

De Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij en de spoorlijn
Rotterdam Hofplein - Den Haag HS - Scheveningen Kurhaus

Carel van Gestel

ATLAS VAN HET EERSTE ELEKTRISCHE SPOOR



W BOOKS



J.J.BEIJNES.

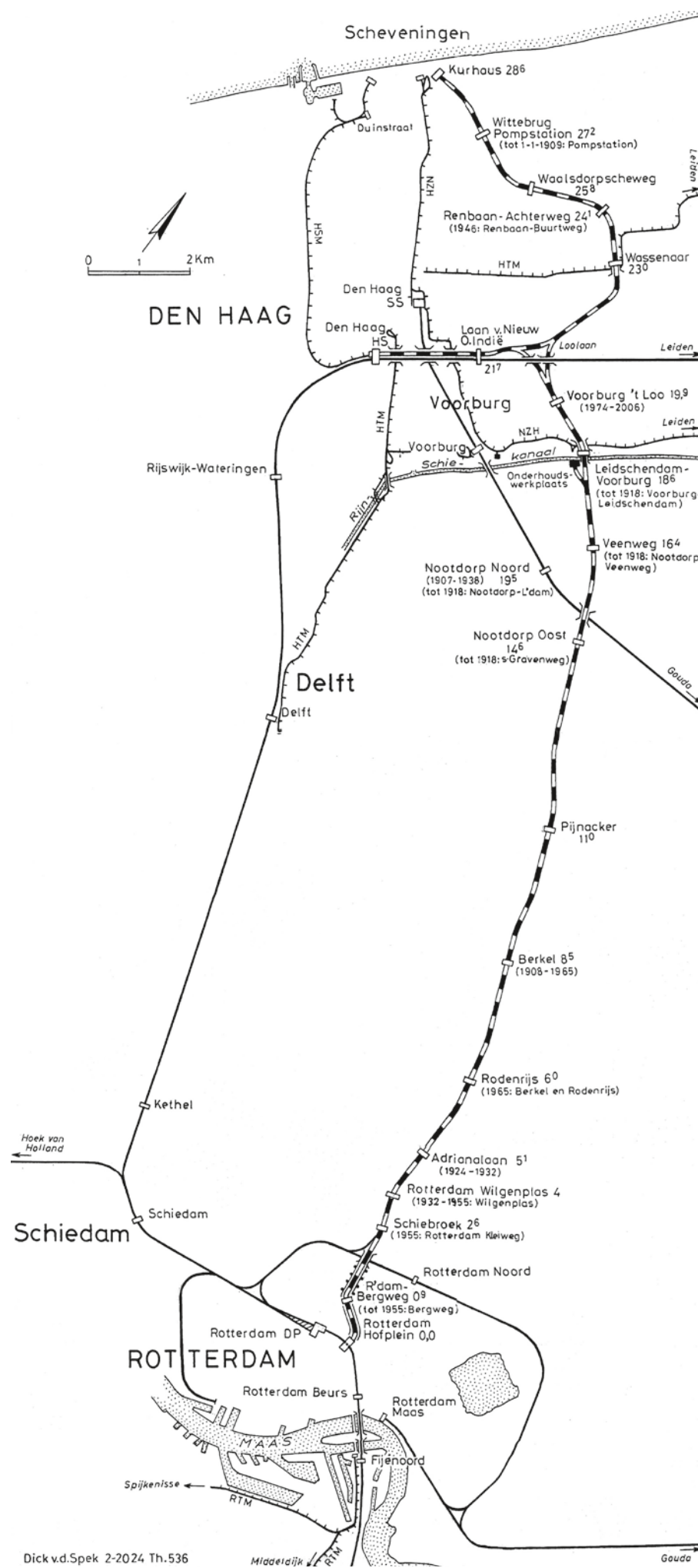
Kon-Fabriek.

Haarlem-Holland.

De Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij en de spoorlijn
Rotterdam Hofplein - Den Haag HS - Scheveningen Kurhaus

ATLAS VAN HET EERSTE ELEKTRISCHE SPOOR

Carel van Gestel



INHOUDSOPGAVE

01 VOORWOORD 7

02 INLEIDING 9

03 DE KOPSTATIONS 20

04 HET MATERIEEL 44

05 LANGS DE LIJN 66

06 DOOR DE TIJD 134

07 EEN TWEEDE LEVEN 196

08 WAT RESTEERT 202

Colofon 208

ELECTRISCHE SPOORWEG

Rotterdam-Scheveningen

(Hofplein) (Kurhaus)

Den Haag



INLEIDING

02

De geschiedenis van het elektrische spoor in Nederland begint op 3 juni 1899, wanneer de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, Cornelis Lely, concessie verleent aan de heren N.J. Beversen en ir. J. van Heurn voor de aanleg van een spoorlijn van Rotterdam naar Den Haag en Scheveningen. Dit mondde uit in de oprichting van de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij op 4 januari 1900.

AANDELEN

De aanvankelijke opzet was om de lijn als lokaal-spoorweg te exploiteren, waarbij de motorrijtuigen niet sneller zouden gaan dan 55 km/h. De lijn zou zo ongeveer het midden houden tussen een elektrische (stads)tram en een hoofdspoorlijn. De HSM, die de hoofdlijn van Amsterdam via Leiden, Den Haag en Delft naar Rotterdam exploiteerde, was bang voor concurrentie en kocht daarom in 1901 meer dan de helft van de ZHESM-aandelen. Eerder hadden de Staatsspoorwegen zich namelijk al bereid verklaard om de exploitatie op zich te nemen, en dat werd dus nu voorkomen.

