

GESCHIEDENIS OVER BRUGGEN HAVEN EN GOUWE

ir. G.J. Arends

Overbruggen in Gouda

De doorvaart door Gouda is eeuwenlang van grote betekenis geweest voor het scheepvaartverkeer tussen Noord- en Zuid-Holland. De vaarroute vormde een belemmering voor het landverkeer. Bruggen waren noodzakelijk om de vaarweg te overbruggen. Deze waren op hun beurt weer een hindernis voor de scheepvaart. Op oude kaarten blijken de bruggen over de Gouwe als vaste gewelfbruggen te zijn gebouwd, terwijl in de Haven met staande mast kon worden gevaren. De bruggen in de Haven waren daartoe voorzien van een zogeheten oorgat. In de negentiende eeuw zijn alle bruggen over Gouwe en Haven vervangen door beweegbare bruggen (draaibruggen en basculebruggen). De eeuw daarop werden de meeste bruggen echter weer opgevolgd door vaste bruggen. In het kader van het burgerinitiatief 'Gouda Havenstad' is een begin gemaakt met het vervangen van vaste bruggen door beweegbare exemplaren. De St. Joostbrug, en de St. Remeijnsbrug zijn inmiddels vervangen, terwijl de Crabethbrug werd gerestaureerd.

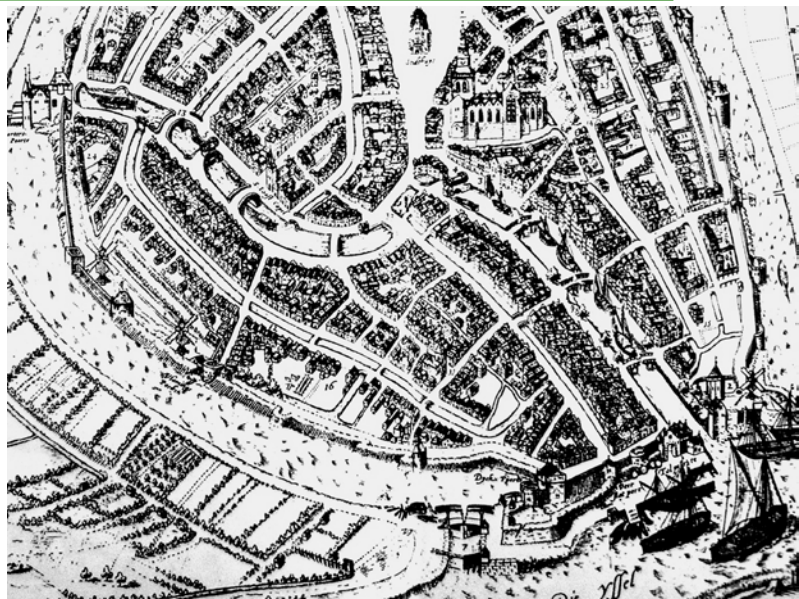
Vaarweg

Het ontstaan van Gouda is nauw verbonden met de Gouwe. De Gouwe was oorspronkelijk een riviertje dat ontsprong in het veengebied rond het huidige Boskoop en dat bij Gouda in de Hollandsche IJssel uitmondde. De oudste vermelding ervan is te vinden in een oorkonde uit 1139¹. Dit onbetekende riviertje werd in de middeleeuwen van een steeds grotere betekenis voor de scheepvaart tussen Noord- en Zuid-Holland. In 1244 verleende Graaf Willem II van Holland concessie voor de ontginning van een gebied onder Waddinxveen. Eén van de voorwaarden was dat de waterafvoer via de Gouwe naar de Oude Rijn moest kunnen worden gericht². De Gouwe moet dus toen een verbinding hebben gehad met de Oude Rijn, of op zijn minst spoedig hebben gekregen.

