

Spoorweg Gouda-Schoonhoven

Nieuws, verzameld, bewerkt en van commentaar voorzien

Jan C. Bezemer

**OVER DE SPOORWEG
TUSSEN
GOUDA EN SCHOONHOVEN**



**Hoe de krant ons op de hoogte hield over de totstandkoming,
wederwaardigheden en opheffing van de spoorverbinding door de
Krimpenerwaard.**

**Nieuws, verzameld, bewerkt en van commentaar voorzien door
Jan C. Bezemer**

Inhoud

- Inhoudsopgave
- Inleiding
- Verantwoording

Hoofdstuk 1: De fase van verkenningen, plannen en praten (1860-1899)

Hoofdstuk 2: De fase dat er voor eerst iets tot stand kwam (1899-1903)

Hoofdstuk 3: Het vastgelopen project moet worden vlot getrokken (1904-1914)

Hoofdstuk 4: Nieuws dat we tegenkwamen tijdens de exploitatie (1914-1942)

- Naschrift
- Afscheid van het "spoortje" te Ammerstol

Inleiding

Als geboren Ammerstollenaar ken ik het “spoortje” alleen uit overlevering via verhalen en de foto’s die in ons familiealbum zijn achter gebleven. En twee kleine bewijzen van het bestaan, originele spoorkaartjes van 14 augustus 1942, retour Ammerstol – Gouda 3^{de} klas. In onze jeugd restten in de jaren 50 van de vorige eeuw de zandbulten in de oude spoordijk en het pad dat er langs liep en de Kerkweg vormde. Op dat moment de onverharde verbinding tussen Schoonhoven en Bergambacht, met een geasfalteerde aftakking, de Capellelaan naar Ammerstol. Na de opheffing van de spoorlijn in 1942 duurde het lang voor de Provinciale Weg als een volwaardige vervanger van de verbinding tussen Gouda en Schoonhoven kon worden beschouwd.

Ondanks de vrij korte tijd dat de spoorlijn over het platteland van de Krimpenerwaard reed is het toch interessant genoeg om aandacht aan te besteden. Dat interessante zit vooral in zijn geschiedenis, die in wezen van treurigheid aan elkaar hangt. De aanlooptijd er naar toe was lang en moeizaam, de aanleg ging gepaard met diverse tegenslagen en vertragingen en de exploitatie verliep op zijn zachtst gezegd ook niet geruisloos. De grote brand in 1921 in Bergambacht is wel het meest in het oog springende voorval, een ramp die terecht in dat dorp nog steeds niet is vergeten. En, er waren op dit spoor van 17 kilometer naar mijn indruk teveel ongelukken, waarvan diverse met dodelijke afloop.

Het volledige proces van de totstandkoming van deze spoorlijn is goed te volgen in de verslagen en commentaren die in dagbladen in het hele land daarover verschenen. Zowel landelijke als regionale dagbladen schreven over de ontwikkelingen. Men besteedde aandacht aan zowel de Haagse politiek met betrekking tot ontsluiting van landelijke gebieden als de plaatselijke situatie. De spoorlijn Gouda-Schoonhoven was regelmatig onderwerp van debat in de 2^{de} Kamer en Provinciale Staten van Zuid Holland. De landelijke aandacht was mede ingegeven door de ontwikkelingen van verkeer en vervoer, waarbij in uiteenlopende regio’s een vergelijkbare problematiek speelde. In de loop van de tijd zijn in ons land veel regionale tram- en spoorverbindingen aangelegd, die later allemaal weer werden opgedoekt omdat de auto en autobusverbindingen sneller, betrouwbaarder en goedkoper bleken.

Verantwoording

Om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de spoorlijn in de Krimpenerwaard is het nauwelijks nodig officiële archieven te raadplegen. Via de website van www.delpher.nl is een groot aantal archieven van kranten bereikbaar geworden die de aanknopingspunten leveren voor vrijwel alle onderwerpen die in het maatschappelijk leven een rol speelden en spelen. Voor nieuws en opiniestukken uit de Goudsche Courant en de Schoonhovensche Courant is het Streekarchief Midden-Holland te Gouda een dankbare bron van informatie. Want heel lang zijn kranten de enige wijze van nieuwsvoorziening geweest. En dat deden ze uitgebreid. Gelukkig is veel van dit materiaal bewaard gebleven en intussen digitaal beschikbaar. Kranten brachten regelmatig woordelijk verslag van meningen van bewindspersonen, van Kamerleden in het Parlement, bestuurders in Provinciale Staten of Gemeenteraden en belangenbehartigers in bijeenkomsten. Ik heb mij beperkt tot artikelen en commentaren uit een behoorlijk aantal landelijke en regionale dagbladen, omdat hiermee tamelijk goed is te volgen wat er allemaal speelde. Van de enkele duizenden artikelen die ik tegenkwam over deze spoorlijn heb ik er ruim 700 gedownload voor verdere verwerking. En een deel daarvan is in deze studie opgenomen. Dat is daarmee een soort plakboek geworden, met een groot aantal krantenknipsels, aangevuld met samenvattende teksten uit artikelen en verbindende teksten om de verbanden aan te geven als dat wenselijk is. Het geheel is chronologisch opgezet, omdat het doel was een duidelijk overzicht te maken van de ontwikkelingen in de tijd. Helaas zijn niet alle krantenknipsels van goede kwaliteit. Het vroegere zet- en drukwerk en latere archivering hebben allemaal hun eigen sporen nagelaten.

Voor de toegankelijkheid van het geheel heb ik afgezien van het gebruik van voetnoten. In de tekst wordt verwezen naar de diverse knipsels of andere bronnen. Het is niet mijn intentie geweest met deze studie een wetenschappelijk verantwoord werkstuk te maken.

Uiteraard is er over de spoorlijn Gouda-Schoonhoven meer bekend. In het Streekarchief Midden-Holland in Gouda zijn foto's beschikbaar, is de toegang tot het krantenarchief en de archieven van gemeenten die zelf gegevens over de aanleg en exploitatie van de spoorlijn hebben opgeslagen. Bij dat laatste gaat dan vooral over vergunningen voor de aanleg van de spoorbaan en daarbij noodzakelijke gebouwen voor reizigers, opslag goederen, technische installaties, onteigeningen van grond, etc. Die gemeentelijke archieven hebben bij deze studie geen rol gespeeld.

Naar mijn beste weten heb ik steeds mijn bronnen voor dit werk zo volledig mogelijk vermeld. Het is zeker niet mijn bedoeling geweest het copyright van anderen te ontkennen of misbruiken, maar het kan voorkomen dat ik ergens een vermelding vergeten heb. Mijn verontschuldiging daarvoor. Voor verbeteringen en aanvullingen van deze studie sta ik open.

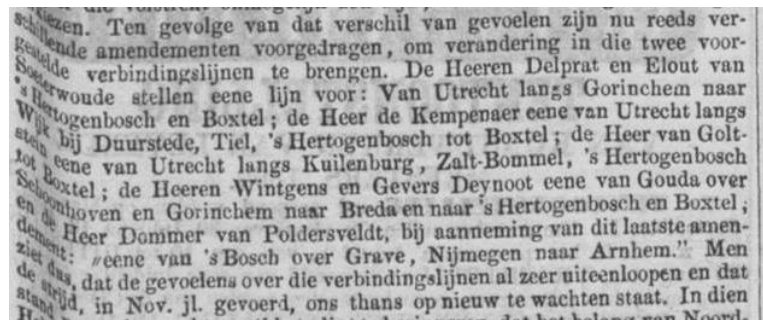
Arnhem, maart 2023

Jan C. Bezemer

jcbezemer43@gmail.com

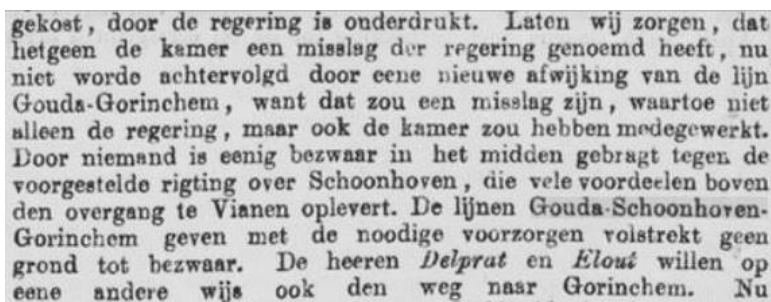
Hoofdstuk 1: De fase van verkenningen, plannen en praten (1860 – 1899)

Van een spoorlijn die in 1914 in bedrijf is genomen zou je verwachten dat de voorbereidende fase ergens in 1905 of nog later is begonnen. Niets is minder waar in het geval van de spoorlijn van Gouda naar Schoonhoven. Uit een verslag in het Algemeen Handelsblad van 24-07-1860 blijkt



Ten gevolge van dat verschil van gevoelen zijn nu reeds verschillende amendementen voorgedragen, om verandering in die twee voorgeselde verbindingslijnen te brengen. De Heeren Delprat en Elout van Schoonwoude stellen eene lijn voor: Van Utrecht langs Gorinchem naar 's Hertogenbosch en Bostel; de Heer de Kempnaer eene van Utrecht langs Wijk bij Duurstede, Tiel, 's Hertogenbosch tot Bostel; de Heer van Goltstein eene van Utrecht langs Kuilenburg, Zalt-Bommel, 's Hertogenbosch tot Bostel; de Heeren Wintgens en Gevers Deynoot eene van Gouda over Schoonhoven en Gorinchem naar Breda en naar 's Hertogenbosch en Bostel; en de Heer Dommer van Poldersveldt, bij aanneming van dit laatste amendement: "eene van 's Bosch over Grave, Nijmegen naar Arnhem." Men ziet dus, dat de gevoelens over die verbindingslijnen al zeer uiteenloopen en dat de strijd, in Nov. jl. gevoerd, ons thans op nieuw te wachten staat. In dien

dat reeds in het najaar van 1859 voor het eerst sprake is van een treinverbinding tussen Gouda en Schoonhoven. Het ging daarbij niet over een lokale of regionale verbinding voor de ontsluiting van de streek, maar over een verbinding die een onderdeel moest worden van een groot aan te leggen netwerk van spoorwegen in ons land. Er werd in dit geval gekeken wat de beste verbindingen waren tussen de Randstad en het Zuiden van het land. Voor een groeiend landelijk net van spoorwegen was uiteraard sprake van verbindingen met een flink aantal kunstwerken om de grote rivieren te kunnen oversteken. Het voorgaande debat in de Tweede Kamer wordt in het Algemeen Handelsblad van 28-07-1860 nog wat verder toegelicht met onder meer de volgende zinsneden:



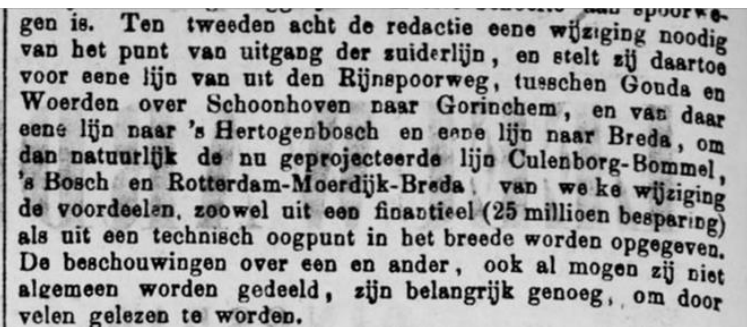
gekost, door de regering is onderdrukt. Laten wij zorgen, dat hetgeen de kamer een misslag der regering genoemd heeft, nu niet worde achtervolgd door eene nieuwe afwijking van de lijn Gouda-Gorinchem, want dat zou een misslag zijn, waartoe niet alleen de regering, maar ook de kamer zou hebben medegewerkt. Door niemand is eenig bezwaar in het midden gebracht tegen de voorgestelde rigting over Schoonhoven, die vele voordeelen boven den overgang te Vianen oplevert. De lijnen Gouda-Schoonhoven-Gorinchem geven met de noodige voorzorgen volstrekt geen grond tot bezwaar. De heeren Delprat en Elout willen op eene andere wijs ook den weg naar Gorinchem. Nu

Er werd dus serieus werk gemaakt om Gouda en Schoonhoven op te nemen in een landelijk netwerk van spoorwegen. En daarvoor moest in ieder geval bij

Schoonhoven een brug worden aangelegd, al wordt dat in deze artikelen niet expliciet aangegeven. De Gemeente Schoonhoven ondersteunde dit idee.

De Leeuwarder Courant van 19-11-1861 neemt een artikel over uit het Dagblad van Zuid-Holland en 's-Gravenhage van enkele dagen daarvoor waarin de redactie van dit dagblad nog eens onderstreept:

Kortom: alle tekenen wijzen er op dat er al rond 1860 gezinspeeld werd op een belangrijke spoorverbinding tussen Gouda en Schoonhoven. De verbetering van de bereikbaarheid van en binnen de Krimpenerwaard als zodanig blijft daarbij buiten de discussie. Er is -op landelijke niveau in de Tweede



gen is. Ten tweeden acht de redactie eene wijziging noodig van het punt van uitgang der suiderlijn, en stelt zij daartoe voor eene lijn van uit den Rijnspoorweg, tusschen Gouda en Woerden over Schoonhoven naar Gorinchem, en van daar eene lijn naar 's Hertogenbosch en eene lijn naar Breda, om dan natuurlijk de nu geprojecteerde lijn Culenburg-Bommel, 's Bosch en Rotterdam-Moerdijk-Breda van we ke wijziging de voordeelen, zoowel uit een finantieel (25 millioen besparing) als uit een technisch oogpunt in het breede worden opgegeven. De beschouwingen over een en ander, ook al mogen zij niet algemeen worden gedeeld, zijn belangrijk genoeg, om door velen gelezen te worden.

Kamer- veel overlegd en vergaderd, maar we weten intussen dat deze oplossing nooit verder is uitgewerkt. Concreter wordt het voor de regionale oplossing als de Schoonhovensche Courant van 05-12-1880 meldt dat de Amsterdamse heer J.F. van der Horst (koopman) vergunning aanvraagt voor de exploitatie van een stoomtramweg Gouda-Haastrecht-Schoonhoven en daarbij gemeentelijke steun zoekt. We komen in de pers daarover geen reactie van de Gemeente Schoonhoven tegen en ook geen verdere actie van de heer Van der Horst. Plaatselijk zit men niet stil en enkele inwoners van

Schoonhoven laten op 05-06-1881 weten gelden bijeen te hebben gebracht voor plannen en berekeningen voor de haalbaarheid van een stoomtramweg tussen Schoonhoven en Gouda. Het beeld wordt complexer als op 23-06-1881 het Dagblad van Zuid-Holland en 's-Gravenhage meldt dat de heer A. Kaptijn te Woerden bij de Gemeente Gouda een verzoek heeft ingediend voor concessie tot exploitatie van een stoomtramweg tussen Gouda en Schoonhoven. Genoemde heer Kaptijn heeft al ervaring en zijn eerdere concessie voor een verbinding tussen Gouda en Bodegraven aan derden overgedragen. Kort daarop dient hij eenzelfde verzoek tot concessie in bij de Gemeentebesturen van Stolwijk, Bergambacht, Ammerstol en Schoonhoven. De Gemeenten reageren positief op dit verzoek en op 11-09-1881 komt de heer Kaptijn met de eerste situatietekening voor het te volgen tracé van de spoorlijn.

Maar op diezelfde dag meldt de Schoonhovensche Courant dat een heer J.M. Müller, namens de IJssel-Stoomtramweg Maatschappij een concessieverzoek indient voor exploitatie van een stoomtramweg Gouda-Haastrecht-Stolwijk-Bergambacht-Schoonhoven. Bij het verzoek is een situatieschets voor het traject gevoegd.

Het Vaderland meldt op 04-10-1881 dat het traject is vastgelegd.

Waarmee er op dat moment meerdere gegadigden zijn voor de aanleg en exploitatie van een stoomtram verbinding tussen Gouda en Schoonhoven.

De richting van den ontworpen stoomtramweg door de Krimpenerwaard is nu vastgesteld. Van het station te Gouda aanvangende, zal de lijn van Stolwijkersluis, langs de Veenkade, achter Stolwijk om, loopen tot de Rhee, halfweg Stolwijk en Berg-Ambacht; van daar langs den grindweg tot en door laatstgenoemd dorp, om verder langs den Kerkweg Schoonhoven te bereiken.

Er wordt met gezwinde spoed aangepakt zoals de Schoonhovensche Courant op 27-11-1881 schrijft:

***— Men schrijft ons, dat de werkzaamheden voor den ontworpen stoomtramweg Gouda-Stolwijk-Berg-Ambacht-Schoonhoven een' aanvang zullen nemen, zoodra de stoomtramdienst Gouda-Bodegraven in exploitatie is. De opening van dezen dienst is op 15 Dec. a. s. bepaald.**

De heer Kaptijn zet verder vaart en legt de Gemeente Gouda zijn plan voor over de route die de stoomtram vanaf het Spoorwegstation Gouda via de stad naar de Krimpenerwaard moet voeren. Diverse alternatieven daarvan worden binnen de Goudse Gemeenteraad besproken.

Intussen (Schoonhovensche Courant 07-05-1882) dient de heer Kaptijn ook een aanvraag in voor de concessie voor een stoomtramverbinding op de lijn Gelkenes-Nieuwpoort-Goudriaan-Peursum-Giessen Nieuwkerk-Schelluinen-Gorinchem. Deze moet in zijn verbinding worden gecompleteerd met een stoompontverbinding over de Lek tussen Schoonhoven en Gelkenes, zodat reizigers vrijwel zonder oponthoud een goede verbinding hebben tussen Gouda en Gorinchem. De Gemeenteraad van Gouda is in die periode nog niet tot een besluit gekomen over het te volgen traject binnen de stad.

De voorbereidingen voor de aanleg van de spoorbaan gaan onverdroten verder. Op het traject Gouda-Schoonhoven zijn de metingen verricht voor de nodige bruggen e.d., zo meldt de firma Reijmers en Co op 08-06-1882. Zij zullen per 01-07-1882 met de werkzaamheden aanvangen en verwachten dat voor het einde van het jaar de lijn kan worden geopend. Dat is optimistischer dan een latere mededeling (zie ingevoegde kopie van de krant hiervoor), die de aanvang van de werkzaamheden pas op zijn vroegst aan het eind van 1882 inhoudt. Maar er ontstaat toch wel enige twijfel en de heer Kaptijn komt in Ammerstol

— Zaterdag 11. hield de heer A. Kaptijn, ontwerper van den stoomtram Gouda—Schoonhoven, met belanghebbenden in deze gemeente eene vergadering. Men geloofst algemeen nog lang te zullen moeten wachten, eer men kan zingen:
„Komt jongens, gaat op zij,
Daar komt de tram voorbij” enz.

STADSNIEUWS.
 Schoonhoven, 7 October.

*— De heer A. Kaptijn te Gouda, houder van de concessie voor de stoomtramlijn tusschen Gouda en Schoonhoven, heeft aan den gemeenteraad alhier gevraagd en verkregen, om den termijn van storting van het waarborgkapitaal te bepalen op 6 December a. s.

*— Door de IJsselstoomtramwegmaatschappij te 's Hage zijn de door den Gemeenteraad alhier gestelde voorwaarden voor den aanleg en de exploitatie van den stoomtramweg Utrecht—Schoonhoven aangenomen en goedgekeurd.

zijn visie nog een keer voor het voetlicht brengen. Kennelijk is niet iedereen overtuigd. Waarschijnlijk ook de Gemeenteraad van Schoonhoven niet, als de heer Kaptijn toestemming krijgt om de storting in de Gemeentekas van zijn waarborgkapitaal uit te stellen en te bepalen op 01-12-1882. Zo'n aanvraag om uitstel is een teken van zwakte. Niet veel later krijgt hij opnieuw uitstel tot 01-01-1883. Het zou niet het laatste uitstel zijn. In maart wordt de definitieve stortingsdatum vastgesteld op 01-04-1883.

In Schoonhoven gaat de Gemeenteraad in diezelfde periode akkoord met verlenen van een

concessie voor een stoomtramweg van Schoonhoven naar Utrecht, waartoe de IJsselstroom Tramweg Maatschappij uit Den Haag een aanvraag heeft ingediend. Van verschillende kanten is dit punt eerder en ook later aan de orde gekomen, omdat men Schoonhoven eigenlijk niet als een ideaal eindpunt van een spoorlijn vanuit Gouda beschouwde en slechts voordelen van die verbinding zag als die lijn naar Utrecht kon doorlopen. Het totaalbeeld werd er op dat moment niet duidelijker van.

Op 06-05-1883 (Dagblad Het Vaderland) deelt de Directie der Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij mede met de heer Kaptijn te zijn overeengekomen de exploitatie van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven van hem over te nemen. Er zal snel nog een extra plaatsing van fl. 300.000 in aandelen worden uitgeschreven. Dit wordt de Krimpenerwaard Stoomtram Maatschappij. Directeur wordt de heer A. Kaptijn en de Raad van Commissarissen bestaat uit J. Post van der Burg (secretaris-mentmeester van de Krimpenerwaard), Notaris J.P. Mahlstedde uit Bergambacht en J.C. Kroon, burgemeester van Stolwijk. Doel is de aanleg van de stoomtramweg van Gouda naar Schoonhoven, met zijtak naar Ammerstol. Wat dat laatste precies inhoudt is niet duidelijk en leidt in de loop van de tijd tot onbegrip en (veel later) tot een eigen aansluiting voor Ammerstol, zij het ongeveer één kilometer van de kern van het dorp.

Op 15-09-1883 bericht de Schoonhovensche Courant over een bijeenkomst waarop de burgemeester (Noordendorp) en een raadslid (van Oosten Slingeland) uitgebreid uitleg geven over de situatie met betrekking tot de geplande spoorverbinding. Daarbij valt ook het woord lijdensgeschiedenis, want dat is het intussen wel geworden. Er wordt een beroep gedaan op de aanwezigen en eigenlijk alle inwoners om geld bijeen te brengen en daarmee te zorgen dat het tot dan geïnvesteerde geld niet verloren zal gaan. Er ligt geen financieel plan, maar men schat dat de totale begroting ongeveer fl 350.000 zal moeten bedragen. Er wordt een klemmend beroep op een ieder gedaan zich hier weer eensgezind te tonen en men hoopt toch tenminste fl 100.000 binnen te halen om daarna verdere stappen te kunnen nemen. Bij de bijeenkomst wordt voor fl. 32.000 ingeschreven en de mogelijkheid tot verdere inschrijvingen opengesteld, zoals uit bijgaande advertentie van 15-09-1883 blijkt.

**STOOMTRAM
 SCHOONHOVEN-GOUDA,**
Eendragt maakt magt.

AANDEELEN	•••	1000.
"	•••	500.
"	•••	100.
"	•••	50.

Ook bij den Onderteteekende is gelegenheid daartoo gratis in te schrijven.

H. A. BOECK,
 Commissaris in Effecten.

Op 22-02-1884 komt de spoorlijn weer in de Raadsvergadering te Schoonhoven. Raadslid J. Schotel heeft een rapport met berekeningen opgesteld waaruit de conclusie is dat een stoomtram kan bestaan. De Gemeente Schoonhoven zou dan wel voor fl 100.000 moeten deelnemen in het exploitatiekapitaal. Er blijkt vanuit de IJssel Stoomtram Maatschappij belangstelling te bestaan om de exploitatie op zich te nemen. Dit, mits de betrokken Gemeenten bereid zijn deel te nemen in het risicodragend kapitaal. De Gemeenteraad besluit om, indien de IJssel Stoomtram Mij bereid tot exploitatie is, deze maatschappij een subsidie van fl. 20.000 te geven. De IJSM heeft intussen bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland uitgebreidere plannen voor de spoorlijn Gouda-Schoonhoven ingediend. Maar de Provincie wijst deze aanvraag af. Op 31-12-1884 komt de Nederlandsche Rhijnspeer Maatschappij met de mededeling dat zeker niet gedacht wordt aan de aanleg van een stoomtramweg Gouda-Schoonhoven. In een vergadering van de Gemeenteraad van Gouda in juli 1885 zetten diverse raadsleden vraagtekens bij het nut voor Gouda van deze spoorlijn. Men verwacht weinig positiefs ervan voor de stad en vooral meer doorreizende reizigers naar Den Haag en Rotterdam die voor Gouda niets inbrengen. Raadsleden herinneren er aan dat na het gereedkomen van de spoorverbinding met Bodegraven het bezoek aan de markt te Gouda afgenomen is en men vreest met Schoonhoven een vergelijkbaar nadelig effect. Andere raadsleden zijn het hiermee niet eens. Na lang beraad besluit de Gemeenteraad aan de IJssel Stoomtramweg Maatschappij een deel van het gestorte garantiebedrag bij de aanvraag van de concessie terug te betalen. Tevens wordt beslist dat de Gemeente geen subsidie of een rentegarantie ten behoeve van de aanleg zal verstrekken. In de loop van 1886 meldt zich nog een heer A.W.G. Gieben uit Den Haag bij enkele gemeenten voor een concessie voor de spoorweg door de Krimpenerwaard. Maar dit idee verdwijnt al snel achter de horizon.

Op 11-09-1886 meldt de Schoonhovensche Courant het volgende onder "Stadsnieuws":

De heer Kaptijn hervat intussen vol enthousiasme zijn pogingen om de spoorlijn tussen Gouda en Schoonhoven tot stand te brengen. De wijze waarop blijft voorlopig nog onduidelijk, want er is nog steeds sprake van gebrek aan geld. In de Goudsche Courant van 14-01-1887 worden we verrast met een nieuwe gegadigde voor de spoorlijn, die aanknoopt bij eerdere ideeën over een spoorlijn van Gouda via Schoonhoven naar Gorinchem. De mededeling in De Maasbode van 15-07-1887 sluit daarop aan en wijst er op dat er al serieus werk wordt ondernomen.

STADSNIEUWS.
Schoonhoven, 10 September.

*— Nadat gebloken is, dat de verschillende aanvragers voor den aanleg op de exploitatie van een stoomtramweg van Gouda naar Schoonhoven, die den heer A. Kaptijn te Gouda op den voet zijn gevolgd, niets hebben tot stand gebracht, en iedere belangstellende en belanghebbende weet, dat niemand, ook door medewerking van de Directie der Nederlandsche Rhijnspeerweg-maatschappij, zoo na aan het welslagen der totstandkoming van bedoelden weg is geweest, als genoemde heer, heeft deze het voornemen opgevat, de totstandbrenging van den oevergenoemden tramweg weder met alle kracht, gesteund door de ervaring, in de vier jaar zijner pogingen opgedaan, aan te pakken.

Ter verkrijging van eenigen financieelen steun, heeft hij zich daarom mede gewend tot h. h. Burgemeester en wethouders dezer gemeente, die zijn verzoek aan den Gemeenteraad hebben medegedeeld.

Naar wij vernemen, heeft de gemeenteraad besloten deze zaak aan te houden tot nadere informatie.

Te Schelluinen, aan de lijn Gorinchem — Dordrecht, wordt een halte in gereedheid gebracht. De heer A. Krieger heeft een plan ontworpen tot het aanleggen van een spoorweg (stoomtram) van Gouda door de Krimpener- en Alblasserwaard, te Schelluinen aansluitende aan het Staatsspoor. Bij verwezenlijking van dit plan zou een 5 uren gaans landstreek, met een bevolking van ruim 30,000 zielen, zeer gebaat zijn. Tot heden toch is het eenige middel van vervoer de trekschuit, en dan nog alleen op marktdagen, te Gorinchem, Schoonhoven en Gouda. (D. G.)

In den Krimpener- en Alblasserwaard is men druk bezig met het opmeten en uitbakenen voor den ontworpen buurtspoorweg Gouda—Schoonhoven—Gorinchem. Stations en halten zijn ontworpen te of nabij Haastrecht, Stolwijk, Berg-Ambacht, Ammerstol, Schoonhoven, Groot-Ammers, Goudriaan, Peursum en Schelluinen. Nabij Schoonhoven zal de overtocht met eene stoompont geschieden.

Het blijft daarmee onduidelijk wie nu wat doet en op basis waarvan. In maart 1888 gaan de diverse gemeenten in de Krimpenerwaard, die het aangaat, akkoord met de aanleg van een spoorlijn. In de Schoonhovensche Courant van 05-05-1888 grijpt men terug op een bespreking van gemeentebestuurders die op basis van het initiatief van de heren Krieger (ingenieur te Medemblik) en P.J. Hofman (Fabriek der Krimpenerwaard te Gouderak) op 11-02-1888 in Schoonhoven is gehouden. Daar besloot men dat er een Comité diende te komen “teneinde de voorgenomen plannen te verwezenlijken”. Om de vaart er in te houden wordt op 23-03-1888 een Comité benoemd van de heren S.P.H. Noordendorp (burgemeester Schoonhoven), D.A. Dupper (burgemeester Haastrecht), N. Dogterom (wethouder Stolwijk) en J.P. Mahlstedde (notaris Bergambacht).

Voor de daadwerkelijke praktische invulling diende er een exploitatiemaatschappij te komen waarvoor men voor de Raad van Commissarissen een beroep wilde doen op: K.J.G. Baron van Hardenbroek van Bergambacht (o.m. lid van Provinciale Staten), mr A.A. van Bergen IJzendoorn (burgemeester Gouda), T.P. Viruly (lid Eerste Kamer) en F. Lieftinck (lid Tweede Kamer). Men verwacht dat met mannen van naam en invloed de kansen op een geslaagde onderneming aanzienlijk worden vergroot. Op 17-11-1888 besluit Provinciale Staten een subsidie van fl. 127.500 aan het project te verlenen. De Gemeente Haastrecht ziet af van een rol en besluit in de raadsvergadering van 15-02-1889 geen subsidie te verstrekken. En ook de Gemeenten Bergambacht, Stolwijk en Willige-Langerak haken af en stellen geen subsidie ter beschikking. Op 04-07-1889 bericht het Rotterdamsch Nieuwsblad dat bij de Provincie een verzoek was ontvangen tot verhoging van de subsidie. In de Schoonhovensche Courant van 20-07-1889 wordt nog uitgebreid stilgestaan bij de ontwikkelingen en de positieve rol die het Provinciebestuur hierin speelde.

Het schoot niet bijster op toen De Tijd van 17-06-1890 wist te melden dat de heer A. Krieger bezig was met een geheel nieuw ontwerp voor de spoorlijn. De Schoonhovensche Courant publiceert op 23-08-1890 een bijdrage waarin men zich afvraagt waarom nog steeds wordt vastgehouden aan het idee dat een verbinding van Gouda naar Schoonhoven over Haastrecht moet worden aangelegd. Haastrecht werd immers al eerder aangesloten aan de spoorlijn Gouda-Oudewater en daarmee voorzien van een goede verbinding. Door een spoorlijn van Gouda via Haastrecht naar Schoonhoven te laten lopen zullen grote delen van de Krimpenerwaard dus niet aangesloten worden op een spoorwegnet. Haastrecht had toen slechts 1.600 zielen en de gemeenten Stolwijk, Bergambacht en Ammerstol totaal zo'n 5.800. Daarbij kon men dan gevoeglijk nog 1.800 zielen van de gemeente Groot-Ammerstol bijtellen, die immers ook gebruik zouden maken van een verbinding via Bergambacht. Het werd veel aantrekkelijker voor de bevolking en financieel haalbaar geacht de route door de Krimpenerwaard te ontsluiten en Haastrecht dus buiten deze opzet te laten.

Intussen begint in 1891 een groep met de oprichting van een Utrechtse Lokaalspoorweg, die Schoonhoven met Utrecht moet gaan verbinden. Want het was al vaker gesteld dat Schoonhoven eigenlijk geen ideaal eindpunt is voor een spoorlijn. De stoomtram Gouda-Haastrecht-Oudewater functioneerde intussen, maar dat ging niet zonder problemen, want de heer A.J. van den Bergh besluit in juni 1891 om zijn omnibusdienst van Schoonhoven naar Haastrecht om te zetten in een directe verbinding Schoonhoven-Gouda, omdat er een slechte aansluiting was op de stoomtram in Haastrecht. In mei 1891 meldt zich een tweetal heren als nieuwe gegadigden voor exploitatie van een spoorlijn door de Krimpenerwaard: de heren Vas Visser te Amsterdam en Van der Oudermeulen te Den Haag. Zij treden op namens de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen.

De Schoonhovensche Courant van 29-08-1891 nam een bericht over van het blad “de Ingenieur” waarin werd bericht dat de nieuwe Minister van Waterstaat niet naar werk behoefde te zoeken, want er waren ideeën geventileerd voor spoorwegen Gouda-Schoonhoven-Leerdam en Harmelen-Schoonhoven-Dordrecht. In verband met de vele noodzakelijke kunstwerken zou de aanleg hiervan

zeker niet zonder steun van de Regering mogelijk zijn. Het Rotterdamsch Nieuwsblad deelt op 01-10-1891 mede dat de concessie-aanvraag van de heer A.J. Krieger voor een spoorverbinding Gouda-Schoonhoven nog steeds in onderzoek is. De Gemeenteraad van Streefkerk besluit om het project met fl 500 te subsidiëren.

Het jaar 1892 begint positief waar het de spoorverbinding Gouda-Schoonhoven betreft. De Goudsche Courant staat er op 19-02-1892 langdurig bij stil. De redactie kijkt terug op bijna 50 jaar spoorweg geschiedenis zonder dat er iets tot stand is gebracht. "Teleurstelling op teleurstelling is steeds gevolgd". Het enige bewijs van leven was het totaal van ongeveer 20 verschillende spoor- of tramweg plannen. Maar er lijkt nu eindelijk schot in de zaak te komen. De Provinciale Staten, betrokken Gemeenten en particuliere personen hebben tot dan de plannen gesteund, zoals de krant schrijft, en "er kan thans op vaste grond worden doorgewerkt".

Daartoe is besloten tot oprichting van de "Krimpenerwaard-spoorweg", waarvan de acte van oprichting op 28-01-1892 is goedgekeurd. Er is een flink Bestuur geformeerd, met onder meer de heer A.J. Krieger, ingenieur te Amersfoort. Hij is één van de vroegere gegadigden voor exploitatie van deze verbinding. Daarnaast is er een zware Raad van Toezicht ingevuld. Op 18-02-1892 was in het bekende Hotel "De Zalm" te Gouda de eerste vergadering geweest. In de Goudsche Courant van 14-03-1892 neemt men een artikel van de Schoonhovensche Courant over, waarin het optimisme doorklinkt:

In de *Schoonh. Ct.* leest men:
Naar men met zekerheid verneemt vorderen de plannen van den Krimpenerwaard-spoorweg bijzonder goed. Wanneer geene buitengewone omstandigheden in den weg komen, kan men zich thans verheugen, dat de verwezenlijking van het groote plan zoo goed als zeker is. Een ieder, die het met de toekomst van deze gemeente goed meent, zal zeker met blijdschap deze mededeeling ontvangen. Schoonhoven en omstreken verbonden aan het spoorwegnet, moet thans voor ieder een ideaal zijn, waarnaar gestreefd moeten worden met al de kracht, die men kan ontwikkelen. Door algemoene samenwerking moet men thans dat ideaal verkrijgen.

De Schoonhovensche Courant van 18-06-1892 doet melding van een vergadering van het bestuur van de spoorweg maatschappij, maar de deelnemers brengen daarover niets naar buiten. De krant meent wel te mogen concluderen dat er ijverig wordt gewerkt en dat sprake is van optimisme in de voortgang.

Het nieuwtje in de Schoonhovensche Courant van 16-07-1892 over de liquidatie van de stoomtram verbinding Gouda-Bodegraven zal de stemming rond het

project in de Krimpenerwaard niet verhoogd hebben. Deze stoomtram was geen lang leven beschoren en werd vervangen door de ouderwetse paardentram. Maar men probeert de stemming er in te houden. Zeker als de Schoonhovensche Courant op 11-10-1892 met en "lichtstraal" haar commentaar over de gang van zaken verder toelicht. Tot dan had het bestuur van de Krimpenerwaard Spoorweg Mij er het zwijgen toe gedaan. Maar nu was er bij het Ministerie van Waterstaat een concessie aanvraag in onderzoek waarbij een officieel stuk was ingediend met de titel "Locaal spoorweg Gouda-Schoonhoven". Dat rapport ziet er kennelijk goed uit, waaruit de krant hernieuwd elan en optimisme haalt om in de realisatie van het project te kunnen geloven. Verder nieuws (met uitroepteken, rechts) kwam er op 12-10-1892 in het Rotterdamsch Nieuwsblad.

