

Aan Zijne Excellentie, den Heer Minister
van Binnenlandsche Zaken
De Gemeenteraad van Utrecht.

HOOG EDEL GESTRENGE HEER!

Zooals Uwe Excellentie weet, zijn door belangheb-
benden, tegen den aanleg van den Oosterspoorweg
binnen deze gemeente, niet weinige en zeer gewigtige
bezwaren aangewezen.

Wij hebben het van onze roeping geacht, die aan
een opzettelijk onderzoek te onderwerpen, en daaruit
is gebleken, dat naarmate de rigting welke de baan bij
onze stad zou nemen meer in hare bijzonderheden
werd nagegaan, ook des te grooter de tegenzin werd
dien de goede burgerij daartegen aan den dag legde.

Van alle zijden rezen bedenkingen op, en zoowel de
aanzienlijkste instellingen als de ingezetenen van allerlei
rang waren van oordeel, dat de lijn getrokken zoo
nabij de bebouwde kom der gemeente, door het schoonste
gedeelte der wandeling en met benadeeling van zoovele
kostbare, niet te vergoeden bezittingen, eene onherstel-
bare ramp, eene onmogelijkheid moest genoemd worden.

Wij vermelden hier alleen de schriftelijke vertoogen
van Verzorgers der Hoogeschool, van de Kamer van
Koophandel, van den Beheerder der Gasfabriek, van
de Commissie van administratie over de gevangenen,
van den Kerkeraad der Remonstrantsch-gerformeerden,
van den Geneeskundigen Raad, van de plaatselijke Ge-
zondheidscommissie, van de Vereeniging ter verbete-



ring der Volksgezondheid, en van zoovele invloedrijke eigenaren of bewoners van gronden en huizen, die ongerief zouden lijden, om te doen uitkomen dat wij voldoende aanleiding hebben, om ook onze meening over het werk, dat zoovele belangen van onze gemeente treft, aan Uwe Excellentie medetedeelen, en om bij het aanwijzen van de mogelijkheid, die naar onze overtuiging bestaat, om daaraan eene andere rigting te geven, vrijmoedig te vragen: dat de verklaring, dat het algemeene nut de opoffering zou eischen, van datgene wat alleen na jaren van inspanning en het aanwenden van onberekenbare kosten is tot stand gebragt, niet zal worden verleend.

Wij stellen daarbij op den voorgrond, dat in het algemeen, de uitbreiding van de middelen om het verkeer met andere streken gemakkelijker te maken, door ons op hooge waarde wordt geschat, en dat wij, uit dat oogpunt gezien, de opening der nieuwe gemeenschap met de verschillende plaatsen, waarmede de spoorweg Utrecht zou verbinden, met vreugde zouden begroeten: met ingenomenheid zouden wij de verwezenlijking der ontwerpen van de maatschappij bevorderen, zonder ons te beklagen over de schade daardoor te lijden, wanneer die bleek voor het openbare nut onvermijdelijk te zijn, maar daarvan is bij het voorstel dat wij nu behandelen geen sprake: voor het algemeen is de rigting die de spoorbaan door de gemeente Utrecht neemt volkomen onverschillig, maar zij is dat niet voor die stad zelve, en wordt daaraan niet te gemoet gekomen, dan zouden niet ten *nutte* van het algemeen, maar slechts ten *genoegen* van eene bijzondere maatschappij, de belangen van eene der voornaamste steden van ons land worden verwaarloosd, en minachtend aan eene bevolking van 60000 zielen worden ontroofd, wat haar dierbaar

is, en wat zij, als een sieraad zonder wedergade van de plaats harer inwoning, lief heeft.

Wanneer behouden wordt de voordragt der Maatschappij, dan zou deze den eigendom verkrijgen van de geheele oppervlakte of ruimte, van de gasfabriek ten oosten voortlopende langs en soms over den weg van den buitensingel tot het Lucasbolwerk, van daar, mede langs en over den weg van den buitensingel tot Lepelenburg, en van daar eindelijk, met inbegrip van den geheelen weg en een gedeelte van het ten oosten daaraan liggende bouwland tot over Zonnenburg, en ten westen van de cellulaire gevangenis en langs de kazernen, langs het Nosocomium, voorbij de Zonstraat, de Lollestraat en het Hieronimusplein, nagenoeg rakelings, langs de daar aanwezige gebouwen tot aan de Heerenstraat, en van daar, met inbegrip van de buitengracht voor het geheel of voor het grootste gedeelte tot rakelings, langs de Sterrenwacht; van het volgen van die rigting is te voorzien: dat minder bruikbaar of bedorven zullen worden de gasfabriek, de cellulaire gevangenis, de kazernen en de Sterrenwacht; dat geheel vernield of beschadigd zullen worden, de grachten, de wegen naar de binnenstad, de singels met hunne beplanting en de wandelingen, alle kostbare werken, die, als zij niet bestonden, wel waard zouden zijn, dat om die te verkrijgen eene verklaring van hunne openbare nuttigheid, met eene onteigeningswet wierd verleend.

De belemmering van het verkeer door de afsluiting van eenen der hoofdtoegangen van de stad, onmiddellijk bij de huizen aan de Wittevrouwenstraat, waar gemiddeld elke week van 5000 tot 6000 en op markdagen soms meer dan 1000 rijtuigen in of uitgaan; de stremming van de Vaart voor nagenoeg 12000 vaar-

tuigen, die ieder jaar langs de grachten het noodige voor onze bloeiende bloemkwekerijen aanbrengen, en de verhinderde wegvloeiing of afvoer van vuilnis door het dempen van het water, de ontsiering van den fraaijen aanleg der wandelingen, door rastering en verdere toestellen voor de stoomwagens, de stoornis in de wetenschappelijke waarnemingen op Zonnenburg, ziedaar eenige nadeelen van den ontworpen spoorweg, die zekerlijk niet met geld en allermintst met de daarstelling van eene halte of station op eene hoogst ongeschikte plaats, kunnen worden vergoed.

Wij zeggen op eene hoogst ongeschikte plaats en merken daarbij op, dat de halte of station aan het Hieronymusplein, van de zijde der Kromme nieuwe gracht moeielijk te genaken is; wanneer dààr de drukte van een levendig verkeer wordt heengeleid, zullen oponthoud en onheilen niet te voorkomen zijn: ook schijnt het leggen der spoorstaven zoo dicht langs bewoonde huizen, in strijd met den geest, zoowel als met de letter van de wet, waarbij de afstanden zijn geregeld, op welke in de nabijheid van eene spoorbaan geen slooten gegraven, muren gebouwd, bergplaatsen gehouden of andere werken verrigt mogen worden.

Bij al die bezwaren, die wij te vergeefs zouden trachten op te lossen, en bij de algemeene ontevredenheid, die het besproken ontwerp heeft verwekt, was het onze pligt naar middelen te zoeken, om het bedreigde onheil, dat zooveel onrust te weeg bragt, zoo mogelijk af te wenden: met dat doel hebben wij ons verstaan met deskundigen en ook met vertegenwoordigers van de Maatschappij en zijn wij, met hunne medehulp en met hunne eigene inlichtingen, tot de kennis geraakt, dat het groote werk, onafhankelijk van de getrokken lijn door onze stad, kan tot stand komen, dat het zelfs

meer nog aan zijne toekomstige bestemming zou beantwoorden, en alzoo het openbare nut, het algemeen belang, beter zou worden gediend, wanneer de spoorbaan eenige meters verder oostelijk, achter de Maliebaan, door Abstede wierd verlegd, en de halte of station gebragt tegenover de Maliebrug, zooals op de schets-teekening, die wij de eer hebben hierbij aan Uwe Excellentie aan te bieden, is aangeduid.

Dáár zou de maatschappij vinden eene minder beperkte ruimte, die haar voor de daarstelling der noodige gebouwen en werken en bij mogelijke uitbreiding daarvan in de toekomst, zeer dienstig kan zijn: voor het vervoer is die rigting even geschikt; de reizigers die van elders naar Utrecht komen, vinden de halte of station aan het schoonste gedeelte en onmiddelijk bij den ingang der bebouwde kom van de gemeente; voor al de ingezetenen die ten zuiden van de Brigitte, en Zuilenstraten en de Smeestegen wonen, is de afstand korter, en voor de overigen niet noemenswaardig verder, dan naar het Hieronymusplein; de rijtuigen, die derwaarts heen en terug moeten, komen dáár langs rechte en breede straten en ontwijken het ongerief, dat de smalle en bogtige kromme Nieuwe Gracht, bij groote drukte, zekerlijk zou aanbrengen: in één woord, voor het algemeen is aan die rigting geen enkele meerdere last, maar integendeel grooter gemak en veiligheid verbonden en voor de stad zelve zouden daardoor behouden blijven, de schoone aanleg van hare wandelingen met hare breede grachten, die de trots en de lust uitmaken van hare burgerij, die onberekenbare schatten hebben gekost en waarvan het gemis met geen geld zou te vergoeden zijn; dan blijven onverhinderd de gemeenschap met de Maliebaan en van die bloeiende buitenwijk met de binnenstad; het vrije verkeer;

de scheepvaart, het genot van de gasfabriek, en van wat anders meer zou worden belemmerd of weggenomen. Aan de meeste bedenkingen tegen het ontwerp van alle zijden aangevoerd, werd daardoor teemoet gekomen en het werk, dat als het wierd verwezenlijkt, zooals het nu werd voorgedragen, eene gedurige ergernis zou zijn voor onze goede Burgerij, waardoor eene geheele bevolking, eene der voornaamste van ons Vaderland, ten diepste zou worden gegriefd, en in wat haar dierbaar is hatelijk gekrenkt, zou dan eene aanleiding te meer worden voor onze ingezetenen, om zich te verheugen in den algemeenen vooruitgang, het zou dan zijn eene bron van welwillende tevredenheid, die ook voor de onderneming zelve de beste vruchten zou voortbrengen.

Wij hebben gemeend Uwer Excellentie onze beschouwingen vrijmoedig te moeten mededeelen: wij mogen het ons niet ontveinzen, dat het doordrijven van den aanleg der spoorbaan binnen de grenzen van onze gemeente, zooals die door de Maatschappij werd voorgedragen, grooten onwil zou opwekken bij onze bevolking, die daarin zou zien eene doellooze plagerij, eene smadelijke minachting, omdat zij de overtuiging zou hebben, dat het vernielen of beschadigen van hare zoo hoog gewaardeerde en voor haar nut en genoegn noodige werken, niet is noodzakelijk, onvermijdelijk, en dat het niet tegemoet komen aan hare wenschen en bezwaren, niet zou zijn eene handeling in het *algemeen* belang, maar slechts eene inschikkelijkheid voor eene *bijzondere* Maatschappij en eene kwetsende miskenning van de aanspraken, die eene stad als Utrecht, met regt, bij deze aangelegenheid mag doen gelden.

Om al die redenen en met al den ernst dien het gewigt van het onderwerp vordert, veroorloven wij ons te

komen tot Uwe Excellentie, ootmoedig verzoekende: dat de bezwaren tegen het leggen van de oosterspoorbaan, zoo als die door de ondernemers werd verlangd, door de geheele bevolking van Utrecht nagenoeg eenstemmig geuit, mogen leiden tot het aannemen van ons voorstel, om die meer oostelijk, achter de Maliebaan, te verleggen, en dat in alle gevallen, geene verklaring van algemeen nut betrekkelijk het aangeboden ontwerp zal worden voorgesteld, vóórdat het door nader onderzoek zal gebleken zijn, dat elke andere rigting van den weg, onmogelijk en met het algemeen belang en het openbaar nut onbestaanbaar is.

