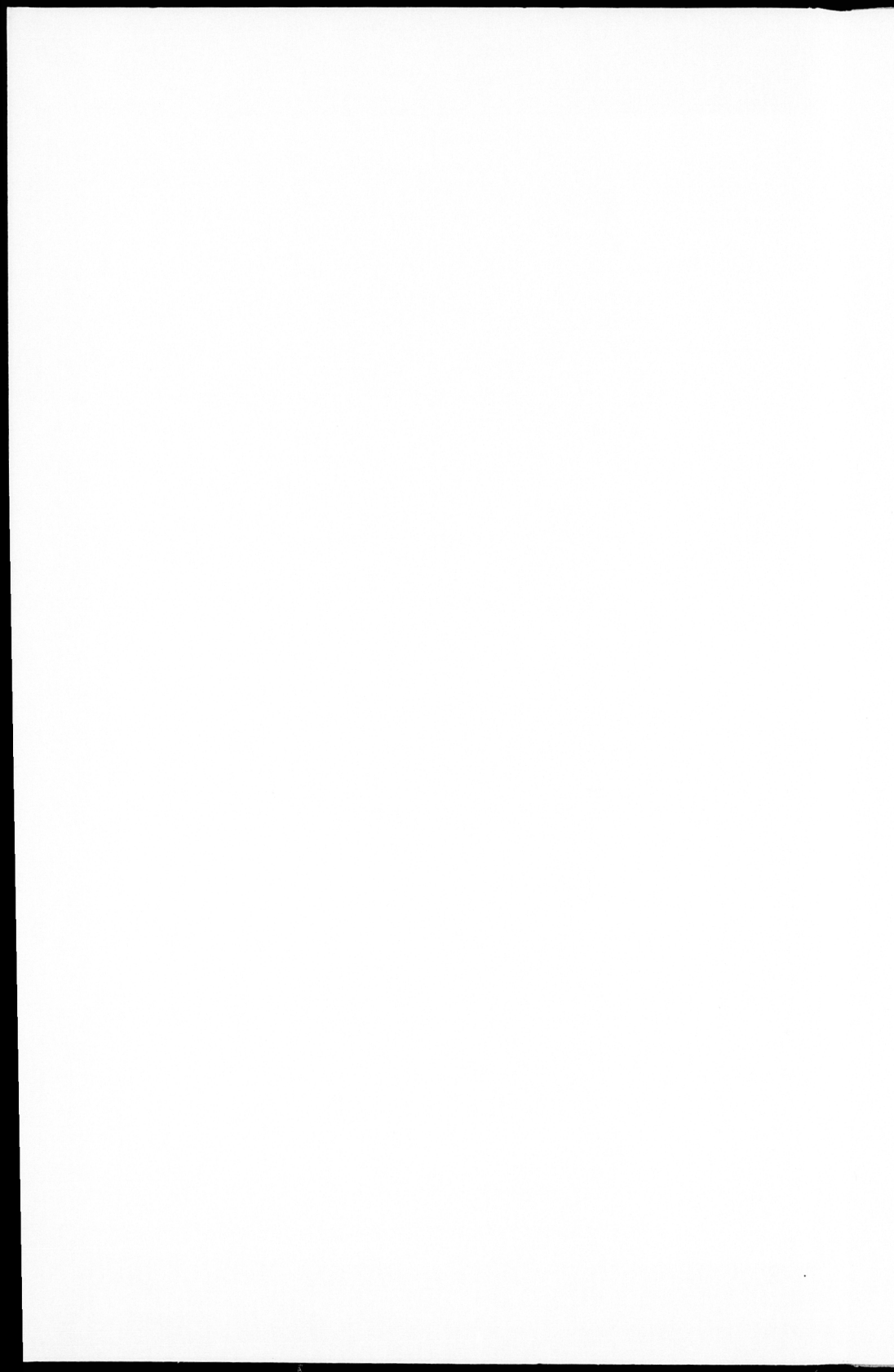
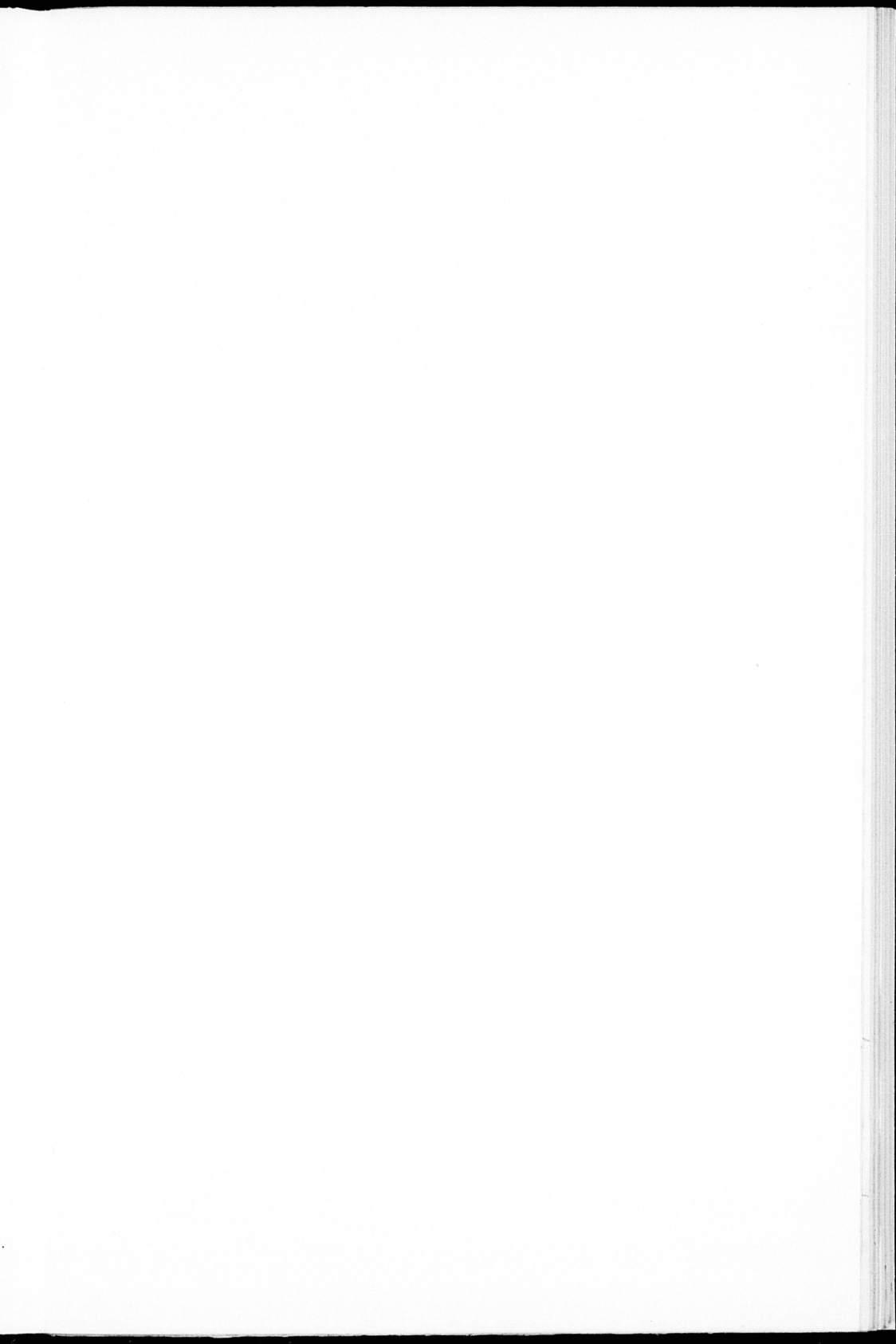