— Spoorweg Gouda—Schoonhoven!
De kansen op het totstandkomen van den door den ingenieur A. J. Krieger ontworpen lokaal-spoorweg Gouda—Schoonhoven, die na de ontbinding der Nederlandsche Rhijn-Spoorwegmaatschappij aan het tanen waren geraakt, moeten in den laatsten tijd weder aanmerkelijk zijn verbeterd, ten gevolge van overleg tusschen de Regeering, de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en het Comité tot voorbereiding der oprichting eener naamlooze vennootschap, welke den spoorweg zou hebben aan te leggen, terwijl de Staats-spoorweg-maatschappij zich met de exploitatie er van wil belasten.

Dit nieuws wordt op 15-05-1893 in de Goudsche Courant (overgenomen uit de Schoonhovensche Courant) nog wat versterkt.

In een gloedvol betoog in de Schoonhovensche Courant van 27-05-1893 wordt de geschiedenis van de afgelopen 10 jaar nog eens opgehaald, maar vooral de taaie volharding geroemd van de initiatiefnemers en bestuurders in de gemeenten die het project bleven trekken en ondersteunen. Het ziet er nu echt naar uit dat er een spoorlijn zal komen. Men wenst het spoorweg-comité alle succes toe bij haar verdere werk.

Het Algemeen Handelsblad voegt 28-05-1893 op bescheiden wijze nog meer stof toe om het geloof te versterken dat de spoorlijn inderdaad echt binnen bereik komt. In de praktijk bleek echter dat er nog

Naar ons van goederhand wordt medege-
deeld, mag het tot stand komen van den lang
verbeiden spoorweg Gouda—Schoonhoven zoo
goed als verzekerd worden geacht.

vele hindernissen genomen moesten worden en 1894 werd achteraf gezien één van de belangrijkste jaren voor de ontwikkeling van het project.

De *Schoonh. Ct.* bevat het volgende, dat wij op verzoek hier overnemen :

Verschillende bladen melden, dat, naar men verneemt, tusschen de regeering, de directie der Maatschappij tot exploitatie van staatspoorwegen en commissarissen der op te richten locaalspoorwegmaatschappij Krimpenerwaard eene ontwerpovereenkomst is opgemaakt omtrent den door den ingenieur A. J. Krieger te Amersfoort ontworpen locaalspoorweg van Schoonhoven naar Gouda, waardoor naar men zich vleit de totstandkoming dier lijn moeilijk meer zal kunnen mislukken.

Zooals men weet heeft de heer A. J. Krieger met stalen volharding het spoorwegplan Gouda-Schoonhoven getracht tot stand te brengen en is in de laatste jaren daarbij krachtig gesteund van wege het bestuur dezer en omliggende gemeenten. Eindelijk heeft zich eene maatschappij geformeerd, die de zaak van meer nabij behandelde, waarvan de resultaten, zoo wij hopen, spoedig zullen bekend worden. Echter is het met het ontwerpovereenkomst de spoorlijn nog niet daargesteld. Krachtig moet daarvoor worden medegewerkt door de betrokken belanghebbende gemeentebesturen en corporatiën. Alleen, wanneer die onmisbare financieele steun wordt geschonken kan de totstandkoming dier lijn moeilijk meer mislukken. Daarom wordt met vertrouwen verwacht, dat de gevraagde onmisbare steun krachtig zal worden verleend door hen, die daarvan nog de blijken moet geven, terwijl aan degenen, die reeds zijn voorgegaan, een woord van dank ten volle toekomt.

Spoorweg Maatschappij. In de verlening worden uitgebreide voorwaarden omschreven die gelden. Het gaat daarbij over onderwerpen als: aansluiting op het hoofdspoor, hellingen, spoorbreedte, aardebaan, ballastbed, breedte van de onteigeningen en uitwijkplaatsen, gebruikte materialen en nog vele andere voorwaarden. Belangrijk daarbij is de termijn van vier jaar na verlening van de concessie waarbinnen de spoorlijn moet zijn voltooid en in exploitatie gebracht. Ook van belang is de verplichte storting van een waarborg kapitaal

In februari 1894 besluit de Gemeenteraad van Schoonhoven de subsidie voor de spoorlijn met fl. 10.000 te verhogen, die daarmee op fl. 60.000 komt. Zoals gepubliceerd in de Staatscourant van 24-03-1894 vindt op 03-03-1894 de oprichting plaats van de "Naamlooze Vennootschap Krimpenerwaard Spoorwegmaatschappij", gevestigd te Schoonhoven. De Schoonhovensche Courant (zie links) doet daarvan op 24-03-1894 bericht.

Een maand later, op 24-04-1894 publiceert de Staatscourant de verlening van de concessie voor de aanleg en exploitatie van een locaalspoorweg van Gouda naar Schoonhoven aan de Krimpenerwaard

*— De Staatscourant No. 69 bevat de statuten van de volgende naamlooze vennootschap :

Krimpenerwaard-spoorwegmaatschappij, te Schoonhoven. Doel: de aanleg van eenen spoorweg van Schoonhoven langs Ammerstol, Berg-Ambacht, Stolwijk en Haastrecht naar Gouda, en van alle andere spoorwegen tot welker aanleg door de vennootschap zal worden besloten. Deze spoorwegen zullen, hetzij door de vennootschap zelve, hetzij door anderen, worden geëxploiteerd. Aangegaan voor den duur van 99 jaren. Kapitaal f 475.000, in aandelen van f 1000, alle geplaatst en waarop voorloopig 10 pct. gestort. Inbreng, door de oprichters: alle voor den aanleg van den spoorweg toegezegde subsidiën à fonds perdu tot een gezamenlijk bedrag van f 200.000. Voor de eerste maal benoemd tot leden van het bestuur gedurende den aanleg van den spoorweg, de heeren Mr. A. D. H. Koff, M. J. Chevallier, P. Greup, J. P. Mahlstedt en D. Oskam; tot commissarissen de heeren G. J. Baron Van Hardenbroek van Ammerstol, Th. P. Viruly, F. Lieftinck, Mr. A. A. Van Bergen IJzendoorn en A. Oskam.

van fl. 20.000, dat binnen drie maanden moet zijn gestort. Als gronden zijn verworven c.q. tenminste fl. 300.000 is geïnvesteerd in de aanleg van de spoorlijn zal 60% van het waarborgkapitaal worden teruggestort, de resterende 40% na twee jaar nadat de exploitatie daadwerkelijk is gestart.

Op 18-06-1894 verneemt de Goudsche Courant dat de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Staatsspoorwegen de ontwerpovereenkomst met de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij heeft goedgekeurd.

Op 04-07-1894 meldt de Schoonhovensche Courant dat Provinciale Staten hebben besloten de oorspronkelijk voor het project toegezegde subsidie van fl 127.500 toe te kennen aan de Krimpenerwaard Spoorweg maatschappij, mits de exploitatie van de lijn behoorlijk verzekerd wordt door een overeenkomst tussen deze maatschappij, de Staat en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. Tegelijkertijd besluiten Provinciale Staten afwijzend te beschikken op de aanvraag van de heren A. Kaptijn te Gouda en van Vas Visser en v.d. Oudermeulen voor provinciale subsidie voor de aanleg van een tramverbinding tussen Gouda en Schoonhoven. Waarmee de situatie op dat moment helder is wie de aanleg en wie de exploitatie ter hand gaat nemen.

Het was waarschijnlijk wel weer even slikken voor het bestuur van de spoorweg maatschappij toen in De Tijd van 14-08-1894 een kritisch verhaal verscheen, dat, gezien de inhoud, door een Schoonhovenaar zal zijn geschreven. Met onder meer de zinsneden: "En inderdaad, Schoonhoven heeft geen behoefte aan een spoor. Dagelijks kan men minstens 12 keer voor 40 à 50 cent per persoon eerste klasse te Rotterdam of te Gouda komen en even zovele keren terug. Fabrieken zijn hier niet, alleen goud- en zilversmeden, die hun artikelen als postpakket kunnen verzenden, waarom de uitgave voor de spoorwegverbinding door veel neringdoenden en verstandige ingezetenen voor onze gemeente als onverantwoordelijk wordt beschouwd".

Het ging de goede kant op en op 25-01-1895 meldt de Schoonhovensche Courant:

"Bij de Tweede Kamer der Staten Generaal is ingekomen het wetsontwerp tot bekrachtiging der overeenkomst met de Maatschappij tot Exploitatie der Staats Spoorwegen en met de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij, betreffende de lokaalspoorweg Schoonhoven-Gouda". Het commentaar gaat kort in op de voorgeschiedenis en vult aan: "De jaren van onvermoeide werkzaamheid, door verschillende comités, maar vooral door het thans bestaand bestuur van de Krimpenerwaard Spoorweg-maatschappij met haar ijverige directeur-ingenieur de heer A.J. Krieger, is een tijdperk van worstelen en strijden geweest, doch met volharding, de zaak waardig, heeft men volgehouden en is door de steun van de Provinciaal bestuur en verschillende belanghebbende Gemeentebesturen, gekomen waar men wenste. Wij wensen die strijders toe, dat zij de zaak, door hen voorgestaan, mogen zien verwezenlijken en onze gemeente en verdere belanghebbende gemeenten spoedig in de gelegenheid gesteld worden de vruchten te plukken van het versneld middel van vervoer, het lokaalspoor Schoonhoven-Gouda".

Locaalspoorweg Schoonhoven—Gouda.
Bij het onderzoek in de afdelingen der Tweede Kamer van het wetsontwerp tot bekrachtiging van eene overeenkomst met de Exploitatie-maatschappij en met de Krimpenerwaard spoorweg-maatschappij betreffende den locaalspoorweg Schoonhoven—Gouda werd de wenschelijkheid van aansluiting der gemeente Schoonhoven aan het Nederlandsche spoorwegnet algemeen erkend en vond het denkbeeld, om van Rijkswegen, door toekenning van subsidie tot het tot stand komen van zoodanige verbinding mede te werken, algemeene instemming.

De Telegraaf van 14-03-1895 bespeurde bij de 2^{de} Kamer niet alleen sympathie voor het idee van een spoorweg van Gouda naar Schoonhoven, maar ook dat dat de Regering daarbij financieel diende bij te springen. In de loop van de volgende jaren zal bij de behandeling van dit onderwerp in de 2^{de} Kamer duidelijk worden dat het niet gemakkelijk was om uiteindelijk de juiste formule te vinden om daadwerkelijk een spoorlijn in exploitatie te krijgen.

Bij de behandeling in de Tweede Kamer van het wetsontwerp in maart 1895 worden nog pogingen gedaan inzake het voorstel van de heren Vas Visser en v.d. Oudermeulen en een poging om de trein niet op zondag te laten rijden. Deze halen het echter niet. Het project voorstel van Vas Visser c.s. is weliswaar goedkoper, maar gaat uit van aanleg van de spoorlijn op de bestaande wegen. Die worden echter veel te smal geacht om hierop een spoorlijn aan te leggen. De spoorlijn dient over een eigen spoorbaan te lopen. Op 01-06-1895 verschijnt in de Schoonhovensche Courant de volledige Memorie van Antwoord van de Regering, waarbij o.m. wordt ingegaan op eerder door Kamerleden geuite bezwaren. De Minister van Handel en Nijverheid en de Minister van Financiën staan beiden positief tegenover te gekozen vorm van subsidiering van het project. De overeenkomst tussen Staatsspoorwegen en Krimpenerwaard Spoorwegmaatschappij wordt bekrachtigd. Met deze spoorlijn verwacht men dat ook delen van de Alblasserwaard en Lopikerwaard zullen worden ontsloten. In De Standaard van 17-06-1895 verschijnt een lange verhandeling van de bespreking in de Tweede Kamer en de gehele voorgeschiedenis. Er wordt verwezen het belang voor de ontwikkeling van de lokale economie, met name de landbouw, visserij en goud- en zilverindustrie te Schoonhoven.

Op 17-06-1895 doet De Standaard uitgebreid verslag van de beraadslagingen in de Tweede Kamer en geeft de krant een overzichtelijke rekensom van de financiële situatie bij de aanleg van de spoorlijn (zie rechts).

De kosten zijn geraamd op f 650.000; terwijl de provincie Zuid-Holland f 127,500, Schoonhoven f 60.000, Berg-Ambacht f 5000, Stolwijk f 2000, Haastrecht f 500, Ammerstol f 1000, Groot-Ammers en Streefkerk f 500 als subsidie zullen geven. Er blijft dan nog f 475,000 over. Deze som zal door de Krimpenerwaard-Spoorwegmaatschappij worden bijeengebracht; en de rente daarvan zal gedeeltelijk worden bestreden uit de huur, welke de Staats-Spoor aan die maatschappij zal hebben te betalen en voorts uit een jaarlijksche subsidie van f 1000, welke de Staat zich verbindt uit te keeren.

Tegen de overeenkomst nu tusschen de Staatsspoor en genoemde maatschappij bestond bij de Kamer geen bezwaar.

Op 18-06-1895 verschijnt in het Dagblad van Zuid-Holland en 's-Gravenhage het verlossende nieuws, wat in Schoonhoven aanleiding is voor een feestje.

SCHOONHOVEN, 15 Juni. Na de door de Tweede Kamer genomen gunstige beslissing omtrent den lokaal-spoorweg Gouda-Schoonhoven werd gisteren alhier druk gevlagd. 's Avonds ontving de Burgemeester, Voorzitter van het spoorweg-comité, op 't stadhuis de gelukwenschen van de Kamer van Koophandel en eenige ingezetenen, terwijl het muziekgezelschap *Apollo* een optocht met fakkellicht door de stad maakte en voor het Raadhuis eenige muzieknnummers ten beste gaf.

Er kan nu echt gewerkt gaan worden. Of het dan allemaal van een leien dakje gaat moet worden afgewacht. En een eerste teken van zwakte laat niet lang op zich wachten als in de Schoonhovensche Courant van 13-11-1895 het nieuws verschijnt, dat de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij uitstel heeft gekregen voor het storten van

het vereiste waarborgkapitaal. Men heeft nog onvoldoende kapitaal vergaard om echt te kunnen doorzetten met de aanleg.

Ondanks dat hij in het spel niet meer voorkomt als deelnemer heeft de heer A. Kaptijn de moed niet opgegeven, want hij richt zich 17-03-1896 tot heemraden, gemeentebesturen, de dijkgraaf van de Krimpenerwaard en andere autoriteiten met het verzoek dat, indien de verleende concessie voor de lokaalspoorweg Gouda-Schoonhoven per 1 mei 1896 komt te vervallen, hem weer een nieuwe concessie te verlenen voor zijn vroegere plan van de stoomtramweg Gouda-Schoonhoven, waarvoor hij indertijd een zeer gunstige overeenkomst had met de Rijn Spoorweg Mij. Aldus zijn mededeling. Het kan verkeren.

Maar vooralsnog gaan de werkzaamheden op basis van het Regeringsbesluit van start en diverse landelijke dagbladen, o.a. het Algemeen Handelsblad en De Maasbode maken melding van het feit dat het gehele traject is opgemeten en dus in kaart is. De Schoonhovensche Courant van 16-05-1896 is wat

uitgebreider in haar berichtgeving door ook expliciet een station voor Ammerstol te vermelden, wat in andere dagbladen ontbreekt.

Het blijkt dat andere gegadigden voor exploitatie van deze spoorverbinding nog altijd actief waren c.q. werden. Want op 05-05-1896 verschijnt in De Tijd het volgende nieuwtje:

Het Gemeentebestuur van Gouda laat de heer De Bordes weten dat men zijn aanvraag in ontvangst wil nemen. En die komt er. En ook de Gemeente Schoonhoven meldt op 17-06-1896 een aanvraag van de heer De Bordes voor een concessie. De gasmotor is een nieuwtje en diverse kranten besteden aandacht aan dit fenomeen, waarbij men met name aanknoopt bij de ervaringen die daarmee zijn opgedaan in Maastricht. De opinies zijn positief. Aldus meldt De Goudsche Courant op 02-05-1896.

Voor het aangevangen project komt er al snel een echte kink in de kabel, die in de Schoonhovensche Courant van 26-08-1896 niet mis te verstaan is. De Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij dient fl 475.000 zelf bijeen te brengen om de spoorweg te kunnen aanleggen. En daar is men nog niet in geslaagd. Er is geldgebrek en daardoor dreigt er onder meer vertraging bij de aanleg.

Op 30-01-1897 beklagt de heer A. Kaptijn zich in de Schoonhovensche Courant over de gang van zaken met betrekking tot de aan te leggen spoorweg. Hij herinnert aan zijn eigen pogingen, die na lange voorbereiding uiteindelijk werden afgewezen. Hij vraagt zich af waarom de thans lopende pogingen ook weer dreigen te mislukken, terwijl er meer financiële steun is en een zwaar gezelschap van politici en bestuurders dat er achter staat. En hij stelt dat hij zich zeker opnieuw zal inzetten voor het welslagen van het project zodra daartoe de weg weer vrij is.

Dat het niet goed gaat blijkt ook wel uit het nieuws in De Telegraaf van 27-04-1897. Er wordt gezocht naar bezuinigingen, die onder meer moeten komen uit het schrappen van een eigen spoorbaan op het traject tussen Gouda en Stein en op dat stuk gebruik te maken van het bestaande hoofdspoor. Daarvoor moet wel een extra seinwacht worden geïnstalleerd, maar dat is goedkoper dan een eigen spoordijk. De heer Krieger is intussen begonnen met aanpassingen in het plan. De Schoonhovensche

KRIMPENERWAARD-SPOORWEG.
Het bestuur van de Krimpenerwaard-Spoorweg-Maatschappij, te Schoonhoven, is in het bezit gekomen van een nu reeds geheel uitgewerkt en vereenvoudigd project voor den locaalspoorweg Gouda-Schoonhoven. Naar men ons mededeelt, bestaat het voornemen deze belangrijke aangelegenheid op nieuwen grondslag verder voor te bereiden totdat een volledig succes zal zijn verkregen.

Door den heer W. J. De Bordes, te Amsterdam, is bij het gemeentebestuur van Schoonhoven aanvraag gedaan voor een concessie tot het exploiteeren van gasmotor-trammen op de lijn Gouda-Schoonhoven.

STADSNIEUWS.
Schoonhoven, 25 Augustus.
**— Het tot stand komen van den spoorweg Gouda-Schoonhoven, waarvoor de Krimpenerwaard-spoorweg-maatschappij concessie heeft, schijnt nog niet verzekerd, niettegenstaande eene overeenkomst tusschen die Maatschappij, den Staat en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen betreffende de exploitatie van dien spoorweg, ten vorigen jare bij de wet bekrachtigd werd. De Krimpenerwaard-spoorweg-maatschappij is nl. daarna teleurgesteld in hare verwachtingen nopens de plaatsing van haar kapitaal, en heeft zich thans tot de Koningin Regentes gewend met het verzoek een haar toegezegd rijkssubsidie van f 8000 tot f 12000 's jaars te verhoogen en de concessie-voorwaarden, wat den termijn van oplevering van den spoorweg betreft, te wijzigen.

Courant van 20-05-1897 meldt dat de Spoorweg Maatschappij verder uitstel tot 01-08-1897 heeft gekregen voor de storting van het vereiste waarborgkapitaal.

In De Tijd van 11-06-1897 wordt in min of meer bedekte termen aangegeven dat het eerder ingediende plan met (financiële) problemen te kampen heeft. Er wordt gezocht naar

vereenvoudigingen in het ontwerp en het te volgen traject, zodat besparingen mogelijk worden.

In het nieuwe ontwerp wordt inderdaad afgezien van een eigen spoor parallel aan het Staatsspoor van Gouda naar Haastrecht. In plaats daarvan gaat men gebruik maken van het bestaande "grote" spoor en wordt bij Haastrecht de aftakking daarvan in de richting van Stolwijk aangelegd. Hierdoor kunnen de aanlegkosten worden gedrukt. Niettemin blijven er grote zorgen over de financiële situatie, hoewel daarvan weinig naar buiten komt.

Een bericht dat voor opschudding gezorgd zal hebben verschijnt in op 24-12-1897 in de Schoonhovensche Courant die refereert aan een bericht dat in de NRC en andere dagbladen heeft gestaan, zie bericht rechts.

Het is onbekend of dit voor de heer A. Kaptijn een aanmoediging betekende om zijn plannen weer uit de kast te halen, maar het is vast niet toevallig dat begin januari 1898 diverse kranten het volgende nieuws brengen.

Door den heer A. Kaptijn, alhier is concessie aangevraagd voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtram van Gouda — Stolwijk — Berg-Ambacht — Schoonhoven, waarvoor nog altijd concessie voor locaalspoor loopende is, verleend aan den heer Krieger.

Spoor- en Tramwegen.

De Gemeenteraad van Schoonhoven heeft op het adres van den heer J. M. Van Visser, directeur van de Maatschappij tot Expl. van Tramwegen, waarbij gevraagd wordt concessie voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramlijn Gouda—Stolkwijk—Berg-Ambacht—Ammerstol—Schoonhoven, benevens een renteloos voorschot, besloten:

voor zooveel noodig concessie te verleenen voor den aanleg en exploitatie van een stoomtramlijn Gouda—Stolkwijk—Berg-Ambacht—Schoonhoven;

een renteloos voorschot voor die lijn te verleenen van f 30 000, waarvan f 25 000 in contanten en f 5000 aan bouwgrond, tot een maximum uitgestrektheid van 1 hectare grond, thans eigendom van de gemeente, teneinde dien grond te doen gebruiken voor den aanleg van de tramlijn, benevens voor emplacement, remise, werkplaatsen, enz. binnen deze gemeente,

om het besluit nu reeds te nemen, dat bij een eventueele uitbreiding van het voorgeschreven tramlijnnet, te bepalen, dat de Raad in overweging zal nemen een renteloos voorschot te verleenen van f 10 000 voor een lijn naar Utrecht, van f 10 000 voor een lijn richting Gorinchem, van f 10 000 voor een lijn richting Rotterdam

STADSNIEUWS.

Schoonhoven, 24 December.

— In de „N. Rott. Cour.“ van gisteren wordt van hier het volgende geschreven:

„Thans is de toezegging gedaan voor het benoodigde kapitaal voor den aanleg van den Krimpenerwaard spoorweg, zoodat de totstandkoming der spoorwegverbinding met Gouda verzekerd is.“

Volgens door ons bij het betrokken comité ingewonnen informatiën is dit bericht, helaas! geheel bezijden de waarheid.

De heer Adrianus Kaptijn wenste niet in de vergetelheid te raken en waagt in het begin van 1898 een nieuwe poging. Veel concreets is uit dit nieuws niet te halen.

En Kaptijn was niet de enige gegadigde, zoals uit nevenstaand nieuws uit het Dagblad van Zuid Holland en 's-Gravenhage van 28-03-1898 blijkt. De heer Vas Visser had zich al eerder gemeld voor deze concessie en legt nu — als directeur van de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen — bij de Gemeente Schoonhoven direct een uitgebreid verhaal neer met zijn aanbieding en de voorwaarden die hij daarbij stelt.

In 1898 doet de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij een beroep op Provinciale Staten met een verzoek tot verhoging van de toegezegde subsidie. Maar Het Vaderland van 06-07-1898 licht dit verzoek niet verder toe en ook een besluit daarover is niet bekend. De Schoonhovensche Courant van 09-07-1898 voegt bij het verzoek om meer subsidie nog enkele redactionele opmerkingen: "Het bestuur, dat voortdurend met grote moeilijkheden te kampen heeft, houdt steeds moedig vol, en ieder die buiten de zaken staat moet het toejuichen, dat kalm maar ernstig naar een goede oplossing wordt gezocht".

Uit deze opmerking komt wel tot uitdrukking dat de donkere wolken boven de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij groot waren en groeiden. Begin januari 1899 voelt de Kamer van Koophandel kennelijk ook nattigheid en wendt zich "tot hogere autoriteiten ten einde ten spoedigste een versneld middel van vervoer te krijgen". Welke autoriteiten dit zijn wordt niet vermeld. De ontknoping laat niet lang op zich wachten, want op 28-01-1899 komt de Schoonhovensche Courant met een bescheiden artikel dat in het Stadsnieuws uitlegt wat er aan de hand is en welk vervolg van het verhaal wordt overdacht. Op 31-01-1899 verschijnt in het Nieuws van de Dag het volgende nieuws, (zie links onder):

Het betekent feitelijk het einde van de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij.

Waarmee de eerste fase van een spoorverbinding tussen Gouda en Schoonhoven is afgesloten. Zonder dat er uitzicht is op een voortzetting van het project. In deze fase kwam er geen informatie over de financiële afwikkeling van het project, omdat de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij vooralsnog niet werd geliquideerd.

Het bestuur der Krimpenerwaard Spoorweg-Maatschappij, gevestigd te Schoonhoven, heeft aan den Gemeenteraad aldaar medegedeeld, dat het, na de ijverigste pogingen, tot dusver niet is kunnen slagen in het bijeenbrengen van een voldoende kapitaal voor den aanleg van een locaalspoor tusschen Gouda en Schoonhoven. Het wenscht thans niet verder de verantwoordelijkheid op zich te nemen om deze geheele streek langer verstoken te doen zijn van zulk een gewenscht middel van vervoer en is daarom in overleg getreden met de Maatschappij tot exploitatie van Stoomtramwegen in Nederland, teneinde een uitgebreid tramwegnet in overweging te nemen, waarbij in de eerste plaats gedacht wordt aan een verbinding op eigen baan tusschen Schoonhoven—Gouda, terwijl het goederenvervoer zonder overlading op groote baan is verzekerd.

Het Bestuur van eerstgenoemde Maatschappij vertrouwt, dat de Raad zijn onmisbaren steun zal blijven verleen en voor het nieuw ontworpen plan en wenscht de leden van den Raad uit te noodigen tot eene bijeenkomst, waarin de nieuwe plannen verder zullen behandeld worden.

STADSNIEUWS.

Schoonhoven, 27 Januari.

*— Lang, zeer lang heeft men gewacht om den juiststen toestand te weten, waarin de zaak van de locaalspoor Gouda—Schoonhoven zich bevond.

Heden heeft het comité aan de betrokken gemeente-besturen en verdere belanghebbenden medegedeeld, dat het zich verbonden heeft met de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen in Nederland, ten einde een uitgebreid tramlijnnet tot stand te brengen.

Het groote doel is, om, uitgaande van Gouda op Schoonhoven, de Krimpenerwaard, de Lopikerwaard, de Alblasserwaard enz. door een uitgebreid net met elkander te verbinden.

In ons volgend No. komen wij op deze hoogst belangrijke zaak terug en zullen trachten zeer uitvoerig de zaak ter kennis te brengen van onze lezers.

Hoofdstuk 2: De fase dat er voor het eerst iets tot stand kwam (1899 – 1903)

Het werd dus een tamelijk roemloos einde van een project dat vanaf het begin al met financiële problemen te kampen had. De Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij meende echter de handdoek niet in de ring te hoeven gooien, want men kwam al direct met een oplossing aan en legde deze op 26-01-1899 aan het Bestuur der Gemeente Schoonhoven voor. Daarbij geeft men toe er niet geslaagd te zijn om voldoende kapitaal bijeen te brengen voor realisatie van het plan, maar dat de noodzaak van aanleg van een “versneld middel van vervoer” meer dan voorheen noodzakelijk is. Vandaar dat het Bestuur in overleg is gegaan met de Maatschappij tot Exploitatie van Stoomtramwegen, die de verbinding tussen Gouda en Schoonhoven zou moeten zien als een schakel in een groter netwerk van stoomtramwegen in de omgeving van Gouda. De Maatschappij zou echter wel prioriteit moeten geven aan de aanleg in de Krimpenerwaard. In het Nederlandsch Dagblad van 31-01-1899 wordt dat als volgt verwoord.

Het comité voor een lokaal-spoor Gouda—Schoonhoven heeft zich verbonden met de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen, ten einde een uitgebreid tramlijnnet tot stand te brengen, dat, uitgaande van Gouda op Schoonhoven, de Krimpenerwaard, de Lopikerwaard en de Alblasserwaard enz. met elkaar zal verbinden. Er bestaat zeer veel kans, dat de lijn Gouda—Schoonhoven binnen 3 jaar gereed zal zijn.

Maar naast dit Comité duiken er al weer snel enige bekende namen op, die zich opnieuw sterk maken om de spoorlijn aan te leggen.

De heer Kaptijn had tijdens de aanleg van de spoorlijn al laten blijken dat hij altijd belangstelling had om de aanleg weer over nemen als de gelegenheid zich voordeed. En dat was nu het geval. Dus richt hij zich op 06-02-1899 met een uitgebreid schrijven tot de Gemeenteraad van Schoonhoven. Hij refereert in het kort aan de geschiedenis en zijn inspanningen en aanvragen om een concessie te krijgen. Uiteraard wijst hij er op “dat het bestuur van de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij, bij schrijven van 26 januari 1899, hare onmacht tot het tot stand brengen der zaak heeft te kennen gegeven, en dus de zaak heeft moeten opgeven”. In bijna 5 jaar is men er -ondanks alle inspanningen- niet in geslaagd een concreet resultaat te brengen.

Hij meent in staat te zijn met de helft der toegekende subsidies een stoomtram van Gouda naar Schoonhoven aan te leggen en in exploitatie te brengen binnen negen maanden na het verlenen van de subsidie. Eigenlijk vindt hij dat hij recht heeft op de concessie omdat hij in het verleden (1881 / 1882 /1883) veel investeringen en inspanningen heeft gedaan om het project tot stand te brengen.

SCHOONHOVEN. Vanwege de Maatschappij tot exploitatie van stoomtrammen worden reeds voorloopige opmetingen gedaan voor den weg Boskoop—Gouda—Schoonhoven. Er bestaan reeds ernstige plannen om in deze gemeente eene roomboterfabriek op te richten zoodra er eene stoomtram-verbinding tot stand komt.

De heer Vas Visser van de Maatschappij tot Exploitatie van Stoomtramwegen was al in beeld en maakte als het ware een upgrade van het plan, door, volgens de Goudsche Courant van 17-02-1899, meteen het grotere netwerk van stoomtramwegen in beeld te brengen wat vanuit Gouda kon worden aangelegd. Vanuit

zijn contacten met de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij had hij in ieder geval een voorsprong op de heer Kaptijn. Ook de Gemeenten in de Krimpenerwaard zitten niet stil en komen half februari 1899 in Schoonhoven bij elkaar. De Goudsche Courant meldt daarover op 17-02-1899 dat er grote eenstemmigheid heerst en dat in de vergadering de voorbereidende maatregelen met succes werden besproken. “Bij verschillende gemeentebesturen zijn de aanvragen om concessie en subsidie ingekomen en men twijfelt niet, of het antwoord zal gunstig uitpakken”. Wie de aanvragen heeft ingediend wordt niet vermeld, maar dat zal ongetwijfeld de heer Vas Visser zijn geweest. De Schoonhovensche Courant van 01-03-1899 rapporteert dat er een gecombineerde vergadering van het bestuur van de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij met de besturen van de gemeenten is

geweest. In deze vergadering waren ook de directeur, president commissaris en ingenieur van de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen aanwezig. De Gemeente Bergambacht besluit op 15-03-1899 de concessie tot exploitatie van de spoorweg aan de heer J.M. Vas Visser te verlenen, benevens een renteloos voorschot van fl 5.000, welke bedrag eerder aan de Krimpenerwaard Spoorweg Maatschappij was toegezegd. Niet veel later gaat ook de Gemeente Schoonhoven in op de aanvraag van de heer Vas Visser en verleent hem een renteloos voorschot van fl. 30.000, waarvan fl. 25.000 in contanten en fl. 5.000 aan bouwgrond tot een maximum van 1 hectare. De Gemeenteraad van Schoonhoven gaat nog een stap verder door te besluiten dat de Raad in overweging zal nemen meer geld uit te trekken als de heer Vas Visser het netwerk verder zal uitbreiden in de richtingen van Utrecht, Gorinchem en Rotterdam. Aldus het Algemeen Handelsblad van 27-03-1899.

Niet alle instellingen trekken de portemonnee, het Polderbestuur Stolwijk met de ingelanden besluiten afwijzend te reageren op de aanvraag voor subsidie voor de aanleg. De Nieuwe Rotterdamsche Courant (22-04-1899) verneemt dat bij de Minister van Waterstaat en de Provincie door de Maatschappij tot Exploitatie van Stoomtramwegen een nieuwe aanvraag in ingediend tot exploitatie van twee nieuwe tramlijnen, Gouda-Schoonhoven en Gouda Boskoop. Men vraagt voor de lijn Gouda-Schoonhoven een gelijk bedrag als renteloos voorschot aan de Provincie als indertijd is toegezegd. De lijn wordt 16,5 km lang en de geschatte kosten bedragen fl. 495.000.

Het bestuur van de Krimpenerwaard komt op 19-05-1899 met een flinke bijdrage in de aanleg. Zo blijkt onder meer uit een artikel in de Schoonhovensche Courant van 24-05-1899.

Maar daarmee waren nog niet alle hobbels genomen. Diverse dagbladen melden midden juni dat de concessieaanvraag van de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen bij Gedeputeerde Staten bestudeerd wordt. Men verwacht dat in de herfstvergadering daarover beslist zal worden. De Gemeenteraad van Gouda gaat in augustus 1899 akkoord met de

aanleg van een stoomtramweg Boskoop-Gouda-Schoonhoven door de heer J.M. Vas Visser. De Westlandsche Courant van 29-11-1899 meldt dat Provinciale Staten zonder hoofdelijke stemming hadden besloten "tot toekenning aan de Mij. Tot Expl. Van Tramwegen van fl. 177.5000 voor de aanleg van een stoomtram verbinding Gouda-Schoonhoven onder voorwaarde dat de lokaliteit minstens fl. 72.500 bijdrage". Er kon dus aan het werk worden gegaan en De Maasbode van 07-12-1899 schrijft daarover dat de opmetingen daarvoor intussen zijn begonnen. Maar daarmee kan het jaar 1899 nog

Te Gouda is bij den Gemeenteraad ingekomen een schrijven van den Heer J. M. Vas Visser, directeur der Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen, waarin steun gevraagd wordt of door een subsidie of door een renteloos voorschot of door rentegarantie, om te voorzien in de nog ontbrekende f 25,000 voor den voorgenomen aanleg van een tram Gouda-Schoonhoven.
Komt het ontbrekende bedrag niet bijeen, dan zal het plan tot aanleg waarschijnlijk voor goed vervallen

****— Men schrijft uit Stolwijk, dd. 19 Mei:**

Het bestuur van de Krimpenerwaard heeft heden met algemeene stemmen een besluit genomen, dat de hoop op de totstandkoming der ontworpen stoomtram Gouda-Schoonhoven niet weinig verlevendigt. Aan den concessionaris, den heer Vas Visser, toch is kosteloos afgestaan eene strook gronds van de landerijen der opgeheven vervening, ter breedte van 6 M. en ter lengte van pl. m. anderhalf uur gaans.

niet worden afgesloten, want de heer Vas Visser legt op 28-12-1899 volgens het Nieuws van de Dag een schrijven bij de Gemeenteraad van Gouda neer. Waarmee in de laatste zin van het artikel al snel een nieuwe tijdbom onder het project wordt gelegd.

De Gemeenteraad van Stolwijk besluit op 27-02-1900 het subsidiebedrag van fl 3.000 met fl. 1.000 te verhogen. De heer Vas Visser verzoekt in februari 1900 de Gemeenteraad van Bergambacht om het toegezegde renteloos voorschot van fl. 5.000 te verhogen tot fl. 10.000. Het verzoek wordt toegelicht door onder meer Notaris Mahlstede (bestuurder van de Krimpenerwaard Spoorweg Mij) als zijnde van algemeen belang. Mocht de raad het verzoek niet inwilligen dan vreest hij dat de tramverbinding niet tot stand zal komen. Waarmee de

Gemeenteraad voor een stevig blok wordt gezet. Na enige beraad wordt het verzoek met 2 voor en 5 tegenstemmen afgewezen. De heer Mahlstedde komt dan met een tussenvoorstel om het bedrag met fl. 2.500 te verhogen, maar ook dit voorstel wordt afgewezen. Vas Visser heeft eerder in februari 1900 al het Gemeentebestuur van Gouda benaderd en er op gewezen dat het belang voor Gouda ligt in de aankomst van reizigers in de stad die daar voor 80% zullen blijven en dus van belang voor de Goudse middenstand. De Gemeente deelt zijn optimisme niet, er zullen zeker enige inwoners voordeel van deze lijn hebben, maar het merendeel zal er meer hinder van ondervinden. De Gemeente voelt zich, net als eerder, weinig deelgenoot bij dit plan en heeft daarom geen fondsen beschikbaar gesteld. Men ziet ook niet de noodzaak om verder onderzoek te doen naar welke vorm van ondersteuning het meest voor de hand zou liggen. Het gemeentebestuur adviseert de raad om negatief te beschikken.

