

DE STRAATWEG ROTTERDAM-GOUDA (1680-1857) EN HET GOUDSE WAGENVEER (1653-1852)

DOOR MR. J. E. J. GESELSCHAP

IN 1632 kwam de trekvaart van Amsterdam naar Haarlem gereed. Het nieuwe vervoermiddel, de trek- of jaagschuit, werd snel populair. Comfort en regelmaat waren eigenschappen welke geen ander vervoermiddel tegelijkertijd in zich verenigde. In korte tijd kwam een uitgebreid net van trekvaarten tot stand; Amsterdam-Weesp 1638, Amsterdam-Naarden 1640, Leeuwarden-Harlingen 1646 enz. Nederland kreeg daardoor de beschikking over een systeem van reizigersvervoer dat naar de maatstaven van die tijd zo perfect functioneerde, dat tot in de 19de eeuw weinig behoefte aan straatwegen bestond.

Het stadsbestuur van Gouda werd in 1644 door een burgemeester van Rotterdam gepolst terzake van de aanleg van een trekvaart tussen beide steden. Hij kreeg tot antwoord dat de Goudse vroedschap de zaak wat prematuur vond¹). Gouda onderhandelde destijds met Amsterdam over een trekvaart tussen beide steden en het is daarom wel begrijpelijk dat men niet te veel hooi op de vork wilde nemen. Maar in 1656, toen de trekvaart naar Amsterdam gerealiseerd was, werden onderhandelingen met Dordrecht over een trekvaart naar die stad geopend en ook de verbinding met Rotterdam kreeg nu aandacht. De landmeters Gerrit Dircxz. van Gouda en Dirck Davidtz. van Rotterdam werden belast met het ontwerpen van een trekvaart naar Rotterdam. Gerrit Dircxz. gaf in zijn project twee wegen aan: één langs de Rotte, de Zwanlaase sloot, de Jonkerskade en de Moortse veenweg, en een kortere, langs Nieuwerkerk en de Achterweg²).

De plannen bleven voorlopig rusten. In 1661 en 1663 werden zij nog eens in de vergadering van de vroedschap van Gouda besproken doch pas in 1666 werden zij weer actueel. De stoot daartoe gaf een bericht uit betrouwbare bron dat de vroedschap van Rotterdam uit haar midden een commissie had benoemd om de kwestie van de trekvaart bij de stad Gouda aanhangig te maken³). Burge-meester Vereijck, geassisteerd door de secretaris Van der Tocht, de landmeter Dirck Camp – opvolger van de inmiddels overleden Gerrit Dircxz. – en de bode Goossen Boon reden op 6 september

van dat jaar 's morgens om vijf uur met een wagen naar de Oostpoort van Rotterdam om het door Gerrit Dircxz. aangegeven tracé over Nieuwerkerk te inspecteren en op te meten. Punt van uitgang was de herberg waar de 'Trucktafel' uithing. Na aldaar – neem ik aan – een stevig ontbijt te hebben genuttigd begaven zij zich op weg langs het slot Honingen, de 's Gravenweg, de Oostkade van de Kralingse polder, de Achterweg tot Nieuwerkerk en de Kerklaan aldaar. Vanaf de Kerklaan werd de trekvaart annex het jaagpad geprojecteerd door de Kortlandse polder naar de Jonkerskade, en vervolgens langs deze kade en de Moortse tiendweg naar de Mallemolen bij Gouda.

Het plan werd op 2 december d.a.v. besproken met de gedeputeerden van Rotterdam ter Statenvergadering. Deze stelden enige wijzigingen voor, welke wel acceptabel waren, behalve één. Om de Kerklaan bij Nieuwerkerk te kunnen passeren zou men aldaar moeten overstappen, zoals Gouda voorstelde, of een verlaat maken, zoals Rotterdam wenste. Onder geen voorwaarde wilde Gouda toestaan dat de Kerklaan doorgegraven zou worden, want daardoor zou Gouda's monopolie van de binnenvaart tussen Maas en IJssel enerzijds en de Rijn anderzijds kunnen worden ondermijnd.