De overweging daarvan aan Uwe Excellentie aanbevelende en vertrouwende op uwe genegene bescherming, hebben wij de eer te zijn

Hoog Edel Gestrenge Heer!

Van Uwe Exc. de ootm. Dienaren,
de Gemeenteraad van Utrecht.



6. 1347 6

UTRECHT EN DE OOSTERSPOORWEG.

BESCHOUWINGEN

VAN

DE HANDELS-SOCIETEIT TE UTRECHT.

Na kennis te hebben genomen van de op de secretarie der gemeente Utrecht nedergelegde grondteekening voor den aanleg van den Oosterspoorweg, zijtak van Hilversum naar Utrecht, waarvoor op $\frac{30 \text{ Maart}}{4 \text{ April.}}$ 1870 de Hollandsche IJzeren-Spoorwegmaatschappij de concessie heeft verkregen, zien wij ons als Handels-Societeit verplicht, openlijk onze bezwaren kenbaar te maken tegen de rigting, welke voor dien Spoorweg in de gemeente Utrecht is ontworpen, en wel hoofdzakelijk voor het gedeelte van de lijn van de inundatie-kade af, die de grensscheiding uitmaakt tusschen de gemeenten Maartensdijk en Utrecht, tot aan het observatorium Zonnenburg.

Wel hadden wij met de Kamer van Koophandel gewenscht, dat de zijtak van Hilversum naar Utrecht ware ontworpen aan de westzijde onzer stad, aansluitende op een algemeen station aan de onderscheidene reeds bestaande spoorwegen, waardoor het verkeer veel beter zou zijn bevorderd, doch wij zouden in de rigting langs de oostzijde hebben berust, daar wij er hoogen prijs op stellen, door een zijtak van Hilversum naar Utrecht met een spoorweg van Amsterdam naar Amersfoort



verbonden te worden, ware het niet, dat door de daarvoor ontworpen rigting, Utrecht zonder eenig voordeel voor de concessionaris, in alle opzichten zonder eenige noodzakelijkheid op eene schromelijke wijze wierd benadeeld.

De bezwaren, hier ter stede reeds bij het gemeentebestuur tegen het voorliggend plan aangevoerd, zijn voor het meerendeel door de dagbladen bekend gemaakt, en wij willen niet in eene herhaling van allen treden, noch wijzen op de bijzondere belangen, welke eventueel door de uitvoering van dat plan zullen worden gekrenkt, op de vernietiging van de fraaiste gedeelten van Utrechts wandelingen en plantsoenen, op de stedelijke en andere inrigtingen, welke daardoor worden getroffen, grootendeels ten kosten van de burgerij, die ten gevolge van de gebrekkige onteigeningswet van 28 Augustus 1851 de schade zal moeten dragen, niettegenstaande die bij artikel 46 van de voorwaarden van concessie ten laste van de concessionaris mogt zijn gebragt ¹⁾; het behoort evenmin tot onze roeping uit te wijden over den na-deeligen invloed, welke, naar de uitgedrukte meening van al de deskundigen, het dempen van de stads singelvaart en de vervanging daarvan door een riool tot verbinding van eenige overblijvende vijvers en tot afvoer van de faecale stoffen op de openbare gezondheid zal uitoefenen, doch wij willen dit hier alleen aanhalen, omdat de voorlegging van het plan geschiedt in een tijdvak, dat vooral de aandacht van de besturen en van de ingezetenen gevestigd wordt op de eischen tot verbetering van de openbare gezondheid, juist op een

1) Art. 45. Alle schadevergoedingen en alle kosten ten behoeve van wien het ook zij, waartoe de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de herstelling van den spoorweg en van al hetgeen er toe behoort aanleiding geven, komen ten laste van de concessionaris die daarmede alleen en uitsluitend belast blijft.

oogenblik dat uit onze gemeentekas aanzienlijke geldsommen bestemd worden, om in een ander deel onzer stad aan die eischen tegemoet te komen. Wij verlangen alleen meer in het bijzonder de aandacht te vestigen op de geheel ondoelmatige plaatsing van de ontworpen halte aan het Hieronimusplein en op de nadeelen en onoverkomelijke bezwaren, welke uit de voor die halte gekozen rigting van den spoorweg voor het algemeen verkeer en de toekomstige uitbreiding en ontwikkeling van onze stad aan de oostzijde noodwendig moeten voortvloeijen, en de door of van wege de concessionaris bij een algemeen verspreid drukschrift: *Utrecht en de Oosterspoorweg*, beweerde hooge wensche-lijkheid van den aanleg van een Oosterspoorweg voor Utrecht zeer in twijfel zouden mogen doen trekken. Volgens de in dat drukschrift gegeven beschrijving van den ontworpen spoorweg bij Utrecht, door een in kleuren gedrukte kaart toegelicht, is aan het Hieronimusplein eene *Halte* ontworpen van weinig omvang, omdat zij alleen dient voor het reizend publiek en niet voor goederenvervoer; het rangeren der treinen zal daar niet plaats hebben, zegt men, ten einde die halte uitsluitend tot het opnemen van reizigers in de voorbij trekkende treinen te doen strekken.

Wanneer men echter let op de ter Secretarie van de gemeente voorliggende grondteekening, waarbij volgens de zakelijke beschrijving van het ontwerp, sub B *algemeene opmerkingen*, het terrein of de oppervlakte grond, die voor den aanleg der werken noodig wordt geacht, is aangeduid door eene roode tint, besloten tusschen de kadastrale scheidingslijnen der perceelen of wel tusschen getrokken roode lijnen, dan is het duidelijk, dat in het plan van de concessionaris meer ligt dan in de beschrijving wordt opgegeven, dat voor die halte aan het Hieronimusplein niet alleen een wel is waar bekrompen rangeerterrein, ter lengte van

465 meter tusschen den overweg voor de Nobel of Zonstaat en dien bij de Maliebrug wordt ingenomen, maar dat ook ten oosten van den spoorbaan het geheele terrein van het voormalig bolwerk St. Lucas, alsmede het grootste gedeelte van Lepelenburg en de geheele te dempen oppervlakte van de stads-singelvaart, met hare bermen tot aan den rijweg binnen de grenzen van de onteigening worden opgenomen, en ten westen van den spoorbaan, niet alleen de geheele oppervlakte van het Hieronimusplein, maar ook al de grond van de Wittevrouwenstraat af tot voorbij den ingang van de Heerenstraat, langs eene grenslijn die getrokken is op 4 à 5 meter afstand van de aan het plantsoen of achter den nog bestaanden wal belendende particuliere erven. Men mag dus niet alleen vermoeden, dat de concessionaris, en te regt, de nevenbedoeling heeft tot latere uitbreiding van de inrigtingen van die halte, reeds op de toelichtende kaart met kleurendruk *Station* genaamd, maar uit het op die kaart geteekend rangeergebied blijkt trouwens reeds, dat het te onteigenen terrein niet alleen bestemd is voor eene halte voor reizigers, die op voorbij trekkende treinen aan het Hieronimusplein zullen uit of instappen, maar voor een spoorwegstation, dus ook voor goederen en vee dienstig, waarop later de vereischte inrigtingen, als locomotieven- en kolenloodsen, remises voor spoorwagens, bergplaatsen voor goederen en veebruggen zullen moeten worden gemaakt.

Moge daarop bij de voorgestelde grens van onteigening al of niet zijn gerekend, *in allen geval achten wij het Hieronimusplein zelfs voor eene halte voor reizigers ongeschikt*, omdat de daarvoor noodige toegangen ontbreken, de hoofdtoegangsweg uit de binnenstad naar het Hieronimusplein loopt langs de Kromme Nieuwe Gracht, een smalle, bogtige, op enkele punten nog geen 6 meter breede en bij eenigzins druk verkeer

gevaarlijke weg; de overige wegen van de Wittevrouwenstraat en het St. Janskerkhof daarheen leidende als de Jufferstraat en de Zon- of Nobelstraat, en de straten achter den wal, die achter het Ziekenhuis en de Cellebroederstraat, zijn allen zeer naauwe stegen of straten; de Heeren-, Ridderhof- en Brigittenstraten, ten zuiden van het Hieronimusplein, zijn weinig beter. De kortste weg b. v. van de Wittevrouwenbarrière of van de Biltstraat naar het Hieronimusplein is de straat achter het Ziekenhuis, nog geen 5 meter breed; terwijl art. 28 der wet van den 21 Augustus 1859 (Staatsblad N^o. 98) voorschrijft, dat binnen 8 el geen gebouw mag worden opgerigt, noch eenige muur of schutting, wordt zoowel hier als verder aan het Hieronimusplein, de grenslijn van den spoorweg, geheel in strijd met het beginsel bij art. 28 dier wet uitgedrukt, tot op minder dan 5 meter afstand van de bestaande niet te onteigenen gebouwen getrokken; van welken kant ook dat men zich naar de halte zal willen begeven, men zal zich overal door naauwe straten moeten bewegen, want het is toch niet waarschijnlijk, dat de concessionaris bij de reeds beperkte ruimte met het oog op de eischen eener eventueele uitbreiding van hare exploitatie, op haar eigen terrein, van alle zijden, van de Wittevrouwenbarrière af tot aan het observatorium Zonnenburg, over eene lengte van 1100 meter de ontbrekende ruime en doelmatige toegangswegen naar de halte zal maken, waarvan de kosten van aanleg en onderhoud, van bestrating, riolering en verlichting, als zijnde op particulieren en geen gemeentegrond voortdurend ten haren laste zouden blijven.

Niet minder bezwaar hebben wij tegen de voor eene halte op het Hieronimusplein ontworpen rigting van den spoorweg, omdat voor den aanleg daarvan van de gasfabriek af tot aan het observatorium Zonnenburg de Stads Singelvaart, een voor handel, landbouw

en scheepvaart zeer bruikbare openbare waterweg moet worden gedempt, zonder dat ter vervanging daarvan een andere of parallelvaart zal worden gemaakt, zooals tot nu toe bij alle soortgelijke onteigeningen hier te lande werd voorgeschreven, en waartoe, ingevolge artikel 17 van de voorwaarden van concessie, de concessionaris ook verplicht is; die druk bevaren waterweg toch strekt, zooals in verschillende bezwaarschriften meer in het bijzonder is uiteengezet, ten algemeenen nutte, een ieder kan daarvan vrij en kosteloos gebruik maken, en het gaat toch niet op, dat zulk eene vaart, die niet minder dan de Keulsche Vaart waarop in het drukschrift gewezen wordt, of elke andere openbare vaart ten algemeene nutte dient, voor den aanleg van een spoorweg onder pretext van algemeen nut zou kunnen worden onteigend of gedempt, zonder dat de concessionaris daarvoor een ander equivalent dan, zooals in casu, een riool in de plaats daarvan zou behoeven aan te bieden. Door de rigting van den spoorweg over de Wittevrouwenbrug en de gedempte Singelvaart langs de Maliebarière wordt als het ware een dam gelegd in de drie meest bezochte wegen van de gemeente, en de communicatie van de binnenstad met de buitenstad ¹⁾, op eene zeer bezwarende wijze belemmerd, waardoor de in de laatste jaren sterk toegenomen uitbreiding der stad aan de oostzijde voor het vervolg als het ware onmogelijk wordt gemaakt, daar toch ook te Utrecht even als elders de ondervinding heeft geleerd, dat eene stad zich niet uitbreidt buiten de ijzeren banden, welke om haar centrum door een spoorweg worden gelegd, uithoofde van de belemmeringen, welke daardoor voor de gemeenschap ontstaan en van de onaangename gewaarwordingen en angsten, welke bij velen, vooral bij het gebruik van paarden, rij- of voertuigen, kinderwagens als anderzins

1) Waarbij wij ook wijzen op de Hoogere Burgerschool.

bij het passeeren van een overweg worden opgewekt, om niet te spreken van de meerdere gevaren, welke daaraan zijn verbonden.