Op 10-03-1900 meldt de Schoonhovensche Courant dat de Gemeenteraad van Gouda in haar vergadering van 09-03-1900 zonder debat en zonder stemming heeft besloten het afwijzend advies van B & W te volgen. Vanuit Gouda is geen subsidie of andere financiële steun te verwachten.

Volgens De Standaard van 19-03-1900 ligt in de Tweede Kamer een wetsontwerp voor regeling van eventuele financiële steun. De geschatte kosten van aanleg zijn intussen al verder gestegen, van de begrote fl 650.000 in 1897 naar fl. 730.000.

Stoomtram. Het reeds vermelde wetsontwerp tot toekenning van een renteloos voorschot aan den stoomtramweg Gouda naar Schoonhoven, geeft een bijdrage van een derde der aanlegkosten, doch tot geen hooger bedrag dan f 250 000. De aanlegkosten van den tramweg, die komt in de plaats van den vroeger ontworpen Krimpenerwaard-spoorweg, zijn geraamd op f 730.000, of f 42 000 per K.M.

Het wordt er allemaal niet rooskleuriger op en de Schoonhovensche Courant zet in een uitgebreid artikel van 27-04-1900 de vele gegevens op een rijtje.

Er wordt aan herinnerd dat het toegezegde Provinciale renteloos voorschot van fl. 250.000 wordt verleend onder voorwaarde dat de streek zelf tenminste fl. 72.500 bijeen brengt. Alle moeite die werd aangewend om dit te bereiken leden echter schipbreuk. Uit de kleinere gemeenten is in totaal fl. 20.000 toegezegd en dus zou het resterende bedrag van fl 52.500 door Schoonhoven moeten worden opgebracht. De Gemeenteraad heeft eerder reeds fl. 25.000 plus grond ter waarde van fl. 5.000 toegezegd, er ontbreken dus nog fl. 22.500. De Gemeenteraad besluit aan het vereiste te voldoen en verhoogd het renteloos voorschot tot fl. 30.000 en meent dat de toegezegde grond voor emplacementen en gebouwen nu als bouwgrond zodanig veel meer waard is dat daarmee aan de gestelde financiële verplichting wordt voldaan. Men verwacht dat de geplande spoorweg levensvatbaar is en "dat misschien nabestaanden in de toekomst nog een keer zullen kunnen genieten

van enige inkomsten uit het thans te investeren bedrag." De Gemeenteraad gaat akkoord met deze opzet, de voorgelegde bestekken en de financiële steun.

* Bij de wet van 9 Juli 11. is een renteloos voorschot uit 's Rijksschatkist toegekend ten behoeve van den aanleg van een stoomtramweg van Gouda naar Schoonhoven.
Deze tramweg zal door de maatschappij tot exploitatie van tramwegen, gevestigd te 's Gravenhage, worden aangelegd.
Ter uitvoering nu van dit werk is bij de Tweede Kamer een Onteigeningswet ingediend.
Er zullen halten worden gevestigd, te Gouda nabij de Karnemelksloot; te Stolwijk ten noorden van de kruising met den Benedenkerkschen weg in de onmiddellijke nabijheid van den loswal der gemeente en den polder Stolwijk; te Bergambacht, in de onmiddellijke nabijheid van de kom der gemeente, nl. bij het Slot.
Te Schoonhoven is op het terrein der geslachte wallen een emplacement ontworpen met sporen, stationsgebouw, goederenloods, verhoogde los- en laadplaats, remisen, werkplaats enz.

Op 18-06-1900 schrijft de Provinciale Drentsche en Asser Courant dat in het Parlement "zonder hoofdelijke stemming het wetsontwerp tot toekenning van een renteloos voorschot van fl. 250.000 voor de aanleg van een stoomtramweg van Gouda naar Schoonhoven is goedgekeurd". Dit nieuws wordt op 07-07-1900 in de Nederlandsche Staatscourant bevestigd. Wat later (12-12-1900) geeft het Dagblad van Zuid-Holland en 's Gravenhage een kort resumé van het project en de details van de aanleg die nu moet worden uitgevoerd.

Het project van de stoomtram door de Krimpenerwaard blijft in de streek leven en de Goudsche Courant vindt op 27-02-1901 dat er weer eens aandacht aan besteed moet worden.

Intussen ligt in de Tweede Kamer een wetsontwerp klaar voor de noodzakelijke onteigeningen die voor de aanleg van de spoorlijn nodig worden geacht. Op 24-06-1901 is de goedkeuring voor de aanleg door de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen en die verschijnt in de Staatscourant van 03-07-1901 met daarbij een vrij nauwkeurige omschrijving van het traject dat de spoorlijn zal volgen:

In lange heeft men niets gehoord van de stoomtram „Gouda—Schoonhoven”. Nu begint er weer wat leven in te komen. Niet alleen zal de onteigningswet in de Tweede Kamer komen, maar er zal met April een begin gemaakt worden met de uitbestedingen tot aanleggen der baan enz.

Daardoor is het beweren van velen, dat er toch niets zou komen van de stoomtram „Gouda—Schoonhoven” gelogenstraft, en zal voor Schoonhoven toch eenmaal de tijd dagen, dat het per tram aan het spoorwegnet verbonden zal zijn.

“De lijn vangt aan op het Voorplein van het staatsspoorwegstation, gaande in oostelijke richting tot ruim 20 meter voorbij de Spoorstraat aldaar, voorts in zuidoostelijke richting over de Hollandsche IJssel ten oosten van de bestaande Haastrechtse brug, langs Stolwijk tot Bergambacht en vandaar in noordoostelijke richting naar Schoonhoven en eindigt op het terrein der geslechte wallen aldaar.”

Op 26-06-1901 meldt ook de Schoonhovensche Courant dat het wetsontwerp is goedgekeurd en dat de Minister van Waterstaat daarnaast nog te kennen gaf, dat er bij Bergambacht een halte met goederenemplacement zal komen.

De stemming blijft er in als er in de Goudsche Courant van 22-08-1901 op diverse plaatsen voorbereidende werkzaamheden worden vastgesteld. Er worden opmetingen verricht en palen geplaatst. “Vol vertrouwen wordt de toekomst tegemoet gezien en men mag verwachten, dat nog dit jaar de plannen in uitvoering zullen komen”.

En ook de Schoonhovensche Courant gaat er vanuit dat de aanleg geheel volgens plan zal verlopen. Volgens De Maasbode van 08-12-1901 heeft de Gemeente Gouda de aanleg van de

**Ten opzichte van de voor-
dingen der tramverbinding Schoonhoven—
Gouda kan als vaststaande worden aange-
nomen, dat slechts wettelijke formaliteiten
het voortgaan in den weg staan. Echter is
het voornemen om reeds in het aanstaand
voorjaar den afgestanen grond binnen deze
gemeente in gebruik te nemen, zoodat dezen
winter voor het laatst op de z.g. Droge
Gracht water komt voor schaatsenrijden.**

spoorlijn goedgekeurd, nadat in de voorwaarden een bepaling was opgenomen ter beveiliging van het gewone verkeer aan de overweg aan de Karnemelksloot en nadat gebleken was, dat het te moeilijk zou zijn betere overeenkomsten te treffen om de veiligheid aan de Stationsweg beter te verzekeren.

Begin 1902 maken de betrokken gemeenten werk van de verdere procedures rondom de aanleg en onteigening van gronden. Er werden commissies benoemd en bijeenkomsten georganiseerd waarbij ingezetenen hun eventuele vragen en bezwaren kunnen indienen. De officiële mededelingen daarover verschenen in januari 1902 in de Staatscourant. Ook de bedrijvigheid begon verder vorm te krijgen. En de mededeling verscheen dat op zaterdag 5 april 1902 voor de aanleg van 25 bruggen en 4 duikers de aanbesteding zou plaats vinden. De ochtend van de 5^{de} april was het druk in Gouda, want een 70 aannemers waren naar Gouda overgekomen om het traject te inspecteren en de aanwijzing van de plaatsen van de kunstwerken te inspecteren. Daarna zou die dag de officiële aanbesteding plaatsvinden en acht dagen later worden bekend gemaakt aan wie de werken waren gegund.

De Staatscourant van 05-06-1902 is voor een groot deel gewijd aan de consequenties van het project. Over niet minder dan 9 pagina's zijn lijsten per gemeente opgenomen van alle percelen en eigenaren daarvan die op één of andere manier te maken krijgen met de aanleg. Dat kan gehele of gedeeltelijke onteigening betekenen, waarmee tientallen grondeigenaren in de polder geconfronteerd worden. Van

de Provincie komt rond 17-06-1902 het groene licht dat "een bedrag van fl 175.500 is uitgetrokken als renteloos voorschot toegestaan aan de Mij tot Expl. Van Tramwegen voor de tramlijn Gouda-Schoonhoven". Het Rotterdamsch Nieuwsblad bericht op 01-07-1902 dat in Bergambacht de eerste heipalen in de grond waren geslagen ten behoeve van de tramweg Gouda-Schoonhoven. De brug over de Karnemelksloot in Gouda werd in september 1902 aangelegd.

Ook verder op het traject werd er gewerkt en om dat te bevorderen gaf het Dijkbestuur van de Krimpenerwaard in september 1902 aan de aannemer van het project, de heer P.A. Bos uit Gorinchem, toestemming tot "leggen van een overbrugde koker over de Lekdijk, nabij Schoonhoven. Deze koker moet dienen voor de aanvoer van zand uit de rivier de Lek". Dat daar in de buurt steeds meer activiteiten plaatsvonden stelde de Schoonhovensche Courant op 18-02-1903 vast. Op een groot stuk grond was de stapelplaats gemaakt voor allerhande materiaal voor de spoorbaan. Per schip zijn grote hoeveelheden hout, dwarsliggers kiepkarren, rails, locomotieven aangevoerd ten behoeve van het werk. Het winnen van het zand uit de rivier kan beginnen zodra het ijs uit de rivier is. Mensen die nu nog niet geloven in het welslagen van het project wordt aangeraden zelf ter plekke eens polshoogte te nemen, het is daar een aardige bedrijvigheid. Het baggeren van zand vangt begin april daadwerkelijk aan. Een commissie uit Provinciale Staten stelt de vraag of het niet dienstig is om vergunning te verlenen dat op bepaalde delen van het traject met hogere snelheid dan de vastgestelde 20 km per uur mag worden gereden. Voorst beveelt de commissie aan dat bij het spoorstation te Gouda moet worden gezorgd dat overslag van goederen vanaf de stoomtram op het spoor met zo min mogelijk vertraging plaats kan vinden.

****— Op Zaterdag 25 April a.s. zal door de Maatschappij tot exploitatie van Tramwegen, ten haren kantore te Voorburg, worden aanbesteed: Het maken der gebouwen en eenige verdere werken, ten behoeve van den Stoomtramweg Gouda—Schoonhoven.**

De uit te voeren werken zijn de volgende:

I. Te Gouda.

A. Het hallegebouw met woning aan de Karnemelksloot.
B. De locomotief- en rijtuig-remise.
C. De goederenloods met verhoogde los- en laadplaats.

II. Te Schoonhoven.

D. Het stationsgebouw met woning.
E. De locomotief-remise met werkplaatsenz.
F. De goederenloods met verhoogde los- en laadplaats.
G. Het hoogreservoir op ijzeren onderbouw.
H. De kolenbergplaats met lampisterie.

III. Eenige verdere werken.

Volgens de bepalingen moet binnen acht dagen na de gunning een aanvang worden gemaakt met de uitvoering. Deze zal zoodanig moeten worden voortgezet, dat binnen zes maanden na den datum der gunning het geheele werk gereed is opgeleverd.

STADSNIEUWS.
Schoonhoven, 14 Aug.

****— Vanwege het Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid wordt in de Staatscourant no. 187 openbaar gemaakt de tusschen den Staat der Nederlanden en de „Maatschappij tot exploitatie van tramwegen”, gevestigd te 's-Gravenhage, gesloten overeenkomst betreffende den spoorweg van Gouda naar Schoonhoven.**

De spoorweg moet, overeenkomstig de door den Minister van Waterstaat goedgekeurde plannen en bestekken, vóór 18 Juli 1905 voltooid zijn, terwijl door het rijk, volgens de wet van 9 Juli 1900 (Staatsbl. no. 123), ten behoeve van den aanleg en het in exploitatie brengen van den spoorweg een renteloos voorschot, groot f 250.000, ter beschikking is gesteld.

Het vervoer op den spoorweg zal door middel van stoomkracht en met geene grootere snelheid dan van 20 kilometer per uur geschieden.

In dat plaatje van het opstarten van het werk past ook de aanbesteding van de uiteenlopende projecten die nu eenmaal bij een spoorlijn noodzakelijk zijn. Dus op 18-04-1903 verschijnt in de Schoonhovensche Courant de lijst die de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen heeft opgesteld. Zie hier boven.

Op 15-08-1903 geeft de Schoonhovensche Courant in het Stadsnieuws inzicht in de belangrijkste delen van de exploitatievoorwaarden die door het Ministerie van Waterstaat zijn gesteld.

Niet onvermeld mag daarbij worden dat de aanleg vóór 18 juli 1905 moet zijn voltooid.

****— Met den aanleg der baan voor de stoomtram Gouda—Schoonhoven, wordt in de laatste dagen weder eenige tegen-spoed ondervonden.**

Gisteren-morgen raakten op ± een kwartier afstands van Gouda van een der zandtreinen de eerste drie wagens los door het breken der koppeling; de vierde wagen sprong toen uit de rails en de overige veertien kwamen daarop met dezen in botsing, zoodat er nog al wat materieele schade gemaakt werd. De locomotief bleef in het spoor, zoodat geen persoonlijke ongelukken hebben plaats gehad.

Te Stolwijkersluis ondervindt men weer de nadeelen van den slappen ondergrond; door den enormen zandaanvoer wordt de oorspronkelijke bodem ter zijde van den weg in de hoogte gedreven en het zand zakt maar steeds over eene lengte van een halven trein weg. Alle treinen lossen nu reeds meer dan twee dagen op dat punt en men zal natuurlijk volhouden tot er van verzakking geen sprake meer is.

Wat een zand daar dus noodig is, kan men begrijpen, maar — de Lek is goedgeefsch en de directie van geen klein gerucht vervaard.

Dat bij de aanleg niet alles even glad verloopt weet de Schoonhovensche Courant op 05-08-1903 te melden. De aanleg heeft binnen de Gemeente Bergambacht vele moeilijkheden opgeleverd in verband met verzakkingen, maar men kan nu melden dat het werk de grens van de gemeente intussen heeft overschreden.

Op 26-09-1903 komt dezelfde krant met een klein overzicht van andere problemen waarmee de aanleg te maken heeft. De slappe ondergrond van de polder is vanaf het begin van het project een groot zorgenkind geweest en zal het gedurende de gehele tijd van aanleg en exploitatie blijven. In die jaren zijn er nog niet de technieken, middelen en machines om hier een voldoende antwoord op te hebben. Ook lange tijd nadat de spoorlijn in de jaren 60 was vervangen door een provinciale verkeersweg ondervond het verkeer regelmatig het ongemak van de vele herstelwerkzaamheden die aan de weg moesten plaats vinden.

De correspondent van het Algemeen Handelsblad te Gouda duikt dieper in de ontwikkelingen en het vorderen van het project. Op 16-10-1903 komt hij met een verslag dat zeker voor de nodige onrust heeft gezorgd. Hij bericht over het voortdurend zakken van de grond en de grote hoeveelheden zand die extra moeten worden aangevoerd om dit te verhelpen.



Foto van de aanleg van de spoorbaan in 1903

Als gevolg van het extra opgebrachte zand heeft een grote grondverschuiving zware verwoestingen aangericht. Gehele stukken grond werden opgelicht, een schuur met materiaal en gereedschappen stortte in een sloot. En steeds verder zakte de spoorbaan die op dat moment bijvoorbeeld al 2 meter onder de Haastrechtse dijk lag. De datum van 1 mei 1904 dat de eerste trein moet rijden is zeker niet haalbaar. Ook van de verschillende gebouwen en stations te Gouda en Schoonhoven is nog niets gereed. De bewoners van de Krimpenerwaard zullen nog een tijdje geduld moeten hebben.

En intussen verloopt de onteigening van de noodzakelijke grondstukken ook niet steeds volgens plan. In Gouda is een plaatselijke koekfabriek die teveel schade verwacht van de gedeeltelijke onteigening en vecht dit via de rechtbank aan. De Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen vraagt en krijgt uitstel voor het in exploitatie brengen tot 1 januari 1905.

Op 25-11-1903 verschijnt in de Nieuwe Courant een artikel dat men heeft overgenomen van het Dagblad voor Gouda. Daarin wordt de vinger gelegd op de diverse zwakke plekken die vanaf het begin in dit (hernieuwde) project aanwezig waren. De aanbesteding van de verschillende onderdelen en de onteigening van de noodzakelijke grond hadden al veel eerder moeten en kunnen geschieden. Er is verder geen rekening gehouden met de invloed van de winter die voor stagnatie zorgde. Al spoedig had men met vertragingen te maken die veroorzaakt werden door de vele verzakkingen. Die vonden plaats in en om Bergambacht en later bij Stolwijkersluis bij het maken van de oprit naar de dijk, waar vele kleine en grote instortingen moesten worden overwonnen. Nu men is begonnen met de afrit aan



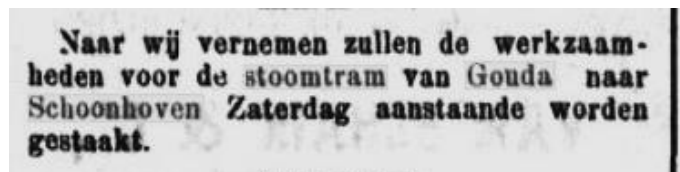
De spoorweg Gouda—Schoonhoven.
Onze correspondent te Gouda meldt ons:
Naar ik van betrouwbare zijde verneem, zal a.s. Zaterdag met de werkzaamheden voor den aanleg van den spoorweg Gouda—Schoonhoven worden opgehouden, aangezien door de vele tegenspoeden als verzakkingen en grondverschuivingen, het voor den aanleg bestemde kapitaal is verbruikt en geen gelden meer beschikbaar zijn.
Het talrijk personeel moet reeds aanzegging hebben ontvangen dat het deze week wordt ontslagen.

de Goudse zijde, bij de Goejanverwelledijk, speelt hetzelfde probleem en deskundigen verwachten nog meer en grotere problemen op het traject door de stad naar het station van Gouda. Positief is dat diverse gebouwen te Schoonhoven en Gouda hun voltooiing naderen en er hard wordt gewerkt om alles zo snel mogelijk af te werken.

Het nieuws in het Algemeen Handelsblad van 26-11-1903 moet dan ook bij velen hard aangekomen zijn. Dat geldt zowel voor de

werkers aan de spoorbaan, die werden ontslagen, maar ook voor de bevolking in de Krimpenerwaard. Voor de tweede maal werd het uitzicht op de zo gewenste spoorverbinding onderuit gehaald.

De Goudsche Courant van 27-11-1903 besteedt er niet meer dan enkele regels aan.



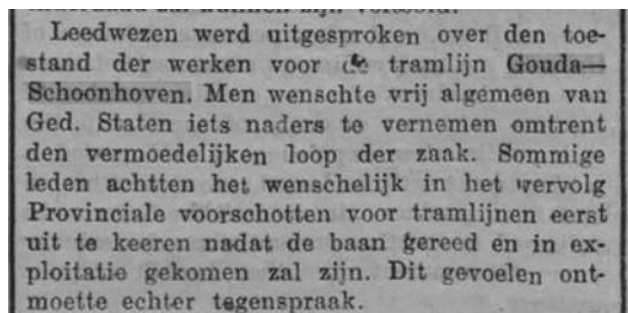
Naar wij vernemen zullen de werkzaamheden voor de stoomtram van Gouda naar Schoonhoven Zaterdag aanstaande worden gestaakt.

In de Avondpost 04-12-1903 wordt het debacle nader uit de doeken gedaan. Na de herhaalde tegenspoeden blijken de kosten van het werk niet meer de geraamde fl. 750.000 te bedragen, maar zal het kostenplaatje nu naar fl. 1.000.000 oplopen. De Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen is niet in staat de extra gelden te verstrekken en heeft zich tot de Minister en Provinciale Staten gewend voor verdergaande financiële steun. Daar echter geruime tijd zal verlopen eer een beslissing op dit verzoek te verwachten is en de wekelijkse leveringen van zand contant moeten worden betaald is men gedwongen de werkzaamheden, hopelijk tijdelijk, te staken. Maar niemand weet hoe het verder moet gaan en wie nu verantwoordelijk is voor de reeds verrichte werkzaamheden.

Hoofdstuk 3: Het vastgelopen project moet worden vlot getrokken (1904-1914)

Na het stilleggen van de aanleg van de spoorlijn werd in kranten gedurende een halfjaar niets meer vernomen. We veronderstellen dat gemeentebestuurders en andere autoriteiten achter de schermen wel de nodige activiteiten ontplooiden voor een doorstart van het project. Er waren al grote investeringen gedaan en natuurlijk leefde het besef dat die niet verloren mochten gaan. Eerst in juli 1904 komen er opnieuw berichten over de stoomtram Gouda-Schoonhoven. In De Courant van 08-07-1904 verschijnt een enigszins pathetisch verhaal van een niet nader genoemde (Schoonhovense) lezer van dit blad. Hij grijpt terug op de gehele geschiedenis die zich intussen een halve eeuw voortsleept en maar niet tot een goed einde gebracht kan worden. Terwijl eigenlijk het gehele traject er als zandbaan ligt. Van het onderzoek dat gedaan is na het staken van het werk wordt niets vernomen. Hij besluit zijn betoog met: "Hoe lang moeten wij nog wachten voor hier recht geschied? Moge dit schrijven iets bijdragen om dit vurig verlangd tijdstip te verhaasten. Want het platteland heeft evenveel recht op een goed en snel verkeer als de grotere steden".

Er komt inderdaad weer beweging in de zaak al is dat in het begin slechts het vaststellen dat de betrokken Tramwegmaatschappij nog steeds fl. 419.000 nodig heeft. En de Nieuwe Courant van 16-07-1904 noteert dat: "wil zij een faillissement voorkomen dan zal zij overeenkomstig het denkbeeld van de Minister van Waterstaat hiervoor een preferente geldlening moet sluiten. De spoorweg hoeft eerst op 18 juli 1905 voltooid te zijn". Ook binnen de Provinciale Staten heeft men de nodige aarzelingen zoals in Het Vaderland van 18-07-1904 wordt verwoord. Dezelfde geluiden zijn te vernemen in de Schoonhovense Courant van 20-08-1904. Dat De Courant op 09-08-1904 meldt dat te Gouda de eerste initiatiefnemer voor deze spoorlijn, heer A. Kaptijn, is overleden zal vele betrokkenen zijn ontgaan.



Op 03-09-1904 doet de Schoonhovense Courant bijna woordelijk verslag van de vergadering van Provinciale Staten van 19-07-1904 waarin Gedeputeerde Vegtel een uitgebreid exposé geeft over de zaak. Hij knoopt aan bij het denkbeeld van de Minister van Waterstaat voor een preferente lening voor de Maatschappij van fl. 419.000 ter voltooiing van de lijn Gouda – Schoonhoven. De heer Vegtel geeft hier al direct zijn conclusie: "Ik meen, dat de Maatschappij daartoe niet bij machte is". Hij legt daartoe aan de vergadering zijn rekensom voor:

Oorspronkelijke begroting	fl. 750.000
Bijdragen:	
Rijk	fl. 250.000
Provincie	fl. 177.500
Streek	fl. 72.500
Ontvangen is:	
Rijk	fl. 200.000
Provincie	fl. 170.000
Streek	fl. 36.000

De M.E.T. verbond zich de ontbrekende fl. 250.000 te fourneren. Door hogere eisen uit de wetgeving (Tramwegwet 1901) en aanpassingen in de opzet werd de begroting verhoogd met fl. 100.000. Ook dit bedrag zou door de Maatschappij geleverd worden. Het te lenen bedrag kwam daarmee op fl. 350.000,

met jaarlijkse rente en aflossing van fl. 18.000, waardoor de kans op winst op de exploitatie in wezen verloren ging. De Provincie rapporteert over tegenslagen, met name de vele en grote verzakkingen. En door ontbrekende financiën moest de Maatschappij het werk staken. De Hoofdinspectie van de Provincie schat na onderzoek dat de aanleg het maximum van fl. 1.200.000 zal bedragen.

Vegtel is van mening dat het onbillijk is als de M.E.T. dit geheel zou moeten betalen, omdat haar geen nalatigheid kan worden verweten. De begrotingen zijn opgesteld door zeer deskundige mensen, de tegenspoed was niet te voorzien. Vegtel vervolgt dat de Minister heeft gesteld dat de obligatiehouders van een deel van hun rechten afstand zouden moeten doen. Zijn bezwaar is dat dit onvoldoende is en bovendien in hoge mate het vertrouwen in de opzet zal schokken. De aandelen zijn reeds waardeloos geworden, wat al een flinke klap is. Wordt er volgens hem geen andere hulp geboden dan blijft er niets anders over dan de tramweg Gouda-Schoonhoven onafgemaakt te laten liggen. En daar zit voor de Provincie potentieel nog een onaangenaam staartje aan, want mogelijk zal er faillissement voor de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen worden uitgesproken, waarin ook andere tramwegen worden betrokken: Gouda-Bodegraven, Gouda-Oudewater en Den Haag-Leiden.

Gezien de slechte exploitatie resultaten van die lijnen zal er bij derden weinig belangstelling zijn om die over te nemen. Met alle nadelige gevolgen van dien. Naast dit bankroet dreigt er dan voor de Provincie financieel verlies van het in het project gestoken geld. Gedeputeerde Van Idsinga reageert op de heer Vegtel en vindt dat de discussie eigenlijk voorbarig is. Hij verwacht dat de Minister de bezwaren van de M.E.T. in overweging zal nemen en eerstdaags een nieuw voorstel zal doen. Daarna zullen de Staten ook kunnen overleggen of zij hun medewerking aan een regeling willen geven. Zolang het voorstel van de Minister niet bekend is, is het beter in dit stadium deze zaak niet verder te behandelen. Daarmee sluit de voorzitter van de vergadering dit punt af.

De inwoners van de Krimpenerwaard worden ook actief en er ontstaan nieuwe initiatieven, zoals de Schoonhovensche Courant op 14-09-1904 kon melden, zie rechts.

Verder kwam er weinig informatie naar buiten en leek de zaak in het slop te zitten. Leden van Provinciale Staten vroegen wel informatie aan Gedeputeerden en sommige leden vonden het wenselijk dat in het vervolg Provinciale voorschotten voor tramlijnen eerst worden uitgekeerd nadat de baan gereed is en in exploitatie zal komen. Maar dit idee stuitte op verzet bij andere leden van Provinciale Staten, aldus de Arnheemsche Courant van 06-10-1904.

De Maasbode haalt in een lange bijdrage van 03-12-1904 de recente geschiedenis van het project nog eens naar boven. De redactie herinnert er aan dat door een zware stormvloed eind 1903 bij Stolwijkersluis een deel van de aardebaan is weggeslagen en dat door de vele verzakkingen de spoorbaan ook elders een desolate indruk maakt. Op vele punten ligt de rails golvend en verzakt en voor een oplossing zal er nog heel wat werk verzet moeten worden voor de lijn in exploitatie genomen kan worden. Op diverse instanties is een beroep gedaan voor hulp. Er zijn besprekingen geweest met Provinciale Staten, met en tussen gemeenten, en er is een commissie gevormd die de zaak bij de Minister moet bepleiten. Maar daarvan is tot dan toe niets gekomen. Provinciale Staten heeft ook een

§ Bergambacht, 12 Sept. In overleg met eenige ingezetenen uit de gemeenten Stolwijk en Ammerstol is er eene commissie uit de inwoners der streek gevormd met het doel pogingen aan te wenden om de werkzaamheden aan den tramweg van Gouda naar Schoonhoven weder te doen hervatten.

De commissie bestaat uit de heeren P. Hoytema van Konijnenburg, burgemeester van Bergambacht, D. Oskam, dijkgraaf van de Krimpenerwaard, A. van der Straaten, lid van de Provinciale Staten, J. C. Kroon en N. Zijderlaan, burgemeester en wethouder der gemeente Stolwijk en J. A. A. Uilkens en P. de Jong Dz., burgemeester en wethouder der gemeente Ammerstol.

Reeds worden op initiatief der commissie in de verschillende gemeenten adressen geteekend, inhoudende het verzoek aan den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid in dezen zoodanig in te grijpen, dat aan den hangenden toestand een einde worde gemaakt.

commissie ingesteld die moet onderzoeken of extra financiering van 4 tot 5 ton beschikbaar moet komen. De Gemeenteraad van Gouda verleent uitstel tot in exploitatienemen van de spoorlijn met één jaar tot 1 januari 1906, aldus de Goudsche Courant van 07-12-1904.

Wat betreft den spoorweg Gouda-Schoonhoven, spr. meent dat deze zaak terecht in het Kamerverslag eene lijdensgeschiedenis wordt genoemd. Verbetering der communicatie tusschen Gouda en Schoonhoven is dringend noodig. Men is nu bezig een deel van de lijn aan te leggen, doch reeds in November 1903 is het werk gestaakt als een gevolg van den slappen toestand van den grond. Niettegenstaande de uitvoerige inlichtingen des ministers, kan hij nog niet zeggen dat de regeering actief is; hij meent dat zij geheel ten onrechte een lijdelijke houding aanneemt. Waar Staat en provincie reeds zoo veel hebben betaald, is er voor den minister zeker reden op spoed bij de betrokken aanlegmaatschappij aan te dringen.

Met dat al heeft het werk aan de spoorlijn intussen meer dan een jaar stil gelegen en er is nog steeds geen uitzicht of het hervat zal worden om de spoorlijn dan toch echt aan te leggen. Het jaar 1904 is dus niet het jaar van de doorbraak geworden dat velen hadden gehoopt.

De spoorlijn door de Krimpenerwaard houdt veel instanties wel bezig en van een bespreking in de Tweede Kamer maakt Land en Volk op 08-02-1905 het volgende op (zie links):

In het antwoord op vragen uit de Kamer houdt de Minister voorlopig de boot af en De Maasbode noteert daarvan 11-02-1905: "Wat de aanleg van de lijn Gouda-Schoonhoven betreft, de Maatschappij, welke het werk ondernam, is daarvoor aansprakelijk. Wel wil de Minister haar het verkrijgen van de benodigde som vergemakkelijken, doch hij kan niet toestaan, dat zij eenvoudig uit de schatkist kan putten".

Later in het jaar 1905 bemoeide het Parlement zich opnieuw met de spoorlijn Gouda-Schoonhoven. Het betrof hier onder meer "een afdelingsonderzoek van het wetsontwerp tot bevordering van de voltooiing van de spoorweg Gouda-Schoonhoven". Verschillende leden van de commissie meenden dat de mislukking van de oorspronkelijke plannen te wijten is aan grote lichtvaardigheid waarmee bij het ontwerpen der plannen is gehandeld. Meer lichtzinnigheid meende men te zien bij de wijze waarop naar de financiële onderbouwing van de plannen was gekeken. Andere leden wezen er echter op dat de bezwaren die de bodem in ons land oplevert soms zo van onverwachte aard zijn dat in begrotingen er geen rekening mee kan worden gehouden. De les die er uit getrokken diende worden voor Rijk en Provincie is dat in het vervolg beter onderzoek naar de financiële draagkracht van partijen moet worden gedaan. Aldus het Algemeen Handelsblad van 29-11-1905.

Het Vaderland van 14-12-1905 plaatst een oproep van de Kamer van Koophandel te Gouda aan de Tweede Kamer ten faveure van de aanleg. De Gemeenteraad van Streefkerk richt zich tot de Tweede Kamer met een sympathiebetuiging.

— De Kamer van Koophandel te Gouda heeft zich per missive tot den afgevaardigde naar de Tweede Kamer voor dit district gewend om sympathie te betuigen met een door ingezetenen van Schoonhoven ingediend adres om voltooiing van de tramlijn Gouda—Schoonhoven. De Kamer verzocht den afgevaardigde om zijn invloed te willen aanwenden ten einde in den onhoudbaren toestand verbetering te verkrijgen.

Namens de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen doet de heer Vas Visser op 19-12-1905 een beroep op verlenging van de termijn waarbinnen de spoorlijn moet worden opgeleverd en gereed voor exploitatie. Hij pleit voor verlenging met één jaar tot 1 januari 1907, omdat de lijn niet gereed zal zijn op de bepaalde datum van 1 januari 1906. De Gemeenteraad van Gouda besluit de termijn te verlengen tot 1 april 1906 en daarna zeker geen verdere verlenging toe te staan. Er komt dus flink wat druk op het project te staan, zonder dat op dat moment uitzicht is op aanvullende financiering.

In het begin van 1906 blijft het vooralsnog stil aan dit front. Geen der betrokken partijen heeft iets te melden dat interessant is voor de buitenwereld. Het werk ligt stil.

Op 16-07-1906 schrijft de Haagsche Courant dat er over de spoorlijn tussen Gouda en Schoonhoven een nieuw voorstel van de Minister in de maak is. De kern daarvan is echter weinig duidelijk en er staan nogal wat vraagtekens bij dit idee.

De Schoonhovensche Courant is op vele momenten de spreekbuis van de lokale bestuurders om hun visie te verspreiden en is dat ook zeker in de uitgave van 21-07-1906. Er wordt een lang pleidooi afgedrukt van enkele Schoonhovense bestuurders die nauw bij de ontwikkelingen zijn betrokken. De gehele geschiedenis van de afgelopen 50 jaar wordt nog eens samengevat. Ieder keer weer nieuwe en grootse plannen, allerlei trajecten werden uitgestippeld. "Boekdelen zijn te vullen met de lijdensgeschiedenissen aan al die plannen verbonden geweest, meer tenslotte kwam er uitkomst en hoewel niet onverdeeld werd toch het tramplan van de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen door velen met blijdschap tegemoet gezien".



De subsidies kwamen, de aanbestedingen volgden en met aandacht werden de werkzaamheden gade geslagen en de dag van oplevering op 18 juli 1905 vastgesteld. En "met blijde verwachting ging men de toekomst tegemoet". Maar de 18^{de} juli 1905 verliep zonder dat er iets gebeurde. De plannen die lokale ondernemers hadden gemaakt om te kunnen inspelen op de nieuwe en snelle vervoersmogelijkheid konden de prullenbak in. Er bleek geen geld om het project af te ronden en het ontbrekende bedrag was niet minder dan 4 ton. Wanhopig vraagt men zich in het pleidooi af door wie en hoe hier hulp geboden kan worden. Uit de Provincie komt men vooralsnog met een vage omschrijving op vragen van het lid van de Provinciale Staten, de heer Vingerling uit Gouda. Het antwoord van de voorzitter daarop is: "Inzake de weg Gouda-Schoonhoven is steeds door de Provincie spoed betracht. In de tegenwoordige stand van zaken moet worden afgewacht wat de Regering zal doen". De ondertekenaars van dit pleidooi besluiten met een oproep: "dat uit de boezem van de bevolking van Schoonhoven en omstreken een krachtige en ernstige poging wordt gedaan om bij de Regering op hulp aan te dringen, zodat zo spoedig mogelijk de tramlijn tot stand komt, die zo wij hopen, de welvaart en de bloei van Schoonhoven en omgeving zal bevorderen".

Meer duidelijkheid komt er pas in de maand september als De Avondpost op 21-09-1906 met een verder uitgewerkte opzet van het nieuwe voorstel komt. Er is een wetsontwerp ingediend tot bevordering van de voltooiing van de spoorweg van Gouda naar Schoonhoven. Aan de Maatschappij tot exploitatie van Tramwegen zal worden verstrekt:

1. Voor de voltooiing van de lijn: a. een som van fl. 355.000 als nieuw renteloos voorschot en wel de helft door de Staat en de andere helft door de Provincie Zuid Holland, al dan niet met medewerking van meer direct belanghebbende besturen. En b. het overigens voor die voltooiing benodigde bedrag ad fl. 135.000, met
2. Voor de uitvoering van de noodzakelijk gebleken werken van verbetering en vernieuwing van de bestaande lijnen van de Maatschappij (NB Gouda-Bodegraven, Gouda-Oudewater en Den

Haag-Leiden) een som van fl. 300.000, als rentedragend voorschot, en wel tegen betaling gedurende 60 achtereenvolgende jaren van een annuïteit van 4 procent over de genoemde bedragen van fl. 135.000 en fl. 300.000.