De nieuwe lijn, te elektrificeren met 10 kV 1-fase wisselstroom, zou dus niet via station Den Haag Staatsspoor gaan, maar via Den Haag Hollands

Spoor. Na de kruising bij de Loolaan zou de lijn van de ZHESM zijn eigen baan hebben richting station HS. Er werd ook besloten om af te stappen van de lokaalspoorlijn en er een echte hoofdspoorlijn van te maken met zwaardere materieel, dat met een maximum snelheid van 90 km/h moest kunnen rijden.

STROOM

Omdat men geen 10 kV met voldoende vermogen van het regionale elektriciteitsnet kon afnemen, moest de ZHESM zelf voor de energie zorgen. In Leidschendam liet men een elektriciteitscentrale bouwen, met ernaast de werkplaats en de remise. Ook was er ruimte voor twee dienstwoningen, eentje voor de Portier en eentje voor de Chef

WIKIPEDIA 2



1. ◀ Rotterdam, Den Haag en Scheveningen onlosmakelijk met elkaar verbonden door de elektrische spoorweg, 1910. Het ontwerp van deze affiche is een aantal malen gebruikt, want linksonder was ruimte vrijgelaten voor bijvoorbeeld een nieuwe dienstregeling.

2. Een in 1899 door H.J. Haverman getekend portret van Cornelis Lely (1854-1929), ingenieur, waterbouwkundige, gouverneur en politicus. Als minister stond hij aan de basis van de ZHESM.

3. Dagblad van Zuidholland en 's-Gravenhage, 1 september 1900.

3



De lijn Den Haag HS – Scheveningen Kurhaus werd geopend op 1 mei 1907 en werd uitsluitend met stoomtreinen geëxploiteerd door de ZHESM. Dat was tot 1 oktober 1908, toen het traject van Rotterdam Hofplein naar Den Haag HS en Scheveningen Kurhaus geheel voor de elektrische treindienst werd geopend. Op die dag begon het vervoer op het eerste elektrische spoor in Nederland, waarbij de exploitatie geheel in handen was van de HSM. De beoogde reizigers waren niet alleen rijke forensen, maar ook dagjesmensen die vertier zochten op en rond het Scheveningse strand. Bij stralend zomerweer waren de treinen dan ook overvol. Gelukkig waren er nog de trams die van de stations Staatsspoor en Hollands Spoor naar de kust reden.

Tussen Den Haag en Rotterdam werd een gecompliceerde starre dienst gereden – uitzonderlijk voor die tijd – met twee frequenties door elkaar heen: een 30-minutendienst met sneltreinen om –.10 en –.40 vanuit Den Haag, en een 2-uursdienst met stoptreinen die om –.15 uit Den Haag vertrokken. Al deze treinen waren in de dienstregeling aangegeleid met een E achter het treinnummer. De meeste treinen maakten kop op station Den Haag HS, een aantal vormde een rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Scheveningen. Zowel tijdens de ochtend- als avondspits werden tussen Den Haag en Scheveningen ook nog twee stoomtreinen ingezet. Op papier allemaal goed bedacht en uitgewerkt, maar in de praktijk liep het nog wel eens anders en vielen er treinen uit. De benodigde motorrijtuigen waren nog niet allemaal geleverd, en wat wél aanwezig was had af en toe te maken met kinderziektes. Ook de matige toestand van het spoor zorgde ervoor dat tot 1911 op een aantal plaatsen de snelheid beperkt moest worden, wat

een reistijdverlies opleverde variërend van vier tot zeven minuten.

De zomerdienst van 1909 gaf enkele rechtstreekse treinen te zien tussen Rotterdam Hofplein en Scheveningen. Deze treinen werden met stoom gereden en stopten alleen te Rotterdam Bergweg en Wassenaar.

Door de uitbreiding van het materieel tussen 1911 en 1914 konden de diensten langzaam maar zeker worden uitgebreid. In de zomer van 1914, tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog op 28 juli, bereikte de dienst de maximale frequentie: een halfuursdienst tussen zowel Rotterdam en Scheveningen als tussen Den Haag en Scheveningen. Een van de gevolgen van die oorlog, waarin Nederland neutraal bleef, was kolenschaarste, met als gevolg dat de prijzen stegen. Aanleiding voor de ZHESM om te snijden in het aantal ritten en om de snelheid te beperken. Hierdoor werd het mogelijk om alle reizigersdiensten met elektrisch materieel uit te voeren, slechts het goederenverkeer werd nog met stoom gereden.

Na de oorlog, tussen 1919 en 1926, keerde de stoomtractie terug op de Hofpleinlijn. Een van de oorzaken was de vernieuwing van de bovenleiding op de lijn naar Scheveningen, waardoor de inzet van elektrisch materieel beperkt werd. Vervolgens was er het gestaag groeiende aantal reizigers, waarvoor de capaciteit van de elektrische stellen niet toereikend was. Daar kwam nog bij dat de motorwagens na iedere slag nog steeds een half uurtje moest afkoelen. En dus moest de stoomloc weer bijspringen... Aan deze toestand kwam een einde in 1926, toen het materieel werd omgebouwd voor gelijkstroom.

