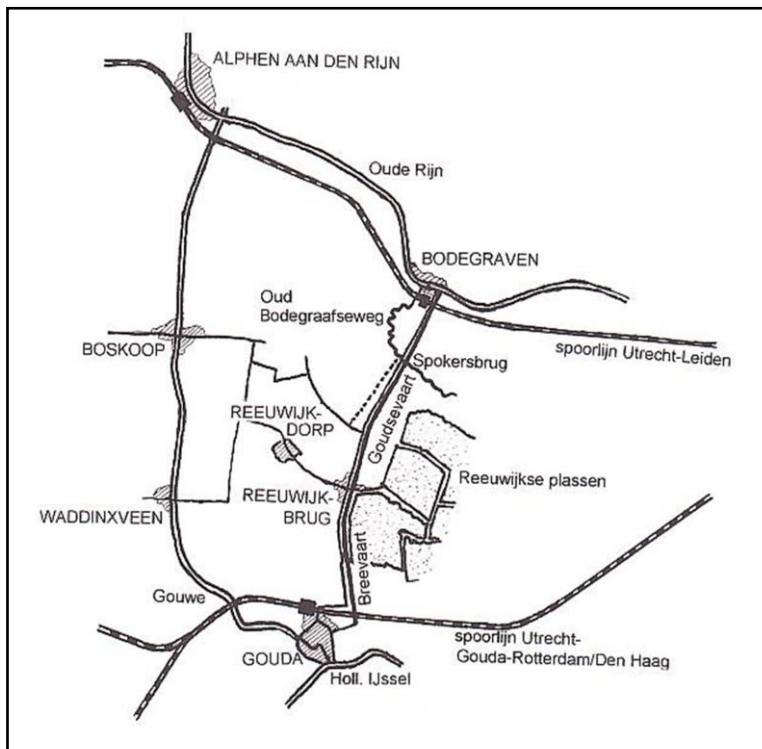


# Tramlijn Gouda - Bodegraven

stoomtram, paardentram of bokkenwagen ?



W.J. Kusee



*Kaart 1: De omgeving waar de tramlijn Gouda-Reeuwijk-Bodegraven tot stand kwam.*

Belangrijke data:

- 1882 18 mei Begin stoomtram exploitatie OGB
- 1883 16 okt Exploitatie naar SG
- 1892 1 juli Exploitatie door MET
- 1892 25 aug Overname door ATM
- 1892 20 nov Exploitatie als paardetram
- 1908 25 jan Overname door GB
- 1917 16 okt Opheffing paardetram

*Foto voorpagina: De tram in vol ornaat, zoals zij zich de laatste 25 jaar van haar bestaan voortbewoog: als paardetram.*

*Foto: verzameling C.Karssen, Bodegraven*

Auteursrecht W.J.Kusee  
Bodegraven, 2003

# Hst.1 Wat vooraf ging

## 1.1 Ligging Gouda, Reeuwijk, Bodegraven

Gouda, Reeuwijk en Bodegraven, dat zijn de plaatsen die in deze verhandeling centraal staan. Alle drie de plaatsen zijn gelegen in het Groene Hart van de Randstad, in de provincie Zuid-Holland. Tegenwoordig goed bereikbaar via autosnelwegen en provinciale wegen. Ook met het openbaar vervoer wordt deze streek goed ontsloten. Een spoorlijn verbindt Gouda met Rotterdam, met Den Haag en met Woerden-Utrecht. Een andere spoorlijn verbindt Bodegraven met Woerden-Utrecht en met Alphen aan den Rijn-Leiden. Verder rijdt er een buslijn frequent tussen de drie genoemde plaatsen.

Halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw was dat wel anders. Spoorlijnen moesten nog worden uitgevonden, en het begrip bus was bij onze voorouders net zo onbekend. De enige manier om zich in deze streek te verplaatsen was met de trekschuit via de Oude Rijn die op zijn weg van Leiden naar Utrecht langs Bodegraven kwam. Daarnaast waren er ook enkele postkoetsen en andere rytuigen waarmee gereisd kon worden, maar de kwaliteit was slecht en de tijdsduur voor een ritje ongelooflijk lang. Wie van Bodegraven naar Gouda wilde reizen kon maar het beste gaan lopen. Er liep een pad langs het kronkelige riviertje de Oude Bodegrave in zuidelijke richting, dat op een bepaald punt overging in een modderpad in zuidelijke richting (de Uitweg) naar Oud-Reeuwijk (de stippellijn op kaart 1 op bladzijde 2). Vanuit Oud-Reeuwijk kon je dan via modderpaden en trekpaden langs de Breevaart naar Gouda lopen. Geen gemakkelijke weg, en zeker geen snelle. En al helemaal niet in de herfst of winter, als de paden niets meer waren dan modderpoelen. Goederenvervoer tussen de genoemde plaatsen of van Gouda naar Utrecht was ook al moeilijk. Via de smalle Breevaart kon men van Gouda in Reeuwijk komen, om van daaruit via de bochtige Oude Bodegrave tenslotte in Bodegraven uit te kunnen komen, waar de Oude Rijn verder een goede transport-weg vormde voor goederentransport.

## 1.2 Associatie Straatweg

In juli 1828 ontwierpen drie burgemeesters (W.Zahn van Bodegraven, L.Proos Hoogendijk van Zwammerdam, en J.L. van Beresteijn van Reeuwijk) een ambitieus plan om de "communicatie" tussen Gouda en Bodegraven te verbeteren. Het plan hield in de aanleg van een straatweg en een kanaal tussen Gouda en Bodegraven. De weg en het kanaal begonnen bij de uitspanning "Het Visschertje", net ten noorden van Gouda, ongeveer waar nu de tunnel in de Spoorstraat onder de spoorlijn doorgaat. Het tracé liep langs de Oude Gouwe (de tegenwoordige Graaf Florisweg) in oostelijke richting, vervolgens via de polders Bloemendaal en Reeuwijk langs de al bestaande Breevaart tot aan de Spokersbrug halverwege Reeuwijk en Bodegraven. Van daaruit ging het tracé in een rechte lijn naar de dijk van de Oude Rijn, net ten oosten van Bodegraven. De weg boog daar linksaf, om bij de brug in Bodegraven uit te komen. Het kanaal zou eindigen bij de Oude Rijn, waar een schutsluis gemaakt zou worden om daarmee schepen de gelegenheid te geven op de Oude Rijn te komen. Op die manier zou een directe scheepvaartroute worden gecreëerd vanuit Gouda en Reeuwijk naar Utrecht.



*Foto 2 Het begin van de Goudse Straatweg in Bodegraven. Links is de Goudsevaart te zien.*

*Foto: verzameling F.Op 't Landt, Nieuwerbrug*

De financiering van de eerste aanleg gebeurde op basis van aandelen. De kosten van aflossing en exploitatie zouden daarna bestreden worden uit de opbrengsten van tolgeden. De inschrijving op de aandelen gebeurde al vlot, zodat het geplande startkapitaal van f 165.000 al snel was volgetekend. Maar omdat de polders een extra windmolen eisten in verband met het waterbezwaar van de schutsluis, werd het plan al snel duurder dan in eerste instantie was begroot.

Ondanks heftige protesten van de beurtschippers verdween de schutsluis in Bodegraven uit het plan. In 1834 kon men beginnen met bouwen, en na vijf jaar werd de weg en vaart geopend op 15 december 1839. Er kwamen twee tollens voor het wegverkeer: één bij de Oud-Reeuwijkseweg op de grens van Reeuwijk en Zwammerdam, en één op de hoek van de Bloemendaalsekade en de Oude Gouwe. De weg was in eerste instantie aangelegd als een zand-weg. Maar omdat de postkoetsen al snel grote beschadigingen en verzakkingen in de weg veroorzaakten, werd de weg al na een paar jaar bestraat met klinkers.

Over de weg werd al snel een mogelijkheid geschapen voor openbaar vervoer. Postkoetsen van de firma Van Gend en Loos bereiden een aantal jaren de weg in de relatie tussen Gouda en Utrecht. Ondanks klachten dat de postkoets de stenen in de weg kapotreed bleef deze verbinding lange tijd bestaan.

### **1.3 Aanleg spoor- en tramlijnen in Nederland**

Vanaf 1839 werden er in Nederland overal spoorlijnen aangelegd. Deze verbonden de grote steden met elkaar, en verbonden de steden met het buitenland. Zo ontstonden in het Groene Hart van Holland de spoorlijnen van Gouda naar Utrecht en Rotterdam (in 1855), van Gouda naar Den Haag (in 1870) en van Woerden via Bodegraven naar Leiden (in 1878).

Voor lokale verbindingen over het platteland, met weinig reizigers en met maar beperkt goederenvervoer, is de investering in een spoorlijn over het algemeen te groot. Pas nadat de wet op de lokaalspoor- en tramwegen was aangenomen ontstonden er in de jaren '80 al snel tramlijnen over het hele land. Het verschil in techniek tussen een tramlijn en een spoorlijn is niet zo groot. Maar vooral de schaalgrootte speelt een rol in het verschil. Een tramlijn berijdt (meestal) de gewone weg, en mag daarbij een bepaalde maximum snelheid (eerst 20 km/h, later iets harder) niet overschrijden. Het gebruikte materieel kan daarbij lichter worden uitgevoerd dan dat van de spoorwegen.

## Hst.2 De aanleg

### 2.1 Aanvraag concessie

In hoofdstuk 1 is ingegaan op de ligging van Bodegraven, Reeuwijk en Gouda en de verbindingen tussen deze plaatsen. Het leven zou gewoon zijn voortgekabbeld en de mensen zouden gewoon zijn blijven lopen, ware het niet, dat kort na elkaar twee personen concessie aanvroegen voor de aanleg van een tramlijn tussen deze plaatsen. In november 1880 vroegen zowel Joh. van der Horst te Amsterdam en Adrianus Kaptijn te Woerden een concessie (een toestemming om een spoor- of tramlijn te mogen aanleggen) aan bij de gemeenten Gouda, Reeuwijk en Bodegraven. Door de gemeente Gouda werd tevens om een grondplan gevraagd (een tekening waarop de lijn staat vermeld), iets wat door Kaptijn binnen twee maanden werd overhandigd. Van der Horst was minder voortvarend.

Op 25 januari 1881 werden beide aanvragen voor concessie in de gemeente-raad van Gouda besproken. Gouda zag er wel wat in, want we kunnen in de notulen van de gemeenteraad lezen:

*"Tegen de inwilliging van dit verzoek bestaan bij ons geene be-denkingen. Wij achten vergemakkelijking van het verkeer met nabu-rige gemeenten een voordeel voor onze stad en zullen daarom gaarne de bedoelde lijn zien tot stand komen".*

Men stelde wel enkele voorwaarden, zoals:

- er moest binnen drie maanden zijn begonnen.
- de lijn moest binnen twaalf maanden gereed zijn.
- de concessie was niet overdraagbaar op een ander persoon.
- de weg "Oude Gouwe" (de latere Graaf Florisweg) moest worden ver-breed, net als de weg over de spoorlijn (de latere Spoorstraat).
- er werden gedetailleerde regels gegeven voor het passeren door de tram van rijtuigen, paarden, veedrijvers of voetgangers, zodat men niet van de tram zou schrikken.
- De waarschuwingen zouden gegeven moeten worden met een bel, niet met een stoomfluit.
- er mocht geen rook of stoom ontsnappen binnen de bebouwde kom.

De gemeente Bodegraven was wat korter in haar reactie. Men stelde een commissie in, die vervolgens positief besloot op de aanvraag. Maar op de vraag van Kaptijn om:

*"gezien het veelzijdig nut en het toenemend vervoer van personen en goederen verzoekende voor een bedrag van f 25.000 door de ge-meente te doen deelnemen"*

reageerde de gemeente kort en krachtig. Nee, dat kon niet. Een niet zo ver-wonderlijk antwoord, als we zien, dat de gehele gemeentebegroting in 1882 het bedrag van f 23.535,92 bedroeg. Maar de aanleg zag de gemeente wel zitten.

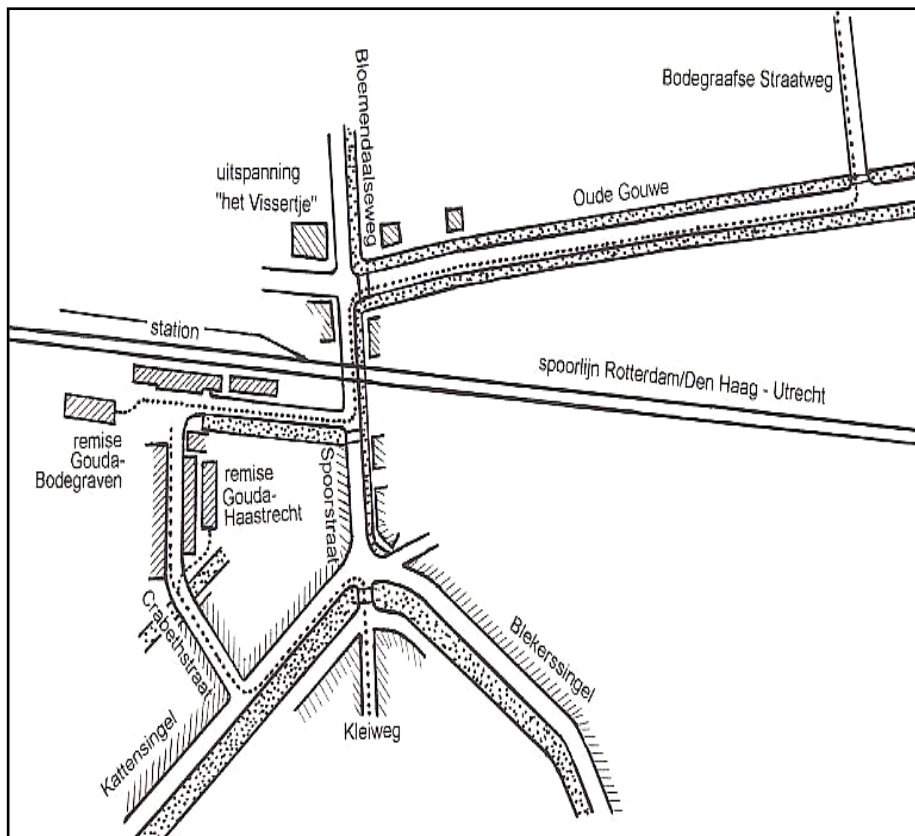
Eenzelfde verzoek van Kaptijn aan de gemeente Reeuwijk gaf een gelijk-soortig resultaat te zien; men wilde best meewerken aan een tramlijn, maar een bijdrage in het maatschappelijk kapitaal, zoals Kaptijn vroeg, was onbe-spreekbaar.