Met het doortrekken van de Gouwe naar de Rijn was er tevens een scheepvaartverbinding gerealiseerd tussen de Hollandsche IJssel en het IJ. De doorgraving van de Gouwe maakte het mogelijk dat niet al te grote schepen binnendoor via Gouda en Haarlem van Zuid- naar Noord-Holland konden varen. In een oorkonde uit 1243 verleende Graaf Willem II kooplieden uit Hannover en Lübeck bescherming en vrijgeleide als zij bij Geervliet tol hadden betaald voor in Vlaanderen gekocht laken³. Tot de ondertekenaars hoorde ook Heer Dirck van der Goude. Hieruit wordt wel afgeleid dat ook Gouda daar belang bij had en er ook schepen uit Noord-Duitsland door Gouda voeren⁴.

Gekostumeerde vaart

De scheepvaartverbinding kreeg vanwege de grafelijke tollens bij Gouda en Spaarndam al spoedig de status



boven: Detail van de kaart van 1574

van een gekostumeerde of verplichte vaarweg. De Goudse tol wordt overigens pas in 1331 voor het eerst vermeld⁵. Daarvoor was er een grafelijke tol bij Moordrecht. De Goudse tol was echter wel de centrale tol. Bij het verlenen van stadsrechten in 1272 door Floris V verkreeg Gouda ook vrijheid van tolgeld voor eigen schepen en goederen⁶. Vanwege de tollens waren andere scheepvaartverbindingen door Midden-Holland illegaal. Op het ontwijken van de tollens stonden hoge boetes, waaronder verbeurdverklaring van schepen en handelswaar⁷.

In 1398 verleende Hertog Albrecht met toestemming van Gouda aan de stad Haarlem als bijzondere gunst "van gratien, ende niet van rechtswegen," toestemming aan Haarlem om een verlaat te maken naar de Gouwe⁸. Aanleiding was een dijkdoorbraak bij Gouderak waardoor het om de een of andere reden niet mogelijk was door Gouda te varen. De schepen mochten echter slechts gedurende acht dagen gebruik maken van dat verlaat, "in sulker manieren, dat des niet meer geschien en sal, ten zij bij consent van ons, ende onser stee de van der Goude voorsz. soo wanneer datter open wael aan die IJssel zijn". Het lijkt erg kostbaar een sluis te bouwen die slechts acht dagen gebruikt mag worden. Of de sluis ook daadwerkelijk is aangelegd, is niet duidelijk. Indien de sluis werkelijk is gebouwd zal de constructie zeer eenvoudig zijn geweest. De oorkonde is echter in een ander opzicht van zeer groot belang geweest. Aan deze oorkonde ontleende Gouda namelijk het recht, en veelal met succes, dat er zonder Goudse toestemming van geen andere scheepvaartverbinding tussen Noord- en Zuid-Holland gebruik mocht worden gemaakt.

De bruggen

Een scheepvaartroute door een stad vormt in het algemeen een belemmering voor het landverkeer. De waterweg moet worden overbrugd. De eerste bruggen



uiterst boven: Hoornbrug boven: De Vischbrug als trappenbrug tussen de visbanken met daarachter de Hoornbrug, een hoge stenen gewelfbrug (18de eeuw). rechts: Overzicht bruggen over de Haven en de Binnengouwwe. onder: De Haven met op de achtergrond de Uiterste Brug in de 18de eeuw.

over de Gouwe en de Haven zijn ongetwijfeld van hout geweest. Van de oude St. Jansbrug is bekend dat deze in 1453 was uitgevoerd als houten kwakel, een smalle, hoog uitgevoerde voetbrug aan weerszijden voorzien van trappen⁹. De brug lag ter hoogte van de knik in de Haven, iets ten noorden van de Noodgodsbrug¹⁰. De brug werd de St. Jansbrug genoemd, omdat hierover de processies vanuit de St. Janskerk de Haven overstaken. Aan het eind van de zestiende eeuw blijkt een groot deel van de bruggen inmiddels in steen te zijn uitgevoerd¹¹. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de Gouwe en de Haven. Over de Haven lagen vier bruggen, terwijl over de Gouwe maar liefst zeven bruggen lagen. In de Haven kwamen de schepen met staande mast binnen en voeren tot aan de Donkere Sluis. Ze passeerden achtereenvolgens de Uiterste Brug, de Noodgodsbrug en de St. Jansbrug. Op de kaarten zijn deze drie bruggen getekend als houten bruggen op jukken met in het midden van de overspanning een oorgat. Het oorgat bestond uit twee kleppen en diende om de staande masten door te laten. De naam Uiterste brug komt voor het eerst voor in 1532¹². Zoals de naam al aangeeft, was dit de laatste brug voor de IJssel waarmee de Haven kon worden overgestoken. De Noodgodsbrug is genoemd naar de Noodgodskapel die daar tot 1578 op de Westhaven stond, aan het water. De brug bij de Donkere Sluis, de Sluisbrug genoemd, was een vaste gemetselde gewelfbrug die één geheel vormde met de sluis.

