

HET EINDPUNT VAN DE SPOORWEG ANTWERPEN—ROTTERDAM TE MOERDIJK

EEN LANGDURIGE EN MOEIZAME STRIJD IN DE
EERSTE JAREN

DOOR
M. C. J. BROOS

HONDERD jaar geleden, op 1 juli 1880, werd het eindpunt te Moerdijk van de toenmalige „chemins de fer Grand Central Belge” opgeheven. Het baanvak Zevenbergen—Moerdijk werd opgebroken, waardoor Moerdijk voor het internationale verkeer zijn betekenis had verloren. Vijfentwintig jaar eerder, op 1 mei 1855, had de „Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam” haar eerste trein naar de Moerdijk gebracht.

INLEIDING

Na lang onderhandelen tussen de Nederlandse en de Belgische regering kwam reeds op 9 juli 1852 een verdrag tot stand, dat voorzag: „in het zoo spoedig mogelijk daarstellen van ijzeren spoorwegen, ter verbinding van die beide landen, en wel bijzonder van eenen ijzeren spoorweg welke, aanvangende aan 't station van Antwerpen der wegen van den Belgischen Staat, zal loopen naar het Hollandsch Diep, alwaar hij zal uitkomen bij de Roode Vaart of bij den Moerdijk, gaande, hetzij over Roosendaal, hetzij over Breda. In geval dat deze lijn over Roosendaal mogt gaan, zoude er een zijtak van Roosendaal tot Breda worden aangelegd” 1).

Inmiddels had de heer Louis Gihoul, groot-industriëel en groot-grondbezitter van Franse afkomst, wonende in het Belgische Essen op kasteel Dochez, een concessie aangevraagd voor de aanleg van een spoorweg van Antwerpen over Roosendaal naar de Roode Vaart 2).

Ondanks tegenstand van het Ministerie van Oorlog, dat liet weten, dat, als de verbinding over Roosendaal werd uitgevoerd, er speciale verdedigingswerken zouden moeten worden aangelegd, werd er bij K.B. d.d. 21-07-1852 concessie verleend. Van door-slaggevende betekenis hiervoor was de financiële zekerheid van de aanvrager 3).

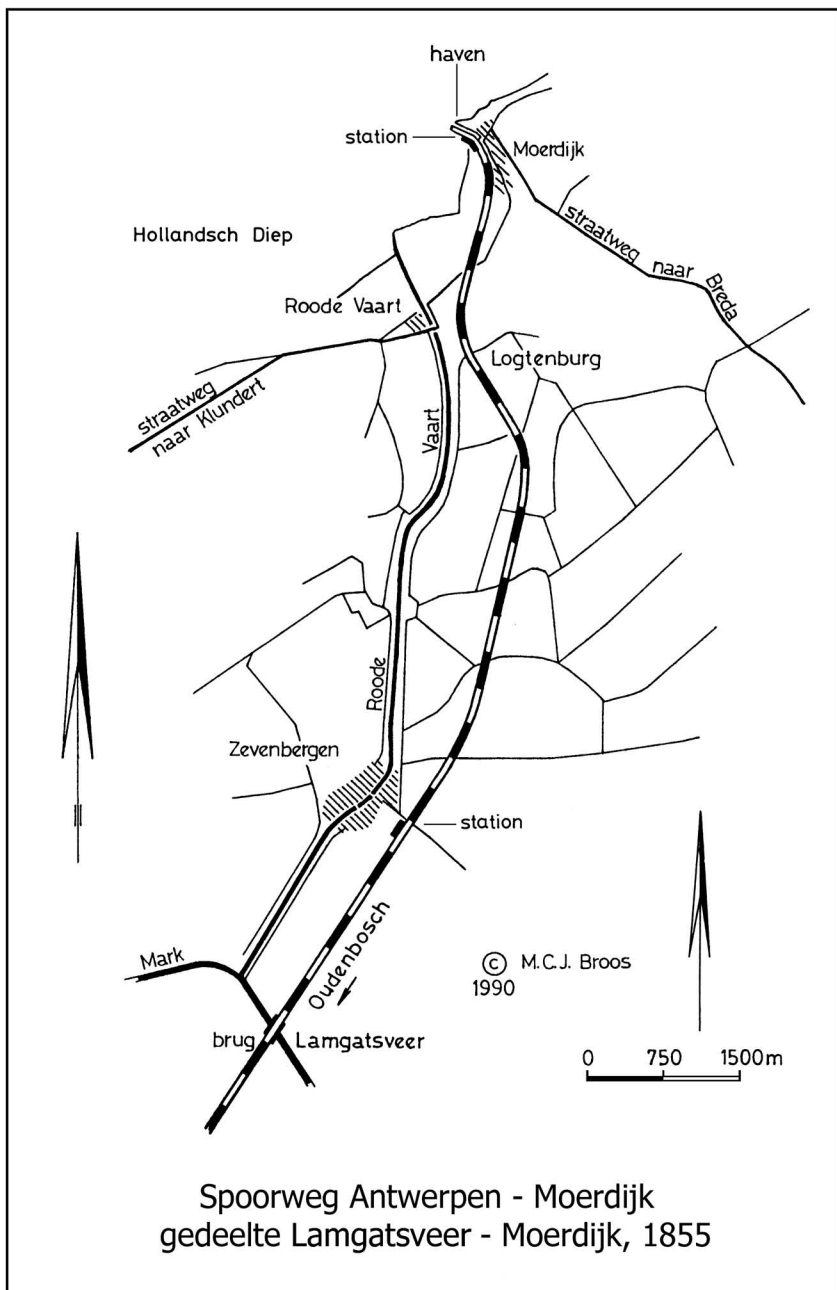
De concessie werd ingebracht in de op 18 november 1852 opgerichte naamloze vennootschap „Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam" met een beginkapitaal van 12.500.000 B.frs. Het ingeschreven kapitaal was hoofdzakelijk van Engelse oorsprong 4).

Begin 1853 was het tracé van de spoorwegverbinding in het terrein uitgezet en kon men een aanvang maken met waterpassen 5). Nadat de voorbereidende werkzaamheden achter de rug waren, kon worden overgegaan tot aankoop van de benodigde gronden; vervolgens konden de aanbestedingen plaatsvinden.

Op het Belgische gedeelte van de verbinding was men medio 1853 al druk bezig met de uitvoering van de werkzaamheden. Het baanlichaam tussen Antwerpen (Merksem) en Kalmthout was voltooid, terwijl het aanleggen der kunstwerken met spoed werd voortgezet 6).

De stand van zaken op het Nederlandse gedeelte wordt vermeld in de Bredasche Courant van 10 december 1853. „Van de grenzen naar de Roode Vaart is men reeds over eene lengte van 2000 el met aarde en kunstwerken gereed, terwijl van den zijtak van Rozendaal naar Breda eene lengte van ongeveer 3600 el als voltooid beschouwd kan worden. Verder wordt aan de aarde-werken op verschillende punten, zooals in de nabijheid van Oudenbosch, aan de rivier de Mark, in de Nassaupolder onder Klundert, enz. met kracht doorgewerkt; met de kunstwerken kan echter door de ingevallen vorst geen voortgang worden gemaakt. Het stationsgebouw te Rozendaal is onder dak en van de gebouwen, dienende tot bergplaatsen van locomotieven en rijtuigen, zijn de fundamenteën afgewerkt. Tussen de 500 en 600 menschen zijn op den duur aan dezen weg werkzaam, hetgeen in het tegenwoordige jaargetijde en bij de duurte der levensmiddelen van niet weinig belang is" 7).

