

DE „OUDE LIJN” EN HET EERSTE STATION VAN LEIDEN

Het is zo bekend, dat onze voorouders van ca 120 jaren geleden niets voor een experiment met „ijzeren spoorwegen” of „railroutes” gevoelden, dat wij voor dit onderdeel naar de algemene spoorweggeschiedschrijving ¹⁾ verwijzen. Volkomen er aan voorbijgaan kunnen wij echter niet. In de zomer van 1834 leed het plan voor een eerste verbinding Amsterdam—Keulen échec, niettegenstaande onze vooruitstrevende Koning WILLEM 1 met f 400,000.— uit zijn privé-vermogen intekende. Doch de geldwereld zag geen perspectief op een behoorlijk rendement en aldus kwam dit plan, geboren uit een naijver op België, dat bezig was met een verbinding tot stand te brengen van Antwerpen over Brussel met Duitsland, niet tot uitvoering. Als route voor het Hollandse plan had men gedacht: Amsterdam, Laren, Ede, Arnhem enz. De woorden van één van de twee geestelijke vaders van het plan Amsterdam-Keulen, nl. WILLIAM ARCHIBALD BAKE ²⁾ in zijn pros-

¹⁾ Zie o.m. : J. H. JONCKERS NIEBOER, *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen*. 1907.

²⁾ BAKE was geboren te Woerden 9 Sept. 1783 als zoon van de stadsdokter aldaar, die 4 jaren later te Leiden tot stadsvroedmeester werd benoemd en die daar tot 1804 een zekere rol heeft gespeeld, ook op politiek gebied.

WILLIAM ARCHIBALD, de zoon, werd in 1802 artillerie-officier en was bestemd voor de bezetting van het fort Kaap de Goede Hoop in Zuid-Afrika. Aan een plotselinge ernstige ziekte was het te wijten, dat de jonge BAKE niet met de hem aangewezen zeevaarder kon vertrekken ; hij dankte hieraan zijn leven, daar het schip met man en muis on de reis verging. In 1814 geraakte BAKE in Russische krijgsgevangenschap ; in 1821 kwam hij bij de geschutgieterij in Seraing (België). Na de oorlog met België werd hij naar Engeland gezonden tot aankopen van geschut. Aan de vele daar opgedane indrukken ontsproot zijn plan onze zeehavens door middel van een spoorweg in verbinding te brengen met Duitsland. Te Leiden heeft zijn naam bijzondere klank als de stichter van de (Koninklijke) Grofsmederij in 1836. Intusschen gaf hij zijn militaire carrière niet op. Hij overleed 10 Dec. 1843 als generaal majoor der artillerie te 's-Gravenhage.

Zie Nieuw Nederl. Biografisch Woordenboek, deel 111 kolom 56.

pectus¹⁾: „,200 ooit geldt thans het Nu of Nimmer” vielen door de onthouding van de haute finance helaas in de laatste zin uit.

Sedert een aantal jaren had **BAKE** met een ingenieur **WILLEM CHRISTIAAN BRADE** nauw contact gehad. Op **17** Sept. 1834 zendt de laatste, mede namens de heer **BAKE**, een request aan de Koning om een voorlopige toezegging van concessie „VOOR hun of een door hun te formeeren maatschappij van een spoorweg Amsterdam-Rotterdam met zijdtak naar Leiden, Den Haag, Delft, Schiedam”. Of wel provisioneel tot een proef van Amsterdam tot Haarlem. Wat in het uitvoerige stuk zo ongeveer stond kan men wel gissen. Handel en fabriekswezen zouden worden gediend, alsmede het reizend publiek; bestaande belangen, van de schipperij in het bijzonder, zouden niet worden gekwetst en, zó dit al mocht geschieden, zouden zij schadeloos worden gesteld; het belangrijkste van de inhoud van het request was, dat men Rotterdam wilde doen delen in de voordelen van de gedachte verbinding Amsterdam-Duitsland. Adres-santen dachten zich de navolgende rijtijden: tot Haarlem $\frac{1}{2}$ uur, tot Leiden $1\frac{1}{2}$ uur, tot 's-Gravenhage 2 uur en in $2\frac{3}{4}$ uur zou Rotterdam zijn bereikt.

Onmiddellijk zond Zijne Majesteit het request om bericht en raad naar de Ministers van Binnen- en Buitenlandse Zaken. De reden, waarom de laatste in deze binnenlandse zaak werd gekend, was, dat hij in het ontwerp voor de Keulsche spoor was betrokken geweest en aldus wenste de Koning hem nu niet buiten de spoorwegzaken te houden. **BAKE** werd naar de Hofstad ontboden en kreeg van zijn superieuren te horen, dat hij als luitenant-kolonel der artillerie niet in spoorwegen had te doen; hij verontschuldigde zich jegens de Minister van Binnenl. Zaken, dat zijn mederequestrant **BRADE** het request buiten zijn voorkennis en tegen zijne intentie had verzonden ! ²⁾).

In deze jaren kende men nog geen afzonderlijk Ministerie van Waterstaat ; de dienst ressorteerde onder Binnenlandse Zaken; de Minister raadpleegde de hoofdingenieur in alge-

¹⁾ Bewaard in het Gemeente-archief van Amsterdam, portefeuille Spoorwegen.

²⁾ Zie archief van het Kabinet des Konings (Algemeen Rijksarchief) omslag 1835 D 179 W. en de betrekkelijk de spoorlijn daarna ingekomen stukken en rapporten.

mene dienst van de Waterstaat **BERNARDUS HERMANNUS GOUDRIAAN** ¹⁾, die op 2 Juli 1835 van advies diende.

Het is thans nog, na zo veel jaren, in hoge mate interessant te lezen wat deze bekwame man van het geesteswerk van de vooruitstrevende compagnons **BAKE-BRADE** aan het schrift heeft toevertrouwd, te meer daar Leiden bij deze eerste verbinding zou zijn betrokken.

