

J.M. ten Broek
en V.M. Lansink

Amsterdam

Utrecht

Van Rhijnspoor tot Randstadspoor



W BOOKS

AMSTERDAM

AMSTELSTATION

2^{DE} PERRON

Swift

DE VRIES ROBBE & CO
STAALCONSTRUCTIES
GODINCHEN

HEEMAF

A central pillar stands on the platform, featuring four distinct advertisements. The top advertisement is for 'Swift' and shows a motorhome. The second advertisement is for 'DE VRIES ROBBE & CO STAALCONSTRUCTIES GODINCHEN' and features a large, abstract geometric design. The third advertisement is for 'HEEMAF' and displays a shield-shaped logo with the letters 'NCC' and 'MAF'. The bottom advertisement is a portrait of a woman in a dress.



UITGANG

UITGANG



00-01 NS
De eerste reizigers
betreden aarzelend
het splinternieuwe
perron van het Amstel-
station dat zo te zien
nog niet helemaal
gereed is, 1939.

Amsterdam

Utrecht

Van Rhijnspoor tot Randstadspoor

J.M. ten Broek en V.M. Lansink



Inhoudsopgave

INLEIDING	08
Eigenlijk de eerste spoorlijn	08
1 – ONTSTAAN EN AANLEG VAN DE RHIJNSPOORWEG (1832-1845)	10
Het initiatief	12
Amsterdamsche - Spoorweg	14
Staatscommissie	16
De koning grijpt in	16
Het tracé	17
Onteigeningen	17
Aanbestedingen	19
Gebouwen	21
Breedspoor	22
Ongelukken	23
Het eerste jaar	23
2 – DE NEDERLANDSCHE RHIJNSPOORWEG-MAATSCHAPPIJ (1845-1890)	28
Normaalspoor	30
Beveiliging	31
Uitbreidingen	35
Zijspoor 1: De Doklijn	36
Zijspoor 2: Breukelen – Harmelen	38
Spoorwegongeval Breukelen	38
Stoppen in Nieuwersluis	39
Het einde van de NRS	40
Het Olifantspad	40
3 – DE STAATSSPOORTIJD (1890-1937)	42
Vernieuwingen	44
Spoorwegongeval bij de Omval	47
Merwedekanaal	48
Spoorwegongeval Weesperpoort	50
Spoorwegongevallen in Breukelen	52
Zijspoor 3: Nieuwersluis – Uithoorn	53
De diesel	54
Elektrificatie	55

4 – SPOORWEGWERKEN UTRECHT (1902-1941)	58	6 – DE NAOORLOGSE TIJD (1945-1975)	122
Overwegperikelen	60	Baanverzwaring	129
Tunnel Leidseweg	60	Lichtseinen	131
Verslag van de Staatscommissie	63	Zijspoor 5: Spooraanluiting Lage Weide	133
Verhoogde sporen	63	Station Nieuwersluis opgeheven	133
Verbouwing Centraal Station	68	Autoslaaptreinen	134
Leidseveertunnel	71	DEMKA-brug	134
5 – SPOORWEGWERKEN AMSTERDAM (1901-1942)	72	De Daalsetunnel	136
Gordelspoorwegen en ringbanen	74	Vrije kruising Utrecht	137
Gemeentelijke initiatieven	76	Post T Abcoude	138
Grootse plannen	78	Spoorwegongeval Duivendrecht	138
De Gooische Tram	79	7 – UITBREIDINGEN EN VERNIEUWINGEN	
Opheffing Weesperpoortstation	80	(NA 1970)	140
Spoorwegwerken Oost in uitvoering	83	Metro	142
Het Amstelstation: een station op de groei	85	Duivendrecht en de Zuidtak	146
Duivendrecht en de Ringbaan	87	De Geest van de brug	146
Zijspoor 4: Spooraanluiting Zuidergasfabriek	91	Amsterdam Arena	147
⊗ – TUSSENSTATIONS (1843-2018)	92	HST-Oost	150
Amsterdam Weesperpoort	94	Spoorverdubbeling	151
Amsterdam Amstel	98	Werkspoorbrug	155
Duivendrecht	102	Utrecht Centraal	155
Amsterdam Bijlmer	103	Utrechtboog	157
Amsterdam Holendrecht	106	Bijlmer Arena en Duivendrecht	157
Abcoude	107	European Rail Traffic Management System (ERTMS)	157
Loenen-Vreeland	108	Regionet en Randstadspoor	161
Nieuwersluis	109		
Breukelen	112	Illustratieverantwoording	164
Maarssen	114	Literatuurlijst	165
Utrecht Zuilen	115	Colofon	168
Utrecht CS	118		



*"Voortaan is Amsterdam aan Utrecht naauw verbonden,
Door stoomkracht is daartoe een middel uitgevonden,
Dat de afstand van acht uren,
Nu slechts een uur bedraagt
Dat Koning Willem leef!
Het doelwit is geslaagd!"*

