

Het gebied van de Spoorzone wordt binnen circa tien jaar heringericht. Een mooie gelegenheid om de geschiedenis van de Spoorstraat eens onder de loop te nemen. Het is nauwelijks voor te stellen hoe dat gebied eruit zag voor de bouw van de Spoor tunnel. Maar als je in de stukken duikt, komen er toch aardige zaken naar boven.

Deel 1

Inleiding

Oorspronkelijk was de Spoorstraat een smalle verbindingsweg met water tussen de polder Bloemendaal en de Blekerssingelgracht. Pas in 1948 kreeg de straat officieel die naam, vroeger Spoorwegstraat geheten. Hij liep van de Kattensingel tot aan de voormalige spoorwegovergang van het lijntje Gouda-Utrecht; daarna kwam de Ridder van Catsweg. Naar de stad toe liep de Spoorstraat aan de westkant door tot het kerkgebouw van de gereformeerde gemeente; het verdere deel van de voormalige Stationsweg werd Stationsplein genoemd. De vroegere verbindingsweg tussen de Spoorwegstraat en het station droeg verschillende namen, zoals Stationsweg, Stationslaan, Toegangsweg of Spoorweglaan. In 1948 kwam hieraan een einde en werd deze weg ook Spoorstraat genoemd.

Aan de oostkant bevond zich de begraafplaats van de Nederlands-Israëlitische gemeente met de ingang aan de Boelekade.

Spoorlijn

In 1855 werd de spoorlijn tussen Utrecht en Rotterdam in gebruik genomen. Het station Gouda bestond toen uit twee houten bouwketen en een "stationsweg", eigenlijk een modderpad. De gemeente was aanvankelijk niet zo enthousiast: de waterverbindingen waren toch goed? Gouda was toch het centrum van de binnenvaart? Daar kwam nog bij dat het station offici-

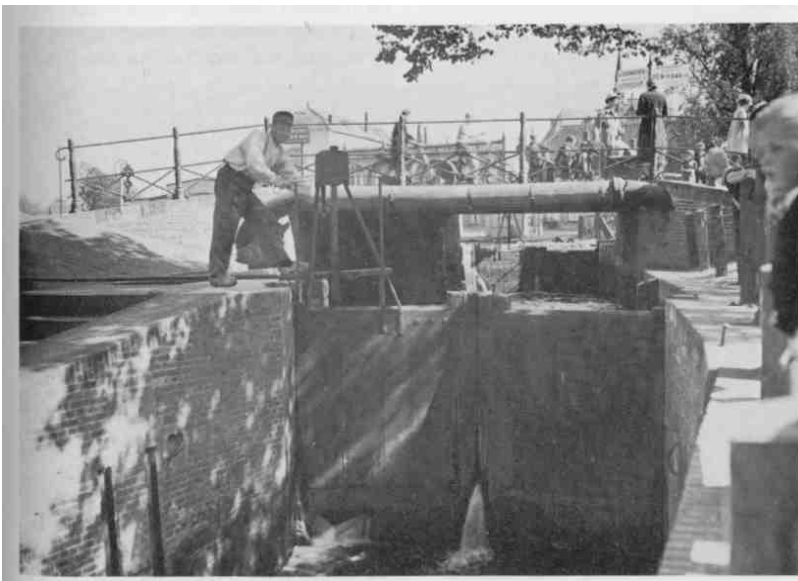
eel in de gemeente Broek (1.300 zielen) stond en Gouda voelde zich niet geroepen voor het station te zorgen. Desondanks nam het reizen per trein zo'n vlucht, dat er uiteindelijk geen behoefte meer bestond aan de trekschuit of het wagenveer en de postkoets.

In 1869 verdubbelde het spoor naar Rotterdam, kwam er spoorverbinding naar Amsterdam en in 1880 naar Den Haag. Eindelijk zorgde Gouda voor een modern stationsgebouw met onderdoorgang en restauratie: de stad lag centraal tussen de vier belangrijkste steden. En dat was uiteindelijk de reden voor de aanleg van de Stationsweg: tussen de Jan Verzwollewetering en het spoor tot wat nu de Spoorstraat heet.

Bloemendaalse Verlaat

Ongeveer waar nu restaurant l'Étoile is, lag het Bloemendaalse Verlaat, een schutsluisje uit plm. 1608. De 'landbewaarders' (poldermeesters) van Bloemendaal kregen 355 gulden voor het maken van 'een brug van het nieuwe Verlaat'. Via dit sluisje konden boeren en tuinders uit Bloemendaal hun groenten en fruit naar het (houten) veilinggebouw aan de Houtmansgracht varen.

