Roosendaalse gemeenteraadsarchief aan de Markt 35.

- Broos, M.C.J. "Geschiedenis der spoorwegen in en om Roosendaal 1850-1880. Een gemeenschappelijk station voor twee spoorwegmaatschappijen" in *Jaarboek De Ghulden Roos*, 42 (1982) 63-95 en 43 (1983) 7-40. Zie voor een kaartje van de directe omgeving van het oude station: *Jaarboek De Ghulden Roos*, 42 (1982) 90.
- Broos, M.C.J. "Van drassig land naar commerciële bedrijvigheid. De stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied rondom het spoorwegstation en de haven van Roosendaal (1854-1885)" in: *Jaarboek De Ghulden Roos*, 54 (1994) 74-103.
- Broos, M.C.J. "Wouw en de spoorwegen". Serie van 13 artikelen verschenen in tijdschrift 'De Vierschaer' in de periode 1986-1989.
- Buijsen, A.J.G. "Roosendaal en de spoorwegen" in: *Jaarboek De Ghulden Roos*, 25 (1965) 95-112.
- Corten, J-P. *Lijnen door het Brabantse land; 200 jaar verkeersinfrastructuur in Noord-Brabant 1796-1996*. Zutphen, 1997.
- Filarski, R. "De eerste stappen naar een moderne vervoersinfrastructuur. Verkeer en vervoer 1780-1850" in: *Kleio. Tijdschrift van de Vereniging van Docenten Geschiedenis en Staatsinrichting in Nederland*, 38 (1997) 3.
- Gastel, L.J.P. van en Hermans, M.R. *Stappen in het verleden*. Roosendaal, 1992.

#### 4b. Jeugdliteratuur

In het leerlingendeel van de lesbrief is een overzicht opgenomen van mogelijk interessante (informatieve) (jeugd)literatuur, cd-roms en artikelen in tijdschriften. Deze zijn verkrijgbaar bij de openbare bibliotheek.

#### 4c. Achtergrondinformatie

##### 1. Spoorwegen in de negentiende eeuw

De eerste spoorweg in Nederland werd in 1839 tussen Amsterdam en Haarlem in gebruik gesteld. Op dat moment bestonden in Engeland en België al hele spoorwegnetten, met name ten behoeve van de opkomende industrie en handel. In 1854 kwam de spoorlijn van Antwerpen naar Roosendaal tot stand.

De opkomst van de spoorwegen betekende vooral voor het personenvervoer een enorme verbetering. Het spoorwegnet maakte voor het eerst massaal, snel en goedkoop vervoer mogelijk, hoewel we goed moeten beseffen dat velen hun leven lang geen trein van binnen hebben gezien. Een dagloner kon een retour Breda - Roosendaal van f 0,90 (3e klasse) echt niet betalen, want hij verdiende maar f 1,- tot f 1,20 per dag.

Door de komst van de spoorwegen werd de afstand die in één etmaal kon worden overbrugd in korte tijd verzesvoudigd. Dit voordeel was vooral merkbaar op de langere trajecten. Zo duurde een enkele

reis van Groningen naar Den Haag in 1786 - dus voor de komst van de spoorwegen - onder gunstige omstandigheden drie dagen, terwijl de komst van de sneltrein in 1872 betekende dat er binnen één dag heen en weer gereisd kon worden!

In 1855 kregen Breda en Moerdijk verbinding met Roosendaal. De trein naar Breda reed in de beginjaren drie maal per dag. De spoorwegverbindingen met Bergen op Zoom en Vlissingen kwamen in respectievelijk 1863 en 1872 tot stand. In 1863 kon men drie maal per dag naar Bergen op Zoom reizen.

In 1856 reden er 5 treinen per dag van Antwerpen naar Roosendaal. De treinreis duurde 55 minuten. De trein uit Antwerpen reed door naar Moerdijk. Daar moest men op de stoomboot overstappen. Deze voer vervolgens naar Dordrecht en Rotterdam. De reis van Roosendaal naar Rotterdam duurde daarom drie uur en twintig minuten. De spoorbrug bij Moerdijk kwam in 1872 tot stand, waardoor een rechtstreekse verbinding met Rotterdam ontstond. Tegenwoordig neemt het treintraject Roosendaal - Rotterdam maar 45 minuten in beslag.