De technische opzet was van **BRADE** afkomstig en hield in dat de spoor bezuiden Haarlem om zou lopen over een kettingbrug over het Zuiderspaarne buiten De Hout langs; dan evenwijdig aan de Spanjaardslaan langs het buitenverblijf Eindhoven ²⁾ zou hij op de vaart aangetrokken worden; hij zou deze passeren, de zandweg volgen tot aan de Noordwijkerhoek, waar hij de vaart zou verlaten; van daar zou hij afgaan op een punt ten Oosten van Rijnsburg, van waaruit een zijtak naar Leiden zou aanvagen. — De Rijn zou met een kettingbrug worden gepasseerd, verder de Haagse straatweg doorsnijden, tot even voor het huis Ten Deil haar route vervolgen en achter het overbosch van Raaphorst tusschen de straatweg van Voorburg en die van Den Haag voortgaan, enz.

De verdere tracering laten wij hier onbesproken. Vóór **GOUDRIAAN** zijn rapport uitbracht hadden enige Amsterdamse zakenlieden bij de Koning adhesie aan het plan **BRADE** betuigd; hieronder worden de namen gelezen van **PAUL VAN VLISSINGEN** en **DUDOK VAN HEEL** (oprichters der **Amsterdamsche Stoomvaartmaatschappij**) en mede van **J. H. L. FORTIKE**, die tot voor enige jaren te Leiden een textielabriek had geëxploiteerd en bij zijn algemeen erkende vooruitstrevendheid het daar zo duf en benepen vond, dat hij zijn zaken naar Amsterdam overbracht ³⁾. Het koninklijk dossier was

¹⁾ Geboren 5 Juni 1796, overleden 13 Mei 1842. In de kracht van zijn jaren werd Goudriaan aan zijn gezin en zijn arbeid ontrukt. Het grote werk in kwestie heeft hij niet gereed gezien. Zie: Nieuw Nederl. Biografisch Woordenboek, deel VII, kol. 964.

²⁾ Eindhoven of Endenhout tegenover de Spanjaardslaan, toenmaals groot ruim 10 HA en toebehorende aan A. W. baron van Brienens te Amsterdam (Aardr. Woordenb. van **VAN DER AA.**)

³⁾ **JOHANNES HENDRICUS LAURENTIUS FORTIKE** Jzn. volgens het volkstellingregister 1839 te Leiden wonende en bedrijf houdende aan de Heeren-gracht, R.K., geb. 1799 te Amsterdam, in genoemd jaar ongehuwd. Hield huisknecht en dienstbode. Hii had een stoomfabriek waarin polemieten, vlaggedoek, saaien, enz. werden vervaardigd. Zie verder over deze: R. V. **ROLJEN**, *Thorbecke en de stad Leiden*. 1951, blz. 15—16.

in letterlijke zin uitgedijd door ettelijke rapporten van allerlei autoriteiten, te veel om te noemen, Kamers van Koophandel en Fabrieken inclus, die zich ten stelligste tegen het plan van spoorwegverbindingen in dit met waterwegen zo rijk gezegend land verklaarden.

Ook het zo leesbare rapport **GOUDRIAAN** kunnen wij niet van alinea op alinea vervolgen. **GOUDRIAAN** was van oordeel dat een vervoersgelegenheid, die veel sneller en voor de helft van de vroegere vrachtprijzen zou vervoeren, **daarmede** haar bestaansrecht bewees en als een belangrijke verbetering moest worden beschouwd. De vergunning kon z.i. te eerder aan de onderneming worden gegeven, daar het risico voor haar is. Het publiek zal bewijzen of het goed of niet goed is gezien. De vrachtdiensten van thans, aldus **GOUDRIAAN**, die via de kanalen van pakhuis naar pakhuis gaan, zullen niet vernietigd worden.

Het is na **119** jaren nog een genot een zo heldere zienswijze ontvouwd te lezen als **GOUDRIAAN'S** nota bevatte en waarvan we helaas slechts enkele passages konden aanhalen. De opzet van **BRADÉ**, aldus **GOUDRIAAN**, onderstelt enkel spoor; hij acht echter, bij de verwachting van **200** talrijke passagiers, „**dubbeld** spoor” een vereischte. Het is de eerste keer, dat men met dit begrip wordt geconfronteerd (1835). Hij adviseert dan van de ingenieur **BRADÉ** een nader uitgewerkt plan met cijfers te vragen, waarop het ontwerp kan worden beoordeeld.

Het woord was thans aan de Minister van Binnenlandse Zaken. In zijn rapport aan de Koning d.d. zo Juli 1835 schreef deze het volgende: Zijn departement was bij het ontwerp van de lijn Amsterdam-Keulen van mening, dat men, als er geen strijd was met het algemeen of bijzonder belang, men de zaak aan handel en publiek kon overlaten. Misschien zou het wenselijk geweest zijn, aldus deze Minister, dat die onderneming tot stand zou zijn gekomen. Maar nu er zich zoveel autoriteiten tegen het plan **BRADÉ** verzetten, is de zaak anders. De organen van handel verklaren dat de zaak buiten enig belang is. Het ontwerp kan dus alleen uit een oogpunt van binnenlandse communicatie worden gezien. En deze achtte de Minister hier menigvuldig en min-kostbaar. Doch ook al stelt hij dit ter zijde, dan nog meent hij, dat de voorstelling dat al het personenvervoer per beurtschip of particuliere schippers naar de spoorwegen zal overgaan,

onjuist. Hij zou dit niet wenselijk achten voor het publiek en het zou de nijverheid niet bevorderen. **BRADE** had in zijn request aangegeven, dat de spoorwegen niet alleen dit vervoer tot zich zouden trekken, maar bovendien nog de helft meer, dus 150%. Dit lijkt de Minister ondenkbaar en ongetwijfeld zou daardoor de opbrengst der tollén op de wegen geheel te niet gaan. **BRADE** had dit voorzien, schadeloosstelling daarvoor belovende, maar de Minister betwijfelde het of de opbrengst dit zou toelaten. Met alle omzichtigheid behoort hier volgens de Minister van Binn. Zaken, dus te worden gehandeld, die zich ten slotte bij **GOUDRIAAN'S** advies aansluit : grondiger gedetailleerd ontwerp te produceren !

