

# Spoorweg Utrecht-Rotterdam 125 jaar geleden geopend

door C.J.W. Gravendaal

Het is algemeen bekend, dat in 1839 de exploitatie van de eerste spoorweg in Nederland, tussen Amsterdam en Haarlem, begon. Deze spoorweg van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM) kreeg in 1847 te Rotterdam zijn eindpunt.

Op initiatief van de Staat der Nederlanden kwam in 1843 de verbinding Amsterdam-Utrecht tot stand. De Nederlandsche Rijnspoorweg — Maatschappij (NRS) voltooide deze lijn tot Arnhem. Zowel de HSM als de NRS waren aangelegd als enkel spoor met een spoorbreedte van 1950 mm. Dit veroorzaakte grote moeilijkheden bij de aansluiting op het duitse spoorwegnet, waar de normale spoorbreedte van 1435 mm gebruikelijk was. De NRS ging over tot spoorversmalling tussen Amsterdam en Arnhem die gereed kwam in 1855 zodat in 1856 de aansluiting aan het duitse spoorwegnet kon worden gerealiseerd.

In deze ontwikkeling kon Rotterdam niet achterblijven.

Reeds in 1845 verkreeg de NRS een concessie voor de lijn Utrecht-Rotterdam doch er zou nog veel water door de Rijn stromen alvorens de spoorweg werd gerealiseerd.

Allereerst moest de richting van de spoorweg worden vastgesteld.

Montfoort, Woerden en Oudewater waren geïnteresseerd. De stadsbesturen deden hun uiterste best een plaats aan de ijzeren baan te veroveren.

Natuurlijk moest ook Gouda met ruim 13.000 inwoners een station krijgen.

In 1850 kon de maatschappij aan de voornamelijk Engelse aandeelhouders berichten dat „Bijna alle landen benodigd voor den aanleg van den weg naar Rotterdam in eigendom zijn verkregen”.

De spoorweg kreeg direct de normale spoorbreedte. Met de aanleg werd J.W. Bake, ingenieur der Kanaal-Maatschappij in Drenthe, belast.

In oktober 1853 werd met de Engelsman Thomas Brassey een contract gesloten voor de aanleg en het onderhoud „van den weg van Utrecht naar Rotterdam tot aan den Schielandschen dijk”.

Reeds op 11 juni 1854 kon de verantwoordelijke ingenieur W.C.P.B. van Reede van Oudtshoorn rapporteren:

„Alle de benooidge gronden voor den aanleg van de baan zijn aangekocht en in bezit genomen. Over de lengte van 50,628 ellen, of ongeveer 32 Engelsche mijlen, tusschen het Station Utrecht en den Schielandschen Zeedijk nabij Rotterdam, is de aardenbaan op alle punten onder handen, en van Utrecht tot voorbij Woerden over 17,500 ellen, of nagenoeg 11 Engelsche mijlen lengte, in het goede terrein, op de hoogte gebracht van den onderkant der zandkist.

Dit is ook het geval over ongeveer 1,750 ellen, of ruim 1 Engelsche mijl lengte in de goede kleigronden van den Zuidplaspolder.

In het geheel is dus de baan in de goede gronden over 19,250 ellen, of 12 Engelsche mijlen, op de hoogte gebracht.

Op de overige lengte van 31,378 ellen, of 20 Engelsche mijlen, door het veenachtige terrein, gaat men steeds voort met de aardenbaan boven het bepaalde peil op te hoogten, ten einde die met de te verwachten inklinking op dit peil te doen stand houden.

In sommige polders nabij Gouda, alwaar de ondergrond het allerslechtste is, wordt de baan daartoe door den aannemer ruim 1 el, of  $3\frac{1}{2}$  voet boven het peil opgewerkt.

De inklinking in de veengronden heeft over het algemeen zeer gelijkmatig plaats, en alleen in de omstreken van Gouda heeft men op sommige plaatsen zakking en scheuring van de bermten waargenomen.

Men moet echter opmerken, dat de aannemer, volgens het op 7 October 1853 gesloten contract, verplicht is, om de bovenste 0,25 el, of 10 Engelsche duim dikte, ballast met locomotief over de baan te brengen, hetgeen voorzeker eene goede afdoende proef voor de baan zal opleveren, alvorens die voor het publiek wordt opengesteld.

Volgens meting in de uitgravingen is thans in de baan verwerkt 1,224,351 kub. ellen grondspecie. De bruggen en duikers van Utrecht tot aan de Wiereke, of over 25,000 ellen lengte ( $15\frac{1}{2}$  Engelsche mijl), zijnde 39 in getal, zijn alle voltooid tot aan de hoogte der hardsteenen onder de leggers, uitgenomen de brug aan den Leijdschen Rhijn, die nog boven water moet worden opgemetseld.