Het Nieuws van de Dag weet daar die dag nog aan toe te voegen: "Met grond mag worden aangenomen, dat door de bekrachtiging van deze wetsvoordracht de spoedige voltooiing van de spoorweg van Gouda naar Schoonhoven inderdaad zal zijn verzekerd".

Dat nieuws weerhoudt De Tijd van 24-09-1906 niet van het publiceren van onderstaand artikel, dat integraal door de Schoonhovensche Courant wordt overgenomen.

Spoorwegweeën.
In verband met het pas ingediende wetsontwerp tot bevordering van de voltooiing van den spoor van Gouda naar Schoonhoven, is het niet onaardig, thans even de aandacht te vestigen op een »curiositeit«, door de gemeente Schoonhoven ingezonden op de tentoonstelling op gemeentelijk administratief gebied in de miliezzaal, alhier.
In de afdeling Schoonhoven hangt o. m. een groot stuk papier, waarop een spoorweg-geschiedenis van meer dan een halve eeuw vermeld staat, die den bezoekers »ter overdenking bij het geven van subsidie aanbevolen wordt«. Ziehier de inhoud:
»De gemeente Schoonhoven mocht zich verheugen voor vijftig jaren, dat de bakens voor de ontworpen Rijnspoor in haar onmiddellike

nabijheid werden geplaatst. Teleurstelling volgde, want de lijn kwam langs Gouda.
Sedert 1850 volgde de eene teleurstelling op de andere.
De voorgenomen lijnen over Gorinchem naar België en de streken over de Merwede waren langs Schoonhoven voorgesteld, doch... werden gewijzigd.
De lijnen Amsterdam—Dordrecht en Rotterdam—Munster waren zoo goed als zeker langs Schoonhoven vastgesteld..... maar van beide lijnen kwam niets. Het waarborgfonds van de lijn Munster verviel zelfs aan het Rijk.
De ontworpen locaalspoor Gouda—Schoonhoven kwam in weerwil van de ernstige vraag om meerdere staatshulp, niet tot stand, want... een stoomtram was voldoende!«

Wat het wetsontwerp betreft bleek dat dit nog geen gelopen zaak was. Volgens De Noordbrabander van 30-11-1906 hadden verscheidene leden van het afdelingsonderzoek van dit wetsontwerp ernstige bedenkingen bij de voorgestelde steun aan de Maatschappij, hoezeer zij ook waren voor voltooiing van de spoorlijn. Principieel vonden zij het verkeerd, "dat waar een concessionarisse, die de gebruikelijke overheidssteun heeft genoten, in moeilijkheden geraakt, het Rijk nieuwe offers op zich neemt om haar uit die toestand te verlossen".

En daarmee liep het jaar 1906 ten einde zonder dat er enige vordering was te bespeuren bij de werkzaamheden aan de spoorlijn.

De Regering zit echter niet stil en op 16-03-1907 komt Het Vaderland met een uitgebreid bericht over de situatie. In de Memorie van Antwoord op het voorlopig verslag over het wetsontwerp ter bevordering van de voltooiing van de spoorweg van Gouda naar Schoonhoven stelt de Regering dat zij, lopende de onderhandelingen van M.E.T. over een doorstart van het project, zich daarin niet wilde mengen. Er was immers bijna overeenstemming bereikt. De nieuwe berekeningen over de aanleg komen op een bedrag van fl. 80.000 per kilometer, dus afgerond fl. 1.400.000 totaal. DE M.E.T. had normaal gesproken voldoende financiële draagkracht om tegenvallers binnen engere grenzen te kunnen opvangen, maar is als het ware overvallen door extreme voorvallen die ook door ter zake deskundige ambtenaren niet waren voorzien. Afbouw van de lijn zonder verdere steun is echter ondenkbaar. Dus moet er opnieuw een renteloos voorschot verstrekt worden, wat in overeenstemming met de regel is dat de Staat voor niet meer dan 1/3 der aanlegkosten en niet meer dan de streek zelf bijdraagt. Overname van de lijn of naasting daarvan is nu niet aan de orde, omdat dit teveel risico voor de Staat meebrengt en die dan voor een exploitant moet zorgen. In de huidige opzet zal de Staat van de M.E.T. in een nog te sluiten overeenkomst nadere waarborgen eisen waarbij men in bepaalde gevallen kan overgaan tot naasting van alle lijnen die bij de M.E.T. in exploitatie zijn. De Regering heeft er nu alle vertrouwen in dat de aanleg zal worden voortgezet binnen de raming van

de kosten. De overeenkomst met de M.E.T. is nog niet beschikbaar omdat de onderhandelingen daarover nog lopen.

Maar daarmee is de kou nog lang niet uit de lucht. Dat blijkt onder meer uit een artikel in De Standaard van 09-05-1907. De afschrijving van 2% per jaar op het rollend materiaal betekende een extra last bij de exploitatie. De behandeling van het wetsontwerp werd uitgesteld.

En bij de latere behandeling van het wetsontwerp kwam er opnieuw een tegenslag, die door De Standaard op 26-06-1907 in enkele regels werd samengevat, maar voor alle betrokkenen in de Krimpenerwaard natuurlijk als een harde klap werd beschouwd. Het wetsontwerp werd door de Tweede Kamer verworpen en daarmee was de aanleg van

Verschillende wetsontwerpen.

Bij het voortgezet debat over den spoorweg Gouda—Schoonhoven werd door de Regeering alsnog verplichtend gesteld een afschrijving van twee procent op het rollend materieel; bij aanneming van het ontwerp zal door de Regeering als eisch bij de overeenkomst worden gesteld, dat bij eventueele naasting der lijn Gouda—Schoonhoven de Staat het hem alsdan nog toekomende van de naastingssom aftrekken zal.

Door aanneming met 38 tegen 25 stemmen der motie-Treub is de verdere behandeling van het ontwerp spoorweg Gouda—Schoonhoven tot later uitgesteld. Voorts zijn aangenomen eenige kleine wetsontwerpen.

Spoorweg Gouda-Schoonhoven.

Verworpen is met 33 tegen 29 stemmen het wetsontwerp ter bevordering van de voltooiing van den spoorweg Gouda—Schoonhoven en tot verzekering der geregelde exploitatie, van de spoorwegen 's-Gravenhage—Voorburg—Leiden en Gouda—Oudewater.

de spoorlijn nog ver weg en bleef er een desolate boedel in het landschap van de Krimpenerwaard liggen zonder dat iemand kon zeggen hoe het verder zou gaan.

En of dat allemaal nog niet voldoende was trok ook de Provincie zich vooralsnog terug van het project, want zolang de Regeering

niet meedeed zou de Provincie zeker geen nieuw initiatieven ontplooiën om haar steentje aan het wetslagen bij te dragen. Van het nieuwtje in De Courant van 03-07-1907 zal in wezen niemand meer hebben opgekeken, want deze uitslag lag in de lijn der verwachtingen. De verwachtingen op een goede afloop konden nog op een lager pitje worden gezet toen de Goudsche Courant op 25-07-1907 meldde dat de stoomtramdienst Gouda-Oudewater op 06-08-1907 zou worden gestaakt. Directe oorzaak daarvan was de verwerping van het wetsontwerp tot voltooiing van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven. Want ook de exploitatie van de spoorlijn Gouda-Oudewater was in dat wetsontwerp meegenomen. De exploitatie op de

lijn naar Oudewater was al jaren verlieslatend en men had gehoopt dat, als de lijn Gouda-Schoonhoven in exploitatie zou komen, de lijn naar Oudewater uit de problemen kon komen. Bovendien moesten er vernieuwingen in die spoorlijn worden aangebracht en dat bleek tot dan financieel niet haalbaar.

Spoorweg Gouda—Schoonhoven.

Het voorstel van Ged. Staten van Zuid-Holland tot toekenning van een nader renteloos voorschot, ten behoeve van de voltooiing van den aanleg van den spoorweg tusschen Gouda en Schoonhoven is geheel afhankelijk van den noodigen steun bij de wet aan de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen toe te kennen. Nu het wetsontwerp tot het verleen van dien steun op 25 Juni l.l. door de Tweede Kamer der Staten-Generaal niet werd aangenomen, meenen Ged. Staten, dat hunne voordracht buiten behandeling moet blijven.

Dientengevolge besloten de Staten heden de missive van Ged. Staten van 10 Juni voor kennisgeving aan te nemen.

Op 21-09-1907 doet de Schoonhovensche Courant uitgebreid verslag van een belangrijke bijeenkomst die te Schoonhoven plaats had. Het Tweede Kamerlid de heer M.D.F. Treub treedt daar als spreker op. Hij is de man op wiens initiatief het wetsontwerp tot voltooiing van de spoorlijn in de Tweede Kamer is verworpen. Hij komt dus naar het hol van de leeuw om zijn verhaal te doen. Maar in die tijd kon zo'n tegenstander zonder een horde beveiligers en ME naar een bijeenkomst om daar zijn zaak toe te lichten. Hij wordt keurig geïntroduceerd en kan rustig zijn verhaal doen. Hij wil niet te lang bij het verleden stilstaan en pakt de zaak bij de huidige stand van zaken aan. Treub stelt dat hij tegen de Regeering stelling heeft genomen, omdat bij de aanleg van de lijn onderschatting van de technische problemen heeft plaats gehad. Daardoor zijn de kosten hoger uitgevallen dan oorspronkelijk geraamd.

“Had de Regering nu eenvoudig voorgesteld de subsidie in dezelfde verhouding met 1/3 te verhogen en desnoods nog iets meer dan die 1/3 dan zou er in de Kamer nog wel een waarschuwend woord tegen het voorstel geklonken hebben, maar de Kamer was tenslotte wel meegegaan”. Dit kon de spreker beslist verzekeren omdat “hij zelf hoofd-opposant was”.

De terechte vrees bestond in de Kamer dat steeds vaker minder draagkrachtige organisaties bij dit soort problemen beroep op de Regering zouden doen. Het plan was op papier wel kloppend, maar bleek in de praktijk volslagen naast de realiteit. Bovendien was de vereiste afschrijving op de lijn voor financiering van noodzakelijke vernieuwingen niet op de noodzakelijke fl. 251 per kilometer gesteld, maar slechts op fl. 200. De Kamer was het met de kritiek eens en had zeker geen overhaaste beslissing genomen, omdat er twee behandelingen hadden plaats gevonden. “Maar met dat al zit men nu in een moeras”, aldus Treub, “en hoe komen we er uit?”

Alles hangt nu af van de Staat, die hulp moet er komen en verhoging van de subsidie helpt niet volgens de Regering, want de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen staat financieel te zwak door de slechte exploitatie uitkomsten van haar andere lijnen. Door de Staat helemaal overnemen is te duur, maar de Staat heeft het recht de lijn zelf af te bouwen op kosten van de M.E.T., als deze het zelf laat liggen. Dat zal natuurlijk geld kosten, maar de Staat heeft dan een vordering op de M.E.T. en daarmee een machtspositie. Treub raadt daarom de belanghebbenden aan, bij de Regering zo sterk mogelijk aan te dringen op toepassing van deze bepaling in de concessieovereenkomst. Uit de bijeenkomst komt de reactie van de heer J. Valk, die de heer Treub bedankt voor zijn uitleg, maar ook aangeeft teleurgesteld te zijn, want met dat alles is nu beslist dat de lijn er niet komt. Het voorstel van de heer Treub is hetzelfde dat de heer Vas Visser namens de M.E.T. al heeft gedaan. Volgens de heer Valk had men gewoon moeten afbouwen dan was de lijn nu reeds in exploitatie geweest. Valk eindigt met de overtuiging uit te spreken dat de aanwezigen in de zaal het niet zullen beleven dat de tram rijdt. De heer J.A.A. Uilkens (burgemeester van Ammerstol en Bergambacht) komt nog met de onverwachte mededeling dat de M.E.T. reeds bezig is met rails en biels van de lijn op te halen en weg te voeren. Met subsidie voor de spoorlijn hier wordt zo meteen elders een spoorlijn aangelegd. Na enige discussie wordt bijeenkomst afgesloten.

Wat de inhoud van de missive nr 7 van de Gemeente Schoonhoven aan de Minister van Waterstaat is staat er niet in, maar het heeft er wel de schijn van dat een actie in het verlengde van de raadgevingen van de heer Treub is. De Goudsche Courant van 03-10-1907.



Het Vaderland van 05-10-1907 voedt de treurige stemming nog wat verder met het volgende bericht (zie volgende pagina):

— Men meldt ons uit de Krimpenewaard:
 Bijna overal in den polder bewerkt men
 in de verte een paar torenspitsen en schoor-
 steenen; dat is Gouda of Ter Gouw, zooals
 de boeren zeggen. Een uur of langer rijden
 brengt ons in de stad der lange pijpen.
 Maar wie geen rijtuig heeft? Die fietst, dat
 spreekt. En anders? Wel, er ligt een spoor-
 weg van Gouda naar Schoonhoven, met ste-
 vige bruggen over de vele slooten. Doch de
 gelten en varkens huizen tusschen de rails,
 niet bevreesd voor een naderende loco-
 motief. 't Is een spoorlijn op non-activiteit.
 Zonder wachtgeld, zonder pensioen zakt 't
 ding van dag tot dag meer in elkaar: 18 kilo-
 meter spoorlijn aan de tand des tijds prijs-
 gegeven. Hier en daar heeft de grillige
 bodem dalen doen ontstaan in den zand-
 dijk.

Van heuvel tot heuvel zweven spoorstaven
 met dwarsliggers er onderaan hangend, als
 de ruggraat van een voorwereldlijk mon-
 sier, half onder het zand bedolven. Of als
 een montagne-russe golft de lijn voort, schil-
 derachtig, onbruikbaar. Er was een tijd, dat
 de Algemeene Tram-Maatschappij een zand-
 dijk aanlegde, bruggen bouwde, biela en
 rails tot een ijzoren weg omschlap. Doch die
 tijd is voorbij! Te groote verzakking van
 den slapen voerbodem deed 't werk sta-
 ken. Ook gebrek aan geld. En het tweemaal
 ingediende wetsontwerp viel.
 En nu zien we uit naar afbouw en exploi-
 tatie van de tramlijn; nog niet eens een
 localspoor, dat is een te hoog ideaal.
 En we vragen zuchtend als de vrouw van
 Blaauwbaard:
 Zuster Anna ziet ge nog niets komen?
 En 't antwoord is altijd:
 Ik zie niets dan verzakte spoorrails.
 En Gouda in 't verschiet!

Net als de vorige (dreigende) mislukkingen bij de aanleg van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven zijn er ook nu weer gegadigden die in de kansen geloven. De Maasbode meldt op 15-11-1907 dat de heer J.H. Müller (oud-gouvernementsingenieur van Oranje Vrijstaat) c.s. opnieuw aanvragen voor concessies hebben ingediend voor de aanleg en exploitatie van tramwegen. En het verbaast niemand dat ook de lijn Gouda-Schoonhoven op hun lijstje staat, met de opmerking erbij: "bij voldoende medewerking". Het gaat hierbij over een elektrische tramverbinding. Eerder in de geschiedenis, op 11-09-1881 meldde de Schoonhovensche Courant dat een heer J.M. Müller, namens de IJssel-Stoomtramweg Maatschappij een concessieverzoek had ingediend voor exploitatie van een stoomtramweg Gouda-Haastrecht-Stolwijk-Bergambacht-Schoonhoven. Maar daarna was dit initiatief door de zijdeur afgegaan. De heer Müller wilde in de herkansing alsnog meedoen.

Bij de behandeling van de begrotingen van het Ministerie van Waterstaat in de 2^{de} Kamer komt het vraagstuk opnieuw op de agenda. De heer Treub vraagt hoe 't nu zal gaan met de lijn Gouda-Schoonhoven na de verwerping door de Kamer van het wetsontwerp. Hij dringt er nogmaals op aan de M.E.T., die haar verplichtingen niet nakomt, en de lijn half afgewerkt laat liggen failliet te verklaren en de lijn over te nemen. Zo tekent De Avondpost op 04-12-1907 de woorden van de heer Treub op. De heer Van Doorn bestrijdt het betoog van Treub, dat de Regering krachtig kan ingrijpen. Aan de hand van het contract stelt hij dat de Regering dat niet in de hand heeft. De Staat kan alleen naasten, tegen betaling van de naastingsprijs, zijnde de rekening van de totale aanlegkosten tot dan toe.

In de behandeling van het vervolg komt de heer Van Doorn met zijn voorstel van de steun voor deze spoorlijn met Nederlands kapitaal voor deze Nederlandse onderneming die buiten haar schuld in moeilijkheden is geraakt. De M.E.T. heeft niets slechts gedaan, alleen wat teveel hooi op de vork genomen. Dat is reden om haar in het Parlement verdacht te maken. Ten onrechte, vindt hij. Tenslotte vraagt hij, uit overtuiging dat het tot stand komen van deze lijn voor de streek tussen Gouda en Schoonhoven van groot belang is, de Minister nog pogingen in het werk te stellen om deze zaak tot een goed einde te brengen. Kamerlid Visser sloot zich bij dit betoog aan. Aldus De Nederlander van 06-12-1907.

Muziekfeest.

10. Een mededeeling van den Voorzitter, dat B. en W. op audientie zijn geweest bij den Minister van Waterstaat in zake de tram Gouda—Schoonhoven, waarbij het vooruitzicht geopend werd op een betrekkelijk spoedige afdoening, werd met genoegen vernomen.

artikel in de Goudsche Courant van 30-05-1908 niet worden afgeleid. Er staat geen woord dat echt houvast biedt.

Het Algemeen Handelsblad van 14-06-1908 is hierover wel duidelijk als het citeert uit het Jaarverslag van Provinciale Waterstaat van Zuid-Holland "dat een regeling omtrent de voltooiing der tramlijn Gouda-Schoonhoven nog altijd op zich laat wachten". En ook de rest van dat jaar blijft het op alle fronten stil. In de Tweede Kamer komt nog wel de vraag welke plannen er van de Minister zijn met betrekking tot de lijn Gouda-Schoonhoven. Wat de Minister wel ondernam staat in één eenvoudig zinnetje in Het Vaderland van 12-12-1908 (zie rechts):



De verbinding Weert—Echt kan de Minister vooralsnog niet bevorderen. Een wetsontwerp tot naasting der lijn Gouda—Schoonhoven is in voorbereiding. De Minister vertrouwt, dat de concessie voor de elektrische lijn Utrecht—Zelst binnenkort kan worden verleend.

Gaat de Minister dan toch echt ingrijpen in deze lijdensgeschiedenis? Tweede Kamerlid de heer De Ridder legt nog wat extra werk bij de Minister neer als hij hem in overweging geeft "de voorgenomen lijn Gouda-Schoonhoven door te trekken naar Utrecht". Algemeen Handelsblad 19-12-1908. Volgens De Telegraaf van een dag later geeft de Minister te kennen dat, als er aanvragen komen voor doortrekking van de lijn Gouda-Schoonhoven, hij deze



— Nu het mistige najaar weer in aantocht is, doet zich het gemis der tramlijn Gouda—Schoonhoven voor de gemeente Schoonhoven opnieuw gevoelen.

De booten, welke gisteren om halfzeven voormiddag moesten vertrekken, gingen eerst ongeveer 3 uur later, tot groot ongerief der reizigers, doch de dikke mist maakte het vroeger vertrek onmogelijk.

Nog altijd zien de Schoonhovensche ingezetenen dan ook reikhalzend uit naar de voltooiing der spoorlijn.

ernstig in overweging zal nemen. Houdt dit dan niet in dat hij er van overtuigd is dat de lijn Gouda-Schoonhoven -hoe dan ook- aangelegd gaat worden? Dat het zonder spoorlijn niet altijd gemakkelijk was om uit Schoonhoven weg te komen laat de Leeuwarder Courant op 21-12-1908 (zie links) aan zijn lezers weten. Ja, het is wat zonder spoorlijn. Maar de Leeuwarders vergeten daarbij gemakkelijk hoe vaak de

Lekboot van Culemborg naar Rotterdam v.v. in de toenmalige (strengere) winters wegens ijsgang en/of mist stil gelegd moest worden. En met die boot stond je dan in Rotterdam en nog steeds niet in Gouda. Waarmee het gemis van een spoorlijn zich dubbel deed gevoelen.

De Minister van Waterstaat ging aan het werk en op 15-04-1909 meldde De Telegraaf dat een wetsontwerp tot naasting van de spoorweg Gouda-Schoonhoven bij de Tweede Kamer was ingediend. De Goudsche Courant van 16-04-1909 volstond niet met een enkele mededeling, maar spitte de relevante details van het wetsontwerp voor haar lezers uit. De Minister is tot de conclusie gekomen dat naasting der tot dan toe uitgevoerde werken door de Staat tot snelle voltooiing van de lijn kan leiden. De kosten zouden in de hand kunnen worden gehouden en de exploitatie op aannemelijke voorwaarden verzekerd. De Staat zal fl. 150.000 bijdragen tot de voltooiing en de lijn wordt genaast, niet later dan drie maanden na de dag der afkondiging van de wet. Naasting is evenwel afhankelijk van een bijdrage door de Provincie Zuid Holland. De naastingsvergoeding is intussen berekend aan de hand van de gemaakte kosten tot dan vastgesteld op een eindbedrag van fl. 493.809,31½. Dit eindcijfer kan nog enige wijziging ondergaan. En het uiteindelijke bedrag wordt na enkele plussen en minnen bepaald op fl. 375.000.

De Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen (M.E.T.) heeft intussen al te kennen gegeven zich neer te leggen bij deze berekening en de M.E.T. zal na voltooiing de exploitatie van de lijn op zich nemen. Daarbij is het risico voor de Staat uitgesloten. M.E.T. betaalt de Staat een vaste jaarlijkse vergoeding van fl. 8.300 plus 2/3 deel van de eventueel te behalen overwinst. Mocht er na twee jaar van exploitatie nog steeds verlies worden geleden dan zal de vaste vergoeding fl. 8.300 herzien kunnen worden. De uitgaven tot voltooiing van de lijn op geraamd op fl. 310.000. Gedeputeerde Staten van Zuid Holland hebben fl. 150.000 subsidie toegezegd en het reeds uitgekeerde renteloze voorschot zal niet worden

SCHOONHOVEN 19 April. In de heden gehouden raadsvergadering werd besloten, na kennis genomen te hebben van het ingediend wetsontwerp tot naasting door het rijk van de lijn Gouda—Schoonhoven, de toegekende subsidie ad f 35,000, benevens de toegestane gronden te beschouwen als een subsidie à fonds perdu, zoodra bovengenoemd wetsontwerp tot wet zal zijn verheven, terwijl de uitkeering van de subsidie ad f 35,000 aan het rijk zal plaats hebben binnen een maand, nadat de lijn Gouda—Schoonhoven als spoorweg in exploitatie zal zijn gebracht.

Op voorstel van den heer G. J. Niekerk, werd het volgende telegram verzonden aan den minister van Waterstaat:

„De gemeenteraad van Schoonhoven brengt u eerbiedig dank voor de krachtige wijze, waarop u de belangen onzer gemeente en van de Krimpenerwaard tracht te bevorderen en wenscht u bij de behandeling van het wetsontwerp spoorweg Gouda—Schoonhoven volkomen succes toe.”

terug gevorderd. Na enige berekening zal de Staat nog fl. 65.000 moeten uitgeven. Maar dat zal niet voldoende zijn, immers de Regering heeft eerder besloten dat de spoorlijn geen smalspoor maar normale spoorbreedte zal krijgen. De extra kosten hiervoor bedragen fl. 125.000. Men verwacht dat de werkzaamheden per 1 juli 1909 zullen worden hervat en dat de lijn in 1910 voltooid zal zijn.

De Nieuwe Courant van 22-04-1909 laat weten dat de Gemeenteraad van Schoonhoven enthousiast reageert op het ingediende wetsontwerp. De Schoonhovense Courant van 24-04-1909 maakt ruimte voor het adres dat de Kamer van Koophandel en het Spoorwegcomité

van de betrokken gemeenten aan de Minister hebben gestuurd en hierin ook sterk pleiten voor snelle aanpak van het project. Maar met al die optimistische geluiden was kogel nog steeds niet door de kerk, het was slechts een wetsontwerp, dat door de Tweede Kamer in behandeling moest worden genomen.

Het Vaderland van 06-05-1909 tekende op dat naasting van de spoorweg beslist geen hamerstuk was dat zonder stevige bespreking in de Tweede Kamer werd aangenomen.

Naasting spoorweg Gouda—Schoonhoven.

Van verschillende zijden werd bij het afdelingsonderzoek ingenomenheid betuigd met de indiening van dit wetsontwerp, omdat het den aanleg eener spoorwegverbinding tusschen Gouda en Schoonhoven verzekert. Intusschen werden tegen de wijze, waarop de Regeering dit doel wil bereiken, verschillende bedenkingen geopperd. Deze bedenkingen betroffen in de eerste plaats het voorstel tot naasting van den onvoltooiden spoorweg. Enkele leden betwijfelden verder of de overeenkomst een naasting, welke aan de voltooiing van den spoorweg voorafgaat, toelaat. In de tweede plaats werden eenige opmerkingen gemaakt omtrent de voorstellen der Regeering betreffende de voltooiing der lijn. Voorts werden bezwaren geopperd tegen het voorstel om den spoorweg voor normale spoorwijdte in te richten.

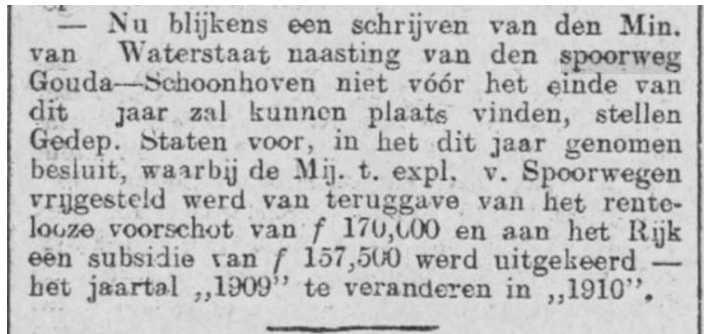
Gevraagd werd, welk bedrag de Staat bij aanneming van het wetsontwerp voor den aanleg der lijn Schoonhoven—Gouda met inbegrip der reeds uitgekeerde subsidies naar raming per kilometer zal uitgeven en welk

bedrag per K.M. ten laste van den Staat gekomen zou zijn, indien het ten vorigen jare verworpen wetsontwerp ware aangenomen.

In de derde plaats werd tegen de voorstellen der Regeering bezwaar geopperd wegens de onzekerheid, welke volgens de toelichting bestaat ten aanzien van de exploitatie der lijn Gouda—Schoonhoven.

Vele andere leden konden zich met de voorstellen der Regeering vereenigen. Enkele leden meenden, dat uit de geschiedenis dezer zaak duidelijk blijkt, hoe wenschelijk het is, dat de Staat zelf zorgt voor den aanleg van spoorwegverbindingen, waarvan het algemeen nut is erkend.

Dat is het voorstel dat in eerste behandeling in de 2^{de} Kamer kwam , maar goedkeuring liet nog op zich wachten. De Minister had meer tijd nodig. Intussen ging de Provincie wel over tot het beschikbaar stellen van de gevraagde fl. 157.500. Toen de wet tegen het eind van 1909 nog steeds niet bekrachtigd was moest de Provincie hierdoor zelfs een wijziging in de begroting voor 1910 opnemen blijkens het Algemeen Handelsblad van 20-11-1909.



— Nu blijkens een schrijven van den Min. van Waterstaat naasting van den spoorweg Gouda—Schoonhoven niet vóór het einde van dit jaar zal kunnen plaats vinden, stellen Gedep. Staten voor, in het dit jaar genomen besluit, waarbij de Mij. t. expl. v. Spoorwegen vrijgesteld werd van teruggave van het renteloze voorschot van f 170,000 en aan het Rijk een subsidie van f 157,500 werd uitgekeerd — het jaartal „1909” te veranderen in „1910”.

Later kwam de heer Regout, Minister van Waterstaat met een Memorie van Antwoord die door de heer M.W.F. Treub in de 2^{de} Kamer aan de orde werd gesteld zo is in het verslag van de Handelingen van de 2^{de} Kamer in de Schoonhovensche Courant van 17-12-1909 te lezen. De heer Treub levert het nodige commentaar op het ingediende voorstel dat kennelijk nog als verrassing had meegenomen dat de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen voor de exploitatie van de spoorlijn opzij was gezet en dat de exploitatie na oplevering door Staatsspoorwegen zou worden opgenomen. De heer Treub staat sympathiek tegenover het denkbeeld van de Minister, zoals die dat in de Memorie van Antwoord heeft verwoord, om zekerheid te krijgen over de exploitatie van de spoorlijn en daarom Staatsspoor naar voren schuift. Maar dit levert weer verder uitstel op en er wordt teveel gevraagd van het geduld van de mensen waarvoor de spoorlijn uiteindelijk bedoeld is. Het Departement van Waterstaat gaat keer op keer in tegen de wensen van de 2^{de} Kamer en Treub dringt nu aan om met de meeste spoed over te gaan tot behandeling van het wetsontwerp. De afwijzing van het voorgaande wetsontwerp door de Kamer was zeker niet omdat een meerderheid daarvan tegen aanleg van deze spoorlijn is, integendeel. Maar door een andere aanpak had men meer vaart kunnen maken.

Minister Regout antwoordt dat de kans op een oplossing voor de lijn thans gunstiger is. De gehele opzet wordt beter als Staatsspoor de exploitatie op zich neemt. Vroeger was die daartoe niet bereid geweest, maar die houding is veranderd. De Minister wil nu nog enige tijd nemen om een nieuw wetsvoorstel uit werken dat hemzelf en de Kamer beter zal bevallen dan het thans voorliggende.

Daarmee ontstond voor de zoveelste keer een nieuwe situatie. De M.E.T. werd uitgeschakeld en Staatsspoor zou de uiteindelijke exploitant worden. Dat was voor Staatsspoor nu aantrekkelijker geworden dan in het verleden, want daarmee kon men de bestaande verbinding van Alphen aan den Rijn naar Gouda uitbreiden naar Schoonhoven. In de Schoonhovensche Courant van 09-02-1910 verschijnt een positief bericht als Staatsspoorwegen de Regering laat weten dat zij bereid is de exploitatie van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven op zich te nemen. Tussen Staatsspoorwegen en de Staat wordt een verdeling opgemaakt van te verwachten kosten en lasten en de wijze waarop eventuele verliezen of winsten worden verrekend. Op de lijn zal Staatsspoorwegen hetzelfde materiaal gebruiken als zij nu reeds inzet op de lijn Den Haag-Scheveningen. Het traject door de Krimpenerwaard van 17 ½ km zal in 40 minuten worden afgelegd en er wordt in Gouda gezorgd voor gunstige aansluitingen, met name op de trein naar Rotterdam.

Eind mei verschijnt de Memorie van Antwoord van de Minister op de vragen en opmerkingen uit de 2^{de} Kamer en deze wordt in de Schoonhovensche Courant van 01-06-1910 volledig overgenomen. Centraal daarbij staat de naasting door de Staat van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven. De Minister verklaart dat de bedenkingen van de 2^{de} Kamer in het voorlopig verslag hebben geleid tot de wenselijkheid enige wijzigingen in het wetsontwerp aan te brengen. Er zijn onderhandelingen met Staatsspoor gehouden om er voor te zorgen dat de Staat geen onbeperkt risico loopt voor de

exploitatie van de van de lijn. De afspraken daarin zijn nu zodanig dat beide partijen (NB Staat en Staatsspoor) daar achter kunnen staan. Het risico dat de Staat loopt wordt zeker goed gemaakt door de voordelen van de verdere economische ontwikkeling van de Krimpenerwaard.

Het naastingsbedrag dat de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen ontvangt is na onderhandeling daarover verlaagd met fl. 91.250. De Minister meent verder dat de naasting niet in strijd is met een eerder aangenomen wet. De voltooiing van de spoorlijn zal niet door de Staat worden uitgevoerd, maar door Staatsspoor. Ook is de Minister tegen het idee om M.E.T. te dwingen tot voltooiing van de spoorlijn, de uitkomst daarvan is gezien de financiële situatie te onzeker. Daarna wordt uitgebreid ingegaan op de berekeningen van de uiteindelijke naastingsprijs. Diverse deskundigen hebben daarbij hun licht laten schijnen over de werkelijk betaalde bouwkosten, de waarde van uitgevoerde maar nog niet-betaalde werkzaamheden etc. De kosten voor de noodzakelijke ombouw van smalspoor naar normaal spoor bedragen fl. 125.000. Het spoor wordt daarmee echter aantrekkelijker, namelijk geschikter voor goederen vervoer en voor hogere snelheden dan de nu vastgestelde 20 km per uur. Een bijkomstig voordeel is dat met normaal spoor deze lijn gemakkelijker ingepast kan worden in een verbinding Alphen-Gouda-Schoonhoven-Gorinchem, waarvoor een concessieaanvraag is ingekomen. De voltooiing van de spoorlijn tussen Gouda en Schoonhoven moet hier echter niet op wachten.

Het totaalbedrag dat de Staat hiermee steekt in het traject wordt daarmee fl. 815.000 of fl. 47.400 per kilometer, maar door de opdracht tot afbouw en exploitatie aan Staatsspoor wordt dat bedrag fl. 725.000 of fl. 42.150 per kilometer. Hoewel de opdracht tot exploitatie in eerste aanleg aan de M.E.T. was voorgesteld meende de Regering dat het zinvol bij de toekenning de volle vrijheid over de toekenning te houden. De Staat zal bij de voltooiing de meest zorgvuldige zuinigheid betrachten.

STADSNIEUWS.
Schoonhoven, 3 Juni.
† In een hedenavond in het Heerenlogement gehouden vergadering, bijeengeroepen door de Kamer van Koophandel en Fabrieken alhier, werd onder groote geestdrift en daverend applaus de volgende motie aangenomen:
De Kamer van Koophandel en Fabrieken te Schoonhoven in openbare vergadering met de ter zake eener spoorwegverbinding opgerichte comité's uit de gemeenten Ammerstol, Bergambacht en Stolwijk en een groote schare belanghebbenden, bijegekomen in de groote zaal van het Heerenlogement te Schoonhoven, spreekt hare levendige belangstelling uit in de dezer dagen verschenen Memorie van Antwoord van Z.Exc. den Minister van Waterstaat in zake de naasting, den afbouw en het in exploitatie brengen der spoorlijn Gouda—Schoonhoven;
Overtuigd van het allergrootste gewicht wat de eindelijke totstandkoming dezer verbinding voor de Krimpenerwaard in het algemeen en voor de betrokken gemeenten in het bijzonder heeft;
Besluit zich te wenden tot de Tweede Kamer der Staten-Generaal, met het eerbiedig verzoek, het daarheen te willen leiden, dat bedoeld wetsontwerp nog in deze zitting tot wet verheve worde, opdat eindelijk aan deze jarenlange lijdensgeschiedenis een einde kome, en de Krimpenerwaard uit zijn historisch geworden isolement verlost worde;
En deze motie ter kennis te brengen van H.Exc. de Ministers van Waterstaat en van Financiën, van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, van haar voorzitter en van elk harer leden in het bijzonder.

Intussen heeft de Provincie voldaan aan de eerder gestelde dat zij een subsidie van fl. 150.000 zou bijdrage, zonder dat hier voorwaarden aan zijn verbonden. Met deze toelichting legt de Minister het wetsontwerp voor aan de Kamer.

Deze Memorie van Antwoord en zijn eindconclusie is de belanghebbenden uiteraard niet ontgaan en in de Schoonhovensche Courant van 04-06-1910 staat hoe hier in Schoonhoven op werd gereageerd. En vier dagen later verschijnt in dezelfde krant een aanvullend verhaal over de bijeenkomst waarbij vele bestuurders uit de streek, industriëlen en ander belanghebbende aanwezig zijn om de loftrompet te steken over de uitstekende wijze waarop de Minister van Waterstaat dit onderwerp tot heden heeft aangepakt. Er komt veel applaus en optimisme uit de vergadering.

De krant besluit dit verslag met de verzuchting:

“En zo ligt dan het wetsontwerp tot naasting van de spoorweg Gouda-Schoonhoven voor de openbare beraadslagingen gereed en bij velen is de hoop herleefd dat onze gemeente op afzienbare tijd aan het spoorwegnet verbonden zal worden. Mogen die

verwachtingen in de komende dagen niet andermaal teleurgesteld worden”.