Nadat Gouda zich van de medewerking van de ambachten Nieuwerkerk en Capelle had verzekerd – het kostte niet veel moeite want Gouda bezat de ambachtsheerlijkheid van deze dorpen – reden op 28 januari 1667 enige Goudse heren met twee sleden over het ijs naar Rotterdam om de hoogheemraden van Schieland die in vergadering bijeen waren te consulteren. Deze verklaarden zich hartelijk genegen om hun medewerking te verlenen. Het genoegen daarover werd echter vergald toen de eveneens aanwezige burgemeesters van Rotterdam na een lange deliberatie verklaarden dat zij hun vroedschap nog altijd niet hadden gerapporteerd over de conferentie van 2 december ²⁾. Deze verklaring stond feitelijk gelijk met een afwijzing; men hoort daarna niets meer van de trekvaartplannen!

Op 28 januari 1676 was de Goudse vroedschap in vergadering bijeen. Zoals gewoonlijk vormden de landszaken het voornaamste agendapunt. Maar tevens rapporteerden de gedeputeerden ter Statenvergadering over een onderhoud dat zij met de gedeputeerden van Rotterdam gehad hadden over het maken van een straat-

weg tussen beide steden. 'Waer op gedelibereert sijnde, is goetgevonden ende verstaen, de heeren Burgemeesteren ende outburgermeesteren respectie te versoucken ende authoriseren, gelijk de selve versocht ende geauthoriseert worden bij desen de voorsz. saecken door Commissarissen uyt het midde van de haren te deputeren, te willen aan de hant houden ende nader te matureren, ende 't selve gedaen sijnde daer van te doen rapport, op dat 't selve gehoort verder gedisponeert mach worden soo als men bevinden sall te behooren'.⁴⁾ Kortom, een commissie van wijze mannen zou de zaak in kwestie rijpelijk overwegen. Voorzichtigheid was wel geboden, want straatwegen waren in Nederland nagenoeg onbekend. In 1663 was een straatweg van Den Haag naar Scheveningen aangelegd en daarover was een drukte gemaakt alsof het een wereldwonder betrof.

De commissie ad hoc heeft zich niet overhaast. Bijna drie jaren verstreken alvorens zij, in de vergadering van de vroedschap van 12 december 1678, rapporteerde, dat met de burgemeesters van Rotterdam gesproken was over het maken van een straatweg van 'cantelinghe clinckert' (op hun kant geplaatste klinkerstenen; men proeft de onwennigheid) en dat zij vrijwel tot overeenstemming waren gekomen. De commissieleden werden voor hun moeite bedankt en tevens gemachtigd om alles te doen wat het welslagen van de onderneming zou kunnen bevorderen ⁵⁾.

De bewuste conferentie had plaats gevonden op 3 december te Zevenhuizen. Volgens een resumé van de beraadslagingen en klad-aantekeningen van de pensionaris Van der Tocht zou de straatweg lopen vanaf Gouda over de IJsseldijk tot Kortenoord, en verder langs de 's-Gravenweg, door het Honingerbos en op de zeedijk tot de Oostpoort van Rotterdam, in totaal een afstand van 5500 roeden (20.6 km). Begin- en eindpunt zouden veertien voet breed worden, het overige deel negen voet (ca. 2.8 m). Per roede (ca. 3.75 m) waren nodig 2200 klinkers à f 3,— de duizend; inclusief zand en arbeidsloon zou de roede op bijna f 11,— komen. Gouda zou de IJsseldijk bestraten en de daarvoor nodige stenen kopen uit de steenbakkerijen aan de Rijn van Leiden tot Woerden en langs de IJssel tot Kortenoord, en Rotterdam zou het overige bestraten en de klinkers kopen langs de IJssel stroomafwaarts van Kortenoord en langs de Lek ⁶⁾.