## Adrianus Kaptijn

Wie was Adrianus Kaptijn nou eigenlijk precies? Adrianus was geboren op 6 december 1837 in IJsselmonde, net onder Rotterdam. Zijn officiële naam was Kaptein; hij schreef dit vaak als Kaptijn. Zijn vader was al jong overleden, zijn moeder was inmiddels verhuisd naar Dordrecht. Al jong woonde hij in Gouda, waar hij kantoorbediende was. In 1868 (hij was toen 28 jaar) trouwde hij met Jannetje Koot, bij wie hij in de loop van 1869 tot 1881 zeven kinderen kreeg. In hetzelfde jaar waarin ze trouwden verhuisden ze samen naar Woerden; Adrianus werd daar gemeenteontvanger.

In oktober 1881, in de tijd waarin hij bezig was met het oprichten van de tramlijn verhuisde hij naar Gouda, waar hij in de Crabethstraat ging wonen. Of dit een directeurswoning naast de remise was, is niet bekend. In 1884 horen we voor het laatst van hem als directeur van de tramlijn. In 1887 blijkt er een andere directeur bij de tramweg-maatschappij te zijn, en blijkt Kaptijn te wonen aan de Fluwelensingel in Gouda, met als beroep koopman. Ook later horen we van hem dat zijn beroep koopman is. In 1904 overlijdt hij op 66 jarige leeftijd te Gouda; ook in zijn overlijdensakte wordt genoemd dat hij koopman is. Gezien het beroep van zijn zoon, steenkolenkoopman, en zijn bemoeienis met de stoomtram (met uiteraard daarbij de aankoop van steenkolen) mogen we aannemen, dat Adrianus wellicht ook na zijn tijd bij de tram in de steenkolenhandel is blijven werken.

## 2.2 Aanleg

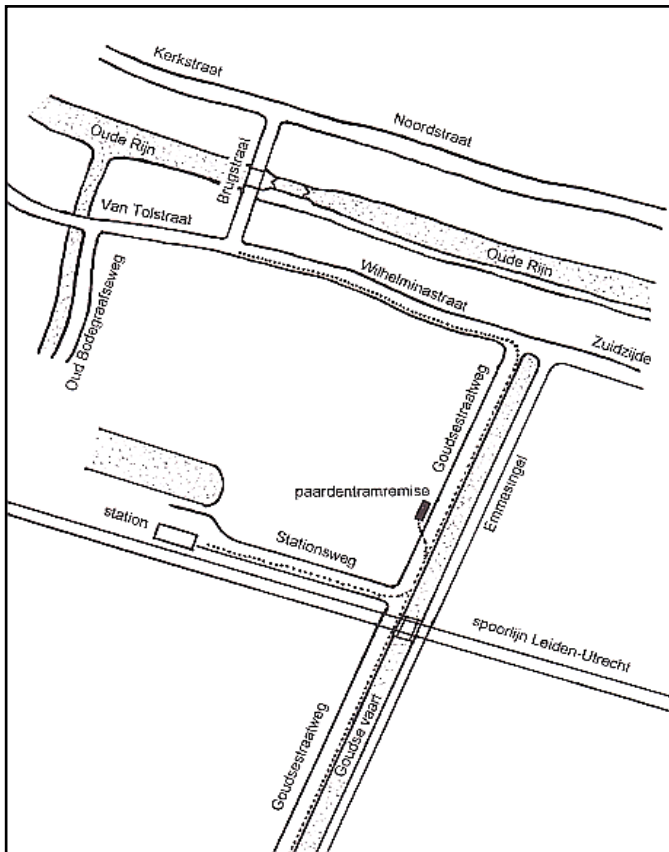


*Kaart 2: Situatie in Gouda*

Of de heer Kaptijn van begin af aan contact heeft gehad met zijn financiers, of pas later met hen in contact is getreden is niet bekend. Feit is, dat de eerste brieven welke bij de diverse gemeenten binnenkomen alle ondertekend zijn door Adrianus Kaptijn. Pas in juni 1881 (dus een half jaar na de eerste aanvraag voor een concessie) schrijft Kaptijn een brief aan de desbetreffende



gemeenteraden. Hij geeft daarin aan, dat door de heren De Beneditty en Beer, bankiers te Amsterdam, voor hem de waarborgkapitalen zijn gestort welke nodig zijn voor de aanleg en exploitatie van de stoomtramlijn. Blijkbaar hebben beide bankiers de eis gesteld dat de concessie ook op hun naam moest worden overgeschreven. Kaptijn gaat er in zijn brief namelijk speciaal op in, en vraagt toestemming aan de gemeente om de concessie te mogen overdragen. Daar artikel 16 van de voorwaarden stelde dat de concessie niet overdraagbaar zou zijn, vraagt hij dus expliciet toestemming aan de raad. Blijkbaar had de raad geen bezwaar, want de overdracht vond plaats.



*Kaart 3: Situatie in Bodegraven*

Wilhelminastraat - Van Tolstraat - Brugstraat (in Bodegraven bekend als "de Hoek") te eindigen. Vanaf de overweg in de Goudse Straatweg zal er een kort zijlijntje komen naar het station van Bodegraven. Aansluiting op het station betekende immers, dat er ook de mogelijkheid zou worden geschapen om goederen over te laden vanaf de tram op de trein. Bij het zijlijntje wordt nog een kleine remise gebouwd voor het onderbrengen van één of twee rijtuigen. De totale lengte van de tramlijn (inclusief het korte zijlijntje) bedroeg 9,1 kilometer.

Kort na de overdracht van de concessie en de financiering door De Beneditty en Beer begint dan echt de aanleg. We spreken dan van medio 1881. De lijn zal komen te lopen (zie kaart 2) vanaf het station in Gouda, eerst in oostelijke richting langs het station, tot waar de Ridder van Catsweg (de latere Spoorstraat) de spoorlijn Gouda-Woerden kruist. Daar zal de lijn naar de noordkant van de spoorlijn gaan, en kort na het passeren van de spoorlijn bij de uitspanning "het Visschertje" in oostelijke richting afbuigen via de Oude Gouwe, de latere Graaf Florisweg. Na ongeveer 700 meter in oostelijke richting te zijn gelopen buigt de weg dan vervolgens langs de al eerder genoemde Breevaart naar het noorden, passeert Reeuwijk-Brug, en volgt de tolweg naar Bodegraven. In Bodegraven (zie kaart 3) passeert de lijn vervolgens de spoorlijn Utrecht-Leiden, maar gaat nog even verder in noordelijke richting tot het einde van de tolweg. Daar buigt de lijn via de Wilhelminastraat naar het westen, om in het centrum Bodegraven op de kruising

## 2.3 Spoorwijdte



*foto 4 De Wilhelminastraat in Bodegraven. Duidelijk is te zien dat de spoorwijdte niet zo groot was. Foto: Verzameling F.Op 't Landt*

*van den stoomtram Doetinchem-Dieren te volgen, en een spoorwijdte 0,75 m' aan te nemen. Een waar misverstand",*

zo zegt Kaptijn, maar hij vraagt nu toch toestemming om verder te mogen gaan. Verandering zou betekenen een verlies van f 50.000 (alleen aan dwarsliggers f 10.000,- verlies), tevens zouden de locomotieven en wagons niet bruikbaar zijn. Hij geeft ook aan dat:

*"het is bewezen dat spoorwijdte 0,75 Vignola rails even goed is als breder spoor en met contra-rails de weg even veilig voor rijtuigen gemaakt kan worden dan met rails volgens systeme Demerbe".*

Hij geeft ook nog aan, dat hij al toestemming heeft van de straatweg. En of de gemeenteraad nu wil of niet, men ziet zich voor een voldongen feit geplaatst, en moet wel mopperend akkoord gaan met de kleinere spoorwijdte.

## 2.4 Remise te Gouda

Ook op ander gebied heeft Kaptijn onenigheid met de gemeente Gouda. Voor het aanleggen van een remise voor de tramlijn vraagt hij een stuk grond van 1450 centiaren, gelegen achter de Crabethstraat. Maar ongeveer in de-zelfde periode werd besloten dat er in deze straat huizen gebouwd zouden gaan worden. Er is wat gemopper in de gemeenteraad. Men vindt het niet passen om achter de statige huizen van de Crabethstraat een lelijk bedrijfs-gebouw te vestigen. Een raadslid spreekt zelfs van "stallen" voor de tram, niet over een remise. Hij is bang voor ontsiering van de omgeving. Men stelt voor om de remise maar aan de Bloemendaalseweg, aan de andere kant van de spoorwegovergang te vestigen. Uiteraard is Kaptijn daar op tegen; zo ver van het beginpunt is uit exploitatief oogpunt ongewenst. Na flink wat ge-sputter stemt de gemeenteraad uiteindelijk in met de aanleg achter de Cra-bethstraat.

Uiteindelijk blijkt men toch op een andere locatie een plek voor de remise gevonden te hebben. Want op woensdag 2 november 1881 vermeld de Goud-sche Courant dat:

*"de remisen ten dienste van dien tram zullen NIET gevestigd worden op de plaats daarvoor oorspronkelijk bestemd, n.l. op den grond aan de Crabethstraat welke de gemeente daarvoor indertijd afstond, maar op het terrein dat gelegen is aan de linkerkant, als men het station der Ned. Rijnspoorwegmaatschappij alhier binnentreedt".*

In eerste instantie spreekt het plan over de aanleg van een spoorwijdte van 1067 mm (kaapspoor), een spoorwijdte die veel wordt toegepast bij de aanleg van tramlijnen in Nederland. Groot is dan ook de schrik van het gemeentebestuur van Gouda, als tijdens de vergadering van 7 februari 1882 (dus ruim een jaar na de eerste concessieaan-vraag en een half jaar na het begin van de aanleg) bekend wordt dat de lijn niet in 1067 mm spoor-wijdte wordt aangelegd, maar met een spoorwijdte van

750 mm. Kaptijn wordt als contactpersoon op het matje geroepen. Hij geeft weer, dat:

*"i.v.m. de scherpe bochten aan het Visschertje en aan den hoek van de Oude Gouwe hij het geraden acht het voorbeeld*



De remise kwam dus aan de westkant van het station. Overigens, de eerst gereserveerde plaats voor de remise van de tram Gouda - Bodegraven is later ingenomen door de remise van de tramlijn Gouda - Haastrecht - Oude-water, welke haar eindpunt in de Crabethstraat, recht tegenover het station had.

## **2.5 Onderhandeling met de Straatweg**

De onderhandelingen met de diverse gemeenten verliepen zoals gezien over het algemeen vrij voorspoedig. Zoals we hiervoor al zagen bij de discussie over de spoorbreedte wilde de gemeente, voor voldongen feiten gesteld, de eerder afgesproken regels en voorschriften nog weleens aanpassen aan deze feiten. Begrijpelijk, want de gemeenten zouden er natuurlijk ook bij gebaat zijn als er een tramlijn zou komen.

De Associatie Straatweg (de tolgeweg Gouda-Bodegraven) daarentegen was minder toeschietelijk. Deze associatie was opgericht om winst te maken voor de aandeelhouders. En als er dan een andere instantie (de tramweg) kwam die iets wilde realiseren, dan moest daarvoor betaald worden. En dat was nogal wat.

Tussen Bodegraven en Reeuwijk-Brug zou de lijn komen te liggen aan de oostkant van de weg. Tussen Reeuwijk-Brug en Gouda zou de lijn in de wes-telijke wegberm komen te liggen. Maar in die wegbermen stonden nogal wat bomen, bijna 2000 stuks, die eenmaal volgroeid nogal wat geld voor de Associatie Straatweg zouden opbrengen. Kappen van deze bomen voor de tramlijn werd door de Straatweg alleen tegen vergoeding van de kosten toe-gestaan. En volgens de straatweg bedroegen de kosten maar liefst f 5923,-. Ook voor het feit, dat de wegberm niet meer beplant kon worden vroeg de straatweg f 500,- per jaar. Kaptijn sputterde eerst nogal wat tegen, en probeerde wat af te dingen (de bomen stelde hij op f 5000,- en de jaarlijkse bijdrage op f 225,-) maar op 29 juli 1881 schrijft hij aan de Straatweg:

*"Hoezeer wij menen de prijs der boomen hoog is, wij berusten erin, en alzo in het jaarlijks f 500,- voldoen voor de nietbeplanting van den berm".*



*Foto 5: Bij de Reeuwijksche Tol komt de tramlijn aan de oostkant van de weg, vlak langs het water te lopen. Foto: verzameling Oudheidkamer Reeuwijk.*

Het betalen van deze bedragen hoefde niet direct contant te gebeuren. Het overhandigen van een waarborg-certificaat was voldoende. Uit de winst die de tramlijn zou gaan maken zouden dan vervolgens deze certificaten kunnen worden ingewisseld. Een gang van zaken, waar de Associatie Straatweg later veel spijt van zou krijgen. Maar daarover later.

Ook voor het gebruik van de Straatweg door de dagelijkse exploitatie van de tram vroeg de Associatie geld. Het was nou eenmaal een tolgeweg. Voor het passeren van een stoomtram stelde men een nieuw toltarief vast van f 0,10 per tram. Het lijkt

niet zoveel, maar het brak de tram later toch behoorlijk op. Reken maar uit: 365 dagen x 7 retourritten plus nog 2 retourritten op marktdagen komt dan toch wel uit op f 1063,60 per jaar. Verderop zullen we zien, dat dat bedrag aardig op de begroting drukte.