De heer A.J. Krieger –ook een oude bekende in de geschiedenis van dit project- heeft de discussie ook nauwkeurig gevolgd en maakt op 03-06-1910 gebruik van de gelegenheid om in een brief aan de Minister nog eens te herinneren aan de inspanningen die hij zich ter zake heeft getroost. Met de naasting van de lijn de lijn Gouda-Schoonhoven wil hij zich van zijn beste kant laten zien en schrijft dat voor hem nu het moment gekomen is om met zijn aanbieding te komen voor een spoorlijn van Schoonhoven naar Utrecht. Voor het gemak van de Minister doet hij vast een kaart van de voorlopig geplande route bij zijn brief.

In de Schoonhovensche Courant van 20-07-1910 is een ingezonden stuk opgenomen dat met een veelzeggende aanhef begint: “Schoonhoven vooruit?” Het stuk staat bol met bespiegelingen en vergezichten op de verworvenheden van de maatschappij die met de voltooiing van de spoorlijn ook voor Schoonhoven binnen bereik komen. Wat zal de opheffing van het isolement al niet voor moois kunnen brengen. We staan aan een keerpunt van de Schoonhovense geschiedenis. De tijd is nu daar, dat energie en ondernemingsgeest moeten ontwaken om met gezamenlijke kracht te werken aan het opheffen van de stand onze woning!

Dergelijke euforische retoriek hebben bij eerdere gelegenheden ook al gezien en de tijd zal leren hoe de werkelijkheid er uitziet.

Staatsspoor pakt inderdaad de draad op als in de Goudsche Courant van 05-02-1911 volgende aankondiging verschijnt (zie rechts):

Van officieele zijde verneemt men dat vanwege de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen op Dinsdag 6 dezer te Gouda de aanwijzing zal plaats hebben voor bestek n°. 1270: omleg en aanbouw van den spoorweg Gouda naar Schoonhoven, waarna op Dinsdag 27 dezer de aanbesteding volgt. De begrooting bedraagt f 403.000.

In de loop van 1911 werd langzaam zichtbaar dat de spoorlijn Gouda-Schoonhoven zeker niet als verloren werd beschouwd. Maar het op gang brengen zodat er werkelijk werd aangepakt had zijn tijd nodig. In De Courant van 07-02-1911 werd daarmee in ieder geval een begin gemaakt. De Schoonhovensche Courant van 08-02-1911

gaat zelfs nog een stapje verder en drukt integrale tekst van het wetsontwerp in de krant af, met alle details uit de overeenkomst tussen de Staat en Staatsspoorwegen. Het Vaderland geeft op 25-03-1911 een inkijkje in het voorlopig verslag over het wetsontwerp. De conclusie is dat de Staat zich nogal vergist heeft bij het maken van afspraken met Staatsspoorwegen. Staatsspoor legt veel risico's van de exploitatie bij de Staat, die zal veel meer kosten voor zijn rekening nemen en inkomsten derven dan eerder gedacht. De Schoonhovensche Courant doet op 06-06-1911 mededeling omtrent het

STADS NIEUWS.
Schoonhoven, 7 Juli.
Spoorweg Gouda—Schoonhoven.
De Tweede Kamer der Staten-Generaal heeft in haar zitting van Woensdag zonder debat of hoofdelijke stemming goedgekeurd het wetsontwerp tot bekrachtiging van eene overeenkomst met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen betreffende de exploitatie van den spoorweg van Gouda naar Schoonhoven.

TWEDE KAMER.
Spoorweg Gouda—Schoonhoven.
Ingediend is een wetsontwerp tot bekrachtiging van eene overeenkomst met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen betreffende de exploitatie van den spoorweg van Gouda naar Schoonhoven.

eindverslag over het wetsontwerp en dat de commissie van onderzoek van mening is dat hiermee de openbare beraadslaging over het wetsontwerp nu genoegzaam is voorbereid. Het wetsontwerp gaat daarmee definitief naar de 2^{de} Kamer en de Schoonhovensche Courant geeft op 08-07-1911 onderkoeld het nieuws van een belangrijk punt in het traject. Nu gaat het wetsontwerp naar de 1^{ste} Kamer voor de ultieme behandeling. Daarbij geeft de Regering nog een

kleine toelichting met betrekking op de afschrijvingen op rollend materiaal van de spoorlijn, eventuele herbouw, en vernieuwing van allerlei zaken. Waarschijnlijk met een zucht van verlichting voor velen in de Krimpenerwaard kan de Schoonhovensche Courant van 07-10-1911 het volgende bericht in haar Stadsnieuws opnemen:

De Staatscourant nr 256 bevat de wet van 5 oktober 1911 (Staatsblad nr 331) tot "bekrachtiging van eene overeenkomst met de Mij. Tot Expl. Van Staatsspoorwegen, betreffende de exploitatie van den spoorweg Gouda-Schoonhoven."

Hoewel hiermee de formele papierwinkel met gunstig resultaat was afgesloten betekende dit nog niet dat er daarmee een spoorlijn lag. Er moest nog het één en ander gebeuren. En het was dan ook bepaald een koude douche toen kort daarop bij de Vereniging Schoonhovens Belang een brief binnenkwam van de directie van Staatsspoorwegen met de mededeling "dat zelfs nog niet bij benadering kan worden medegedeeld, wanneer de spoorlijn Gouda-Schoonhoven kan worden geopend. Waarschijnlijk zal dat nog wel ongeveer drie jaar duren". Het Rotterdamsch Nieuwsblad berichtte op 11-12-1911 dat werd besloten een deputatie te zenden naar de Minister van Waterstaat en andere politici en alle Kamerleden een adres te sturen. De Kamers van Koophandel en ander belanghebbenden werd gevraagd ook te protesteren tegen deze trage gang van zaken. Men wacht nu al 40 jaar vergeefs op een spoorweg aansluiting!

De Minister kwam snel met een antwoord, dat hij gedurende de begrotingsbehandelingen in de Kamer niet in staat was een deputatie te ontvangen en verzocht de commissie hem schriftelijk commentaar te leveren. De Commissie reageerde teleurgesteld en de Schoonhovensche Courant kwam op 13-12-1911 met een uitgebreid achtergrond verhaal. Maar met zijn reactie op de commotie kwam de Minister niet weg. In de Vergadering van de 2^{de} Kamer van 14-12-1911 kreeg hij van drie Kamerleden nogal wat commentaar en de Schoonhovensche Courant kon daarvan op 16-12-1911 uitgebreid verslag doen. De heer Teub trapt de discussie met de Minister af en stelt dat hij zich werkelijk boos maakt over de gang van zaken. Het drama loopt nu al 8 jaren en hij kan goed begrijpen dat de bewoners alle geduld hebben verloren. Staatsspoor die doodleuk meedeelt dat de aanleg nog wel drie jaar kan duren. Teub verdenkt Staatsspoor ervan de zaak te traineren, omdat zij eigenlijk geen zin heeft in de exploitatie. Ook de heer Duymaer van Twist begrijpt niet welke redenen nu nog aangevoerd kunnen worden om zo'n grote vertraging te rechtvaardigen. Waar ligt de oorzaak? Kan de Minister dit uitleggen? De heer Lieftinck sluit zich aan bij de voorgaande sprekers en verzoekt nu eindelijk haast te maken met de voltooiing van de lijn.

De Minister antwoordt aan de vertraging gedeeltelijk zelf schuld te zijn doordat er wat langere onderhandelingen zijn geweest over de naastingsprijs en de exploitatie. Maar dat heeft wel een gunstig effect gehad, een lagere naastingsprijs en vermindering van risico's voor de Staat. De brief van de Staatsspoorwegen aan Schoonhoven is een wat ongelukkige brief, maar volgens de Minister ondertekend door een afdelingschef en niet door de directie zelf. De directeur generaal van Staatsspoorwegen heeft hem medegedeeld dat er geen enkele reden is het werk te vertragen en dat Staatsspoor alles wil doen wat mogelijk is om de aanleg te bespoedigen. Er is tot dan toe zo'n 387.000 m³ zand aangevoerd. Daarmee was, inclusief een onderbreking in de winter, totaal zo'n 20 maanden gemoeid.





Deze foto zou genomen zijn in 1911 en een beeld geven van de verzakte spoorlijn bij Goejanverwellesluis.

De Schoonhovensche Courant besluit de toelichting met vast te stellen dat de activiteiten van betrokkenen naar de politici hebben gewerkt en dat de Vereniging Schoonhoven tevreden over de uitkomst tot nu toe kan zijn. Maar wat was dit allemaal waard? Een antwoord van een Minister en belofte van een directeur generaal die zich op flinke afstand van het project bevonden. Na jaren van stilte langs het traject was de toestand daar verder verslechterd en hadden bijvoorbeeld boeren die door de werkzaamheden aan de spoorlijn hun land niet konden bereiken zelf maar wat zaken aan de kant gegooid. Mensen die de niet voltooide spoorlijn eens bekeken spraken van een droevige en desolate omgeving. Er moest nog heel veel gebeuren.

Dat er nog veel te doen stond kwam aan de orde toen Staatsspoorwegen het bestek van de aanleg en de daarbij behorende begroting naar buiten bracht op 06-02-1912. De begroting bedroeg fl. 403.000, en Het Nieuws van de Dag kon op 01-03-1912 melden dat de Zandleverantie Maatschappij te Amsterdam met fl. 391.700 de laagste inschrijver was. En volgens hetzelfde dagblad van 23-03-1912 kreeg die de opdracht tot uitvoering.

Aanbestedingen.

Het maken van grondwerken, het opbreken en leggen van sporen en wissels en het verrichten van werken ten behoeve van de voltooiing van den spoorweg Gouda—Schoonhoven is opgedragen aan de Zand-leverantie-Maatschappij te Amsterdam, voor f 391,700.

Maar intussen was in Gouda enige onrust ontstaan, want de aanleg tot dan toe had er toe geleid dat essentiële leidingen van gas, water en elektriciteit in de buurt van de Goejanverwelledijk en IJssellaan in de verdrinking waren gekomen. De Gemeente nam zich voor om het Waterschap Rijnland dringend te verzoeken dit ernstig te bestuderen en eventuele maatregelen te nemen. Men vreesde, niet ten onrechte, dat het nabijgelegen Van Iterson Ziekenhuis nadelige gevolgen van storingen zou kunnen ondervinden. Er was ook kleiner ongerief, zoals de sportvereniging Voorwaarts die zijn speelvelden bij Den Hem (tussen Schoonhoven en Bergambacht) had. Staatsspoor had hier gedacht een grote loods voor berging van locomotieven te maken. Deze plek lag immers het dichtst bij de zandoverslag vanaf de Lek naar het spoorweg traject. Dus Voorwaarts moest zijn speelveld verkleinen. Aldus de Goudsche Courant van 27-04-1912. Bij de aansluiting met het hoofdspoor te Gouda werden al snel de eerste palen geslagen. De Gemeente Schoonhoven sloot een overeenkomst met de Staat waarin Schoonhoven ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn een renteloos voorschot verstrekke van fl.

35.000 en een perceel grond in eigendom afstond, terwijl de Staat op zich nam een gedeelte van het stations terrein op te hogen, aldus Het Vaderland van 15-05-1912.

Op de bouw zelf ging er ook wel eens iets mis en Volgens de Goudsche Courant van 23-05-1912 was de Ammerstollenaar E.L. de Jong bij werkzaamheden zodanig beklemd geraakt, dat hij voor langere tijd het gebruik van zijn vingers zou moeten missen. Het is maar een voorbeeld van de ongelukken die tijdens de aanleg zouden gebeuren. Dat waren er kennelijk zoveel dat dit tot vragen in de 2^{de} Kamer leidde en de Minister noodzaakte hierop actie te nemen. Hij zal zijn aandacht schenken aan de arbeiders aan de spoorlijn Gouda-Schoonhoven. Aldus de Goudsche Courant van 21-12-1912. Dat Den Hem voor het project van belang was liet men al spoedig blijken. De Goudsche Courant van 26-06-1912 bracht daarover volgend nieuws.

Schoonhoven. Maandagavond zijn aan de Hemstoeep gelost drie locomotieven en een twintigtal nieuwe wagentjes voor het vervoeren van zanden behoeve van de spoorlijn Gouda—Schoonhoven. Met dit werk zal blijkbaar spoedig een begin worden gemaakt. Men is thans nog bezig het water vóór den steiger in de Lek uit te diepen, ten einde voldoende diep vaarwater te bekomen om een geregelde toevoer van zand te kunnen hebben.

Gouda—Schoonhoven.
Men schrijft aan het „Vad.” uit de Krimpenerwaard:
Het stoomros rolt al door onze vlakke velden. Of eigenlijk is het geen ros, maar een echte werkezel. Een werklocomotief, die een zandtrein voortduwt. Langzaam maar zeker wordt de lijn opgehoogd in de richting Gouda. De werkzaamheden aan onzen spoorweg zijn begonnen bij Schoonhoven, waar een elevator de wagens met Lekzand vult. De opgehoogde weg is reeds meer dan een uur gaans lang. Hier en daar komt een geringe verzakking voor. Maar werkt men even fortuinlijk verder als men tot nu gedaan heeft, dan kan men omstreeks Nieuwjaar Gouda bereiken. En toch... als we over een jaar uit ons isolement verlost zijn, valt het mee. Maar de verlossing nadert; dat is zeker!

Maar wie goed leest ziet dat het nog steeds over voorbereidingen gaat, werken aan de lijn komt nog.

Er verscheen af en toe een meer lyrische impressie dan zakelijke mededelingen over de vorderingen van het werk aan de spoorlijn tussen Gouda en Schoonhoven. Zij gaan vrijwel steeds over het naderende eind van het isolement van deze laatste stad. En deze bijdrage in de Goudsche Courant van 27-09-1912 over het “stoomros” geeft daarvan een beeld. De dagelijkse realiteit was echter minder om relaxed over te schrijven. De ene na de andere verzakking deed zich voor, bijvoorbeeld in de Kerkweg bij Ammerstol, zoals De Tijd van 12-10-1912 meldde, “waarbij in de aangrenzende wetering de veenlaag werd opgeperst. Niet minder dan ruim 80 treinen net zand, elk bestaande uit 13 wagons, zijn daar ter plaatse leeg gestort; thans heeft men vaste bodem”. Een week later bericht de Goudsche Courant dat de verzakking tot staan is gebracht en dat de treinen weer

rijden tot verlenging van de baan. Men is dan gevorderd tot halverwege tussen Bergambacht en Stolwijk. Maar daarbij was het euvel in de Kerkweg bij Ammerstol wel opgelost, zoals de Schoonhovensche Courant optekende op 23-10-1913, maar dat was niet alles: “Nauwelijks is aan de spoorlijn Gouda-Schoonhoven de verzakking aan de Kerkweg ter hoogte van de gemeente Ammerstol tot staan gebracht, of een nieuwe verzakking, over een groter lengte, doet zich voor bij de ijsbaan onder de gemeente Bergambacht”. De Delftse Courant van 13-11-1912 kon gelukkig een positief bericht brengen. “Met de aanleg van de spoorweg Gouda-Schoonhoven is men thans tot Stolwijk genaderd”. De Goudsche Courant keek op 31-12-1912 nog even met enige

De spoorlijn welke Gouda met Schoonhoven moet verbinden en welke jarenlang in desolaten toestand verkeerde, waarvan men zelfs ging vragen of het niet jammer was dat zulke kapitalen in oud roest over den weg waren gelegd, die spoorlijn gaat nu werkelijk komen. Op verschillende gedeelten der spoorbaan wordt het werk krachtig aangevat, hier terstede is men druk bezig om het zware ijzeren raamwerk te plaatsen waarop de treinen komen te loopen, zoodat het thans te verwachten is, dat na lange tijden. — in 1913 zal het nog wel niet zijn — deze spoorlijn toch nog in exploitatie komen zal.

gemengde gevoelens terug op alles wat er intussen was gepasseerd tussen Gouda en Schoonhoven op het gebied van de spoorlijn. De redactie van de krant zag wel dat veel dingen voortvarend waren aangepakt en dat er vooruitgang werd geboekt, maar men verwachtte niet dat in 1913 de spoorlijn voltooid zou zijn en de lijn eindelijk in exploitatie genomen kunnen worden.

Tegenspoed.

Van de in aanleg zijnde spoorlijn Gouda—Schoonhoven ontspoorde Zaterdagmiddag nabij Stolwijkersuis een locomotief met vijf zandwagens. Zoowel de locomotief als de wagens stortten van den dijk. Met moeite werden twee personen, die zich met den machinist en den stoker op de machine bevonden, bevrijd. Met het opruimingswerk werd onmiddellijk aangevangen.

Het was in die jaren heel gewoon dat het in de winter stevig kon vriezen en bij slecht weer het werk moest worden onderbroken. Zo ook begin 1913 toen half januari het werk moest worden onderbroken. Gelukkig kon de Schoonhovensche Courant op 22-01-1913 melden dat het werk hervat werd. Maar ook ander ongemak bleef de aanleg achtervolgen zoals we lezen in het Algemeen Handelsblad van

03-02-1913. Ongelukken als deze waren weliswaar niet aan de orde van de dag, maar de slappe bodem onder de spoorlijn zorgde regelmatig voor oponthoud in de aanleg. De Schoonhovensche Courant nam

in haar editie van 02-04-1913 een artikel over uit de Goudsche Courant. Hierin doet men alle moeite om de stemming er in te houden. Want uiteindelijk werden er dagelijks vorderingen gemaakt. Iets anders was dat in mei 1913 de werklieden zich beklagden dat zij in de zomer van 1912 het water uit de omliggende sloten als drinkwater hadden moeten gebruiken. Dat werd wel opgepakt en de directie van de Zand-Elevator Maatschappij verklaarde dat zij in de aankomende zomer voor voldoende drinkwater zouden zorgen. Onder meer de Delftsche Courant van 19-04-1913 meldde de volgende verzakking in de lijn.

Dat daarmee niet de laatste verzakking was gemeld zien we al spoedig daarna als de Goudsche Courant op 02-07-1913 meldt dat "De spoordijk Gouda-Schoonhoven is weer aan het verzakken tussen de gemeenten Ammerstol en Stolwijk. Het gevolg daarvan is geweest dat de zandtrein, welke gisteren dat punt moest passeren, van de dijk sloeg en terecht kwam in een vrij diepe vliet. De gehele trein moet circa 3 meter onder water zitten." Het personeel had de tijd zich te redden. En op 30-07-1913 gebeurde een bijna-ongeluk toen landbouwer A. Stuurman uit Ammerstol zich met zijn wagen hooi ternauwernood in veiligheid kon brengen voor een aanstormende zandtrein, omdat iemand vergeten was de overwegbomen ter plaatse te sluiten. Maar in weerwil van alle

Spoorlijn Gouda—Schoonhoven.

De opening van de spoorlijn Gouda—Schoonhoven kan, in weerwil van de telkens plaats hebbende verzakkingen, in de loop van het volgende jaar worden tegemoet gezien.

GEMENGD NIEUWS.

— De „Goudsche Courant” schrijft: Het wordt nu waarlijk ernst met den afbouw van den spoorweg Gouda—Schoonhoven, waaraan zooveel jaren is getwijfeld of hij wel klaar zou komen. Die twijfel behoeft allermintst verwondering te wekken; immers, er werd niet alleen hier en in de omgeving, maar ook overal elders ironisch gesproken van den luchtspoorweg Gouda—Schoonhoven, wyl de spoordijk op meerdere plaatsen onder de rails was weggezakt.

Nu is het echter anders geworden. Met stoere kracht wordt er gewerkt aan de lijn, en waar nog niet zoo lang geleden de rails geen ondergrond hadden, daar is nu een stevige baan, waarop de treinen voortdurend heen en weer rijden om steeds weer nieuwe massa's zand te halen en te storten op den veenbodem, die nu langzamerhand wel tot rust zal zijn gekomen.

De beesten in de wei weten waarlijk niet wat er gaande is, zoo kijken ze verschrikt op, wanneer het zandtreintje met gilend gefluit zijn wagens tegen den Goejanverweldijk moet optrekken of met zijn lading naar omlaag snelt.

Vrijdag was men bezig ter eene zijde de verbinding tot stand te brengen tusschen den spoorweg en de brug over de Karnevelsloot, welke nu wel spoedig door aansluiting ter andere zijde zal worden gevolgd.

tegenslagen werd tot dan toe niet terug gekomen van de geplande oplevering van het project, zoals Het Vaderland op 02-08-1913 schreef. De inkt van dit korte stukje was nauwelijks droog toen de Goudsche Courant de volgende tegenslag noteerde op 25-08-1913. Een zandtrein van een locomotief en 8 wagens was op het stationsemplacement te Schoonhoven in de diepte verzonken. De arbeiders bij het werk

Verzakkingen. — De aanleg van de spoorlijn Gouda—Schoonhoven wordt telkens in zijn voortgang gestuit door verzakkingen van den grond.

Dezer dagen deed dit verschijnsel zich weer voor in landerijen onder de gemeente Stolwijk. 's Avonds was de werking van den grond reeds zichtbaar, en den volgenden morgen bleek een stuk ter lengte van pl.m. 25 M. en ter breedte van ongeveer 2 M. te zijn weggezakt, terwijl de bodem van de aangrenzende vaart gerezen was en geheel boven water uitstak. Zoo spoedig mogelijk werd het gat met zand dichtgegooid, waartoe menig wagentje van Schoonhoven (waar een elevator het zand, voor den spoorweg benoodigd, uit de bakken zuigt) moest worden aangevoerd. De werkzaamheden hebben nu weder een geregelden voortgang.

zagen kans om de locomotief los te haken en zich zelf in veiligheid te brengen, alle wagons verdwenen in de diepte. En dat op plek die net op de juiste hoogte was gebracht, zodat men weer opnieuw kon beginnen. Het lukt op die zelfde dag om ook twee van de acht wagons weer tevoorschijn te halen. Met de verzuchting: "De spoorweg Gouda-Schoonhoven heeft wel pech!" besloot de krant het artikel.

Een Comité te Stolwijk had eerder wat gearzeld, maar hakte in september 1913 de knoop door:

"Zonder dat er een woord over gekikt werd, werd in principe besloten tot het in het voorjaar van 1914 houden van een landbouwtentoonstelling te Stolwijk met het oog op de dan geopende spoorlijn Gouda-Schoonhoven. Voor de voorlopige kosten werden fl. 200 toegestaan, terwijl een blancokrediet werd verleend voor eventuele verder te nemen besluiten." De spoorlijn begon voor steeds meer mensen tot leven te komen en men ging daarop plannen maken. En ook Schoonhoven zat niet stil, want hier werd besloten tot instelling van een kaasmarkt. De eerste markt zal worden gehouden een maand na opening van de spoorlijn, welke in 1914 is te verwachten. Aldus het Rotterdamsch Nieuwsblad van 28-11-1913.

En 1914 moest dan het jaar van de waarheid worden. De oplevering van de spoorlijn en start van de exploitatie. Hoewel in 1911 veel protest was geweest toen Staatsspoorwegen uitsprak dat het wel een jaar of drie kon duren voor de voltooiing zou zijn afgerond bleek in de praktijk dat het toch gewoon die kant op ging. Hoewel al veel werk was verricht vóór 1911 was de lijn toen in een desolate toestand en tijdens het vervolg kwamen ook geregeld weer tegenvallers voor. En 1914 was niet het jaar van alleen afwerken en de puntjes op de "i" zetten, maar ook van gewoon problemen oplossen, zoals de Goudsche Courant op 14-03-1914 duidelijk maakte. En er gebeurden af en toe nog ongelukken met lichamelijk letsel tot gevolg.

— Had men de hoop gekoesterd, dat de verzakkingen in de spoorlijn Gouda—Schoonhoven hadden opgehouden, thans is er weder een geconstateerd in de onmiddellijke nabijheid van de buurt „t Beiersche“, alhier. Hoewel niet van zulk een omvang als de vorige is toch de vaart gestremd en daarmede de communicatie te water met Stolwijk verbroken.

Hoewel de oplevering van het project nog niet gepland was vond in april 1914 de Vereniging Schoonhoven's Belang dat de gemeente een onderzoek moest starten naar de haalbaarheid van doortrekking van de spoorlijn in Schoonhoven naar de oever van de Lek. B & W van Schoonhoven wezen dit idee van de hand en gaven de voorkeur er aan hiermee te wachten als de gedachte spoorlijn Schoonhoven-Utrecht in exploitatie zou zijn. Schoonhoven's Belang zat niet stil en benaderde de directie van Staatsspoorwegen "met het verzoek om ter inzage te mogen ontvangen het ontwerp-dienstregeling". Die dienstregeling bleek er nog niet te zijn. Staatsspoorwegen deelde mede, dat zij graag de wensen van de burgerij over de dienstregeling wilde vernemen. Deze reactie leidde er toe dat Schoonhoven's Belang en nog twee Schoonhovense belangenbehartigers (Kamer van Koophandel en de Nijverheidsvereniging) een voor hun gebruik goede dienstregeling ontwierpen, die namens de burgerij zou worden aangeboden aan Staatsspoorwegen. Aldus de Schoonhovenche Courant van 09-05-1914. Het Algemeen Handelsblad vertelde zijn lezers op 12-05-1914 dat de zandaanvoer voor de spoorlijn was geëindigd en de afwerking van de baan nu zijn beslag zou krijgen. "In de late herfst of begin van de winter zal de lijn vermoedelijk geopend worden."

Dat er andere belangen in 1914 een rol begonnen te spelen werd in NRC van 12-05-1914 als volgt verwoord: “Wat in geval van oorlog niet minder dringend nodig zou zijn, is een spoorweg van Rotterdam over Krimpen aan den IJssel, Schoonhoven, Vreeswijk, achter de Noorder Lekdijk naar Arnhem, om geschat te vervoeren langs de rivier, welke door vijanden zou kunnen worden overgetrokken.” Waarmee aan de Krimpenerwaard en Schoonhoven nog een spoorweg zou worden aangeboden. De geschiedenis heeft ons geleerd dat dit idee nimmer verder is uitgewerkt.

Voor de spoorlijn Gouda-Schoonhoven stonden intussen alle seinen wel op groen al vatte de Goudsche Courant dat in een eenvoudige boodschap op 26-06-1914.

De Krimpenerwaard-spoorweg schijnt het einde van haar ijdensperiode te naderen. Volgens geruchten zou de opening nog in het jaar 1914 te wachten zijn.

De drie Schoonhovense belangenorganisaties, met daarbij ook nog de directeur van het Postkantoor hadden intussen na onderling overleg een voorstel voor een dienstregeling opgesteld. Die was vooral ingericht om bedrijven en scholen zo veel mogelijk in de gelegenheid te stellen gebruik te maken van de trein op tijden die voor hen gunstig zouden zijn. Daarbij verzocht men Staatsspoorwegen zo goed mogelijke aansluitingen te Gouda willen verzorgen met treinen in en uit de richting Rotterdam, Den Haag en Woerden. De Schoonhovense Courant reserveerde veel ruimte om het gehele pakket aan wensen en de onderbouwing daarvan uit te leggen.

Spoorlijn Gouda—Schoonhoven.
De spoorlijn Gouda—Schoonhoven zal op 15 October a.s. geopend worden.

In het Nieuws van de Dag van 20-08-1914 en andere kranten stond het verlossende nieuws! Dat was allemaal redelijk optimistisch, want pas op 29-09-1914

vertelde onder meer De Tijd: “De nieuw te openen spoorlijn Gouda-Schoonhoven zal heden met enkele locomotieven worden ingereden”. Kennelijk had men alle vertrouwen in de goede afloop ondanks dat dit tijdstip nogal dicht lag vóór de geplande startdatum. Dat paste niet helemaal. Het draaide er wel op uit dat de werkelijke datum van de in gebruik neming van de spoorlijn met een maand werd verschoven tot 14-11-1914. Maar toen was intussen de dienstregeling officieel gepubliceerd en op 28-10-1914 in de Goudsche Courant verschenen. Zie rechts. En op 14-11-1914 was dan de officiële ingebruikneming van de spoorlijn. De Goudsche Courant van die dag rapporteerde dat in tegenwoordigheid van vele autoriteiten van de Staat, Provincie en Gemeenten door Staatsspoorwegen de lijn officieel werd geopend. Uiteraard met een speciale trein waarmee alle hoogwaardigheidsbekleders het traject aflegden. In verband met gespannen internationale situatie werd de ceremonie zonder grote feestelijkheden gehouden. Toch was er wel een bepaalde feeststemming, omdat hiermee een einde was gekomen aan de treurige verkeersmiddelen waarmee een hele streek zich lange tijd had moeten behelpen en in een soort isolement was gebleven. De schade die dit isolement had veroorzaakt was niet in geld uit te drukken. Maar nu was het dan gelukt en maandag 16-11-1914 ving de dienstregeling aan. De krant grijpt nog eens terug op het ongelukkige verleden, de vele tegenslagen en noemt alle daarbij betrokkenen nog eens bij naam. Het traject is 18 km lang en naast één grote brug over de Hollandse IJssel ook voorzien van nog 17 andere bruggen om vaarten en sloten te kunnen kruisen. In landelijke en regionale pers werd (weer) uitgebreid aandacht besteed aan die spoorlijn die de gemoederen op

Spoordienst Gouda—Schoonhoven.
Blijkens opgave in de Alg. Reiswijzer van spoor-, tram- en bootdiensten alhier, uitgegeven door de N.V. Drukkerij v/h Koch & Knuttel, zal de dienst op de spoorlijn Gouda—Schoonhoven aanvangen op 16 Nov. a.s.
Dagelijks zullen 5 treinen loopen in elke richting. De vertrekuren zijn bepaald:
Van Gouda 8.50, 12.40, 4.20, 7.20 en 10.20.
Van Schoonhoven 7.20, 10.20, 2.20, 5.50 en 8.40.
Alle treinen stoppen aan de tusschenstations Stolwijk en Bergambacht en op tijdig verzoek bovendien aan de halten Karnemelksloot, Stolwijkersluis, Beijersche weg, Koolwijk, Huisweg en Ammerstol.
De duur van het traject is precies een uur.

alle niveaus al bijna 50 jaar had bezig gehouden. Wat betreft de aandacht in de pers verscheen in NRC van 14-11-1914 eigenlijk wel het meest compacte verhaal, dat hier is opgenomen.

SCHOONHOVEN. Heden is de spoorlijn Gouda—Schoonhoven officieel geopend. Om 9 u. 20 is de officiële trein van Schoonhoven, met den burgemeester, wethouders en raadsleden, benevens leden van de Kamer van Koophandel en eenige genoodigden, naar Gouda vertrokken. Onderweg zijn vertegenwoordigers van de gemeentebesturen van Ammerstol, Bergambacht en Stolwijk opgenomen. Om 10 u. 20 is de trein, die onderweg door de bewoners der gemeenten luide werd toegejuicht, in Gouda aangekomen, waar verschillende spoorwegautoriteiten en andere genoodigden zich bij het gezelschap voegden. De directeur-generaal van de S.S. heeft de reis meegemaakt.

Om half elf was er receptie ten raadhuize in Gouda. Burgemeester Martens, van Gouda, sprak den wensch uit, dat de belangen van de betrokken gemeenten, in samenwerking met Gouda, door de spoorlijn gelieerd mogen worden en stelde een drank op de nieuwe lijn in. Daarna voerde burgemeester Van Sloten, van Schoonhoven, het woord. Dozo schetste kort de door-gemaakte moeilijkheden, eer de lijn tot stand was gekomen en hoopte, dat Gouda en Schoonhoven elkaar meer en meer de hand mogen reiken.

Om 11 u. 20 is de trein weer teruggereden; een muziekkorps voerde bij het vertrek een paar nummers uit. In Schoonhoven is, in tegenwoordigheid van een groot aantal raadsleden, met den burgemeester van Gouda een buitengewone vergadering van den gemeenteraad gehouden.

De Tilburgsche Courant van 22-11-1914 plaatste een tweetal foto's van de opening van de lijn.





Feestelijke opening der nieuwe spoorlijn Gouda—Schoonhoven.

De feesttrein voor het station te Schoonhoven. Van links naar rechts: de heer A. Klijsorg, J. G. Klijsorg, aannemers van de lijn. A. Gelderblom, Hoofdinspecteur der S.S. J. van Veen en G. Vlot, uitvoerders van het werk.

STADSNIEUWS.
Schoonhoven, 24 Nov.
 † Naar wij vernemen, is het vervoer op de lijn Schoonhoven—Gouda in de eerste week, dat de lijn geopend was, zeer druk geweest. Alleen het station Schoonhoven ontving in die week aan reizigersvervoer pl.m. f 900.
 Er is een begin gemaakt met de verzending per trein van kaas naar Duitsland.

Door de Krimpenerwaard reed nu een nieuw vervoermiddel en dat moest iedereen natuurlijk gezien en gebruikt hebben. Vandaar dat de Schoonhovensche Courant op 25-11-1914 een goed bericht had over de start van het nieuwe vervoermiddel.

De Schoonhovensche Courant verscheen uiteraard ook met een uitgebreide rapportage van de belangrijke gebeurtenis en vulde dit aan met een voor de gelegenheid gecomponeerd gedicht dat hier zeker niet mag ontbreken. Het staat op de volgende pagina.

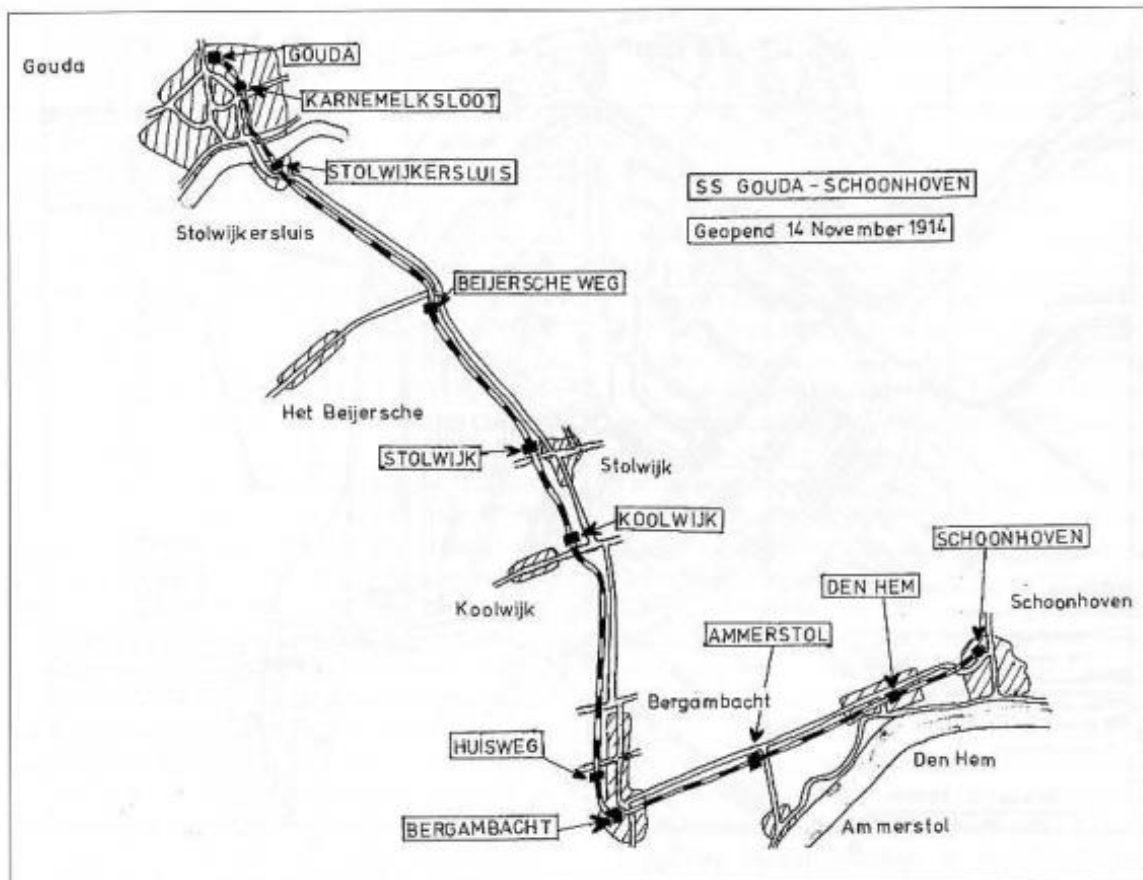
De Spoorlijn Schoonhoven—Gouda.