Het kwam er nu op aan zich van de medewerking van het hoog-

heemraadschap Schieland te verzekeren, want anders zou men genoodzaakt zijn aan de Staten van Holland een octrooi aan te vragen, en die procedure zou tijd en geld kosten. Schieland gaf toestemming onder voorwaarde dat het hoogheemraadschap één derde van de netto opbrengst, d.w.z. na aftrek van renten en onderhoudskosten, zou genieten. In 1681 is deze verplichting afgekocht voor f 5040,—.

Op 7 november 1679 kon eindelijk de definitieve overeenkomst tussen de beide steden betreffende de aanleg en de exploitatie van de straatweg worden getekend, waartoe de Goudse afgevaardigden, met hun trekjacht op weg naar Den Haag, in Rotterdam afstapten⁶⁾. De Goudse vroedschap ratificeerde het verdrag op 20 november d.a.v.

Deze overeenkomst is een merkwaardig document. In de eerste plaats als geboortakte van een straatweg welke tot het jaar 1741, toen de straatweg van 's-Hertogenbosch naar Eindhoven werd aangelegd, de langste in Nederland was. En voorts als een vroeg voorbeeld van een regeling als bedoeld in de wet houdende voorschriften met betrekking tot gemeenschappelijke regelingen ter behartiging van bepaalde belangen van twee of meer gemeenten.

De overeenkomst bevestigde hetgeen hierboven reeds is medegedeeld over het tracé en de afmetingen van de weg. Begin- en eindpunt werden wat breder uitgevoerd om de wagens gelegenheid tot wisselen te geven. Met hetzelfde doel werden onderweg enige wisselplaatsen gemaakt, waar de wagens elkaar op de smalle weg konden passeren. De steden participeerden voor gelijke delen. Zeer uitdrukkelijk werd bepaald dat geen van beide steden aan een derde stad aansluiting op de weg zou geven zonder toestemming van de ander. Het motief hiervoor ontgaat mij. De overeenkomst werd aangegaan voor 'altoos' of ten minste vijf en twintig jaren.

Gouda, altijd haantje de voorste, was reeds in september 1679 begonnen met het bestraten van de IJsseldijk, zodat in juli 1680 al een deel van de weg in gebruik kon worden genomen. Het Rotterdamse deel was vanaf 24 augustus 1680 berijdbaar. Tolhekken werden geplaatst bij de zaagmolen even buiten de Dijkspoort van Gouda, op de grens van Capelle en Nieuwerkerk bij de herberg 't Roode Leeuwte, en bij de herberg aan het Honingerbos welke eveneens 't Roode Leeuwte had uithangen. Kennelijk waren de kosten van de straatweg tegengevallen en moest nu bezuinigd wor-

den want uitdrukkelijk werd gestipuleerd dat de hekken eenvoudig, 'sonder eenige parade', en zo voordelig mogelijk gemaakt moesten worden. De straatweg had f 68946,— gekost. Inclusief de afkoop-som voor Schieland moesten beide partijen elk nagenoeg f 37000,— fourneren. Gouda dekte deze forse uitgave door de verkoop van het aan de stad toebehorende herenlogement 't Harthuis op de Markt en van het herenhuis (slot) te Capelle, en door een wissel op de stedelijke bank van lening.

Van meet af aan kostte de weg veel aan onderhoud, ten dele door de slappe ondergrond, en ten dele doordat de klinkers niet bestand waren tegen de met ijzeren banden beslagen wielen van de toen gebruikelijke lompe wagens. Om de stenen te beschermen werden zij regelmatig met zand en afval van de steenbakkerijen be-strooid. Een voerman mocht niet in het spoor van een ander rijden, maar moest een vers spoor maken. Zware wagens werd de toegang tot de weg ontzegd. Om te voorkomen dat het zand zou wegwaaien en om de 'akeligheid' van de weg wat te verzachten werden de bermen met bomen en heggen beplant hetgeen ook weer onder-houd vergde. Tweemaal per week werd de weg geïnspecteerd.