Dit vers verscheen boven een tempel, versierd met de beeltenis van Koning Willem II en omgeven door cascaden en zuilen, toen het vuurwerk losbarstte op de avond van de zesde december 1843 op het Utrechtse Vredenburg. Heel Utrecht vierde feest, dubbel feest zelfs, want niet alleen was het de 51e verjaardag van de koning, ook was die dag Utrecht door het spoor verbonden met Amsterdam. Dit historische feit markeert het begin van Utrecht als spoorwegstad en spoorknooppunt van het land. Het is het begin van een nieuwe tijd. Reizen hoeft niet meer te worden uitgedrukt in "uren gaans". De dienstregeling van de spoortrein, afgedrukt in dagbladen, maakt reizen een tot op de minuut nauwkeurig te plannen onderneming. Een dagtocht naar een andere stad behoort opeens tot de mogelijkheden.

Utrecht was niet de enige stad die reden had tot feesten. Ook Leiden en Den Haag werden op de verjaardag van de Koning per spoor bereikbaar. Althans, voor de genodigden van de feesttrein die die dag vertrok vanaf het station bij de Willemspoort aan de westzijde van Amsterdam. Reeds in 1839 was het 17 kilometer lange traject tussen Amsterdam en Haarlem in gebruik genomen, nu was ook de verlenging over Leiden naar Den Haag gereed. De minister van Binnenlandse Zaken, die als vertegenwoordiger van de Koning voorop ging in zijn gevolg van hoogwaardigheidsbekleders, was al om 7 uur 's ochtends uit de hoofdstad vertrokken en arriveerde nog voor 9 uur te Den Haag. Daar bleef men niet plakken; het gezelschap keerde bijna per ommegaande terug naar Amsterdam. Daar doorkruiste men de stad van de Willemspoort aan de westzijde naar de Weesperpoort aan de oostzijde van de hoofdstad. Net buiten deze poort was het station van de Rijnspoorweg en rond één uur in de middag vertrok de feesttrein van Amsterdam naar Utrecht die daar 68 minuten later arriveerde. Nederland was die dag ineens 80 kilometer spoorweg rijker!

Het zou overigens nog tot 28 december 1843 duren voor het gewone publiek van de reguliere trein gebruik mocht maken.

Die dag startte de normale dienstregeling: twee treinen in beide richtingen. De eerste trein vertrok om 9.20 u uit Utrecht. Opmerkelijk is dat de dienstregeling voor Amsterdammers zodanig uitpakte dat als zij een dagtripje naar de Domstad wilden ondernemen, slechts dik een uur hadden om in de stad te verblijven, want anders waren ze te laat om zich te melden voor de tweede en laatste trein van die dag die hen weer terug naar Amsterdam kon brengen. Hierop kwam dan ook al snel kritiek en al op 15 februari 1844 paste de spoorwegmaatschappij de dienstregeling aan en breidde deze zelfs uit tot drie treinen per dag per richting. Het is natuurlijk niet verwonderlijk dat het pionierswerk van de spoorwegen met de nodige kinderziekten gepaard ging. Het was ook niet primair de bedoeling van de Rijnspoorweg-Maatschappij om reizigers aan te trekken. Het idee voor de spoorlijn was ingegeven door de wens over een betrouwbaar middel voor het vervoer van goederen te beschikken, ter bevordering van de nijverheid en met het oog op de concurrentie van de buitenlandse handel. Daar ging een lange ontstaansgeschiedenis aan vooraf.