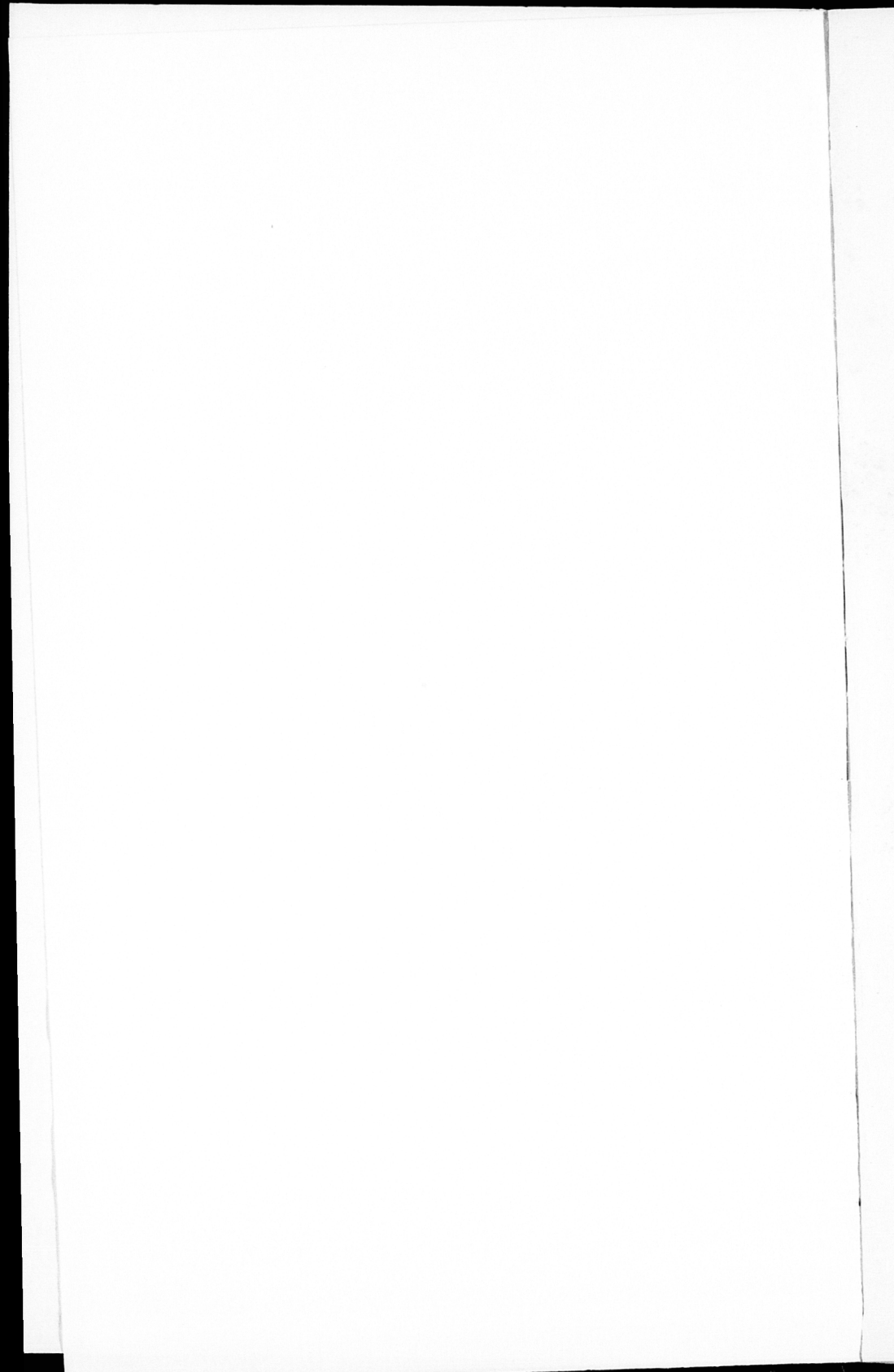