Aanvankelijk werden de spoorwegen door particuliere ondernemingen aangelegd. Vanaf 1860 legde de Nederlandse staat zelf spoorlijnen aan, hoewel de exploitatie voorsnog in particuliere handen bleef. De eerste staatslijn was die van Breda naar Tilburg en werd in 1863 in aanwezigheid van minister-president Thorbecke feestelijk in gebruik genomen. In 1880 kwam de exploitatie van de West-Brabantse lijnen in handen van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.

In de beginjaren verliep het reizen minder comfortabel dan tegenwoordig. Er was sprake van open rijtuigen, althans in de derde klasse. Volgens de Kamer van Koophandel moesten sommige reizigers de opgelopen kou of ziekte zelfs met de dood bekopen. Omdat er sprake was van stoomtreinen, konden de reizigers behoorlijk last hebben van rook. In 1864 waren ook de goedkoopste rijtuigen van glas voorzien. Om een indruk te krijgen van de prijzen: voor een ritje van Bergen op Zoom naar Roosendaal betaalde men toen voor de 1e, 2e en 3e klasse respectievelijk 65, 50 en 30 cent.

## 2. *Stations in Roosendaal*

Het eerste Roosendaalse spoorwegstation lag aan de huidige Stationsstraat ter hoogte van de Vughtstaat. De spoorwegmaatschappij verwachtte veel van de nieuwe vervoersmogelijkheid en paste de toegangsweg aan, de huidige Vughtstraat. Het spoorwegstation stimuleerde het economische leven in de directe omgeving. Bij het station vestigden zich koffiehuisen, logementen en expediteurs met douanefaciliteiten. Zo vestigde zich in 1865 Van Gend en Loos in Roosendaal. Op het station was een kantoor van de Dienst Invoerrechten en Accijnzen (Douane) gevestigd.

In 1899 besloot de gemeenteraad tot medewerking aan de bouw van een nieuw station. Rondom de verplaatsing van het station ontstond veel commotie. Het nieuwe station lag buiten het centrum, op 600 meter ten noordoosten van het oude station. Veel ondernemers in de industriële en dienstverlenende sector vreesden een economische catastrofe. Ondanks de kritiek uit de gemeente besloot het parlement tot de nieuwbouw, omdat het bestaande emplacement ontoereikend was geworden voor het groeiend railvervoer. (De Eerste en Tweede Kamer moesten besluiten over het wetsontwerp tot verplaatsing/uitbreiding van het Roosendaalse station. Het gemeentebestuur mocht slechts zijn mening kenbaar maken).

Bovendien ondervond het doorgaande verkeer stagnatie als gevolg van de vele rangeerbewegingen op het spoorwegemplacement. Dat dit probleem inderdaad ernstig was is op te maken uit het feit dat de overweg ('De Schuiven'; de eerste overweg was uitgerust met schuifhekken) vaak 40 tot 45 minuten per uur gestremd was voor het wegverkeer. En dan te weten dat alle doorgaande verkeer van en naar Breda en Bergen op Zoom hier langs moest! De verplaatsing van het station is vooral te danken aan het vrij maken van 'De Schuiven' voor rangeerbewegingen. Het alternatief was 'hoogspoor' op de plaats van het oude station, maar dat werd veel te duur gevonden.

Van 1903 tot 1907 werd het nieuwe stationscomplex gebouwd onder leiding van architect G.W. van Heukelom. In november 1907 werd het officieel in gebruik genomen. Bij de bouw van het station werd tegelijkertijd een toegangsweg aangelegd: de Brugstraat. Deze ontsluiting was noodzakelijk, omdat het station in volledig onbebouwd gebied lag.