HET INITIATIEF

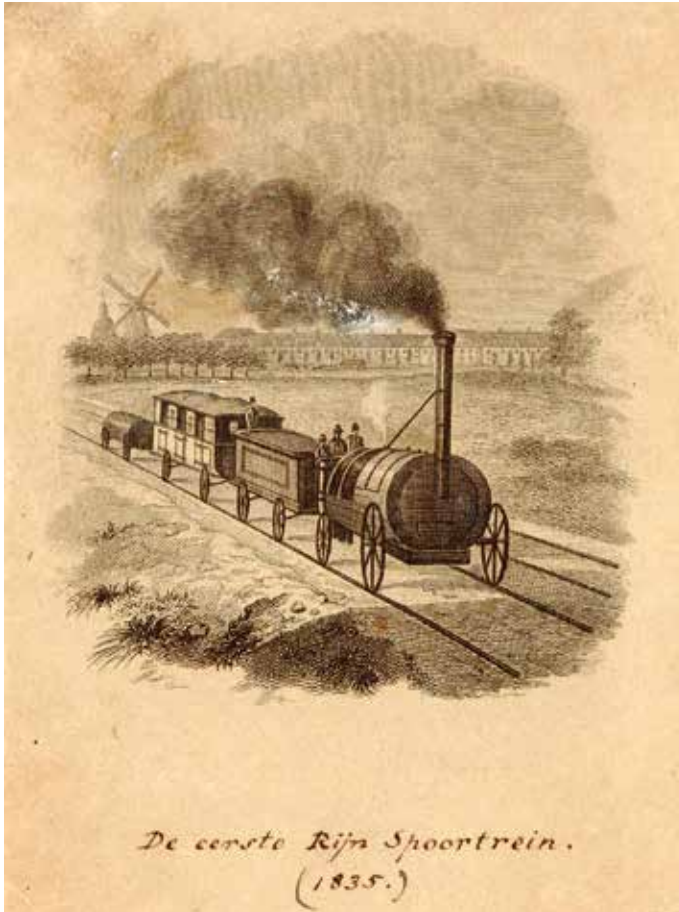
"Sire! Het is van het hoogste belang voor den handel en de fabrieken ten allen tijden verzekerd te zijn van een zeker en spoedig middel van vervoer voor personen en goederen." Zo begon luitenant-kolonel William Archibald Bake (1783-1843) zijn octrooi-aanvraag van mei 1832. Hij schetste daarin een plan voor een "vlakke baan met ijzeren spooren te beleggen" tussen de twee belangrijke internationale handelscentra Amsterdam en Keulen. "Voortrollende stoomwagens" zouden daarover met een snelheid van 25 km/h gaan rijden en zo een sneller en vooral zekerder transportmiddel vormen dan de schepen op de min of meer parallel liggende Rijn, waarvan de bevaarbaarheid nogal aan grillen onderhevig was door te hoog of te laag water, ijsgang en ongunstige wind. Een reis van Amsterdam naar Keulen zou per stoomtrein niet langer dan 12 uren hoeven te duren. Bake was op dit idee gekomen toen hij in 1830 in Engeland verbleef voor de bestelling van geschut. Daar was hij tussen de bedrijven door getuige van de opening van de spoorlijn tussen Liverpool en Manchester. 1830 was ook het jaar van de opstand van de zich België noemende Zuidelijke Nederlanden en er heerste een oorlogssituatie in Nederland. De opstandige Belgen waren al meteen hun onafhankelijkheid aan het veiligstellen met plannen voor een spoorlijn tussen Antwerpen en Keulen, die



een bedreiging vormden voor de ontwikkeling van de Amsterdamse en Rotterdamse havens. Bovendien was Nederland zijn vrije toegang tot de steenkoolvoorraden in het gebied rond de Maas bij Luik aan het verliezen en ook de daar aan verbonden ijzerindustrie.

“België, door eenen misdadigen dwazen afval van het wettige gezag, onder hetwelk hetzelve zoo welig bloeide, verstoken van den grooten invoerhandel van de Oud-Nederlandsche Koloniën zoo wel, als van een vrij en gemakkelijk vertier naar Duitschland over de Hollandsche vaarwaters, en deszelfs aanmatigen om zulks te herkrijgen, door de vaste hand van onze zorgzame regering, afgewezen ziende, moest op middelen bedacht zijn, het verlorene zoo veel mogelijk te herstellen, en daartoe bood eene nieuwe belangrijke uitvinding van toege

01-04



paste werktuigkunde eene waarlijk gunstige gelegenheid; te weten een IJzeren Spoorweg, met daarop loopende wagens, door stoomkracht voortgesleept”, schreef Bake in 1834 in een prospectus. De Koning was vrijwel direct geïnteresseerd in het plan van Bake en stelde in 1832 een aantal ingenieurs van het departement van Waterstaat ter beschikking om samen met Bake een eerste plan te maken. Een spoorlijn tussen Amsterdam en Keulen zou dus behulpzaam kunnen zijn voor het veiligstellen van de Noord-Nederlandse havens. “Want waar vindt men een sterker handelsvertier dan tusschen die groote zee- en die groote rivierhaven? Waar vindt men landstreken, welke rijker, meer bevolkt en nijverder zijn? (...) Wie kent niet al de belangrijkheid van het met fabrieken en trafijken bevolkte Bergsland? Wie gevoelt niet, hoe zeer het vervoer met Stoomwerktuigen over zoodanigen IJzeren Weg tot de billijksten prijzen kan geschieden (...), juist omdat dezelve kort langs de groote Steenkolenmijnen van de Ruhr loopt? ”