Dan volgt de oprichting van de Holl. IJzeren Spoorwegmaatschappij in 1835 door **LOUIS JAN JACOB SERRURIER**, **RODOLPHE LE CHEVALIER** en **WILLEM CHRISTIAAN BRADE**, de laatste mede als haar ingenieur, om in vereniging, na het mislukken van het plan van de ijzeren spoorweg Amsterdam-Keulen, de beide Nederlandse zeehavens te verbinden en eerst een proeflijn Amsterdam-Haarlem aan te leggen. Van de aanvang af heeft het in de boezem van de directie niet geboterd en het heeft er toe geleid, dat men **BRADE** heeft laten vallen, van wie met **BAKE** de eerste spoorwegplannen in ons land zijn uitgegaan. Het schijnt de moeite waard, dat hieraan eens een onderzoek wordt gewijd. **BRADE** acht zich blijkens zijn tientallen requesten aan de regering in hoge mate verongelijkt; hij is met zijn gezin, vrouw en vijf kinderen, aan het nijpendste broodsgebrek prijsgegeven geworden en werpt zich dan op andere vraagstukken en op 4 April 1840 zendt hij aan de Koning een ontwerp van een brug over het IJ bij Amsterdam en kort daarop van een beursgebouw. Is **BRADE** onrecht aangedaan? Wij weten het niet, maar uit zijn eindeloos requesteren zou men het moeten opmaken; het doet echter nog — om het op zijn zachtst te zeggen — buitengewoon onplezierig aan, dat men zich verwaardigde met 's mans project voort te gaan en op het door hem afgeleverde verder te bouwen, terwijl hij en de zijnen aan honger en ellende vervielen. Misschien een querulant ? Zelf geeft hij als de reden, waarom hij gequitteerd werd, op, dat invloedrijke beurskringen een zekere **VAN HALL**, een niet op eigen verzoek ontslagen cavallerie-officier en broeder van de latere Minister **FLORIS ADRIAAN**, aan een betrekking wilden helpen.

In deze jaren woonde hij met zijn gezin : Warmoesstraat 130 ¹⁾.

Wanneer op 22 Juni 1840 — enige jaren zijn intussen verstreken en de verbinding Amsterdam-Haarlem als proeflijn is reeds in gebruik de Koning concessie verleent de spoor door te trekken tot Rotterdam, is F. W. CONRAD (geb. 1800, overl. 1870) ²⁾ reeds een jaar aan de H.I.J.S.M. verbonden. De directie had aan de regering verzocht een „effectief” ingenieur aan te wijzen om BRADE te vervangen. Bij de genoemde concessie wordt aan de maatschappij opgelegd te zijner tijd voor dubbel spoor te zorgen, zodra de regering de noodzaak te kennen zou geven ³⁾.

In een memorie van 29 Juli 1840 besprak CONRAD de op

¹⁾ Aan het Centraal Bureau voor Genealogie, Nassaulaan 18, 's-Gravenhage kon schrijver dezes nagaan, dat BRADE in 1792 moet zijn geboren; in 1817 was hij kapitein der genie te Gouda, blijkende uit een brief, waarin hij een vader zijn deelneming betuigt bij het overlijden van diens zoon, een onder hem gediend hebbend eerste luitenant. BRADE trouwde 30 Juni 1820 te Amsterdam met GEESIE VAN DER STEEGE; hij is dan oudkapitein-ingenieur en civiel ingenieur en architect in de hoofdstad. Bij de geboorte van het eerste kind woont het jonge echtpaar op het bekende buitengoed Amstelstroom; in 1826 te 's-Gravenhage, in 1829 te Luik; gelijk hiervoor reeds gezegd is in 1834 en volgende jaren te Amsterdam; in 1849 daar nog, zoals zal blijken; BRADE overleed op 66 jarige leeftijd de 27ste April 1858 te Brussel. Op 29 September 1849 richt hij zich te Amsterdam per brief tot Mr W. H. VAN HASSELT, Keizersgracht bij de Amstel, waarin hij meedeelt een verzoek te hebben gedaan, dat aan de heer SARPHATI, directeur van de Landontginning en Landbouw in handen is gesteld en vraagt Mr V. HASSELT om bescherming. BRADE zegt „dat zijn existentie van de reussite dezer onderneming” afhangt. „Al wat ik op de wereld bezat, heb ik aan de ondernemingen der spoorwegen en waterleiding opgeofferd. Degeen aan wien het vaderland de spoorwegen te danken heeft, is genoegzaam tot gebrek gedoemt; het late nageslacht zal als onpartijdig regter dat na verdienste wraken.” De onderneming, die hem bezighoudt, doch die hij niet nader aanduidt, „is mijn eenig plegtanker van behoud”. Onderscheiden heden hebben hun steun verleend en hij nadert reeds de helft van het benodigde „montant”. — Blijkens advertenties, in genoemd Centraal Bureau bewaard, is BRADE in zijn procedure tegen de H.I.J.S.M. in 1839 door de arr. rechtbank te Amsterdam in het gelijkgesteld; in hoger beroep bij het Gerechtshof werd de eisch van de Maatschappij toegewezen.

²⁾ Zie over hem Nieuw Nederl. Biographisch woordenboek 11 kolom 313.