 l. oct.

1687









Stat.  
8° 1687

# UTRECHT

EN

## DE OOSTER-SPOORWEG.

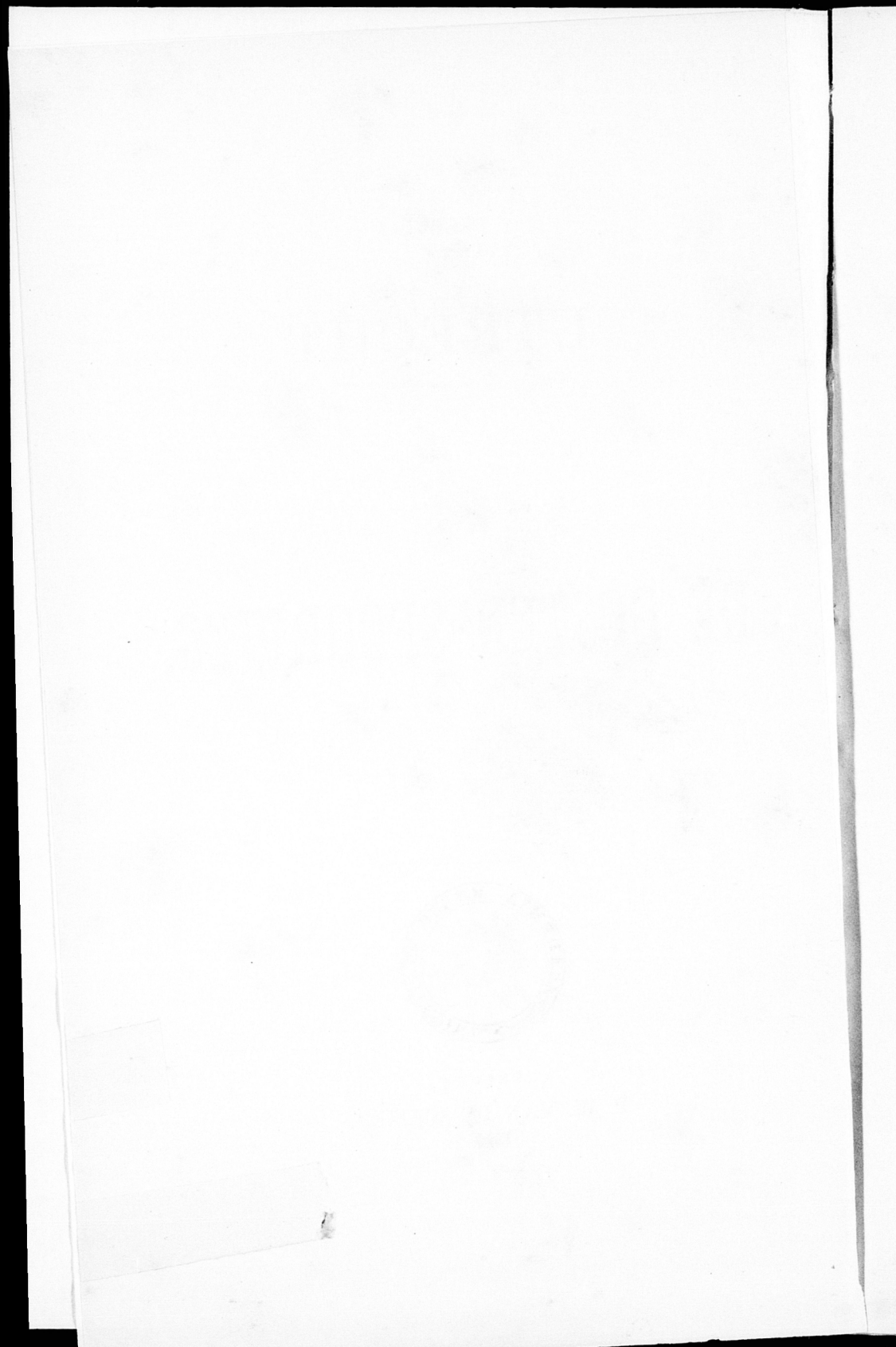


UTRECHT,  
P. W. VAN DE WEIJER.  
1870.

RIJKSUNIVERSITEIT UTRECHT



0818 0444



## UTRECHT

EN

### DE OOSTER-SPOORWEG.

---

De raad van administratie van de Hollandsche ijzeren spoorweg-Maatschappij heeft de concessie aangevraagd en verkregen tot aanleg van een spoorweg van Amsterdam over Hilversum en Amersfoort naar Zutphen, met zijtak van Hilversum naar Utrecht.

De vergadering van aandeelhouders, gehouden te Amsterdam den 30<sup>e</sup> Maart ll. heeft de Concessie aanvaard en den raad van administratie gemagtigd de noodige finantieele maatregelen te nemen ter uitvoering van het werk. De verwezenlijking van het ontwerp mag nu met vertrouwen worden te gemoet gezien, naardien het niet te betwijfelen valt of aan de gevestigde en goed geaccrediteerde Spoorweg-Maatschappij, die dit jaar ruim 7 percent op de aandeeleu kon uitdeelen, zal het even als vroeger ook nu niet moeilijk vallen de noodige gelden te krijgen voor een werk, waarvan een ieder de hooge

wenschelijkheid inziet, en dat, volgens de verklaring van het bestuur, strekken moet om den voortdurenden bloei der Maatschappij voor goed te waarborgen.

Ook voor Utrecht zal de *Ooster-spoorweg*, zooals de concessionarissen den ontworpen weg noemen, van groot belang wezen.