Het waren de hoofdingenieur Bernardus Hermanus Goudriaan en de ingenieurs Frederik Willem Conrad en Leopoldus Joannes Antonius van der Kun, bijgestaan door de aspirant-ingenieurs Van Loon en Van Dorth, die belast werden met het opmeten van het tracé van de spoorweg op Nederlands gebied. Op Pruisisch grondgebied werden de verkennende werkzaamheden uitgevoerd onder leiding van ingenieur W.C. Brade. Het tracé werd vastgesteld van Amsterdam over Muiden en Naarden, langs Soestdijk, Amersfoort, Lunteren, Ede, Arnhem, bij Westervoort over de IJssel, langs Didam, bij Gendringen de grens over en dan richting Wesel, waarna het in een bijna rechte lijn over Duisburg en Düsseldorf naar Keulen voerde. Technische moeilijkheden verwachtte men alleen op de lage gronden tussen Amsterdam en Naarden en bij de kruising van de rivieren de IJssel en de Ruhr, maar deze zijn “door kunstwerken, als daar zijn aanhoogingen, ijzeren hangbruggen enz. te overwinnen”. Bovendien is het terrein bijna over de hele linie vlak. Op het Nederlandse grondgebied zouden alleen wat hoogteverschillen te overwinnen zijn bij Laren in het Gooi en tussen Ede en Arnhem.

Het plan van Bake en Goudriaan c.s. werd in 1834 gepresenteerd, maar stuitte onmiddellijk op felle tegenstand, vooral in kringen van invloedrijke Rotterdamse havenbaronnen, die in een spoorverbinding tussen Amsterdam en Keulen een geduchte concurrent zagen voor de scheepvaart op de Rijn en daarmee voor Rotterdam.

01-03
Het station en de werkplaatsen te Utrecht in 1845. Prent van H.J. Backer naar een tekening van M. Mourot.

01-04
Toekomstbeeld van de spoortrein van Amsterdam naar Keulen uit het plan van W.A. Bake van 1834.

18 05 1832

‘Sire! Het is van het hoogste belang voor den handel en de fabrieken ten allen tijden verzekerd te zijn van een zeker en spoedig middel van vervoer voor personen en goederen.’





01-12 JACOB OLIE
Een beeld van het
Weesperpoortstation
enkele jaren na de
overname door het
Staatsspoor. Op de
voorgond het sein-
huis en de spoorweg-
overgang aan de
Eerste Oosterpark-
straat en rechts de
cacaomolen van
Blooker, 30 oktober
1895.

02-01

Dienstregeling van de NRS anno 1858, na de doortrekking van de lijn van Arnhem naar Emmerich en de opening van de "zijlijn" Utrecht - Rotterdam.

02-02

Dienstregeling van de NRS zomerdienst 1854.

02-03

Op 6 juni 1855 was de "spoorversmalling" tussen Amsterdam en Utrecht gereed en konden tijdelijk geen doorgaande treinen naar Arnhem rijden. Advertentie uit de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 6 juni 1855.

02-04

Voorzijde van de "Officiële Gids" van de NRS (zomerdienst 1859).

02-05

Pamflet van de NRS uit 1858 tegen het zwartrijden.

NEDERLANDSCHE RHIJN-SPOORWEG.
UREN VAN VERTREK  **VOOR DE ZOMERDIENST.**
Beginnende den 1^{sten} Mei 1854.

VAN AMSTERDAM NAAR UTRECHT EN ARNHEM.					VAN ARNHEM NAAR UTRECHT EN AMSTERDAM.							
VERTREK van	EERSTE TREIN.	TWEEDE TREIN.	TUSSEN-TREIN.	DERDE TREIN.	TUSSEN-TREIN.	VERTREK van	EERSTE TREIN.	TWEEDE TREIN.	TUSSEN-TREIN.	DERDE TREIN.	TUSSEN-TREIN.	
Amsterdam.....	7 U. 25 M	10 U. 45 M	4 U. 30 M	6 U. 14 M	4 U. 30 M	Arnhem.....	6 U. 55 M	11 U. 40 M		7 U. 30 M		
Abcoude.....	7 * 42 *	11 * 2 *	4 * 47 *	6 * 31 *	4 * 47 *	Wolfhezen.....	7 * 10 *	11 * 55 *	Deze Trein loopt slechts op Werkdagen.	7 * 45 *	Deze Trein loopt op Zon- en Feestdagen in plaats van die van 6 Ure van Utrecht.	
Loenen—Vreeland.	7 * 50 *	11 * 10 *	4 * 55 *	6 * 39 *	4 * 55 *	Ede.....	7 * 23 *	12 * 8 *		7 * 58 *		
Nieuwersluis.....	8 * * * *	11 * 20 *	5 * 5 * *	6 * 49 *	5 * 5 * *	Veenendaal.....	7 * 41 *	12 * 26 *		8 * 16 *		
Breukelen.....	8 * 7 *	11 * 27 *	5 * 12 *	6 * 56 *	5 * 12 *	Maarsbergen.....	8 * * * *	12 * 45 *		8 * 35 *		
Maarszen.....	8 * 15 *	11 * 35 *	5 * 20 *	7 * 4 * *	5 * 20 *	Zeist—Driebergen.	8 * 17 *	1 * 2 *	8 * 52 *	7 U. 6 M		
Utrecht (Aankomst.)	8 * 27 *	11 * 47 *	5 * 32 *	7 * 16 *	5 * 32 *	Utrecht (Aankomst.)	8 * 35 *	1 * 20 *	9 * 10 *	7 * 24 *		
Utrecht (Vertrek...)	8 * 35 *	11 * 55 *		7 * 24 *	5 * 40 *	Utrecht (Vertrek...)	8 * 43 *	1 * 28 *	6 U. — M	9 * 18 *	7 * 32 *	
Zeist—Driebergen.	8 * 53 *	12 * 13 *	Deze Trein loopt slechts op Werkdagen.	7 * 42 *	5 * 58 *	Maarszen.....	8 * 55 *	1 * 40 *	6 * 12 *	9 * 30 *	7 * 44 *	
Maarsbergen.....	9 * 10 *	12 * 30 *		7 * 59 *	8 * 22 *	Deze Trein loopt op Zon- en Feestdagen tot Zeist—Driebergen.	Breukelen.....	9 * 3 * *	1 * 48 *	6 * 20 *	9 * 38 *	7 * 52 *
Veenendaal.....	9 * 33 *	12 * 53 *		8 * 36 *	8 * 36 *		Nieuwersluis.....	9 * 14 *	1 * 59 *	6 * 31 *	9 * 49 *	8 * 3 *
Ede.....	9 * 47 *	1 * 7 *		8 * 49 *	8 * 49 *		Loenen—Vreeland.	9 * 20 *	2 * 5 *	6 * 37 *	9 * 55 *	8 * 9 *
Wolfhezen.....	10 * * * *	1 * 20 *	9 * 4 * *	9 * 4 * *	Abcoude.....		9 * 28 *	3 * 13 *	6 * 45 *	10 * 3 *	8 * 17 *	
Arnhem Aankomst.	10 * 15 *	1 * 35 *			Arnhem Aankomst.	9 * 45 *	12 * 30 *	7 * 12 *	10 * 20 *	8 * 34 *		