Zoo is de tijd dan eindelijk gekomen,
Dat Schoonhoven zijn wensch, geuit sinds veertig jaar,
In 't spoorwegnet te worden opgenomen,
Nu toch vervuld mag zien, tot ieders vreugd aldaar.
Wat hebben in die jaren veler krachten
Met eindeloos geduld dat streven nagejaagd!
Hoe werkte 't stadje meê met alle machten,
Tot 't eindelijk geheel naar wensch mag zijn geslaagd! —
Een woord van hulde hier aan al diegenen,
Die daartoe offerden hun moeite en hun tijd.
Reeds velen hunner gingen grafwaarts henen,
Hun nagedachtenis zij hier een woord gewijd.
Weer and'ren zijn de grûsheid ingetreden,
En 't leven brengt hun thans slechts weinig vreugd meer aan;
Toch zijn zij innig blijde met het heden,
Al zullen zij niet lang met 't spoor meer kunnen gaan.
Maar zij, die, in de kracht nog van het leven,
Hun zorgen wijden aan de welvaart van de stad,
Hun zal de spoor een schooner toekomst geven,
Dan 't stadje aan de Lek tot dusver nog bezat.
't Verkeer neemt toe, de nijverheid zal bloeien,
De handel slaat steeds meer zijn vlerken wijder uit,
't Vervoer langs 't spoor zal onze stad doen groeien,
Zij wordt alom bekend, in oost, west, noord en zuid.
Ook waar de trein nog verder langs mag stoomen,
Die schoone dorpen in de ruime Krimp'nerwaard,
Verheugen zich, dat zij den trein zien komen,
Die snelheid van verkeer aan meer'dren afzet paart. —
De tijd is slecht, nu 't einddoel is verkregen,
De oorlogsfakkel woedt door gansch Europa heen,
En alom zijn de nooden steeds gestegen,
't Is innig droevig! En waar 't eind is, dat weet geen. —
Dat Nederland zijn vrede moog' bewaren;
In eendracht blijv' het sterk, trots al wat er gebeurt;
Want zij alleen behoedt het voor gevaren,
't Is haat en tweedracht, die de hechtste banden scheurt. —
Ook Schoonhoven blijv' de eendracht steeds deelachtig;
Met haar bereikt men veel; het stell' daarin zijn eer.
De spoortrein rijdt, deez' maak' het sterk en krachtig
En breng' het welvaart aan, keert eens de vrede weer. —
Komt, hopen wij dan nu op beet're tijden!
Wat ons ontbrak, de trein, hij staat thans voor ons klaar.
Wij willen ons in zijn bestaan verblijden,
Hoe droef 't jaar veertien is, — ons is 't een jubeljaar!

16 November 1914.

. n.

Routekaart van de spoorlijn zoals die in 1914 van start ging.



2. Routeschema van het Schoonhovense Spoorlijn.

Uit: Tidinge van die Goude , jaargang 17 nr. 2

Hoofdstuk 4: Het nieuws dat we tegenkwamen tijdens de exploitatie (1914-1942)

De trein ging rijden. En daarmee viel in één klap een groot deel van de landelijke belangstelling voor dit project weg. Het werd stil in de kranten. Maar toch niet helemaal, want op 01-01-1915 drukte de Schoonhovensche Courant al één van de spelregels voor de trein af. Deze veiligheidsvoorschriften van de zogenaamde Commissie voor de Strafverordeningen werden op 23-01-1915 in de Gemeenteraad voor kennisgeving aangenomen. Het kwam er op neer dat in een deel van de bebouwde kom van Gouda de trein slechts stapvoets zou mogen rijden.

Artikel 1 der door de commissie ontworpen verordening luidt aldus:

Het is verboden treinen en losse locomotieven te doen rijden over het gedeelte der baan van den spoorweg van Gouda naar Schoonhoven, dat ligt in de openbare wegen aan weerszijden van de Karnemelksloot in de gemeente Gouda, tenzij zij op een afstand van ten hoogste drie meters worden voorafgegaan door een beambte, bellende met een luidklinkende schel.

† De eigenaar van het café „den Hem”, alsmede bewoners van den Kerkweg en den Lekdijk hebben tot den directeur-generaal der Staatsspoor het verzoek gericht, aan den Hem een halte der Spoorlijn Gouda—Schoonhoven te vestigen, mede omdat zich aan den Hem het sportterrein der Schoonhovensche Algemeene Sportvereniging bevindt. (R. N.)

Het eerste gebeuren waarin de nieuwe spoorlijn een rol speelde kwam uit onverwachte hoek en kwam van een ondernemer die het nut van de spoorlijn wel zag en daarop wilde inspelen. De Schoonhovensche Courant van 12-01-1915 bracht het als volgt onder woorden. Staatsspoor deelde mede dat met ingang van de nieuwe dienstregeling per 1 februari hetzelfde aantal

treinen per dag zou rijden, maar dat op dinsdag en donderdag extra treinen zouden worden ingezet.

De Rijksoverheid deelde in de Schoonhovensche Courant van 29-01-1915 mede dat de Kerkweg tussen Bergambacht en Schoonhoven door de werkzaamheden aan de spoorlijn in een desolate toestand was achtergebleven. Deze was onbegaanbaar voor rij- en voertuigen geworden. Het geheel zou door de heren Kleinsorge uit Amsterdam op kosten van de Staat op orde worden gebracht.

Op 27-01-1915 verscheen de volgende mededeling in de Goudsche Courant.

Spoorweg Schoonhoven—Gouda.
De nieuwe dienstregeling van den spoorweg Gouda—Schoonhoven, welke 1 Februari aanvangt, geeft, zooals ook uit achterstaande advertentie blijkt, hetzelfde aantal treinen als de nu geldende dienst, vermeerderd met extra treinen op Dinsdag en Donderdag met het oog op de

markten te Rotterdam en te Gouda.
Volgens de nieuwe dienstregeling der Staats-Spoorwegen, welke 1 Februari aanvangt, is op de baanvakken den Haag en Rotterdam—Gouda en ook op andere trajecten een aantal nieuwe treinen ingelegd, waardoor aan het reizend publiek meerdere geriefelijkheid wordt geboden.

De Kamer van Koophandel in Schoonhoven bleef serieus met de spoorlijn bezig en had daarbij uiteraard steeds het belang van haar leden en de omgeving van Schoonhoven voor ogen. In de Schoonhovensche Courant van 19-03-1915 verscheen dan ook een uitgebreid verhaal over een tweetal oproepen die de KvK aan de Directeur Generaal van Staatsspoorweg stuurde.

In de eerste oproep stelde de KvK enkele veranderingen voor in de zomerdienstregeling van 1915. De KvK komt met een flink aantal voorstellen hoe en waarom bepaalde delen van de dienstregeling moeten worden aangepast. Met vijf treinen per dag is men weliswaar tevreden, indertijd heeft Staatsspoor toegezegd het ingezette trammaterieel te vervangen door spoorwegmaterieel voor personenvervoer en om de snelheid van het vervoer te verhogen. Dit kan bovendien leiden tot inzet van meer treinen per dag en zulks zal het reizigersvervoer zeer bevorderen volgens de KvK, gunstig

voor de exploitatie. De Kamer is zich weliswaar bewust van de moeilijke tijd waarin we leven (*NB de 1^{ste} Wereldoorlog was aan de gang*), maar men wil niet nalaten de belangen van Schoonhoven en de streek onder de aandacht te brengen. De KvK vertrouwt er op dat per 1 mei de exploitatie met spoorwegmaterieel wordt uitgevoerd.

In de tweede oproep aan Staatsspoor gaat de KvK in op de gebreken aan het losterrein, afwezigheid van telefoonaansluiting voor het stationsgebouw en de moeizame procedures op het perron en toegang tot de trein. Onderwerpen ter verbetering. De stations in Bergambacht en Stolwijk vragen een uitbreiding van hun bevoegdheden zodat zij ook goederenverkeer kunnen faciliteren. Hoewel de meeste ondernemers in de streek nog geen beeld hadden van de hoeveelheden goederen die zij zouden verzenden en/of ontvangen gaf de KvK het voorbeeld van de firma van Meggelen (timmer- en meubelfabriek) te Bergambacht die over 1914 263 ton hout had aangevoerd en daarvoor fl 1.800

Dinsdag zijn de eerste 8 nieuwe spoorwagons, bestemd voor den dienst op de spoorlijn Gouda—Schoonhoven in gebruik genomen, benevens een paar locomotieven. Het materiaal ziet er keurig uit. Het tramateriaal gaat nu weg.

vrachtkosten betaalde.

Wat het punt van vervanging van het trammaterieel werd de Kamer van Koophandel op haar wenken bediend, want in de Goudsche Courant van 07-05-1915 verscheen bijgaande mededeling. De prentbriefkaart die op het spoorwegterrein in Schoonhoven in 1915 werd

gemaakt is na ingebruikneming van het nieuwe materiaal tot stand gekomen.



Op 19-05-1915 werd bekend dat de stopplaats Den Hem (tussen Schoonhoven en Ammerstol) geschikt was bevonden voor passagiersvervoer. En op 11-06-1915 kwam de Schoonhovensche Courant met een korte mededeling dat “de bruto-opbrengst van de Locaalspoorweg Gouda-Schoonhoven in 1914 fl 7.430,08 bedroeg”. Hierbij moeten we echter in acht nemen dat dit slechts over een periode van half oktober tot en met 31 december ging. Daarna komen we enkele meldingen tegen over ongevallen, die direct aan de spoorlijn gerelateerd zijn. Zoals deze uit de

— Zaterdagmorgen omstreeks halfacht hebben een paar treinen van den lokaal-spoorweg Gouda—Schoonhoven eenig oponthoud gehad, doordat een lorry, die zich op de rails bevond en die men niet spoedig genoeg in veiligheid kon brengen, werd aangereden door den Goudschen trein. Een paar wagens liepen uit de rails, doch waren spoedig op hun plaats teruggebracht, zoodat de volgende treinen ongehinderd hun reis konden volbrengen.

Schoonhovensche Courant van 15-06-1915. Op 27-09-1915 liep het op Stolwijk goed af toen een paard schrok van het fluitsignaal van de trein en op hol sloeg. Door snel ingrijpen kon echter een echt ongeluk

† Op een door B. en W. dezer gemeente tot de Directie der Maatschappij tot exploitatie van S.S. gericht verzoek, om voor reizigers der beide klassen op den spoorweg Schoonhoven—Gouda rookcoupé's beschikbare te stellen, heeft de Directie geantwoord, dat bij treinen, die uit meer dan één rijtuig bestaan, bij wijze van proef, één der rijtuigen voor rookers zal worden aangewezen. Eischt het verkeer in een trein slechts één rijtuig, dan zal er geen rookgelegenheid in dat rijtuig kunnen worden gegeven.

worden voorkomen. Een onderwerp dat wij ons nu helemaal niet meer kunnen voorstellen stond op 09-11-1915 in de Schoonhovensche Courant. Maar in die dagen was men zich niet bewust van de slechte invloed van roken op de gezondheid. Het jaar 1915 was voor de spoorweg Gouda-Schoonhoven al met al geen ongunstig jaar geweest, geen nieuwe verzakkingen in de rails, geen noemenswaardige andere incidenten, een kennelijk werkbare relatie tussen

Staatspoorwegen en de betrokken gemeenten in de Krimpenerwaard en Gouda. Financiële gegevens kwamen -na de korte mededeling over 1914- verder niet naar buiten. En daarmee was voor een lange

tijd de spoorlijn Gouda-Schoonhoven uit het nieuws. Pas in 1917 verscheen er een artikel in Het Volk van 11-05-1917 waarin sprake was van een ernstig ongeval. De spoorlijn als nieuws of in advertenties hield vrijwel steeds verband met andere zaken, bijvoorbeeld voor de verkoop van bouwgrond, waarbij de ligging aan de spoorlijn als een positief punt werd gezien. Het kon dan ook bijna niet anders dat nieuws over de spoorlijn zelf te maken zou

Overreden. Uit Gouda reed de kafeehouder Christensen met een rijtuig, waarin twee dames en een heer, naar Haastrecht. Men bemerkte niet, dat de trein uit Schoonhoven in aantocht was. Juist waar de trein den weg van de Stolwijker sluis naar Haastrecht passeert, kwamen troin en rijtuig met elkaar in botsing. Het rijtuig werd geheel verbrijzeld. De inzittenden werden over den weg geslingerd en kwamen vrij met betrekkelijk lichte kwetsuren, doch de kafeehouder werd bewusteloos weggedragen en heeft enkele ledematen gebroken; hij is niet buiten gevaar. Het paard ging op hol, doch werd spoedig gegrepen.

hebben met ongevallen. Want andere spectaculaire zaken kwamen niet voor. Wel over de ontsparing van de trein, maar de Goudsche Courant van 01-11-1918 was één van de weinige die dit gebeuren versloeg. Even daarvoor had de Schoonhovensche Courant van 15-10-1918 in het kort melding

Ontsporing.

Van een te circa twee uur hedenmiddag van Gouda vertrokken zandtrein is op de baan Gouda—Schoonhoven in de bocht even voorbij halte 't Beiersche de op één na laatste wagon van de rails geloopt. De trein was bijna direct tot stilstand gebracht, waar door erger voorkomen is. Met hulp van spoedig aangekomen wegwerkers en de machinisten en stokers, ook van trein 2.05 uit Schoonhoven was de weerspannige wagon weer spoedig op de rails gezet. Persoonlijke en materiele schade kwamen niet voor. De reizigers van trein 2.05 uit Schoonhoven moesten bij halte 't Beiersche uitstappen en vervolgden te voet hun weg naar Gouda. De trein van 4.15 uit Gouda zal hierdoor waarschijnlijk met een kwartier vertraging vertrekken.

gemaakt van een flinke diefstal van 500 tot 600 meter telefoondraad langs de spoorlijn. In het jaar 1919 was er in de krant in het geheel geen aandacht voor de spoorlijn van Gouda naar Schoonhoven. De regionale kranten als Goudsche Courant en Schoonhovensche Courant konden volstaan met nieuws of een advertentie opnemen met betrekking tot nieuwe dienstregelingen. Op 02-08-1920 vond de Schoonhovensche Courant het waard te vermelden dat leerlingen van de Lagere School uit Jaarsveld, na een schoolreisje, op de terugweg van Gouda naar Schoonhoven de machinist een sigaar aanboden met het verzoek de trein langzamer te laten rijden zodat zij extra laat thuis zouden zijn. Zij genoten van hun treinreisje. Dank zij een niet geplande stop onderweg slaagde hun opzet. Intussen was het aantal treinen per dag uitgebreid van vijf maar

negen, met de aantekening dat dit voor de zomerdienstregeling gold. De winterdienstregeling kende zeven treinen per dag. Met de zomerdienstregeling van 1921 werd het dienstbetoon nog verder uitgebreid, getuige de dienstregeling die op 28-05-1921 in de Goudsche Courant werd afgedrukt. Zie de volgende pagina.

Nieuwe Dienstregeling.

De nieuwe dienstregeling op de spoorwegen, ingaande 1 Juni, is verschenen. Zooals we bij de bespreking van het ontwerp al hebben aangestipt, is de dienst Rotterdam—Gouda en Den Haag—Gouda vice versa met enkele treinen uitgebreid, helaas, de laatste treinen naar Gouda uit Rotterdam en Den Haag vertrekken nog altijd vóór tien uur.

Van hier naar Schoonhoven vertrekken treinen om 7.40*, 9.00*, 9.55†, 11.10*, 1.06†, 1.30*, 3.38*, 4.40, 6.11, 7.57, 9.10, 10.36.

Van Schoonhoven naar Gouda 4.30 (alleen Dinsdags), 5.35 (alleen Zaterdags), 6.25*, 7.20*, 7.34†, 9.20*, 11.55, 2.20* , 3.30, 4.50, 6.30, 8.15, 9.29.

De treinen gemerkt * rijden niet op Zon- en feestdagen, met † alléén op Zon- en feestdagen

Maar met deze nieuwe dienstregeling was voor de spoorlijn het jaar 1921 nog niet voorbij. Want Bergambacht kreeg te maken met een grote ramp, die door de spoorlijn werd veroorzaakt. Bladerend door de rapportages in de vele dagbladen die daarvan melding maakten, valt op dat het Algemeen Handelsblad op 03-10-1921 als eerste verscheen met het verschrikkelijke nieuws.

Gemengde Berichten

Groote brand te Bergambacht.

Hedenmorgen circa 9½ uur ontstond brand in een schuur van P. Buis te Bergambacht, vermoedelijk door vonken uit een locomotief (Bergambacht ligt bij Schoonhoven, aan de spoorlijn Gouda—Schoonhoven.) In korten tijd stond de schuur in lichte laaie, en aangewakkerd door den hevigen westenwind, deelde het zich spoedig mede aan woningen gedekt met rieten daken. In minder dan geen tijd stonden 12 perceelen in brand. Ook de openbare school; de woningen van W. Kok, P. Poll, A. Bouman, P. Romijn, P. v. Buuren, van den schilder v. d. Velden, den rijwielhandel Swiet, en een graanpakhuis van V. Wijngaarden brandden totaal uit. Spuiten van de naburige gemeenten zijn op de plaats des onheils, ook de stoomspuit van Gouda en Rotterdam.

Nader meldt onze correspondent:

Hedenmorgen omstreeks 9 uur is, vermoedelijk door een vonk uit de locomotief van de spoorlijn Gouda—Schoonhoven, de aan de lijn gelegen boerderij van Buisen te Bergambacht, met rieten dak gedekt, in brand geraakt. Het vuur sloeg over op een huizenrij op ongeveer

30 Meter afstand, die weldra eveneens in vlammen stond. Eenige huizen daarvan waren vlak achter de openbare school gelegen, waar de lessen juist waren aangevangen. Een paniekje, ontstaan door het in de school dringen van gillende moeders der leerlingen, werd door het kloek optreden van het schoolhoofd, den heer Van Balen, spoedig bedwongen en de kinderen verlieten ongedeerd het gebouw, dat een uur later geheel in vlammen stond.

Van omliggende plaatsen kwamen spuiten en mannenhulp opdagen, doch de brand breidde zich, door het groot aantal rieten daken zoo geweldig uit, dat te elf uur reeds een twintigtal huizen in de asch waren gelegd. De Zuid-Westenwind hielp het vuur verspreiden, zoodat het blussingswerk zeer moeilijk was. Te 12 uur arriveerden ongeveer tegelijk spuiten van Goude en van Den Haag, die telefonisch te hulp waren geroepen.

Het gelukte om met vereende krachten het vuur in zijn voortgang te stuiten. De kerk loopt geen gevaar. De schade is, daar de meeste menschen niet of laag verzekerd zijn, zeer aanzienlijk. Van de school, waaruit veel meubilair kon worden gered, bleven alleen de muren over. Het gebouw was zeer oud. Het naastgelegen gemeentehuis is ontruimd, doch zal waarschijnlijk worden behouden.

De brand is een ramp voor het mooie dorp.

Daarna volgden vele andere dagbladen snel met hun eigen versie van het verhaal. De Courant van 05-10-1921 kwam ook met een foto van de verwoestingen in Bergambacht. Het aantal vernielde huizen bedroeg op dat moment al 21.

DE BRAND TE BERGAMBACHT.



Maandag heeft te Bergambacht, een plaatsje aan de spoorlijn tusschen Schoonhoven en Gouda, een hevige brand gewoed. Ruim 20 huizen, w. o. ook de school, werden in de asch gelegd. Onze foto geeft een blik op de ruïne.

En direct kwam hulpacties op gang, zoals De Standaard op 10-10-1921 en wat later op 12-10-1921 berichtte.

De ramp te Bergambacht. De collecte, gehouden door de Goudsche afdeling van het Roode Kruis, ten behoeve van de slachtoffers te Bergambacht heeft reeds opgebracht f 1170.36½.

Ramp te Bergambacht.
— H. M. de Koningin heeft een bedrag van vijfhonderd gulden geschonken ten behoeve der slachtoffers van den brand, welke Bergambacht heeft geteisterd.

— De brand te Bergambacht!
Voor de velen, die ernstig schade leden bij den geweldigen brand, die 3 October de gemeente Bergambacht teisterde, worden op Rijkstelefoonkantoren in onze groote steden reeds inzamelingen gehouden.

Het Rotterdamsch Nieuwsblad 05-10-1921

Hulp in Nood.

Getroffen door de vreeselijke ramp, die zoovele gezinnen te Bergambacht heeft getroffen, vragen wij hulp en steun van onze talrijke lezers in Krimpener-, Alblasser- en Lopikerwaard.

Gaarne stelt de Administratie van de Schoonhovensche Courant zich beschikbaar tot het in

ontvangst nemen van bijdragen.

Elk penningske, hoe klein ook, zal dankbaar worden ontvangen en aan het Hoofd-comité door ons worden afgedragen en in onze courant worden verantwoord.

Laat ons denken: vele kleintjes maken een groote. Zooveel is er noodig om de getroffen gezinnen, waaronder er zijn, die alles door den brand hebben verloren, van het noodigste te voorzien.

DE UITGEVERS.

Uiteraard bleven de regionale kranten, de Goudsche en Schoonhovensche niet achter in hun berichtgeving, bovendien zaten zij met hun neus boven op de gebeurtenissen en de ontwikkelingen die na de ramp op gang kwamen. Op vele plaatsen in het land werden spontane hulpacties gestart, inzameling van geld en goederen, manifestaties, toneelvoorstellingen, sportwedstrijden etc. Allemaal om geld bijeen te brengen voor de slachtoffers van de ramp.

De Schoonhovensche Courant drukte op 07-10-1921 niet alleen een oproep af om de bevolking van Bergambacht te steunen, maar publiceerde op 12-10-1921 de volledige toespraak van burgemeester J.A.A. Uilkens van Bergambacht, die hij op 10-10-1921 in de Gemeenteraad hield. Hij stond uiteraard stil bij de gevolgen van de ramp, het medeleven vanuit allerlei streken en mensen, de daadwerkelijke hulp en steun van brandweer, politie en anderen. En hij blikte al vast vooruit naar het herstel van de schade, waarbij hij onder

meer zinspeelde op bouw van een nieuw schoolgebouw elders in het dorp, omdat de bestaande niet meer voldeed aan te stellen eisen. Tegelijkertijd werd er een comité van burgers van Bergambacht, onder voorzitterschap van huisarts Zielstra, benoemd die de hulpverlening verder in goede banen zou gaan leiden. Er stond hen heel wat te doen. Enkele weken na de ramp, op 19-10-1921, was er bij Bergambacht opnieuw een ongeval met de spoorlijn, toen even voorbij het perron een goederentrein met steenkool en stenen ontspoorde. Gelukkig kon het malheur binnen korte tijd verholpen worden. Waarbij de vraag natuurlijk blijft, hoe het mogelijk is dat met een snelheid van 20 km per uur een trein zo gemakkelijk uit de rails kan lopen.

In 1922 is er over de spoorlijn niet veel te melden. Volgens de Goudsche Courant van 01-06-1922 dringt de voorzitter van de Kamer van Koophandel bij de Nederlandsche Spoorwegen er op aan om beter materiaal op de lijn Gouda-Schoonhoven in te zetten, daar de reiziger nauwelijks bagage mee kan nemen. Ook vraagt men de laatste trein naar Schoonhoven vanaf Gouda zoveel later te laten vertrekken dat reizigers uit Den Haag en Rotterdam nog een aansluiting hebben. En wil men voordat de dienstregeling van kracht wordt die ter inzage ontvangen. B & W van Schoonhoven hebben een wens, namelijk de dienstregeling op de lijn niet als "tramdienst" in de officiële Spoorgids op te nemen, omdat de ervaring leert dat die maar al gemakkelijk daarna uit de Spoorgids wordt geschrapt. De Directie antwoordt hierop dat, voor zover de plaatsruimte het toelaat de treinenloop Gouda-Schoonhoven in de officiële Spoorgids zal worden opgenomen. Aldus meldt de Schoonhovensche Courant van 18-09-1922.

Volgens de Schoonhovensche Courant van 07-05-1923 weigerde een zeug bij Benedenkerk de spoorbaan te verlaten, zodat de trein vertraging opliep. Gelukkig kon toegeschoten hulp er voor zorgen dan de spoorbaan weer vrij gemaakt werd. Ernstiger had het kunnen aflopen met een Bergambachtse graanhandelaar, zoals het Rotterdamsch Nieuwsblad op 20-11-1923 optekende.

— Goed afgelopen.
De zoon van den graanhandelaar A. Schouten, te Bergambacht, kwam met zijn vrachtauto van Bergstoepe gereden. Ter hoogte van de Dijklaan, wilde hij de spoorlijn passeeren, doch juist kwam een trein van de richting Schoonhoven, die de auto greep en over een afstand van eenige meters meesleurde. De machinist, die het ongeval dadelijk bemerkte, wist den trein spoedig te doen stoppen, zoodat het ongeluk, dat zich zeer ernstig liet aanzien, met materiele schade aan de auto af liep.

Conducteur van een stoomtram, tot een reiziger, die vergeefsche pogingen doet om een plaatsje te vinden :
„Doe geen moeite, mijnheer ! Alle plaatsen zijn bezet. Maar als u mee wilt loopen tot 't volgend station, daar stapte iemand uit !”

De Schoonhovensche Courant van 13-06-1924 vond dat er wel eens een grap over de snelheid van het spoor tussen Schoonhoven en Gouda gemaakt kon worden. Want die lag nog steeds op maximaal 20 km per uur en in een deel van de bebouwde kom van Gouda op stapvoets en onder begeleiding. Meer nieuwswaardigs konden

dagbladen in 1924 niet vinden om in hun kolommen op te nemen.

B & W van Schoonhoven beginnen in 1925 al direct met het uitspreken van hun ongerustheid over wat zij noemen "de ongelukkige toestanden op de spoorlijn Gouda-Schoonhoven". In de Schoonhovensche Courant van 02-01-1925 verschijnt daarover in een lang artikel onder meer met de inhoud van de brief die naar de Nederlandsche Spoorwegen is verzonden en waarin een flink aantal klachten wordt opgesomd. Het gaat daarbij over de ongemakkelijke rijtuigen, gebrek aan bagageruimte, geen kussens op zittingen waar ze wel zouden moeten zijn. "Wij hebben de indruk gekregen dat de lijn Gouda-Schoonhoven in het bijzonder wat de rijtuigen betreft, stiefmoederlijk wordt behandeld". B & W verzoeken vriendelijk aan deze ongemakken zo snel mogelijk tegemoet te komen. Ook de

dienstregeling is een bron van ontevredenheid. Op 25-01-1925 vat de Schoonhovensche Courant de grieven nog eens samen in een kleiner artikel. Zie de rechts.

In maart 1925 verzocht het Gemeentebestuur van Gouda aan de Chef van de Dienst van de Nederlandsche Spoorwegen om zogenaamde "marktkarten", spoorkaartjes met korting, die op marktdagen konden worden gekocht. Dit ter verdere promotie van het marktbezoek. De NS wees het verzoek af, omdat men had besloten deze alleen te verkopen voor plaatsen waar men die al langer aanbood.

Een werkelijk ernstig ongeval vond plaats wat als nieuws onder meer door de Franeker Courant van 16-06-1925 werd opgenomen. Nabij Stolwijk werd op een onbewaakte overweg de vrachtauto van C. v.d. Hek, winkelier uit Schoonhoven, door een trein aangereden. De auto werd volgens de krant geheel verbrijzeld en de heer v.d. Hek (vader van 5 kinderen) overleed ter plekke. Zijn knecht, die bij het ongeval zwaar gewond werd, overleed later in het ziekenhuis te Gouda.

Minder dramatisch was een gebeurtenis, waarbij een echtpaar bij Ammerstol uitstapte, hun kinderwagen meenam, maar te laat ontdekten dat hun baby op een bank in de trein was achtergebleven. Gelukkig kon de machinist gewaarschuwd worden en die besloot om de trein maar even achteruit naar de halte Ammerstol te laten rijden en het probleem op te lossen. Aldus de Provinciale Noordbrabantse Courant van 08-

Treinontsporing. — Gisteravond is de trein, die te 4.55 uur uit Schoonhoven vertrokken was, in de richting Gouda, vlak bij de halte Beijamsche Weg ontspoord. Voordat men het ontspoorde traingedeelte weer in de rails had gezet, was er eenige tijd verlopen, zoodat de trein met drie kwartier vertraging in Gouda aankwam. Te negen uur ongeveer was de vertraging opgeheven.

08-1925. Ja, dat waren nog eens relaxte tijden, waarin haast nog niet zo hoog op de agenda stond.

Het blijft verbazen dat een trein die maximaal 20 km per uur rijdt op de meest uiteenlopende plekken in het traject tussen Gouda en Schoonhoven uit de rails kon lopen. Wat dus toch weer gebeurde, zoals de Schoonhovensche Courant van 16-09-1925 aan de lezers kon berichten. Met evenveel gemak waarmee de trein uit de rails liep werd hij er weer opgezet en ging men verder. Overheidsinstanties die na zulke gebeurtenissen eerst grondig onderzoek naar de oorzaak kwamen doen bestonden niet.

Het nieuws over de spoorlijn Gouda-Schoonhoven werd in 1926 "gedomineerd" door bijgaand artikel (zie rechts), of een versie daarvan. Werkelijk in tientallen regionale kranten door

De ongelukkige toestanden op de spoorlijn Gouda—Schoonhoven. — Het gemeentebestuur heeft aan de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Gouda en Omstreken verzocht aan het schrijven door B. en W. onzer gemeente gezonden aan de directie der Ned. Spoorwegen inzake de ongelukkige toestanden op de spoorlijn Gouda—Schoonhoven, adhaesie te willen verlenen.
Het is zeer te hopen, dat door de bemoeiingen van het gemeentebestuur nu eens zal worden verkregen, dat de directie der Spoorwegen minder stiefmoederlijk de lijn Schoonhoven—Gouda laat behandelen. Want zooals er met de belangen van passagiers en gemeenten op een aan deze lijn wordt omgesprongen, is toch wel meer dan erg.

Een trein zonder conducteur.
De „Schoonhovensche Courant“ vertelt de volgende, niet onvermakelijke geschiedenis.
De spoorlijn Gouda—Schoonhoven is er een wasrop het zeer gemoedelijk toegaat. Hoe herinneren wij ons nog de dagen, waarin gewacht werd, omdat een passagier bijgend en blazend aan kwam draven.
Een Zaterdagmiddag stond te Schoonhoven de trein om 2.23 uur des namiddags tot vertrekken gereed. De locomotief putte en de machinist hing over de leuning om uit te zien naar den chef.
De w.n. chef dacht dat alles in orde was. En gaf het signaal tot vertrek. En de locomotief trok aan en snorde in de richting Gouda. Bij Den Hem merkte de machinist wat vreemds. Hij ging de zank na en bespeurde, dat de trein conducteurloos was. Den trein omkeeren ging niet, dus doorrijden was de boodschap.
De machinist laadde fietsen in en verzichte zooveel mogelijk de trak des conducteurs, maar kaartjes afgeven kon hij niet, omdat hij ze niet had.
In Bergambacht werd getelefoneerd naar Schoonhoven. Daar wist men van niets, maar men adviseerde den machinist om daar te rijden naar Stolwijk, dan sou men den conducteur van den trein, die uit Gouda kwam waarschuwen, dat hij op den trein van Schoonhoven moest overstappen.
Zoo werd gedaan en in Stolwijk werd de trein Schoonhoven—Gouda bemand met een conducteur. Toen ging de trein uit Gouda naar Schoonhoven zonder conducteur. Er konden ook daar geen kaartjes worden afgegeven.
In Schoonhoven heeft men den verloren geganen conducteur weer opgepikt.

het gehele land verscheen dit verhaal. Hier staat de versie die in de Sumatra Post van 06-07-1926 verscheen, overigens wel ongeveer een maand nadat het voorval plaats had. Maar zelfs in het toenmalige Nederlands Indië bleef men op de hoogte met het wel en wee van de spoorlijn door de Krimpenerwaard. En het komische nieuws over het "spoor-tje" eindigde in 1926 met een bijdrage in de Goudsche Courant van 11-12-1926. Dat verhaalde van een wonderlijke aanvaring tussen een schip en de trein. In de vaart van Stolwijk naar Stolwijkersluis had een zeilschip -met de toepasselijke naam 't Is niet anders- de giek van zijn zeil dermate ver uitstaan, dat die boven de spoorbaan hing. De tegemoetkomende trein richting Stolwijk kon deze giek niet ontwijken, met als gevolg een vernielde lantaarn op de locomotief. De machinist gaf bij aankomst in Stolwijk de zaak wel in handen van de politie, die zou trachten dit verder uit te zoeken.

In het jaar 1927 kwam slechts één incident in de geschreven pers terecht, maar het ging daarbij wel over de tragische dood van een achtjarig meisje bij Den Hem, zoals diverse dagbladen op 17-03-1927 rapporteerden.

Het jaar 1928 overziend kunnen we gevoelig vaststellen dat dit een jaar was waarin in de pers het aantal ongelukken op de spoorlijn Gouda-Schoonhoven vele groter was dan in de jaren daarvoor. Dat begon al op 13-01-1928 toen onder andere de Emmer Courant meldde dat een tragisch ongeval had plaatsgehad bij het rangeren van een trein te Schoonhoven. De 33-jarige rangeerder en de machinist van de trein bemerkten niet dat een wissel verkeerd stond met als gevolg een botsing met een stilstaande trein. De rangeerder werd tussen de twee treinen doodgedrukt. Dit ongeval kreeg nog een behoorlijke nasleep, want de Officier van Justitie bij de Rechtbank te Rotterdam sprak van dood door schuld en eiste voor de verantwoordelijke halte-chef voor de verkeerde wisselstand een maand hechtenis. Aldus de Gooi- en Eemlander op 28-03-1928. Ook als gevolg van dit ongeval eiste het Gemeentebestuur van Schoonhoven bij de Nederlandsche Spoorwegen dat de verlichting van het terrein verbeterd zou worden, omdat die veel te wensen overliet. Zo meldde de Goudsche Courant op 21-04-1928. Intussen

**Spoorwegongeluk bij
Schoonhoven.**

Een acht-jarig meisje gedood

Maandagmorgen even voor twaalf uur wilde op de spoorbaan Gouda-Schoonhoven nabij de halte Den Hem de machinist de vuren inspekteren. Hij had eerst de baan overzien, doch toen hij weer omkeek, zag hij vlak voor de lokomotief een klein meisje. Hij remde uit alle macht, doch te laat. De trein schoof over het kind heen en verbrijzelde van het meisje het linkerbeen onder de knie. Ook had het kind een schedelbreuk opgelopen.

Het ongelukkige kind was de achtjarige Jansje Stalenburg. Zij had haar vriendinnetje thuis gebracht en begaf zich over de spoorlijn toen de trein naderde.

Met alarmsignalen reed de trein achteruit naar Schoonhoven, vanwaar het meisje per ziekenauto naar Utrecht werd vervoerd, waar het denzelfden middag in de Rijkskliniek overleed.

Motorfiets onder een locomotief.

— o —

De berijder op 't kantje ontsnapt.

Onze correspondent te Ammerstol schrijft: Toen Zondag 28 Juli P. V. alhier met de motorfiets, welke hij Zaterdag had gekocht, een proeftocht zou gaan maken, en daartoe zijn neef, eveneens P. V. geheeten, op de duo-zitting medenam, zijn zij juist op de spoorlijn aan het eind van de Capellelaan gestopt, teneinde in het wachthuisje te gaan schuilen voor den regen. Op hetzelfde moment naderde een locomotief zonder wagons uit de richting Schoonhoven. De neef op de duo merkte het eerst het onheil en sprong terug. Had hij daarbij niet de tegenwoordigheid van geest gehad, ook den bestuurder in den rug te grijpen en mee te trekken, zoo was deze verpletterd geworden. Juist op hetzelfde moment namelijk greep de locomotief de fiets en sleurde deze onder den berijder weg. Beiden bleven ongedeerd. De motorfiets werd heerlijk gehavend.

was er een merkwaardig incident op de spoorweg geweest en de Schoonhovensche Courant deed daarvan op 20-02-1928 verslag. Bij het lossen van enkele koeien uit een vrachtwagen te Stolwijk was één van de koeien er in geslaagd over de spoorbaan te gaan lopen, waardoor het treinverkeer ernstig werd gehinderd. "De veldwachter alhier kon tenslotte aan deze levende hindernis een einde maken door de koe dood te schieten". De Ammerstolse jeugd had kennelijk niet veel op met de spoorlijn, want de Schoonhovensche Courant van 14-03-1928 deelde mede dat de ruiten van de abri bij de halte aan de Kerkweg regelmatig het doelwit van vandalen waren. De ruiten werden daarna

geblindeerd met zinken platen om verdere schade te voorkomen.

Op 16-03-1923 kwam Het Volk met het volgende spoorwegongeluk en weer was een kind het slachtoffer van de trein. Voorwaarts van 31-07-1928 rapporteerde een bijna-ongeluk dat bij de halte van Ammerstol plaats vond.