Op sommige van deze bruggen zijn de hardsteen en ijzeren of houten brugleggers aangebracht.

De fundering voor de brug over de groote Wiereke is onder handen.

Verder op tot aan de rivier de Gouwe nabij Gouda, zijn de bruggen en duikers mede alzoo voltooid, met uitzondering van de groote brug van 22 ellen opening over den Reeuijkschen Boezem, waar de fundering onder handen is.

De fundering van de groote draaibrug over de rivier de Gouwe, van 25 ellen gezamenlijke opening, is afgewerkt, en het metselwerk begonnen.

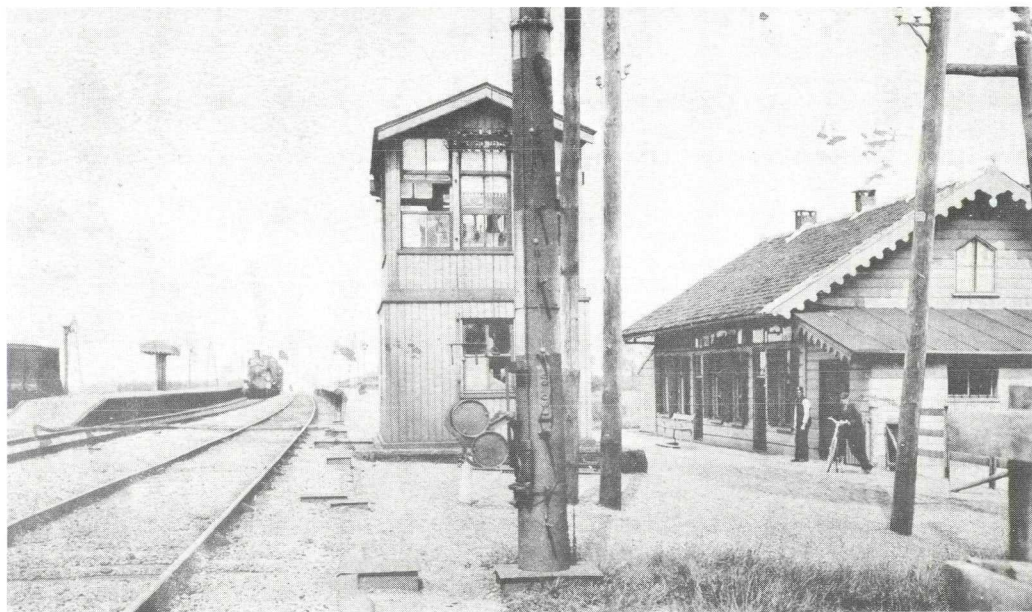
Verder op tot aan den Schielandschen Zeedijk nabij Rotterdam, zijn meest alle de bruggen en duikers onder handen, of reeds opgemetseld tot aan de hardsteen.

Van de 82 stuks kunstwerken zijn thans in het geheel 60 voltooid tot aan de hardsteen, 15 stuks in behandeling, en is één vervallen of afgekocht.

Tusschen Utrecht en Woerden is over 10,500 ellen, of ongeveer 8 Engelsche mijlen, de zandkist aangebracht en het goede smalle spoor gelegd.

De aanvoer van zand op de baan heeft thans per locomotief plaats.

In de laatste maand waren dagelijks 1,250 man aan het werk".



*Het station Oudewater – gelegen te Papekop – omstreeks 1900.*

Voordat de exploitatie kon beginnen moesten nog de stations worden ingericht. In Woerden, Oudewater, Gouda en Nieuwerkerk werden de bestaande „keeten” voor de stationsdienst omgebouwd.

In Rotterdam moest men voorlopig genoegen nemen met een hulpstation bij het Boerengat. Het definitieve eindpunt gelegen op de voormalige marinewerf kon, na langdurig onderhandelen met het gemeentebestuur en regering, eerst op 1 december 1858 in gebruik worden genomen.

In de gehele lijn lagen 63 bruggen en 18 duikers. Het aantal overwegen bedroeg 376 n.l. 9 overwegen 1e klasse, 29 overwegen 2e klasse en 338 overwegen 3e klasse. De treinenloop was echter nog beperkt. Vijf treinen per dag in iedere richting zorgden voor het vervoer van reizigers en goederen. Alle treinen stopten te Woerden en Gouda maar de reizigers van of naar de stations Harmelen, Oudewater, Moordrecht, Nieuwerkerk en Capelle moesten met minder verbindingen genoegen nemen.

Op 21 mei 1855 werd de lijn Utrecht-Gouda geopend en op 30 juli 1855 volgde de lijn Gouda-Rotterdam.