Voordat het schip verder kon, moest de mast worden gestreken. Daarvoor werd zeer waarschijnlijk de kraan gebruikt die vlak bij de sluis stond. In de Gouwe moesten vervolgens de Hoornbrug, de Visbrug, de Lange Brug, de Joostenbrug, de brug bij 't Verlaat, de brug bij de Turfmarkt, en de brug bij de Potterspoort worden gepasseerd voordat men de stad uit was. Al deze bruggen zijn op de kaart weergegeven als gemetselde gewelfbruggen. De Visbrug lag bij de Visbanken en wordt in een stuk uit 1469 beschreven als houten kwakel¹³. De Lange Brug lag tegenover de Keizerstraat.

De Joostenbrug of St. Joostbrug is genoemd naar de nabij gelegen Sint-Joostkapel. De naam komt al voor in 1520. De Hoornbrug is de eerste brug over de Gouwe na de bocht bij de Donkere Sluis. De naam van de brug zou zijn ontleend aan deze bocht. De brug werd ook wel Sleepersbrug genoemd, zulks op grond van een keur uit 1623. Daarbij werd verboden dat voertuigen over de twee houten bruggen over de Haven reden. De houten brugdekken zouden daardoor te snel slijten waardoor de onderhoudskosten zouden oplopen. De voertuigen werden daarom over de Hoornbrug geleid. Dit is opmerkelijk omdat op de stadsplattegronden uit die tijd de Sluisbrug ook als stenen gewelfbrug wordt getekend. Mogelijk was de sluisbrug te smal voor voertuigen.

Omstreeks 1600 werden de hefdeuren van de sluisen vervangen door puntdeuren. Dit had ook invloed op de bruggen, die over deze sluisen lagen en die daarop rustten. Bij de Donkere Sluis is volgens de kaart van Blaeu een soortgelijke brug teruggekomen. De brug bij het Verlaat is verdwenen.



*Van boven naar beneden:
Uiterste Brug in 1902; de brug in oude glorie.
Noodgodsbrug in 1920, nog uitgevoerd als dubbele
basculebrug.
Turfbrug in 1900.
Regentessebrug in 1902 als ongelijkarmige draaibrug.*



van boven naar beneden:
Dirck Crabethbrug 1910.
Sluisbrug of St. Jansbrug in 1898, nog uitgevoerd als draaibrug over de Donkere Sluis.
St. Remigiusbrug in de Lage Gouwe over de monding van de nog ongedempte Nieuwe Haven in 1902.
St. Joostbrug in 1920, uitgevoerd als draaibrug.

Van vast naar beweegbaar

Bruggen vormen op hun beurt vaak een belemmering voor de scheepvaart. Dat gold ook voor de Goudse bruggen. Vanwege het alleenrecht van Gouda voor de verbinding van de binnenscheepvaart had de stad er geen belang bij de vaarroute te verbeteren. Hoe langer schippers in Gouda moesten liggen, des te beter was dat voor de Goudse middenstand. Wel was in de loop der tijd het aantal bruggen afgenomen. De St. Jansbrug over de Haven werd in 1662 gesloopt en niet meer vervangen door een andere brug. Hoewel de brug nog geen 30 jaar oud was, werd deze al bouwvallig genoemd. Ook over de Gouwe verdwenen twee bruggen. De Lange Brug is rond 1800 afgebroken en de Visbrug in 1850¹⁴.