³⁾ Het is minder bekend, dat de oorspronkelijke spoorbreedte bij de aanleg beduidend groter was dan thans. Toen de regering in 1865 genoemde verklaring had uitgesproken, legde de maatschappij een nieuwe spoorlijn op de nieuwe breedte naast de bestaande; deze was 5 April 1866 gereed. Zij versmalde vervolgens de oude lijn. Het 2de of linker smal spoor was over het gehele traject tot Rotterdam op 7 Dec. 1868 klaar. Welke zorgen en kosten één en ander, ook voor het wagenpark der maatschappij heeft medegebracht, laat zich moeilijk denken.

verzoek van de Minister van Binnenlandse Zaken door **BRADE** ingezonden uitgewerkte plannen. Deze had drie verschillende trajecten voor mogelijk gedacht. Het eerste voerde ten Zuiden van Haarlem langs de Haarlemmermeer. Dit werd door **CONRAD** zeer bezwaarlijk geacht; het tweede plan van **BRADE** hield in, dat Leiden en 's-Gravenhage door zijlijnen met de grote lijn zouden worden verbonden en dit achtte **Conrad** in strijd met de woorden van de concessie, die het passeren van de eerste stad voorschreef ¹⁾. Zijne Majesteit had in 1789/90 aldaar gestudeerd en had blijkbaar dergelijke herinneringen aan zijn studietijd behouden, dat hij de oude academiestad het voorrecht van een spoorverbinding deelachtig wenste te doen worden; het derde plan van **BRADE** volgde de trekvaart Haarlem-Leiden, maar de uitvoering van de baan bracht vele opruiming en door het slingerend verloop zou het vele nadelen bij de exploitatie hebben. Ten slotte was er nog een vierde plan, ontstaan uit een van gouvernementswege ingesteld onderzoek: Door Haarlem tot nabij de Brouwersvaart tot voorbij de Manspadbrug nabij het huis Kroesbeek ²⁾, door de niet zeer hoge duinen van de Vogelenzang de vaart schuins doorsnijdende; tussen de trekvaart en de hoogten bij Hillegom en Lisse lopende tot nabij het Mallegat, oostwaarts langs de ruïne van Teilingen, de R.K. Kerk van Sassenheim, 't huis te Warmond; nabij Leiden de trekvaart bij de Marepoort overgaande en voorts in rechte lijn op 's-Hage. Dit laatste of vierde beloop werd verreweg het verkieselijkst geacht.

Ten slotte kwam **CONRAD** met het voorstel tot het volgende traject, dat aanvaard werd: Benoorden Haarlem een bocht met een straal van 500 meter, dan een recht stuk van 6,2 km, de westzijde van de trekvaart volgend langs de buitengoederen Boekenrode ³⁾, Leiduin ⁴⁾, Woest-

- ;) Hieruit is te verklaren, dat het bestuur van Leiden volkomen passief de ontwikkeling afwachtte.

²⁾ Genoemd naar een waterloop bij de Glip in het Zuiden van de Gemeente Heemstede.

³⁾ Landgoed onder Bloemendaal, 1 uur ten Zuiden van het dorp, destijds de oppervlakte beslaand van 294 ha en behorende aan de kinderen van **JACOB ADRIAAN VAN LENNEP** Pz. en **ANNA WILLINK**. (Aardr. Woordenb. van **VAN DER AA.**)

⁴⁾ Ten Zuiden van vorenstaande bezitting, destijds 52 ha, met 2 herenhuisen, waterval, enz., behorende aan Mr H. A. **VAN LENNEP** te Amsterdam. (Aardr. Woordenb. als voren).

duin ¹⁾ en Kroesbeek, zonder deze te schaden; dan zou het traject bij de laan van de Vogelenzang een flauwe bocht krijgen met een straal van 4500 meter; daar de trekvaart schuin passeren en vandaar over 12 km een volmaakt recht beloop hebben tot benoorden Hillegom; achter langs de grote buitengoederen Veenenburg ²⁾ en Keukenhof ³⁾, doch over de gronden daarvan, zou de lijn de trekvaart naderen en steeds recht doorgaan tot nabij Voorhout; hier zou de derde bocht komen met een straal van 1500 ellen en vervolgens weder recht doorgaan tot het Warmonderhek, waar de Leede moest worden gepasseerd. Hierna kwam de vierde bocht met een straal van 1500 ellen over een lengte van 1750 ellen en vervolgens zou het van de Haarlemmertrekvaart tussen de beide zaagmolens bezuiden Poelgeest rechtuit op 's-Gravenhage aan gaan. „In een volmaakt rechte lijn lang 15500 ellen kan aan de spoorweg een fraaye rigting gegeven worden tot die stad”, aldus CONRAD. De voorzichtige wijze waarop de buitengoederen onder Voorschoten, Duivenvoorde en Ter Horst werden ontzien, waartussen door de spoor juist kon worden geleid, had CONRAD in BRADE'S projecten aangegeven gezien.

De bezwaren van de eigenaren van genoemde buitengoederen, waarbij ook nog Wassergeest ⁴⁾ moet worden gevoegd, waren zonder tal. CONRAD gebruikt na afloop van het werk de woorden : Ongelofelijke inspanning, die hun tegenstand hem hadden bezorgd. — Hun oppositie kan men nu van geen belang meer noemen; zij doet nog slechts curieus aan. De eigenaren voorzagen de ondergang van hunne bezittingen,

¹⁾ Aan de trekvaart bij de Manpadsbrug, destijds ruim 60 ha behorende aan Mr H. S. VAN WICKEVOORT-CROMMELIN (bron als voren).

²⁾ Een zeer groot landgoed, uitmakende het noordelijk deel van de Gemeente Lisse en behorende aan J. LEEMBRUGGEN, bankier te Amsterdam. Er stond een landhuis op, waarvan een afbeelding voorkomt in de collectie schetsboeken van de jong overleden kunstschilder LEEMBRUGGEN te Hillegom, welke door de zorgen van de heer W. J. J. C. BLJLEVELD werden behouden en die bewaard worden in het Gemeentearchief van Leiden.