De werkzaamheden gingen gestaag voort, zodat reeds op 17 april 1854 een proefrit kon plaatshebben op het inmiddels in gereedheid zijnde baanvak Antwerpen—Roosendaal. Groot was de belangstelling in laatstgenoemde plaats bij het met vlaggen versierde stationsgebouw 8).



SPOORWEG. — ANTWERPEN — ROTTERDAM.

Opening van den Spoorweg tusschen ZEVENBERGEN EN MOERDIJK

en

ETTEN EN BREDA.

De Omnibus-diensten tusschen die plaatsen zijn thans
vervallen.

DIENTREGELING AANVANGENDE DEN 1. MEI 1855.

- Vertrek van *Rotterdam* naar *Antwerpen*: 's morgens 5' ure;
8 ure 45 min.; 's namiddags 4 ure.
- » » *Antwerpen* naar *Rotterdam*: 's morg. 7 ure 50 min.;
9 ure 45 min.; 's namiddags 4 ure 50 min.
- » » *Antwerpen* naar *Moerdijk*: (goederen en gemengde
treinen) 's morgens 6 ure; 's avonds 6 ure.
- » » *Moerdijk* naar *Antwerpen*: (als voren) 's morgens
9 ure 50 min.; 's namiddags 1 uur 50 min.
- » » *Breda*: 's morgens 7 ure 10 min.; 10 ure 5 min.;
's namiddags 6 ure 25 min.
- » » *Dordrecht* naar *Antwerpen*: 's morg. 6 ure 15 min.;
10 ure; 's namiddags 5 ure 50 min.
- » » *Dordrecht* naar *Rotterdam*: 's morg. 10 ure 50 min.;
's middags 12 ure 55 min.; 's avonds 7 ure
15 min.

Regtstreeksche correspondentie met den *Belgischen* Staats-
Spoorweg en den *Hollandschen* IJzeren Spoorweg.

*Advertentie: Dienstregeling m.i.v. 01-05-1855 na de opening van de
trajecten Zevenbergen—Moerdijk en Etten—Breda.
Bredasche Courant d.d. 06-05-1855.*

Ondanks eerdere optimistische berichten in de streek werd de officiële inhuldiging van de spoorweg van Antwerpen over Roosendaal tot Etten uiteindelijk bepaald op maandag 26 juni 1854 9).

Met ingang van 3 juli d.a.v. werd de spoorweg voor het publiek opengesteld, voorlopig slechts van Antwerpen tot Roosendaal, vanwaar er gelegenheid was per dilligence Bergen op Zoom, Breda en Moerdijk te bereiken. Driemaal daags kon men van de verbinding gebruik maken 10).

Eerst op 20 juli 1954 werd de exploitatie uitgebreid tot Etten,

nadat bij deze plaats het moeilijk bereikbare, midden in de weilanden liggende, houten hulpstation gereed was gekomen 11).

Moeilijkheden bij de aankoop van de benodigde grond waren er de oorzaak van dat het definitieve stationsgebouw pas begin december van hetzelfde jaar kon worden opengesteld 12).

Op 20 oktober 1854 kon het trajekt Roosendaal—Oudenbosch in gebruik worden genomen 13). Nadat de dubbele ijzeren draai-brug over de Mark bij het Lamgatsveer in gereedheid was gebracht, kon het baanvak Oudenbosch—Zevenbergen nog op 24 december 1854 voor het publiek worden opengesteld 14).

Ondanks een zeer strenge winter 1854/1855 werd zonder veel feestelijk vertoon de laatste gedeelten, i.c. Etten—Breda en Zevenbergen—**Moerdijk** op 1 mei 1855 geopend 15).

Alhoewel in de oorspronkelijke vorm van de concessie een eindpunt aan de Roode Vaart werd vermeld, is men in een later stadium uitgeweken naar de haven van Moerdijk. In de navolgende verhandeling zal een en ander nader verklaard worden.

HET OORSPRONKELIJKE PLAN

Ontworpen was een spoorweg, die vanaf het station te Zevenbergen de Hazeldonschen Zandweg en de Langeweg zou passeren, vervolgens de Bruiningspolder, de Nassaupolder en de Lokkergorspolder zou doorsnijden met coupures o.a. in de Bruiningschen Dijk en de Noord-Oudenlandschen Zeedijk, waarna het eindpunt aan de monding van de Roode Vaart, tevens haven van Zevenbergen, zou worden aangelegd 16).

Oorspronkelijk was het de bedoeling de haven aan de monding van de Roode Vaart op een diepte van 3 m bij laag water te brengen. Allereerst was het noodzakelijk de nieuwe havenhoofden zodanig aan te leggen, dat de vaargeul van het Hollandsch Diep bereikt zou kunnen worden. Tegelijkertijd zou het bestaande hoofd der Zevenbergse haven, op kosten van de spoorwegmaatschappij, eveneens moeten worden verlengd, teneinde latere veranding tegen te gaan 17).

Het stationsemplacement aan de Roode Vaart zou moeten bestaan uit een hoofdgebouw, goederenloods, locomotieven- en rijtuigloods, en een werkplaats. Noodzakelijk was ook een waterreservoirgebouw en een kolenbergplaats om de stoomlocomotieven van water en steenkolen te kunnen voorzien. Tevens zou een draaischijf voor het keren der locomotieven worden aangelegd 18).

Om de hoogteverschillen als gevolg van eb en vloed te over-

bruggen, moest men gebruik maken van een drijvende bak als aanlegplaats voor passagiersschepen. Voorts was een z.g. hellend vlak, bestemd voor het laden en lossen van goederen op trein en schip, nodig.

Echter op 11 november 1853 richtten 43 inwoners van het naburige dorp Moerdijk zich tot Z.M. Koning Willem III in een schrijven, met in extenso de navolgende tekst 19).

MOERDIJK KOMT OP VOOR HAAR BELANGEN

Sire !

Met den diepsten eerbied naderen tot Uwen troon eenige bewoners van Moerdijk, gemeente Klundert en Zwaluwe.

Van wege de toekomst zijn zij met zorg en kommer vervuld voor zich en hunne huisgezinnen. Het voorname middel van bestaan voor de plaats hunner woning is de passage, benevens het vervoer van reizigers en goederen, en door den aan te leggen spoorweg ter verbinding van Nederland en België zal dat ontwijfelbaar worden vernietigd.