## 3. *Station in Wouw*

Bij de aanleg van de spoorweg van Roosendaal naar Bergen op Zoom werd in 1863 een station ingericht in Wouw, zowel voor reizigers- als goederenvervoer. In 1914 werden emplacement en stationsgebouw flink uitgebreid. Dit station lag aan de weg van Wouw naar Bergen op Zoom, aan de linkerkant ter hoogte van de spoorwegovergang. In de beginjaren duurde een treinrit van Wouw naar Roosendaal 10 minuten, maar een tocht van Wouw naar Breda nam soms 2½ uur in beslag. Roosendaal was namelijk een overstapplaats, waar je in sommige gevallen bijna 1½ uur op een aansluiting moest wachten. Een versnapering in het koffiehuis tegenover het station was dan niet weg.

Het probleem van het Wouwse station was dat het erg ver van het dorp Wouw lag. Vanaf Wouw bedroeg de loopafstand naar het station zo'n klein half uur (circa 2 km). In die tijd kon de reiziger al bij 'Het Anker' zijn, halverwege Wouw en Roosendaal. Ook vanuit Heerle was men al gauw een kwartier onderweg naar het station (1 km).

#### 4. *Economie en bevolking*

In 1850 was Roosendaal nog een dorp. De plaats telde toen zo'n 6.200 inwoners.

Het was een landbouwcentrum voor de directe omgeving. De wekelijkse markt stond vooral in het teken van de verkoop van landbouwproducten. Ook kende Roosendaal paardenmarkten. De komst van de spoorwegen in 1854 stimuleerde de komst van ambachtelijke nijverheid en daarmee samenhangend handel en dienstverlening. De economische groei betekende werkgelegenheid voor velen. Hierdoor groeide de bevolking. In 1899 was het inwonertal opgelopen tot bijna 14.000. Roosendaal groeide naast landbouwcentrum uit tot een industriekern met een regionale functie. Na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde Roosendaal zich tot een dienstverleningscentrum. Het bevolkingsaantal steeg navenant. Van 20.282 inwoners in 1920 naar respectievelijk 31.210 in 1950, 45.935 in 1970 en 60.206 in 1990. De bevolkingsontwikkeling had enorme gevolgen voor het verkeer en vervoer in Roosendaal en omgeving. Er werden talrijke bedrijventerreinen en woonwijken aangelegd, die weer voorzien moesten worden van ontsluitingswegen. Zo kreeg elke wijk doorgaande wegen en kwamen er aansluitingen op autosnelwegen. Naarmate het autoverkeer vanaf omstreeks 1950 toenam, groeide het aantal (ontsluitings)wegen.

#### 5. *Industrie in de negentiende eeuw in Roosendaal*

In Roosendaal kwam de eerste industrie in de buurt van de haven terecht. Het havengebied werd Klein-Roosendaal genoemd (het gebied rond de Kade en het Kadeplein) en lag op minder dan één kilometer afstand van de Markt, het centrum van de plaats. Het gebied tussen de haven en het stationsterrein kreeg na 1870 langzamerhand de functie van industrieterrein. Daar vestigden zich onder andere suikerfabrieken, de eerste in 1865. De vestiging van de suikerfabrieken wordt onder meer verklaard door de aanwezigheid van de Vliet voor de aanvoer van suikerbieten.

Om deze reden vestigden zich in en nabij het centrum ook industriële bedrijven, zoals de rijststijfselfabriek van Heumann (thans Kalsdonksestraat), de tabakskerverij Van den Biggelaar (momenteel Biggelaarcomplex) en borstelfabriek Vermunt (tegenwoordige woningcomplex Oliemolen).

#### 6. *Industrie in de twintigste eeuw in Roosendaal*

Vanwege de schaalvergroting en productieverhoging groeide de aanwezigheid van industriële bedrijven in de binnenstad van Roosendaal in de loop van deze eeuw steeds meer uit tot een probleem, met name vanwege hun overlast voor de (directe) woonomgeving. Vanaf de jaren twintig neemt het planologische denken een steeds belangrijker plaats in. Zo komt in Roosendaal in 1933 een uitbreidingsplan tot stand, waarmee het toekomstige gebruik van de ruimte werd gepland.