³⁾ Toenmaals 228 ha groot en behorende aan Jhr J. STEENGRACHT VAN OOSTKAPELLE.

⁴⁾ Aan de straatweg lag het fraaie huis, 1/4 uur ten Zuiden van Lisse. Het was kort voor 1795 gebouwd voor Mr SAAC VAN BUREN uit Leiden, die hierheen de prachtige planten van zijn tuin „America” in de Rode Laan bij Leiden overbracht. Zie Gemeente-archief Leiden, prentverzameling 7200 en 77975 e.v. Het goed Wassergeest was in ± 1840 18.4 ha groot. Het behoorde aan en werd bewoond door Jhr D. P. J. VAN DER STAAL VAN PIERSHIL.

omdat de genoegens van het buitenleven zouden verdwijnen en hiervan zou weder de ondergang van de in de nabijheid gelegen dorpen het gevolg zijn. Het was immers volgens hen duidelijk, dat, zonder de buitengoederen, geen timmerlieden, metselaars, verwers, smids, bakkers en slaggers een genoegzaam bestaan in die dorpen zouden kunnen vinden, gezwegen nog van de tuinlieden, knechten en arbeiders. En hoe zou men ter plaatse hun bijdragen aan Kerk en Armen kunnen missen !

In hun eerste adres zeggen zij, dat, wanneer de regering de verlenging van de spoorweg „waarlijk voor het algemeen nuttig en wenschelijk mogt beschouwen”, laat de maatschappij de spoor dan leggen langs de Westzijde van de Haarlemertrekvaart. Mocht dit niet gaan, dan langs of op enige afstand van de thans reeds grotendeels bestaande binnendijk van de Haarlemmermeerdroogmaking. Dit zou een minder kostbare onteigening geven, een korter traject en een betere communicatie met de dorpen. Op 11 Februari 1841 antwoordde de directie: Langs de Westzijde van de vaart bleek de grond ongeschikt. Dit tracé was destijds niet met voldoende kennis van zaken ontworpen. Er zou dan een niet geringe omweg gemaakt worden met sterke en gevaarlijke bochten, kortom een slingerend beloop. De directie voelde zich gestreeld, dat de heren-eigenaren in hun adres tot de Koning CONRAD als een volmaakt onpartijdig en onomkoopbaar man schetsten, als hoedanig hij ook bij Zijne Majesteit bekend stond. Schrikbeelden noemde de directie hun bezwaren alsof door de spoorweg hun bezittingen zouden verdwijnen. Op 14 Juni 1841 requesteren de eigenaren opnieuw: Zij willen de lijn van het Noorden af aan de Westzijde der vaart hebben en die bij Piet Gijzenbrug laten oversteken, met plaatsing van een station bij Halfweg en P.G.brug. Zij achten dit preferent boven een overgang bij Bennebroek en een station aan de Hippelaarsbrug(station Hillegom). Zij zien dan tevens een bestemming voor het kapitale gebouw van de steden Haarlem en Leiden, dat nu bijna geen waarde meer heeft. Dit was lang geleden voor de exploitatie van de trekvaart gesticht ¹⁾.

¹⁾ Van dit gebouw, waarvan de bouwtekeningen uit het midden der 17de eeuw nog bewaard zijn gebleven, o.a. in het Gemeente-archief van Leiden (prentverz.), maakten de gedeputeerden der beide steden gebruik om de zaken van de trekvaart te bespreken. Het moet zeer fraai ingericht geweest zijn. Er was stalling voor 24 paarden van de jagers der schuiten.

Op 21 Juni 1841 voegt Mr H. P. HOOG als eigenaar van het landgoed Leeuwenhorst ¹⁾ zich bij het koor. Ook hij wenst de Westzijde van de trekvaart en komt mede op voor Berg en Daal ²⁾ van de Graaf VAN BYLANDT, verder voor Noordwijk „de zo gewigtige plaats met deszelfs instituten van opvoeding, bloemen- en kruidenteelt en visscherij”. Bij deze route zou Noordwijk slechts een $\frac{1}{2}$ uur verwijderd zijn en de kromming van de baan zou een geschikte plaats opleveren voor het station. Wel zou van zijn landgoed een stuk nodig zijn, doch tot de afstand daarvan zal men hem bereid vinden. Niet om het genoegen van een spoorweg en een station, doch alleen om het belang van Noordwijk.

Maar thans nemen wij afscheid van de voormalige hereneigenaren. Hillegom was geporteerd voor de Oostzijde, want kwam het station aan de andere kant, dan moesten zijn ingezetenen telkens een terrein passeren „hetwelk als zeer zandig, open en vlak, zeer onaangenaam is”.

CONRAD had gezegd: „Het pleit is genoegzaam beslist.” Alle moeite der heren was voor niets geweest. Reeds op 11 Febr. 1841 had de Raad van Administratie dit aan de Minister van Binnenlandse Zaken geschreven. Men ging door. Warmond voorbij.

Bezuiden Poelgeest aan de Haarlemmertrekvaart lagen destijds twee zaagmolens, waarvan één nog gaaf aanwezig is; de andere werd iets meer naar de stad toe aangetroffen en nog nu ziet men het oude houtbedrijf, hoewel de molen daarop is verdwenen. De eigenaar van beide was de Leidenaar PETRUS ARNOLDUS BRONGEEST en met lede ogen zag hij van de Lede af de spoorbaan recht op zijn bedrijf afkomen. Precies tussen beide molens door zou de lijn gaan. Het zou een grote schade in zijn dubbel bedrijf betekenen en het valt dus niet te verwonderen, dat hij zich niet voetstoots gewonnen gaf. Slechts 21 roe grond vroeg de H.I.J.S.M. hem te willen verkopen. Een jaar heeft hij onderhandeld en volgehouden en intussen was het spoorlichaam de trekvaart genaderd. De directie aarzelde intussen niet tot de aanbesteding, gunning en het leggen van de brug over te gaan, hoewel zij niet verder

¹⁾ Genoemd naar het aldaar tot het beleg van Leiden gestaan hebbend Cisterciëncr nonnenklooster. Het landhuis was voor de raadpensionaris FAGEL gebouwd.