Vermits evenwel de overeenkomst tusschen beide rijken in deze het uitzigt opende, dat Moerdijk het punt zoude wezen, waar de spoorweg het Hollandsch-Diep naderen en van waar de overtocht geschieden zou, vlijden zij zich daarin eenige vergoeding voor het te lijden verlies te zullen erlangen, zelfs toen zij vernamen dat dit punt de Roode Vaart zoude zijn, werdt hunne hoop niet geheel vernietigd; immers bekwame en met het vaarwater door en door bekende schippers waren van oordeel, dat men bij nader onderzoek van dat voornemen wel zoude afzien, daar het maken van eene haven en het bewerkstelligen van den overtocht aan de Roode Vaart, niet alleen met groote moeilijkheden vergezeld zoude gaan; maar zelfs het laatste veeltijds geheel onmogelijk zijn; terwijl te Moerdijk eene goede haven bestond, die slechts een weinig behoefde verbreed te worden en er de overtocht zelfs bij ijsgang immers aan het noodveer altijd geschieden kan.

Ingewonnen advies bij andere deskundigen heeft dat oordeel volkomen bevestigd, zoodat adressanten niet twifelen; of, Ja meenen stellig te kunnen zeggen, dat ook zij; die met de exploitatie van dien weg zijn belast, zijn ook thans overtuigd, dat Moerdijk voor den aanleg eener haven en voor het bewerkstelligen van den overtocht belangrijke voordeelen aanbiedt boven de Roode Vaart.

Intusschen schijnt uit de geprojecteerde rigting van den weg te moeten worden opgemaakt dat de Roode Vaart toch het punt van overtocht wezen zal.

Weshalve supplianten het wagen voor zich en de plaats hunner woning, zoo dikwijls reeds door het huis van Oranje begunstigd,

Uwer Majesteits hooge tusschenkomst in te roepen, ter afwering van wat hunne gemeente met totalen ondergang bedreigt, door, na het nog eens hooren van bevoegden, de concessionarissen in bedenking te geven, of het in hun eigenbelang niet raadzaam wezen zou, nog het plan van aanleg te wijzigen en Moerdijk tot punt van overtocht te kiezen, zullende zoo een tal van Uwer Majesteits trouwe onderdanen, die het middel van hun bestaan verliezen zullen, de gelegenheid geopend worden, om van of door den spoorweg een nieuw middel te vinden om in de behoeften hunner huisgezinnen te kunnen voorzien.

't welk doende

Uwer Majesteits eerbiedige en trouwe onderdanen.

Evenzo deden enige dagen later Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hoge en Lage Zwaluwe, ten behoeve van de ingezetenen van Moerdijk, vallende onder „de Jurisdictie van de Zwaluwe”, aan Z.M. Koning Willem III een brief in ongeveer dezelfde bewoordingen toekomen, teneinde „de Inwoners der plaats te behoeden voor den ongelukkige lotsverwisseling, welke bij eene eventueele daarstelling van het station te Roode Vaart onvermijdelijk ten gevolge moet hebben, namentlijk om zonder middelen van bestaan te geraken”. Nogmaals: de veerdienst aan de Roode Vaart is „bij ruw weder en vooral des winters met ijsgang aan groote gevaren onderhevig, ja, zelfs ondoenlijk”, terwijl aan de Moerdijk „zulks veel gemakkelijker en minder gevaarlijker geschieden kan” en „ten alle tijde zooals meermalen is gebleken, gelegenheid is” 20).

In dit verband kan nog vermeld worden, dat op initiatief van Z.M. Koning Willem I een straatweg van Dordrecht naar het Hollandsch Diep werd aangelegd met een sinds 19 augustus 1822 daarop aansluitende veerdienst naar Moerdijk 21).

Aan deze straatweg en de veerdienst heeft Willemsdorp zijn ontstaan te danken. De naam van het dorp werd ontleend aan Willem I.

MOERDIJK LAAT NOGMAALS VAN ZICH HOREN

Daarentegen had de spoorwegmaatschappij nog geen enkel bezwaar over mogelijke nadelen van een nieuwe haven aan de monding van de Roode Vaart geuit.

Reeds op 18 november 1853 werd afwijzend beschikt op de aangehaalde briefwisseling 22).

Nadat begin 1854 de ontwerptekeningen waren ingediend, kwam op 7 maart 1854 de officiële goedkeuring door de Minister van

Binnenlandse Zaken af. Wel was de voorwaarde opgenomen, dat „de nieuwe havenhoofden of dammen, niet verder op stroom komen, dan de bestaande hoofden of dammen, van de haven van Zevenbergen, in dier voege dat het nieuwe werk geen oorzaak van aanslibbing van gemelde haven kan zijn" 23).

Aan het eind van dezelfde maand vond een aanbesteding plaats 24). Aangezien de aannemer grote moeilijkheden bij de aanleg van de haven vreesde, werd er voorlopig geen aanvang met de werkzaamheden gemaakt, daar de maatschappij naar alle waarschijnlijkheid niet genoeg financiële waarborgen kon vinden, om de aannemer een voldoende zekerheid te bieden 25).

Enige tijd later werd door verschillende belanghebbenden een vrees voor verzanding van de haven van Zevenbergen uitgesproken, nadat de spoorwegmaatschappij haar haven zou hebben aangelegd.

Zo wendden zich op 9 juni 1854 wederom een 34-tal inwoners van Moerdijk tot Z.M. Koning Willem III 26).

„Dat zij zich andermaal gedrongen gevoelen om met hunne bede — van welks vervulling de welstand, ja, het behoud van hun dorpje afhangt — zich ootmoedig tot uwe Majesteit te wenden. Grootendeels toch hun bestaan vindende in de tegenwoordige passage langs den grooten weg in het vervoer van personen en goederen en de vele voordeelen, daaruit voortspruitende; zien zij, bij den in aanleg zijnden spoorweg van Antwerpen op Rotterdam, **langs de Roode-vaart**, hunne kleine Gemeente met totalen ondergang bedreigd”.

„Dat zij zich dit onheil zouden getroosten — wetende, dat voor algemeene belangen bijzondere moeten wijken — indien zij tevens niet instemden met het gevoelen van deskundigen, daarover gehoord, en met dat van personen uit hun midden, door hun beroep of door hunne ondervinding uitstekend met de localiteit en het vaarwater bekend, dat, namelijk, de keuze van het punt aan de Roode-vaart, tot aanleg der havenwerken (hetzij met vrijmoedigheid gezegd) eene ongelukkige keuze te noemen is, wegens het gevaar van opslibbing en vorming van zandbanken: — welk bezwaar aan de directie van den Spoorweg niet onbekend is, en waaraan zij supplianten dan ook toeschrijven, dat aan eene herhaalde aanbesteding der op dat punt daartestellen kunstwerken al weder geen gevolg gegeven wordt, — Eene omstandigheid, die hen voornamelijk aanspoort om nogmaals met hunne bede Uwen Koninklijken troon te naderen; daar het nu zoowel in het belang van de Spoorweg Maatschappij zelve, als in dat van het algemeen,

zou zijn, dat alsnog in de eindrigting van den Spoorweg eene verandering wierde gebragt, en wel in dier voege, dat dezelve langs de Westzijde van Moerdijk kwam te loopen, naar de aldaar bestaande haven, in plaats van naar de Roode-vaart”.