Sedert den aanleg van den Rhijnspoorweg, dat onze stad zich zoo zeer heeft uitgebreid, is echter bijna geen enkel nieuw huis gezet ten westen van dien spoorweg, behalve voor weinig jaren de huizen aan de Philosophenlaan meer in het bijzonder bestemd tot huisvesting voor de arbeiders van de toenmalige fabriek van spoorwegmaterieel Damlust, welke nu echter, niettegenstaande de voortdurend groote behoefte aan woningen voor den arbeidenden stand, voor het meerendeel onbewoond blijven, omdat zelfs de volksklasse door geen ijzeren spoorweg in het verkeer met de binnenstad wil worden belemmerd of opgehouden.

Men zegge niet, dat de belemmeringen van het verkeer slechts gering zullen zijn; een ieder is hier bekend met al het ongerief, dat men ondervindt bij de overwegen van den Rhijnspoorweg, voornamelijk die van den Leidschen straatweg, van den weg naar Vleuten en van dien naar Jutphaas. Hoe menigmaal is hierover niet bij de Regering geklaagd. Men beweert wel, dat men den overweg van den Leidschen straatweg niet tot maatstaf van beoordeeling mag nemen, omdat die geheel valt binnen het rangeergebied van het station, maar men vergeete niet, dat daar onder de spoorwegbrug nog een doorgang voor voetgangers is, en dat overigens over de drie in stads singelvaart gelegen bruggen, waar nu de overwegen voor den spoorweg ontworpen zijn, het verkeer tusschen de binnenstad en de Biltstraat en Maliebaan, met de door den voortdurenden aanbouw van woningen in de laatste jaren al meer en meer bevolkt geworden Nachtegaalstraat, Zonsteeg, Baanstegen, enz., zoowel wat voetgangers als voertuigen betreft, *honderd maal* grooter is, dan het verkeer langs de drie bovengenoemde overwegen van den Rhijn-

spoorweg, en dat men met grond mag verwachten, dat, met het oog op het doel van den aanleg van den zijtak van den Oosterspoorweg, nl. de verbinding van den Hollandschen spoorweg, door aansluiting aan den Staatsspoorweg te Utrecht, met Noord-Brabant, België en Frankrijk, vele treinen zullen loopen, welligt niet minder dan over den Rijnspoorweg, waardoor niet minder dikwerf de afsluitingshekken gesloten en de overwegen versperd zullen worden, tot groot ongerief voor de drukke passage, die men daar overal heeft.

Ten gevolge van de ongelukkig gekozen plaatsing van eene halte aan het Hieronimusplein, zullen behalve van de kromme Nieuwegracht, de meeste toegangswegen naar de halte aan weerszijden van den spoorweg, van den overweg bij de gasfabriek af tot dien in het singel bij het Observatorium Zonnenburg toe, parallel met dezen zijn, en de paarden en wagens voor het meerendeel een eind ver langs den spoorweg moeten worden gevoerd, terwijl zij die bij den spoorweg geen belang hebben, maar gebruik maken van den druk bereden communicatieweg langs den singel, over eene lengte van eenige honderden meters tusschen de beide genoemde overwegen door een raster werk van de voorbij snellende locomotieven en treinen afgescheiden zullen zijn; het behoeft geen betoog, dat dit een groot ongerief is, waardoor ook gevaren kunnen ontstaan, waarom men liefst dien aangenamen en fraaijen rijweg in het vervolg zoo veel mogelijk zal vermijden, hetgeen niet weinig zal bijdragen om de waarde van de kostbare perceelen te depretieeren welke aan dien singel zijn gelegen, zonder dat zij op eenige schadeloosstelling aanspraak kunnen maken, als blijvende buiten de grenzen der onteigening; dit alles nu zal zamenwerken om het gedeelte van de buitenstad, dat door den ijzeren spoorweg van de binnenstad wordt afgesneden te isoleren en de voor-

deelen, welke anders de aanleg van een spoorweg medebrengt, zullen niet opwegen tegen de nadeelen; terwijl gewoonlijk bij den aanleg van spoorwegen de terreinen in den omtrek daarvan en in de nabijheid van de stations en toegangswegen in waarde vermeerderen, zal hier het tegenovergestelde verschijnsel worden opgemerkt; al de perceelen aan den singel, in het bijzonder die van de gasfabriek af tot voorbij het observatorium Zonnenburg toe, en in het algemeen de huizen en terreinen aan de Biltstraat, de Maliebaan, de Nachtegaalstraat en de overige gedeelten van de buitenstad, ten oosten van den spoorweg gelegen, zullen op eene gevoelige wijze worden gedrukt; hetzelfde zal ook het geval zijn met de meeste perceelen in de binnenstad, ten westen aan den spoorweg belendende.

Op grond van al het aangevoerde meenen wij echter te mogen beweren, *dat de uitvoering van het voorliggend plan niet alleen nadeelig, ja verderfelijk voor vele en gewigtige belangen van Utrecht is, maar ook onvoordeelig voor de onderneming van de concessionaris zelve, omdat zij niet alleen voortdurend te kampen zal hebben met de concurrentie van den Rhijnspoorweg, maar ook met den onwil van Utrechts burgerij, waarvan zij dagelijks den invloed zal ondervinden, hetzij door tegenwerking van hare exploitatie, hetzij door gebrek aan medewerking bij den aanleg of de verbetering van toegangswegen, de bestrating, riolering, verlichting, enz.*

Wij houden ons overtuigd, dat de concessionaris al de aangewende bezwaren, grieven en belemmeringen zonder nadeel voor hare exploitatie zou kunnen voorkomen, wanneer zij haar plan wijzigt en het ontwerp van een bekrompen halte op het Hieronimusplein loslaat, en in plaats daarvan een nieuw plan voor een hoofdstation voor reizigers en goederen indient, aan de oostzijde der stad ontworpen, met een spoorbaan in de rigting van de Blaauwkapel meer oostwaarts over de inundatiekade,

ten oosten van 's Rijks-veeartsenijschool en de Nieuwe Baan, langs of midden door de landen van Oudwijk over den Meentstroom en den Krommen Rhijn naar de Houtensche vlakte, in aansluiting aan den Staatspoorweg; door middel van eene buiging van de lijn westwaarts achter de perceelen aan de zuid-oostzijde van de Maliebaan zou een geschikt punt in de nabijheid van de Maliebrug voor den aanleg van zulk een Station kunnen worden uitgekozen, met al de ruimte voor een rangeerterrein vereischt en voor het maken van al hetgeen op een groot station noodig is; zoodat de handel voor den vervoer van goederen en vee langs den Oosterspoorweg noch van den gebrekkigen toegang van het station van den Staatsspoorweg, noch van de meer verwijderde, voorbij een tol op den straatweg naar Houten ontworpen inrigtingen bij de lunetten op de Houtensche vlakte gebruik zal behoeven te maken; terwijl de exploitatiekosten, bij het vervallen van vijf kapitale overwegen met wegwachtershuisjes, als nu tusschen de gasfabriek en het observatorium Zonnenburg zijn ontworpen, alsmede van al die wegen, welke binnen de grenzen der onteigening op de kaart met kleuren-druk zijn aangewezen, aanzienlijk minder zullen zijn, omdat er maar één belangrijke overweg in de andere rigting, nl. op de Biltstraat, zal behoeven te worden gemaakt, en al de wegen, waarlangs men naar een station aan de Maliebaan zal gaan, publieke wegen zijn. Mogt de plaatsing van een Station aldaar, dat voorzeker de goedkeuring van de gansche burgerij en van haar bestuur zou verwerven, nog te veel moeilijkheden of kosten veroorzaken, dan zou zelfs zeer goed het station kunnen worden geplaatst op het terrein tusschen de Ridderschapsvaart en de Nieuwe Baan of op het terrein van Oudwijk aan de Maliebaan, en de weg voorts midden door de bouwlanden in regte

lijn, zonder de onteigening van een gebouw naar de lunetten bij de Houtensche vlakte, in aansluiting aan den Staatsspoorweg kunnen worden doorgetrokken. Tegen de plaatsing van het Station aan het eind van de Maliebaan kan bij de concessionaris geen ander bezwaar bestaan dan de grootere afstand van de binnenstad, welk bezwaar wij zeer gering achten.

Het hoofddoel van den aanleg van den zijtak van Hilversum naar Utrecht, in aansluiting aan den Staatsspoorweg alhier, is de verbinding van den Hollandschen Spoorweg met Noord-Brabant, België en Frankrijk voor het vervoer van reizigers, goederen en vee; het vervoer van reizigers te Utrecht, aan eene halte op doortrekkende treinen uit- en in te laten, kan maar eene bijzaak zijn, en wij kunnen niet gelooven, dat de concessionaris zelve van een direct verkeer van personen tusschen Utrecht en Amsterdam, waarvoor die halte op het Hieronimusplein voornamelijk zou moeten dienen, veel verwacht; wij zijn eerder geneigd te denken, dat het opgegeven doel van de plaatsing van eene halte op het Hieronimusplein meer een voorwendsel is geweest, ten einde een groot deel van den weg, in plaats van door kostbare particuliere erven, door stads wandelingen en wateren te leggen, die geen finantiëele voordeelen aan de stad geven en jaarlijks nog zooveel aan aanleg en onderhoud kosten, waarom ze immers geen waarde hebben, zoodat de onteigening minder geld zou kosten; van welke meening men nu echter wel zal zijn teruggekomen, vernemende wat zoo al met regt van de concessionaris bij de uitvoering van het voorliggend plan, ingevolge art. 46 der voorwaarden van concessie, zal kunnen worden gevorderd.

De plaatsing van het station op een verderen afstand van de binnenstad, is van geen den minsten invloed op het transit vervoer van reizigers en goederen over Utrecht; het vervoer voor plaatsen tusschen Amsterdam

en Hilversum en Hilversum en Utrecht zal er niets minder om zijn; die van Weesp, Hilversum, Laren, Baarn of Soest naar Utrecht komen of omgekeerd van Utrecht daar heen gaan, zullen niet minder van den Ooster-spoorweg gebruik maken, of het station hier 500 of 1000 meter verder af is geplaatst; die van de kanten van Zeist en de Bildt komen, zullen nog nader bij het station zijn, en dus nog eerder van den weg gebruik maken; die te Utrecht ten Oosten van de thans ontworpen rigting wonen, zullen voor het meerendeel nog meer nabij een station aan de Maliebaan zijn dan aan het Hieronimusplein; die aan de westzijde van Utrecht in de nabijheid van den Rhijnspoorweg wonen, zullen evenmin naar eene halte aan het Hieronimusplein als naar een station in de Maliebaan gaan, wannecr zij zich naar Amsterdam begeven of omgekeerd; alleen zij, die wat meer aan de oostzijde van de binnenstad wonen en te voet gaan, zouden welligt eerder gebruik maken van een halte aan het Hieronimusplein dan van een station in de Maliebaan, en hierin zou dan het groote nadeel voor de Hollandsche spoorwegmaatschappij moeten zijn, waarom zij een bekrompen halte, ja welligt een toekomstig onbruikbaar station, met een onvoldoend rangeerterrein, zonder geschikte toegangen, met meer kosten van onteigening, van kunstwerken, van overwegen en in het algemeen van exploitatie, liever op het Hieronimusplein zou willen maken dan wel wat verder af, in de nabijheid van de Maliebaan of aan het eind daarvan, veel beter en met veel minder kosten en zonder de minste benadeeling van de algemeene en bijzondere belangen van de stad of van haar ingezetenen, terwijl men met grond mag aannemen, dat de uitbreiding van de stad door de plaatsing van een station aan het eind van de Maliebaan nog veel meer zal worden bevorderd,

hetgeen mede tot voordeel van de concessionaris zal strekken.