²⁾ Onder Voorhout, destijds 109 ha en behorende aan O. A. Graaf VAN BYLANDT.

kon. De nieuwe onteigeningswet van **1841** bepaalde, dat de Koning had te beslissen, na de Raad van State te hebben gehoord. En toen deze raad als zijn mening uitsprak, dat in het geval van **BRONGEEST** geen sprake was van het door de wet geëiste „voorafgaand overleg” met eigenaren, was voor de **H.I.J.S.M.** Holland in last. De Raad van State oordeelde, dat de Maatschappij zich te voren met **BRONGEEST** over de te nemen route had moeten verstaan; hier werd het mes op de borst gezet. **BRONGEEST** stond sterk en zeide eindelijk dat hij dan de heren de gevraagde **21** roeden wilde verkopen voor **f 29.500.—**.

Thans zou men — in acht nemende de altijd blijvende bedrijfsschade — dit niet buitensporig achten, doch tot een dergelijk standpunt was men in 1841 nog niet gevorderd. Deze bittere pil zou de directie wellicht wel hebben geslikt, ware het niet, dat verder op, bij het gaan tussen de landgoederen Ter Horst en Duivenvoorde, de verhoudingen precies zo lagen. Openlijk kon zij die exorbitante som niet uittrekken.

De zaak eiste bij de directie en de Raad van Administratie veel overleg en per slot kwam **CONRAD** op het denkbeeld de aannemer van de spoorwegwerken bij de **Haarlemmertrekvaart** in de arm te nemen. Intussen ging de maatschappij er toe over op het eind van de gereedgekomen baan, aan de Oostzijde van de nieuwe spoorbrug, een tijdelijk station te plaatsen, „provisioneel” zoals zij dat noemde. Achter de molenwerf werd verder aan het spoorlichaam doorgewerkt en mede werd met de bouw van het station buiten de **Rijnsburgerpoort** begonnen. „Het provisionele station buiten de **Marepoort**”, zogenoemd, werd **17** Aug. 1842 geopend en van toen af werd het baanvak **Leiden-Haarlem** over de volle afstand bereden.

Begrijpelijk is het, dat deze tegenvaller grote aandacht trok, niet alleen te **Leiden**, doch in het gehele land. Daarbij kwam de bijzondere belangstelling in het nieuwe vervoermiddel. Op **5** Augustus 1842 had Koning **WILLEM 11** met een „bijzondere wagentrein” een reisje gemaakt van de **Postbrug** af tot **Haarlem** en de couranten vermeldden, dat Zijne Majesteit de afstand van 4 uren gaans in $\frac{1}{2}$ uur aflegde; bij het beginpunt was hij door de „bestuurders van den **1 Jzeren Weg** opgewagt” en gebruikte te **Haarlem** met zijn gezelschap aan het station enige verversingen. Op **10** Augustus vond de proefrit van het provisionele station **Leiden** af plaats, dat

men begrijpelijk met groen en vlaggen had versierd. Te rekenen van de openingsdag af reden de diligences van 's-Gravenhage te Leiden komende via het Noordeinde, Paardensteeg, Oude Singel, Korte Mare, Marepoort, langs de Haarlemmertrekvaart naar het provisionele station. De eerste dienstregeling van de spoorweg besluit met de navolgende mededeling : „zullende de meeste der bestaande diligence-diensten voorlopig ook naar Haarlem en Amsterdam blijven doorreizen, zodat het aan de verkiezing der reizigers wordt overgelaten al dan niet van den spoorweg gebruik te maken”.

De dag zelf, waarop voor het eerst van Leiden af werd gereden, nl. **17** Aug 1842, deed de Minister van Financiën, J. J. **ROCHUSSEN**, zijn beklag bij zijn ambtgenoot van Binnenlandse Zaken over het feit dat het traject Veenenburg—Leiden vervroegd, zonder zijn voorkennis, was opengesteld, ten gevolge waarvan niet tijdig van hogerhand wijzigingen konden worden gebracht in de loop der diligencediensten. Hij hoopt dat niet op de ingeslagen weg zal worden voortgegaan, die tot botsingen met postwagenondernemers kan voeren, Men had beter tot 1 Sept. kunnen wachten. De Minister van Binnenl. Zaken draagt dan de Raad van bestuur der H.I.J.S.M. op hiermede in het vervolg rekening te houden.

In korte woorden wijden de dagbladen aan de nieuwe verbinding aandacht. Het valt echter op, dat dit alleen betrekking heeft op de Zondagen van 24 en **31** Augustus. Het was buiten de Marepoort die dagen zwart van mensen en men kon de menigte gerust op ettelijke duizenden schatten, daar op de eerstgenoemde Zondag aan het provisionele station 3000 plaatskaarten werden genomen, op de tweede 500 meer ! De couranten vermeldden dat op **31** Aug. de genoemde Minister **ROCHUSSEN** en de Minister van Justitie, Mr F. A. **VAN HALL**, aldaar, komende van Amsterdam, uitstapten, de volgende dag de Minister van Binnenlandse Zaken, Mr W. A. baron **SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE**. Het is grappig dat wij van de Zondagsreis van beide eerstgenoemde Ministers nog weten hoe het hunne excellenties is vergaan. Opnieuw schrijft namelijk de Minister van Financiën aan die van Binnenl. Zaken over de spoor; onverwacht had de directie iets in de treinenloop veranderd, zonder de bevoegde autoriteiten te waarschuwen en dan vervolgt de heer **ROCHUSSEN**: . . . „maar ik ben ook met onzen Ambtgenoot

„voor het Departement van Justitie in de gelegenheid geweest „persoonlijke ondervinding op te doen omtrent de wijze waarop „de dienst op dien weg wordt verrigt. Deze ondervinding „is zoo zeer ten nadeele van het bestaande, dat ik mij verplicht „heb gevonden aan de Directie der bedoelde maatschappij „de aanschrijving te rigten, waarvan ik de eer heb een „afschrift tot de informate Uwer Excellentie hiernevens te voegen”. Wat was de zaak geweest?