Vervolgens wordt in het schrijven uitvoerig ingegaan op de ligging van het spoorwegeindpunt aan de haven van Moerdijk. Door deze wijziging in het oorspronkelijke plan zal de maatschappij „minstens ééne ton gouds aan mindere uitgaven der aanzienlijke en kostbare buitenwerken” besparen.

Eveneens is deze verandering „zeer in het belang der aanzienlijke Gemeente Zevenbergen”, omdat de Roode Vaart, door de noodzakelijkerwijze meer rivier inwaarts aan te leggen havenwerken, zal verzanden.

Vol vertrouwen in de toekomst eindigt het rekest.

„Sire ! De Nederlandsche ingenieurs hebben, als waterbouwkundigen, eenen Europeschen roem. Dat die niet bezoedeld worde door een werk, dat, zonder hun overleg, door eene vreemde Maatschappij is ontworpen !”

„De ondergeteekenden bidden U, Sire, dat de situatie van de rivier, het Hollandsch-diep, aan Moerdijk en aan de Roode-vaart door deskundigen moge worden onderzocht; en Uwe Majesteit zal de zekerheid erlangen, dat, in de gegevene omstandigheden, **alleen Moerdijk het punt is, tot geschikte en min kostbare daarstelling van het genoemde en tevens de plaats, alwaar de overtocht over het Hollandsch-diep altijd geregeld kan geschieden**”.

„Mogt dat onderzoek de gegrondheid hunner redenering staven, dan hebben wij alle hoop — bogende op Uwer Majesteits vaderlijke bezorgdheid voor het welzijn van Hoogstdeszelfs onderdanen — dat er van Regeringswege toestemming zal worden verleend tot de door hen verlangde rigting van den Spoorweg, en dat alzoo hun dorpje (reeds vroeger door het Huis van Oranje, inzonderheid door Wijlen Zijne Majesteit, Koning Willem I, zoo zeer beweldadigd) zijne opkomst, albij vernieuwing, aan zijnen Koning zal verschuldigd zijn”.

Een ander bezwaarschrift, gericht aan Z.M. Koning Willem III, was afkomstig van „Het Collegie van Gecommitteerde Ingelanden der drie Polders”, die „tonnen schats hebben besteed, tot het daarstellen van een uitwateringskanaal, door behoorlijke schutsluizen, tegelijk voor een Scheepvaartskanaal ingerigt, welk kanaal aan de Rivier de Mark bij het Lamsgatsveer onder Zevenbergen zijnen aanvang neemt, en in het Hollandsch Diep onder Klundert, ter plaatse genaamd de Roode vaart, uitloopt” 27).

Uitgebreid wordt ingegaan op de dreigende verzanding van de monding van de Roode Vaart, die tot dan toe door regelmatig spuien en wat baggerwerk altijd in goede staat was gebleven. Men verwacht reeds „niets dan moeilijkheden en kwestieën", als de spoorwegmaatschappij de verplichting zou worden opgelegd, de monding van de Roode Vaart op voldoende diepte te houden. Tot overmaat van ramp is de afgelopen winter ten oosten van de monding een zandbank gevormd.

Aangezien de werkzaamheden voor de spoorweg nog niet zo ver waren gevorderd, wordt het verzoek gedaan, het eindpunt „ $\frac{1}{4}$ uurs meerder oostwaarts" nabij „het Dorpje den Moerdijk" aan te leggen. Indien dit niet mogelijk is, brengt men als alternatief naar voren, dat de maatschappij zich „bij behoorlijke Akte" zal verbinden voor eigen rekening „het buitengedeelte van de Zevenbergsche Haven" op de bestaande diepte te houden.

Deze briefwisseling, waarin nog niet eerder bekende bijzonderheden werden verstrekt, zou er rechtstreeks toe leiden, dat de plaats van het spoorwegeindpunt opnieuw in overweging werd genomen.

MOERDIJK WORDT EINDPUNT VAN DE SPOORWEG

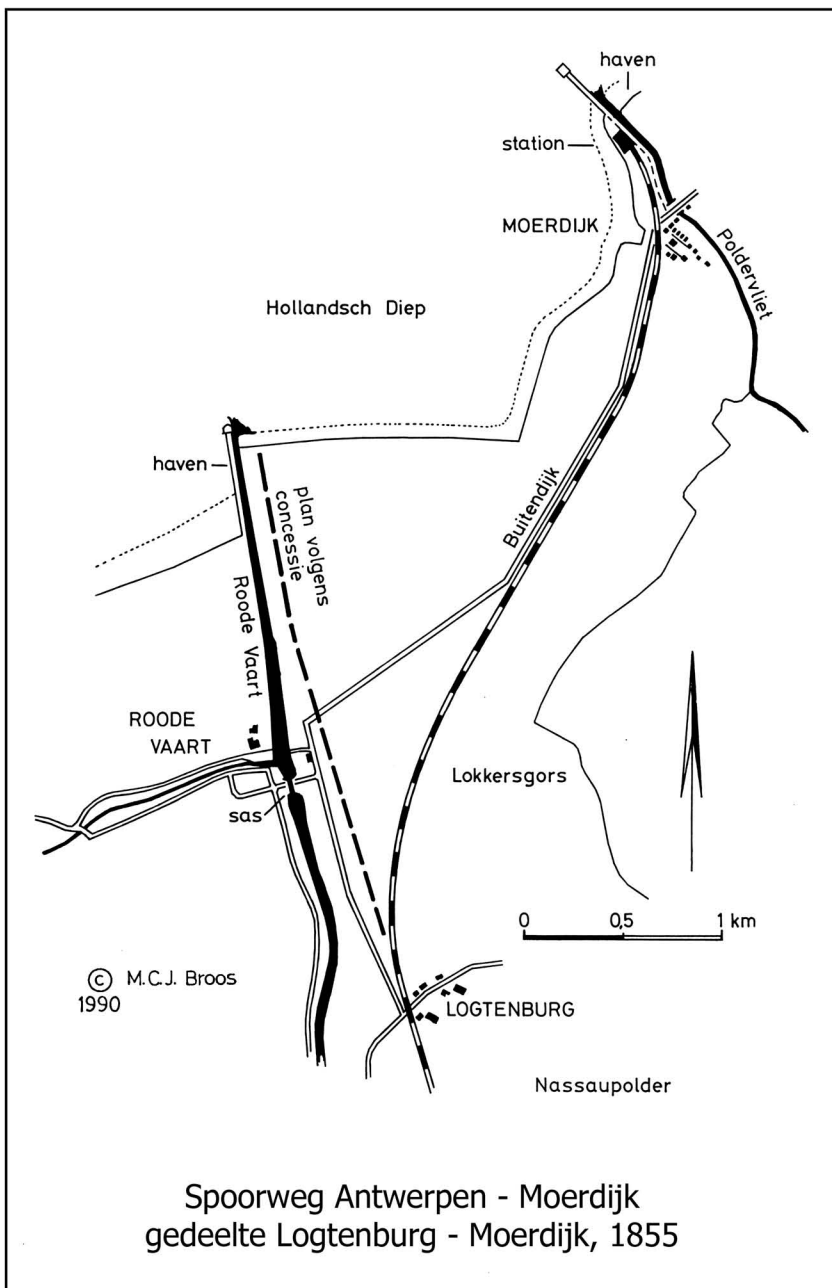
Nadat reeds verscheidene malen overleg tussen de maatschappij en de bevoegde instanties was gepleegd, richtte de heer J. H. Gaade, commissaris van de spoorwegmaatschappij, die de Raad van Administratie vertegenwoordigde bij de Nederlandse regering, op 19 augustus 1854 een verzoekschrift aan de Minister van Binnenlandse Zaken om een wijziging van de ligging van het laatste gedeelte der spoorweg te bewerkstelligen.