Wij houden het er voor, dat het verkeer tusschen Utrecht en de tusschengelegen plaatsen aan den Oosterspoorweg belangrijk zal toenemen en voor de concessionaris veel voordeel zal opleveren, doch van het vervoer van reizigers tusschen Amsterdam en Utrecht in direct verkeer verwachten wij niet veel, onverschillig of de halte aan het Hieronimusplein dan wel aan het eind van de Maliebaan wordt geplaatst.

De afstand toch van station tot station tusschen Amsterdam en Utrecht bedraagt langs den Rhijnspoorweg 35 mijlen en langs den Oosterspoorweg van de halte aan het Hieronimusplein tot aan het beginpunt van den Oosterspoorweg te Amsterdam, zijnde gelegen in de as van den ontworpen staatsspoorweg, ter verbinding van het entrepot-dok, ongeveer 42 mijlen en met inbegrip van den afstand tot het station aan het Y te Amsterdam 43 mijlen, of 8 mijlen meer dan langs den Rhijnspoorweg, een groot verschil op 35 mijlen! Men zegt wel in het meer aangehaald drukschrift: *Utrecht en de Oosterspoorweg*, bladz. 19, dat men *dus* met den nieuwen spoorweg in tijd winnen zal, niet alleen door het aansluiten aan een der lijnen te Amsterdam, maar ook doordat de stations meer in het midden van Amsterdam en van Utrecht zullen zijn gelegen, doch wij hechten hier minder aan; het station van den Rhijnspoorweg aan de Weesperbarrière is wel verder af gelegen van het centrum der stad dan het station aan het Y, maar men neme in aanmerking, dat een groot deel van de reizigers van Utrecht naar Amsterdam, vooral van die reizigers, welke meestal gewoon zijn zich hier per rijtuig naar een spoorwegstation te begeben, voor wien het *dus* vrij onverschillig zou zijn om des noods vijf minuten langer te moeten rijden naar een station aan het eind der Maliebaan, zich

meerendeels in het zuidelijk en oostelijk gedeelte van Amsterdam bewegen, langs de Heeren- en Keizersgrachten, bijv. om het Paleis van Volksvlijt, in de Plantage enz; alleen die van Utrecht voor zaken naar Amsterdam gaan, zullen er meer prijs op stellen om op het staatsstation aan het Y in het midden der stad aan te komen; doch handelaren, die zich van Amsterdam naar Utrecht begeven, zullen daarentegen in het algemeen hier liever op het Rhijnspoorwegstation aankomen dan op een station aan de Oostzijde van de stad geplaatst, omdat zij meestal hun zaken hier aan de Westzijde der stad, het Vreeburg, de Oude Gracht en buiten de Catharijnen Weerdbarrières, te verrigten hebben. Mogt evenwel het voordeel van te Amsterdam op het station aan het Y aan te komen van invloed zijn, dat velen, niettegenstaande den langeren weg van 8 mijlen, van den Oosterspoorweg gebruik maakten, dan mag men met grond van de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij, die reeds nu zich met een zijtak naar het entrepôtdok uitstrekt, waar de aan te leggen Staatspoorweg zal aanvangen, verwachten dat ook zij, wanneer al geen andere overwegende redenen haar vroeger daartoe mogten hebben bewogen, haar spoorlijnen wat verder zal doortrekken, en, waartoe de gelegenheid aan alle spoorwegondernemingen wordt toegestaan, aan het algemeen Staatsstation aan het IJ zal doen aansluiten.

Wij ontkennen niet dat de voor een gedeelte schoone landstreek, waardoor de Oosterspoorweg wordt aangelegd, enkelen zal kunnen uitlokken om, niettegenstaande den grooteren afstand, liever daarvan gebruik te maken dan van de meer eentoonige streek van den Rhijnspoorweg, doch ook hiervan moet men zich niet te veel illusiën maken.

Het is mogelijk, dat de Hollandsche IJzeren spoorwegmaatschappij door eene verlaging van het tarief van vervoer tusschen Amsterdam en Utrecht, in weerwil

van den grooteren afstand een gedeelte van het verkeer over hare lijn zal kunnen leiden, doch ook de Rhijnspoorwegmaatschappij, door de concurrentie gedreven, zal wel bij tijds zorgen dat ook haar tarieven in dezelfde verhouding tusschen Utrecht en Amsterdam worden verlaagd, hetgeen voor haar te minder bezwarend zal zijn, omdat zij toch voor hare overige verbindingen in allen geval steeds eene menigte treinen moet laten loopen.

Wij gelooven op grond van een en ander niet dat immer het direct verkeer tusschen Utrecht en Amsterdam langs den Oosterspoorweg groot zal worden, en herhalen nogmaals, dat wij daarom het vervoer van reizigers, welke op de voorbijtrekkende treinen op het Hieronimusplein zullen in en uitstappen, slechts als een bijzaak beschouwen, waarop om de door ons aangevoerde redenen de plaatsing van de halte of zelfs van het station wat verder dan het Hieronimusplein van de binnenstad verwijderd, van geen of weinig invloed zal zijn; wij houden ons bovendien ook overtuigd dat de mindere ontvangst van een minder getal reizigers, welke dientengevolge in direct verkeer tusschen Utrecht en Amsterdam van den Oosterspoorweg gebruik zullen maken, wanneer het station b. v. aan het eind van de Maliebaan wordt geplaatst, dubbel zal worden vergoed door de mindere exploitatiekosten en door de aanzienlijke rentebesparing op het kapitaal van aanleg, dat belangrijk minder zal behoeven te zijn, dan wanneer aan de thans voor den spoorweg ontworpen rigting met een halte op het Hieronimusplein uitvoering wordt gegeven, omdat de kosten van onteigening veel geringer zullen zijn, en door de concessionaris geen enorme uitgaven zullen behoeven te worden gedaan voor demping van vaarten, aanleg van riolen, afleidingen van gasbuizen, kostbare overwegen en verschillende toegangen op haar eigen stationsterrein. Wij

hopen dat de concessionaris, de Hollandsche ijzeren spoorwegmaatschappij, naar aanleiding van de tegen haar voorliggend plan ingediende bezwaren, bij nadere overweging tot betere inzichten zal komen en geen lust zal gevoelen om Utrecht's burgerij tegen hare onderneming in het harnas te jagen; wij vertrouwen echter ook, dat de betrokken besturen niets onbeproefd zullen laten, om de uitvoering daarvan te voorkomen; dat de Minister van Binnenlandsche Zaken, in verband met de voorwaarden van concessie, alvorens de plans en bestekken goed te keuren, aan de concessionaris al die verplichtingen zal opleggen, waartoe de aanleg van den weg aanleiding geeft en die, als buiten de onteigening vallende, niet ter beslissing van de regterlijke magt kunnen worden overgelaten, en dat in allen geval ook de wetgevende magt de verklaring van algemeen nut zal onthouden aan de uitvoering, volgens het voorliggend ontwerp, van een werk, waardoor zonder eenig algemeen nut zoovele gewichtige belangen van de gemeente Utrecht, en van hare ingezetenen zouden worden bena- deeld als door de ontworpen plans worden bedreigd.

UTRECHT,
27 Mei 1870.

De Handels-Societeit

(was get.) A. POS, *Voorzitter.*

„ A. CORVER, *Secretaris.*

RAPPORT.



In de Vergadering van den gemeenteraad van Utrecht gehouden den 5^{den} Mei 1870, werd eene Commissie uit haar midden benoemd, „ten einde een onderzoek in te „stellen aangaande het plan tot aanleg van een spoor- „weg van Amsterdam over Hilversum en Amersfoort „naar Zutphen met eenen zijtak van Hilversum naar „Utrecht, en om den Raad dienaangaande te rapportee- „ren en te adviseeren.”

Ter harer beschikking werden gesteld de ontwerp- teekeningen en stukken benevens de afschriften der te dier zake bij Burgemeester en Wethouders ingekomen bezwaarschriften tegen de rigting van den ontworpen weg en de plaatsing van de Halte of het Station aan het Hieronimusplein.

Uwe Commissie heeft van deze stukken naauwkeurig kennis genomen, ten einde deze voor onze stad zoo belangrijke aangelegenheid niet slechts in haar geheel maar ook in hare bijzonderheden te kunnen beoordeelen. Zij acht het noodig om eerst kortelijk de ontworpen plannen uiteen te zetten, en daarna een overzicht te geven van den inhoud der stukken welke te dezer zake zijn ingekomen, ten einde de conclusie te motiveeren, waartoe zij hebben geleid.



De Commissie acht de voordeelen niet gering, die er uit een nieuw middel van gemeenschap voor onze stad kunnen voortvloeijen. De ontworpen weg, uitgaande van het open havenfront te Amsterdam en op het te vormen station aldaar zich aan den Staats- en Hollandschen ijzeren spoorweg aansluitende, voert de reizigers regtstreeks in de nabijheid van het drukste gedeelte der hoofdstad. Zij stelt eene nieuwe gemeenschap daar van onze stad met Hilversum en Weesp en brengt ons nader dan door de thans bestaande spoorweg-gemeenschap aan Naarden en Muiden. Ook met Zutphen ontstaat daardoor een regtstreeksch verkeer. De voorgenomen plaatsing van eene Halte of Station aan de oostzijde der stad, levert mede onmiskenbare voordeelen op voor een gedeelte harer inwoners, terwijl de keus van verschillende tijden van vertrek en aankomst der treinen tijdsbesparing kan opleveren. De hier opgenoemde zijn, benevens die welke voor den handel er uit kunnen voortvloeijen, in hoofdzaak de voordeelen van het ontworpen plan, en uwe Commissie is van meening, dat deze voordeelen niet gering zijn te achten.

Volgens het ontwerp zal de spoorweg loopen, voor zoover zij langs de stad gaat, ten westen langs de stedelijke gasfabriek, over de brug aan de Wittevrouwen barrière door het plantsoen tot aan het bolwerk Zonnenburg, met eene Halt of Station aan het Hieronimusplein; en verder in ongeveer zuidoostelijke rigting naar de lunetten buiten Tolsteeg. Op dien weg worden de krommingen zoowel van het plantsoen als van het singel meermalen gesneden, en wel zoodanig dat dit laatste door dammen of dempingen in vijf verschillende afdeelingen of vijvers wordt verdeeld, van onderscheiden vorm en grootte. Volgens het plan zullen deze door kanalen

met elkander en met het overblijvende singelwater worden in gemeenschap gebragt.

Door den spoorweg zullen drie wegen worden doorsneden, en zal daarop het verkeer worden belemmerd, als: 1°. Tusschen de Wittevrouwenstraat en de Biltstraat. 2°. tusschen de Zon- of Nobelstraat en de Nachtegaalstraat. 3°. van de Brigittestraat, Heerenstraat en Schalkwijksteeg over de Maliebrug naar de Maliebaan. Daarentegen zal er eene nieuwe gemeenschap worden geopend, doch door middel van een overweg, bij Zonnenburg naar de Zonsteeg. Voor de verdere bijzonderheden meent de Commissie te mogen verwijzen naar de plannen en teekeningen.

Na deze korte uiteenzetting van de voordeelen, die de ontworpen spoorweg belooft en van den loop, dien hij langs de stad zal nemen, dienen ook de bezwaren, die van vele zijden tegen dien loop zijn ingebragt, te worden uiteengezet. In eenige der ingekomen stukken wordt echter op dezelfde zaken gewezen, weshalve Uwe Commissie meent die niet telkens te moeten herhalen, maar naar die stukken zelve te mogen verwijzen.