Toen de veiling naar de Bodegraafse Straatweg verhuisde, werd het verkeer te water overbodig. Aan het begin van de Boelekade stond een sluiswachterswoning, die met de sluis en de brug moest verdwijnen vanwege de bouw van de tunnel in de Spoorstraat in 1939.



Het Bloemendaalse Verlaat met sluiswachter



.Bloemendaals Verlaat 1935

Het Bloemendaalse Verlaat is dus ontstaan en verdwenen vanwege de bevordering van het verkeer.

Koffiehuis

Aan de andere kant van de Spoorstraat moesten er ook een aantal huizen aan geloven vanwege het toenemende verkeer.

Op een hoek heeft ooit een koffiehuis gestaan, waar ook sterkere drank werd geschonken. Vlak achter dit koffiehuis was er een accijnshuisje, waar de gemeente tot 1865 de belasting inde. Het ontduiken van die belasting was een geliefde sport. De cafébaas wilde wel een extraatje verdienen met de verkoop van onbelaste jenever. Maar hoe moest dat nu met de douane vlakbij? De man arrangeerde een enorme ruzie met zijn vrouw, waar zelfs een mes aan te pas kwam. De vrouw schreeuwde zo hard moord en brand, dat de kommiezen te hulp schoten; ze hadden niet in de smiezen van wat zich achter hun rug afspeelde. Op dat moment passeerde er namelijk via de nog niet gedempte Jan Verzwollewetering een schouwtje met een verborgen vat jenever langs het toevallig onbewaakte accijnshuisje. De cafébaas en zijn vrouw beklonken die avond de goede afloop van de 'hooglopende ruzie' met een welverdiend glas.

Eerst hotel, dan garage

Op nummer 6-10 had je hotel 'Tivoli' van de weduwen Solingen en Van Hees, waar in een lokaal voorstellingen werden gegeven; de naam van de uitspanning werd later veranderd in 'Welgelegen'; het gebouw werd in 1933 afgebroken. Ook is het hotel in bezit geweest van de heer Cattel. Daarvoor in de plaats kwamen de gebouwen van de firma Van Zevenhoven, die hier hun garagebedrijf runden. Een karakteristiek gebouw: het woonblok met showroom en reclametoren is gebouwd door architect D. Stuurman in de periode van de Nieuwe Zakelijkheid. Te zien aan rechthoekige bouwmassa's en variaties in het metselwerk.

Bomenoverlast

Overlast van bomen en aanplakborden is van alle tijden. Zo verzochten een halve eeuw geleden de bewoners van Spoorstraat 39 en 39a in een brief aan B&W een boom te verwijderen en een aanplakbord. De zeer vele, dichte bladeren hingen royaal over de muur en hielden veel zon en licht tegen, in de herfst verstopping veroorzakend door de vallende bladeren in de tuin, op 39a het uitzicht benemend. Het aanplakbord was een dagelijks terugkerende ergernis, een ontsierend object voor de omgeving en sloot de bewoners van 39a van de bewoonde wereld af, omdat ze nauwelijks in of uit konden. De conclusie van B&W luidde dat ze "uit esthetisch

oogpunt geen vrijheid hebben kunnen vinden gunstig te beschikken"; het aanplakbord kon ook niet worden gemist. Einde oefening.

Klacht parkeren

In die dagen kwam het natuurlijk ook voor dat fout geparkeerde auto's op de bon werden geslingerd. Er was een wachtverbod voor de hele Spoorstraat. Voor de garage van Hooimeijer op nr. 11 stond echter (te) lang een auto geparkeerd, waarop de politie de eigenaar procesverbaal aanzegde; de man was daarover zo des duivels dat hij de heren uitmaakte voor "rotsmeris". Daarop werd hij voorgeleid aan de waarnemend commissaris, verdacht van belediging. De man in kwestie beweerde dat men hem "zocht", hetgeen natuurlijk werd ontkend.



Hotel A.N. Cattel.



Doorkijkje richting stad met rechts het koffiehuis.

Lokaal „TIVOLI”
 bij het Station van den Nederl. Rijnspoorweg
 te GOUDA.

2de VOORSTELLING in het Abonnement.
 Schouwburg van Rotterdam,
 onder directie van den Heer LOUIS BOUW-
 MEESTER & C^o.

DINGSDAG 23 NOVEMBER 1869, des avonds
 ten half 8 ure.