* VAN ZHESM NAAR NS

In 1911 vormden de HSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij), de SS (Maatschappij tot Exploitatie van Staats-spoorwegen), de NCS (Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij) en de NBDS (Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij) een tarieven-gemeenschap, waarbij een gelijke tariefstructuur werd ingevoerd. De diverse kaartsoorten waren nu geldig

op alle lijnen, terwijl de tarieven werden berekend via de kortste route, ongeacht de maatschappij waarmee men reisde.

In 1917 vormden de vier maatschappijen de belangengemeenschap Nederlandsche Spoorwegen. In 1919 werd de exploitatie van de NCS overgenomen door de SS, in 1926 gevolg door die van de NBDS. Intussen was in 1923 de ZHESM geheel

opgegaan in de HSM, die van meet af aan alle aandelen van de ZHESM in handen had gehad.

De HSM en SS bleven als particulier bedrijf bestaan, maar de activiteiten werden geheel geïntegreerd. Uiteindelijk leidde dit in 1938 tot een volledige fusie van beide ondernemingen onder de naam NV Nederlandse Spoorwegen.

SCHEVENINGEN
DEN HAAG
ROTTERDAM

GOEDKOOP REIZEN
MET DEN ELECTRICHEN SPOORWEG
MET RETOURKAARTEN
VOOR BUURTVERKEER

ROTTERDAM - DEN HAAG
I^e KL. F 1.40 II^e KL. F 1.00

ROTTERDAM - SCHEVENINGEN
I^e KL. F 1.70 II^e KL. F 1.20

DEZE RETOURKAARTEN ZIJN NAAR KEUZE GELDIG OVER DELFT OF OVER PIJNACKER

1. Goedkoop reizen met retourkaarten voor buurtverkeer, 1910.
2. Dienstregeling april 1909.

SCHEVENINGEN-ROTTERDAM (Hofplein) via															Den Haag-Pijnacker. (Volledige dienst).															Vervolg op bladz. 76.				
52 ^A	Treinnumm.	1 E	3 E	5 E	053	7 E	179	11 E	15 E	17 E	19 E	21 E	25 E	27 E	31 E	35 E	37 E	39 E	41 E	45 E	47 E	51 E	55 E	975	97 E									
	Klasse.	2-3	2-3	2-3	1-3	2-3	1-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3									
Scheveningen (Kurb.) V.	Niet Zon- en Feestd.	—	—	—	7.35	7.54	8.16	—	—	9.54	—	—	—	11.54	—	—	1.54	—	—	—	3.54	—	—	—	5.30	5.54								
Pompstation	—	—	—	—	S	S	S	—	—	S	—	—	—	S	—	—	S	—	—	—	S	—	—	—	S	S								
Wassenaar	—	—	—	—	7.45	8.01	8.20	—	—	10.01	—	—	—	12.01	—	—	2.01	—	—	—	4.01	—	—	—	5.38	6.01								
Laan van N. O.-Indië .	—	—	—	—	S	S	S	—	—	S	—	—	—	S	—	—	S	—	—	—	S	—	—	—	S	S								
Den Haag	A.	—	—	vm.	7.54	8.08	8.35	—	—	10.08	vm.	vm.	vm.	12.08	nm.	nm.	2.08	—	—	—	4.08	nm.	nm.	—	5.47	6.08								
Den Haag	V.	—	—	7.40	—	8.10	8.40	9.40	—	10.15	10.40	—	11.40	12.10	12.40	1.40	—	2.15	3.40	3.40	4.10	4.40	5.40	—	—									
Laan van N. O.-Indië .	vm.	vm.	—	S	—	S	S	S	—	S	S	—	S	S	S	1.47	—	S	S	S	S	S	—	5.47	—									
Voorburg-Leidschendam .	6.23	7.17	—	—	—	—	—	9.47	—	10.21	—	—	11.47	—	—	—	—	2.21	—	3.47	—	—	—	—	—									
Nootdorp-Veenweg . .	6.27	—	—	—	—	—	—	—	—	10.25	—	—	—	—	—	—	—	2.25	—	—	—	—	—	—	—									
's Gravenweg	6.30	—	—	—	—	—	—	—	—	10.28	—	—	—	—	—	—	—	2.28	—	—	—	—	—	—	—									
Pijnacker	6.35	—	—	—	—	—	—	—	—	10.33	—	—	—	—	—	—	—	2.33	—	—	—	—	—	—	—									
Berkel	6.39	—	—	—	—	—	—	—	—	10.37	—	—	—	—	—	—	—	2.37	—	—	—	—	—	—	—									
Rodenrijs	6.42	—	—	—	—	—	—	—	—	10.40	—	—	—	—	—	—	—	2.40	—	—	—	—	—	—	—									
Schiebroek	6.46	—	—	—	—	—	—	—	—	10.44	—	—	—	—	—	—	—	2.44	—	—	—	—	—	—	—									
Bergweg	6.48	—	—	—	—	—	—	—	—	10.48	—	—	—	—	—	—	—	2.46	—	—	—	—	—	—	—									
Rotterdam (Hofpl.) A.	6.50	7.33	8.03	—	8.33	9.03	10.03	—	—	10.45	11.03	—	12.08	12.55	1.03	2.03	—	2.48	3.03	4.03	4.33	5.03	6.03	—	—									

74

Vervolg op bladz. 76.