1°. Eene missive aan Burgemeester en Wethouders van den Heer Adjunct-Inspecteur van het geneeskundig staatstoezicht in Gelderland en Utrecht. Uit een sanitair oogpunt worden tegen de ontworpen rigting en plaatsing van den spoorweg de volgende bedenkingen ingebragt:

a. dat door het dempen van eenige gedeelten der singelgracht de waterverversching aan de Oostzijde der stad aanmerkelijk zal worden verminderd, voornamelijk van het Sint Servaashek tot aan Zonnenburg en van de gasfabriek tot aan de Plompetorenbrug, zelfs in weerwil dat door de gedempte deelen waterleidingen van één meter doorsnede worden aangelegd, waardoor de ontstaande waterkommen met de singelgracht en met

elkander worden in gemeenschap gebragt. „De water-
 „kommen zullen), naar de meening van den Heer Ad-
 „junct-Inspecteur), zeer spoedig door het daarin gera-
 „kende vuil, faecale stoffen en gootsteenwater uit de
 „huizen, alsmede toevallig of opzettelijk van den weg
 „in de kommen geworpen vuil, zeer verontreinigd wor-
 „den, een stank gaan verspreiden, die stellig nadeelig
 „zal zijn voor de gezondheid der in den omtrek wonende
 „personen, en daartegen zal door menigvuldige reiniging
 „niet afdoende gewaakt kunnen worden. In de
 „naauwe riolen, waardoor het water slechts langzaam
 „vloeit, zal ligtelijk een gedeelte van het vuil worden
 „neêrgeslagen en aanleiding tot verstoppingen geven.
 Herstellingen kunnen slechts hoogst bezwaarlijk ge-
 schieden, omdat de ontgravingen in de nabijheid van
 den spoorweg niet mogen plaats hebben.

b. Het verkeer zal zeer belemmerd worden.

c. Het gevaar voor het gebeuren van ongelukken
 wordt door het aanleggen van den spoorweg zeer ver-
 groot. Ten slotte geeft de Heer Adjunct-Inspecteur
 eenige middelen aan de hand, waardoor aan het sub. a
 ontwikkelde bezwaar zou kunnen worden te gemoet
 gekomen.

2°. Missive van den stads havenmeester aan Burgemees-
 ter en Wethouders aangaande de vaart op den Oostersin-
 gel van af de Bilsche Grift, Wittevrouwen tot de Minstream
 en den Krommen Rijn, Tolsteeg, en in omgekeerde rigting.
 Het aantal der *passeerende* vaartuigen alleen wordt op 5200
 berekend, dat, welke op vermelden afstand worden gelost
 of geladen, op 7000. Eene tabel geeft de grootte der
 vaartuigen en den aard der lading aan. Uit een en
 ander blijkt dat het aantal grootere en kleinere vaar-
 tuigen, dat gedurende een jaar door de te dempen
 singelgracht passeert, op 12200 mag worden berekend.

30. Van den Directeur der stedelijke gasfabriek, aan Burgemeester en Wethouders, die na kennisneming van de plannen van den spoorweg, ten aanzien van de genoemde fabriek en hare exploitatie de volgende opmerkingen en bezwaren mededeelt:

a. Van het terrein der gasfabriek zou eene driehoekige strook gronds ter lengte van 66 meters, en aan de eene zijde van 12 meters breedte, moeten worden onteigend, benevens eene sloot. De gezamenlijke oppervlakte daarvan [bedraagt, volgens zijne opgaaft, 528 v. k. M., zijnde eene ruimte, die voor berging en eventueele uitbreiding der fabriek niet kan worden gemist. Eene steenen en houten loods, thans aan de grens van den te onteigenen grond staande, zouden, wegens ophooging van dien grond, onbruikbaar worden. De waarde van den grond wordt geschat *f* 10 per v. k. Meter en die der loodsen *f* 1500 en in herbouw *f* 4000.

b. Dat door de demping van een gedeelte der singelgracht, voor de gasfabriek, de losplaats der steenkolenschepen veel verder van de fabriek zal komen dan thans het geval is. De steiger en kraan zouden dus moeten worden verplaatst. De waarde van den thans bestaanden steiger met fundeering en metselwerk bedraagt *f* 1500, die der kraan en bijbehooren *f* 1700.

Als een gevolg van de genoemde demping zouden de buizen, tot afvoer van het ammoniacale water moeten worden verlegd, alsmede de buis voor den aanvoer van water uit de singelgracht, voor de stoommachine, waarvan de kosten zouden bedragen *f* 300.

c. Door de verplaatsing van de losplaats der kolenschepen, wordt de gemiddelde afstand tot de bergplaatsen van steenkolen ongeveer 40 meters grooter dan thans. Het draagloon per hectoliter zal daardoor 1.6 cent worden verhoogd; daarbij komt nog het op-

onthoud ten gevolge van het sluiten der hekken van den overweg bij het passeeren van treinen. Indien de sluiting slechts tienmalen daags plaats heeft gedurende 5 minuten, dan geeft dit nagenoeg een uur oponthoud. Dit verzuim der werklieden moet door een hooger loon worden opgewogen. Deze verhooging op 0.4 cent per hectoliter stellende, zal het draagloon met twee cents worden verhoogd en dan van 4 tot 6 cents klimmen. Bij een verbruik van 200000 hectoliters 's jaars bedraagt dit *f* 4000, vertegenwoordigende een kapitaal van *f* 80,000 à 5 %.

De gelegenheid om door middel van den nieuwen spoorweg de kolen regtstreeks uit Duitschland of van het Nieuwe Diep te doen aanvoeren, zou welligt eenig voordeel kunnen opleveren. Bij de thans vigeerende vrachttarieven zou dit echter geenszins het geval zijn, zelfs in weerwil dat de lossingskosten iets minder zouden bedragen, doordien het lossen op het terrein van de gasfabriek zou kunnen geschieden.

d. Het passeeren van spoortreinen over de eenige hoofdleidingsbuis, die het gas aan de Wittevrouwenbarrière naar de stad voert, zou een overwegend bezwaar opleveren. Door de dreuning bestaat er niet alleen gevaar voor beschadiging, maar de herstelling zou hoogst moeilijk zijn. Om hierin te voorzien zou de buizenleiding moeten worden verzwaard, waarvan de kosten op *f* 1000 worden begroot, terwijl die buizen bovendien in een gemetseld kanaal zouden moeten worden gelegd om bij eventuele reparatiën toegankelijk te zijn zonder ontgraving. Dergelijke kanalen zouden overal moeten worden aangelegd, waar de spoorweg de gasleidingsbuizen passeert. Zekerheids-halve diende er, behalve de aan gevaar blootgestelde hoofdbuis, eene andere te worden aangelegd, om, in geval

van storing in eerstgemelde, de verlichting der stad geregeld te doen voortgaan. De kosten van zoodanige verbindingsbuis en zinker door de singelgracht, worden op *f* 10,000 begroot.

e. De gasleidingsbuizen in het plantsoen, van de Wittevrouwenbrug tot aan de Maliebrug, zouden mede door zwaardere moeten worden vervangen, waarvan de kosten op *f* 2500 worden begroot.

f. De aanleg van den spoorweg door Abstede maakt aldaar eene uitbreiding van het pijpennet en het aanbrengen van meerdere lantarens noodzakelijk. De kosten daarvan worden geraamd op *f* 2100.

g. Ook buiten Tolsteeg en in het gedeelte der stad waar drukker verkeer zou ontstaan, zou de buizenleiding of vermeerdering of verwijding moeten ondergaan, waarvan de kosten op *f* 2000 zijn geraamd. Eindelijk doet de Directeur der gasfabriek opmerken, dat, zelfs wanneer de hiervoor opgegeven schade ruimschoots werd vergoed, er nog nadeelen overschieten, die de exploitatie zouden bemoeijelijken, en wel: 1^o. door dien de spoorweg de fabriek van de stad afsnijdt, en 2^o. omdat eene uitbreiding der fabriek aan de zijde van den spoorweg wordt onmogelijk gemaakt.

4^o. Een adres van het Collegie van Heeren Regenten der Vereenigde Gods- en Gasthuizen aan Burgemeester en Wethouders. Genoemd Collegie doet daarin uitkomen, dat het heeft berust in het besluit van den Gemeenteraad om het Ziekenhuis en Nosocomium naar de westzijde der stad te verplaatsen, in weerwil dat het reeds eene menigte perceelen, zoowel in de Jufferstraat als aan het plantsoen ten behoeve der voorgenomen uitbreiding had aangekocht; het heeft zijnen finantiëelen bijstand in de oprigting van het nieuwe Ziekenhuis toegezegd, doch daarbij tevens gerekend op de groote waarde, die het

oude Ziekenhuis en de aangekochte perceelen bezitten, wegens hunne ligging aan het plantsoen en het fraaiste gedeelte der wandelingen. Door den aanleg van den ontworpen spoorweg langs die perceelen, op slechts *vijf* meters afstand en de afrastering over de geheele lengte zou de waarde dier perceelen aanmerkelijk worden verminderd, zoodat zij niet tot het aanleggen van schoone gebouwen zouden worden verkozen. De geprojecteerde afstand van *vijf* meters, is bovendien in strijd met de bepaling der wet van 21 Augustus 1859, (Staatsblad N^o 98)

5^o. In eene memorie van den heer *Ameshoff*, President-Directeur der Ned. Rhijnspoorweg-Maatschappij aan Burgemeester en Wethouders, worden de volgende bezwaren tegen de rigting van den ontworpen spoorweg ingebracht.

a. De vernietiging der schoone wandelingen uit het oogpunt van genoegen en openbare gezondheid. „Vernietiging dier fraaije wandelingen is hier het juist gekozen woord,” om naar waarheid uitdrukken, wat aan de burgerij te wachten staat. De officiële kaart met roode vlek, toont het naakte beeld der dreigende toekomst. Met de ervaring van den schrijver in spoorwegzaken ziet hij, in plaats van de wandelingen op het St. Lucas bolwerk, locomotievenloodsen en aschbelten; een gedeelte van Lepelenburg schijnt tot remises te zijn bestemd. „Welligt ware het wenschelijk de ontwerpers van het plan te nopen, omtrent een en ander bindende verklaringen af te leggen.” Op welken grond zou anders door de wet onteigening moeten worden uitgesproken over terreinen, die *buiten* het rasterwerk liggen?

Naar de meening van den schrijver is de gekozen rigting niet die, welke het algemeen belang vordert, en zelfs de slechtste, die men kiezen kon. De plaatsing van het station aan het Hieronimusplein, zouden de

bewoners der belendende gracht en straten gaarne door eene andere vervangen zien, in weêrwil van den korteren afstand voor sommigen tot het Station. Zij zouden het ongerief aan de plaatsing van ieder station eigen, gaarne willen ontkomen, door eenige minuten verder te gaan.

Van station tot station op het open havenfront en het Hieronimusplein, bedraagt de afstand 42800 meters, tegen 35000 meters van station tot station op den Rhijnspoorweg. Reizigers, die zich van Weesp, 's Graveland, Hilversum, Baarn en Soestdijk, in de rigting van Arnhem, Rotterdam of den Haag, verder wenschen te begeven, of omgekeerd, zijn van alle gelegenheid tot regtstreeks verkeer voor altijd verstoken. Ook is de geprojecteerde weg niet de kortste, van Amsterdam naar 's Hertogenbosch en België. Het is ook te verwachten, dat de directiën van den Rhijn- en Staatsspoorweg zich zullen verstaan aangaande de aansluiting van beide aan de westzijde der stad en dan wordt de nieuwe spoorweg overbodig.