Tot nu toe werd dit belang te Utrecht weinig erkend, waarschijnlijk ten gevolge van mindere bekendheid met de voordeelen, die de Ooster-Spoorweg zal aanbrengen en tengevolge van bezwaren van plaatselijken aard, die, bij de oppervlakkige kennis-making met de plannen, in de gedachten opkwamen.

Ten einde Utrechts ingezetenen in de gelegenheid te stellen een *juist* oordeel te vellen over het belang, dat Utrecht heeft bij den Ooster-spoorweg, zooals hij is ontworpen, en om onnoodige vrees te doen verdwijnen, zijn de volgende regelen toegewijd aan:

1. De beschrijving van den ontworpen spoorweg bij Utrecht.
  2. De wederlegging van geopperde bezwaren.
  3. De opsomming der voordeelen voor de gemeente.
-

## Beschrijving van den ontworpen spoorweg bij Utrecht.

---

Rigting. De spoorweg, uitgaande van het station Hilversum, zal loopen door Maartensdijk, ten westen van Blaauwkapel, zich buigen tusschen de gasfabriek en de cellulaire gevangenis en zich voorts rigten over de Wittevrouwen brug, voor langs het Suikerhuis, door de Singelgracht van de Nobelstraat tot bij Lepelenburg, achter langs Lepelenburg en voorbij de Maliebrug, die niet wordt geraakt, langs den waterkant van den Maliesingel, tot tegenover Zonnenburg waar de Maliesingel dwars wordt overgegaan. In bijna dezelfde rigting wordt Abstede doorgestaan tot voorbij den Koningsweg, waarna de lijn zich oostwaarts buigt, ten einde, na den Rhijnspoorweg te hebben gekruist, aan te sluiten aan den Staatsspoorweg tusschen het Houtensche pad en de Lunetten.