75

52^A

Treinnumm.

59 E

977

61 E

65 E

67 E

69 E

71 E

75 E

77 E

81 E

—

Klasse.

2-3

1-3

1-3

2-3

2-3

2-3

2-3

2-3

2-3

2-3

—

Scheveningen (Kurb.) V.

—

6.08

—

—

7.54

—

—

—

9.54

—

—

Pompstation

—

—

—

—

S

Vervolg van bladz. 75.

S

—

—

—

—

Wassenaar

—

6.16

—

—

8.01

—

—

—

10.01

—

—

Laan van N. O.-Indië .

—

S

—

—

S

—

—

S

nm.

—

Den Haag

A.

nm.

6.25

—

nm.

8.08

nm

nm

nm.

10.08

nm.

Den Haag

V.

6.15

—

6.40

7.40

—

8.15

8.40

9.40

—

10.40

—

Laan van N. O.-Indië .

S

—

—

S

S

S

S

S

—

S

Voorburg-Leidschend. .

6.21

—

—

7.47

—

8.31

—

9.47

—

10.47

—

Nootdorp-Veenweg . .

6.25

—

—

—

—

8.25

—

—

—

—

—

's Gravenweg

6.28

—

—

—

—

8.28

—

—

—

—

—

Pijnacker

6.33

—

—

—

—

8.33

—

—

—

—

—

Berkel

6.37

—

—

—

—

8.37

—

—

—

—

—

Rodenrijs

6.40

—

—

—

—

8.40

—

—

—

—

—

Schiebroek

6.44

—

—

—

—

8.44

—

—

—

—

—

Bergweg

6.46

—

—

—

—

8.46

—

—

—

—

—

Rotterdam (Hofpl.) A.

6.48

—

7.03

8.03

—

8.48

9.03

10.03

—

—

—

76

Vervolg van bladz. 75.

77

ROTTERDAM (Hofplein) - SCHEVENINGEN via Pijnacker-Den Haag.

(Volledige dienst). Vervolg op blz. 78 en 79.

52^A

Treinnummer.

955

2 E

2 E

4 E

960

6 E

8 E

10 E

14 E

18 E

—

Klasse.

1-3

2-3

2-3

2-3

1-3

2-3

2-3

2-3

2-3

2-3

Rotterdam (Hofpl.) V

6.55

—

—

—

7.40

8.10

8.40

9.10

10.10

—

—

Bergweg

6.57

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Schiebroek

6.59

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Rodenrijs

7.03

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Berkel

7.06

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Pijnacker

7.10

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

's Gravenweg

7.15

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Nootdorp-Veenweg . .

7.18

vm.

vm.

—

—

—

—

—

—

—

—

Voorburg-Leidschend. .

7.22

7.32

7.26

—

—

8.25

—

—

—

10.26

—

Laan van N. O.-Indië .

—

—

—

—

S

S

S

S

S

S

—

Den Haag

A

vm.

Niet op Zon- en feestdagen.

7.28

7.33

vm.

5.03

8.33

9.03

9.33

10.33

—

Den Haag

V.

7.07

—

—

—

7.35

7.48

—

—

9.35

—

Laan van N. O.-Indië .

S

—

—

S

S

Vervolg op bladz. 78 en 79.

S

—

—

—

Wassenaar

7.17

—

—

—

7.42

7.58

—

—

9.42

—

Pompstation

—

—

—

—

S

—

—

—

9.49

—

Scheveningen (Kurb.) A.

7.24

—

—

—

7.49

8.05

—

—

—

—

—

77

Vervolg op bladz. 78.

78

ROTTERDAM (Hofplein)-SCHEVENINGEN via Pijnacker-										Den Haag. (Volledige dienst) 25 (Vervolg van bladz 77). 26														
52 ^A	Treinnummer	23 E	24 E	28 E	30 E	34 E	38 E	42 E	44 E	45 E	115	130 E	134	54 E	58 E	63 E	64 E	68 E	72 E	74 E	78 E			
	Klasse	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	1-3	2-3	1-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3
	vm.	vm.	nm.	nm.	nm.	nm.	nm.	nm.	nm.	nm.	Met op Zon- en Feestdagen.	nm.		nm.	nm.	nm.	nm.	nm.	nm.	nm.	nm.	—	—	—
Rotterdam (Hofpl.) V.	10.55	11.10	12.10	12.40	1.10	2.10	2.55	3.10	4.10	4.40		—	5.10	6.10	6.55	7.10	8.10	8.55	9.10	10.10	—	—	—	—
Bergweg	10.57						2.57								6.57			8.57						
Schiebroek	10.59						2.59								6.59			8.59						
Rodenrijs	11.03						3.03								7.03			9.03						
Berkel	11.06						3.06								7.06			9.06						
Pijnacker	11.10						3.10								7.10			9.10						
's Gravenweg	11.15						3.15								7.15			9.15						
Nootdorp-Veenweg . .	11.18						3.18								7.18			9.18						
Voorburg-Leidschendam	11.23		12.36			2.26	3.23		4.26						6.26	7.23	8.26	9.23		10.26				
Laan van N. O.-Indië .	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S				S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	
Den Haag	A.	11.28	11.33	12.33	1.03	1.33	2.33	3.28	4.33	nm.	5.03	nm.	5.33	6.33	7.28	7.33	8.33	9.28	9.33	10.33				
Den Haag	V.		11.35			1.35			3.35	4.51		5.09	5.35			7.35			9.35					
Laan van N. O.-Indië .		S				S			S			S		S		S			S					
Wassenaar		11.42				1.42			3.42	5.01		5.19	5.42			7.42			9.42					
Pompstation		S				S			S			S		S		S			S					
Scheveningen (Kurb.) A.		11.49				1.49			8.49	5.10		5.28	5.49			7.49			9.49					
78	Vervolg van bladz. 77.										79													