Opvallend was de planologische gedachte om onderscheid te maken tussen industrieterreinen en woonwijken. Dit verklaart waarom de gemeente industrie uit de binnenstad ging weren. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen dan ook aparte industrieterreinen voor bedrijfsontwikkeling tot stand. In de planning van 1933 was het toenmalige haven- en spoorwegcomplex als enige industrieterrein opgenomen. De komst van Philips in 1947 was aanleiding voor de aanleg van het industrieterrein Kalsdonk I (thans het westelijk deel van Majoppeveld-Noord). De gunstige ligging van Roosendaal - Philips kreeg ook een spoorwegaansluiting - speelde een belangrijke rol bij de vestiging van het bedrijf in deze plaats. In de periode 1950-1970 verschenen in hoog tempo meerdere industrieterreinen: Kalsdonk II (thans het oostelijk deel van Majoppeveld-Noord), Oude Ettensebaan

(thans Majoppeveld-Zuid) en Turfhoofd (thans het westelijk deel van Borchwerf-Noord). In de jaren zeventig werd het industrieterrein Kooldreef (thans Borchwerf-West) gerealiseerd. Daarnaast groeiden de genoemde bedrijventerreinen

#### 7. *Landwegen in de negentiende eeuw*

Naar tegenwoordige maatstaven was de toestand van de wegen in het begin van de negentiende eeuw ronduit slecht. De situatie leek veel op die van de huidige ontwikkelingslanden. Het vervoer was traag en moeizaam: zwaarbeladen karren kwamen op de zandwegen maar langzaam vooruit, zeker wanneer de wegen in herfst en winter in ware modderpoelen waren veranderd. In de zomer waren de wegen slecht berijdbaar vanwege het mulle zand. Omstreeks 1870 bestonden nog praktisch alle wegen uit zandbanen. Nog geen 10 % van het wegennet in de voormalige gemeente Roosendaal en Nispen was verhard (minder dan 10 kilometer). Op de doorgaande straatwegen verliep het verkeer weliswaar veel sneller dan op de onbestrate wegen, maar de vele tollenzorgden hier weer voor het nodige oponthoud. De namen Wouwse Tol en Tolberg herinneren nog aan deze vorm van wegenbelasting. Voor het vervoer van reizigers en goederen bestonden diligenciediensten tussen Roosendaal enerzijds en Antwerpen, Breda en Bergen op Zoom anderzijds. De diligenciedienst op Antwerpen werd in 1853 opgeheven. De aanstaande concurrentie van spoorwegen was hier van beslissende betekenis.

#### 8. *Straatpatroon dorpen in de negentiende eeuw*

Tot ver in de vorige eeuw lagen in de gemeente Roosendaal slechts dorpen. Rond 1850 was ook Roosendaal kleiner dan het tegenwoordige Wouw. Deze dorpen kenden een lintbebouwing, wat Roosendaal en Wouw betreft in de richting oost-west, in het geval van Heerle, Moerstraten en Nispen in de richting noord-zuid. De oorspronkelijke straatpatronen zijn nu nog steeds herkenbaar. Als gevolg van de lintbebouwing verplaatste het verkeer zich dwars door de dorpen.

De lintbebouwing in Roosendaal werd mede bepaald door de rond 1820 aangelegde straatweg (plan van Napoleon) van Breda naar Bergen op Zoom. Deze verbinding volgde ter plaatse achtereenvolgens de Bredaseweg, de Hoogstraat, de Molenstraat, de Bloemenmarkt, de Markt, de Kade en de Wouwseweg. Verharde wegen lagen er ook naar Nispen, Steenberg (Vroenhoutseweg) en Oud Gastel.