De Schoonhovensche Courant van 24-08-1928 publiceerde een lang verhaal over een ervaring met de dienstverlening van de spoorlijn. Het gaat over een groep van 40 reizigers die om 20:16 uur uit Den Haag in Gouda aankomen en zich dan moeten haasten om de trein van 20:21 uur naar Schoonhoven te halen. Normaal wachtte de trein naar Schoonhoven tot iedereen is overgestapt, maar op de bewuste avond ging het mis. De seinhuiswachter was in de veronderstelling dat alles in orde was en gaf het sein voor vertrek, minuten te vroeg. En vertelt de krant: "Deze samenloop van omstandigheden is te wijten

aan de onbehoorlijke en achterlijke toestand, waarin zich de stations inrichting te Gouda bevindt. Dit was de oorzaak, dat verschillende reizigers, die met de bedoelde trein uit Den Haag waren gekomen een ware klauterpartij moesten verrichten om op het perron te komen daar deze trein tot voor het tweede perron was doorgeschoven en onder deze bedrijven, terwijl de reizigers in de richting Schoonhoven voor de overweg stonden te wachten, ging hun trein er vandoor." Het wachten met zo'n groot gezelschap viel alleszins mee in de fraaie wachtkamer. En de krant besloot: "De zorg van de Directie der Nederlandsche Spoorwegen voor haar clientèle is werkelijk aandoenlijk!"

DE ONBEWAAKTE OVERWEG.

Bergambacht, 24 Sept. In de vergadering van de Kamer van Koophandel en Fabrieken van Gouda en Omstreken, is nog ter sprake gekomen: De onbewaakte overweg bij Bergambacht. Naar aanleiding van het onbevredigend antwoord op een eerder gedaan verzoek aan de Ned. Spoorwegen, had de Kamer een concept-adres opgemaakt, waarin met klem en in scherpen stijl op den onhoudbaren toestand ter plaatse wordt gewezen en tot spoedige verbetering wordt aangedrongen. Na eenige gedachtenwisseling werd het adres aangenomen, nadat minder vleiende termen herzien waren.

Minder aandoenlijk was, dat enige dagen later De Amsterdammer op 01-09-1928 melding maakte van een ongeval. Een beladen vrachtwagen van de fouragehandel van de firma Neef uit Lekkerkerk werd op een onoverzichtelijk onbewaakte overweg in Bergambacht door de trein gegrepen. Gelukkig waren er geen persoonlijke ongelukken, maar de vrachtwagen was vernield en het duurde enkele uren voor de ontspoorde locomotief weer op de rails was gezet. Het ongeluk op die bewuste overweg was wel een aanleiding tot een scherpe stellingname van de Kamer van Koophandel te Gouda, zoals verwoord in de Schoonhovensche Courant van 24-09-1928. Van een andere orde waren de problemen die ontstonden eind november 1928, toen een stormvloed het water in de Hollandsche IJssel hoog opstuwde. Het doet tamelijk merkwaardig aan dat een spoorlijn over een lengte van 50 meter verzakt

Spoordijk gescheurd.
In den afgelopen nacht is de dijk van de spoorlijn Gouda—Schoonhoven, nabij Stolwijkersluis, over een lengte van ongeveer 50 M. aan de binnenzijde gaan scheuren en het talud gaan afzakken.
Langzaam stoomend passeeren thans de treinen het bedreigde gedeelte, terwijl inmiddels personeel van weg en werken, alsmede arbeiders uit Utrecht, begonnen zijn den dijk, waartegen een groote waterplas staat, te verstekken.

en dat de trein, zij het met lagere snelheid dan gewoon, toch blijft rijden. Wat een lagere snelheid in dit geval betekent is niet bekend, want de standaard snelheid van de trein was 20 km per uur. Er werd, aldus De Maasbode van 26-11-1928, met man en macht gewerkt om de dijk te versterken. Maar daarmee was alle malheur in 1928 nog niet voorbij. Het Nieuws van de Dag verscheen op 04-12-1928 zelfs met een foto van een ongeluk dat bij Stolwijkersluis

op de overweg aan de Haastrechtsedijk had plaatsgevonden, waar een personenauto door de trein werd gegrepen. Dat was kennelijk een zeer drukke overweg. De heren Goedewaagen en Kromme die

in de auto zaten hadden beiden geen signalen van de trein gehoord. Te laat ontdekten zij dat die in aantocht was. Gelukkig was de snelheid van beide voertuigen laag en de schade aan de trein was zodanig dat die na een kort oponthoud zijn reis naar Gouda kon vervolgen. "Dit ongeluk dat goed afliep moge tot waarschuwing strekken, om tenminste het grotendeels weggezakte en verroeste waarschuwingsbord een door een flink en goed zichtbaar bord te vervangen", besloot de Schoonhovensche Courant van 05-12-1928 haar commentaar op het gebeurde.

In de vergadering van de Gemeenteraad van Bergambacht brak de heer Ooms een lans voor een betere beschutting van de mensen die met het spoor meegaan door een gedeelte van deabri die bij de halte van Ammerstol stond te verplaatsen naar Den Hem. Aldus de Schoonhovensche Courant van 01-07-1929.



DE EINDELOOZE REEK. — Weer laggen op een onbewaakte overweg een auto door een trein gegrepen, thans op den Busrechtschedijk nabij de halte Stolwijkersta op de spoorlijn Gouda-Schoonhoven. De beide inzittenden kwamen met den schrik vrij — De gehavende wagen.

De Goudsche Courant van 02-07-1929 geeft een kleine inzage in het jaarverslag van Staatsspoorwegen over het boekjaar 1928. De directie stelde vast dat door verbetering van de economische toestand, het aanvankelijk succes van de tariefsverlaging van 1926, de elektrificatie van spoorlijnen en de Olympische Spelen in Amsterdam voor een groeiend aantal reizigers hadden gezorgd. De omzet steeg met fl. 1,5 miljoen (+ 7%), de exploitatiekosten stegen met ruim fl. 7 miljoen. Die stijging was het gevolg van het groeiende vervoer met hogere kosten voor energie, personeel en andere kosten. Het voordelige saldo van de exploitatie was fl. 2 miljoen. Helaas werden geen details genoemd van de exploitatie van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven.

TELEURGESTELDE REIZIGERS.

Onder de weinige verkeersmiddelen, die Schoonhoven met de buitenwereld verbinden, neemt de lokaal-spoorlijn op Gouda een voorname plaats in. Het treintje kunnen de Schoonhovenaren niet missen en evenmin de bewoners van de dorpen langs deze lijn.

De waarde van deze verbinding daalt echter, als de gebruikers er niet op kunnen vertrouwen.

Woensdagavond vonden de reizigers, die te Gouda uit den trein van Utrecht stapten en met den lokaaltrein van 16,38 uur hun reis in de richting Schoonhoven wilden vervolgen, den afsluitboom op het perron neergelaten. Het duurde eenigen tijd, eer zij konden passeeren en inmiddels vertrok de trein naar Schoonhoven, zoodat de reizigers hun reis leelijk zagen onderbroken.

Een geval als dit heeft zich reeds meermalen voorgedaan. De dienstregeling op dit lokaalspoor is gebaseerd op de aansluiting met te Gouda aankomende of vandaar vertrekkende treinen en het is dus zeer onbillijk, dat de reizigers nu en dan de dupe moeten worden van de ongelukkige ligging van de Goudsche perronnen.

Weer een tragisch ongeval vond op 19-10-1929 te Bergambacht plaats waarbij de 80-jarige heer Kasting overleed. De Schoonhovensche Courant van 21-10-1929 wijdde aan het ongeval meer dan 500 woorden, waarin alle details van het ongeluk en het dramatische overlijden van de heer Kasting werd beschreven. "Een algemene klacht, die in verband met dit ongeluk overal geuit wordt, is 't veel te korte oponthoud van de trein aan de halten langs de tramlijn". De heer Kasting was wat laat met uitstappen en had getracht de al rijdende trein te verlaten, wat hij met de dood moest bekopen. Wethouder Van Staal van Gouda (Goudsche Courant 25-11-1929) gaf in een afdelingsvergadering van Provinciale Staten van Zuid Holland zijn mening over "de onhoudbare toestand van het Goudse station", in de hoop daarmee Gedeputeerde Staten te bewegen om zich sterk te maken voor een nieuw station te Gouda dan wel verbetering van het bestaande. Een rapport daarover was al in bespreking geweest met de directie van de spoorweg, maar had geen resultaat gehad. Vlak voor oudjaar 1929 werd in

Bergambacht een zekere S.L. betrapt bij diefstal van geld uit de kas van het wachtlokaal van de spoorweg. Hij werd overgebracht naar het Huis van Bewaring te Rotterdam.

Gemengd Nieuws.
STUKKEN VAN EEN FIETS AAN DE LOCOMOTIEF.

— o —

Weer een slachtoffer van de onbewaakte overwegen.

GOUDA. 3 Mei: Vanavond omstreeks 8 uur is op den onbewaakten overweg op den Beyerschen weg in de nabijheid van de halte Stolwijkersluis van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven 'n wielrijdster door den trein gegrepen.

Na het passeeren van den overweg bemerkte de machinist van den trein, die om 19 uur 19 van Schoonhoven was vertrokken en om 20 uur te Gouda moet aankomen, stukken van een fiets aan zijn locomotief. De trein werd tot stilstand gebracht en een onderzoek werd ingesteld.

Langs de rails vond men spoedig het lichaam van een vrouw, wier levensgeesten reeds waren geweken. Het lijk was aan het hoofd erg verminkt. De identiteit van 't slachtoffer, dat op slag gedood moet zijn, is waar zij geen papieren bij zich had, niet kunnen worden vastgesteld. Waarschijnlijk is de overredene een boeren dienstbode van naar schatting 25 jaar.

Men heeft het stoffelijk overschot naar het Van Iterson ziekenhuis te Gouda vervoerd.

Omtrent de toedracht van het gebeurde weet men niets, daar bij het passeeren van den trein, die met een kwartier vertraging te Gouda aankwam niemand aanwezig is.

Het jaar 1930 wordt, wat de spoorlijn Gouda-Schoonhoven betreft, een jaar zonder bijzondere gebeurtenissen. Op 08-08-1930 stelde de Schoonhovensche Courant vast dat er weer een bijna-ongeluk had plaatsgevonden. De bestuurder van een vrachtwagen bemerkte op het laatste moment dat hij niet tijdig de overweg kon oversteken, maar hij bleef midden op de rails steken. Door de oplettendheid van de machinist (en de lage snelheid) kon de trein tijdig tot stilstand worden gebracht. Met de service van de spoorwegen op het station te Gouda wilde het maar niet lukken en de lezers van de Schoonhovensche Courant van 31-12-1930 kregen een verslag voorgeschoteld (Teleurgestelde reizigers, zie vorige pagina) met een inhoud die we in grote lijnen al eerder zijn tegen gekomen. Omdat het illustratief is voor de gang van zaken en het een niet al te lang stuk is, nemen we het hier integraal op.

Ondanks een uitvoerige zoektocht bracht 1931 over de spoorlijn heel weinig nieuws. En dat weinige was weer slecht nieuws. Het stond in Tiburgsche Courant van 04-05-1931. Andere dagbladen namen in vrijwel gelijke bewoordingen het nieuws over. Bij die vele ongevallen met ernstig letsel en dodelijke afloop vraag je je wel eens af waarom dit op zo'n grote schaal voorkwam. Op een

spoorlijn, waarop de maximum snelheid nog steeds op 20 km per uur stond en een stoomtrein toch een vervoermiddel was dat vanaf een behoorlijke afstand al te horen was.

In het jaar 1932 bleek dat de spoorlijn Gouda-Schoonhoven weer voldoende nieuwswaardig opleverde dat het in diverse dagbladen te achterhalen was. Het begon al vroeg in het jaar. Een vrachtwagen, kwam op de overweg in 't Beijersche in botsing met de trein. Hoewel het uitzicht op de spoorbaan ter plaatse goed was merkte de chauffeur de trein te laat op, met als resultaat een zwaar beschadigde vrachtwagen. Gelukkig geen persoonlijk letsel. Aldus de Schoonhovensche Courant van 01-02-1932. Maar al vroeg in 1932 ontstond de eerste twijfel over de financiële exploitatie van de spoorlijn en begonnen geruchten rond te gaan over de aanstaande opheffing. Onder meer De Avondpost van 09-

DE SPOORLIJN GOUDA—SCHOONHOVEN

Geen sprake van opheffing

Gedurende den laatsten tijd liepen geruchten, dat de spoorlijn Schoonhoven—Gouda zou worden opgeheven. De Burgemeester van Schoonhoven heeft z'ich in verband hiermede in verbinding gesteld met de Directie der Nederlandsche Spoorwegen te Utrecht. Naar medegedeeld kan worden, is er geen sprake van dat de spoorlijn Schoonhoven—Gouda zal worden opgeheven.

03-1932 bracht dit nieuws naar buiten. Dat gerucht bereikte ook de 2^{de} Kamer van de Staten Generaal en leidde tot de volgende vraagstelling aan de Minister van Waterstaat. De Schoonhovensche Courant van 21-03-1932 (zie de volgende pagina) nam de berichtgeving als volgt in haar kolommen op. Wat zegt de Minister ervan? Het antwoord van de Minister is helaas niet gevonden in de kranten.

Het was bekend dat in vele delen van ons land het platteland werd ontsloten met tramwegen en eigenlijk overal dezelfde problemen opdoken wat betreft de geleden verliezen op de exploitatie en de vele ernstige ongevallen die plaats vonden.

In Het Volk van 11-04-1932 verscheen kort daarna een artikel over een ongeval, op de overweg aan de Goejanverwelledijk, een plek waar al eerder ongevallen waren voorgekomen. Ook hier weer een bestuurder die het treintje te laat opmerkte, weliswaar stevig remde, maar niet kon voorkomen dat hij tegen de trein opreed. De auto werd volkomen vernield, de bestuurder kwam er ongedeerd uit en de trein kon zonder vertraging de reis vervolgen. Het werd allemaal redelijk zakelijk opgeschreven en men ging weer over tot de orde van de dag.

De zaak van een dreigende opheffing van de spoorlijn was begrijpelijkerwijs niet van het toneel verdwenen, daarvoor was er in de streek te lang gestreden. Vandaar dat de Schoonhovensche Courant op 13-04-1932 het volgende kon berichten.

DE SPOORLIJN GOUDA—SCHOONHOVEN.

Niettegenstaande de tegenspraak van den burgemeester, bleven hardnekkige geruchten omtrent de opheffing van den tramdienst Gouda—Schoonhoven de ronde doen.

In verband daarmee hebben B. en W. zich gewend tot de directie van de Ned. Spoorwegen, waarop bericht is ontvangen, dat het voorloopig niet in het voornemen ligt, het reizigersvervoer op den tramweg Gouda—Schoonhoven te staken.

Tevens werd bericht, dat veranelling van den loop der treinen op dezen tramweg niet mogelijk is, daar de tramtreinen reeds met de wettelijk toegestane maximum snelheid zijn ingelegd.

DE SPOORLIJN SCHOONHOVEN—GOUDA.

Wat zegt de Minister ervan?

Het bericht omtrent de aanstaande staking van het personenvervoer op verschillende spoorlijnen, dat we in ons vorig nummer hebben weergegeven, doch — althans ten aanzien van de lijn Schoonhoven—Gouda — gelijktijdig konden tegenspreken, heeft het Tweede Kamerlid den heer Van den Heuvel aanleiding gegeven zich over deze zaak tot den Minister van Waterstaat te wenden met de volgende schriftelijke vragen:

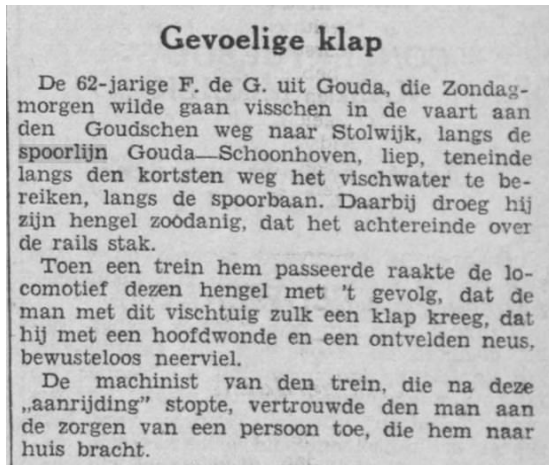
1. Is de Minister bereid mede te deelen, of en in hoeverre juist is, dat binnenkort het passagiersvervoer geheel of gedeeltelijk zal worden stopgezet op een aantal spoor- en tramwegen, o.a. de lokaallijnen op Zuid-Beveland en de verbindingen Winsum—Zoutkamp, Dinxperlo—Varasseveld, Ede—Wageningen, Gouda—Schoonhoven, Stadakanaal—Ter Apel en eenige andere?
2. Indien het antwoord op vraag 1 bevestigend mocht luiden, is de Minister dan bereid de geheele of gedeeltelijke stopzetting van het reizigersvervoer op deze lijnen uit te stellen tot er gelegenheid is geweest in de volksvertegenwoordiging over deze aangelegenheid van gedachten te wisselen?

Wat ook bij eerdere nieuwsfeiten al is opgevallen is dat journalisten in die dagen kennelijk zelden een zaak bleven volgen in die zin, dat weliswaar van nieuws verslag werd gedaan, een journalist dit keurig opschreef en publiceerde, maar dat hij later niet naging wat er verder was gebeurd. En bij bepaald nieuws kwamen achtergronden naar voren, of werden uitspraken en toezeggingen gedaan. Men deed verslag als er nieuws was, maar als er daarna niets gebeurde (terwijl dat wel verwacht mocht worden) liet men het lopen, tot dat er eventueel weer iets naar buiten kwam. In de verslaglegging van kranten neemt een journalist

bijvoorbeeld het woordelijke verslag van een gehele vergadering van de gemeenteraad op, wat de indruk wekt dat het voor een journalist belangrijk is dat hij goed kan stenograferen, maar niet dat hij diep gaat graven in achtergronden of kritisch gaat volgen wat een politicus of directeur waarmaakt van gedane toezeggingen. Onderzoeksjournalistiek was nog een terrein dat erg braak lag.

Maar goed, op de spoorlijn van Gouda naar Schoonhoven was het 04-10-1932 weer raak, zo schreef onder meer De Volkskrant een dag later. En, hoewel er geen doden en gewonden te betreuren waren namen diverse kranten het nieuws over, enkele zelfs op de voorpagina met een vervolg elders in de krant. Wat was er gebeurd? Bij Beijersche lag een stuk dubbelspoor zodat tegemoetkomende treinen hier elkaar konden passeren. Het gewraakte ongeluk werd veroorzaakt doordat een machinist niet

goed had opgelet en al was weg gereden terwijl zijn tegemoetkomende collega de wissel nog niet gepasseerd was. Gevolg, twee treinen botsten op elkaar, met aanmerkelijke schade aan beide zijden. En een spoorlijn die een deel van de dag geblokkeerd was, totdat de locomotieven en enkele wagens weer op de rails waren gezet.



Waar we in het jaar 1926 melding konden maken van een merkwaardig ongeval tussen Stolwijk en Stolwijkersluis, toen een zeilend vrachtscheepje de giek zover had uitstaan dat die boven de spoorbaan hing en door de trein werd gegrepen, maakte De Tijd op 25-10-1932 melding van een gelijksoortig ongeval. Gelukkig is dit zo'n geval dat thuishoort in de rubriek "klein leed".

Vanuit de Directie van de Staatsspoorweg werd de druk op het spoorlijntje verder opgevoerd toen men bepaalde dat de algemene abonnementen van Staatsspoorwegen per 1 januari 1933 niet meer

geldig zouden zijn op de lijn Gouda-Schoonhoven. Er kwam protest van de Kamers van Koophandel en gemeenten sloten zich hierbij aan. In De Nederlander van 27-12-1932 verscheen een artikel waarin deze kwestie door de Directie van Staatsspoor was afgedaan met de mededeling dat aan dat verzoek niet kon worden voldaan. Leden van de 2^{de} Kamer accepteerden dat echter niet en er kwamen opnieuw vragen aan de Minister, waarin werd gewezen op de grove onbillijkheid voor de streek van deze maatregel. Tevens dringt de Kamer er op aan dat op de lijn Gouda-Schoonhoven hetzelfde materiaal ingezet gaat worden als op andere lijnen.

Hoe het met de bovengenoemde onderwerpen afliep kon niet achterhaald worden, want voor het jaar 1933 was niets over de spoorlijn terug te vinden wat voor kranten de moeite was geweest om te publiceren. En ook in 1934 was het betrekkelijk stil in de pers waar het de exploitatie van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven betrof. Het daarop volgende jaar werd dit echter wel gecompenseerd door veel publiciteit, die voornamelijk veroorzaakt werd door de steeds weer terugkomende discussie over de eventuele opheffing van de spoorlijn.

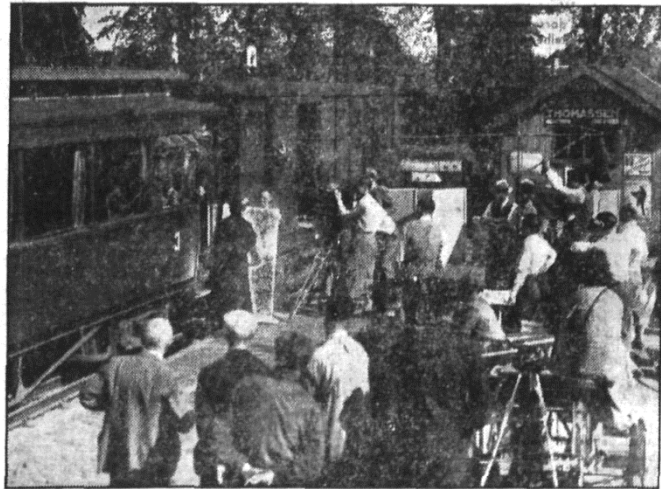
Het "spoortje" kreeg in 1934 gelukkig ook een duidelijk welkome aandacht. In zowel de Goudsche als de Schoonhovensche Courant van 14-09-1934 worden de filmopnamen aangekondigd die in Schoonhoven (en later in Gouda) plaats zouden vinden. Het gaat over: "Het meisje met de blauwe hoed". Deze speelfilm van 117 minuten ging op 20 december 1934 in première.

Het filmscenario is gebaseerd op één van de boeken van de bekende schrijver Johan Fabricius. De sullige Daantje Pieters werkt in een kruidenierszaak in Schoonhoven als hij plotseling wordt opgeroepen om in Den Haag voor het Nederlandse leger te dienen. Daantje noch zijn ouders zijn blij met het nieuws, maar hij moet niettemin in dienst gaan, omdat hij anders wordt beschouwd als deserteur. Eenmaal bij het leger aangekomen wordt Daantje het slachtoffer van de plagerijen van zijn medemilitairen. Vooral zijn kamergenoot Toontje heeft er



veel plezier in hem voor de gek te houden. Het enige wat hem gaande houdt is de gedachte aan 'het meisje met de blauwe hoed', een prachtige jongedame die hij in Den Haag opmerkte. Bron: Wikipedia.

Schoonhoven speelt een rol in de film bij het vertrek met de trein van hoofdrolspeler Roland Varno (Daantje) naar zijn bestemming in het leger. De Goudsche Courant brengt op 14-09-1934 het nieuws onder de aandacht van haar lezers met als introductie: "Schoonhoven en Gouda als Hollywood" en de Schoonhovensche Courant plaats op diezelfde dag een verhaal met een foto van de filmopnamen op het perron te Schoonhoven.



(Foto Niestadt.)

De opname van Daantjes vertrek. Voor den ingang van den trein staat Daans moeder, dicht bij haar 'n verzilverd scherm voor de belichting. Boven haar hangt aan een lange staaf de microfoon. Daan staat op het balkon van den trein en de soldaten steken hun hoofd door het venster.

HET STATION ALS TOONEEL.

Onder zicht- en hoorbare aandoeningen van Daantjes moeder heeft gisteren Roland Varno vele malen hartroerend afscheid genomen van zijn moeder, onderbroken door het ruwe en spottende gezang van aanstaande wapenbroeders. Op en vooral om het station aanschouwde en aanhoorde een groote menigte dit taferel, dat tusschen 10 en 1 uur 10 a 20 maal herhaald werd. Pas na 1 uur kon de trein met Daantje en zijn zangerige reisgenooten wegrijden, terwijl een driewielig wagentje op houten rails den trein een eindje vergezelsde en er opnamen van maakte.

Er waren, zooals we de vorige week gemeld hebben, gisteren vier sprekende personen voor de uitbeelding van de film. Het meisje met den blauwen hoed, n.l. Truus van Aalten (Betsy), Roland Varno (Daan), Arienne Solser (Daans moeder) en Hein Harms (Daans vader). De spelenden waren reeds op een afstand herkenbaar aan hun okerkleurig gelaat en hun opvallende kleeding. Bij het spelen van hun rollen spraken zij op gewone duidelijke toon, het geluid werd opgevangen door een boven hen hangende microfoon.

die de geluidstrillingen overbracht naar een buiten het station staande wagen, de „Geluidsfilmopnamewagen“.

Kwart over twee vertrok het gezelschap naar Gouda, om daar opnamen te doen.

Regisseur was Rudolf Meinert, aan de camera stond Theo Gasten en productie-leider was Will. Tuschinsky.

Men komt nog eens terug, om verdere opnamen te doen.

Deze happening kon uiteraard de discussie over het voortbestaan van de spoorlijn niet naar de achtergrond verdringen. En het vervolg daarvan liet niet lang op zich wachten.

Het eerste nieuws over de spoorlijn dat werkelijk de moeite waard werd geacht om aan de lezers voor te schotelen ging weer over het gevaar van opheffing van de verbinding. De Schoonhovensche Courant kwam er mee op 05-11-1934. Eerder had de busonderneming A.T.O. bij de Provincie een concessie gevraagd voor exploitatie van een busverbinding van Gouda naar Schoonhoven. Waarbij in beginsel dezelfde plaatsen zouden worden aangedaan als de spoorweg. Deze aanvraag hield ook in concessie voor busvervoer van Schoonhoven, langs de Lekdijk naar Krimpen a/d IJssel met eindstation Rotterdam. Het plan van A.T.O. was om per dag op de route Schoonhoven-Gouda 31 diensten te laten rijden, die 45 minuten zouden duren, 2 minuten langer dan de trein en de prijs per rit zou 5 cent hoger zijn. De dienst zou worden onderhouden met 2 bussen en 1 in reserve. Iedere bus kreeg 18 zitplaatsen. En de dienst zou direct in werking treden als Gedeputeerde Staten de concessie hadden verstrekt. Volgens de krant had het er alle schijn van dat deze opzet inhield dat Staatsspoorwegen al besloten had de treindienst op dat traject te staken. Daarvan was echter nog geen officiële bevestiging. Maar het was duidelijk een bedreiging voor het voortbestaan van de spoorlijn. Op 16-11-1934 zou Gedeputeerde Staten een hoorzitting houden waarop belanghebbenden bezwaren konden indienen tegen de concessieaanvraag en de krant verwachtte dat velen van die gelegenheid gebruik zouden maken. Na deze hoorzitting (waarvan niets terug te vinden was) kwam de zaak weer aan de orde bij

de behandeling van de provinciale begroting en de Schoonhovensche Courant schreef daarover op 10-12-1934 het volgende verslag.

De discussie werd steeds complexer doordat de spoorlijn een onderdeel werd van een breder plan, waarin ook verbeteringen aan de wegenstructuur in de Krimpenerwaard aan de orde kwam.

Hoe dat allemaal in elkaar stak werd enigszins verduidelijkt in de Nieuwjaarstoespraak 1935 van Hermann A. Schreuder Sr, voorzitter van de Kamer van Koophandel in Gouda. De Goudsche Courant van 02-01-1935 tekende uit zijn mond onder meer de volgende zaken op:

“Een storm van verontwaardiging werd ontketend toen bekend werd, dat het nu 20 jaren bestaande lijntje Gouda-Schoonhoven zou worden opgeheven en dat daarvoor in de plaats auto-tractie in het drukke vervoer, vooral op marktdagen, zou moeten voorzien.” Schreuder beschreef nog eens de gevaarlijke, veel te smalle, wegen in de Krimpenerwaard en constateerde dat Gedeputeerde Staten de concessieaanvraag van A.T.O. niet zullen honoreren zolang de wegen niet verbeterd zijn. In die tussentijd hoopte hij dat de spoorlijn wel rendabel te exploiteren zou zijn. Maar “intussen dient men paraat te zijn om de aanslagen op dit vervoermiddel, n.l. de stoomtram, af te weren en het is onnodig te zeggen, dat ik, die zich zo zeer mij ingespannen voor de totstandkoming van deze SPOOR-weg (zoals hij toen nog was gedoopt) en die er de twintig jaar van zijn bestaan, de heilzame gevolgen van heb gezien, alles zal doen wat in mijn vermogen ligt, om afbraak van deze ijzeren weg te voorkomen”. De toespraak van de heer Schreuder toonde verder de strijdbaarheid aan van lokale bestuurders. Dat spelende kinderen in Bergambacht zandbergjes bij een wissel hadden gebouwd waardoor een trein ontspoorde, was daarbij vergeleken één van de kleinere problemen. Het treinverkeer ondervond weer veel hinder van dit kinderspel. Aldus de Nieuwe Vlaarding van 08-03-1935.

Tegen het eind van dat jaar werd de spoorweg problematiek dwingender en de Schoonhovensche Courant van 08-11-1935 opende dan ook met de kop: “De spoorlijn Gouda-Schoonhoven. Een krachtige actie tot behoud ingezet. Alle hens aan dek”. Dit was de opmaat om alles op alles te zetten om de spoorlijn voor de streek te behouden. En dat was nodig want intussen had de Minister van Waterstaat aan Gedeputeerde Staten van Zuid Holland laten weten geen bezwaar te hebben tegen opheffing van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven. Dat had zoveel beroering veroorzaakt dat de bestuurders van de betrokken gemeenten en de Kamer van Koophandel bij elkaar waren gekomen en eensgezind hadden uitgesproken dat de spoorlijn behouden moest worden. Men verwachtte chaos bij opheffing van de lijn. Bovendien was men van mening dat met de verbetering van de wegen vaart gemaakt moest worden en dat dit geen vervanging van de spoorlijn zou kunnen zijn. Om voor het behoud van de spoorlijn strijdbaar te zijn werd er een werkcommissie samengesteld uit de

WEGEN EN BRUGGEN IN DE KRIMPENERWAARD.

De tramlijn Gouda—Schoonhoven. voorlopig behouden?

Bij de behandeling der provinciale begroting, dienst 1935, hebben vele leden, blijkens het verslag der commissie van rapporteurs, aangedrongen op een spoedige uitvoering van het wegensnet in de Krimpenerwaard en van de brug over den IJssel en op den aanleg van den weg Schoonhoven—Bergambacht. Enkele leden (o.a. de heer Deerenberg) wezen erop, dat bij opheffing van de spoorlijn Gouda—Schoonhoven de bestaande wegen nog minder dan thans het verkeer zullen

Gedeputeerde Staten hebben daarop in hun Memorie van Antwoord medegedeeld dat reeds in het wegenverslag door dat college is bericht, dat de aanleg van den weg Bergambacht—Schoonhoven waartrent reeds vele voorzieningen zijn getroffen — verband houdt met de onlangs opgeworpen vraag betreffende de opheffing van de tramlijn Gouda—Schoonhoven. Dat de wegen in hun tegenwoordigen staat het verkeer bij opheffing van genoemde tramlijn bezwaarlijk zullen kunnen verwerken, is een meening die door Ged. Staten wordt gedeeld. Opheffing dezer tramlijn, aldus Gedep., zal daarom zoo eenigszins mogelijk, moeten worden voorkomen, totdat alle maatregelen zijn getroffen om de wegen, in het bijzonder de route Gouda—Stolwijk—Bergambacht—Schoonhoven, in den kortst mogelijken tijd, tot aan de eischen van het moderne verkeer beantwoordende verkeersbanen om te bouwen.

Naar wij intusschen vernemen, is de heer Deerenberg voornemens in de Dinsdag en de volgende dagen te houden zitting der Staten, op deze aangelegenheid terug te komen.

burgemeesters van de betrokken gemeenten en de voorzitter van de Kamer van Koophandel. Er werden bezoeken aan de Ministers van Waterstaat en van Defensie voorgesteld om voor behoud van de lijn pleiten. Andere belanghebbenden bij behoud worden uitgenodigd zich bij de commissie te melden met hun pleidooi. "Niemand die bij het voortbestaan van de spoorlijn belang heeft, blijve achter, want uit hoe ruimer en talrijker kringen de verzoeken daartoe bij de Minister binnen komen, hoe meer kans van slagen de actie heeft".

Een artikel in de Schoonhovensche Courant van 15-11-1935 is ondertekend met een initiaal "K", wat er op duidt dat dit een ingezonden stuk is. Een flink lang artikel. De schrijver haalt nog even een stukje geschiedenis op en verhaalt tevens van de moeilijk te doorgronden politiek van de Nederlandsche Spoorwegen. Op andere verbindingen vanuit Gouda pleitte NS voor opheffen van de busdiensten en vervanging door een spoorlijn, in de Krimpenerwaard gebeurt het omgekeerde. Bovendien lijkt de gepresenteerde oplossing met een bus voor maximaal 18 personen te klein, aangezien het aanbod van schoolkinderen per dag al 30 zou zijn. En Waterstaat zou geen bezwaar hebben tegen opheffen, maar volgens geruchten zou het Ministerie van Defensie wel bezwaar hebben aangetekend. Dan komt de vraag, waarom wil NS de lijn opheffen? De Directie van NS stelt dat de lijn noodlijdend is, maar geeft daarvoor een rekensom die de schrijver van stuk niet acceptabel vindt. Over 1933 leed NS een verlies van ruim fl. 28 miljoen, op 3.621 kilometer spoor. Dat is dus fl. 7.732 per kilometer. De lijn Gouda-Schoonhoven is ruim 17 km dus daarmee kan men uitrekenen hoe groot het verlies op de lijn is. Het getal komt dan volgens de schrijver op fl. 135.941,12 over 1933. Terecht merkt hij op dat dit een niet ter zake doende wijze van berekenen is en hij stelt: "Het is duidelijk dat dit een fictief cijfer is en dat het tekort op deze lijn daarmee niet is vastgesteld. Om dat te kunnen doen zou men de uitgaven en ontvangsten van de lijn op zichzelf onder elkaar moeten stellen en het is vrij zeker dat dan het tekort een heel wat lager uitkomst zou geven."

De schrijver geeft toe dat er wel een tekort zal zijn, maar dat zal afnemen zodra het veevervoer weer op het oude niveau zal zijn teruggekeerd, na enkele jaren van slapte. Bovendien zou de Staat natuurlijk een bijdrage kunnen geven door de NS geen huur van fl. 46.000 per jaar voor de lijn te laten betalen. Daarnaast pleit de schrijver voor verdere verbetering van het wegennet in de Krimpenerwaard, omdat dit ook ten goede zou komen aan de exploitatie van de spoorlijn. En hij hoopt dat alle belanghebbenden onverminderd naar behoud van de lijn zullen blijven streven.

Op 29-11-1934 verscheen een artikel in de Schoonhovensche Courant dat op zich weinig nieuwe elementen bevat en meer een hernieuwd appel was de strijd voor behoud niet te laten verflauwen. "Het spoorlijntje heeft gedurende haar 25-jarig bestaan getoond in een dringende behoefte te voorzien. Hoezeer ook de aanleg van flinke wegen nodig is, zulks mag niet gepaard gaan met opheffing van deze onmisbare tramlijn". Het blijkt dat in die tijd ook de plaatselijke politieke partijen zich begonnen te roeren en de Anti-Revolutionaire Kiesvereniging informeerde hun vertegenwoordiging in de 2^{de} Kamer om vooral de belangen van hun partijgenoten in Schoonhoven te bewaken. Het belang van de gehele streek werd nog eens benadrukt en ook de belangen van de aanwezige scholen

**DE SPOORLIJN GOUDA—
SCHOONHOVEN**

**Bespreking van het comité van
actie met Ged. Staten.**

Het comité van actie tegen opheffing van de spoorlijn Gouda—Schoonhoven heeft in den loop van deze maand een bespreking gehad met den minister van waterstaat en Dinsdag met een commissie uit Ged. Staten. Bij deze besprekingen zijn de groote belangen van stad en streek met het behoud van de spoorlijn gemoed, uitvoerig uiteengezet. Vooral is er de nadruk op gelegd, dat in het bijzonder voor handel, industrie en de landbouwbedrijven deze spoorweg onmisbaar is en dat opheffing groote nadeelen voor deze streek met zich zou brengen.

Betoogd werd verder, dat het moeilijk zal zijn het nog steeds belangrijk personenvervoer op deze lijn met autobussen te verrichten.