SATAN TE PARIJS,
 OF DE GRAAF DE SAINT GERMAIN.
 Groot beroemd drama in vijf bedrijven naar
 het Fransch.
*De Graaf de Saint Germain: De Heer LOUIS
 BOUWMEESTER.*

Prijzen der Plaatsen:
 Eerste Rang 99 Cts. -- Tweede Rang 49 Cts.
 Plaatsen te bespreken dagelijks in het lokaal
 »TIVOLI” aan de Spoorstraat te Gouda.

Aankondiging "Tivoli" 1869.

Knelpunt verkeersregeling voor de winkeliers

De stoplichten bij de Spoorstraat vanuit de tunnel komend zorgden voor overlast door de wirwar van fietsers tussen en naast de wachtende auto's.

In 1962 kwam er dan ook een verzoek van de commissaris van politie om de fietsers om te leiden via de Spoorlaan en de Vredebest. Dit ging echter niet door wegens geweldig protest – vanwege sterk teruglopende zaken, al sinds het plaatsen van de verkeerslichten richting Kleiwegbrug- van de kant van de winkeliers in de Spoorstraat.

En dat waren er nogal wat: op nr. 1 het sigarenmagazijn van Bakker, op nr. 3 "Klein Taria" (snoep/ijs) van Den Edel, op nr. 5 de stomerij van fa. Bieren, op nr. 7 de slagerij van Jansen, op 11/13 de fietsenzaak van Hooimeijer, bij nr. 15 staat ook vermeld een rijwiel en bromfietshandel van De Frankrijker, op nr. 17 technische dienst radio/tv Van Erk, op nr. 19 de naaimachinerhandel van Breedijk, op nr. 23 sportkleding+lederwaren van Lorjé, op nr. 27 een assurantie kantoor van Ruijgrok, op 31 modeartikelen Van IJzendoorn, op nr. 33 de kapperszaak van Melkert (familie van), maar ook op nr. 35 was er een kapper Van Pomeran, op nr. 39 ook een sigarenhandel van Steenwinkel.

Vermeldenswaard is misschien ook nog de vooroorlogse neringdoenden: op nr. 7 de touwslagerij van IJsselstein en op nr. 29 de chocolaterie van de dames Ponsioen.

Aan de even kant van de straat zijn er, evenals de hierachter gelegen huizen aan de Graaf Florisweg, heel wat panden afgebrand tijdens het bombardement van het station in 1944.



Ca 1900 huizen langs Jan Verzwollewetering, die later gebombardeerd en gesloopt zijn.



Winkelrij links.

Hier beëindigen we het eerste artikel over deze belangrijke straat en in het volgende nummer gaan we hiermee verder. Er is namelijk nog een schat aan informatie, die we u niet willen onthouden. Wordt vervolgd dus.

Literatuur:

'Duizend jaar Gouda' - Een stadsgeschiedenis, 2002, Historische Vereniging Die Goude; artikelen uit de Goudsche Courant 1954-1957; foto's en archiefstukken van Streekarchief Midde-Holland; De namen der Goudse straten van Dr. A. Scheygrond; 'De namen der Goudse straten; wijken, bruggen, sluisen, waterlopen en poorten' - Dr. A. Scheygrond, 1981.

Deel 2

Stationsgebouw

De spoorlijn naar Rotterdam bestond al sinds 1855, maar omdat er geen animo was van Goudse zijde om een echt stationsgebouw neer te zetten, werd bij die gebeurtenis niet of nauwelijks stilgestaan. Totdat het Goudse stadsbestuur toch wel ingenomen was met de spoorwegverbinding, zeker vergeleken met de weg naar bijv. Den Haag, in die tijd een en al ellende. Bovendien bleek het treinen naar Utrecht en Rotterdam een succes te zijn. Het moderne station werd uiteindelijk in 1870 officieel geopend tijdens de in gebruikneming van de spoorlijn naar Den Haag. Dit ging gepaard met veel feestvertoon, terwijl nog vlak voor deze feestdag een schavuit de kussens van de eerste- en tweedeklas rijtuigen stuk gesneden had. Vandalisme is van alle tijden.



Station Gouda 1869

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het station gebombardeerd en later gerestaureerd door architect Van Ravensteijn; de bovenverdieping ging eraf en twee symmetrische vleugels kwamen eraan. Hij maakte het af met een geprofileerde daklijst met in de bogen van de voorgevel vijf beelden, die de Goudse ambachten voorstellen. Het gebouw bleek uiteindelijk ontoereikend voor de stroom treinreizigers en moest plaats maken voor nieuwbouw. De plannen voor de sloop van het door zo'n beroemde architect vervaaid gebouw kregen veel protest, maar dit mocht niet baten.