De Ministers van Justitie en Financiën dachten te Haarlem de laatste trein ¹⁾ naar Leiden te nemen, doch toen zij aan het station kwamen, bleek de trein zo minuten vertraging te hebben, doordat de van Amsterdam verwacht wordende verbinding „ten achteren” was. Dit was voor het temperament van iemand als de heer ROCHUSSEN te veel.

„Het komt mij voor”, zo schreef hij aan zijn collega van Binnenlandse Zaken, „dat er maatregelen behooren genomen „te worden om zoodanige vertraging, die geschikt is om alles „in verwarring te brengen, in de toekomst vóór te komen. „Vervolgens de reis naar Leyden aangenomen hebbende, „ondervonden wij, na het reeds geleden tijdverlies, in eene „dubbele mate het nadeel in het telkens ophouden der „spoorreinen aan een zoo groot getal intermediaire stations, „meest al op zeer onbeduidende plaatsen, voortvloeyende. „Het oponthoud hierdoor veroorzaakt is zoodanig, dat de „spoorweg op die wijze grootendeels haar doel moet missen. „Er bestaat derhalve bij mij geen twijfel of hierin zal eene „verandering behooren te worden gemaakt.

„Maar wat van nog veel grooter belang is, ja waardoor „het leven der reizigers zich tijdens mijne doorreise aan een „dadelijk gevaar bloot gesteld heeft gevonden, bestaat hierin, „dat wij in de nabijheid van het station bij Lisse gekomen „waren, de machinist zich niet ontzag den geheelen trein „weder achteruit naar Veenenburg ²⁾ te doen stoomen om, „zoo men zeide, in een gebrek aan water te voorzien. En dit „niettegenstaande de wachters met hunne signalen zich niet „meer op de hun aangewezen plaatsen bevonden; eene on-

¹⁾ Van 7.35 uur ees avonds.

²⁾ Het Aardrijksk. Woordenb. van VAN DER AA vermeldt: „Ter hoogte van deze hofstede is de halte van den Hollandschen Spoorweg Veenenburg met haltegebouw en koffiehuis. De ketel neemt aan deze halte, welke aan de Leydtsche trekvaart ligt, water in.”

„voorzigtigheid welke mij toeschijnt van dien aard te zijn,
„dat zulks alle de voorzorgen, die voor de openbare veiligheid
„worden genomen of voorgeschreven, op losse schroeven
„stelt en welke de Regeering tot dekking harer eigene verant-
„woordelijkheid niet onopgemerkt mag laten voorbijgaan.”
En Minister ROCHUSSEN vervolgt dan zijn brief tot de directie:
„Ik vermeen alzoo U W.Ed. te moeten uitnoodigen om
„de aanleiding tot het één en ander, waarvan ik zelve de
„ondervinding heb, met ernst te doen onderzoeken; voorts
„de nalatige beambten der maatschappij, gelijk zij dit ver-
„dienen, te bestraffen en eindelijk gepaste maatregelen tot
„wering van zoodanige misbruiken voor de toekomst te
„nemen, zullende het mij aangenaam zijn *spoedig* met het
„resultaat van het één en ander te worden bekend gemaakt.”

Uit dit merkwaardige verslag kan men opmaken dat de driftige heer ROCHUSSEN lang niet van inzicht in de mogelijkheden van de nieuwe communicatie was verstoken, maar tevens kan worden aan gevoeld, dat hij de directie van de nog maar nauwelijks geopende spoorlijn niet erg gunstig gezind was. Hij was in 1836 tot lid der commissie voor advies inzake de spoorwegen benoemd en had ook uit dien hoofde veel belangstelling in deze zaken.

Onmiddellijk zond CONRAD, die te Bennebroek woonde, het ministeriële schrijven bij de commissarissen der H.I J.S.M. rond en reeds de 5de Sept 1842 ging het antwoord der directie af, die meende, dat de heer Minister van Financiën „wat heel boos was over *deszelfs* eerste spoorreis”. Naar ingenieur CONRAD vernomen had, was de Minister verleden Zondag (dus de 4de Sept.) wederom „over onzen spoorweg getransporteerd”. Hij hoopt met beter gevolg en dat hierdoor de eerste verkeerde indruk wat zal weggenomen zijn. Het terugzetten van de trein was gekomen door „gebrek aan memorie van de machinist, die de order van dien middag omtrent de veranderde plaats van wateropneming had moeten doorgeven”. Er is gestraft en hiermede zal aan de Minister voldoening zijn gegeven. De directie zal haar best doen, meer kan toch niet worden gevergd. CONRAD deelt dan nog, om de Minister vriendelijk te stemmen, enige wetenswaardigheden mede, o.m. dat door het stukje van BRONGEEST de ingebruikneming van het nieuwe station buiten de Rijnsburgerpoort nog in het verschiet ligt en besluit met de mededeling, dat de „effecten” van de Maatschappij steeds laag van koers

blijven, Men zegt, schreef hij, dat het geld op zou zijn. Maar dit is er echter verre van. De kosten zijn wel groot, maar eenmaal zullen de inkomsten de verwachtingen ver overtreffen ¹⁾).