Het rangeerstation acht de schrijver der memorie zóó onpraktisch, dat daardoor, naar zijne meening, slechts te meer uitkomt, dat Lepelenburg bestemd is voor de noodige inrigtingen tot lokaal vervoer van vee, goederen, steenkolen enz., met het noodzakelijk gevolg, dat er op nieuw moet worden gerangeerd tusschen de Biltstraat en Zonnenburg, waarop dan ook bij de voorgestelde onteigening is gerekend.

b. Over het onbruikbaar maken van de baggerplaatsen aan het Koningslust, wil schrijver niet spreken.

c. De loop van den ontworpen spoorweg langs de gasfabriek acht de steller der memorie, van zijn standpunt gezien, niet zoo schadelijk, maar ziet er een bewijs te meer in, dat door het rangeeren van treinen in

het plantsoen de gemeenschap te menigvuldiger over de doorgesneden straten zou worden afgebroken. Zoolang echter de gasfabriek zich van Engelsche kolen bedient, weegt het voordeel van aan een spoorweg gelegen te zijn, niet op tegen de nadeelen, waarmede zij wordt bedreigd door bemoeijelijken toegang te water.

„Naar de grens van onteigening te oordeelen, houden de ontwerpers zich vrij om het water nog verder van de fabriek te verwijderen.”

d. Gedeeltelijke demping van den stads-singel. De bezwaren hiervoor, reeds door den heer Adjunct-Inspecteur voor het geneeskundig staatstoezigt ontwikkeld, worden door den steller dezer memorie gedeeld, en op grond van in de Maliebaan genomen proeven met de stoom-brandspuit, wordt er op gewezen dat er bij eventuele demping van den singel moet worden gedacht aan aanvoer van water in geval van brand.

e. Vernietiging der water-communicatie voor het Oostelijk deel der stad. Daardoor zal ongetwijfeld de aanvoer van bouwmaterialen, brandstoffen mest enz. worden bemoeijelikt en de prijs daarvan worden verhoogd. Vooral voor bloemisten en hoveniers, waarvan er velen in deze buurt wonen, is dit een zeer groot bezwaar

f. Belemmering der communicatie. Van alle punten acht de steller der memorie deze belemmering in het verkeer der binnen- en buitenstad een der grootste bezwaren uit het oogpunt der openbare veiligheid. De Leijdsche straatweg levert een sprekend voorbeeld op, hoe groot dit bezwaar is, en dit zou op vijf openbare wegen worden overgebracht, waar de passage zeker tienmalen drukker is dan aan genoemden weg. Men mag zich niet voorstellen, dat er later in het plantsoen minder druk zal gerangeerd worden dan thans

aan den Leidschen straatweg. Daar de ontworpen weg tusschen de passage naar de Nachtegaalstraat en die naar de Maliebaan slechts eene lengte heeft van ongeveer 460 meters, lijdt het geen twijfel dat deze beide toegangen telkens zullen zijn belemmerd. Van den overgang naar de Nachtegaalstraat tot die van de Biltstraat bedraagt de lengte naauwelijks 240 meters. Voor goederenvervoer blijft dus de Biltstraat bij het rangeeren ook niet meer vrij. De toestand aldaar zal dan te vergelijken zijn met dien van den Vleutenschen weg. Indien de rigting van den spoorweg door het plantsoen wordt gevolgd, dan geeft de steller der memorie in ernstige overweging om een breeden overgang over den spoorweg te bedingen, aan de Zonstraat, zooals b. v. die te Arnhem tegenover het Hôtel Bellevue bestaat. De hoogte van genoemde straat zou daartoe de beste gelegenheid aanbieden.

Behalve de zes reeds vermelde punten, geeft de Heer Ameshoff nog de twee volgende aan.

Vooreerst, aannemende dat het doel is om in het plantsoen een station daar te stellen, dan zal dit steeds bekrompen blijven en indien er slechts eene Halte wordt bedoeld, dan dient er naauwkeurig te worden omschreven wat men daardoor verstaat, en tevens geconditionneerd dat zij niet zal worden uitgebreid, en daarvoor elders gelegenheid behoort te worden gezocht.

Ten anderen acht de steller der memorie zich evenals de bewoners der Maliebaan zeer bezwaard door de afscheiding van het Oostelijk gedeelte der stad, evenals dit met alle bewoners van dit gedeelte het geval zal zijn, doordien de waarde der perceelen van het afgesneden gedeelte aanmerkelijk zal verminderen. Door het gemeente-bestuur zijn groote verbeteringen aange-

bragt in de gemeenschap van het Oostelijk gedeelte der stad met het overige. Velen, daardoor aangemoedigd hebben fraaije gebouwen opgetrokken, de waarde der bouwgronden was vertiendubbeld, de lust om daar verder te bouwen zal echter door de afsnijding, die de spoorweg veroorzaakt, worden gefnuikt, en de perceelen zullen daardoor te meer in waarde verminderen. De schrijver eindigt met het voorstel tot benoeming van een of meer onpartijdige deskundigen om eene andere rigting voor te stellen, zonder het *algemeen* belang te schaden.

6°. Door de Kamer van Koophandel en Fabrieken werd in dato 16 Mei 1869, naar aanleiding van eene mededeeling, door Burgemeester en Wethouders aan dit College gedaan, in hoofdzaak het volgende geadviseerd.

a. Dat het met ingenomenheid kennis had genomen van de plannen tot vermeerdering van de middelen van gemeenschap dezer stad, omdat daardoor gedeeltelijk eene concurrentie met bestaande spoorweglijnen zal worden in het leven geroepen. Volgens ontvangen mededeeling zou er geene nieuwe overbrugging van de Vecht of den Vaartschen Rijn worden gevorderd. De Kamer acht echter eene lijn langs de Oostzijde der stad niet verkieslijk, van een Halt aan die zijde verwacht zij voor Handel en Nijverheid niet veel voordeel, althans niet dat dit zal opwegen tegen het nadeel, verbonden aan de afsluiting of belemmering van de hoofdtoegangen van onze stad aan de Oostzijde. Het voordeel van eene aansluiting aan den Staatsspoorweg voor het vervoer naar Boxtel moge uit een algemeen belang voordeelig zijn, het locale belang is daaraan vreemd. De personentreinen zullen steeds tweemaal over de brug aan den Vaartschen Rijn moeten gaan en de scheepvaart daardoor nog meer belemmeren dan thans. De trein-

beweging dient bij voorkeur over de brug van den Centraalspoorweg te loopen, waar het oponthoud nooit zooveel nadeel aan de scheepvaart toebrengt, vooral niet wanneer de uren van schutten der Weerdsluis daarnaar geregeld worden.

De aanleg van den weg aan de Westzijde der stad zou het voordeel hebben, dat er geene *nieuwe* belemmeringen in het verkeer behoeven te ontstaan. Op grond van dit alles meent de Kamer van Koophandel en Fabrieken in het belang der Nijverheid de voorkeur te moeten geven aan de Westelijke rigting van den spoorweg boven den Oostelijken.

7°. In een adres aan dezen Raad, van eigenaars of bewoners van panden binnen deze stad, gelegen beoosten de ontworpen spoorweglijn Hilversum herwaarts, geven adressanten te kennen, dat zij met verbazing hebben kennis genomen van het ter visie gelegd plan van den Oosterspoorweg, waardoor de *afsluiting* zou worden te weeg gebracht van een groot en niet het minst aanzienlijk gedeelte der stad van het overige, voor zoover veilige en geregelde gemeenschap betreft, terwijl de wandelingen verwoest en de watercommunicatie wordt weggenomen, de kostbare stand van deftige woonhuizen wordt bedorven en een geheele ommekeer wordt te weeg gebracht.

Dat zij te vergeefs gezocht hebben naar het enorme publieke voordeel, dat tegen zulke gewigtige nadeelen zou moeten overstaan. Slechts in de groote wereldsteden worden zoodanige doorsnijdingen daargesteld, doch dan ook voor eene veilige communicatie gezorgd. Het *sombijds* voorkomend belang van *enkelen* kan niet opwegen tegen de *voortdurende* nadeelen, aan *velen* berokkend.

Adressanten verzoeken om van wege dezen Raad door onpartijdige deskundigen een onderzoek te doen

instellen aangaande de tegen dit ontwerp bestaande bezwaren en naar de mogelijkheid, die uit den weg te ruimen, door, zooveel noodig, wijziging in het tracé.

Dit adres is voorzien van 103 handteekeningen.

8°. In een ander adres, aan Burgemeester en Wethouders dezer stad, van 105 handteekeningen voorzien, waaronder die van een aantal der aanzienlijkste handelaren, industrieelen en neringdoenden, worden de reeds vroeger vermelde bezwaren mede uitvoerig ter sprake gebracht. Uwe Commissie zal die niet herhalen, maar meent toch op de volgende punten, in dat adres voorkomende, Uwe aandacht te moeten bepalen.

a. De afsluiting aan de Wittevrouwenbrug, waardoor vooral op den marktdag een groot ongerief zal worden te weeg gebracht aan de talrijke bewoners van de dorpen en plaatsen ten oosten der stad, die alsdan met wagens de producten van landbouw enz. herwaarts voeren.

b. Dat door dezelfde afsluiting ook de toegang uit de stad tot de eenige begraafplaats van de Roomsche Catholicken door den spoorweg gedurig zal worden afgesneden.

c. Dat de sterrewacht, door het gedurig passeeren van treinen langs Zonnenburg onbruikbaar wordt gemaakt. Om de door adressanten aangevoerde redenen, noemen zij den aanleg van den spoorweg op de daarvoor geprojecteerde plaats, *eene ramp voor Utrecht* een beweren dat zeker te meer gewigt heeft, omdat dit komt van de zijde van vele handelaren en industrieelen.

9°. Door de Commissie van administratie over de Gevangenen zijn, in een adres aan Burgemeester en Wethouders dezer gemeente, eenige bezwaren ontwikkeld tegen de voorgenomen rigting van den Ooster-

spoorweg, met betrekking tot de Cellulaire gevangenis op het bolwerk Wolvenburg. Volgens dit adres maakt de onmiddellijke nabijheid van dien weg *inbreuk op het cellulaire stelsel*, volgens hetwelk de gevangenen zooveel mogelijk tot rust, kalnte en inkeering in zich zelven moeten worden gebragt, waarmede het dagelijksch gefluit, geraas en gesis van voorbijtrekkende spoortreinen in strijd is en de gedachte tot ontvlugting gedurig zal worden opgewekt.

In de tweede plaats zou de voorgenomen demping van de Singelgracht de *veiligheid der gevangenis* zeer verminderen, doordien de gelegenheid tot ontvlugting wordt vergemakkelijkt. Ook de gezondheid der gevangenen zou door de gedeeltelijke demping van de Singelgracht gevaar loopen. Het stroomend water wordt vervangen door afgezonderde vijvers. In eene daarvan zouden de riolen der gevangenis uitloopen, benevens die der belendende kazerne, die gemiddeld door 1000 soldaten is bevolkt. Men vreest, dat in weerwil van de onderlinge gemeenschap dezer vijvers, de waterverschoning onvoldoende zal zijn, en dat zij alzoo in stinkpoelen zullen ontaarden.