Zowel de minister als Ged. Staten hebben ernstige overweging voor de tegen opheffing geopperde bezwaren toegezegd.

in Schoonhoven en Gouda werden niet vergeten. Bij opheffing van de lijn werd gevreesd voor grote nadelen voor bedrijven en de agrarische sector.

Meer en meer zien we verbreding van de discussie, het gaat steeds minder over de spoorlijn op zich, maar die werd steeds meer in een verband gezet met de noodzaak het wegennet in de Krimpenerwaard te verbeteren. Zelfs een brug bij Krimpen aan den IJssel werd al ten tonele gevoerd. De Schoonhovensche Courant van 24-01-1936 vermeldde voor het eerst een Commissie Weg en Brug, die een gesprek had gehad met Gedeputeerde Staten. Hierin kwam zowel de weg Schoonhoven-Krimpen aan den IJssel aan de orde als een weg parallel aan de spoorlijn Gouda-Schoonhoven.



Het Comité van Actie tegen opheffing liet al snel van zich horen. De Banier van 31-01-1936 bracht het verslag van de bespreking van het comité met de Minister van Waterstaat. En het comité bleef ook verder actief. Op 23-03-1936 was een openbare vergadering, waarin de leden van het comité nog eens hun standpunten zouden toelichten. En "op deze vergadering zal naar voren worden gebracht het grote belang, dat de Krimpenerwaard en een gedeelte van de Alblasserwaard heeft bij het behoud van de spoorweg". Aldus De Standaard van 17-03-1936.

In de tussentijd verscheen in de Goudsche Courant van 24-03-1936 een lang verslag van een vergadering van het Comité van Actie te Schoonhoven over het

wegenplan voor de Krimpenerwaard en de spoorlijn. Meer dan 200 mensen waren opgekomen voor deze vergadering, waaronder burgemeesters, statenleden, vertegenwoordigers uit diverse bedrijfstakken en andere belanghebbenden uit het openbare leven in de Krimpenerwaard. A.M. Nieuwenhuisen, burgemeester van Schoonhoven, hield een lang pleidooi voor behoud van de spoorlijn. Hij herinnert nog eens aan de lange strijd voor de spoorlijn er lag en de verworvenheden die daarmee intussen zijn bereikt. De verbetering van de verbinding per spoor met de rest van Nederland, een groeiend aantal kinderen uit de Krimpenerwaard dat in Gouda middelbaar onderwijs kon volgen en in Schoonhoven naar de Vakschool gaan. Meermalen worden per trein 120 en meer passagiers vervoerd. Schoonhoven is nu eenmaal in veel dingen op Gouda aangewezen. En de Krimpenerwaard heeft prachtige wegen, maar die zijn ten enenmale niet geschikt voor autoverkeer. Er zal geijverd blijven worden om de wegen te verbeteren en met dankbaarheid wordt vastgesteld dat Gedeputeerde Staten van Zuid Holland het wegvraagstuk tot een oplossing willen brengen. Nieuwenhuisen vertrouwt er op dat de Minister van Waterstaat vooralsnog niet tot opheffing van de spoorlijn zal besluiten en dat Gedeputeerde Staten haast zullen betrachten met oplossing van het wegenprobleem. Dat zou tegelijkertijd



ook een oplossing kunnen brengen voor het probleem van de werkloosheid. In dezelfde vergadering sluit Hermann A. Schreuder als voorzitter van de Kamer van Koophandel aan op het pleidooi van Nieuwenhuisen. Ook twee andere sprekers -Beekenkamp en Van Wijnen- ondersteunen de woorden van de heren Nieuwenhuisen en Schreuder. Met dat al weet de krant een volledige pagina met klein gedrukte tekst te vullen van een aantal belangrijke pleitbezorgers voor handhaven van de spoorlijn. Het algemeen uitgangspunt was: "Behoud van de spoorlijn en zo spoedig mogelijke aanleg van nieuwe en verbetering van bestaande wegen".

Het was een drukbezochte vergadering. De voorzitter van het comité, de heer E.G. Gaarlandt (burgemeester van Gouda), stelde onomwonden dat het behoud van de spoorweg Gouda-Schoonhoven en de aanleg van de nieuwe hoofdweg Gouda-Schoonhoven van levensbelang is voor de streek. Hij herinnerde er aan dat reeds in 1928 overeenstemming met de Provincie was bereikt voor overdracht van die wegen aan de Provincie, maar dat nimmer iets was gebeurd met betrekking tot aanleg en verbetering. De Provincie had er in eerste aanleg wel oren naar de weg over de spoordijk te leggen, aldus hun Wegenverslag van 29-10-1935, maar volgens deskundigen kon dit niet. Bovendien kon de spoorlijn niet gemist worden. De weg moest nu eindelijk eens tot stand komen. Aan het eind van de vergadering werd besloten het besprokene aan de autoriteiten ter kennisneming te sturen. Ook uit het verslag dat De Banier op 25-03-1936 van de vergadering van het Comité van Actie maakte is op te maken dat het onderwerp breed werd behandeld. Het artikel heeft als kop: "Het wegenplan in de Krimpenerwaard en de spoorlijn Gouda-Schoonhoven".

**DE OPHEFFING VAN DE SPOORLIJN
GOUDA—SCHOONHOVEN.**

Een behoorlijke weg in de Krimpenerwaard.

De K. v. K. voor Gouda en Omstreken heeft een scherp protest gericht aan Ged. Staten van Zuid-Holland, omdat Gedeputeerden hebben medegedeeld, dat een bespreking met de Kamer betreffende den aanleg van wegen in de Krimpenerwaard geen nut zou hebben.

Indien de tramlijn Gouda—Schoonhoven zal worden opgeheven, zal deze lijn voor verkeersweg worden gereed gemaakt. Doch dan zijn er in de geheele Krimpenerwaard geen behoorlijke wegen, waarop het verkeer zonder ongelukken zal kunnen plaats hebben.

De breedte der wegen varieert van 3.22 tot 4.55 M. De breedte van autobussen, waarvan concessie is aangevraagd is 2.10 M.

Men zou dus de exploitatie van de tramlijn moeten stopzetten, alvorens de geheele weg zou zijn verbeterd.

Het is de Kamer een raadsel, op welke wijze men gedurende de anderhalf jaar, die men raamt, dat deze streek zonder behoorlijke railverbinding en verkeerswegen zal zijn, op deze smalle wegen, daarin zal trachten te voorzien.

Maar in Den Haag had men andere gedachten en De Amsterdammer bracht een mededeling op 07-05-1936, die betrokkenen zeker de nodige schrik heeft bezorgd. Ook in de Goudsche Courant van dezelfde dag was dit duidelijk belangrijk nieuws. De kop van het artikel daarin was duidelijk: "Opheffing spoorlijn Gouda-Schoonhoven" en als sub-kop: "Aanleg autowegen".

Een dag later kwam de Schoonhovensche Courant uit, waarin hetzelfde nieuws werd opgenomen als in de hier opgenomen kopie uit De Amsterdammer. De Schoonhovensche Courant knoopte daar echter nog een stuk eigen analyse aan over de gevolgen van deze opheffing.

De krant stelt dat alle inspanningen van onder meer lokale politici, de Kamer van Koophandel en anderen geen invloed op de beslissing hebben gehad. De krant concludeert dat de uitslag ten nadele van de Krimpenerwaard is uitgevallen. De opheffing mag dan in financiële zin te verantwoorden zijn, maar is dit zeker niet in morele zin. Schoonhoven verliest niet alleen de geïnvesteerde fl. 60.000 uit de beginfase, maar ook een onmisbare verbinding en 28 gezinnen van spoormedewerkers met hun

gezinnen, die naar elders worden overgeplaatst. Intussen is niets bekend over een datum van de opheffing, noch over de aanpak van de wegen die ter compensatie worden aangelegd of verbeterd.

Later in het jaar, op 08-12-1936 verschijnt in De Standaard een mededeling, waarin blijkt dat een aantal instanties de moed nog niet heeft opgegeven. Duidelijk wordt nog eens aangegeven welke tekortkomingen er zijn in de huidige plannen en dat eerst opheffing van de spoorlijn en daarna pas aanleg van wegen de verkeerde oplossing is. Op 06-02-1937 sprak ook de Middenstandscentrale voor Gouda zich uit voor behoud van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven. De Haagsche Courant van diezelfde dag verhaalde uitgebreid over een nieuw ongeval bij de spoorwegovergang aan de Karnemelksloot in Gouda. Een 23-jarige jongeman slipt met zijn fiets op de overgang, viel onder de locomotief en werd met zijn fiets zo'n 35 meter meegesleurd alvorens de trein tot stilstand kwam. Gelukkig kon hij, slechts licht gewond, uit zijn hachelijke toestand worden bevrijd. Aan zijn onoplettendheid hield hij wel een proces-verbaal van de politie over en de trein 20 minuten vertraging.

Bij de behandeling van de Gemeentebegroting in Gouda pakte burgemeester Gaarlandt de discussie over de spoorlijn weer op. De Goudsche Courant van 12-02-1937 vatte zijn betoog als volgt samen: "De wegen in de Krimpenerwaard verkeren nog in een treurige toestand. Dat de spoorlijn Gouda-Schoonhoven zal verdwijnen is nu wel aan geen twijfel meer onderhevig. De hoofdweg Gouda-Schoonhoven op de spoorbaan: dit is het niet meer te veranderen standpunt van Gedeputeerde Staten geworden. We zullen dit besluit nu moeten aanvaarden; alle pogingen, sterk gesteund door de Goudse Kamer van Koophandel en de belanghebbende gemeenten om de spoorlijn in de Krimpenerwaard te houden, hebben gefaald. Hoe men het verkeer in stand wil houden tijdens de periode dat de baan is opgebroken en de nieuwe verbinding nog niet tot stand is gekomen, is meer dan een kwestie van nieuwsgierigheid een zaak van pijnlijke bezorgdheid. Een enigszins langdurige periode van verbroken verbindingen tussen Gouda en zijn achterland kan voor beide partijen noodlottige gevolgen hebben."

Toen eenmaal duidelijk werd dat de spoorlijn zou worden opgeheven was dit het belangrijkste punt geweest in de discussie over de aanpassingen en verbeteringen die dan aan het wegennet in de Krimpenerwaard zouden moeten worden aangebracht. In het verleden had de Provincie al een verbetering van de situatie toegezegd, maar had in die richting nooit verdere actie ondernomen. De twijfel was terecht dat dit plan in zijn goede bedoelingen zou blijven hangen. Nu het zeker was dat de spoorlijn zou worden opgeheven kwamen de concessie aanvragen voor autobusdiensten sterker op de agenda. De Goudsche Courant van 29-06-1937 berichtte dat de Kamer van Koophandel te Gouda zich met een adres tot de Inspecteur-Generaal van Verkeer had gewend in verband met de concessieaanvragen voor het uitoefenen van autobusdiensten: 1) A. van Iperen te Schoonhoven; tussen Schoonhoven en Gouda; 2) NV Algemene Transport Onderneming (A.T.O.) te Utrecht; tussen Schoonhoven en Gouda over Ammerstol, Bergambacht en Stolwijk. Beide ondernemingen stellen zich voor met

DE VERBINDING GOUDA-SCHOONHOVEN.

In verband met de mogelijkheid van de instelling eener autobusverbinding tusschen Gouda en Schoonhoven, waaromtrent, zooals vermeld, de vereenigingen „Schoonhoven Vooruit” en „Vreemdelingenverkeer” adressen hebben gericht tot den Riiksinspecteur van het Verkeer

zienswijze kenbaar gemaakt.

B. en W. blijven van meening, dat de tramlijn in een behoefte voorziet, doch mocht dit verkeersmiddel niet te behouden zijn, zoodat een autobusdienst, ervoor in de plaats zal komen, dan dienen naar het oordeel van het college, de wegen eerst behoorlijk voor het autobusverkeer in orde te worden gemaakt. In dat geval geven B. en W. de voorkeur aan een concessieverleening aan den heer A. van Ieperen, alhier, omdat deze 'n aanzienlijk aantal ritten meer in het vooruitzicht stelt dan de A.T.O., die eveneens een concessie-aanvraag heeft ingediend. Bovendien stellen B. en W. prijs op korte ritten (een half uur) en op tarieven, niet hooger dan die van de spoorlijn.

De A.T.O. heeft ook concessie gevraagd voor de autobusdienst tusschen Rotterdam en Schoonhoven. Ook voor die verbinding heeft het gemeentebestuur tegen deze onderneming bezwaren. Het wijst erop, dat de Reederij op de Lek met haar diensten voldoende in de behoefte voorziet en dat de financieele resultaten op deze lijn niet van dien aard zijn, dat ze nog kunnen worden gesplitst.

de diensten te beginnen zodra het personenvervoer met de spoorlijn Gouda-Schoonhoven zal zijn gestaakt. De KvK geeft in haar correspondentie aan zich tegen verlening van een vergunning op dat moment te verzetten. De redenen: 1) de spoorlijn is er nog steeds en voorziet beter in de behoefte van het publiek in de streek dan dit ooit door een autobusdienst kan worden gedaan, 2) het goederenvervoer gaat over rail zonder overladen te Gouda en bovendien zijn de wegen in een abominabele staat, zodat het rijden daarover in dit deel van de provincie een marteling mag heten. De wegen zijn niet berekend op zware bussen. Kortom: de Kamer van Koophandel ziet autobusdiensten voorlopig niet zitten. Ook de Gemeente Schoonhoven heeft overwegende bezwaren zoals blijkt in de Schoonhovensche Courant van 28-06-1937. Zie bericht vorige pagina.

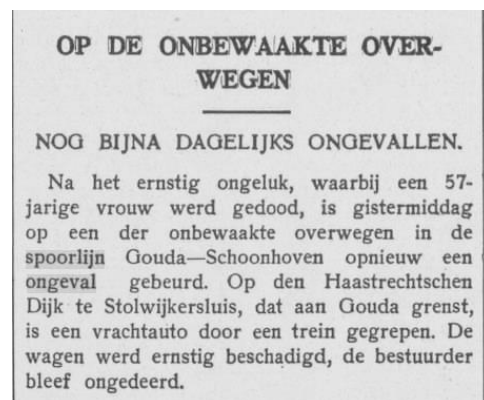


Hoewel het niet als zodanig in de kranten werd vermeld zal het aantal ongelukken op en langs de spoorlijn niet hebben bijgedragen aan vergroten van het draagvlak in de streek en in Gouda. Vooral in Gouda had men zich van meet af aan zorgen over de veiligheid gemaakt en afgedwongen dat de trein hier stapvoets zou rijden met een persoon met vlag die voor de trein uitliep. De overwegen waren alle onbewaakt en hoewel de trein vrij langzaam en met het nodige lawaai reed kwam het regelmatig voor dat fietsers, voetgangers en automobilisten de trein niet hoorden en/of zagen aankomen. Met ongelukken als gevolg. Zie de vermeldingen daarvan in De Tijd van 04-07-1937 (links) en twee dagen daarna in De Grondwet (midden). Eerst een

hardhorende vrouw en vervolgens een vrachtauto.

Het leek er op dat de spoorlijn snel zou worden opgeheven toen Gedeputeerde Von Fissenne namens Gedeputeerde Staten van Zuid Holland bij de bespreking van het Wegenverslag 1937 het volgende zei:

“Ik meen dat de spoorlijn Gouda-Schoonhoven per 1 januari 1939 wordt opgeheven in verband met de nodige herzieningen die aan de bestaande weg Gouda-Schoonhoven moeten geschieden”, zo tekende de Schoonhovensche Courant van 17-12-1937 op.



In geen enkel dagblad was in 1939 bijzonder activiteit te bespeuren over het definitieve lot van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven. Het leek er sterk op dat ook de meest strijdbare voorvechters van de lijn de handdoek in de ring hadden gegooid. Bij een vergadering van de Gemeenteraad van Schoonhoven leek of er nog een beetje hoop gloorde toen de Schoonhovensche Courant op 15-07-1938 uit de hoek van Burgemeester en Wethouders noteerde: “Het uitbreidingsplan hangt nog steeds in de lucht, nu er weer plannen zijn de spoorlijn te handhaven, zegt de voorzitter”. Omdat er verder geen tekst en uitleg komt blijft ook deze opmerking “in de lucht hangen”.

LOCOMOTIEF ONTSPOORD OP DE LIJN GOUDA—SCHOONHOVEN.

Geen persoonlijke ongelukken.
GOUDA, 19 Dec. — Op de spoorlijn Gouda-Schoonhoven is vanochtend de locomotief van den om 8.33 uur van Schoonhoven vertrokken personeentrein, bij het binnenrijden van het station Bergambacht ontspoord.

Er ligt hier een zelfwerkend wissel, waarvan na het passeeren van een vorigen trein door nog niet bekende oorzaak een der tongen niet voldoende was teruggeslagen. De rechter- en linkerwielen van de locomotief volgden hierdoor elk een andere rail, waardoor de machine tusschen de sporen kwam te staan. Een volgend personenrijtuig ontspoorde met de vooras.

De trein had slechts geringe snelheid, zoodat de ongeveer veertig passagiers er ongedeerd afkwamen.

Er gingen weinig jaren voorbij dat er geen ongelukken met of op het spoor plaats vonden en onder ander de Gooi- en Eemlander bracht dit nieuws op 19-12-1938.

En enige dagen daarna was volgens de Goudsche Courant van 21-12-1938 weer raak bij Stolwijkersluis. Op de onbewaakte overweg kon een auto de trein niet ontwijken, botste er tegen aan en viel vervolgens van de berm van de spoordijk naar beneden. De auto was ernstig beschadigd, de inzittenden kwamen er wonderwel goed vanaf. De machinist van de trein had van het ongeval niets gemerkt en had zijn reis naar Gouda gewoon vervolgd.

Op 24-12-1938 verschijnt in de Goudsche Courant het bericht dat de vergunning tot het uitoefenen van

busdiensten tussen Schoonhoven en Gouda verleend is aan de NV Algemeene Transport Onderneming te Utrecht. De aanvraag van de heer A. van Iperen is afgewezen. A.T.O. krijgt een vergunning voor een dienst Schoonhoven-Ammerstol-Bergambacht-Stolwijk-Beijersche Weg-Stolwijkersluis-Gouda. De Schoonhovensche Courant van 23-12-1938 weet aanvullend op dit nieuws nog te melden dat de vergunning aan A.T.O. mede is verleend omdat het een dochteronderneming van de NS is en in de indertijd gesloten overeenkomst tussen de Staat en de NS is overeengekomen dat -bij vervallen van het vervoer per rail- de NS afstand zou doen van de spoorbaan, maar daarvoor dan het recht zou krijgen om exploitatie van busdiensten op zich zou nemen. Vandaar deze stap. Overigens moet de autobusdienst van start gaan als het personenvervoer per rail geheel of gedeeltelijk is gestaakt. Zolang de nieuwe verkeersweg (NB aan te leggen op de voormalige spoorbaan) niet gereed is mag de autobusdienst over de bestaande weg plaatsvinden. In zijn Nieuwjaarsrede van begin januari 1939 komt de heer Schreuder (voorzitter KvK) nog eens kort terug op de aanstaande sluiting van de spoorlijn met de waarschuwing dat, wanneer de wegen in de Krimpenerwaard niet verbeterd worden, er veel ongelukken zullen gebeuren. De Schoonhovensche Courant komt op 18-01-1939 met aanvullende informatie over het hoe en wanneer van de te starten autobusdienst. Men voorziet dat in juli of augustus 1939 de dienst al kan starten. Wat betekent dat dan de spoorlijn geheel zal zijn opgeheven.

Dat houdt de Gemeente Gouda niet tegen om bij de onbewaakte overwegen binnen de bebouwde kom extra waarschuwingsborden te plaats. Aldus de Goudsche Courant van 08-02-1939. Op deze drukke overwegen zijn in de afgelopen vele ongelukken gebeurd. De borden zullen 's avonds verlicht zijn. De krant vraagt zich daarbij nog af of het niet beter

DE SPOORLIJN GOUDA-SCHOONHOVEN.

Opheffing deze zomer verwacht.

Van de zijde van het gemeentebestuur van Gouda, dat inlichtingen heeft ingewonnen betreffende de opheffing van de spoorlijn Gouda—Schoonhoven en de instelling van een busdienst van de A.T.O., worden hieromtrent de volgende mededeelingen verstrekt.

Het blijkt, dat er geen sprake van is, dat de A.T.O. de busdienst Gouda—Schoonhoven of een deel daarvan, gaat openen, alvorens de wegen tusschen beide plaatsen, volgens de door de Provinciale Waterstaat gemaakte plannen, grondig zijn verbeterd. Deze verbeteringen zullen bestaan uit verbijdingen van de bochten en het maken van uitwijkplaatsen.

De verwachting is, dat de A.T.O. in Juli of Augustus de busdienst zal gaan openen en dat dan de spoorlijn in haar geheel wordt opgeheven.

De busdienst zal met betrekkelijk kleine wagens beginnen; er zal een geregelde één-uur-dienst onderhouden worden en het tarief zal p.m. 5 cent boven het derde klasse tarief van de tram liggen.

Over de route voor de gemeenten zal nog met de burgemeesters overleg gepleegd worden.

zou zijn bij de overweg aan de Burgvlietkade een “bescheiden tunnel te maken”. Tegen de achtergrond van voorgenomen opheffing van de spoorlijn een wat merkwaardig idee.

Ook de Schoonhovensche Courant van 27-02-1939 knoopt aan bij de te verwachten opheffing van de spoorweg per juli of augustus 1939, maar wijst er op dat dit voor het personenvervoer geldt. Het juiste tijdstip staat bovendien nog niet vast. De wegen zullen eerst verbeteringen moeten ondergaan, want met busdiensten zal het verkeer drukker worden. ATO heeft met een autobus intussen een inspectietocht uitgevoerd en daarbij geen grote moeilijkheden vastgesteld. Er zijn geen grote werken

SCHOONHOVEN.
De spoorlijn Gouda—Schoonhoven.
Zooals reeds bekend, zal dezen zomer de spoorlijn Gouda—Schoonhoven worden opgeheven. Het personenvervoer zal dan door de A.T.O. (Algemeene Transport Onderneming) worden verzorgd. Binnenkort zal reeds het stukgoederenvervoer aan de A.T.O. overgaan. De tegenwoordige besteller, de heer A. de Jong is na overeenkomst door de A.T.O. met dat vervoer tusschen Gouda en Schoonhoven belast.

aan de wegen nodig. Het vrachtvervoer zal eerder veranderen. Het stukgoederenvervoer gaat via de heer A. de Jong, die een contract heeft met A.T.O. voor deze dienst, dit kan daarmee versneld worden uitgevoerd. Wagonladingen en expresse vervoer worden voornamelijk met de trein uitgevoerd. In de Goudsche Courant komt op 28-02-1939 een wat stelligere versie van dit nieuws voor. In deze krant staat de periode van de staking van de dienst al vast, zonder dat overigens een datum wordt genoemd.

De Goudsche Courant van 06-04-1939 kon een botsing van een auto met de trein op de overweg in Stolwijkersluis melden. Gelukkig werd slechts één van de inzittenden licht gewond. Dit was niet het eerste ongeval daar. De wagen, die niet verzekerd was, moest worden weggesleept.

In de uitgave van de Schoonhovensche Courant van 24-05-1939 bleek dat de redactie nog eens een aantal zaken verder had onderzocht. Wat was er waar van het gerucht dat het Ministerie van Defensie zich tegen de verdwijning van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven zou verzetten? En hoe zat het nu eigenlijk met de concessie voor de autobusdienst? De Directie van de NS liet de krant weten dat de opheffing van de spoorlijn boven twijfel vaststond en dat van verzet van het Ministerie van Defensie daartegen niets bekend was. Bovendien zou binnenkort gestart worden met nieuwe onteigeningen voor noodzakelijke gronden langs de spoorbaan voor aanleg van de weg en de piketpaaltjes waren reeds geplaatst om de toekomstige breedte van de weg aan te duiden. Wat betreft het punt van de concessie, de heer Van Iperen was in beroep gegaan tegen de uitspraak van de Commissie Autovervoer en hiervan was nog geen uitspraak gekomen.

Alle problemen met de spoorlijn en de duidelijkheid over de opheffing daarvan hielden niet tegen dat op 14-11-1939 het 25-jarig jubileum van de spoorverbinding Gouda-Schoonhoven daar was. Op 08-11-1939 stond de Schoonhovensche Courant er toch bij stil, zij het uiteraard met gemengde gevoelens. De redactie sprak over het gemak waarmee men vergeten was dat bij de mobilisatie in 1914 dit “spoortje” zijn bijdrage aan de mobilisatie had geleverd en dat -ondanks de laatdunkende manier waarop er soms over werd gesproken- de verbinding van grote waarde was voor bewoners in Schoonhoven en de Krimpenerwaard. De verontwaardiging was groot in de streek toen de beslissing viel. En nu, men wacht nog altijd op de voltrekking van het vonnis. En zie daar, bij de nieuwe mobilisatie speelde de spoorverbinding Gouda-Schoonhoven weer een belangrijke rol. Het duurde nu allemaal zo lang met de opheffing dat men eigenlijk niet had verwacht had dat er zelfs maar sprake zou zijn van een 25-jarig jubileum. Het is wel zonder feestelijkheden voorbij gegaan.

Uit de verzuchtingen van de Schoonhovensche Courant valt ook te lezen, dat de spoorlijn een rol speelde bij de mobilisatie van het Nederlandse leger. Want we zijn intussen beland in de jaren van groeiende internationale spanningen en de 2de Wereldoorlog die met de Duitse inval in Polen in 1939

was begonnen. Tot dan was Nederland buiten schot gebleven en men hoopte dat ook deze keer de neutraliteitsverklaring ons land buiten de oorlog zou houden. Niet dus. De heer Hermann Schreuder, de vroegere voorzitter van de Kamer van Koophandel, zou het niet meer meemaken, want hij overleed begin 1940. De Goudsche Courant van 08-04-1940 herdacht hem en bracht ook de belangrijke rol, die hij had gespeeld bij de totstandkoming van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven, nog eens onder de aandacht. Hij werd de verpersoonlijking van de strijd tegen opheffing van de spoorverbinding genoemd.

Nederland was dan nog wel niet in de oorlog betrokken, maar de spanning groeide wel in ons land en dat leidde tot allerlei maatregelen, zoals meer greep van de Regering op het spoor, zoals in de Goudsche Courant van 11-04-1940 te begrijpen valt, hoewel daarover niet expliciet wordt gesproken.

Het verslag deelt mede, dat met de burgemeesters van de gemeenten, betrokken bij de spoorlijn Gouda-Schoonhoven, een conferentie werd belegd, waarin de kwestie van opheffing der tramlijn nogmaals aan een ernstige beschouwing werd onderworpen. Men was echter van oordeel, dat thans met den meésten spoed moest worden gewerkt aan de totstandkoming der wegen in de Krimpenerwaard, al zal de opheffing van de tramlijn toch wel als een groot gemis, vooral voor het goederenvervoer, worden gevoeld.

Op 08-05-1940 (twee dagen vóór de Duitse inval in Nederland) komt de Goudsche Courant met een mededeling van de Nederlandsche Spoorwegen dat op diverse spoorlijnen de dienstregelingen worden aangepast, dat wil zeggen minder treinen.

Met de bezetting van Nederland droogde het nieuws over de gevonniste spoorlijn op. De kranten dienden zich strikt te houden aan de censuur maatregelen van de bezetter, hoewel dit in het begin op nieuws over de spoorlijn geen invloed heeft gehad. Maar de spoorlijn was toch op weg naar zijn laatste rit, dus waarom daar nu nog aandacht aan besteden? Er was geen reden te vinden waarom in de Goudsche Courant van 19-01-1942 een "voorlopige dienstregeling" werd gepubliceerd die met de volgende aanhef begon: "Aangezien de spoorlijn Schoonhoven-Gouda bij Beiersche Weg versperd is, is vrijdagavond op deze lijn een voorlopige dienstregeling in werking getreden, die tot nader order zal gelden". Tussen Gouda en Stolwijk wordt het vervoer met autobussen onderhouden. De achterliggende reden voor deze versperring konden we in de kranten niet achterhalen.

TREINEN NAAR ALPHEN EN SCHOONHOVEN RIJDEN WEER.

Normale dienst hervat.

'Sinds hedenmiddag is de treindienst op de baanvakken Gouda-Alphen a. d. Rijn-Leliden en Gouda-Schoonhoven hervat. Werd met ingang van gisteren de treinenloop stopgezet en door autobusdiensten vervangen, sinds 1 uur vanmiddag rijden de treinen weer. De normale dienstregeling, zooals die tot de stopzetting gold, wordt uitgevoerd. Uiteraard zijn nu de autobusdiensten gestaakt.

Vlak voor de inval van Duitsland in ons land verscheen nog het jaarverslag 1939 van de Kamer van Koophandel te Gouda. De Goudsche Courant bracht op 07-05-1940 een kort bericht. Daarin werd niet alleen de heer Schreuder herdacht, maar ook nog even de spoorlijn Gouda-Schoonhoven besproken.

SCHOONHOVEN. DE LAATSTE DAGEN VAN DE SPOORLIJN.

Het lot van de spoorlijn Gouda-Schoonhoven is beslist. Het staat nu vast dat de opheffing van de lijn, die reeds zoo lang heeft bedreigd, werkelijkheid zal worden en wel zeer spoedig.

Als in de plannen nog niet onverhoeds wijziging komt — en dat moet als zeer onwaarschijnlijk worden beschouwd — zal het „spoortje" Zondag 23 dezer zijn laatste dienst rijden.

De reeds vermelde plannen, om in het verkeer te voorzien door een autobusdienst, die door de Reederij op de Lek zou worden onderhouden, hebben inmiddels een vastere vorm aangenomen. De dienstregeling is op het oogenblik nog niet vastgesteld, doch men mag aannemen, dat een naar de omstandigheden vrij bevredigende verbinding tot stand zal komen. Des Zondags zal evenwel geen bus rijden, zoodat Schoonhoven op die dagen geen andere verbinding met de buitenwereld zal hebben dan één autobusdienst (de ziekenhuisdienst) op Utrecht en de booten van de Reederij gedurende de zomermaanden.



De Schoonhovensche Courant van 12-08-1942 kondigde het definitieve einde van de spoorverbinding Gouda-Schoonhoven aan. Zie vorige pagina. En daarmee kon het boek over de spoorlijn Gouda-Schoonhoven worden gesloten.

De Nederlandsche Transport Courant bekeek dit nieuws van de optimistische kant en nam in zijn kolommen de "Nieuwe verbinding Gouda-Schoonhoven" op.

In Gouda bekommerde men zich vooral over het lot van de spoorbrug over de Karnemelksloot. Deze brug was in de loop van de tijd vooral ook benut door voetgangers en klein verkeer en men vreesde dat met het opheffen van de spoorlijn deze nuttige oeververbinding opgeruimd zou worden. Aldus de Goudsche Courant van 18-08-1942. De Schoonhovensche Courant kon een dag later mededelen dat bewoners en neringdoenden de hoofden bij elkaar hadden

gestoken en aan de Gemeente een adres gericht om er voor te zorgen dat de brug behouden bleef. Met vierhonderd handtekeningen werd dit verzoek kracht bijgezet.

Op 24-08-1942 reden de laatste treinen over het spoor tussen Gouda en Schoonhoven. Er waren nog mensen die hoopten dat na de oorlog de dienst zou worden hervat, maar de Duitsers namen al snel alle rails op en die gingen met het rijdend materieel richting Duitsland, omdat dit aan het Oostfront hard nodig was voor hun offensieven daar.

In de 25 jaar dat het "spoortje" door de Krimpenerwaard reed werden in totaal zo'n 20 ongevallen, botsingen en uit de rails lopen, door kranten gemeld. Daarbij kwamen 5 mensen om en werden diverse gewond. De koe die bij Stolwijk de rails versperde en daarbij werd doodgeschoten tellen we voor deze statistiek niet mee. De ramp die het spoortje in 1921 in Bergambacht veroorzaakte is er één van de buitencategorie.

Naschrift.

De spoorlijn Gouda-Schoonhoven heeft veel langer in de belangstelling van de dagbladers gestaan dan de gehele levensduur van de verbinding zelf. Meer dan 50 jaar werd er over gepraat en voorbereidingen getroffen en het “spoortje” zelf heeft nauwelijks 25 jaar gereden. Grote groepen ambtenaren op allerlei niveaus, politici en belangenorganisaties zijn ontelbare uren in de weer geweest om er voor te zorgen dat de Krimpenerwaard uit een isolement werd verlost. De schrijvende pers legde het allemaal voor ons vast en de toen nog talloze landelijke en regionale kranten zorgden er wel voor dat de lezer van het wel en wee van de stoomtram in de Krimpenerwaard op de hoogte werd gehouden. De exploitatie van het spoortje zelf onderscheidde zich financieel nauwelijks van het gehele proces van voorbereiding, er was geen economische basis. Dus werd er in investeringen en uitgaven geknepen. Al snel na de ingebruikneming kwam kritiek los, op de kwaliteit van het materiaal, de dienstregeling, de overstap te Gouda, de starre houding van Staatsspoor, etc. De gedachte plannen van het doortrekken van de lijn van Schoonhoven naar Utrecht zijn zelfs niet eens op een tekenafel gekomen. Het concept “stoomtram” was snel achterhaald en vervangen door autobus en auto. In wezen lag het “hoogtepunt” van de stoomtram in ons land tussen 1880 en 1930, de verbinding tussen Gouda en Schoonhoven kwam dus vrij laat tot stand. We weten nu wat daarvan de redenen waren.

Vanaf hun start hadden vrijwel alle stoomtrammen in ons land met tegenwind te maken. Daarin stond de stoomtram in de Krimpenerwaard niet alleen. Zelfs op een vrij lang traject van 34 km, zoals van Zwolle naar Blokzijl, met een aantal grotere tussenstations (Hasselt, Zwartsluis, Vollenhove), ging de stoomtram al snel ten onder. Die reed van 1914 tot 1934, toen was het uit en nam de autobus de dienst over. Financieel was de exploitatie van een stoomtram vrijwel nooit sluitend te maken, ondanks alle rooskleurige plannen bij de start. De investeringen waren hoog en de kosten van exploitatie vielen tegen. En het duurde niet lang of door heel Nederland kwamen de stoomtrammen onder druk. Daarbij kwam dat er talloze ongelukken gebeurden op de onbewaakte overwegen en de gemakkelijk toegankelijke spoorbanen. Er waren stoomtramverbindingen die gewoon op bestaande wegen werden gelegd en die deelden met het overige verkeer. De zogenaamde “Gooische Moordenaar” (tramverbinding Amsterdam-Hilversum) is met 117 dodelijke ongevallen tussen 1883 en 1939 één van die tramlijnen die een toepasselijke bijnaam aan zijn kwalijke reputatie overhield. Maar er zullen er ongetwijfeld meer zijn geweest die in deze categorie vielen.

In eerste instantie konden busdiensten nog niet echt concurreren, maar door verbetering van de techniek, vergroting van de capaciteit van een bus en verbetering en uitbreiding van het wegennet bleken zij flexibeler te zijn dan de starre stoomtram die langzaam was en aan zijn rails gebonden. Het werd nog ongemakkelijker toen de bezetter in de oorlog veel spoormaterieel weghaalde en naar Duitsland voerde. En tijdens de wederopbouw van het land na de 2^{de} Wereldoorlog moest de Regering andere prioriteiten stellen en stond het vast dat de stoomtram als openbaar vervoer nooit meer terug zou komen. Los daarvan gold dat in ieder geval voor de stoomtram in de Krimpenerwaard, die enkele jaren vóór de 2^{de} Wereldoorlog al gevonnist was.

Het is beslist jammer dat er zo weinig financiële informatie over de exploitatie van de spoorverbinding Gouda-Schoonhoven bekend is en door onafhankelijke journalisten beoordeeld. Dat had voor een echte evaluatie van de beslissing tot opheffen -ook in de pers- een stuk meerwaarde opgeleverd.

Afscheid van het "spoor-tje" te Ammerstol



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
J. F. M. A. M. J.											
31	3. KI. HEEN en TERUG.										12
Geldig dag van afgifte.											
30	Ammerstol	Karnemelksloot								13	
29	Bergambacht	Koolwijk								14	
28	Beijersche weg	Schoonhoven								15	
27	Gouda	Stolwijk								16	
	den Hem	Stolwijker sluis								17	
	Huisweg									18	
	J 1723										19
J. A. S. O. N. D.											
26	25	24	23	22	21	20	19	18	17		
Prijs	f 0.15										T.
Prijs	f 0.20										15
Prijs	f 0.25										20
Prijs	f 0.30										25
Prijs	f 0.35										30
Prijs	f 0.40										35
Prijs	f 0.45										40
Prijs	f 0.50										45
Prijs	f 0.55										50