02-03

NEDERLANDSCHE RHIJN-SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.



Aanvang van het vervoer op Smalspoor tusschen AMSTERDAM EN UTRECHT.

De Directie heeft toe kennis van het Publiek, dat, te begijnen met WORSNEDAG den 6den JUNIJ n.v., de Treinen tusschen AMSTERDAM en UTRECHT op Smalspoor zullen loopen. Ingevolge daarvan zullen de Reizigers te UTRECHT van Rijtuigen moeten verlosseffen, terwijl Koopmans Goederen, Paarden, Rijtuigen, Stiggen en ander Vee, niet met de volgende Treinen weder vassenden worden.

Paarden en Vee worden met des laatste Trein van Amsterdam NIET VERDER dan te Utrecht vassend.

Amsterdam, den 2den Junij 1855. De Directie der Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij. E. JACOB CURIEUX, President. J. C. JACOB, Secretaris.

ROTTERDAMSCHER SPOORVAART-VEREENIGING

02-04

NED. RHIJN-SPOORWEG

ZOMER DIENST.

A°. 1859.



OFFICIELE GIDS

VAN DEN

NED. RHIJN-SPOORWEG.

en de daarmede in verband staande Spoorwegen en Diligences, ten dienste van Reizigers en Handelaren.

AFDEELING REIZIGERS.

Verkrijgbaar aan de Hoofd-Stationen en Factorijen van den NED. RHIJN-SPOORWEG en atom in den Boekhandel.

Prijs 5 Cts.

AMSTERDAM.
P. C. L. VAN STADEN, Oe.
N. Z. Achterburgwal bij de Molsteeg, G 63,
Godeponeerd.

02-05

NEDERLANDSCHE RHIJN-SPOORWEG.

De Directie herinnert het publiek, dat het volsteekt verboden is, om in een der rijtuigen plaats te nemen, alvorens zich van een plaatskaartje te hebben voorzien, en waarschuwt tevens, dat uitdrukkelijke orders zijn gegeven, om reizigers welke zonder plaatskaartje in de rijtuigen worden aangetroffen, zoodra zulks wordt ontdekt, daaruit te verwijderen.

AMSTERDAM, Den 21 December 1858. De Directie der Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij.
H. ARESHOFF, Secretaris.
J. C. JACOB, Secretaris.

