

### **De eerste brug in 1855**

In de vorige aflevering zagen we dat de Gouwe een belangrijke vaarroute is, een hoofdvaarweg. Nu kruist deze vaarweg bij Gouda ook nog een van de drukste treinroutes van Nederland (Utrecht - Rotterdam/Den Haag). Daar ontstaat dus een probleem, dat eigenlijk alleen voor beide partijen bevredigend is op te lossen met een tunnel. Dit is alleen zo duur en technisch complex dat het geen optie is geweest, zeker niet in 1855 toen de spoorlijn tussen Gouda en Rotterdam werd aangelegd. Door de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij werd toen een brug aangelegd bij het Hamstergat. Het moest een beweegbare brug worden omdat er toen nog zeilschepen voeren met hoge masten. Het werd een draaibrug, waar vanaf 1870 ook de trein naar Den Haag over ging.

### **Nieuwe bruggen in 1911 en in 1989**

Het treinverkeer nam toe en daarom werd in 1911 een paar honderd meter noordelijker een nieuwe driesporige draaibrug aangelegd. De oude brug werd gesloopt. Met deze situatie kon men lange tijd vooruit maar in de jaren zeventig van de vorige eeuw ging het toch weer knellen. Zo erg zelfs dat de NS een speciale commissie aan het werk zette om hiervoor een oplossing te bedenken. Wat was er aan de hand? Een antwoord op deze vraag vinden we dicht bij huis namelijk bij Bram Cazius in de Crabethstraat. Hij is spoorwegenthousiast en bewaart alles wat ermee te maken heeft. Na wat zoeken op zolder duikt het rapport van de commissie op. De vele openingen voor de scheepvaart is de commissie een doorn in het oog. Er is per dag sprake van 101 minuten spertijd voor het treinverkeer (tussen 7 en 20 uur). Dat moet terug naar 0 vindt de commissie, desnoods 1 opening overdag. Hoe doe je dat? Dat kan alleen door de brug hoger te maken. Het blijkt dat bij een hoogte van 7 meter 99% van de vrachtschepen er door kan. Om de capaciteit te vergroten waren vier sporen noodzakelijk. Dit werden de uitgangspunten voor het ontwerp, dat uiteindelijk in 1989 leidde tot de bouw van de huidige hefbrug op de plaats van de eerste brug van 1855. Het is een indrukwekkend kunstwerk geworden. De brug is met zijn 45 meter het hoogste bouwwerk in onze wijk en is beeldbepalend voor de Westkant van Gouda.

Waarom zo hoog en waarom niet weer een draaibrug? Een draaibrug wordt bij vier sporen te breed en is ook onderhoudsgevoeliger. Bij een ophaalbrug raak je in de knoei met de stroomleidingen en de aandrijving kun je niet onderbreken zo dicht bij een station. Een hefbrug bleek de beste oplossing. Er is gekozen

voor twee afzonderlijke hefinstallaties, elk met twee sporen zodat er bij onderhoud geen volledige stremming is. De hefhoogte van 34 meter is afgestemd op die van de hefbruggen van Waddinxveen, Boskoop en Alphen. In de vier heftorens bewegen de contragewichten aan staalkabels. Alles bij elkaar weegt het 1100 ton. Wat u zich misschien niet realiseert is dat de brug niet alleen heel hoog maar ook heel lang is, nl. 650 meter terwijl de Gouwe maar 60 meter breed is. Een dergelijke lengte is nodig omdat de treinen maar een zeer beperkt hellingspercentage aan kunnen. Ook bij de huidige helling moeten de goederentreinen zelfs nog een behoorlijke snelheid aanhouden om de klim te halen.

Wij profiteren van deze zgn. aanbruggen omdat er zonder al te veel extra kosten wegen onderdoor geleid kunnen worden. De brug werd in 1993 in gebruik genomen waarna de oude draaibrug werd opgebroken.



*De hefbrug. Hierop is goed te zien dat de twee delen afzonderlijk omhoog gaan*

### **Extra brug in 1997**

NS nu tevreden? Ja maar niet voor lang. Cazius ontvouwt een kaart met een wirwar van sporen en wissels. Het lijntje naar Alphen blijkt de boosdoener. Deze blokkeert een van de vier sporen vier keer per uur en dat houdt de treinen naar Rotterdam en Den Haag op. Conclusie: nog een brug. Waar? Inderdaad op de plek van de brug uit 1911. Het baanlichaam lag er immers nog. Het werd weer een draaibrug, enkelspoor met in gesloten toestand een doorvaarthoogte van eveneens 7 meter. Deze brug werd in 1997 in gebruik genomen.

Boek gesloten? Wie zal het zeggen. Misschien komt er ooit nog een tunnel niet alleen onder De Gouwe door maar ook verder ondergronds door Gouda. Daarmee zouden we een enorme barrière en ook lawaaibron in de stad kwijt zijn. Op kleinere schaal kan er op korte termijn nog wel wat worden aangepast. De NS commissie sprak al in 1982 over de koppeling van een fietsbrug aan de spoorbrug. Dit zou nog steeds kunnen. Hiermee zou je een doorsteek krijgen naar het Weegje, ook interessant voor bewoners van Nieuwe Park.

Tot zover de historie van de spoorbruggen. De volgende keer meer over de bediening en over de zeilboten die we zo vaak zien liggen wachten voor de brug .



*De draaibrug*