## **2.6 Oprichting Naamloze Vennootschap**

De eerste onderhandelingen met de gemeenten en de Straatweg werden gedaan door de diverse erbij betrokken natuurlijke personen. Van een rechts-persoon als Naamloze Vennootschap was er nog steeds geen sprake. Kap-tijn gaat er in zijn brief van juni 1881 speciaal op in. Hij schrijft:

*"zolang er voor den aanleg en exploitatie geene Naamlooze Ven-nootschap is opgericht, willen de heren De Beneditty en Beer, daar zij de geldschieters zijn, de concessie op hunnen naam zouden wenschen".*

Duidelijkheid troef. De concessie ging op de genoemde heren over. Ze maakten ook geen haast met het privaatrechtelijk maken van de tram. De lijn en de eeste maanden van exploitatie bleven gewoon op hun naam, en het liep blijkbaar best wel aardig.

Pas op 13 november 1883, dus anderhalf jaar na de opening van de lijn, kwamen de heren voor de notaris. Niet in Gouda, maar in Amsterdam (de woonplaats van de bankiers Beer en De Beneditty). Op die dag kwamen de volgende personen bij de notaris om een akte op te maken:

Dhr. Abraham De Beneditty, commissionair in effecten  
Dhr. Bernard Henri Beer, commissionair in effecten  
Dhr Johannes Theodorus Boef, commissionair in effecten  
Dhr. Adrianus Kaptein, zich schrijvende Kaptijn, zonder beroep  
Dhr. Hendrik François Bresser, zonder beroep  
Dhr Marcus De Vries, commissionair in effecten

Behalve Kaptijn woonde alle andere heren in Amsterdam.

Als naam van de Vennootschap werd gekozen "Stoomtramwegmaatschappij "Gouda", met als vestigingsplaats Amsterdam. De oprichtingsakte maakt er gewag van, dat er in eerste instantie voor eigen rekening een tramlijn werd geëxploiteerd, maar dat men nu een Naamloze Vennootschap wenst op te richten. Het doel volgens de akte is:

*"het exploiteren van den stoomtramweg van Gouda naar Bodegraven volgens de concessien en vergunningen verleend aan De Beneditty en Beer".*

Men had tegelijk al grotere plannen, want zo blijkt uit de akte:

*"de vennootschap heeft tevens ten doel, eventueel aan te leggen en te exploiteren een stoomtramweg van Gouda naar Schoonhoven".*

Over deze plannen lezen we in de volgende paragraaf meer.

De genoemde heren brachten ieder een deel van het benodigde kapitaal in in de Naamloze Vennootschap. Vanaf de genoemde datum 13 november 1883 houdt de personele verantwoordelijkheid van de oprichters dus op, en gaat de concessie voor de exploitatie over op de nieuwe Naamloze Vennootschap "Stoomtramwegmaatschappij Gouda-Bodegraven".

## **2.7 Andere tramplannen**

Alhoewel niet direct in het kader van dit boekwerk van belang, moeten we toch even een zijsprong maken naar enkele andere tramlijnen.

Al in maart 1880 was er sprake van het aanleggen van een tramlijn langs de Rijkstraatweg tussen Leiden en Woerden. Van dat plan kwam niet veel te-recht, waarschijnlijk omdat in 1878 de spoorlijn

Leiden-Woerden net was ge-opend. Ook in 1881 was er sprake van een concessie-aanvraag door H.M. Dibberts voor de aanleg van een stoomtramlijn Leiden-Woerden. Ook hier is niets van terecht gekomen.

Een andere tramlijn in de omgeving is de lijn van Gouda via Haastrecht naar Oudewater. Op 18 april 1882 (dus net een maand voordat de lijn Gouda-Bodegraven werd geopend) vergadert de Goudse gemeenteraad over een concessieaanvraag. Men wil een lijn aanleggen vanaf het station via de Crabethstraat, Kattensingel, Kleiweg, Markt, Tiendeweg en Fluwelen Singel naar de Hollandsche IJssel en langs deze rivier verder via Haastrecht naar Oudewater. Deze lijn met een spoorwijdte van 1067 mm (dezelfde als in eerste instantie voor de lijn Gouda-Bodegraven was gepland) is inderdaad aangelegd en verbond deze plaatsen tussen 7 december 1882 en 7 augustus 1907.

Bij een derde tramlijn, waaraan de aanleg zich uitstreckte over vele jaren, was Adrianus Kaptijn in eerste instantie mee bij betrokken. Op 24 maart 1882 vraagt hij aan diverse gemeenten in de omtrek een concessie voor aanleg van een tramlijn van Gouda via Stolwijk en Bergambacht naar Schoonhoven. Op 3 mei 1882 meldt de Goudsche Courant dat Kaptijn concessie heeft aangevraagd voor deze lijn, maar ook nog verder. Met de pont bij Schoonhoven naar de andere kant van de Lek, en dan weer per tram via Nieuw-poort, Goudriaan en Schelluinen naar Gorinchem. De Goudsche Courant weet op 11 juni 1882 al te melden dat:

*"de werkzaamheden weldra een aanvang zullen nemen".*

Problemen met de financiering van de lijn, met name de aanleg van de lijn rondom de stad Gouda, hebben Kaptijn echter tegengehouden deze lijn aan te leggen. Pas veel later, na veel grondverzakkingen en na heel veel investeringen is de lijn van Gouda naar Schoonhoven op 16 november 1914 geopend.

## **2.8 Opening**

Naarmate de aanleg van de lijn vorderde hadden de kranten in de omgeving genoeg stof om over te schrijven. Op zondag 1 januari 1882 meldde de Rijn-bode, dat de opening nabij was. Men schreef:

*"Ofschoon men gehoopt had reeds op 15 December j.l. den stoom-tramdienst van hier op Gouda, vice versa, te doen aanvangen, heeft tot dusverre de opening nog niet plaats kunnen hebben. Men vleit er zich nu mede, dat de dienst in den loop der maand Januari zal kunnen beginnen".*

Optimisme is niet verkeerd, maar de praktijk zou anders blijken. Ook in februari schreef de krant soortgelijk:

*"De werkzaamheden aan den tramweg Gouda-Bodegraven zijn reeds zoover gevorderd, dat te verwachten is, dat de lijn met Maart voor het publiek verkeer geopend zal worden".*

En zo bleef de krant schrijven tot in mei 1882 aan toe.

De Goudsche Courant maakte het nog bonter. Al op zondag 3 juli 1881 (bijna een jaar te vroeg) meldde de krant:

*"Naar wij vernemen zal de stoomtram tusschen Bodegraven en Gouda waarschijnlijk reeds in de volgende maand den dienst openen".*

Wat was er eigenlijk aan de hand? Het aanleggen van de lijn in de straatweg was niet zo'n groot probleem. En waarschijnlijk hadden de kranten daarnaar gekeken. Maar de aanleg van de bruggen bij de uitspanning Het Visschertje en bij de Spokersbrug gaf nogal wat problemen. De draagbalken moesten steviger, en er moesten nieuwe tekeningen komen. Ook het inkepen van de dwarsliggers in

de stukken straatspoor, waarvoor de weg moest worden veranderd, kostte meer tijd dan was begroot. Verder was er ook nog sprake van een verzakking van de brug bij Reeuwijk.



*Foto 6: De tramlijn in Reeuwijk-Brug. Vanaf hier in de richting Gouda gaande verandert de ligging van de lijn naar de westkant van de weg. Foto verzameling Oudheidkamer Reeuwijk.*

Maar op vrijdag 23 maart gaat het er dan toch een beetje op lijken. De lijn is weliswaar nog niet af, maar de twee bestelde locomotieven en de rijtuigen zijn afgeleverd, zodat er een proefrit kan gaan plaatsvinden. De Goudsche Courant wijdt er een lang artikel aan. Men schrijft:

*"Op verzoek van den concessionaris, den Heer Kaptijn, waren door den majoor-kommandant van het 5<sup>e</sup> bataljon 4<sup>e</sup> regiment infanterie 80 officieren en minderen daartoe ter beschikking gesteld. Na eene velddienst-oefening in de omstreken van Bodegraven werd deze troep van daar vervoerd naar Gouda. Zonder de minste moeite werd de trein, bestaande uit 4 wagens, door ééne locomotief voortgetrokken en van de bochten in den weg werd niets bemerkt. Het traject duurde ongeveer veertig minuten".*

Men had blijkbaar niet zoveel vertrouwen in de door het hele land nieuw aangelegde tramlijnen, want de krant schreef verder:

*"Indien men nagaat, dat bij alle nieuw aangelegde tramways ontsparingen hebben plaats gehad, en op deze lijn nog de eerste moet plaats hebben, dan kan men niets anders getuigen, dan dat aan de heeren Reijmer en Van Helden, aannemers te Rotterdam, alle eer van hun werk toekomt".*

Maar de lijn was blijkbaar nog niet af. Pas op 26 april 1882 is de lijn naar de mening van Kaptijn ver genoeg gereed. Hij schrijft dan aan de gemeente Gouda om de tramlijn te komen opnemen, samen met de aannemer, zodat laatstgenoemde eventueel nog wat gewenste verbeteringen zal kunnen doorvoeren. Hij vraagt tevens om een vergunning om de exploitatie te gaan beginnen.

Op woensdag 17 mei 1882 is het dan eindelijk zover. Op deze dag wordt de lijn feestelijk geopend. Een met groen en bloemen versierde locomotief met twee eerste klasse wagens voerde de genodigden om half één van Gouda naar Bodegraven. Onder de genodigden waren bestuurders van de langs de lijn gelegen gemeenten. In Reeuwijk en in Bodegraven waren versieringen en erepoorten aangebracht. De bevolking kwam massaal uitlopen om het nieuwe vervoermiddel te bekijken. In

Reeuwijk werd gestopt, en kregen de genodigden erewijn aangeboden. Ook in Bodegraven werd feest gevierd. De Rijnbode schreef:

*"Te Reeuwijk en te Bodegraven werd de directie erewijn aangeboden en dat het daarbij evenals aan het daarop volgende feestmaal niet aan de beste wenschen voor den bloei der onderneming ontbrak, behoeft nauwelijks vermeld te worden".*

Op voorstel van de burgemeester van Bodegraven werd in dat dorp zelfs een subsidie van f 200,- uit de gemeentekas gegeven voor het houden van de festiviteiten bij de opening. Voor een zuinig dorp als Bodegraven een ware happening.

Op donderdag 18 mei 1882 werd de lijn vervolgens voor het publiek ge-opend. Maar daarover meer in de volgende hoofdstukken.

## Hst.3 Stoomtram-materieel

### 3.1 Stoomlocomotieven

loc nummer	1-2	3
bouw	SLM	Hagans
bouwjaar	1882	1883
uit dienst	1892	1892
type	A1	B
gewicht (ton)	5,3 / 6,5	7,8 / 9,1
vermogen (pk)	?	40
lengte	?	?
radstand (m')	1,20	1,60
trekkracht (ton)	0,6	?

Tabel 1: gegevens stoomlocomotieven

In 1882, bij de opening, beschikte de tram over 2 stoomlocomotieven. Ze waren gebouwd bij SLM en beschikten over een staande ketel. Deze staande ketel was er de oorzaak van, dat het zwaartepunt van de locomotief nogal hoog was. Het grote aantal ontsporingen zal wellicht een gevolg hiervan zijn geweest. Het waren locs van het type A1, dat wil zeggen, ze beschikten over

één aangedreven as, en één loopas. De trekkracht kon dan ook niet zo groot zijn. Dit had tot gevolg, dat ze maximaal maar twee kleine of alleen het grote rijtuig konden trekken. Grotere tramtreinen waren met deze locs (behalve blijkbaar bij de proefrit, zie paragraaf 2.8) niet mogelijk.

Omdat de twee locomotieven van de SLM nogal tegenvielen werd in 1883 bij Hagans nog een derde stoomlocomotief besteld. Op 4 april kwam de loc in Gouda en werd deze korte tijd later onder nummer 3 in dienst gesteld. Deze loc beschikte, in tegenstelling tot locs 1 en 2 over een liggende ketel en er werden waarschijnlijk (maar niet zeker) 2 assen aangedreven, zodat de trekkracht groter kon zijn dan de beide andere locs. De loc kreeg de naam "Gouda".

In 1892, toen de tram werd omgebouwd naar paardetram, werden alle drie de locs afgevoerd. Waarschijnlijk zijn ze alle drie gesloopt.

### **Fabriek Hagans**

De fabriek van Hagans was gevestigd in Erfurt, in het oosten van Duitsland. Alhoewel het bedrijf van Hagans pas laat op de markt kwam met het bouwen van locomotieven, was het een heel oud bedrijf. Al sinds 1510 had de familie er een smidswerkplaats. In 1827 breidde Christoph Hagans deze smidse uit met een ijzerwarenhandel. Deze handel liep zo goed, dat hij in 1852 de smidswerkplaats verkocht.

De zoon van Christoph, Christiaan (geb. 1829) begon na zijn opleiding tot slotenmaker en ijzerbewerker met een stage bij diverse bedrijven, o.a. bij Vulcan in Engeland en België. Het was bij dat bedrijf, dat hij met de ijzergieterij in aanraking kwam. Terug in Erfurt richtte hij in 1857 een ijzergieterij op. Deze gieterij ontwikkelde zich meer en meer als toeleverancier van allerlei benodigheden bij de spoorwegen, die in die jaren sterk in opkomst waren. Vanaf 1868 bouwde Hagans ook eigen stoommachines. Vier jaar later, in 1872, bouwde de fabriek de eerste echte stoomlocomotief. In totaal zijn er 1252 locomotieven door de fabriek gebouwd.

In het begin werden er alleen locs gebouwd voor smalspoorlijnen, met name voor aannemersbedrijven die smalspoor-materieel gebruikten bij grote bouwwerken. Daarbij werd een verdoorgevoerde standaardisatie bereikt. Later werden ook normaalspoorlocomotieven gebouwd voor de Duitse spoorwegen.

Het vervoer van een gebouwde locomotief naar de klant was tot 1903 nogal problematisch. Er bestond geen spoor aansluiting van het hoofdspoor naar de fabriek. Een gebouwde loc moest dus altijd met paard en wagen naar het station van Erfurt gebracht worden, om van daaruit te worden vervoerd naar de klant, in ons geval dus naar Gouda. Dit was één van de belangrijkste redenen, dat het bedrijf zich in eerste instantie richtte op het bouwen van lichte locomotieven.