Al bij de eerste opmetingen in de afgelopen winter, bestemd voor het ontwerp van het eindpunt van de spoorweg aan de Roode Vaart, was gebleken, dat er zich een zandbank langs de oevers van het Hollandsch Diep vormde, juist ter plaatse waar de nieuwe haven zou moeten worden aangelegd (28).

Sinds februari 1853 had er een verhoging van ongeveer 3 meter plaatsgevonden, terwijl de geul, bevaren door de veerdienst Moerdijk—Willemsdorp, een belangrijke verdieping had ondergaan (naar schatting $\pm 1,20$ m) (29).

Naar alle waarschijnlijkheid moest de oorzaak van de verzanding worden toegeschreven aan de werken ter verbetering van de scheepvaart in de Dordtsche Kil, uitgevoerd door het Rijk.

Nog jaren zou de invloed op de stromingen in het Hollandsch Diep merkbaar zijn, terwijl geulen en zandplaten mogelijkerwijze nog van plaats zouden kunnen veranderen.



Voorlopig zag het er naar uit, dat het realiseren van een haven aan de monding van de Roode Vaart zeer veel financiële offers zou vergen. Om voldoende diepte voor de scheepvaart te verkrijgen zou de haven meer dan 100 meter rivier inwaarts moeten worden gebracht. Evenzo zou het hoofd van de Zevenbergse haven dienovereenkomstig verlengd moeten worden 30).

Was men jaren terug in de plannen uitgeweken naar de monding van de Roode Vaart, omdat voor de haven van Moerdijk zankbanken met ondiepe geulen lagen; thans was het tegendeel het geval!

De spoorweg zou de oorspronkelijke richting blijven volgen tot aan het einde van de Nassaupolder, nabij „de Hofstede Logtenburg”, om vervolgens af te buigen naar de Buitendijk en te eindigen bij de haven van Moerdijk. Hierdoor maakte men een omweg van ongeveer 150 meter in de Nassaupolder, wat slechts een kwart minuut rijtijd zou betekenen 31).

Men kon echter moeilijk meer afwijken van het oorspronkelijke tracé in de Nassaupolder, als gevolg van het feit, dat de onteigeningen bijna achter de rug waren. Ook was men al vergevorderd met de werkzaamheden. Bovendien kon men later altijd nog besluiten alsnog een nieuwe haven aan de Roode Vaart te maken. Voornaamste reden was echter het niet meer mogelijk zijn van onteigeningen in de Nassaupolder, zonder een nieuwe wet op „onteigeningen ten algemeen nut”. Dit bezwaar gold niet voor het laatste baanvak, daar het de spoorwegmaatschappij gelukt was alle benodigde gronden bij minnelijke schikking aan te kopen 32).

De inwoners van Moerdijk en omgeving waren ook in dit opzicht genegen alle medewerking te verlenen om de welvaart zo spoedig mogelijk in hun dorpje te verkrijgen.

Toestemming was nu ook nodig van het Departement van Oorlog, aangezien de spoorweg nu op enige afstand van de verdedigingswerken aan de Roode Vaart kwam te liggen 33).

Op 1 november 1854 werd vervolgens het besluit tot de gewijzigde richting van de spoorweg vastgelegd in een overeenkomst, opgemaakt te Roosendaal en ondertekend door H. S. J. Rose als gemachtigde van de Minister van Binnenlandse Zaken en J. G. W. Fijnje namens de maatschappij 34). Bij K.B. van 17 januari 1855 werd deze overeenkomst officieel bekrachtigd.

Naast uitvoerige beschrijvingen van technische aard hield één der voornaamste bepalingen in, dat een westelijk gedeelte van de

haven te Moerdijk, als eigendom van de Staat, in tijdelijk beheer en onderhoud aan de maatschappij zou worden uitgegeven.

In eigendom, beheer en onderhoud van de Staat zou het westelijke havenhoofd met paal- en rijswerken ter lengte van 82 meter blijven, evenals het gehele oostelijke gedeelte der haven, alwaar echter op kosten van de maatschappij de verbreding en verdieping van de haven zou plaatsvinden en een hellend vlak zou worden aangelegd.

De veerdienst Moerdijk—Willemsdorp en de particuliere scheepvaart moesten nu voortaan gebruik gaan maken van de oostelijke havenzijde, ingericht door de spoorwegmaatschappij.

Aan de Roode Vaart mocht de maatschappij de reeds in eigendom zijnde percelen niet vervreemden, terwijl aan de Moerdijk voldoende grond voor latere uitbreiding moest worden verworven.

Bij de verdedigingswerken aan de Roode Vaart moest het reeds tot de hoogte der zeedijk opgeworpen zandlichaam worden afgegraven 35).

DE AANLEG VAN HET BAANVAK ZEVENBERGEN—MOERDIJK

In april 1854 werd een begin gemaakt met de uitvoering van de grondwerkzaamheden op het baanvak Zevenbergen-Roode Vaart. In het najaar kwamen verschillende bruggen en duikers gereed, o.a. aan de Hazeldonkschen Zandweg en aan de Langeweg over de Molenvliet. Tevens werden de doorgravingen in de Bruining-schen Dijk en de Noord-Oudenlandschen Zeedijk uitgevoerd.

In november 1854 was het leggen van spoorstaven gevorderd tot de Lokkergorspolder met uitzondering van een afstand van 1300 m. Aan het gewijzigde tracé naar Moerdijk (besluit d.d. 01-11-1854) was aan het eind van dit jaar nog niets verricht, daar de aankopen nog niet waren voltooid.

Gedurende enige tijd al werd er steen voor de gebouwen aan de Moerdijk aangevoerd. Het vervoer van zand uit Kalmthout werd met een grote regelmaat voortgezet.

In de eerste maanden van 1855 liepen de nog resterende werkzaamheden grote stagnatie op door het invallen van de strenge vorst. De boottendiensten tussen Moerdijk en Rotterdam moesten zelfs wekenlang gestaakt worden in verband met zware ijsgang.

Naast de al aanwezige diligence- en stoomboottendiensten op en van Rotterdam was sinds de openstelling van het baanvak Roosendaal—Oudenbosch op 20 oktober 1854 door de A.R.-spoorweg-

maatschappij een eigen omnibusdienst tussen Oudenbosch en Moerdijk en een nieuwe stoombootdienst tussen Moerdijk en Rotterdam ingelegd, in aansluiting op één trein Antwerpen—Oudenbosch v.v. Later, op 24 december 1854, werd de omnibusdienst op het gedeelte Oudenbosch—Zevenbergen omgezet in een treindienst.