Na de omwenteling in 1795 waren allerlei privileges afgeschaft en zo ook de verplichting voor de scheepvaart tussen Noord- en Zuid-Holland om door Gouda te varen. Gouda kon daarom niet meer achterover leunen maar was genoodzaakt de route aantrekkelijker te maken en hindernissen zoveel mogelijk op te ruimen om de scheepvaart door de stad nog enigszins te redden. Er waren plannen om langs Gouda een nieuw verbindingskanaal van de Hollandsche IJssel naar de Gouwe te graven. Gouda zou daardoor veel inkomsten kunnen missen.

Om de route door Gouda geschikt te maken voor het varen met staande masten werd besloten alle vaste bruggen te vervangen door beweegbare bruggen. In het verleden waren er al verscheidene bruggen aangepast of vernieuwd¹⁵. Zo zou de Uiterste Brug in 1633 zijn vervangen door een ophaalbrug. In 1709 werd de doorvaartwijdte van de brug groter gemaakt zodat ook kleine zeeschepen gemakkelijker de Haven konden binnenvaren¹⁶. In 1845 werd de ophaalbrug vervangen door een draaibrug. Gouda mocht volgens een Koninklijk Besluit van 1869 25 jaar lang een belasting heffen op de doorvaart door Gouda. Voorwaarde was onder meer dat Gouda voortging met het beweegbaar maken van alle bruggen over de Haven en de Gouwe¹⁷.

Alle vaste bruggen over de Gouwe werden daarom vervangen door een ongelijkarmige ijzeren draaibrug, voor zover bekend alle afkomstig van de ijzergieterij 'De Prins van Oranje' uit Den Haag. De brug bij de Turfmarkt werd in 1867 eveneens vervangen door een ijzeren draaibrug van 'De Prins van Oranje'. Deze brug wordt Dirck Crabethbrug genoemd, naar de bekende zestiende-eeuwse glazenier Dirck Crabeth die in de tegenover de brug gelegen woning woonde. In 1871 werd de Hoornbrug vervangen en ongeveer diezelfde tijd ook de St. Joostbrug. De nieuwe Hoornbrug was tamelijk smal en alleen bedoeld voor voetgangers. De Regentessebrug aan het eind van het Regentesseplantsoen was van een gelijke constructie. De Goudse draaibruggen hadden met een doorvaartwijdte van 5,1 meter vergeleken met andere ijzeren draaibruggen in ons land een geringe overspanning. De eerste ijzeren draaibruggen zijn omstreeks 1845 gebouwd. Bij de eerste bruggen werd veel gietijzer toegepast, maar al na 1855 vooral smeedijzer. Bij de uit 1867 daterende Crabethbrug is nog relatief veel gietwerk toegepast.



Noodgodsbrug

Van pionierswerk was dus geen sprake.

De 35 jaar oude Uiterste Brug moest in 1880 plaatsmaken voor de thans nog aanwezige dubbele basculebrug. Deze brug werd gemaakt door de ijzergieterij 'De Prins van Oranje' te 's-Gravenhage. De brug bestaat uit gietijzeren en smeedijzeren constructiedelen. Gietijzer is vooral toegepast in de aanbruggen en in het bewegingswerk. Van de brug zijn nog tekeningen aanwezig van de hand van L. Burgersdijk¹⁸. Het is niet bekend of deze ook de ontwerper is. Volgens de tekeningen bestonden de liggers van het val uit plaatijzer en gewalst smeedijzeren hoekprofielen met geklonken verbindingen. De beide aanbruggen worden ondersteund door gietijzeren kolommen die in het water staan. In tegenstelling tot de dubbele bascule bruggen in Dordrecht en Middelburg, afkomstig van de eveneens Haagse ijzergieterij Enthoven en Co. heeft de Goudse brug een strakke vormgeving. De gietijzeren onderdelen van de brug bezitten door hun eenvoud desondanks een zekere schoonheid.