10°. In een ander adres van ingezetenen der stad, Utrecht aan den Gemeenteraad gerigt, geven de adres-santen als hunne bezwaren te kennen:

a. Dat de schoone wandelingen zullen worden ont-sierd en geheel van aard zullen veranderen. De vrije circulatie wordt belemmerd en veranderd in een gang ter wederzijds van rollende en rookende locomotieven.

b. Meer bijzonder wijzen de adressanten op de ge-deeltelijke demping van de Singelgracht, waardoor niet slechts onbehagelijke kommetjes ontstaan maar waar-door ook het vervoer van turf en hout, van bouwma-terialen, bijzonder van voortbrengselen van bloem- en boomkwekerijen en van de zoo onmisbare meststoffen

wordt belemmerd, zoodat hier vele belangen worden gekrenkt. Adressanten meenen, dat het belang der bestaande watercommunicatie zoo overwegend is, dat het Gemeentebestuur, bij gemis daarvan zou genoodzaakt worden om eene nieuwe communicatie te water aan de oostzijde der stad daar te stellen. Bovendien meenen adressanten dat zelfs alleen op grond van de gedurige stremming der gemeenschap bij het passeeren van treinen de spoorweg, *op de voorgestelde wijze* niet zou mogen worden toegestaan. Dit adres draagt de onderteekening van 542 personen, zoowel uit den aanzienlijksten als uit den burger- en neringdoenden stand. Uwe Commissie meent de opmerking niet te mogen achterwege houden, dat alle adressen, die collectief, door vele personen zijn geteekend van groot gewigt zijn te achten omdat de onderteekenaars geacht kunnen worden, bekend te zijn geweest met het doel en de strekking van hetgeen zij onderschreven. De massa der bevolking is aan deze zaak in zooverre vreemd gebleven dat zij niet door kunstmiddelen ter teekening is gedreven.

11°. In een adres van den Heer D. L. de Leur eigenaar der perceelen gelegen aan den Singel tegenover de Willemskazerne, J n°. 110 a, b, c, f, g en h geeft adresant te kennen, dat hij bezwaar heeft tegen den aanleg van den Oosterspoorweg, die volgens het ontwerp langs genoemde perceelen zou loopen en wel:

a. Omdat die huizen niet zijn ingerigt om het voorbij rijden der spoortreinen, op zoo korten afstand te verduren; dat die perceelen daardoor jaarlijks in waarde zullen verminderen en bovendien groote onderhoudskosten het gevolg zullen zijn.

b. Dat de huurwaarde dier zes perceelen enorm zal verminderen.

12°. In een adres aan den Gemeenteraad geeft de Kerkeraad der Remonstrantsche gemeente te kennen, dat hij bezwaar heeft in de plaatsing van een Spoorwegstation aan het Hieronimusplein nabij de Remonstrantsche kerk, daar het te voorzien is, dat de spoorfluit enz. zoowel der aankomende als vertrekkende treinen, alsmede de levendigheid, die zij telkens verwekken op de straten in de nabijheid van het stationsgebouw, stoornis zal te weeg brengen in de godsdienstoefeningen in gemelde kerk. Adressanten verzoeken de stedelijke regeering om maatregelen te nemen, ten einde de plaatsing van het station aan het Hieronimusplein te voorkomen.

13°. Door den Heer H. W. Verloop, cementmolenaar en olieslager, eigenaar der fabriek "*Het Schepraal*", aan de Vlieruilensteeg buiten de Waard, worden, in een adres aan Burgemeester en Wethouders de bezwaren ontwikkeld, die er voor adressant zouden ontstaan uit eene gedeeltelijke demping van de Singelgracht aan de Wittevrouwen-barrière. De voormelde fabriek wordt, volgens adressant, grootendeels gedreven en in werking gesteld door den toevoer van water van genoemde Singelgracht. Door de uitvoering van het Spoorwegplan zou deze fabriek, zoo niet aan eene algeheele vernietiging, dan toch aan eene groote schade worden blootgesteld, daar het krachtvermogen van het water door stoomkracht zou moeten worden vervangen, wat eene jaarlijksche uitgaaf van eenige duizenden guldens zou ten gevolge hebben. „Dat uit de koopacte van genoemde fabriek blijkt, dat de stad Utrecht zich ten allen tijde en onder alle omstandigheden verplicht rekent, om alle mogelijke hinderpalen en belemmeringen in den toevoer van het vereischte water tot drijving dezer fabriek uit den weg te nemen.” Redenen waarom

adressant zich tot Burgemeester en Wethouders wendt, om zijne belangen te blijven voorstaan.

14°. Door het Bestuur van het Departement Utrecht der Nederlandsche Maatschappij ter bevordering van Nijverheid, werd namens dit Departement een adres aan Burgemeester en Wethouders ingezonden, waarin, mede ook uit het oogpunt van Handel en Nijverheid, bezwaren tegen de rigting van den ontworpen Spoorweg worden in het midden gebragt. Daar de meeste daarvan mede door andere adressanten zijn opgesomd, acht Uwe Commissie het overbodig, die hier te herhalen. Zij meent echter te moeten wijzen op een voorstel, in dit adres voorkomende, dat nog niet is vermeld, namelijk het leggen van de Spoorbaan op een viaduct, zooals dit op vele plaatsen in het buitenland is geschied, waar de spoorweg een te groot ongerief door de stremming van het verkeer zou veroorzaken.

15° Voort is in handen Uwer Commissie gesteld eene opgaaft van den Inspecteur van Politie, aangaande het getal der rij- en voertuigen, welke gedurende de 7 eerste dagen dezer maand Mei de Wittevrouwe-barrière zijn in- en uitgegaan. Het getal der eerste bedroeg 2359, dat der laatste 2489, makende een totaal van 4848 of gemiddeld bijna 700 daags. Hieruit blijkt ten duideljkste, van hoeveel belang alleen op dit punt de passage is en hoe groot het ongerief zou zijn, dat door het gedurig sluiten der hekken aan dat punt van gemeenschap zou worden veroorzaakt. Op geen dier dagen was er eene bijzondere aanleiding tot vermeerdering der passage. Alleen op Zaterdag 7 Mei j.l. bedroeg het totaal der passeerende rijtuigen 909.

16° De Gezondheids-Commissie der stad Utrecht heeft de zaak van den Oosterspoorweg uit een hygiënisch oogpunt besproken en in een schrijven aan Burge-

meester en Wethouders, dd. 23 Mei 1870, de slotsom harer beschouwingen medegedeeld.

Naar de meening dezer Commissie, bestaan er tegen het gedeelte van den weg van de Gasfabriek tot aan Zonnenburg, voornamelijk twee bezwaren.

a. Het maken van de in het plan opgegeven vijvers. Op die vijvers zouden niet minder dan achttien stadsriolen uitloopen, waarvan vele ook faecale stoffen afvoeren. In weerwil van de geprojecteerde onderlinge verbinding dezer vijvers en vijvertjes, acht de Commissie het boven alle bedenking verheven, dat zij niets dan poelen zullen worden, waarin de faecale stoffen tot ontbinding overgaan, en dat uit deze open privaatputten — waarin weinig of geen stroom zal zijn — zich schadelijke dampen zullen ontwikkelen, acht zij geen betoog te behoeven.

b. Het tweede overwegend bezwaar is de onvoldoende inrigting der ontworpen riolen, zoowel wat de breedte aangaat als de uitmonding bij de gasfabriek in de stads-singelgracht.

De Commissie erkent wel, dat de tegenwoordige toestand mede niet zonder bezwaren is, doch het uitloopen der riolen op verschillende plaatsen acht zij niet zoo nadeelig, als die worden zal, wanneer men al dien afvoer verzamelt in één riool en dat op één punt in de gracht doet uitloopen. De toestand bij de gasfabriek zou weldra niet zijn uit te houden. Aan dat bezwaar van bezinking is door krachtige doorspoeling niet te gemoet te komen; al vergroot men zelfs de afmetingen der ontworpen riolen. De spoorwegmaatschappij zal geheel andere maatregelen moeten nemen dan de geprojecteerde, om het kwaad, dat thans dreigt, te voorkomen. In de missive der Gezondheids-Commissie worden dienaangaande eenige opmerkingen medege-

deeld, zonder in technische bijzonderheden af te dalen. De beide tot hertoe opgegeven bezwaren gelden meer het project dan de rigting van den spoorweg. Door deze toch zou eene afsluiting van de oostzijde der stad ontstaan en de [voor de gezondheid wenschelijke uitbreiding naar die zijde worden tegengehouden. De Gezondheids-Commissie vermeldt echter, dat er bij spoorwegen zonder afsluiting of beperking van het aantal overwegen maatregelen zijn te nemen, die de veiligheid genoegzaam waarborgen, zooals te Hannover en te Dusseldorf.

17°. Door Heeren Curatoren van de Hoogeschool alhier wordt in een adres, aan Burgemeester en Wet-houders, te kennen gegeven, dat zij de aandacht van den Hoogleraar in de sterrekunde aan deze Hoogeschool hebben gevestigd op het voorliggend plan van den Oosterpoorweg, met uitnoodiging, om na daarvan kennis te hebben genomen, mede te deelen of bij even tuele daarstelling van dien spoorweg, overeenkomstig dat plan, de trilling, door de zoo dicht langs het observatorium der Hoogeschool voorbijgaande locomotieven geenen nadeeligen invloed op de waarnemingen aan de sterrewacht zou uitoefenen.

Genoemde Hoogleraar legde daarop de verklaring af „dat in zijn oog eene sterrewacht door een spoorweg „op 25 meters afstand voor waarnemingen ten eenemale „ongeschikt wordt. Hij is van meening dat er niet „ligt een sterrekundige van eenige beteekenis zal te „vinden zijn, die onder zulke omstandigheden waar- „nemingen zal willen doen.”

Heeren Curatoren zien zich „verplicht, op grond eener „zoo bepaaldelijk uitgedrukte meening, in het belang „der Hoogeschool, te protesteren tegen den aanleg van „den Oosterspoorweg zooals die in het ten stadhuize

„thans voorliggend plan voorkomt en waardoor het „sterrekundig Observatorium der Hoogeschool onbruikbaar zal worden voor het doel waarvoor hetzelfde „bestaat.”

18°. Een adres van den Heer F. W. Gendt J. G. Zn. te Arnhem, die zich, zoowel voor zich zelve, als voor de mede-eigenaren van eenige perceelen gronds in de gemeente Abstede bekend als sectie A. n°. 3715, volgnummer 44, tot Burgemeester en Wethouders wendt, om eenige bezwaren tegen den ontworpen spoorweg bekend te maken. Uit de, volgens adressanten, onvolledige voorliggende plannen blijkt, dat of de singel als weg vervalt, of eerst wordt vergraven voor aardhalingen en daarna weder als eene soort weg voor het publiek wordt geopend. Tegen beide gevallen protesteeren adressanten, omdat, voor het eerste de uitweg van de perceelen aan den Singel wordt benomen, terwijl in het tweede de waarde van hunne bouwterreinen aanmerkelijk wordt verminderd. Namens Burgemeester en Wethouders is aan adressanten peil en rooijing aan de nieuwe korte straat gegeven, en het is altijd de bedoeling geweest om de hoogte der beide nieuwe straten geleidelijk te laten afdragen van de kruin van den Singelweg tot die van de Oudwijker veldsteeg. Adressanten kunnen wegens het ontbreken van dwarsprofielen niet juist de bedoeling der plannen opmaken.

19°. Door de vereeniging tot verbetering der volksgezondheid werd een adres aan Burgemeester en Wethouders ingezonden waarin mede met nadruk wordt gewezen op de nadeelen die de uitvoering van het spoorwegplan op den gezondheids toestand van het aangrenzend gedeelte der stad zou uitoefenen. Uwe Commissie acht het overbodig de argumenten daarvoor hier te herhalen. Zij meent echter te moeten wijzen

op de eenstemmigheid in het oordeel van alle bevoegde deskundigen in dit opzicht.