De kosten van de weg werden bestreden door tolheffing. Vrij van tol waren de wagens beladen met veldvruchten van de langs de weg wonende huisluiden, alsmede enige gekwalificeerde personen. De ontvangsten gaven een geleidelijke stijging te zien tot een maxi-mum van f 9823,— in 1838. Daarna trad, mede tengevolge van de oprichting van een stoombootdienst tussen Rotterdam en Gouda in 1840⁷⁾, een daling in. Veel erger werden de ontvangsten ge-troffen door de opening van de spoorwegverbinding tussen de beide steden op 30 juli 1855. De ontvangsten liepen toen terug van f 6733,— in 1854 en f 4689,— in 1855 tot f 223,— in het eerste half-jaar van 1857! In het begin werden de tolgelden geïnd door be-ambten in dienst van de beheerders, dus bij wege van collecte, maar vanaf 1700 werden zij verpacht, wat resulteerde in een grotere opbrengst. Vanaf 1833 ging men weer zelf innen, hetgeen opnieuw de opbrengst verhoogde!

In de hierbij afgedrukte, uit de rekeningen van ontvangsten en uitgaven samengestelde tabel, zijn de resultaten voor tienjaarlijkse tijdvakken opgenomen.



Gedeelte van een kaart van Delfland, Schieland enz. 1694.

Ontvangsten en uitgaven (in guldens) wegens de straatweg van Gouda naar Rotterdam.

<i>Tijdvak</i>	<i>Ontv.</i>	<i>Uitg.</i>	<i>Saldo</i>
1680-1690	41971	20001	21970
1690-1700	42477	25511	16966
1700-1710	44006	22602	23404
1710-1720	44235	21940	22295
1720-1730	44150	39947	4203
1730-1740	49546	49690	— 154
1740-1750	54600	33979	20621
1750-1760	59300	36031	23269
1760-1770	57570	37452	20168
1770-1780	59220	81713	— 22493
1780-1790	60898	45308	15590
1790-1800	61500	49667	11833
1800-1810	61500	54956	6544
1810-1820 *)	62000	64000	— 2000
1821-1830	73357	66347	7010
1831-1840	88725	91848	— 3023
1841-1850 *)	64000	88000	— 24000
1851-1857	31051	27185	3866

*) Wegens hiaten in de administratie zijn deze cijfers niet nauwkeurig bekend.

De uitgaven betroffen hoofdzakelijk de kosten van het onderhoud van de weg. Tot 1779 bleven deze op een zodanig peil dat het batig saldo een bescheiden vergoeding (2 à 2,5 procent) vormde voor de derving van rente van het geïnvesteerde kapitaal van bijna f 74000,—; voor reservering en afschrijving bleef niets over. In 1779 werd de weg verhoogd en opnieuw bestraat, en ook daarna vergde het onderhoud zoveel, dat het rendement van het in de weg gestoken vermogen tot nul daalde. De belangrijke reparatie's in de jaren 1839-1843 moesten betaald worden uit een renteloos voorschot van de gemeente Rotterdam, dat op een gegeven ogenblik zelfs meer dan f 41000,— bedroeg; Gouda kon dat niet meer opbrengen. In 1822 werd van Rijkswegen het recht van tolheffing aangevochten wegens strijdigheid met de Grondwet. Een smeekschrift aan de Koning had het gunstig gevolg dat bij Koninklijk Besluit

van 27 november 1822 het recht van tolheffing werd gesanctioneerd.