## **Fabriek SLM**

De fabriek SLM (voluit Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik) was opgericht door Charles Brown, een engelse ingenieur in Zwitserland. Deze Brown had het vak als bouwer van stoommachines geleerd bij Sulzer, waar hij in 1851 in dienst kwam. In 1871 begon hij voor zichzelf, en richtte de SLM op. Omdat de fabriek was begonnen kort na de Frans-Duitse oorlog in 1870, was er veel vraag naar zijn produkten; de eerste jaren gingen de zaken goed.

Maar na een paar jaar, in 1873 kwam er een recessie. De SLM zag zich genoodzaakt haar productenrange uit te breiden, en begon met het bouwen van kleine locomotieven en tramlocs; er werden ook vaste stoommachines en andere machines gebouwd. Omdat de zaken met spoor- en tramlocomotieven zo goed liepen, werden eind jaren '70 enkele dochtermaatschappijen opgericht, waar ook tramlocomotieven werden gebouwd. Men hield zich ook bezig met de exploitatie van hele tramlijnen (o.a. in Luxemburg en in Mulhouse).

Na 1884 ging men zich ook bezighouden met de bouw van grotere stoomlocs. Ook later is men met zijn tijd meegegaan, en werden er diesel- en elektrische locomotieven gebouwd. Maar dat is ver buiten de scope van dit boekwerk.



## 3.2 Rijtuigen

Rijtuig	1-2	3-4	5
Bouwjaar	1882	1882	1882
Uit dienst	1917	1917	1892
Bouw	Beijnes	Beijnes	Herbrand
Zitplaatsen	16	16	36
Klasse	2	1 of 2	1 + 2

Tabel 2: gegevens rijtuigen

Vanaf de aanvang dienst bestond het rijtuigpark van de tram uit vier kleine rijtuigen (nummers 1 - 4) en één groot rijtuig. De kleine rijtuigen werden geleverd door de firma Beijnes in Haarlem, het grote rijtuig kwam van de firma Herbrand in Keulen.

De vier kleine rijtuigen beschikten over 16 zitplaatsen in een coupé met drie zijramen (zie de foto op de voorpagina). Aan voor- en achterkant was er op het rijtuig een balkon met nog een aantal staanplaatsen en ruimte voor bagage. Bij de rijtuigen was er zelfs nog onderscheid in eerste en tweede klasse. De rijtuigen 1 en 2 waren altijd bestemd voor de tweede klasse, rijtuig 3 en 4 waren facultatief ingericht voor eerste klasse vervoer. Om de conducteur de mogelijkheid te geven van het ene naar het andere rijtuig te gaan was er een naar voren uitstekende treeplank aangebracht. Na de ombouw van stoomtram tot paardetram (zie hoofdstuk 6) bleven de vier kleine rijtuigen in dienst

Naast de vier klein rijtuigen werd er nog een groot rijtuig gekocht, geleverd door de firma Herbrand in Keulen. Dit rijtuig droeg waarschijnlijk het nummer 5. Het beschikte over 24 zitplaatsen tweede klasse en 12 zitplaatsen eerste klasse. Er waren 6 zijruiten aan iedere kant, en net als bij de kleine rijtuigen een balkon aan voor- en achterkant. In 1894, twee jaar na de ombouw tot paardetram werd dit rijtuig verkocht aan de Gelderse GSTM (Geldersche Stoomtramweg-Maatschappij), waar het tot 1932 dienst deed.

Tijdens de dienst konden de kleine locomotieven (nrs. 1 en 2) maximaal twee kleine rijtuigen of één groot rijtuig trekken. De grote locomotief (nr.3) kon meer dan twee rijtuigen trekken. Het is waarschijnlijk, dat in de dagelijkse dienst zo'n lange tramtrein regelmatig voorkwam. Het feit dat de kleine locs maar twee rijtuigen konden trekken leidde er op een gegeven moment zelfs toe, dat er brieven aan de directie werden geschreven. Maar daarover lezen we meer in hoofdstuk 4.

### Fabriek Beijnes

De Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J.J.Beijnes was gevestigd in Haarlem. Het bedrijf was in 1838 opgericht door J.J.Beijnes, die begon met het fabriceren van koetsen en andere rijtuigen. In 1855 begon hij met het bouwen van spoorwegrijtuigen voor de HIJSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij). Later ontwikkelde de fabriek zich tot een bedrijf waar alleen spoorweg- en tramwagematerieel werd gemaakt. In 1858 werd een nieuwe vestiging geopend vlak naast het Haarlemse station, zodat spoorwegrijtuigen gemakkelijk per trein konden worden afgevoerd.

Omdat rond 1875 de vraag naar spoorwegrijtuigen (tijdelijk) verminderde, leverde Beijnes vanaf dat jaar ook tramrijtuigen aan diverse trammaatschappijen. Het was een eigen ontwikkeling van tramrijtuigen, met een typisch ovaalvormig dak. De rijtuigen werden geleverd in diverse grootte, vanaf 16 zitplaatsen (zoals in ons geval) tot wel 36 plaatsen. Omdat de markt voor spoorwegrijtuigen na een jaar of tien weer aantrok, ging Beijnes zich toch weer daar op richten. De ontwikkeling van nieuwe (stoom)tramrijtuigen bleef als gevolg daarvan achter ten opzichte van collega fabrikanten. Maar later, aan het begin van de twintigste eeuw ontwikkelde Beijnes toch weer rijtuigen voor elektrische trams.

In 1950 werd het bedrijf van Beijnes verplaatst naar Beverwijk. Maar omdat de vraag naar spoor- en tramwagematerieel verminderde, werd het bedrijf in 1963 opgeheven.

### 3.3 Goederenwagens

Type	gesl.	gesl.	open	open.
Aantal	1	2	1	1
Bouwjaar	1882	1882	1882	1882
Uit dienst	1892	1892	1917	1892
Verkocht	1894	1901	1917	1901
Verkocht aan	TMZG	TMZG	GTS	TMZG

Tabel 3: gegevens goederenwagens

Vanaf het begin van de dienst beschikte de tram ook over goederenwagens. Er waren drie gesloten en twee open goederenwagens. De wagens waren waarschijnlijk niet genummerd. Geen van de wagens was voorzien van een rem. Gezien het feit, dat slechts 2 procent van de opbrengst uit goederenvervoer kwam, mogen we opmaken dat het gebruik van de goederenwagens niet zo intensief zal zijn geweest.

Bij veel trambedrijven, en dat zal bij de tram van Gouda naar Bodegraven niet anders zijn geweest, werd een goederenwagen aan een personentram gekoppeld; er reden dus geen aparte goederentrams. In Bodegraven liep het zijspoor naar het station toe, zodat daar een mogelijkheid was om goederen over te laden in een spoorwagon.

Na de ombouw van stoomtram tot paardetram in 1892 konden de goederenwagens niet meer worden gebruikt. Daarom verscheen er in november 1893 een advertentie in het blad "de locomotief", waarin vier goederenwagens te koop werden aangeboden. Wellicht vlotte de verkoop niet zo, want een half jaar later verscheen weer een advertentie, ditmaal voor drie wagens. De kleine gesloten wagen werd in 1894 verkocht aan de TMZG (Tramweg-Maatschappij Zuidlaren-Groningen), een maatschappij die een tramlijn met dezelfde spoorwijdte van 750 mm exploiteerde. De TMZG voorzag de wagen van een rem, die blijkbaar bij onze tram nog niet aanwezig was.

De andere wagens bleven waarschijnlijk in de remise staan. Pas in 1901 werden nog weer drie wagens verkocht, ook aan de TMZG. Dit betrof de twee andere gesloten wagens en één van de open wagens.

De laatste wagen tenslotte, één van de open wagens zal waarschijnlijk bij de paardetram in gebruik zijn gebleven. Voor gebruik bij de paardetram zal er wellicht een handrem zijn ingebouwd. Deze wagen werd bij de opheffing in 1917 verkocht aan de GTS (Gemeentetram Sloten), die hem nog tot 1925 gebruikte.

## Hst.4 Exploitatie

### 4.1 Dienstregeling



Foto 7: Een wagen en een deel van de stoomloc voor het Goudse station.

Foto: verzameling Streekarchief Rijnstreet, Woerden

Nadat de feestelijkheden op woensdag waren afgelopen, begon op donderdag 18 mei 1882 de gewone dienst. Gereden werd zeven maal per dag, op donderdag (marktdag in Gouda) reed een extra vroege rit vanuit Bodegraven om 6.00 uur 's morgens en een extra rit terug om 12.50 uur. Er waren geen vaste haltepunten; gestopt werd op ieder punt, waar iemand wilde in- of uitstappen. De reistijd Gouda-Bodegraven bedroeg 40 minuten. In Bodegraven bestond een goede aansluiting op de trein richting Leiden (houden we daarbij in gedachten, dat de spoorlijn Gouda-Boskoop-Alphen aan den Rijn nog niet bestond, zodat er dus vanuit Gouda nu een redelijk snelle verbinding met

Alphen en Leiden was ontstaan). Op de eerste dag van het bestaan van de tram werden al 900 personen vervoerd (een gemiddelde dus van ruim 60 personen per rit).

De scherpe bocht ca. 200 meter vanaf het station van Gouda om de spoorlijn te passeren bleek al kort na het begin van de exploitatie reden voor veel moeilijkheden. De bocht lag ook in een helling, en dat was teveel voor de locomotieven. Het gebeurde regelmatig, dat een tram bleef steken en eerst terug naar beneden (naar het station) moest rijden, om met een aanloopje de helling en bocht te kunnen nemen. In de eerste week was er ook al eens een wagen in de bocht omgevallen, zonder persoonlijke ongelukken overigens. Al snel werd tijdelijk gekozen voor een iets andere exploitatievorm. De tram begon aan de noordkant van de overweg. De bocht en helling aan de zuidkant werden in de eerste weken onder handen genomen en opgehoogd, zodat de helling minder steil was.

Dat de tram in een behoefte voorzag bleek wel op de beide Pinksterdagen in 1882. Op deze twee dagen werden ongeveer 2.700 reizigers geteld. Wellicht een uitje en kennismaking met de nieuwe tram voor veel mensen uit de streek.

			do		do		zo		zo	zo		zo	
Gouda	7.15	9.16	11.-	11.46	1.11	2.-	2.50	3.42	5.06	5.56	6.50	7.41	9.40
Reeuwijkschebrug	7.32	9.33	11.17	12.03	1.28	2.17	3.07	3.59	5.23	6.13	7.07	7.58	9.57
Oud-Reeuwijkschebrug	7.36	9.37	11.21	12.07	1.32	2.21	3.11	4.03	5.27	6.17	7.11	8.02	10.01
Spokersbrug	7.42	9.43	11.27	12.13	1.38	2.27	3.17	4.09	5.33	6.23	7.17	8.08	10.07
Bodegraven	7.55	9.56	11.40	12.26	1.51	2.40	3.30	4.22	5.46	6.36	7.30	8.21	10.20
<i>aansl. naar Leiden</i>	8.00			12.36				4.32					10.42
<i>aansl. van Leiden</i>		7.08		10.13		2.38					7.28		
		do					zo		zo	zo		zo	
Bodegraven	6.20	7.10	8.05	10.18	1.05	2.43	3.50	5.-	5.50	6.43	7.35	9.33	
Spokersbrug	6.33	7.23	8.18	10.31	1.18	2.56	4.03	5.13	6.03	6.56	7.48	9.46	
Oud-Reeuwijkschebrug	6.39	7.29	8.24	10.37	1.24	3.02	4.09	5.19	6.09	7.02	7.54	9.52	
Reeuwijkschebrug	6.43	7.33	8.28	10.41	1.28	3.06	4.13	5.23	6.13	7.06	7.58	9.56	
Gouda	7.00	7.50	8.45	10.58	1.45	3.23	4.30	5.40	6.30	7.23	8.15	10.13	

Tabel 4: dienstregeling geldig vanaf 25 juni 1881.

Of het lag aan het laat afleveren van de goederenwagens, of dat men eerst de grote drukte voortkomend uit nieuwsgierigheid even wilde afwachten weten we niet, maar op 4 juni werd er in een advertentie in de Rijnbode melding gemaakt van de gelegenheid tot:

*"vervoer van Koopmans- en Bestelgoederen"*.

De tarieven hiervoor kon men:

*"gratis ophalen aan de bureaux te Gouda en Bodegraven. Men wordt verzocht de goederen minstens 20 minuten vóór het uur van vertrek te doen bezorgen"*.

De zomer van 1882 zorgde voor veel reizigers. Het aantal ritten doordeweeks bleef beperkt tot zeven, maar op donderdag kwam er al snel een tweede extra rit bij, en op zondag zelfs vier extra ritten, waarmee op zondag het aantal ritten elf bedroeg. Later in het jaar werd de dienstregeling weer gewijzigd waarbij het aantal ritten weer op zeven werd gebracht, aangevuld met een vroege markttram op vrijdag (markt in Leiden, aansluiting op de trein in Bodegraven) en op donderdag (markt in Gouda).



*Foto 9: De tramlijn in Bodegraven op de Goudseweg. Rechts de Goudse Vaart. Op de voorgrond zien we de aftakking van de lijn naar het station te Bodegraven. Foto: verzameling F.Op 't Landt, Nieuwerbrug.*

## 4.2 Tarieven

Tarief personen	1 <sup>e</sup> kl.	2 <sup>e</sup> kl.
<b>Gouda-Reeuwijksche Brug</b>	<b>0,20</b>	<b>0,15</b>
Gouda-Spokersbrug	0,30	0,20
Gouda-Bodegraven	0,40	0,30
Reeuwijksche Brug-Spokersbrug	0,10	0,07½
Reeuwijksche Brug-Bodegraven	0,22½	0,15
<b>Spokersbrug-Bodegraven</b>	<b>0,15</b>	<b>0,10</b>

Abonnementskaarten van 20 ritten, Personeele abonnementskaarten voor schoolgaande kinderen en Tarieven van vervoer van koopmans- en bestelgoederen zijn verkrijgbaar aan het bureau van de directie te Gouda.