2 - De

Nederlandsche

Rhijnspoorweg

Maatschappij

1845 - 1890

STATIONS.	1*	2	4	5	6*	7	8
	gd. prs. 1, 2, 3 Klasse.	1, 2, 3 Klasse.	1, 2, 3 Klasse.	Expres 1, 2 kl.	gd. prs. trein. 1,2,3Kl	1, 2, 3 Klasse.	1, 2, 3 Klasse.
AMSTERDAM.	's Mor.	's Mor.	's Mor.	's Mid.	's Nam.	's Av.	's Av.
ABCOUDE.	7,20	10,35	12,30	2,30	6,00	7,45	
LOVENEN.	7,40	10,54	—	2,55	6,13	8,05	
LOVENEN.	7,48	11,03	—	3,10	6,22	8,13	
NIEUWERSELUIS.	7,54	11,09	12,50	3,20	6,26	8,19	
BREUKELEN.	8,00	11,16	—	3,30	6,33	8,25	
MAARSBERGEN.	8,09	11,24	—	3,45	6,40	8,34	
UTRECHT. Aank.	8,25	11,40	1,10	4,00	6,55	8,50	
UTRECHT. Vertr.	6,30	8,30	11,50	1,20	4,15	7,00	8,55
HARMELEN.	6,50	8,50	12,00	—	4,40	—	9,15
WOERDEN	7,00	8,58	12,12	1,44	5,00	7,24	9,23
OUDEWATER.	7,10	9,06	12,20	—	5,15	7,32	9,31
GOUDA.	7,36	9,26	12,40	2,10	5,50	7,50	9,51
MOORDRECHT.	7,46	9,34	12,48	—	6,03	—	9,59
NIEUWERKERK.	7,55	9,39	12,54	—	6,15	8,15	10,04
CAPPELLE	8,03	9,47	1,00	—	6,28	—	10,12
ROTTERDAM. Aank.	8,15	10,00	1,10	2,30	6,45	8,30	10,25

NORMAALSPOOR

BEVEILIGING

UITBREIDINGEN. Vertr.		8,35	11,45	1,15	4,30	—	9,00
ZEIST-DRIEB.		8,58	12,05	1,30	5,05	—	9,23
MAARSBERGEN.		9,15	12,23	1,40	5,35	—	9,40
VEENENDAAL.		9,38	12,43	—	6,10	—	10,03
DE.		9,49	12,59	2,05	6,35	—	10,14
WOLFHEZEN.		10,04	1,15	—	7,00	—	10,29
ARNHEM. Aank.	g. ps. tr. 1,2,3Kl	10,19	1,30	2,30	7,30	—	10,45
WESTERVOORT. Vertr.		6,00	10,24	2,35	—	—	10,50
DUIVEN.		6,17	10,34	—	—	—	10,59
ZEVENAAR. Aank.		6,28	10,42	—	—	—	11,07
ELTEN. Vertr.		6,38	10,50	2,55	—	—	11,15
ELTEN. Aank.		6,51	10,55	3,00	—	—	11,20
EMMERIK. Aank.		7,12	11,13	—	—	—	11,38
EMMERIK. Vertr.		7,24	11,23	—	—	—	11,48
EMMERIK. Aank.		7,36	11,35	3,25	—	—	12,00

pende Billetten voor Duitschland en België. Te Amsterd., Rotterd., Utr. en Arnhem
 kaartjes voor Reizigers, en Billetten voor hunne bagage afgegeven naar: Deutz (Keulen), Dusseldorf,

04-08

Het compacte emplacement Utrecht Noordzijde voor de spoorwerken van de jaren '30, gezien vanaf de voetbrug bij de Vleutenseweg. De trein vertrekt in de richting Gouda; circa 1930.

**04-09**

De tunnel in de Leidseweg werd vernieuwd en sterk verlengd voor de uitbreiding van het emplacement Noordzijde en de verplaatsing van het buurtstation; 24 februari 1938.