Met ingang van 1 juli 1857 deden de beide steden afstand van hun recht van bestrating en tolheffing. In 1859 nam een commissie uit de gemeentebesturen van Moordrecht, Nieuwe kerk, Capelle en Kralingen de geabandonneerde weg onder beheer. Het onderhoud werd daarna betaald uit bijdragen van deze gemeenten, van Rotterdam, Gouda, de Provincie en het Rijk ⁸⁾).

In nauw verband met de geschiedenis van de straatweg staat die van het Goudse wagenveer. Een keur 'roerende de wagenveeren van Amsterdam, Rotterdam ende Utrecht' van 10 juni 1581 onthult ons dat er destijds reeds geregelde passagiersdiensten op die steden bestonden ⁹⁾. In die keur werd bepaald dat zij hun standplaats zouden hebben resp. op de Kleiweg, aan de Veerstal en op de Lange Tiendeweg en dat zij nergens anders passagiers mochten opnemen (snorverbod). In de gildebrief voor voerlieden en slepers van 1606 wordt dit voorschrift herhaald ¹⁰⁾. Dit langdradige stuk bevat bovendien nog een reeks van bepalingen betreffende de verdeling van het ladingaanbod onder de wagnaars.

In 1653 werd voor het wagenveer op Rotterdam een bijzonder reglement opgesteld ¹¹⁾. Het motief staat in de aanhef- 'schout ende gerecht der stadt Gouda, dagelijks meer en meer bemerkende de disordre ende ongeregeltheydt in 't rijden van de vrachtwagens over ende weer tusschen de stadt van Rotterdam ende deze stadt Gouda enz.'. De voornaamste bepalingen waren:

1. De voerman moet door de burgemeesters geadmitteerd zijn.
2. Hij moet een goede, vaste wagen en twee kloeke paarden hebben.
3. Om de volgorde van afrijden zal geloot worden.
4. Het tarief bedraagt van half april tot half oktober: 1-4 personen op één wagen samen 50 stuivers; 5 personen 55 stuivers; 6 personen 60 stuivers; de 7de en 8ste persoon, die op de vierde bank zitten ieder 7 stuivers.
5. Reserveren van zitplaatsen alleen mogelijk door beleggen.
6. Dagelijks zullen zes wagens naar Rotterdam vertrekken. Zij zullen in één beurs rijden, d.w.z. de ontvangsten gaan in een gemeenschappelijke pot.

7. De voerlieden moeten zich betamelijk gedragen. Zij mogen zich niet dronken drinken of ergens langer dan een kwartier pleisteren.
8. Het toezicht op de naleving van de voorschriften berust bij een opzichter (commissaris) van het wagenveer, die bovendien de smering van de wagens verzorgt en daarvoor twee stuivers per wagen ontvangt.

De wagens waren lompe, overhulde boerenwagens zonder vering. Hun eigenschappen werden duidelijk uitgedrukt in de naam 'bolderwagens'. In 1803 resp. 1804 besloten de gemeenteraden van Rotterdam en Gouda, ten gemakke en gerieve van de reizigers, de in het veer tussen beide steden gebruikt wordende bolderwagens voor rekening van de beide steden te vervangen door tien sterke en comfortabele phaëtons. Dat waren voor die tijd zeer moderne, geveerde en lichtlopende rijtuigen. Het tarief werd toen, ongeacht het aantal passagiers, bepaald op 15 stuivers per persoon. Daarin was begrepen 2 stuivers voor tolgeld en 2 stuivers voor het onderhouden van de wagens ¹²).

Over de omvang van het reizigersverkeer worden wij ingelicht door het volgende staatje ¹³).

<i>Jaren</i>	<i>van R'dam</i>	<i>van Gouda</i>	<i>Totaal</i>
1815	13476	11139	24615
1816	15187	12930	28117
1817	15297	13197	28494
1818	14463	11749	26212
1819	13904	11349	25253
1820	12868	10517	23385

In 1827 werden de wagens vervangen door zestien nieuwe wagens. Evenals de vorige werden deze op model gekocht zodat er geen beschrijving of tekening van voorhanden is.