Eind maart 1855 was men met ongeveer 350 arbeiders werkzaam bij de aanleg van het laatste stuk van de spoorweg naar Moerdijk. De spoorstaven waren grotendeels gelegd. Voorts kon men een aanvang maken met het ophogen van de buitengronden te Moerdijk, bestemd voor het stationscomplex.

In maart/april werd er met behulp van twee locomotieven en vijftig wagons zand aangevoerd ter afwerking van de spoorweg tussen Zevenbergen en Moerdijk.

Medio april kwamen er ongeregeldheden voor onder het werkvolk. Een aantal arbeiders verklaarden geen werk meer te zullen verrichten, tenzij de aannemer hun een hoger dagloon zou uitbetalen. Voorts verhinderden zij anderen de voortzetting van de werkzaamheden.

Kort daarop werden door „den gewapende arm twee der belhamels van de werklieden in verzekerde bewaring genomen” en was de rust weer hersteld.

Op 1 mei 1855 werd dit baanvak opengesteld, zonder enige accommodatie voor reizigers- en goederenvervoer aan het eindpunt te Moerdijk. Alleen op enkele voorlopige sporen werd de treindienst afgewikkeld.

DE AANLEG VAN HET EINDPUNT DER SPOORWEG AAN DE HAVEN TE MOERDIJK

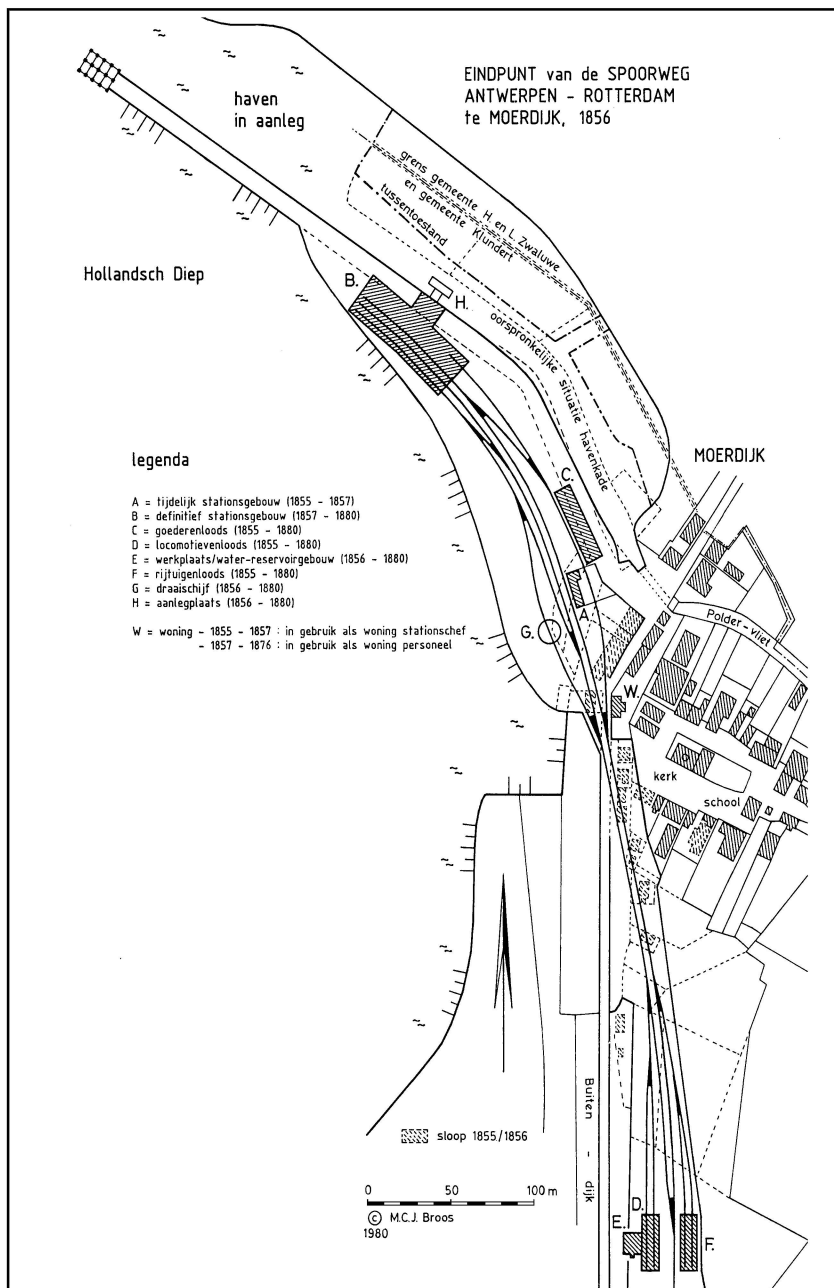
Aan de hand van een situatie-tekening met toelichting wordt in de navolgende beschrijving het tot stand komen van het eindpunt aangeduid.

TOELICHTING behorend bij afbeelding hiernaast

Door de aanleg van het eindpunt van de spoorweg te Moerdijk, werd de haven aanzienlijk uitgebreid. Terwijl de oorspronkelijke situatie wordt aangegeven met een streep-streep-lijn is een tussentoestand aangeduid met een wat dikkere streep-punt-lijn.

A = Hulpstationsgebouw (1855—1857)

B = Stationsgebouw (1857—1880)



- C = Goederenloods
- D = Locomotievenloods
- E = Werkplaats/Reservoirgebouw
- F = Rijtuigloods
- G = Draaischijf
- H = Aanlegplaats
- W = Woning stationschef (afbraak 1857)

Voorts zijn de in 1855 en 1856 afgebroken gebouwen ingetekend. Naarmate de aanleg van het stationsemplacement vorderde, onderging het aantal sporen en wissels een gestage uitbreiding.

De situatietekening, met de vermoedelijk in 1856 aanwezig zijnde sporen, geeft enigszins een indruk van het spoorwegeindpunt in de beginjaren. Na afbraak, in 1857, van een woning, tijdelijk in gebruik bij de stationschef E. H. van Lier, werden aansluitend aan het hoofdspoor, langs de haven en naast de goederenloods, nog enige sporen naar het definitieve stationsgebouw en de aanlegplaats gelegd.

In het stationsgebouw was tevens een dienstwoning voor de stationschef opgenomen.

Vooraf dient nog vermeld te worden, dat de aanleg met zeer veel vertraging werd uitgevoerd. Uit een schrijven aan de Minister van Binnenlandse Zaken in september 1855 kan nog worden aangehaald: „Bij het naderen van het gure najaar is het voor de reizigers van zeer groot belang dat de zoo onvolledige toestand van het station aan den Moerdijk eindelijk ophoude, en aan de zeer laakbare nalatigheid der Spoorweg Directie een einde kome”. Voorts: „Mogt ik vóór de opening van dien weg den ijver roemen, waarmee men aan zijne voltooiing voortwerkte, thans heb ik met leedwezen gezien dat die ijver, kort na de openstelling van den weg, merkkelijk is verflauwd, zoodat in verre na niet is gedaan wat gedaan kon worden om de stations te Breda en te Moerdijk af te maken”.