Demping. Voor den aanleg van den spoorweg in de bovenbeschreven rigting te Utrecht is eene demping van een gedeelte der singelgrachten noodig. Die demping bepaalt zich echter, wat den spoorweg betreft, slechts tot een gedeelte van de gracht tusschen de



gasfabriek en de Wittevrouwenbrug, tot de gracht bij het Hyronimusplein en tot een strook van de gracht voorbij de Maliebrug.

Het zou evenwel aanbeveling verdienen de demping eenigzins verder uit te strekken, waartoe tijdens den aanleg van den spoorweg de gelegenheid beter bestaat dan later, ten einde bij gewenscht overleg tusschen spoorweg- en gemeente-bestuur de wandelingen met elkander te verbinden en uitbreiding aan het plantsoen te geven. Een in kleuren gedrukte kaart, waarop dit denkbeeld is uitgewerkt, doet zien hoe daardoor bij het bolwerk St. Lucas, bij de Nachtegaalsteeg, bij Lepenburg en bij Zonnenburg verbindingswegen kunnen ontstaan, die in eene sedert lang gevoelde behoefte zouden voorzien.

De schoone waterpartijen, die bij Lepenburg en het St. Lucas bolwerk in ieder geval behouden blijven, zouden bij de verandering niet verliezen.

Hoogte.

De hoogte van den bovenkant der spoorstaven zal, van de gasfabriek tot bij Zonnenburg, niet meer dan 2.50 M. boven AP bedragen.

De spoorweg zal dus geen hoogen dijk vormen, die het uitzigt belemmert, maar slechts weinig boven het terrein, waar dit laag ligt, uitsteken; bij sommige punten gelijk met het terrein en bij enkele zelfs er beneden liggen.

Dit laatste zal b. v. het geval wezen bij de Wittevrouwenbrug, die met hare opridden kan geëffend worden, en bij Lepenburg, waar de Spoorweg met eene kleine ingraving zal langs gaan.

**Overwegen.** Voor de gemeenschap ook met rijtuigen zullen overwegen gemaakt worden in den singel bij de gasfabriek, bij de Wittevrouwenstraat, bij de Nobelstraat in de rigting van de Nachtegaalsteeg, bij de Maliebrug en voor de Maliesingel bij Zonnenburg.

Afsnijding van gemeenschapswegen heeft derhalve niet plaats; integendeel wordt hun aantal door den aanteleggen weg van de Nobelstraat naar de Nachtegaalsteeg met een vermeerderd.

**Afsluiting.** Ten einde het terrein, dat voor den spoorweg moet worden ingenomen, tot de kleinste breedte te bepalen zal de spoorweg van het aangrenzend terrein niet door slooten maar door hekwerk worden afgescheiden en ook door eene beplanting overal waar deze, bijvoorbeeld langs de rijwegen, wenschelijk zal zijn.

**Riolen.** De afgesneden gedeelten der singelgracht worden met elkander door een wijd riool verbonden, ten einde nergens stilstaand water te verkrijgen. Voor zoover door de demping de uitmonding van tegenwoordige riolen mogt worden gedigt en de uitloop in het Stadswater gevorderd mogt worden, biedt het genoemde hoofdriool tot opvang alle gelegenheid aan.

**Halte.** Bij het Hyronimusplein is eene Halte ontworpen van weinig omvang, omdat zij alleen dient tot gerief van het reizend publiek en niet voor goederenvervoer.

De dienst van het goederenvervoer blijft aan het station van den Staat, alwaar de aan die zijde der

stad wonende ingezetenen ook gelegenheid zullen vinden plaats te nemen in de treinen, die van het station van den Staat naar Hilversum enz. zullen vertrekken.

Ook het rangeren der treinen zal op het station van den Staat of bij de aansluiting achter de Lunetten geschieden, ten einde de halte bij het Hyronimusplein uitsluitend tot het opnemen van reizigers in de voorbijtrekkende treinen te doen strekken.

Aansluitingen. De Oosterspoorweg zal aansluiten:

Te *Amsterdam* aan den Staatsspoorweg en aan den Hollandschen ijzeren spoorweg, die beiden zamenkomen in het nieuwe station aan het open havenfront;

Te *Utrecht* aan den Staatsspoorweg achter de Lunetten, alwaar een rangeerterrein zal worden aangelegd; aan den Nederlandschen Centraalspoorweg, bij het kruispunt achter het fort Blaauwkapel;

Te *Amersfoort* aan den Centraalspoorweg;

Te *Zutphen* aan den Staatsspoorweg.

Het zoo even genoemd rangeerterrein bij de aansluiting aan den Staatsspoorweg achter de Lunetten heeft ten doel treinen te vormen en personen en andere rijtuigen over te geven aan of over te nemen van de treinen van den Staatsspoorweg, of welligt van den eenen trein in den andere reizigers te laten overstappen aan wie het station aan het Hyronimusplein tot aankomst of vertrek verkieselijk voorkomt.