ARCHIEF ARJAN DEN BOER 2



1. Luchtopname uit 1930 van de omgeving van het Hofplein, met op de voorgrond de Coolsingel en de Delftsche Poort, links de Rotterdamse Schie, rechts de Delftsevaart en rechtsboven de Rotte. Centraal staan echter station Hofplein en café-restaurant Loos.

ARCHIEF ARJAN DEN BOER 3



2. In het interieur van Loos waren de sfeerloze betonnen kolommen en balken gesjabloneerd met Jugendstil-motieven van Jaap Gidding. Hij ontwierp ook de keramiektapezies boven de twee schouwen aan weerszijden van het buffet. Ze symboliseerden het begin- en eindpunt van de spoorlijn: Rotterdam met schepen op de Maas, en de branding van Scheveningen met vogels en vissen.

3. Het prominente voorgebouw van het station diende ter compensatie van Loos' oude café Boneski, dat voor het station moest wijken. Het café lag op de begane grond, het restaurant op de eerste verdieping, erboven waren feestzalen. De mahoniehouten betimmeringen en de meubels waren van de firma Allan & Co, zie bladzijde 77.



STADSARCHIEF ROTTERDAM, FOTO KLM AEROCARTO 5



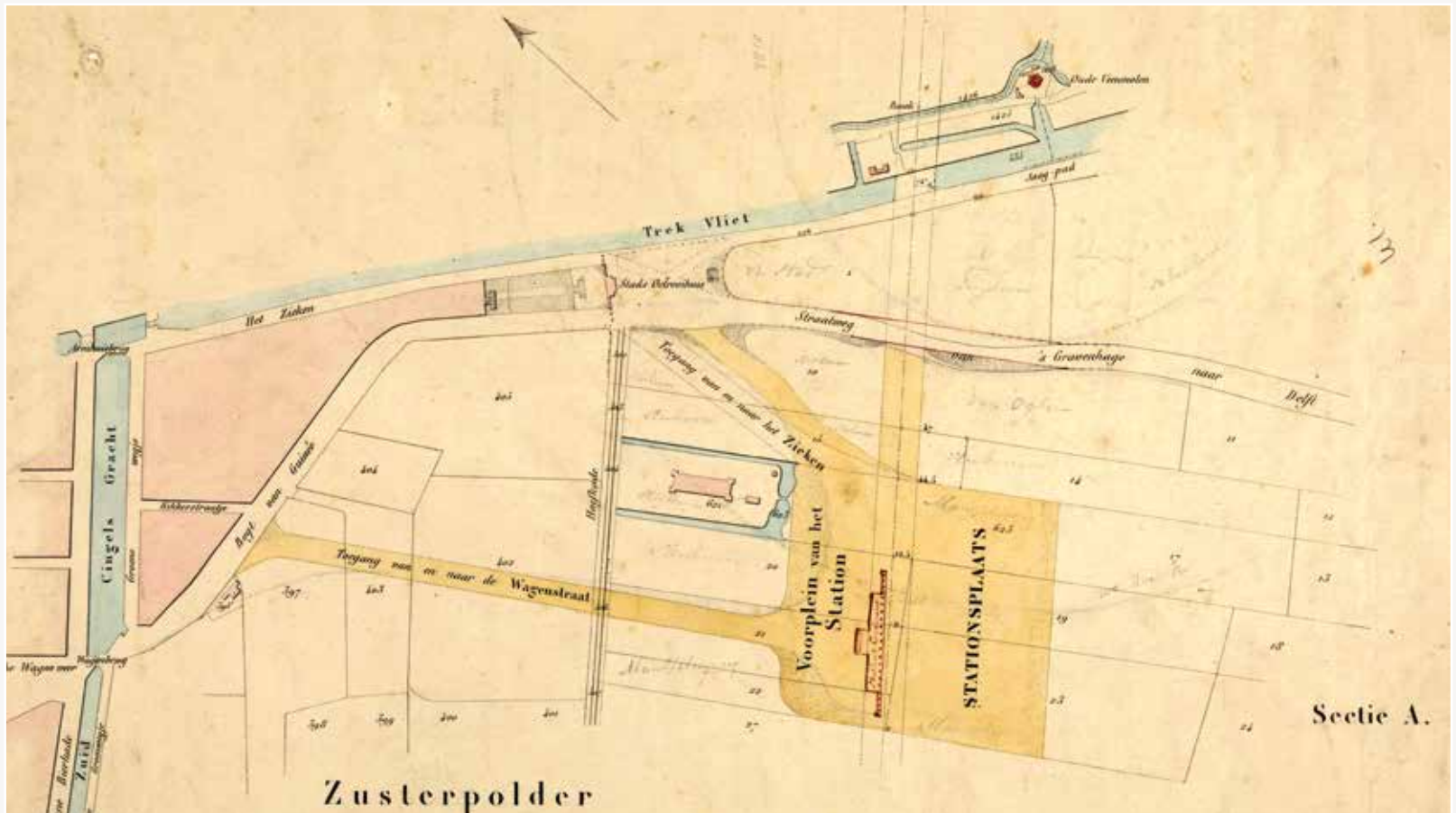
ARCHIEF ARJAN DEN BOER 6



4. Station Hofplein in 1925 van de andere kant gezien. Links het Stroveer en de Rotte, rechts de Zomerhofstraat. Bovenin het Hofplein met de Delftsche Poort en links daarvan de Coolsingel. Goed te zien is dat de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht het voorgebouw van het station scheidt van de perrons. Duidelijk is ook dat beide lijnen op elkaar hadden kunnen worden aangesloten.

5. Station Hofplein, ingeklemd tussen de omringende bebouwing. De klapperende zonneschermen hebben inmiddels plaatsgemaakt voor een ijzeren luifel. Het Hofplein was een echt uitgaanscentrum, met verschillende horecagelegenheden, waaronder het bekende café-restaurant De Kroon, rechts op de foto.

6. De ingangen van het station bevonden zich aan de zijkanten van het voorgebouw. Ze droegen de namen Neptunuspoort en Zeemeerminpoort; de hoofden van de zeegod en zeemeermin vormden de sluitstenen van de poorten. In de natuurstenen omlijsting waren vissen verwerkt, dit alles een verwijzing naar het andere eindstation van de spoorlijn, Scheveningen.



* SPOORWIJDTE

Onder de vlag van de HSM reed op 24 september 1939 de eerste trein van Amsterdam naar Haarlem. Dit gebeurde op het zogenoemde breedspoor, dat wil zeggen dat er een afstand van 1945 mm was tussen het hart van beide spoorstaven. Hier was de invloed merkbaar uit Engeland, met name van Brunel en de Great Western Railway. Engelse ingenieurs waren nauw betrokken geweest bij de aanleg van het spoor, dus het breedspoor mag geen verbazing wekken. Niet alleen in Engeland, maar ook in Nederland werd dit al spoedig overvleugeld door het nog steeds gebruikelijke normaalspoor, met een spoorwijdte van 1435 mm. De HSM paste dit toe vanaf eind 1865; op 2 mei 1866 werd het normaalspoor op de lijn Amsterdam – Den Haag – Rotterdam in gebruik genomen.