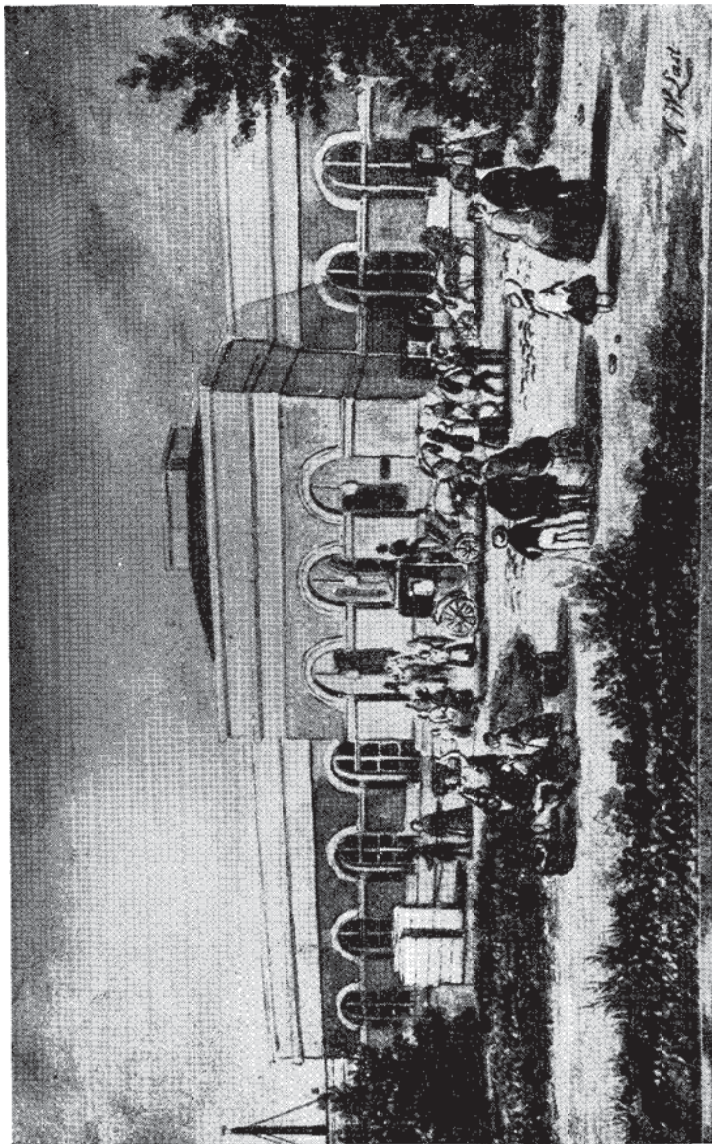
Aan elke weerstand komt een eind en ook die van BRONGEEST heeft zijn slot gevonden. ARIE VISSER uit Sliedrecht was de aannemer van de werken om en nabij de Haarlemmer-trekvaart; in de winter van 1843 wist hij BRONGEEST, die hij dagelijks zag en sprak, voor zich in te nemen en stelde hem voor $1\frac{1}{2}$ ha grond, waarin de 21 roeden gelegen waren, aan hem, VISSER, voor zijn aannemingsbedrijf te verkopen. De lange winteravonden en het jeneverglas hebben het hunne gedaan en VISSER droeg het begeerde stukje voor f 1500.— aan de H.I.J.S.M. over. Het is natuurlijk alles vertoning geweest met het oog op de eisen van de grote landeigenaren onder Voorschoten, van wie er één tijdens de werkzaamheden met vacantie naar Parijs vertrok, wat als gevolg had dat de directie op een gegeven oogenblik niet door kon laten werken en het werkvolk daar moest ontslaan.

15 Juni 1843 rijdt van af het nieuwe station de eerste trein naar Amsterdam. Iemand die mocht menen, dat de maatschappij door de onverzettelijkheid van BRONGEEST grote schade zou hebben geleden door de zoveel latere opening, vergist zich. Niet zonder trots deelt CONRAD aan de Minister mede, dat de kosten van het provisionele station dubbel en dwars zijn goedge maakt, want hierdoor ging men veel vroeger van Leiden af rijden, dan anders het geval geweest zou zijn. Nu wij van Leiden af (van buiten de Marepoort) rijden — aldus CONRAD kort na 17 Aug. 1842 — komt voor het eerst het eigenlijke reizigersverkeer op de lijn; deze sectie (Amsterdam-Haarlem) heeft meer voor uitspanning van het Amsterdamse publiek gediend. En toen het definitieve Leidse station was opengesteld, rapporteerde de bekwame man, dat het reizigersverkeer en de opbrengsten, vergeleken bij voorheen, verdriedvoudigd waren ²⁾).

R. VAN ROIJEN

¹⁾ Over 1841, een zeer ongunstig jaar, keerde de H. I. J. S. M. $2\frac{1}{4}$ % dividend uit. CONRAD achtte dit zeer voldoende, de slechte weersomstandigheden in aanmerking nemende. In de eerste tijd waren de wagons nog open.

²⁾ Aan schrijver past een woord van dank jegens de heer W. A. EASEL, verbonden aan het Algemeen Rijksarchief, voor de hulp hem enige jaren geleden, bij het opzoeken der stukken, verleend. Met de op blz. 147 noot 2 vermelde aanwijzing kunnen alle in bovenstaand artikel besproken brieven en rapporten zonder moeite worden teruggevonden.



Het Stationsgebouw van de H.I.J.S.M. buiten de Rijsburgerpoort te Leiden, in gebruik genomen 15 Juni 1843. Na ruim 40 jaren dienst te hebben gedaan, werd het vervangen door het stationsgebouw, dat kort geleden werd afgebroken. Fotografische reproductie, welwillend beschikbaar gesteld door de firma A. VAN VLIET, van een aquarel door H. W. LAST, aanwezig in het Spoorwegmuseum te Utrecht.



Foto H. Kleibrink

AFBRAAK VAN HET OUDE EN OPBOUW VAN HET NIEUWE STATION