---



## Wederlegging van geopperde bezwaren.

---

De bezwaren, die men te Utrecht tegen den spoorweg hoort te berde brengen, komen alle op twee hoofdgedachten neder. Men vreest namelijk het bederf van de wandelingen en eene belemmering van het verkeer.

Ontsiering  
van de  
wandelingen.

De eerstgenoemde vrees zal zeker verdwijnen bij eene inzage van de voorgestelde wijze, waarop het plantsoen kan worden aangelegd. Men ziet dan dat bij goed overleg de wandelingen niet verkleind maar vergroot zouden worden; dat gemakkelijk te begrijpen is, wanneer men nagaat, dat terrein kan worden gewonnen door de demping van een gedeelte der grachten en door de inrigting van het bolwerk St. Lucas tot openbare wandelplaats, terwijl men voor den spoorweg met minder dan het aangewonnen terrein volstaan kan.

Tegen de beweering dat door de demping de schoone waterpartijen worden weggenomen, kan worden aangevoerd, dat de bevalligheid der wandelingen weinig behoeft te verliezen, daar de schoonste waterpartij, namelijk die bij Lepelenburg, in wezen blijft,

en dat daarentegen die bij het St. Lucas bolwerk zeer kan winnen door de slechting der hoogten van dat bolwerk, waardoor dit punt een even aanvallig aanzien kan verkrijgen als Lepelenburg.

De spoorweg zal de wandelingen niet ontsieren door groote hoogte boven het terrein; want, zooals reeds hiervoor werd opgemerkt, zullen de spoorstaven ongeveer te gelijker hoogte van het terrein komen te liggen. Alleen bij zeer lage gedeelten van het terrein, zooals b. v. in de kuil tusschen de Nobelstraat en de Knuppelbrug zal eene aanvulling plaats hebben; dat wel door niemand zal worden afgekeurd, evenmin als het vervangen van de Knuppelbrug door een rijweg, die van de Nobelstraat regt op de Nachtegaalsteeg aanloopt.

De demping schenkt ook aan de wandelaars meer punten van gemeenschap tusschen den buiten- en binnensingel; een gerief, dat niet mag worden voorbijgezien en geenzins kan gezegd worden een bederf van de wandelwegen te zijn.

Belemme-  
ring van het  
verkeer.

De tweede vrees, namelijk die voor belemmering van het verkeer is vermoedelijk ontstaan door den last, dien men ondervindt bij den overweg van den Leijdschen weg, waar de passage door de treinen van den Rhijnspoorweg zeer dikwijls en langdurig is gestremd.

Men mag echter dien overweg niet tot maatstaf van beoordeeling nemen; want hij verkeert in een bijzonder geval. Hij ligt op zeer korten afstand van het stationsgebouw, waar drie treinen tegelijkertijd aankomen, en nog wel aan de zijde, waar de

beide takken van den Rhijnspoorweg van Amsterdam en Rotterdam zamenloopen. De overweg valt geheel binnen het rangeergebied van het station, op een afstand van slechts 130 M. uit het midden van het gebouw.

De overwegen ter wederzijde van de halte aan het Hyronimusplein liggen niet binnen het rangeergebied en ook op veel grooter afstand uit het midden van het ontworpen gebouw; de overweg naar de Nachtegaalsteeg ligt namelijk op een afstand van 200 M., en die naar de Maliebrug op 265 M. uit het gebouw.

Zij zullen dus geen meer belemmering geven dan een overweg elders over den spoorweg, waar men weinige minuten vóór het voorbijrijden de hekken gesloten vindt.

Men bedenke daarbij dat voor het rangeeren van treinen een afzonderlijk emplacement zal worden ingerigt bij het aansluitingspunt aan den Staatsspoorweg achter de Lunetten, alwaar de reizigers van en naar 's Bosch enz. worden overgenomen, zoodat het stilhouden der treinen aan de halte bij het Hyronimusplein alleen dient voor het opnemen en uitlaten van reizigers, en dus de beweging van de treinen aldaar van de eenvoudigste soort zal zijn.

Voor zoover onder gemeenschap ook de scheepvaart bedoeld wordt, mag te dezer plaatse worden opgemerkt, dat de ontworpen rigting van den spoorweg de Keulsche vaart geheel vrij laat, rakende haar door geene nieuwe overbrugging van den Vaartschen Rijn of van de Vecht.

Hoe meer het spoorwegvervoer boven het vervoer met schuiten en diligences wordt voorgetrokken, des te meer worden de voordeelen gevoeld van een station in de nabijheid te hebben en des te minder zwaar wegen de kleine ongeriefelijkheden, die aan een voorbijtrekkenden trein verbonden zijn.