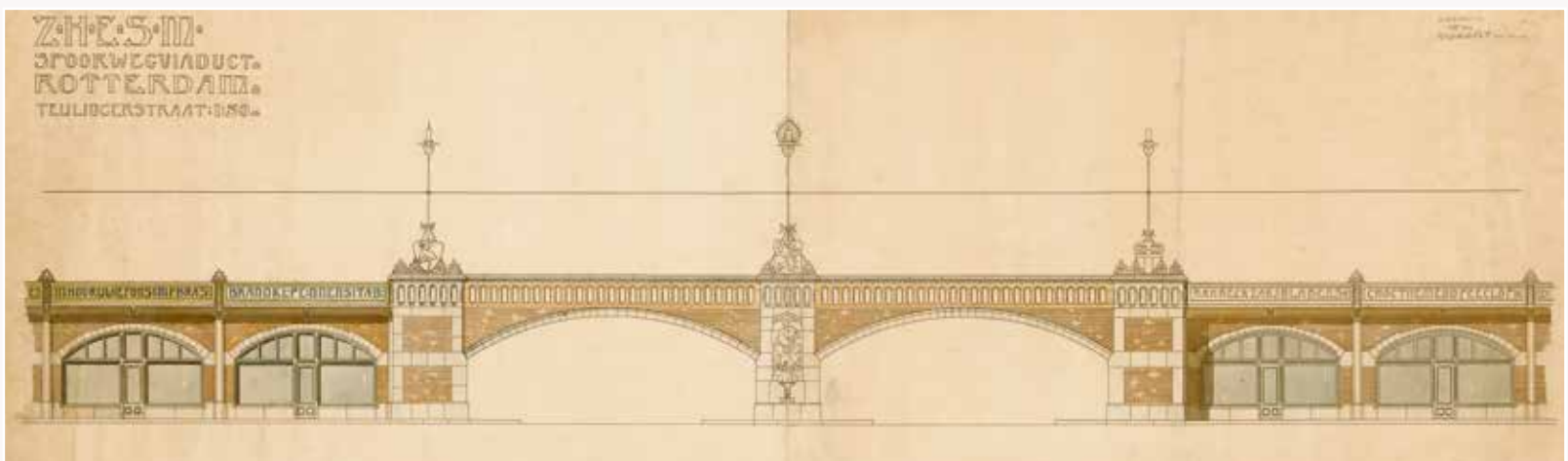
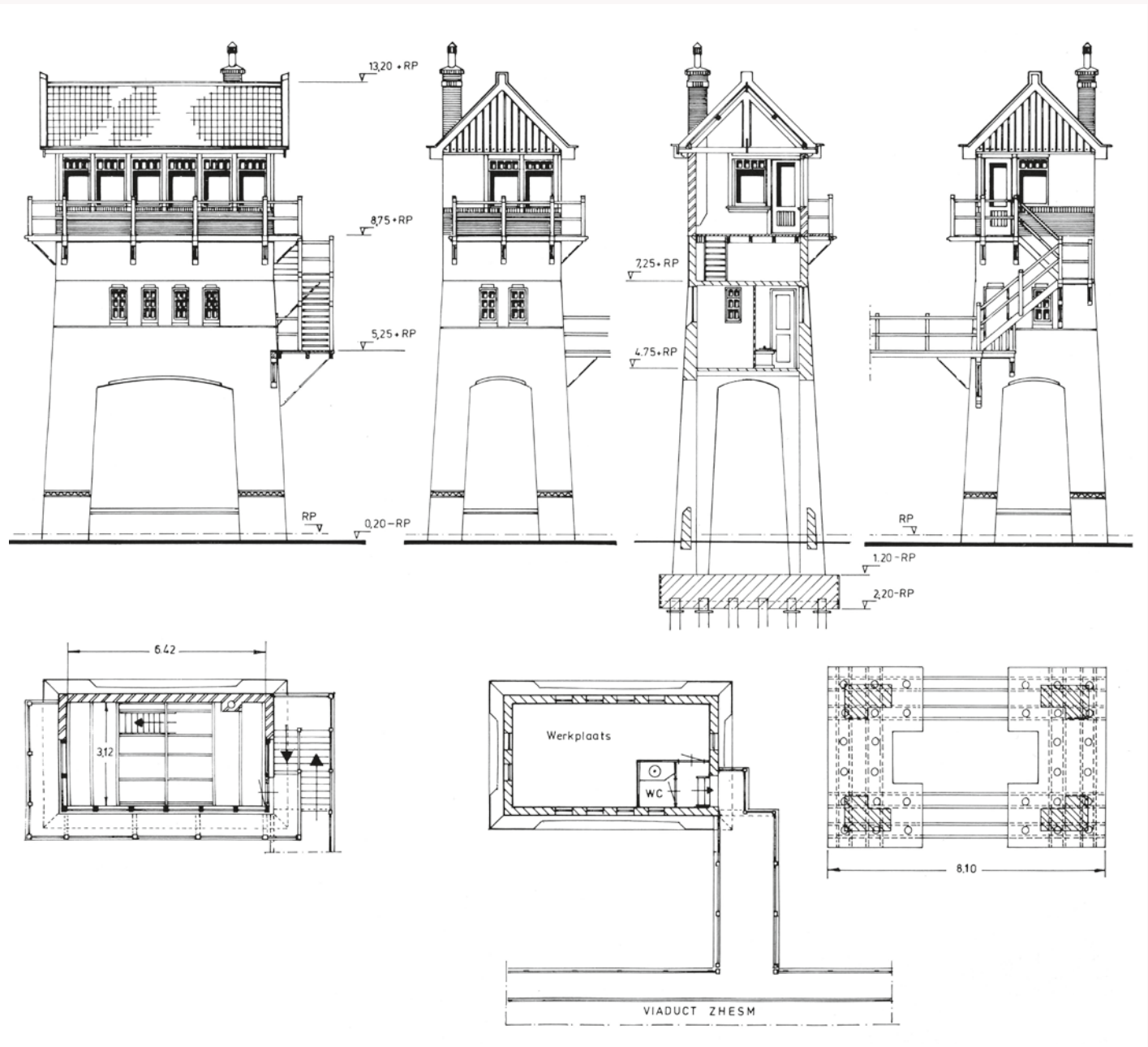
4. Breedspoor en normaalspoor op de Westvest te Delft in juli 1948. De viering van het 100-jarig bestaan van de TH Delft wordt luister bijgezet door de replica van de uit 1839 stammende locomotief De Arend en zijn rijtuigen.

Hiertoe is naast het normaalspoor van de tram een stuk breedspoor aangelegd, zodat een goede vergelijking mogelijk is.



Deze foto uit 1908 van het emplacement van station Rotterdam Hofplein ter hoogte van km 0,3 geeft naast een fraaie blik op de overkapte perrons, ook een goed beeld van de gebruikte bovenleidingconstructie. Rechts aan een bovenleidingmast is een koolspitsbooglamp bevestigd. De booglamp was de eerste vorm van verlichting die werkte op elektriciteit en was vooral geschikt voor de verlichting van straten en terreinen buitenshuis. Links het witte hoogspanningsgebouwtje met de apparatuur voor de beveiliging tegen blikseminslag. Deze foto maakt ook duidelijk hoe het station staat ingeklemd tussen de bestaande bebouwing.





1. Het seinhuis ter hoogte van km 0,3 staat niet op het emplacement, maar naast het viaduct om zo een beter uitzicht te hebben op het hier in een boog gelegen spoor. De onderbouw is

uitgevoerd in gewapend beton, met erboven een werkplaats en een kabelruimte. Het seinhuis zelf is in metselwerk uitgevoerd en alleen te bereiken via het emplacement.

2. Tekening op carton van een gedeelte van het viaduct bij de Teulingerstraat, gedateerd 1900. Op 4 oktober van dat jaar werd de bouw van het viaduct behandeld in de Rotterdamse gemeenteraad.