Tarief bagage: Per 10 kg. van	
<b>Gouda naar Reeuwijk</b>	<b>0,02½</b>
Gouda naar Bodegraven	0,05
<b>Reeuwijk naar Bodegraven</b>	<b>0,02½</b>

Tot 3 stuks (koffers, dozen of kisten) gelden daarbij als één stuk

Voor een kleine tram waren er toch redelijk gedifferentieerde tarieven te vinden. Er was onderscheid in eerste klasse en tweede klasse. Een enkele reis Gouda - Bodegraven kostte de lieve som van toch wel 40 cent in de eerste, en 30 cent in de tweede klasse. Voor kortere trajecten waren aangepaste tarieven.

Om vaste klanten te trekken waren er diverse bijzondere tarieven. Zo kon men ook abonnementskaarten voor 20 ritten kopen, en voor schoolgaande kinderen waren er speciale scholierenkaarten. Voor marktbezoekers waren er nog weer goedkopere tarieven. Retour Gouda-Bodegraven kostte dan maar 45 cent. Maar deze tarieven waren alleen maar in bepaalde trams geldig. Op dinsdag en donderdag alleen in de eerste twee vroege

trams vanuit Bodegraven, en op vrijdag (markt in Leiden) alleen in de eerste tram van 5.00 uur 's morgens uit Gouda.

De directie deelde ook nog mee, dat:

*"gezellschaften kunnen bij tijdige aanvraag, wanneer de dienst zulks toelaat, van Gouda naar Bodegraven of omgekeerd extra trammen afhuren".*

Voor deze reis met maximaal 32 personen en eventueel nog 24 personen op het balkon moest men overdag f 10,- enkele reis of f 15,- retour neertellen; 's nachts kon men ook een tram huren; het tarief was dan f 14,- of f 20,- voor een retour.

Ook voor bagage waren er speciale tarieven. Per 10 kg betaalde men 5 cent voor het hele traject, of 2½ cent voor een deeltraject. Tot drie stuks bagage (koffers, dozen of kisten) golden daarbij als één stuk.

## 4.3 Ongevallen

Dat sommige mensen (en dieren) nog aan het moderne vervoermiddel moesten wennen bewees een artikel in de Goudsche Courant. Op 28 juni 1882, net een maand na de opening schreef de krant het volgende bericht:

*"Zondagmorgen ten ongeveer 9 ure kwam de stoomtram van Bodegraven nabij onze gemeente en was bijna op den overweg van het Rhijnspoor, toen een persoon uit Streefkerk per tilbury, waarin hij met zijn vrouw en dochter naar Boskoop wilde rijden, den tram zou passeeren. Doordat het paard schrikte en zich naar de zijde van het station keerde, kwam de tilbury in aanraking met den tram en viel om, zoodat de drie personen op de grond vielen. Gelukkig bekeerden zij zich niet en konden de reis weder spoedig aanvaarden."*

Gelukkig liep dit ongeluk in Gouda dus goed af. Een jaar later trof een jongen in Bodegraven het minder goed. De Rijnbode beschreef op 20 mei 1883 een ongeval waarbij een 13-jarige jongen onder een personenwagen kwam, welke uit de remise naar het dorp werd geduwd. De krant schreef:



*"Een gedeelte van één zijner voeten werd verbrijzeld. Waarschijnlijk zal dat gedeelte moeten worden geamputeerd. Hij is naar het Academisch Ziekenhuis te Leiden overgebracht".*

Of het ongeluk was te wijten aan onvoorzichtigheid van de jongen, of aan de tram, dat vermeldde de krant niet.

Er gebeurden niet alleen ongelukken met omstanders. Op maandag 23 juli 1883 was het raak met de tram zelf.

*"De tram sloeg omver naar den waterkant",*

zo schreef de Rijnbode. De machinist raakte onder de machine, en pas na twee uur slaagde men erin door het weggraven van grond, om hem uit zijn benarde positie te bevrijden. Het liep gelukkig beter af voor de machinist, dan in eerste instantie leek. De krant schreef verder:

*"Men vreesde eerst voor het behoud van zijn leven, maar den volgenden dag was voor hem alle gevaar geweken, zoodat dit ongeluk beter afliep dan men had mogen verwachten. Dr. Freericks, die den machinist assisteerde heeft zich bij die gelegenheid zeer onderscheiden."*

Of de machinist blijvende gevolgen aan het ongeval heeft overgehouden, daar schreef de krant niet over.



Foto 11: De Oude Gouwe, later Graaf Florisweg in Gouda.

Foto: verzameling Streekarchief Rijnstreek, Woerden.

Er gebeurden ook weleens bijna-ongelukken. Of de krant, belust op sensationeel nieuws de boel wat fraaier voorstelde dan in werkelijkheid gebeurde weten we niet, maar het volgende artikel in de Goudsche Courant van 11 januari 1892 laat ons toch wel huiveren:

*"Donderdagavond zeven uur ongeveer ontkwamen de reizigers met de stoomtram Gouda-Bodegraven, in de Oude Gouwe, nabij het R.C.Kerkhof, waar de baan onmiddellijk langs het water loopt, aan een groot gevaar. De machinist, die door het stooten van de locomotief stopte om te onderzoeken wat hiervan de oorzaak was, kwam tot de ontdekking dat een groote steen dwars over de rails lag en door de locomotief werd vooruitgeschoven. Ware zulks niet tijdig ontdekt, dan zou de tram wellicht op dit gevaarlijke punt zijn gederailleerd. Of kwaadwilligheid of toeval hier de oorzaak is, is nog niet bekend".*

Oplettenheid van de machinist lijkt volgens het artikel een ramp te hebben voorkomen. Of het een incident was, een toevallig onder de tram gerolde steen, of opzet door de Goudse jeugd, dat vermeldde de krant verder niet.

Andere krantenberichten vermelden ons, dat de jeugd zich niet altijd onbetuigd liet. In november 1885 rijdt de tram van 6.10 's morgens tegen:

*"twee boomen aan elkander gebonden van de eene zijde van de weg naar de andere, waardoor de lantaarn van de locomotief werd in elkaar gereden".*

Vernielingen en trammetje pesten hoorden toen blijkbaar ook al tot de bezigheden van de rebelse jeugd.

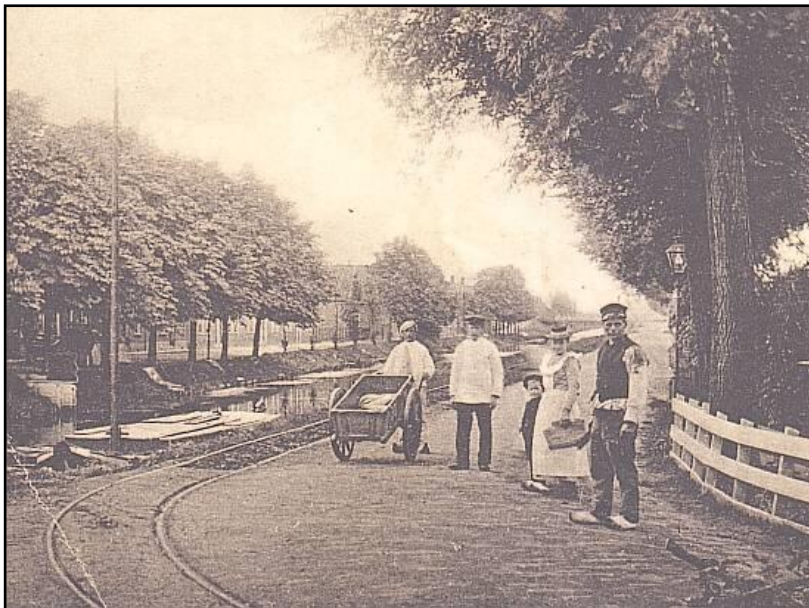
Natuurlijk gebeurden er ook wel ongelukken omdat het reizend publiek niet voorzichtig was. Soms met goede afloop, maar soms ook met minder goede gevolgen. Zo schreef de Rijnbode op 13 april 1892 (kort voor het einde van de stoomtram) het volgende bericht:

*"j.l. maandagavond wilde zekere H.de Ruijter van Reeuwijk aan de Spokersbrug op de in beweging zijnde tram springen, met het ongelukkige gevolg, dat hij viel en met zijn arm onder den wagon terecht kwam. De arm was vreeslijk gekneusd en is reeds geamputeerd".*

Ondanks dat de man het aan zijn eigen onvoorzichtigheid had te danken, is zo'n ongeluk natuurlijk een trieste gebeurtenis in het bestaan van de tram.

#### **4.4 Andere voorvallen**

We moeten ons voorstellen, dat er in 1882 nog helemaal geen straatverlichting was zoals tegenwoordig. Om de reizigers toch enig oriëntatiepunt in het nachtelijk duister te geven werd voorgesteld om bij Reeuwijk-Brug een petroleumlantaarn aan te brengen. Maar zuinig als het gemeentebestuur was, vroeg men toch wel aan de trammaatschappij om de helft van de kosten (het kostte wel f 30,-) bij te dragen. Na enig over en weer geschrijf stemt de trammaatschappij daarin uiteindelijk toe.



*Foto 12 De bocht van de Goudsweg naar de Wilhelminastraat, waar de tram een man met een sein zou moeten neerzetten.*

*Foto: verzameling F.Op 't Landt, Nieuwerbrug*

Er waren ook nog andere zaken, waarin de trammaatschappij werd ge-dwongen tot het nemen van maatregelen. In Bodegraven maakten de rails een scherpe bocht, op het punt waar het tracé vanaf de Goudseweg (de huidige Le Coultrestraat) linksaf naar de Wilhelminastraat draait. In 1890 vond de Bodegraafse gemeenteraad het blijkbaar erg belangrijk dat er een wacht zou worden geposteed die seinen geeft aan de bevolking als er een tram aankomt. De gemeenteraad schrijft de tram dan aan, dat er:

*"een wacht moet staan die op den dag voorzien is van een wit vlaggetje en des avonds van een roodschijnende lantaarn".*

Of de maatregel inderdaad is ingevoerd, of dat het hele geval een zachte dood is gestorven is niet bekend. Er is verder niets bekend over het al of niet vooraf gegaan worden van de tram door een man.

Een vervelende gebeurtenis overkwam de tram in de persoon van de heer Zaal. Deze man was wegwerker in dienst van de Straatweg, en tevens onbezoldigd rijksveldwachter. Omdat hij zich voor zijn werk vaak langs de weg moest verplaatsen was aan hem een vrijkaart voor de tram verstrekt. De raad van beheer van de tram schreef op een gegeven moment een brief aan de secretaris van de Straatweg. Men schreef:

*"... dat wij in den laatste tijd vele klachten van ons personeel ontvingen over het vrijpostig gedrag van den wegwerker J.Zaal op onze rijtuigen als zich met gereedschap op volle balkons tusschen de passagiers indringen, zich in hunne gesprekken mengen, enz, zonder zich aan de opmerkingen van ons personeel te storen".*

Men verzocht in die brief alleen vrij vervoer te verlenen op het voorbalkon, dus op een plaats waar de man zo weinig mogelijk met de andere reizigers in contact zou komen.

Dat Zaal het zichzelf wel erg moeilijk maakte blijkt ook wel uit een andere brief van de trammaatschappij aan de Straatweg. Men klaagt in deze brief dat Zaal het personeel tegenwerkt en dat hij onbeschoft is. Zo beschuldigt hij het trampersoneel tegenover andere reizigers van diverse dingen:

*"de een had zijn kippen onder de tram gejaagd, de ander had een paard verschrikt gemaakt, een derde had haast zijn kat overreden".*

De voorzitter van de trammaatschappij kan het slechte gedrag van de man niet langer accepteren. Daarom schrijft hij in de brief aan de Straatweg:

*"Daarom ontnem ik hem zijn vrijkaart en krijgt hij hem van mij nooit terug".*

Zo zie je maar; slecht gedrag in het openbaar vervoer werd ook toen al niet geaccepteerd.

Naast bovengenoemde brieven over het (wan)gedrag van Zaal kwamen er ook andere brieven binnen bij de tram. Zo schreef het gemeentebestuur van Reeuwijk eens een boze brief aan de tram waarin men klaagde:

*"dat slechts één rijtuig (de groote wagen) overgevoerd met passagiers voor Gouda bestemd te Reeuwijk aankwam, terwijl twee rijtuigen (kleine wagens), waarin slechts twee passagiers zich bevonden naar Bodegraven stoomde".*

De trams kruisten elkaar blijkbaar bij het wissel in Reeuwijk-brug. De burgemeester, die erbij stond, stelde voor om een kleine wagen aan de tram naar Gouda te koppelen, zodat de zeven passagiers die achter moesten blijven ook zouden kunnen meerijden naar Gouda.

*"Vroeger waren er ook wel trams van drie rijtuigen",*

zo stelde de burgemeester in de brief.

De tramdirecteur Langeler legde daarop vriendelijk uit, dat een tram met drie rijtuigen weliswaar vaker voorkwam, maar dat zoiets alleen maar getrokken kon worden door de grote locomotief. En die was nou net in onderhoud, en dus niet beschikbaar. Hij schreef:

*"Ik heb juist de groote wagen genomen, om reden dat die enkele passagiers meer kan meenemen als twee kleine"*

In het grote rijtuig waren 36 zitplaatsen tegenover 2 x 16 zitplaatsen van twee kleine rijtuigen samen. Zo zien we maar weer, dat een burgemeester zich ook druk kon maken over details van de exploitatie.

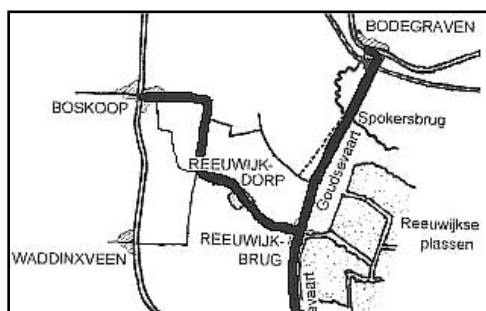
## Hst.5 Uitbreidingsplannen

### 5.1 Naar Boskoop

Gedurende tien jaar leefde de stoomtram een eigen, gezapig leventje, waarin niets meer gebeurde, dan dat de tram op en neer reed van Gouda naar Bodegraven en terug.