De Noodgodsbrug werd, na diverse vernieuwingen, in 1887 vervangen door een soortgelijke dubbele basculebrug als de Uiterste Brug. De Sluisbrug werd bij de verbouwing van de sluis in 1770 (of 1778) weer opgebouwd als stenen gewelfbrug¹⁹. In 1850 zou deze brug zijn vernieuwd, waarna de brug in 1871 werd vervangen door een ongelijkarmige draaibrug, ook weer afkomstig van de ijzergieterij 'De Prins van Oranje'. De brug kreeg later de naam St. Jansbrug, genoemd naar de afgebroken brug die wat zuidelijker had gelegen.

Rust - roest

De doorvaart door Gouda was na het beweegbaar maken van de bruggen inderdaad enigszins verbeterd²⁰.

De nauwe doorvaart en vooral de bocht bij de Donkere Sluis bleef echter slechts geschikt voor kleine schepen. De onbepaalde doorvaarthoogte was ook van relatief korte duur. Al in de jaren dertig van de twintigste eeuw was men van mening dat voor wat betreft de Haven het niet nodig was dat de bruggen beweegbaar bleven. Een beweegbare brug vergt veel meer onderhoud, terwijl ook de bediening geld kost. Waarschijnlijk waren de St. Jansbrug en de Noodgodsbrug zo slecht dat men besloot deze te vervangen. Voor beide bruggen kwam er een vaste brug, gebouwd in Amsterdamse stijl. De bruggen hebben zware gemetselde borstweringen met beeldhouwwerk van Beiers graniet. De landhoofden worden gedragen door een gewapend betonconstructie, aan de dagzijde bekleed met baksteen metselwerk. Het val bestaat uit een staalconstructie met smeedijzeren leuningwerk. Beide bruggen zijn een ontwerp van L. Joosten, wiens naam op de ontwerptekening prijkt²¹. De St. Jansbrug werd gebouwd door aannemer A. Mooten te Moordrecht. Deze begon in juli 1930 met de bouw. In februari 1931 kwam de brug gereed. In de borstweringen op de landhoofden werd veel Beiers graniet toegepast. Alle in het zicht blijvende oppervlakken moesten fijn gestokt worden. Stokken houdt in het behakken van de randen van het natuursteenelement, waardoor een grof gewelfd oppervlak ontstaat. Met fijn stokken zal dan zijn bedoeld dat het oppervlak niet al te grof mocht worden. De bouw van de Noodgodsbrug werd gegund aan N.V. Tot aanneming van werken H.J. Nederhorst in Gouda. De materialen die voor deze brug werden gebruikt komen overeen met die van de St. Jansbrug. Ook hier werden de landhoofden gedragen door een constructie van gewapend beton, bekleed met baksteenmetselwerk. De borstweringen bestaan



Uiterste Brug

weer uit baksteenmetselwerk met delen Beiers graniet. De werkzaamheden startten in oktober 1937 en maart 1938 was de brug gereed. De Uiterste brug werd niet vervangen. Pas in 1975 is de brug vastgezet en thans alleen nog als voetgangersbrug te gebruiken.

De bruggen over de Haven lagen hoger dan die over de Gouwe, zodat ondanks de vervanging door vaste bruggen wat hogere schepen toch nog door Gouda konden varen. Toen in 1951 de St. Joostbrug werd vervangen door een betonnen boogbrug, konden slechts lage schepen nog door Gouda varen. De dagzijde van deze betonnen brug werd bekleed met metselwerk. Met het historiserende ontwerp moest de brug harmoniseren met het historische stadsgebied.

Als gevolg van de stormvloedramp in 1953 werd een jaar later de doorvaart door de Goudse binnenstad afgesloten. Voor de Havensluis werden twee afsluitbare duikers gebouwd, waar overheen een weg kwam te liggen. Geen van de bruggen hoefde daarom meer beweegbaar te zijn. De smalle Hoornbrug werd in 1955 vervangen door een vaste gewelfbrug die beter geschikt was voor het toenemende autoverkeer. Deze brug was voor wat betreft de constructie en het uiterlijk vrijwel gelijk aan de St. Joostbrug. Alleen de doorvaarthoogte werd iets groter. De Regentessebrug werd in 1960 vervangen door een vaste noodbrug. Waarschijnlijk was de constructie door gebrek aan onderhoud zo slecht dat handhaving om veiligheidsredenen niet verantwoord meer was. Ook de Dirk Crabethbrug verkeerde in een deplorabele staat. Een groot deel van het ijzerwerk was weggeroest. Met het opbrengen van een twee meter breed betondek in de jaren zestig was de brug nog enigszins versterkt zodat voetgangers de brug nog konden passeren zonder er door te zakken.