Om de concurrentie van de hierboven genoemde stoombootdienst het hoofd te kunnen bieden werden in 1840 acht wagens vervangen door evenveel moderne diligences. Zij waren gemonteerd op drukveren en voorzien van drie banken voor drie personen, de voorste bank achteruitrijdende tegenover de middelste bank. De

K E U R E
E N D E
O R D O N N A N T I E
O P H E T
W A G E - V E E R

Van dese Stadt naer de Stadt van
R O T T E R D A M.



T O T G O U D A,

Gedruckt by *Cornelis Dyvoort*, Boeckverkooper
in 't Verguld' A B C. ANNO 1654.

banken waren met trijp bekleed, met passementen en breedgevulde rugleuningen en kussens gevuld met paardehaar. De treden waren opklapbaar. Aan weerszijden waren twee grote niet-rammelende zakglazen, achter de bok twee vaste glazen. Bovenop was een imperiaal voor de bagage, met een lederen dekkleed en een lantaren om binnen en buiten te verlichten. De wagens werden beschilderd met de wapens van de steden en een opschrift. Zij werden geleverd door de Rotterdamse rijtuigmaker J. Lehmann ¹³).

In maart 1852 besloot de gemeenteraad van Rotterdam, onder de indruk van de verliezen welke op het beheer van de wagens werden geleden en in verband met het aflopen van het onderhoudscontract het wagenveer met ingang van 1 januari 1853 op te heffen. B. en W. van Gouda deden toen een gelijk voorstel aan hun raad, waarop deze met grote meerderheid van stemmen het ongewone besluit nam om zich rechtstreeks tot de raad van Rotterdam te wenden teneinde de voorgenomen opheffing ongedaan te maken. Deze stap had niet het gewenste effect en omdat Gouda niet in staat was om alleen de kosten te dragen stemde de raad tenslotte toe in opheffing. De voerlieden werden in de gelegenheid gesteld om de wagens te kopen en daarmee de dienst voor eigen rekening en risico voort te zetten. De firma A. Jonkheid en Comp. heeft dit gedaan tot de openstelling van de spoorweg in 1855, daarna is deze onderneming op Leiden gaan rijden. De diligencediensten tussen Rotterdam en Utrecht van Van Gend & Loos en Concordia werden toen eveneens gestaakt. Het werd stil op de straatweg. De opkomst van de auto heeft de rust verstoord. Sinds 1923 onderhoudt een autobus de verbinding Rotterdam-Gouda.

Aan de gemeentearchivaris van Rotterdam betuig ik mijn dank voor de door hem uit het archief van de gemeente Rotterdam verstrekte inlichtingen.

NOTEN

- 1) Mr. J. Geselschap, Inventaris van het oud-archief van Gouda, nr. O.A. 51 f. 134^v.
- 2) O.A. 2467.
- 3) O.A. 53 ff. 45^v, 97, 182^v.
- 4) O.A. 55 f. 176^v.
- 5) O.A. 56 f. 65^v.
- 6) O.A. 4172 en 4175.
- 7) J. Geselschap, Op een vulkaan naar Rotterdam, in de Goudsche Courant van 7 januari 1967.
- 8) Jhr. L. F. Teixeira de Mattos, De Waterkeeringen enz., deel II, blz. 481. De commissie van beheer wordt waarschijnlijk per 1 jan. 1971 opgeheven, daar de straatweg onder de aanliggende gemeenten zal worden verdeeld en de provincie haar bijdrage zal afkopen.
- 9) O.A. 292 f. 22^v.
- 10) O.A. 293 f. 105. Ook gedrukt te Amsterdam in 1606 als 'Ordonnantie opt Wagheveer der stede Gouda'.
- 11) O.A. 305 f. 13.
- 12) O.A. 4173.
- 13) O.A. 4178.