Reagerend op deze uitlatingen bracht de maatschappij naar voren, dat „de zeer buitengewone inspanning gedurende de maand April l.l. een zeer grooten invloed op de gezondheid van het personeel met de leiding der werkzaamheden belast” had uitgeoefend.

Ook werden bij de verbreding van de haven „gewichtige” belemmeringen in de vorm van oude begraafplaatsen aangetroffen.

De werken aan het eindpunt hadden immers al in augustus 1855 voltooid moeten zijn. Echter de regering kan geen ander middel tot dwang, dan „eene bloote aanschrijving” aan de maatschappij voorstellen . . .

HAVEN MET KADEN EN STATIONSTERREIN

Volgens plan moest de bestaande haven te Moerdijk een verbreding en uitdieping ondergaan. Deze werkzaamheden namen in april 1855 een aanvang. De uitkomende grond werd gedeeltelijk gebruikt voor het ophogen en verbreden van het stationsterrein en het aanleggen van de kaden langs de haven.

Daar bovenop werd zand, aangevoerd vanaf maart 1855 per trein uit Kalmthout, gestort. Helaas liepen deze werkzaamheden grote vertraging op, doordat men het zandvervoer half mei moest staken. Aangezien men dag en nacht het materieel had ingezet voor dit werk, waren er, naast een groot aantal wagons, niet minder dan vier locomotieven voor een herstel naar de werkplaats gezonden. Vanaf augustus 1855 kon men het zandvervoer per trein hervatten.

Inmiddels (juli) was men begonnen met het leggen van rijshout en het maken van de beschoeiingen aan de monding van de haven. Eveneens werd het hellend vlak aan de oostzijde der haven aangebracht. Nadat de rijs- en paalwerken over een behoorlijke lengte waren afgewerkt, kon men dit hellend vlak nog wat verhogen.

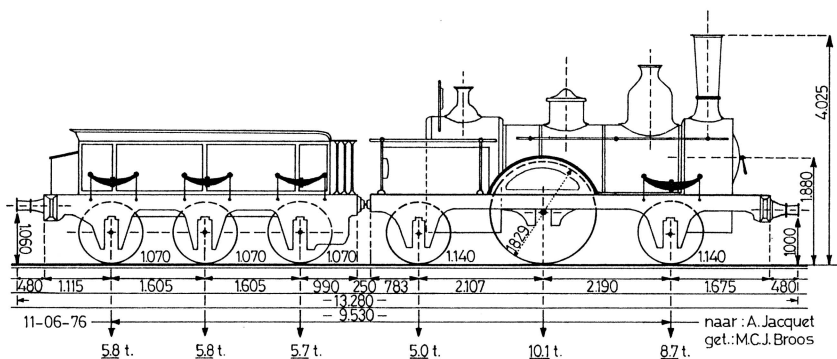
Intussen was men genoodzaakt de stoomboot „Cornelis de Witt”, varende op Dordrecht en Rotterdam, een aanlegplaats aan de oostzijde der haven aan te wijzen, hoewel de diepte langs die zijde nog niet voldoende was. Wel was de uitdieping van de haven zover gevorderd, dat de stoomschepen der spoorwegmaatschappij met hoog water konden keren. De ophoging van het stationsterrein was in oktober 1855 zover gereed, dat de sporen tot de aanlegplaats der aansluitende bootdienst uitgebreid konden worden.

Tevens kwam in deze periode na ophogen en egaliseren de oostelijke havendam tot stand. Vervolgens kon men de bestrating aanbrengen, die echter voortdurend veel onderhoud zou vergen.

Daarna kwam de westelijke havendam aan bod met het inheien van enige honderden palen. Tegelijkertijd werd het aanbrengen van beschoeiingen voortgezet. Aan het einde van het jaar waren nagenoeg alle kade-werken langs de haven voltooid.

Te Moerdijk werd ook grind aangevoerd, die dan met een locomotief en enkele wagons op de spoorweg werd aangebracht.

Het op de juiste diepte brengen van de haven werd in de maanden juli 1855 t/m april 1856 doorlopend met een aantal van 20 tot 50 baggerschuiten uitgevoerd.



S.A. des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam

A.R. - loc. 1 t/m 6, later G.C.B. - loc. 1 t/m 6

In 1854 werden door de Engelse fabriek „Stothert & Slaughter” te Bristol zes locomotieven, genummerd 1 t/m 6, afgeleverd. Deze machines vertoonden de typische Engelse bouwwijze uit die tijd en hadden een open machinistenstandplaats.

De locomotieven 1 en 2 hadden een naam, namelijk resp. : Louis Gihoul en J. P. Mathieu.

Nadat de westelijke zijde van het stationsterrein in oktober 1855 gereed was gekomen, werden de grondwerkzaamheden in zijn geheel pas in februari/maart 1856 afgerond. Door het invallen van een vorstperiode werden rond de jaarwisseling alle werken gestaakt. De taluds werden met puin en „Vilvoordschen steen” bezet tot een bepaalde hoogte, terwijl de overige gedeelten met een graszode werden bedekt.

Echter in mei en juni 1856 werden nog resp. 370 en 400 wagons met zand vanuit Kalmthout aangevoerd ter afwerking van de zandbedding van het stationsterrein te Moerdijk. Ook op verschillende plaatsen langs de spoorweg in de richting Zevenbergen moest het zandlichaam noodzakelijkerwijze worden aangevuld.

Naarmate de aanleg van het stationsterrein vorderde, werden de sporensituaties uitgebreid.

(HULP)STATIONSGEBOUW

Bij de openstelling van het traject Zevenbergen—Moerdijk was er een houten loods als hulpstationsgebouw in aanbouw. Nog in

september was er geen binnenbepreistering en verwerk in het gebouw aanwezig. Half november 1855 werd het gebouw definitief in gebruik gesteld.

Ofschoon de spoorwegmaatschappij nu haar reizigers „eene alleszins voldoende beschutting tegen het ruwe weder” kon aanbieden, schreef de Inspecteur der Waterstaat: „de wachtkamers zijn klein, en ik kan niet ontveinzen, dat men een pijnlijken indruk zal krijgen van eenen internationalen spoorweg, die in zulk een stationsgebouw zijn eindpunt zal vinden”.

Gedurende vele maanden na de opening was er amper sprake van reizigersaccommodatie. Pas in maart 1856 werd er langs het spoor, waarop de treinen aankomen en vertrekken, een houten trottoir als perron aangelegd.

Later, in juni 1856, is er een aanvang gemaakt met de bouw van het definitieve stationsgebouw. Na de uitvoering van de timmerwerken begon men met het inheien van de palen voor het stellen der kolommen en strijk balken als draagconstructie voor de overkapping. Eind oktober d.a.v. waren er enige tientallen kolommen gesteld, de helft der kapgebinten aangebracht en kon men een begin maken met het aanbrengen van beschothouten en de zinkbedekking voor de kap. Eind januari 1857 was het stationsgebouw nagenoeg voltooid. Na het in gebruik nemen van deze terminus kon het houten hulpstationsgebouw in mei 1857 worden afgebroken.