In 1963 werd ter hoogte van de Nieuwe Haven over de Gouwe een nieuwe vaste brug gebouwd, de Remeijnsbrug. Ook deze brug had een betonconstructie, voorzien van een baksteen bekleding. De doorvaarthoogte onder deze brug was echter veel kleiner dan die van de andere bruggen. De brug werd genoemd naar de voormalige St. Remigiusbrug die voor het dempen van de Nieuwe Haven over de monding daarvan in de Lage Gouwe lag. Deze ophaalbrug ontleende zijn naam aan de St. Remigiuskapel die daar vroeger in de omgeving van de brug heeft gestaan. De bouw van de nieuwe St. Remeijnsbrug maakte de Gouwe ook van de noordzijde ontoegankelijk voor de scheepvaart.

Gouda Havenstad

In de jaren tachtig van de twintigste eeuw ontstond in Gouda de initiatiefgroep Gouda Havenstad. In 1987 presenteerden zij het rapport 'Gouda... Havenstad?'²². In dit rapport werd een studie gepresenteerd naar de mogelijkheden om de Haven en de Gouwe weer toegankelijk te maken voor de kleine recreatievaart. Daartoe moesten wel een aantal knelpunten worden weggenomen. De grootste knelpunten waren aan de kant van de Gouwe de St. Remeijnsbrug en aan de kant van de Hollandsche IJssel de duikers voor de Havensluis. In het rapport wordt voorgesteld de vaste bruggen over de Gouwe te vervangen door beweegbare bruggen. Dat gold vooral de St. Remeijnsbrug en de St. Joostbrug. De Hoornbrug bezat een iets grotere doorvaarthoogte zodat kleinere recreatievaartuigen en ook de rondvaartboot er nog onderdoor konden. Vergroting van de doorvaarthoogte werd echter aanbevolen. Verder moest de Dirk Crabethbrug worden gerestaureerd en weer beweegbaar worden gemaakt. De Regentessebrug

kon eventueel vervallen omdat deze dicht bij de St. Remijnsbrug lag. Bij de Haven vormden alleen de duikers voor de Havensluis een hindernis. Voorgesteld werd deze duikers met de erboven gelegen weg te verwijderen. Zowel voor als achter de oude Havensluis moest een nieuwe kering worden gemaakt. Over het buitenhoofd kon een brede ophaalbrug worden geplaatst. Hoewel de Uiterste Brug vanwege haar hoogteligging geen hindernis vormde, werd geadviseerd deze beweegbaar te maken. Een voordeel daarvan is dat tot aan de Noodgodsbrug met staande masten kan worden gevaren. Het plan werd met veel enthousiasme ontvangen. Inmiddels is een deel van de aanbevelingen al gerealiseerd. Het Amsterdamse Verlaat, de Dirk Crabethbrug en de nabij gelegen Turfbrug in de Lage Gouwe over de monding van de Turfmarkt werden gerestaureerd. De St. Remijnsbrug en de St. Joostbrug werden vervangen door beweegbare bruggen en de Regentessebrug werd als overbodig zijnde verwijderd.