Bij overweging van het bovenstaande zullen de gerezen bedenkingen gewis veel van haar gewigt verliezen, en zal men alligt om de voordeelen, die er tegenover staan, willen heenstappen over hetgeen bij een eerste kennisneming minder wenschelijk scheen.

Men zal ten minste wel willen toestemmen, dat de hierboven weersproken bezwaren niet van ernstigen aard zijn.

---



## Voordeelen voor de Gemeente.

---

Nieuwe  
verbindingen. Uit de opgaaf van de aansluitingen van den Oosterspoorweg aan andere spoorwegen heeft men reeds kunnen ontwaren, dat men, van het station aan het Hyronimusplein, uit Utrecht per spoor zal kunnen vervoerd worden:

in *noordelijke* rigting naar Hilversum, Baarn, Soestdijk, Weesp, Amsterdam (aan het IJ), Haarlem, Zaandam, Alkmaar, den Helder;

in *oostelijke* rigting naar Amersfoort, Apeldoorn, het Loo, Zutphen, Deventer, Enschedé, Salzbergen, Bentheim en Noord Duitschland;

in *zuidelijke* rigting naar Kuilenburg, Bommel, 's Bosch en verder aan den Staatsspoorweg in Noord-Brabant, Limburg en Zeeland gelegen plaatsen; naar België en Frankrijk.

Gemak voor  
de  
ingezetenen. Bij de belangrijke aanwinst van gemeenschap voor Utrecht komt nog het gemak, dat den be-

woners van een groot deel der stad wordt geschonken door de plaatsing van een halte aan het Hyronimusplein.

Dit gemak strekt zich over grooter deel der stad uit dan men oppervlakkig zou denken. Ten einde het met een oogopslag te overzien, trekke men op den platten grond der stad een lijn, die overal even ver ligt van het stationsgebouw aan het Hyronimusplein en van dat van den Rhijnspoorweg.

Men bespeurt dan dat een veel grooter gedeelte van de stad dan men zou vermoed hebben gelegen is aan den kant van het Hyronimusplein.

De onderstaande tabel geeft eene verdeeling van de belangrijkste straten en grachten naar gelang van hare ligging ten aanzien van een der beide stations.

Digter bij het Hyronimusplein.	Digter bij het Station van den Rhijn-Spoorweg.
Kromme Nieuwegracht. Pieterstraat. St. Pieters Kerkhof. Achter St. Pieter. Paus Dam, Domsteeg. Trans. Munster Kerkhof. Het Wed. Donkere Gaard.	De helft van den Steenweg. Donkerstraat. Lauwersteegje. Bakkersteeg. Mariastraat. Voor en Achter Klarenburg. Rijn kade „ Straat. Mariaplaats.

Digter bij het Hyronymus-  
plein.

Lijnmarkt.  
Zadelstraat.  
Buurtkerkhof.  
Choorstraat,  
Vischmarkt.  
De helft van den Steenweg.  
De Oude Gracht van de  
  Bezembrug tot de Stad-  
  huisbrug.  
De Oude Gracht van de  
  Lijnmarkt tot de Tol-  
  steeg barrière.  
Schoutesteeg.  
Neude.  
Ganzenmarkt.  
Minnebroederstraat.  
Oud Kerkhof.  
Korte Jansstraat.  
Jansdam.  
Keistraat.  
Ambachtstraat.  
Muntstraat.  
Nobelstraat.  
Jufferstraat.  
Wittevrouwenstraat.  
Drift.  
Plompetoren.

Digter bij het Station van den  
Rhijn-Spoorweg.

Een gedeelte van den  
  Springweg.  
Hoek van St. Maria.  
Elisabethstraat.  
Vredenburg.  
Drieharingsteegje.  
Lange Viesteeg.  
Korte       "  
Pottestraat.  
Vinkenburgsteeg.  
Oude Gracht van de Be-  
  zembrug tot de Weerd-  
  barrière.  
Predikheeren-Kerkhof.  
Een klein gedeelte van de  
  Lange Lauwerstraat en  
  van de van Wijckskade.  
Koestraat.  
Bergstraat.  
Varkenmarkt.  
Rozestraat.  
Willemstraat.  
Florasteeg.  
Jacobiekerkhof.  
Oranjestraat vroeger het  
  Zand en Zandstraat.  
Groenesteeg.