In februari van het jaar 1890 echter gebeurde er iets, wat het tramweg-gebeuren in de streek nieuw leven inblies. Zowel bij de gemeenteraad van Boskoop als bij de gemeenteraad van Reeuwijk kwam een verzoek binnen van de heer Beer, de concessionaris van de tram Gouda-Bodegraven. Hij vraagt daarbij een concessie om een zijlijn aan te leggen vanaf Reeuwijk naar Boskoop. Er worden tevens tekeningen ingeleverd van deze nieuwe lijn. Ondanks dat deze tekeningen er niet meer zijn, mogen we aannemen, dat de nieuwe lijn zou gaan lopen vanaf Reeuwijk Brug via de Nieuwdorper-weg langs Reeuwijk-Dorp, en verder via de Middelburgseweg en de huidige Reijerskoop, om in Boskoop in de buurt van de rivier de Gouwe te eindigen. Het zou eventueel mogelijk zijn, dat de lijn zou gaan lopen via Randenburg (het dunne lijntje op de kaart), maar aangezien de huidige Randenburgse weg toen nog maar een modderpad was, lijkt dit niet zo aannemelijk. Een oversteek in Boskoop over de Gouwe naar het huidige centrum van het dorp lijkt ook niet aannemelijk gezien de hoge aanlegkosten voor dit korte stukje.

Al snel loopt de geschiedenis verwacht. In juni moet de heer Beer zijn komst te dan aan de diverse streek gevraagd de concessie Beer naar de Stoomtramwegmaatschappij. Of het overlijden van Beer reden niet zoveel met de concessie niet bekend, maar in december 1890 moet er om verlenging van de concessie worden gevraagd.



*Kaart 4: geplande uitbreiding naar Boskoop*

toch anders dan maatschappij melden, overlijden. Er wordt gemeenteraden in de over te schrijven van "Gouda". Dat gebeurt. is dat er vervolgens aanvraag gebeurt is

In maart 1891 horen we weer iets over de zijlijn. De tramwegmaatschappij vraagt dan subsidie aan bij de gemeente Boskoop. De burgemeester zegt als voorzitter van de raadsvergadering dat hij de gemeenteraad niet wil beïnvloeden met een voorstel van zijn kant. Maar hij wil het gemeentebestuur wel vrij laten om al of niet subsidie te verstrekken aan het project. Het besluit van de gemeenteraad wordt niet in de notulen vermeld, maar het zal wel het-zelfde besluit zijn als altijd in dit soort gevallen gebeurde: geen subsidieverlening.

De notulen van de gemeenteraadsvergadering van Boskoop zijn dan verder het laatste dat we van het project horen. Waarschijnlijk was het niet mogelijk gebleken om voldoende kapitaal te vergaren om de zijlijn aan te leggen, zeker niet als we in het volgende hoofdstuk lezen hoe het er met de financiën van de trammaatschappij voorstaat. Het project Reeuwijk-Boskoop sterft dan een zachte dood.



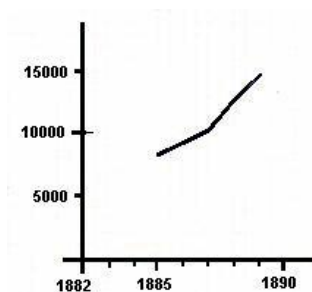
*Foto 13: De wisselplaats in Reeuwijk-Brug. Volgens plan zou vanaf dit punt de zijlijn naar Boskoop aftakken.  
Foto: Verameling Oudheidkamer Reeuwijk.*

## Hst. 6 Ombouw naar paardetram

### 6.1 Financiële situatie

Tot 1890 kabbelen de zaken voort. Blijkbaar werd er niet zo nauwkeurig aan de één of andere vorm van boekhouding gewerkt. Of dit onwil, onkunde of slordigheid is, dat vermelden de archieven niet. Maar als in het voorjaar van 1890 de heer Beer komt te overlijden, wordt men blijkbaar wakker. Het lijkt erop, alsof de administratie vooral door hem werd gedaan. Op 18 december 1890 wordt door directie en commissarissen van de Tramwegmaatschappij Gouda een exposé gegeven van de financiële toestand van de maatschappij. Het document begint:

*"De archiefstukken van de Stoomtram Maatschappij Gouda, uit de nalatenschap van het laatst overleden lid van het vorig bestuur te voorschijn gekomen, laten niet toe duidelijke tabellen van vergelijking van ontvangsten en uitgaven voor te leggen. De eigenaardige wijze van administratie leent zich niet daartoe. Alleen de balansen laten geen twijfel toe omtrent den ongunstigen gang van zaken der onderneming".*



Vervolgens komt men toch met 8 pagina's vol met cijfers en tabellen, waarvan de volgende grafiek geen enkele twijfel laat bestaan over de financiële positie:

Het verlies loopt op van het toch al niet geringe bedrag f 8.327,05 in 1885 tot f 14.647,79 in 1889. En het verlies dreigt alleen maar groter te worden.

Grafiek 1: verlies van de tram tussen 1885 en 1890

Er wordt ook een overzicht gegeven van de inkomsten uit de diverse categorieën van de afgelopen 5 jaren (zie tabel 6). Er blijkt, dat de inkomsten uit goederenvervoer slechts enkele procenten van de totale inkomsten bedragen.

	1885	1886	1887	1888	1889
Personenvervoer	16.131,67	16.027,14	15.498,96	15.233,12	13.933,32
Goederenvervoer	802,40	823,25	808,45	739,69	584,83
Schoolkaarten	-	228,--	166,--	261,--	201,--
Advertenties e.d.	423,90	181,73	167,18	304,83	562,40
Totaal per jaar	17.359,97	17.260,12	16.640,59	16.538,65	15.281,63

Tabel 6: Totale inkomsten per jaar.

Ook de uitgaven komen aan bod. In tabel 7 is een overzicht van de uitgaven over het jaar 1890 weergegeven. We zien daarbij, dat de uitgaven fors hoger zijn dan de inkomsten.



<b><u>Uitgaven:</u></b>	
<b>Saldo verlies op 1 januari 1890</b>	<b>15.785,01 ½</b>
<b>Afschrijving waardevermindering inventaris 160,71</b>	
Brandstof en smeermiddelen	3.145,82
Onderhoud locomotieven	2.472,23
" rijtuigen en wagens	173,59 ½
" gebouwen	126,12
" weg en werken	639,23
Verlichting en verwarming	198,59 ½
Algemene onkosten	457,59 ½
Interestrekening t/m 1889	1.062,75
Verzekering tegen invaliditeit	119,99
Salarissen	1.545,77
Arbeidsloon en premieën	4.784,79 ½
Tolgeden	1.379,14
Uniformkleding	163,60
Erfpachten, recognitiën, e.d.	1.477,55
	=====
	33.692,50 ½
<b><u>Inkomsten:</u></b>	
<b>Personenvervoer</b>	<b>12.768,98</b>
Schoolkaarten	270,-
Goederenvervoer	505,89
	½
Balans van het verlies	19.947,58
	=====
	33.692,50 ½

In het document worden enkele mogelijkheden ge-noemd die er zijn om de uitgaven te doen vermin-deren, of de inkomsten te doen verhogen. Vermin-dering van de lopende uit-gaven ziet men in eerste instantie nog niet zitten (men denkt op dat mo-ment blijkbaar nog niet aan omzetting van de stoomtram in een paarde-tram). Maar men ziet wel andere mogelijkheden. De retributiën (geld dat betaald moest worden voor de vermindering van verdiensten aan bomen en grasgewas) en tol-gelden voor de tolweg zijn erg hoog; die zouden best minder kunnen. Ook denkt men aan subsidie die eventueel door de gemeenten zou kunnen worden verstrekt, waarbij de totale inkomsten dus hoger zouden worden.

En zo gaat men een moeilijk jaar 1891 in. Er wordt subsidie aangevraagd bij de gemeenten. Het gemeentebestuur van Reeuwijk antwoordt, dat men "*niet het minste belang heeft bij het voortbestaan der tramlijn*". Dat was natuurlijk niet zo; de tram was voor de gemeente de enige mogelijkheid om per openbaar vervoer naar de buitenwereld te komen. Maar subsidie kostte geld voor de gemeentekas, en een subsidieverlening kon er blijkbaar niet af. Ook de gemeenteraad van Gouda wil niets weten van een eventuele

subsiëring. Alleen Bodegraven denkt er wat genuanceerder over. Met enkele voorwaarden wordt besloten om drie jaar lang een subsidie van f 300,- te verlenen. Of dat genoeg is om de tram te laten voortbestaan? We zullen het verderop zien.

Ook met de Straatweg begint men onderhandelingen om de erfpachten, retributiën en tolgeden te verlagen tot f 500,- per jaar. Maar deze onderhandelingen verlopen heel wat stroever. De aandeelhouders van de Straatweg wijzen in eerste instantie een verlaging af. De directie wijst nogmaals, en met andere woorden op de precaire situatie van de tramweg. Ze wijst er ook op, dat het handhaven van de hoge retributiën wellicht zal leiden tot stopzetting van de tram, en dus ook stopzetting van inkomsten voor de Straatweg.

## **6.2 Nieuwe berekeningen**

Eind 1891 komt er dan een verandering in de strategie van de tramwegmaatschappij. Men ziet in, dat de uitgaven niet voldoende omlaag kunnen, en dat subsidiëring door de gemeenten, zo die al toegekend zou worden, op lange termijn ook niet haalbaar is. De uitgaven zijn en blijven dus gewoonweg hoger dan de inkomsten.

Met behulp van de Rotterdamse ingenieur J.Schotel wordt een berekening gemaakt. De conclusie is, dat trekkracht in de vorm van paarden een stuk goedkoper is dan trekkracht in de vorm van stoomtram-locomotieven. Uiteraard kost de ombouw geld. Rails moeten worden vernieuwd, de straat moet (vooral tussen de rails waar straks het paard moet lopen) worden herbestraat, er moeten negen paarden worden gekocht, de remises moeten worden omgebouwd, enz. Maar er zijn ook opbrengsten. Verkoop van de locomotieven en het grote tramrijtuig en de oude rails leveren immers geld op. Onder dit alles een streep zettend blijkt, dat de ombouwkosten f 21.000,- zullen zijn.

Maar Schotel maakt ook een nieuwe exploitatierekening. Gelet op de voordeliger exploitatie ziet men toch toekomstmogelijkheden voor de tram. In tabel 8 staat een overzicht van de geplande exploitatielasten per jaar. Afgezet tegen de opbrengsten van zo'n 15.000 tot 17.000 gulden, zoals in tabel 6 vermeld, zou er dus sprake kunnen zijn van een bescheiden winst.

<i>Stelle het aantal ritten per dag op zeven in elke richting, en op marktdagen (dinsdag en donderdag) één rit op en neer meer. Benodigd aantal paarden : negen</i>	
Directie	750.-
Boekhouding	120.-
Onderhoud paarden 9 x f 1,- x 365 dagen	3285.-
2 koetsiers à f 10,- per week	1040.-
1 stalknecht à f 7,- per week	365.-
2 conducteurs à f 9,- per week	936.-
Extra kosten voor stalling te Bodegraven à f 1,- per week	52.-
Tolgeld 14 x 365 + 4 x 52 ritten à 10 cents per rit per tol	1063.60
Onderhoud Weg en werken 8,75 km à f 100,- per jaar	875.-
Onderhoud Rijtuigen: 5 stuks à f 50,- per jaar	250.-
Onderhoud Tuigen: 4 stel à f 10,- per jaar	40.-
Onderhoud Gebouwen	50.-
Verlichting en verwarming	100.-
Restitutie Staatsspoor	30.-
Restitutie Straatweg Gouda-Bodegraven	500.-
Afschrijving op paarden	400.-
Afschrijving op tuigen	25.-
Afschrijving op rijtuigen	200.-
Afschrijving op gebouwen	100.-
Afschrijving op rails met toebehoren	1000.-
Drukwerken, advertentiekosten, reiskosten, enz.	250.-
Diverse retributiën, patenten, belasting, assurantie, verzekering tegen ongelukken, veterinaire dienst, onvoorzien	568.40
<b>Totaal</b>	12.000,- 1.000,-
4 % rente over uitbreidingskapitaal ad f 25.000,-	
<b>Totaal per jaar</b>	13.000,-

Tabel 8: *geschatte exploitatielasten bij exploitatie als*

maar voor het toestemmen in de ombouw van de stoomtram in een paardetram.

En zo wordt in de loop van het voorjaar van 1892 alles in gang gezet om de trekkraft van de tram te wijzigen van stoom in paardekracht.

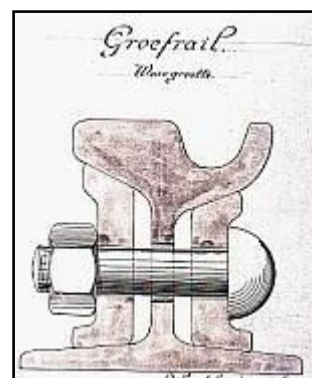
### 6.3 Aanleg paardetram

Voor de ombouw zijn ook wat grotere infrastructurale werken nodig. Zo wordt het zijspoor naar het station in Bodegraven opgebroken; de berm van de weg wordt weer gelijk gemaakt met de ernaast liggende grindweg. Verder wordt in het dorp Bodegraven het spoor vervangen, en wordt de bestrating op gelijke hoogte gebracht met de rails; blijkbaar was de weg dermate gezakt dat dat nodig was.

Maar ook buiten de bebouwde kom moeten de rails worden vervangen. Er was immers gebruik gemaakt van spoorrails van het type Demerbe. Nu er een paard tussen de twee spoorrails moet komen te lopen moet dat stuk dus ook worden bestraat; de rails worden nu vervangen door rails van het type Phoenix. Dat type voldeed blijkbaar elders goed, want men verwees:

*"naar het nieuw gelegde gedeelte spoor vanaf de brug bij het Kort Rapenburg tot en met de bocht naar het begin der Breedstraat te Leiden en het nieuw gelegde tramspoor te Dordrecht en te Utrecht",*

allemaal sporen waarover een paardetram reed.