In 1984 kwam er een nieuw stationsgebouw, ontworpen door architect Markenhof, met een boogvormige dakconstructie. Boven de ingang aan de stadskant staat een groot silhouetbeeld, voorstellende de handel en scheepvaart, voor een paneel van 25 vierkante meter rood glas, een impressie gevend van een opgaande zon. Het silhouetbeeld stond eerst bij de toenmalige Lombokpoort, die uitkwam op het stationsterrein.



Silhouetbeeld boven stationsingang

Tunnelbouw

Vlak voordat de oorlog uitbrak in Nederland, is men in de Spoorstraat begonnen met de aanleg van de Spoor tunnel. Het had letterlijk en figuurlijk nogal wat voeten in de aarde. Er moest heel veel geregeld worden: grond moest worden ont-eigend, het huisje van de sluiswachter worden gesloopt en het Bloemendaalse Verlaat worden gedempt. Er werden veel onderhandelingen gevoerd over het verkopen van percelen, want de Spoorstraat moest bebouwing en grond afstaan aan de gemeente. Ook werden er bijeenkomsten gehouden over de tunnelbouw. In juli 1938 gingen er veel brieven over en weer van de gemeente en de eigenaar van Garage Zevenhoven. Ook ontstond er een heftige briefwisseling over de waardevermindering van de panden aan de Spoorstraat. Ondanks de oorlog en de vele bezwaarschriften kwam de tunnel er.



Spoorwegovergang

In het jaar van de tunnelbouw werd melding gemaakt van veel ongelukken. Dit kwam vooral doordat de spoorwegovergang tussen de Ridder van Catsweg en de Spoorstraat gesloten was. Er werden daar toen extra politieposten geplaatst en werd men "dringend gemaand tot het opvolgen van bevelen der politie, het zich niet meer vastklemmen aan of klimmen op voertuigen, het niet meer laten schrikken van paarden omdat deze op hol kunnen slaan en tekens en signalen

geven". Ook voetgangers werden gemaand niet meer op verboden gebied over te steken en zich ook niet op de bouwplaats te begeven.

De begroting moest overlegd worden met het werkfonds 1934. Voorzitter van dit fonds was premier H. Colijn. Dit fonds hield ook toezicht op de lonen van de arbeiders. Zo stond er bijvoorbeeld in dat een stratenmaker 50 cent per uur moest verdienen en een jongen van 14 jaar 6 cent.



Opening van de tunnel

Op 1 november 1940 was de tunnel gereed. "Een gedenkwaardige en belangrijke dag voor de stad", zo meldde de Goudsche Courant. Voor de stad was het zeker belangrijk omdat er nu een snelle verbinding was tussen het oude Gouda binnen de singels en het zich steeds verder ontwikkelende stadsdeel ten noorden van de spoorlijn. Er hoefde nu niet meer voor de spoorbomen gewacht te worden. Vele hoogwaardigheidsbekleders waren aanwezig bij de opening. Het was een stralende dag en onder luid gejuich van de toegestroomde Gouvenaars werd de tunnel in gebruik genomen.

De eerste tijd na de ingebruikname kwamen er regelmatig gevaarlijke situaties voor: voetgangers die in plaats van op het kleine stukje trottoir op de rijweg liepen. Er kwam dan ook een verordening dat voetgangers voortaan altijd aan

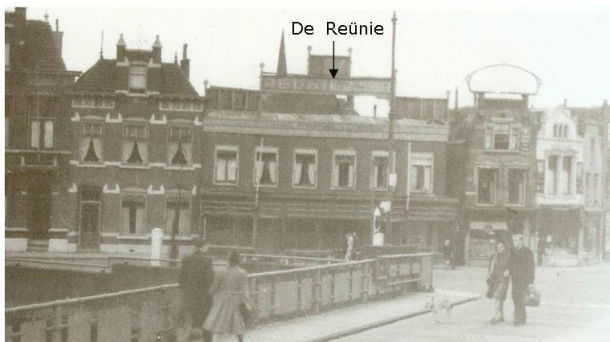
de rechterkant van de tunnel moesten lopen, omdat ze anders kans liepen geschept te worden door wielrijders. Auto's reden wederrechtelijk door de smalle tunnelbuis in plaats van door de brede. Dit kwam doordat ze de bocht te klein namen. Ook zorgde Garage Zevenhoven voor veel moeilijke situaties. Auto's die uit de garage kwamen reden door de smalle tunnelbuis weg of reden tegen het verkeer in. Er werden dan ook verkeersborden geplaatst om de auto's om te laten rijden. Dit was allemaal weer aanleiding tot een levendige briefwisseling tussen de politie en de eigenaar van de garage.