De oost-west-verbinding in Wouw dateert overigens al uit de middeleeuwen. Dat het dorp vrij welvarend was, blijkt wel uit het feit dat de weg in het dorp al rond 1500 verhard moet zijn geweest. Toen de Lambertuskerk na de Tweede Wereldoorlog herbouwd werd, bleek onder het middeleeuwse koor de oude straatweg te lopen. De huidige weg is dus na de bouw van het koor om de kerk heen gelegd.

Na 1900 werden steeds meer zandbanen vervangen door kassei- en klinkerwegen. Vanaf de jaren zestig zijn zulke wegen op hun beurt weer grotendeels vervangen door asfaltwegen. Zand- en kasseiwegen komen we tegenwoordig weinig meer tegen.

#### 16. *Rijkswegen*

Voordat het uitbreidingsplan van 1933 was vastgesteld werden in Roosendaal de wegen door particulieren aangelegd. Daarna ging het gemeentebestuur zich intensief met het wegennet bemoeien. Ook de rijksoverheid werd omstreeks die tijd actief. In 1926 was namelijk het Rijkswegenplan vastgesteld.

Na de Tweede Wereldoorlog kon Roosendaal, mede vanwege de groeiende wereldeconomie en de toenemende betekenis van de agglomeraties Rotterdam en Antwerpen, profiteren van het economische groeiklimaat. West-Brabant kreeg een centrale ligging in de Rijn-Schelde-Delta. De verkeersontsluiting van de gemeente Roosendaal in landelijk verband nam vaste vormen aan. In de periode 1954-1974 werd de Ceintuurbaan - in de jaren dertig aangelegd om het doorgaande wegverkeer van Bergen op Zoom naar Breda om het stadscentrum heen te leiden - omgebouwd tot een vierbaansweg met ongelijkvloerse kruisingen (A 58), terwijl de A 17 in de jaren 1959-1963 een soortgelijke vorm kreeg. Met de aanleg van de A 58 werd het doorgaande oost-westverkeer om de dorpskern van Wouw heengeleid. Het noord-zuidverkeer vanuit Roosendaal richting België bezorgde het dorp Nispen - met name vanwege het vanaf de jaren vijftig snel toenemende (personen- en

vracht)autoverkeer - veel overlast. Met de opening van de Antwerpseweg in 1981 kwam daaraan een einde. Als gevolg van de Europese eenwording verdween eind 1992 de douanepost bij Nispen en daarmee de Nederlands-Belgische binnengrens.

#### *17. Ontstaan woon-werkverkeer*

De woon- en werkomgeving vormden vele eeuwen een functioneel geheel. Het (boeren- en ambachtelijke) bedrijf werd zagezegd aan huis uitgeoefend. Met de opkomst van de industrie in de negentiende eeuw trad hierin wijziging op. Bij de fabrieksmatige productie werkte men niet langer thuis; woon- en werkomgeving werden gescheiden. De industrie trok arbeiders aan. Velen van hen die buiten Roosendaal woonden maar in de plaatselijke industrie werkten, besloten te verhuizen. Deze arbeiders vonden dicht bij de fabrieken huisvesting. Vermogende particulieren investeerden daar namelijk in goedkope huurwoningen. De arbeiders die buitenaf bleven wonen, moesten meestal lopend naar hun werk. Zij liepen uren per dag van en naar huis. De arbeiders konden zich pas in de loop van deze eeuw fietsen veroorloven. Het autobezit onder de gehele bevolking kwam pas na ongeveer 1960-1970 voor.

#### *18. Woon-werkverkeer heden ten dage*

Met name na de Tweede Wereldoorlog is het woon-werkverkeer enorm toegenomen. In de jaren vijftig en zestig waren vooral bouwvakkers gewend om voor hun werk richting Randstad te reizen. Na de sterke toename van de werkgelegenheid in de dienstverlenende sector vanaf omstreeks het eind van de jaren zestig nam het woon-werkverkeer vanuit West-Brabant naar Dordrecht, Rotterdam en Den Haag grote vormen aan. Het reizen vond plaats per auto, trein of (recentelijk) een combinatie van beide.