De restauratie van de Dirk Crabethbrug werd in 1989 aanbesteed samen met de restauratie van het Amsterdamse Verlaat en de Turfbrug²³. De restauratie van het Amsterdamse Verlaat, de Turfbrug en de onderbouw van de Crabethbrug werden gegund aan de firma Van Dijk BV uit Gouda. Deze werkzaamheden kostten circa één miljoen gulden. De bovenbouw van de Crabethbrug werd aangenomen door Slangen Staal BV uit Gouda. Deze restauratie kostte ongeveer 600.000 gulden. De smeedijzeren hoofdliggers waren zodanig aangetast en weggeroest dat daarvoor nieuwe liggers moesten worden gemaakt. Deze werden overeenkomstig met de oude samengesteld uit plaatstaal en met klinknagels verbonden. Het klinkwerk gebeurde bij de machinefabriek P.M. Duyvis in Koog aan de Zaan. De tien gietijzeren dwarsliggers zagen er nog goed uit, maar na het stralen bleken de meeste liggers bij de boutgaten te zijn gescheurd. Acht liggers werden opnieuw gegoten bij Sanders IJzergieterij te Enschede. Vrijwel al het leuningwerk op de brug en de landhoofden was verdwenen of kapot. Voor het hele complex zijn nieuwe balusters en ornamenten gegoten door IJzergieterij 'Soest' te Soest. Daarbij dienden overblijfselen van de oude leuningconstructie als model. Op de Open Monumentendag in 1993 werd de Dirk Crabethbrug opgeleverd. Hoewel een groot deel van de constructie is vernieuwd, kan toch worden gesteld dat hiermee de enige nog bestaande Goudse draaibrug uit de negentiende eeuw is behouden.

De nieuwe St. Remijnsbrug werd ontworpen door de gemeentearchitect F.H. van Driel²⁴. De brug heeft een modern en door de kleurstelling van het staalwerk ook opvallend uiterlijk gekregen. De architect presenteerde de kleurstelling als element van vervreemding maar wel in evenwicht met de omgeving. Door plaatsgebrek voor een grote kelder was een basculebrug niet mogelijk zodat is gekozen voor een klapbrug zonder contragewicht. Vanwege de breedte van de brug, 12 meter, is het val in twee delen gemaakt. De draaias bevindt zich aan de zijde van de Lage Gouwe. Er is aan gedacht om de draaias van een van beide delen aan de andere zijde te plaatsen maar daar heeft men klaarblijkelijk toch van afgezien. De brug wordt hydraulisch bewogen.



Boven: St. Joostbrug onder: St. Remijnsbrug

De constructiehoogte van het val is zo klein mogelijk gehouden: 0,30 meter. In gesloten stand heeft brug een doorvaarthoogte van 1,05 meter. De hydraulische aandrijving bevindt zich in de kelder. Het beweegbare deel van de brug is gebouwd door Slangen Staal BV. De St. Remijnsbrug werd in september 1995 opengesteld. De nieuwe St. Joostbrug is een eigen ontwerp van Slangen Staal BV, aan wie de bouw van de brug was gegund. De brug is uitgevoerd als dubbele klapbrug waarbij de beide delen van het val in gesloten stand niet tegen elkaar steunen. Ook deze brug wordt hydraulisch bewogen. De landhoofden worden daardoor niet belast op spatkrachten, maar door de uitkraging van het val ontstaan wel grote buigkrachten bij de oplegging. De St. Joostbrug werd in 1999 in gebruik genomen.

Toekomst

Momenteel gaat het grootste deel van het verkeer vanuit de Krimpenerwaard langs de Havensluis. Binnen enkele jaren zal een nieuwe zuidwestelijke randweg worden aangelegd die ter plaatse van de Julianasluis de Hollandse IJssel zal oversteken. De verkeersweg die Gouda van de IJssel scheidt zal dan verkeersluw worden. Dan wordt het mogelijk de duikers voor de havensluis te verwijderen en ter plaatse een nieuwe kering met daaroverheen een beweegbare brug te bouwen. De enige bottleneck is dan nog de Hoornbrug die vervangen



Boven: Hoornbrug onder: St. Jansbrug

dient te worden door een beweegbare brug. De beide Amsterdamse Schoolbruggen, de St. Jansbrug en de Noodgodsbuug, kunnen gezien hun hoge ligging boven het water als vaste brug gehandhaafd blijven.

Historisch gezien is een staande mast route door Gouda slechts gedurende een vijftigtal jaren rond 1900 mogelijk geweest. Daarvoor was alleen de haven met staande mast bereikbaar. De aanvankelijk met oorgat uitgevoerde bruggen over de Haven werden later vervangen door ophaalbruggen en weer later door dubbele basculebruggen. Over de Gouwe hebben tot ver in de negentiende eeuw vaste boogbruggen gelegen. Er is dus iets tegenstrijdigs om de bruggen over de Gouwe beweegbaar te maken en over de Haven enkele vaste bruggen te handhaven. Anderzijds is het echter wel realistisch, gezien de relatief hoge ligging van deze bruggen. De beperkte manoeuvreerruimte in de bocht bij de Donkere Sluis vormt een fysieke beperking van de scheepsafmetingen.