Vredebest

De straat ontstond in 1949 doordat er een doorbraak werd gemaakt van de Kattensingel naar het station. Vroeger liep de Kattensingel helemaal door tot aan de Spoorstraat. Daar waar de singel overging in de Spoorstraat stond café-restaurant De Romein, waar sociëteit 'Vredebest' was gehuisvest. Ernaast stond het gebouw van sociëteit De Reünie. Deze gebouwen moesten in 1946 worden afgebroken vanwege de nieuwe doorgang van de Kattensingel naar het Stationsplein. Vredebest werd daarop de toepasselijke naam van deze nieuwe verbinding van de stad naar het station.

In augustus 1948 werd een bouwvergunning verleend aan de Vredebest voor zeven winkelpanden met bovenwoningen. Dit werd door de winkeliers van de Spoorstraat niet in dank afgenomen, omdat na de aanleg van de tunnel nu weer concurrentie dreigde. Men liep immers makkelijker langs deze winkels naar het station. In het bezwaarschrift naar de gemeente werd aangegeven dat Gouda relatief genomen het grootste aantal winkels van Nederland had en zo luidde het: "opdat de winkelstand in de Spoorstraat niet te gronde wordt gericht".

Het bijzondere van de rij winkels op de Vredebest was dat ze allemaal een portiek hadden waar niets aan veranderd mocht worden.



De nieuwe spoortunnel

Veranderd Kleiwegplein

Het dempen van het Bloemendaalse Verlaat in 1939 en de nieuwe doorgang van het station naar de stad bracht voor het Kleiwegplein in korte tijd een enorme verandering te weeg. Het werd van een bruisende plek met water, groen en horeca een druk verkeersplein.

Gemeentelijk monument Spoorstraat 6-10

Bovenaan de Spoortunnel staat aan de even kant de garagetoren, waarop verticaal de letters VAUXHALL te lezen staan. Omstreeks 1935 werd het huidige gebouwencomplex gebouwd ter vervanging van hotel/café/restaurant Tivoli, het latere Welgelegen.

Het complex bestond uit twee benedenwoningen en twee bovenwoningen met een autoshowroom; deze werd als voorloper op de spoortunnel aangebracht.

Deze gebouwen worden van de straat afgescheiden door een lage muur, verlevendigd door een betonnen band, afgewerkt met granito, die links met een ronde hoek naar de gevel loopt; deze ronding in de muur geeft duidelijk aan dat de straat hier door dit complex wordt afgesloten.

Kerk

Al sinds 1932 was de Gereformeerde Gemeente op zoek naar een stuk grond om een kerk te bouwen. In 1935 was het zover: de kerk werd toen aan het eind van de Spoorwegstraat gebouwd. In december 1936 werd met een plech-

tige dienst de kerk in gebruik genomen. Bij het bombardement van het station liep de kerk flinke schade op. Tienduizend dakpannen vlogen van het dak af en bijna alle glas-in-loodramen werden vernield. De kerk had ook nog tijdelijk gediend als opvang voor vluchtelingen. Deze kerk werd ook wel de Stationspleinkerk genoemd.

Tussen 1953 en 1959 is er een twist ontstaan aan wie de kerk toebehoorde na een kerkscheuring in 1953. Nu zijn er in Gouda drie Gereformeerde Gemeentes met een eigen kerkgebouw die voortgekomen zijn uit deze kerk.

Tot slot

In twee artikelen hebben we een beeld willen geven van hoe de situatie in de Spoorstraat en directe omgeving vroeger was. Wellicht dat in een van de komende nummers een enthousiaste wijkbewoner, die aanvullende informatie heeft, nog meer over dit gebied gaat schrijven.

Literatuur:

'Gouda viert feest' – Open Monumentendag 2006. Henkjan Sprokholt/Henny van Dolder-de Wit. 'De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst - Gouda.' Wim Denslagen, 2001.

'Stadswandelgids' Gouda. Baarda/van Stek, 1996. 'Gouda in Panorama' – Theo de Jong/Han Dijkstra, 1991. 'Het braambos niet verteerd' – Jubileumboek Gereformeerde Gemeente, 1908-1983, G.D. Pas e.a. Foto's en archiefstukken van Streekarchief Midden-Holland.



Spoorstraat 6-10



Kerkgebouw van de Gereformeerde Gemeente