En zo ontstaat het plan om met de stoomtram te stoppen en over te gaan op een paardetram.

Ook dit plan wordt weer aan de diverse gemeenten voor-gelegd; de huidige concessie gaf immers aan dat het een stoomtramweg moest zijn. De gemeenten doen niet zo moeilijk, en stemmen snel toe in de voor-gestelde wijzi-ning. De Straat-weg blijft in eerste instantie nog moeilijk doen. Maar als in januari 1892 na wat heen en weer geschrijf blijkt, dat er eigenlijk geen alternatief is, dan stemt ook de Straatweg toe in de ombouw tot paardetram. Eigenlijk is er geen alternatief. Als de Straatweg niet zou toestemmen, dan zou dat het einde van de tram betekenen. En aangezien de borgstelling van de tram bij de straatweg bestond uit papieren borgstellingen, zou men er toch veel geld bij inschieten. De Straatweg kiest dan uiteindelijk toch ook

Er is ook sprake van vereenvoudigingen. Het wissel bij het eindpunt in het centrum van Bodegraven is niet meer nodig. Een stoom-tramlocomotief heeft immers een tweede spoor nodig om bij wisseling van de rijrichting naar de andere kant van de tram te rijden; een paard kan daarentegen gewoon over de weg lopen. Dit wissel zal dus worden opgebroken.

In Bodegraven zal een nieuwe remise annex paardenstal worden gebouwd. Annemer H.J.Nederhorst te Gouda blijkt in oktober 1892 opdracht hiervoor gekregen te hebben. Deze remise wordt gebouwd in de Goudsestraatweg (de latere Burgemeester Le Coultrestraat), ongeveer halverwege de spoorlijn en het kruispunt met de Wilhelminastraat). Vanaf 1892 werd de onderneming geleid vanuit deze remise.

In Gouda komen de vereenvoudigingen goed uit. Er is sprake van, dat het spoorwegemplacement zal worden uitgebreid. Er zullen o.a. drie sporen bijkomen aan de zuidwestkant van het station en er zal daarbij een los- en laadplaats worden ingericht. De remise van de stoomtram staat daarbij een beetje in de weg. De remise moet dus toch al worden verplaatst. En omdat een paardetramremise nou eenmaal minder plaats inneemt dan een stoomtram-remise en werkplaats, is deze verplaatsing dan mooi meengenomen. De remise in Gouda werd afgebroken, en de grond verkocht.



Foto 14: De Goudsestraat in Bodegraven. Acheter de groep mensen zien we links de kleine nieuw gebouwde remise. Foto: verzameling F.Op 't Landt, Nieuwerbrug.

Het personeelsbestand kon worden ingekrompen. Slechts het minimum aantal personen om een trambedrijf mee te exploiteren blijft over: één directeur, twee conducteurs, twee koetsiers en één stalknecht.

#### **6.4 Verandering van maatschappij**

Blijkbaar waait er na de dood van de heer Beer ook een frisse wind door de organisatie van de maatschappij. Ingenieur Schotel wordt begin 1892 aan-getrokken om de technische zaken te behartigen. Hij krijgt volmacht om te onderhandelen namens de tram met de gemeenten en met de Straatweg.

Per 1 juli treedt directeur Langeler van de stoomtram af; hij wordt controleur bij de Nederlands-Zuid-Afrikaanse spoorweg-maatschappij. Als directeur wordt nu aangesteld J.M.VasVisser, die op dat moment ook al directeur is van de IJssel Stoomtramweg Maatschappij. Deze maatschappij exploiteerde diverse tramlijnen in Zuid-Holland en Utrecht, o.a. Den Haag-Leiden, Utrecht-Vreeswijk, en dichter in de buurt de lijn van Gouda via Haastrecht naar Oude-water. We zien hier de eerste tekenen van het samengaan van de maat-schappijen. In wezen is er sprake van een tijdelijke maatregel om faillisse-ment van de stoomtram te voorkomen.

Op 25 augustus 1892 wordt dan een nieuwe maatschappij opgericht. Op die dag wordt in Amsterdam opgericht de "Algemeene Tram-Maatschappij". Deze neemt de concessie en verdere rechten van de tramlijn over. De aan-delen worden voor een deel volgestort door enkele Amsterdamse bankiers en geldschieters. Het in de oprichtingsakte genoemde doel is heel ruim:

*"Het aanleggen of aankopen van tramwegen en de exploitatie daarvan, en al datgene dat naar het oordeel van haar bestuur met het doel in verband staat".*

Zo ver is het niet gekomen; de maatschappij heeft zich uiteindelijk alleen bezig gehouden met de tram tussen Gouda en Bodegraven.

#### **6.5 Concurrentie van de pony**

Zoals hiervoor al beschreven treedt directeur Langeler op 1 juli 1892 af. De Rijnbode schrijft daarover op 29 juni:

*"J.Langeler zou voornemens zijn, tegen laag tarief, een dienst te openen tusschen Gouda en Bodegraven met Indische dogkarretjes, gespannen met ponnies".*

Het schijnt nog serieus te worden ook. Op zondag 7 augustus weet de Rijn-bode te vermelden:

*"Zaterdag a.s. treedt de nieuwe reisgelegenheid tusschen Gouda en Bodegraven, de ponydienst, in werking. Van Gouda zijn een zevental uren van vertrek vastgesteld. Het personentarief is zeer laag gesteld. Van Gouda naar Bodegraven bijv. 27½ cent, bij abonnement 25 cent".*

Met een lager tarief dan de tram (30 cent) lijkt dit een concurrent te worden van de tot paardetram om te bouwen stoomtram. Maar zover komt het niet. De Rijnbode moet twee weken later alweer vermelden:

*"De pony-dienst van Gouda-Bodegraven, eene onderneming van den heer Langeler, voorheen directeur van den stoomtram, is weder opgeheven".*

Van een ponytram horen we daarna verder niets meer.

#### **6.6 Verkoop materieel**

Bij de eerste berekeningen, zoals in hoofdstuk 6.2 weergegeven, was nog sprake van vijf rijtuigen. Bij de stoomtram waren aanwezig vier kleine rijtuigen en één groot rijtuig. Dat grote rijtuig was meer gebouwd op de schaal van een stoomtram. Voor het trekken door paarden was dit rijtuig uiteraard te groot en dus was het overbodig bij de paardetram. Er verschijnt een advertentie in "De Lokomotief" van 1 november 1893. Een beetje overdrijven kan daarbij geen kwaad; je komt pas op 52 personen als je de 16 staan-plaatsen op de balkons meetelt. Korte tijd later blijkt het rijtuig te zijn verkocht aan de GSTM (Geldersche Stoomtram Maatschappij), die de tramlijn Arn-hem-Dieren-Doetinchem met

enkele zijlijnen exploiteerde. Het rijtuig kwam bij de GSTM onder nummer AB6 in dienst. Het is aldaar in 1932 afgevoerd.

**TE KOOP:**  
1 tramrijtuig voor 52 personen,  
2 groote overdekte goederenwagens,  
1 kleine overdekte goederenwagen,  
1 groote open do.  
*Spoorwijdte 75 cM.*  
Nadere inlichtingen verkrijgbaar bij de  
Directie van de ALGEMEENE TRAM-  
MAATSCHAPPIJ. te 's-Gravenhage,  
Schenkstraat 1.

Waar de locomotie-ven zijn gebleven is niet bekend. Gezien de kwaliteit en de slechte berichten in de kranten, lijkt het zeer aannemelijk, dat ze (tien jaar na bouw) zijn gesloopt.

Naast het personen-rijtuig zijn ook de goederenwagens ver-kocht. Voor een meer uitgebreide beschrij-ving daarvan, zie hoofdstuk 3.

*De advertentie in het vakblad "De Lokomotief" van 1 novembe 1893.*

## Hst. 7 Het tijdperk van de paardetram

### 7.1 Exploitatie

Na alle hectiek omtrent slechte financiën, onderhandelingen met gemeenten en met de straatweg breekt er eind 1892 dan toch een rustiger periode aan. Op zondag 6 november weet de Rijnbode te melden, dat:

*"De stoomtram-mij heeft haren dienst den eersten November gestaakt, en is vervangen door eene Paardentram-maatschappij, die reeds een gedeelte van den weg, van Bodegraven tot aan de Reeuwijksche Brug berijdt. Van dit station tot Gouda heeft, zoolang dit gedeelte van het traject nog niet door een paardentram kan bereden worden, het vervoer per omnibus plaats".*

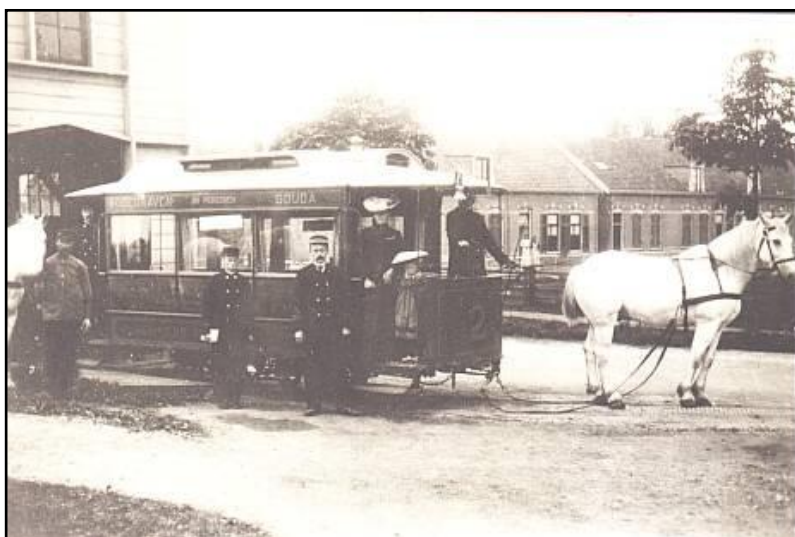


Foto 15: Een fraaie foto van de paardentram voor de remise in Bodegraven.  
Foto: verzameling C.Karssen, Bodegraven.

Al eerder stond er al een nieuwe dienstregeling in de krant. De rijtijd blijkt wat langer te zijn geworden. In plaats van 40 minuten doet men nu 52 minuten over het hele traject van net 9 km. In de tabel hieronder kunnen we zien, dat er 6 ritten per dag plaats vonden. Op dinsdag (markt in Bodegraven) en op donderdag (markt in Gouda) kwam daarbij nog een extra vroege rit. Wat met name opvalt ten opzichte van het stoomtramtijdperk is het ontbreken van vroege ritten. Uitgezonderd op dinsdag of donderdag kon men pas om half tien op z'n vroegst in Bodegraven arriveren.

	di	do					
Bodegraven	6.05	6.20	7.50	9.45	12.22	2.42	5.08 8.45
	6.35	6.50	8.20	10.15	12.52	3.12	5.38 9.15
Reeuwijk	6.57	7.12	8.42	10.37	1.14	3.34	6.- 9.37
Gouda							
	di	do					
Gouda	6.58	7.58	8.43	11.08	1.30	4.15	7.45 9.45
Reeuwijk	7.20	8.20	9.05	11.30	1.52	4.37	8.07 10.07
Bodegraven	7.50	8.50	9.35	12.-	2.22	5.07	8.37 10.37



Tabel 9: dienstregeling van de paardetram vanaf 1892



Foto 16: De paardentram voor hotel Zomerzorg in Reeuwijk-Brug.  
Foto: verzameling Oudheidkamer Reeuwijk.

Blijkbaar is de bevolking het niet helemaal eens met het verminderde aantal trams. Maar naar aanleiding van een ingezonden brief schrijft de directie van de ATM in de krant:

*"Ze deelt mee, dat om verschillende redenen geen trammen meer dan tot dusver plaats heeft, kunnen loopen".*

En daar moeten we het dan maar mee doen. Het aantal ritten leek voldoende te zijn voor de ca. 65.000 personen die er per jaar mee werden vervoerd.

De Straatweg past gauw haar reglement aan want ze wil uiteraard geen inkomsten missen. Voor allerlei voertuigen, dieren e.d. waren toltarieven vastgesteld, maar uiteraard niet voor een paardetram. Maar bij koninklijk besluit van 21 april 1892 komt er een regeltje bij:

*"Bij elk der tolboomen op den weg van Gouda naar Bodegraven zal worden betaald voor ieder paard, gespannen voor een wagen, de trambaan berijdende: f 0,05".*

En daarmee zag de Straatweg zich weer verzekerd van een gestadige inkomstenbron. Reken maar uit:  $2 \times 2 \times 6 \times 365 \times f 0,05$  is best een aardig bedrag ieder jaar.

## **7.2 Financiële onmin**

Dat het niet altijd even goed ging op financieel gebied tussen de tram en de Straatweg blijkt wel uit een briefwisseling in 1895. In de overeenkomst voor het onderhoud van de weg was de bepaling opgenomen:

*"dat de concessionarissen (de tram) jaarlijks moeten voldoen de helft der in den loop van dat jaar gemaakte kosten van onderhoud en vernieuwing der in den straatweg liggende kustwerken zooals die zijn omschreven in het lopende bestek van aanbesteding".*

Juist uit die laatste bijzin blijkt onenigheid te komen. In het voorgaande jaar is extra onderhoud gepleegd aan de brug bij het Visschertje. Het betrof een dringende herstelling, die niet kon wachten. Ondanks dat de extra kosten maar f 12,04 bedroegen, wilde de tram toch niet meebetalen. Het staat immers in het contract, zo redeneerde men bij de tram, dat alleen de helft van de kosten van "het lopende bestek van aanbesteding" betaald moesten worden. En die extra reparatie hoort daar niet bij. De Straatweg liet het er niet bij zitten, en er is flink over het onderwerp heen en weer geschreven. We zien hier maar weer eens, dat de financiële verhoudingen niet altijd even goed waren.