Fotoverantwoording

De oude foto's op de bladzijden 2 en 4 t/m 7 zijn afkomstig uit het boek van Scheygrond (1981), de zwartwitfoto van de St. Joostbrug op bladzijde 7 is afkomstig van de gemeente Gouda, de kleurenfoto's op de voorpagina en de bladzijden 8 t/m 11 zijn gemaakt door de auteur.

1. J. Snoep 'De oudste vermelding van de Gouwe en de oorkonde van 1139', in *Tidings van die Goude* 8 (1990) p.50.
2. P.H.A.M. Abels e.a. (red), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis*, Hilversum 2002 p. 21-22; J.G. Kruisheer, *Oorkondenboek van Holland en Zeeland tot 1299*, deel II 1222 tot 1256, Assen/Maastricht 1986 p. 238-239.
3. Abels e.a. (2002), p. 22, 51, 102; Kruisheer II (1986) p. 226-227.
4. Abels e.a. (2002), p. 22.
5. J.G. Smit, *Vorst en onderdaan, studies over Holland en Zeeland in de late Middeleeuwen*, Leuven 1995 p. 439.
6. H. van Dolder, 'De scheepvaart in de 15e eeuw', in *Tidings van die Goude* 4 (1986) nr. 3 p. 8.
7. 'Onderzoek naar den feitelijken en regtstoestand der vaarten', Bijlage 26 in *Notulen der herfstvergadering van 1881 van de Staten der Provincie Zuid-Holland*, (B. No. 3070 (1ste Afd.), G.S. No. 2), 'sGravenhage 1881 p. 10-11.
8. F. van Mieris, *Groot Charterboek der Graven van Holland, van Zeeland en Heeren van Vriesland*, deel III, Leiden 1755 p. 664.
9. A. Scheygrond, *De namen der Goudse straten, wijken, bruggen, sluizen, waterlopen en poorten*. Alphen aan den Rijn 1981 p. 346.
10. J. Walvis, *Beschrijving der stad Gouda, bevattende een verhaal van Stads Grondlegginge, Waterstromen, Vrijheeren*. Gouda/Leiden 1714 p. 18.
11. Kaart Frans Hogenberg uit 1585; kaart van C.J. Vischer uit 1612; kaart Joan Blaeu uit 1649.
12. Scheygrond (1981) p. 333, 323.
13. Scheygrond (1981) p. 347, 328, 319.
14. Scheygrond (1981) p.344, 346, 347.
15. Scheygrond (1981) p. 316-334.
16. Walvis (1714) p. 18.
17. Onderzoek (1881) p. 87-88.
18. Tekeningen van deze en andere bruggen aanwezig in het archief van Gemeentewerken Gouda.
19. C.F. Wiebeking, *Theoretisch-practische Wasserbaukunst*, deel 2 met atlas, München 1812 (2de druk) plaat 79 fig. 1, 3-4.
20. *Rapport inzake een nieuwe IJselsluis bij Gouda voor de scheepvaartverbinding tusschen Hollandsche IJsel en Gouwe*, uitgave Provinciale Waterstaat van Zuid-Holland 1914 p. 5.
21. Tekeningen van deze twee bruggen aanwezig in het archief van gemeentewerken Gouda.
22. *Gouda Havenstad?, studie naar het herstel van de relatie Hollandsche IJssel – Gouda*, initiatiefgroep 'Gouda Havenstad', Gouda 1987.
23. A. Joling, 'De restauratie van de Dirck Crabethbrug te Gouda', in *Erfgoed van industrie en techniek* 5 (1996) p. 12-20.
24. Informatie over de St. Remeijnsbrug en de St. Joostbrug van Gemeente Gouda via Anton van der Linden, werkzaam bij de gemeente Gouda.