04-09

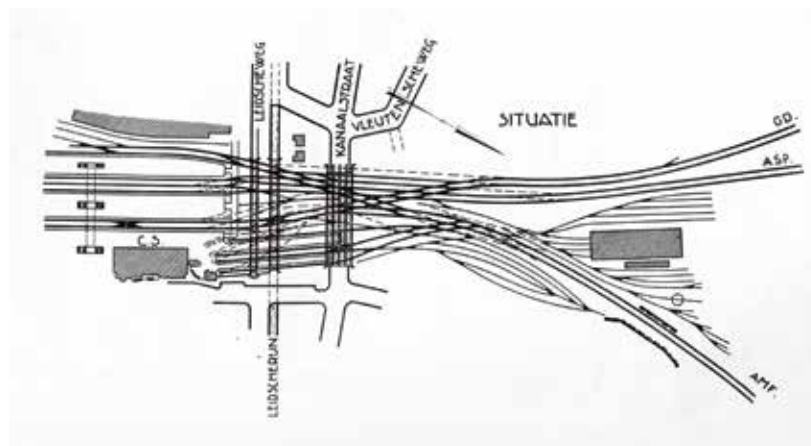
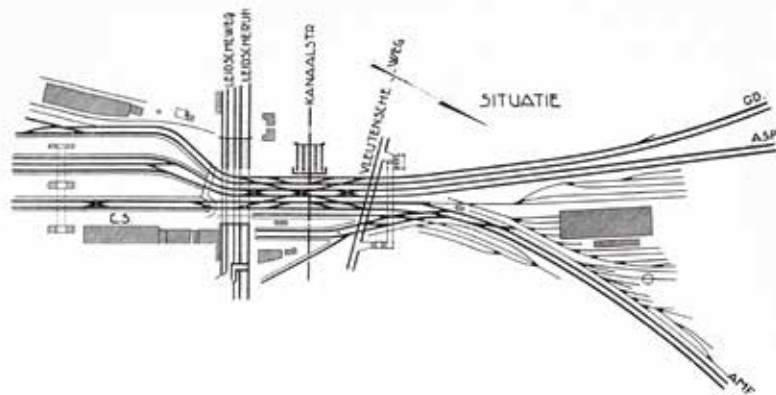
bestaande plaats en op de bestaande hoogte te houden, het buurtstation op te heffen en de buurtsporen door te trekken naar het Centraal Station en twee korte perrons aan de noordkant van het eerste perron. Hiervoor moesten de bestelgoederenloods en het spoorwegpostkantoor plaatsmaken. Een nieuw spoorwegpostkantoor zou gebouwd worden aan de Moreelselaan aan de zuidkant van het station. Verder zouden de tractie-inrichtingen en goederenloodsen van het Staatsspoor aan de zuidkant van het station opgeruimd moeten worden en in plaats daarvan een nieuw tractieterrein worden ingericht in de driehoek tussen de sporen naar Gouda en Amsterdam, en een nieuwe goederen- en douane-loods in de hoek van de Mineurslaan en de Leidseweg. Maar het belangrijkste nog wel was het omhoog brengen van de sporen zowel aan de zuidkant als aan de noordkant van het station en de bouw van diverse onderdoorgangen waarmee de overwegen

konden komen te vervallen en de bouw van nieuwe, hogere spoorbruggen over de Vaartsche Rijn en de Vecht. Het Centraal Station bleef "laag" en zou dus in een soort "zak" komen te liggen doordat alle toevoerende sporen hoger werden. Op zich niet zo gunstig voor vertrekkende treinen die dus altijd tegen een helling op zouden moeten aanzetten, maar het moge wel duidelijk zijn dat de plannen van de commissie in de eerste plaats het wegverkeer dienden. Dankzij de geldelijke bijdrage uit het Werkfonds, een door de overheid opgezet fonds voor grote werkverschaffingsprojecten voor de bestrijding van de werkloosheid, kon in 1935 daadwerkelijk worden begonnen met de Utrechtse spoorwegwerken. In de daarop volgende periode van zes jaar werden de nieuwe viaducten en bruggen gebouwd, waarbij steeds tijdelijke hulpbanen langs de te verhogen sporen gelegd moesten worden.

04-10a-b
Sporensituatie op het emplacement van Utrecht Noordzijde voor en na de spoorwegwerken. Het "kruis van Engeringh" heeft plaats gemaakt voor het "kruis van Koopman". De tunnel in het verlengde van de Kanaalstraat (Leidseveertunnel) is aangelegd, de tunnel in de Leidseweg verlengd en het Buurtstation is geïntegreerd in het Centraal Station.

04-10a

04-10b



1938

D. HAALMAN 04-11

04-11
Een zeldzame vooroorlogse kleurenfoto van de werkzaamheden aan het inmiddels geëlektrificeerde emplacement aan de noordzijde van Utrecht CS, met het karakteristieke, drievoudige bordesein op de kop van een van de perrons.

Rechts op de achtergrond is het Buurtstation nog in functie, terwijl het seinhuis bij de toekomstige tunnel bij de Kanaalstraat al gereed is; circa 1938.



FOTO OMSLAG VOOR
BERNARD F. EILERS
Locomotief 748 van de Staatsspoorwegen vertrekt met een trein richting Utrecht uit het station Amsterdam Weesperpoort en passeert de overweg in de Ruyschstraat, circa 1912.

SCHUTBLAD VOOR
Emplacement
Amsterdam
Weesperpoort,
omstreeks 1908

SCHUTBLAD ACHTER
Utrecht CS, 1971.

FOTO OMSLAG ACHTER
VICTOR LANSINK
Utrecht Centraal op 9 oktober 2018, gezien vanaf de Moreelsebrug, met twee intercity's uit de richtingen Amsterdam en Schiphol.

Colofon

UITGAVE
WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

TEKST
J.M. ten Broek
V.M. Lansink

VORMGEVING
DeLeeuwOntwerper(s), 's-Gravenhage

© 2018 WBOOKS Zwolle / de auteurs
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam. © c/o Pictoright Amsterdam 2018.

ISBN 978 94 625 8292 7
NUR 680

OVER DE AUTEURS

De ongebreidelde belangstelling van de auteurs voor de restanten en de historie van verdwenen spoorlijnen, die in 2016 leidde tot de *Atlas van de verdwenen spoorlijnen in Nederland*, bracht hen ook op het spoor van nog volop in gebruik zijnde railverbindingen. De rijke historie van de 175-jarige spoorlijn Amsterdam – Utrecht is door hen uitgebreid onderzocht en gedocumenteerd.