Later in 1895 is er weer een verschil van mening. De beschoeiing van de Oude Gouwe is zeer slecht. Verschillende malen waren al grondverzakkingen opgetreden. De Tramwegmaatschappij dringt er bij de Straatweg op aan, om deze zo snel mogelijk te repareren. Maar rekening houdend met het alleen maar vergoeden door de Tramwegmaatschappij van de kosten volgens het lopende bestek van aanbesteding maakt de Straatweg geen haast om reparaties uit te voeren. Reden voor de Tramwegmaatschappij om te schrijven:

*"Wij verzoeken u om ten spoedigste over te gaan tot het repareren van de langs den weg in de Oude Gouwe staande schoeiing. Gevolg van de verzakkingen is, dat ook de tramweg daardoor verzakt en deraillementen (ontsporingen) niet zullen uitblijven. Voor de gevolgen stellen wij u bij deze aansprakelijk".*

Of de reparaties snel zijn uitgevoerd, en wie het uiteindelijk heeft betaald is niet bekend. Maar de briefwisseling toont wèl aan, dat de financiële verhoudingen tussen tram en Straatweg niet altijd even positief waren.

## **7.3 Het begin van het einde**

In 1906 schrijft het bestuur van de ATM aan de straatweg, dat men voornemens is de naam te veranderen in "Paardetram Gouda-Bodegraven":

*"welke laatste benaming wy meer in overeenstemming achten met ons bedrijf en die ons toeschijnt minder tot misvatting aanleiding te zijn".*

Het algemene van de ATM lijkt er toch wel wat af te zijn. Drie maanden later bedenkt men zich toch weer, en zal de naam gaan heten "Tramweg Gouda-Bodegraven", toch nog wat algemener dus. Uiteindelijk wordt per 25 januari 1908 de naam inderaad in de laatstgenoemde veranderd.

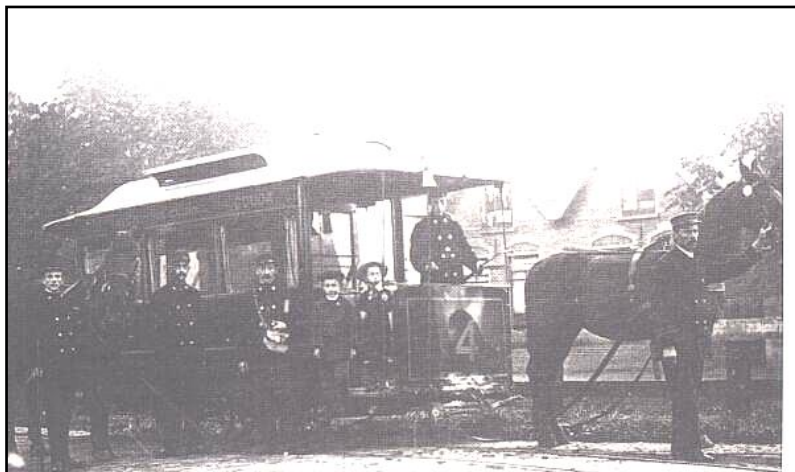
In 1915 blijkt er ook wat concurrentie te komen van andere vervoermiddelen. Er blijkt een bus te rijden. Maar de Straatweg is niet zo gelukkig met deze bus. Deze was bezig *"de weg over groote afstanden te vernielen"*. Een hele berekening door Provinciale Waterstaat geeft weer, dat dat nogal meevalt. De bus van Gouda over Bodegraven en Alphen naar Leiden weegt niet zoveel, dus het valt nogal mee, zo oordeelt men. Toch lijken zich hier al de eerste voortekenen af te spelen van het begin van het einde. Maar dan zijn we al in het volgende hoofdstuk beland.

## Hst. 8 Het einde

### 8.1 Stopzetting

Het leek allemaal zo mooi te zijn. De tram die reed zijn ritjes. De negen paarden (verzorgd door één stalknecht) liepen op en neer en trokken de vier rijtuigen die door de twee koetsiers en de twee conducteurs werden begeleid voor een bedrijf dat door één directeur en een part-time boekhouder werden geleid. Dag in dag uit ging het leven gewoon verder....

Totdat.....



*Foto 19: De paardetram staat ingespannen langs de Goudsevaart in Bodegraven voor vertrek naar Gouda.*

*Foto: verzameling Oudheidkamer Reeuwijk.*

In 1914 brak de tweede wereldoorlog uit. In eerste instantie had de Rijnstreek er niet zoveel mee te maken. Maar de prijzen stijgen. Met name de prijs van het voer van de paarden loopt sterk omhoog en de bescheiden winst slaat om in een verlies. Het gaat nog even goed, totdat op 19 september 1917 de Rijnbode moet melden dat:

*"onze paardetram de dienst moet opgeven. Wegens gebrek aan voeder voor de paarden wordt de dienst met 1 October a.s. gestaakt. Jammer genoeg, want hoe gebrekkig dit communicatiemiddel ook is, het was voor velen van groot gemak en ook om zijn matig tarief zeer gewild".*

Maar de burgemeester van Bodegraven, tevens voorzitter van de Straatweg, Hendrik Le Coultre, is het er nog niet mee eens. Hij denkt nog mogelijkheden te zien om de exploitatie voort te zetten. Hij begint een actie en schrijft aan de diverse gemeentebesturen een brief, waarin hij vraagt om een financiële bijdrage. Hij stelt voor om als gemeenten dan maar zelf de exploitatie in handen te nemen. Dat laatste wil geen van de gemeenten. Gouda en Reeuwijk willen wel een beetje subsidie bijdragen, men denkt aan een bedrag van f 300,- per jaar. Maar Le Coultre stelt het bedrag dat nodig is op zeker f 50.000,-. Met dergelijk kleine subsidiebedragen is er uiteraard geen mogelijkheid de dienst te verlengen. Bovendien is het materieel erg versleten. Naast het genoemde bedrag zou er ook binnenkort ook extra geld bijmoeten om nieuwe rijtuigen aan te kopen. Voortzetting blijkt dus ver buiten de financiële mogelijkheden te liggen.

Inmiddels mag de Rijnbode nog vermelden, dat de exploitatie in verband met de onderhandelingen tot 8 oktober is verlengd. Uiteindelijk kwam er nog een week bij, maar op maandag 15 oktober reed de tram dan toch echt voor het laatst. Zonder versieringen en plechtigheden werd het laatste rijtuig na de laatste rit door het laatste paard in de remise gezet.

## **8.2 Afwikkeling**

Als gevolg van het hoge prijspeil waardoor het voer te duur werd, moest de dienst worden gestaakt. Dat hoge prijspeil was er aan de andere kant de oorzaak van, dat de inboedel toch nog voor redelijk geld kon worden verkocht. Op zaterdag 20 oktober werd het publiek in een advertentie in de krant opgeroepen om de veiling van 23 oktober bij te wonen. Er werd van alles verkocht:

*"vier trampaardenrijtuigen, haverpletter, hooisnijder, paarden-tree-molen, slijpsteen, bascule met gewichten, een partij stalgereedschap",*

en nog van alles meer. 's Morgens kon alles worden bezichtigd, in de middag werd alles per veiling verkocht. Eén van de rijtuigen blijkt te zijn verkocht aan de GTS (gemeentetram Sloten), die het tot 1922 gebruikte op haar lijn Amsterdam-Sloten. Wat er met de rest van het materieel en met de paarden is gebeurd is niet bekend.

Voor de rails bleek nog een goede bestemming te zijn. Omdat de ijzerprijzen in de oorlogstijd ook flink waren gestegen, konden deze voor een goed bedrag worden verkocht aan de mijnen in Limburg, waar intern transport in de gangen met smalspoor plaatsvond.

Bij de Spokersbrug bleek nog een wachthuisje te staan, dat eigendom was van de tram. Men heeft er nog wat correspondentie over met de Straatweg maar het wordt verder zonder vergoeding aan de Straatweg afgestaan. Waarschijnlijk zal het wel zo vervallen zijn geweest, dat de Straatweg daar niet zo blij mee hoefde te zijn.

De laatste afwikkelingen van de tram werden uitgevoerd door de MET (Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen), de laatste beheerder van de tram.

## Hst. 9 Aubade aan den tramlijn

### 9.1 Aubade

Op woensdag 17 oktober 1917, twee dagen na de stopzetting schreef de Rijnbode een fraaie aubade aan de tramlijn. Met deze aubade sluiten we dit boekwerkje af.

We hadden 't lang verwacht - Reeds maanden van tevoren hadden we 't zien aankomen - van dag tot dag was zij minder geworden - 't was en bleef sukkelen. De hoop op een mogelijk herstel bleek ijdel te zijn, daar de diagnose kort en bondig luidde: gebrek aan krachten - Geen asperine, geen electriche ceintuur, geen Urbanus- of Pinkpillen, geen abdijsiroop, geen Haarlemsche olie, ja zelfs geen pleister van Visser konden het gebrek verhelpen.

De paarden waarvan de krachten dunden, de haverrantsoneering, enz. en de overwegingen van financiëlen aard beletten de dieren meer krachtvoer te geven en zoo geviel 't dat Maandag 15 October onze geliefde paardetram Bodegraven-Reeuwijk-Gouda het aflegde. Zij is niet meer.

Hoeveel gemak en ongenoegen heeft zij niet aan het reizend publiek verschaft? Hoe goeddelijk was zij in al haar doen en laten? Al de jaren, dat we haar gekend hebben, was zij de welwillendheid zelve voor iedereen. Hoeveel Hooger Burgerscholieren, nu reeds eerwaarde vaders en mannen, die een hooge ingeschreven maatschappelijke betrekking bekleeden zullen in hun binnenste nog pret hebben om de guitenstreken tijdens hun vervoer met de tram uitgehaald.

De "bokkewagen" noemden zij haar. En mocht er al eens een spotvogel geweest zijn, die, wijzende op de geringe breedte der rails vroeg: wie zijn speelgoed is dat? - Wij hadden ons trammetje lief.

Toverde zij niet op het meest stroeve gelaat een glimlach, wanneer zij bij stortregen de Reeuwijksche Brug naderde? Ja zelfs bij het heengaan doet zij nog lachen, daar de trammaatschappij gegeven de tijdomstandigheden voor de oude rails bij verkoop meer ontvangt dan zij er nieuw voor gegeven heeft.

Haar heengaan is ons evenwel een gemis. En al storten wij dan ook geen tranen bij dit heengaan, het verscheiden wekt toch weemoedige gedachten op. We hadden haar nog zoo gaarne behouden, vooral in deze a.s. wintermaanden. 't Is jammer, maar het is zoo !

Rust dan zacht, oud, geliefd vervoermiddel, maar wordt spoedig herschapen in een modern transportmiddel, opdat wij verlost worden uit ons isolement.



*Foto 20: Een Bodegraver bouwde zelf in model de stoomtram na. Alhoewel het model niet helemaal op schaal is, mag het resultaat er toch zeker zijn, een fraai staaltje werk. Foto: verzameling C.Karssen.*

## **Hst. 10 Dankwoord**

Dit boekwerkje zou niet tot stand gekomen zijn zonder medewerking van diverse mensen en instanties. Enkele wil ik met name noemen.

Het personeel van de beide archiefbewaarplaatsen, het streekarchief Rijnstreek te Woerden en het streekarchief Midden-Holland te Gouda heeft mij bij alle vragen met goede raad en daad bijgestaan en gevraagd en ongevraagd advies gegeven.

Verder zijn er diverse leveranciers van de foto's. Cock Karssen, de Oudheidkamer te Reeuwijk, de beide streekarchieven, en dhr. Op 't Land met wie ik twee weken voor zijn overlijden nog zo fijn aan de hand van zijn foto's over Bodegraven heb mogen praten.

Tenslotte wil ik ook dank brengen aan mijn vrouw Silvia, die mij diverse malen heeft moeten missen als ik in één van de archieven was of achter mijn PC was weggedoken. Zij heeft ook het manuscript van voor tot achter op taal- spel- en stijlfouten nagekeken.



## **Hst.11 Bronvermelding**

- Verslagen gemeenteraadsvergaderingen van de gemeente Bodegraven; Streekarchief Rijnstreek te Woerden.
- Verslagen gemeenteraadsvergaderingen van de gemeente Reeuwijk; Streekarchief Rijnstreek te Woerden.
- Verslagen gemeenteraadsvergaderingen van de gemeente Gouda; Streekarchief Hollands-Midden te Gouda.
- Verslagen gemeenteraadsvergaderingen van de gemeente Boskoop; Gemeente Boskoop.
- Inventaris van het archief "de Associatie tot aanleg en onderhoud van de weg en vaart tussen Gouda en Bodegraven 1827-1943"; W.R.C.Alkemade, streekarchief Rijnstreek te Woerden.
- Archiefstukken "de Associatie...."; Streekarchief Rijnstreek te Woerden.
- Goudsche Courant, diverse jaargangen.
- Rijnbode, diverse jaargangen
- De Locomotief, diverse jaargangen 1893-1917.
- S.Overbosch; De stoomlocomotieven der Nederlandse tramwegen; Uitg. Stam, Haarlem, 1957.
- J.W.Sluiter; Beknopt overzicht van de Nederlandse spoor-en tramwegbedrijven; Uitg. Brill, Leiden, 1967.
- J.W.Sluiter; Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven; Uitg. Matrijs, Utrecht, 2002.
- A.Dijkers; De rijtuigen van de Nederlandse stoomtramwegen; Uitg. NVBS, 1987.
- A.Dijkers; De goederenwagens van de Nederlandse tramwegen; Uitg. Schuyt, Haarlem, 1996.
- R.F.de Bock; De stoomtrams in en om Den Haag en Gouda; Uitg. Wyt, Rotterdam, 1972.
- A.Dijkers e.a.; Paardetrans in het Westen van Nederland; Uitg. Wyt, Rotterdam, 1977.

### **Tramlijn Gouda-Bodegraven,**

Stoomtram, paardentram of bokkenwagen?

Met deze titel en ondertitel wordt de periode beschreven waarin er tussen Gouda, Reeuwijk en Bodegraven een tramlijn reed. We spreken van 1882 tot 1917.

In dit boekje kunt u lezen, wat er zoal op railgebied plaatsvond in deze 35 jaar. Begonnen als stoomtram, na tien jaar veranderd in een paardentram, door de jeugd vaak "de bokkenwagen" genoemd. De aanleg, de exploitatie, het materieel en de gebeurtenissen rondom deze tramlijn worden in dit boekje beschreven.

Auteur: W.J.Kusee

Datum: September 2003

Verkoopprijs : € 6,-