GOEDERENLOODS

Eindelijk in september 1855 werd begonnen met het leggen der fundering voor een goederenloods, waarna in de daaropvolgende maand de opgaande muren werden gemetseld en de kapgebinten met beschothouten en zinken dakbedekking werden aangebracht. In december kon de loods in gebruik worden genomen.

Vermeld kan nog worden, dat in februari 1856 in deze goederenloods een kantoor voor de ambtenaren der Rijksbelastingen werd ingericht.

LOCOMOTIEVENLOODS ANNEX WERKPLAATS/ RESERVOIRGEBOUW EN RIJTUIGENLOODS

Tot 17 mei 1855 werd nog zand uit Kalmthout aangevoerd ter ophoging van het terrein nabij de locomotievenloods en de rijtuigloods in aanbouw. Het metselwerk van de locomotievenloods was tegelijkertijd opgetrokken tot aan de onderkant der kapgebinten, terwijl het metselwerk der rijtuigloods tot de

halve hoogte der kozijnen was gevorderd. De overige timmerwerken voor deze gebouwen waren inmiddels gereed. Eind juni waren de beide loodsen onder dak en kon de aftimmering worden voortgezet.

Hoewel in juli 1855 alles grotendeels was voltooid moest het in gebruik nemen van de locomotievenloods en de rijtuigenloods nog wachten tot september 1855, daar de aanvoer van zand voor het resterende gedeelte van het stationsemplacement nog niet geheel was beëindigd. Reeds eerder is vermeld, dat het zandvervoer in mei 1855 noodgedwongen was gestaakt, daar er naast een groot aantal wagons niet minder dan 4 locomotieven onbruikbaar waren geworden.

Inmiddels was eind september 1855 de werkplaats met reservoirgebouw opgemetseld tot de hoogte der kozijnen. Na het stellen der kapconstructie in oktober d.a.v. was het gebouw in de daaropvolgende maand gereed.

DRAAISCHIJF

In januari 1856 begon men met het verrichten van graafwerkzaamheden ten behoeve van de fundering van de draaischijf. Enige weken later was met de metselwerken een aanvang gemaakt. In maart was de kuip van de draaischijf voltooid, waarna men het ijzerwerk kon plaatsen, zodat in april 1856 de indienststelling kon geschieden.

AANLEGPLAATS

Als tijdelijke aanlegplaats werd gedurende de bouw van het stationscomplex een lichterschip in de haven gelegd.

In juni 1856 begon men met de bouw van een drijvende bak en een loopbrug als vaste aanlegplaats in de haven. Nadat het „schip” in elkaar was gezet werd het in oktober 1856 te water gelaten.

Tenslotte werd begin 1856 te Willemsdorp een steiger gemaakt aan de oostzijde van het bestaande havenhoofd, bestemd voor het overbrengen van passagiers en goederen tijdens ijsbezetting van de rivieren.



Gezicht op Dordrecht, met twee ruderboten van de „Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam”, waarvan een de „Stad Dordrecht”.

Op 14 februari 1856 werd op de werf van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Feijenoord de „Stad Dordrecht”, het vlaggeschip van de Belgisch-Nederlandse spoorwegmaatschappij, te water gelaten, zodat de maatschappij toen kon beschikken over drie ruderboten voor het vervoer van passagiers, bagage en goederen.

BRONVERMELDING

- 1) A. J. G. Buysen, Roosendaal en de spoorwegen, Jaarboek „De Ghulden Roos” 1965.
- 2) M. C. J. Broos, De Spoorweg Antwerpen—Rotterdam, Op de Rails 45e jrg 1977-11.
- 3) Mr. Dr. J. H. Jonckers Nieboer, Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen, 1832—1938, 1939.
- 4) Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage, Archief Binnenlandse Zaken, 3e afd. B, Waterstaat 1831—1877, Dossier 79, Inv. nr. 2882.
- 5) Bredasche Courant, d.d. 16-01-1853.
- 6) Bredasche Courant, d.d. 20-07-1853.
- 7) Bredasche Courant, d.d. 10-12-1853.
- 8) Algemeen Rijksarchief, a.w., Inv. nr. 2883 d.d. 01-05-1854
Bredasche Courant, d.d. 19-04-1854.
- 9) Algemeen Rijksarchief, a.w., Inv. nr. 2883 d.d. 16-06-1854.
- 10) G.A.R.N., Register notulen Gemeenteraad d.d. 03-07-1854
Bredasche Courant, d.d. 21-06-1854.
Algemeen Rijksarchief, a.w., Inv. nr. 2883 d.d. 19-06-1854.
- 11) Algemeen Rijksarchief, a.w., Inv. nr. 2883 d.d. 24-07-1854.
- 12) Algemeen Rijksarchief, a.w., Inv. nr. 2884 d.d. 05-12-1854.
- 13) Algemeen Rijksarchief, a.w., Inv. nr. 2884 d.d. 01-11-1854
Bredasche Courant, d.d. 25-10-1854.
- 14) Algemeen Rijksarchief, a.w., Inv. nr. 2884 d.d. 23-12-1854.
- 15) Bredasche Courant, d.d. 02-05-1855
Algemeen Rijksarchief, a.w., Inv. nr. 2885 d.d. 09-05-1854.
- 16) A.R.A., 2882 d.d. 24-06-1853.
- 17) A.R.A., 2882 d.d. 05-07-1853.
- 18) A.R.A., 2882 d.d. 16-07-1853.
- 19) A.R.A., 2882 d.d. 11-11-1853.
- 20) A.R.A., 2882 d.d. 15-11-1853.
- 21) G. F. van Reeuwijk, Rijkspostrijtuigen, Op de Rails 44e jrg. 1976-9.
- 22) A.R.A., 2883 d.d. 12-06-1854.
- 23) A.R.A., 2883 d.d. 07-03-1854.
- 24) A.R.A., 2883 d.d. 01-04-1854.
- 25) A.R.A., 2883 d.d. 16-05-1854.
- 26) A.R.A., 2883 d.d. 09-06-1854.
- 27) A.R.A., 2883 d.d. 12-06-1854.
- 28) A.R.A., 2884 d.d. 19-08-1854.
- 29) A.R.A., 2884 d.d. 24-08-1854, Rapport van de Inspecteur der Waterstaat (2e Inspectie en algemene dienst) aan de Minister van Binnenlandse Zaken.
- 30) Idem.
- 31) Idem.
- 32) Idem.
- 33) A.R.A., 2884 d.d. 06-09-1854.
- 34) A.R.A., 2884 d.d. 01-11-1854.
- 35) A.R.A., 2883 d.d. 08-07-1854.

De laatste hoofdstukken, handelend over de aanleg van de spoorweg met het eindpunt te Moerdijk, werden samengesteld met behulp van gegevens, verkregen uit de verslagen van de Inspecteur der Waterstaat (2e Inspectie en algemene dienst) aan de Minister van Binnenlandse Zaken.

Deze verslagen vormen een getrouw beeld van de werkzaamheden aan de „Nederlandsch-Belgischen Spoorweg” in de jaren 1853 t/m 1857.

Maandelijks verslagen in Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage, Archief Binnenlandse Zaken, 3e afd. B, Waterstaat 1831—1877, Dossier 79, Inv. nrs. 2882 t/m 2886.