Victor M. Lansink (Doetinchem, 1970) studeerde aan de Academie voor Beeldende Kunsten in Arnhem en Kunstgeschiedenis aan de Universiteit van Utrecht. Sinds 2001 is hij werkzaam als beheerder van de collectie historisch beeldmateriaal van Het Utrechts Archief in Utrecht. Sinds 2004 onderhoudt Victor de website www.railtrash.net, waarop inmiddels meer dan 200 reportages van systematische verkenningen van gesloten of verdwenen spoorlijnen in binnen- en buitenland.

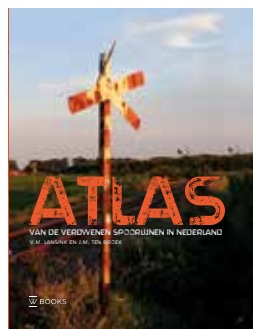
J.M. (Michiel) ten Broek (Vlaardingenveld, 1953) trad in 1971 in dienst bij de NS in Amsterdam, waar hij in 37 jaar diverse functies bekleedde, veelal op het raakvlak van de planning en uitvoering van de treindienst en de bouw van nieuwe en de verbouwing van bestaande infrastructuur. Sinds 2009 werkt hij als Specialist Railverkeerstechniek bij ingenieursbureau Arcadis. Michiel schrijft al sinds 1979 artikelen in diverse tijdschriften, met name in het maandblad *Op de Rails* over dienstregelingen en materieelinzet bij de NS.

168

Ook verkrijgbaar
bij uitgeverij WBOOKS



Het Grote Spoorboek
Guus Veenendaal,
Jos Zijlstra, Johan de Bruijn
978 94 625 8033 6



**Atlas van de verdwenen
spoorlijnen in Nederland**
J.M. ten Broek,
V.M. Lansink
978 94 625 8138 8



**De laatste stoom-
locomotief**
Eelco Storm
978 94 625 246 0



**Tot het rode licht
gedooft is**
Carel van Gestel
978 94 625 8270 5



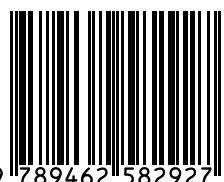
AMSTERDAM - UTRECHT VAN RHIJNSPOOR TOT RANDSTADSPOOR

Als politiek-economische bezwaren en gebrek aan investeerders geen rol hadden gespeeld, dan had in – pak 'm beet – 1837 de eerste etappe van de Rijnspoorweg van Amsterdam naar Pruisen geopend kunnen worden. Amsterdam – Utrecht werd daardoor niet de eerste, maar de tweede spoorlijn van Nederland, na Amsterdam – Haarlem die in 1839 de primeur had.

De route over Utrecht bleek een schot in de roos, want met de daarna volgende aansluitende lijnen van Rotterdam en Den Haag naar Utrecht ontstond wat decennia later bij de NS het *middennet* zou heten. In 1934 voerde NS hier als eerste ter wereld een starre dienstregeling in met ultra-moderne, gestroomlijnde dieseltreinstellen, na vier jaar opgevolgd door nog sneller elektrisch materieel. De elektrificatie werd verweven met de *Spoorwegwerken Utrecht* en met de *Spoorwegwerken Amsterdam*, een huzarenstuk waarin de spoorweginfrastructuur in Utrecht en de oostelijke stadsdelen van Amsterdam hun nog altijd bestaande vorm kreeg.

Daarop had men dan wel ruim 30 jaar moeten wachten, vaak letterlijk: voor zeer lang gesloten overwegen. Het Amstelstation kwam, het Weesperpoortstation verdween en na 25 jaar kwam er eindelijk een stukje van de Ringspoorbaan om Amsterdam gereed. Eind jaren veertig werd de op drassige veengrond gelegen spoorbaan verzaard met betonplaten om hogere snelheden mogelijk te maken en in de jaren zeventig werd de Amsterdamse metro geïntegreerd met de spoorlijn. Rond de eeuwwisseling werd de lijn grotendeels viersporig. Nog altijd draagt dit traject de kenmerken van de *Hogesnelheidslijn Oost* naar Arnhem die het had moeten worden, maar die (alweer) door politiek-economische bezwaren in de kiem is gesmoord. Nu stijgt het aantal intercity's tot duizelingwekkende hoogte en functioneren ertussenin de sprinters van *Randstadspoor* en *Regionet*.

Het verleden en het heden van een spoorlijn waaraan in 175 jaar eigenlijk alles is veranderd, zijn samengebracht in dit rijk geïllustreerde boek.



9 789462 582927

WWW.WBOOKS.COM