Digter bij het Hyronimus-plein.	Digter bij het station van een Rhijnspoorweg.
<p>Bagijne bolwerk.  Het grootste gedeelte van de van Wijkskade.  Lauwerstraat.  Breedstraat.  Bagijnenhof.  Predikheerenstraat.  Voorstraat.  Achter het vleeschhuis.  Lange Jansstraat.  De Hoogt.  St. Jans Kerkhof.  Boothstraat.  Het grootste gedeelte van den Springweg.  Lange Smeesteeg.  Geertesteeg.  Lange Rozendaal.  Tweijestraat.  Achter Tweijestraat.  Plantsoen van de Lange Smeesteeg tot de Tolsteeg-barrière.  Nicolaas Kerkhof.  Vrouw Juttestraat.  Groenesteeg.  Schalkwijksteeg.</p>	<p>Nieuwekade.</p>



Digter bij het Hyronimusplein.	Digter bij het station van den Rhijnspoorweg.
Zuilenstraat. Korte Smeesteeg. Lange Nieuwstraat. Korte           " Nieuwe Kamp. Oude           " Brigittestraat. Nieuwe gracht. Ridder hofstad Heerenstraat. Hamburgerstraat. Jeruzalemsteeg. Runnebaan.	

Men heeft, bij deze beschouwing, slechts de oude stad binnen de singels in aanmerking genomen.

Toeneming  
van verkeer.

Het spreekt van zelf dat de geheele bevolking, die zich aan de Oostzijde van den ontworpen weg zal bevinden, door de halte bij het Hyronimusplein in hooge mate zoude gebaat wezen. De voortdurende aanbouw van woningen aan de Maliebaan, Bildtstraat, Nachtegaalsteeg, Zonsteeg enz. doet ook daar aan een toeneming van bevolking denken, die voor de opbrengst van den spoorweg niet is te versmaden.

Er bestaat geen reden om die inwoners van Utrecht van het reizend publiek uittesluiten; alleen de groote

afstand van de tegenwoordige stations is voor hen een bezwaar, dat door het nieuwe station grootendeels zou worden uit den weg geruimd.

Is het gerief groot, dat een halte aan het Hyronimusplein aan het grootste deel van Utrechts ingezetenen zal aanbieden; niet minder belangrijk is wederkeerig het genot, dat vreemdelingen smaken zullen, wanneer zij te Utrecht aankomen aan een bevallig stationsgebouw gelegen te midden van een met smaak aangelegd plantsoen, dat zij reeds voor een gedeelte uit den spoorwagen in het voorbij rijden hebben kunnen gadeslaan, en dat tot een vertoeven uitlokt.

Gemeenschap  
met  
Amsterdam.

Het gemakkelijke punt van aankomst en vertrek te Utrecht in verband met de nieuwe verbinding aan het IJ te Amsterdam zal ongetwijfeld menigeen uit Amsterdam, Haarlem en van de Zaan en van de andere door den nieuwen spoorweg met Utrecht verbonden plaatsen tot een bezoek van Utrecht nopen, waartoe hij vroeger te veel tijd noodig had. Niemand zal het voor een gemeente nadeelig noemen indien het bezoek toeneemt; dit voordeel van den ontworpen spoorweg mag dus bij de beoordeeling van zijn belang voor Utrecht niet worden uit het oog verloren.

De afstand van het Hyronimusplein naar Amsterdam zal bedragen 42,800 M., gerekend tot aan het station in het IJ, dat op weinige minuten van den Dam zal gelegen zijn.

Die afstand komt overeen met die, welke men in den laatsten tijd per Rhijnspoorweg door den om-

weg over Harmelen aflegde. Men zal dus met den nieuwen spoorweg in tijd winnen niet alleen door het aansluiten aan andere lijnen te Amsterdam, maar ook door dat de stations meer in het midden van Amsterdam en van Utrecht zullen zijn gelegen.

Verbetering der gemeenschap enz. Eenige voordeelen van materieelen aard, die de uitvoering der plannen zou met zich brengen zooals o.a. de verbetering der gemeenschap tusschen de ter wederzijde van de singel-gracht gelegen gedeelten zijn reeds in het voorgaande ter loops aangestipt en behoeven niet te worden herhaald.

Men zou hier nog kunnen bijvoegen het voordeel, dat voor de gasfabriek ligt in de gelegenheid, die de daar langs loopende spoorweg zal aanbieden van de steenkolen, direct uit de kolenmijn of uit de zeeschepen gelost, in spoorwagens op het terrein der fabriek aangevoerd te krijgen.

Bate voor de stedelijke kas. Ook is niet te versmaden de geldelijke opbrengst in de stedelijke kas van de strook grond en water, die aan de Spoorwegmaatschappij zou worden verkocht. Voor een ander doel zou een dergelijke opbrengst nooit denkbaar zijn.

Stijging der waarde van perceelen. De stijging der waarde van de perceelen, die in de nabijheid van het station gelegen zijn, zal even zeer een gevolg zijn van den aanleg. Die stijging zal zich ook uitstrekken tot de straten en grachten, die toegang geven tot de halte en in levendigheid zullen winnen.

G

A

6. 1347<sup>a</sup>