20°. Ook de Brandmeesters en de Kommandeurs der brandspuiten, hebben in eene memorie aan het Gemeente-Bestuur, de bezwaren kenbaar gemaakt, die er, in geval van brand, zouden ontstaan niet alleen ten gevolge van eene gedeeltelijke demping der Singelgracht, maar vooral door de afsluiting die de spoorweg zal veroorzaken tusschen een aanzienlijk gedeelte der stad en het water, waardoor het blusschen van brand zoowel in de binnen- als buitenstad, langs een gedeelte van den spoorweg zeer zou worden bemoeijelijkt.

Tot dusverre de aan Uwe Commissie bekende opgaven en bezwaren, die tegen de geprojecteerde rigting van den Ooster-spoorweg zijn ingebracht.

Zij rekent zich echter verplicht om daaraan nog het volgende toe te voegen. Zij acht namelijk de plaatsing van eene Halte of Station aan het Hieronimus-plein ongeschikt op grond van den te beperkten toegang daartoe van de stadzijde en meer bepaaldelijk van die der Kromme Nieuwe Gracht. De loop en rigting dezer gracht is zoodanig, dat zij de naaste weg van de meeste reizigers naar en van het station is, terwijl de breedte dier gracht nauwelijks toelaat dat twee rijtuigen elkan-der passeeren.

Hoewel Uwe Commissie niet *al* de bedenkingen, tegen den voorgestelden aanleg van den weg ingebracht, zou willen overnemen of verdedigen, acht zij toch vele van die bezwaren zoo overwegend, dat zij, ofschoon ten volle het groote belang der nieuwe verbinding erkennende, echter meent dat het werk, zooals het ontworpen is, geheel in strijd zoude zijn met de belangen der gemeente.

Onder de bezwaren wegen bij haar inzonderheid de moeilijkheden die aan het vrije verkeer van de binnenstad met de bloeiende buitenstad aan hare oostzijde worden in den weg gelegd. Om de gemeenschap daarvan te verbeteren en te bevorderen, zijn door de gemeente aanzienlijke offers gebragt, waaronder de nieuwe brug aan de Wittevrouwen-Barrière en de verbetering van de Nachtegaalstraat, terwijl maatregelen worden beraamd om ook de Zonstraat met laatstgenoemde in betere verbinding te brengen.

De verdere ontwikkeling van deze schoone wijk zou, ingeval zij door den spoorweg van de stad werd afgesneden, zeker worden belemmerd, zoo al niet geheel verhinderd.

Het oponthoud, dat de spoorwegdienst onvermijdelijk zal veroorzaken, juist bij een hoofdingang van de stad, aan de menigte rij- en voertuigen, welke van die zijde binnenkomen en wier aantal op marktdagen omstreeks duizend en geregeld iedere week zonder buitengewone drukte omstreeks vijfduizend bedraagt, mag geen gering bezwaar worden genoemd.

De aanleg van een spoorweg in de onmiddellijke nabijheid van de bebouwde kom eener volkrijke gemeente, zooals die tusschen de Wittevrouwenstraat en Brigittenstraat is voorgesteld, is ook in strijd met de bedoelingen der wet, waarbij de afstanden worden geregeld, op welke, in de nabijheid van spoorbanen, de vrije beschikking over de aangelegen gronden of andere eigendommen is verboden; het schijnt toch even gevaarlijk, dat eene spoorbaan wordt gelegd in de onmiddellijke nabijheid van bestaande werken als dat die werken aan een bestaande baan later worden daargesteld. (Wet van 21 Aug. 1859, Staatsblad n^o. 98 art. 25 Bb).

Maar onoverkomelijk acht Uwe Commissie het bezwaar, dat door allen werd aangevoerd, namelijk het vernielen

van den fraaijen aanleg der stad, van de wandelingen en de schoone waterpartijen der singelgracht, waarop ieder burger van Utrecht met fierheid wijst als op een ééinig sieraad van zijne woonplaats, dat ook als zoodanig de bewondering van elken vreemden bezoeker opwekt. Tot het daarstellen van dit schoone plantsoen zijn niet slechts aanzienlijke sommen te koste gelegd, maar er waren vele jaren noodig, alvorens het geboomte aldaar den tegenwoordigen graad van ontwikkeling had bereikt, en voor een gedeelte is dat tijdvak veel grooter. Bij eene eventueele uitvoering van het project zouden er dan evenveel jaren moeten verloop, alvorens het veranderd plantsoen met het tegenwoordige zou zijn te vergelijken, en zelfs wanneer de aanplantingen gelukkig geslaagd zijn, zoude het na vele jaren niet meer dan eene schaduw zijn van hetgeen het thans is.

De vernietiging der communicatie te water aan de oostzijde der stad acht Uwe Commissie een niet minder onoverkomelijk bezwaar, evenals de belemmering in de doorstroaming en verversching van water. Het stroomende water zal door stinkpoelen worden vervangen tot groot nadeel van den gezondheidstoestand.

De grens der onteigening, zooals die op de officiële projecten is aangegeven omvat niet alleen de gronden die voor den aanleg der spoorbaan noodig zijn, maar veel meer, zoodat het geheele *St. Lucas Bolwerk* daarin begrepen is, terwijl die grens aan de stadszijde, van het begin der Jufferstraat af tot aan het Hieronimusplein, slechts op weinige meters afstand van de aldaar staande perceelen loopt.

Uwe Commissie acht, dat het voordeel der Halt aan het Hieronimusplein te duur zou worden gekocht, en zij meent dat die Halt ook op eene andere plaats zou zijn te stellen, zonder verlies van voordeelen, die men

zich daarvan belooft en dan tevens de bezwaren van den bekrompen toegang zouden worden ontweken.

Zij moet er echter nadrukkelijk op wijzen, dat thans de belangrijkste bezittingen der gemeente zouden worden opgeofferd. Dit komt haar voor, evenmin bestaanbaar te zijn met de regelen van billijkheid en voorzigtigheid als met den geest der wet. Immers, de gasfabriek, de aanleg der openbare wandelingen, de daarmede in verband gebrachte fraaije en voor de algemeene gezondheid en de communicatie onmisbare wateren, om welke te verkrijgen de gemeente schatten heeft ten offer gebracht, — zijn voorzeker werken, ten algemeenen nutte daargesteld. Zij zijn van oneindig hoogere waarde dan eene Halte, die voor de ingezetenen van Utrecht, dáár ter plaatse niets dan ongerief aanbrengen, voor ieder hunner eene voortdurende ergernis wezen zoude en, zooals dat reeds in eene der adressen is uitgedrukt, als eene ramp beschouwd zou moeten worden.

Indien de gemeente Utrecht die fabriek, die wandelingen, die grachten niet bezat, dan zou zij, volgens de wet, zelve de onteigening ten algemeenen nutte kunnen vragen van de noodige perceelen om die daar te stellen.

Thans wordt het bezit dier eigendommen bedreigd en vraagt men aan eene bevolking van 60.000 menschen de opoffering van het schoonste gedeelte harer wandelingen, van eene noodzakelijke watergemeenschap, van de waterverversching aan die zijde der stad, en wel voornamelijk tot het maken van eene Halt, waarvan Uwe Commissie het *algemeen nut daar ter plaatse* ten stelligste ontkent. Voor alle reizigers toch, die Utrecht slechts passeeren, is zij zonder beteekenis.

Uwe Commissie meent tevens, de twee volgende

bezwaren tegen het tracé van den Spoorweg hier niet te mogen achterwege houden.

1°. Zoolang op de stedelijke gasfabriek gebruik wordt gemaakt van Engelsche gaskolen, zal de exploitatie der fabriek door den spoorweg zeer lijden, zooals dit reeds vroeger uit de ingezonden memorie en de daarin voorkomende berekeningen van den Directeur dier fabriek is gebleken.

2°. Het astronomisch observatorium zal door de dreuning welke de zoo nabij daar langs trekkende treinen veroorzaken, voor waarnemingen onbruikbaar worden.

Het is Uwe Vergadering bekend, dat reeds vroeger door Burgemeester en Wethouders de meesten der bezwaren ter kennis aan Z. Exc. den Minister van Binnenlandsche Zaken zijn gebracht; dat die door dezen aan den Raad van Administratie van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij zijn medegedeeld, die heeft getracht, die bezwaren te wederleggen.

Uwe Commissie wil in geene appreciatie treden van de argumenten, tegen de door Burgemeester en Wethouders aangevoerde bezwaren in het midden gebracht, maar zij moet alleen constateeren, dat zij die onvoldoende en niet behoorlijk gemotiveerd acht, waarvan voornamelijk minder juiste locale kennis de oorzaak schijnt te zijn.

De slotsom van de overwegingen Uwer Commissie is:

1°. Dat de keus van de plaatsing van een station aan het Hieronimusplein, of elders langs de geprojecteerde lijn noch is in het algemeen belang, noch in dat van handel en nijverheid.

2°. Dat nagenoeg alle ingebragte bezwaren, gevolgen zijn van die keus en zouden op te heffen zijn, door eene meer oostwaartsche verplaatsing van de geheele

lijn, zonder dat het voordeel wat men zich van een station aan die zijde der stad voorstelt, behoeft te worden opgeofferd.

Zij heeft mitsdien de eer, Uwe Vergadering het volgende te adviseren.

1°. Dat de gemeenteraad aan Burgemeester en Wethouders zal mededeelen, bij afschrift van dit rapport, de bezwaren, voor zoover die bij hem zijn ingekomen tegen den ontworpen weg.

2°. Dat de gemeenteraad het hierbij, als bijlage, gevoegde adres door eene raadscommissie zal doen aanbieden aan Zijne Excellentie den Minister van Binnenlandsche Zaken, met verzoek dat het thans voorgelegde project niet door hem aan de wetgevende magt ter goedkeuring zal worden voorgedragen, maar door Zijne tusschenkomst, door eene meer oostelijke rigting, zoodanig zal worden gewijzigd dat aan de groote en onoverkomelijke bezwaren der gemeente zal worden tegemoet gekomen.

Uwe Commissie mag ten slotte niet onvermeld laten dat zij, ter bekoming van inlichtingen en mededeelingen aangaande het ontworpen plan, eene bijeenkomst heeft verzocht met den Heer *van Diesen*, Ingenieur van den Waterstaat en eerstaanwendend Ingenieur der Staatspoorwegen. Dat dit verzoek niet alleen met de meeste bereidwilligheid is toegestaan, maar dat genoemde Heer ook alle verlangde ophelderingen heeft gegeven. Op die bijeenkomst is door haar een nieuw plan voor de rigting van den weg ter sprake gebracht, waarbij deze zou gaan voorbij het einde der nieuwe Baan achter de oostzijde der Maliebaan tot tegenover de Maliebrug, waar het station of de halte zou worden opgerigt, en verder naar het ontworpen rangeerterrein bij de lunet-

ten. Wij hebben de eer, hierbij eene Kaart van dat ontwerp aan Uwe Vergadering aan te bieden. Aan dit tracé kleven bijna geene der menigvuldige bezwaren, die tegen het eerst ontworpenen zijn ingebracht; technische bezwaren bestaan daartegen niet, en de kostbare kunstwerken, van gedeeltelijke of geheele demping der Singelgracht, met de noodzakelijke rioleeringen worden overbodig. Om deze redenen zou het nieuwe tracé zich ook voor de betrokken maatschappij zeer aanbevelen. Ook de verplaatsing van het station is te onbeduidend, dan dat zij op de voordeelige exploitatie eenigen invloed zou hebben.

Utrecht, 30 Mei 1870.

B. G. A. PABST. *Voorzitter.*

S. P. C. KOENE.

F. W. C. KRECKE. *Rapporteur.*

A. C. J. VAN EELDE.

C. G. DE BALBIAN VAN DOORN.