STADSARCHIEF ROTTERDAM, FOTO KLM AEROCARTO 4

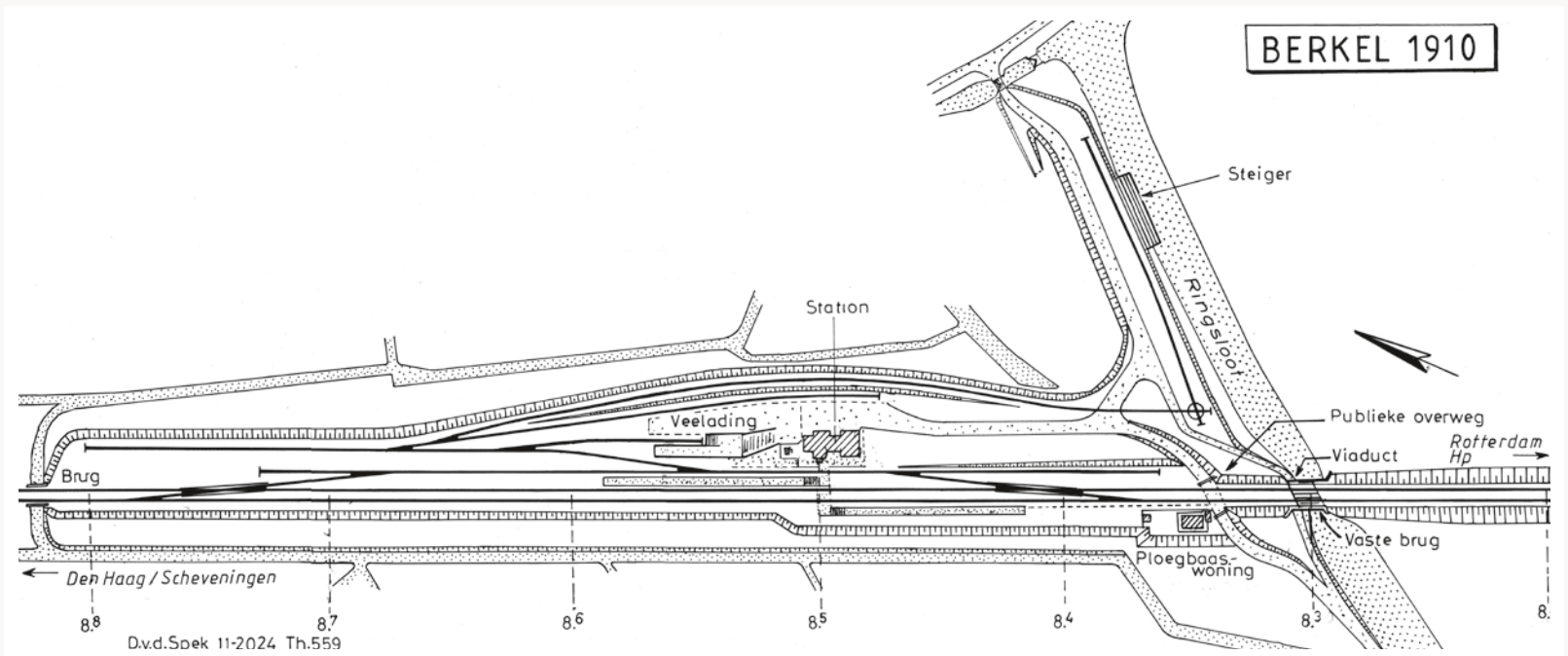
KM 0,9



3. De Scheveningsestraat in westelijke richting kijkend, 1947. Het is de tijd waarin de stoep voor het huis nog werd geschrobd, de tijd van handkarren en gammele vrachtwagentjes. Opmerkelijk is de bevestiging van de bovenleidingportalen en de seinpaal; ze werden vastgeklemd aan de pilaren van het viaduct omdat de constructie van gewapend beton niet geschikt was voor het boren van grotere gaten.

4. Luchtfoto uit het zuidwesten van de halte Bergweg bij km 0,9, gemaakt op 28 mei 1927. De Bergweg is de oude verbinding tussen Rotterdam en Bergschenhoek en heette in de 19e eeuw nog Blommersdijkschenweg. Centraal op deze foto is het in 1890 geopende Eudokia Ziekenhuis, van oorsprong een christelijk ziekenhuis. De verpleeginstelling, bedoeld voor chronisch zieken, werd in 1889 opgericht door de diaconie van de Gereformeerde Kerk

van Rotterdam. In 1991 fuseerde Eudokia (Welbehagen) met het Bergwegziekenhuis en ging daarna in Capelle aan den IJssel verder als IJsselland Ziekenhuis, waarna het oude gebouw werd gesloopt. Op het terrein verrezen daarna woningen, een winkelcentrum en een kantoorgebouw. Boven aan de foto is de Bergsingel te zien, en linksboven de Heilige Familiekerk aan de Nootdorpstraat.



COLLECTIE SNR, FOTO J.J.B. VELLEKOOP 2

KM 8,5



1. Het emplacement van Berkel in 1910. Opmerkelijk is de situatie rond het havenspoor, waarbij vanwege de beperkte omvang van het emplacement een goederenwagen via een draaischijf naar de steiger gedirigeerd moest worden.

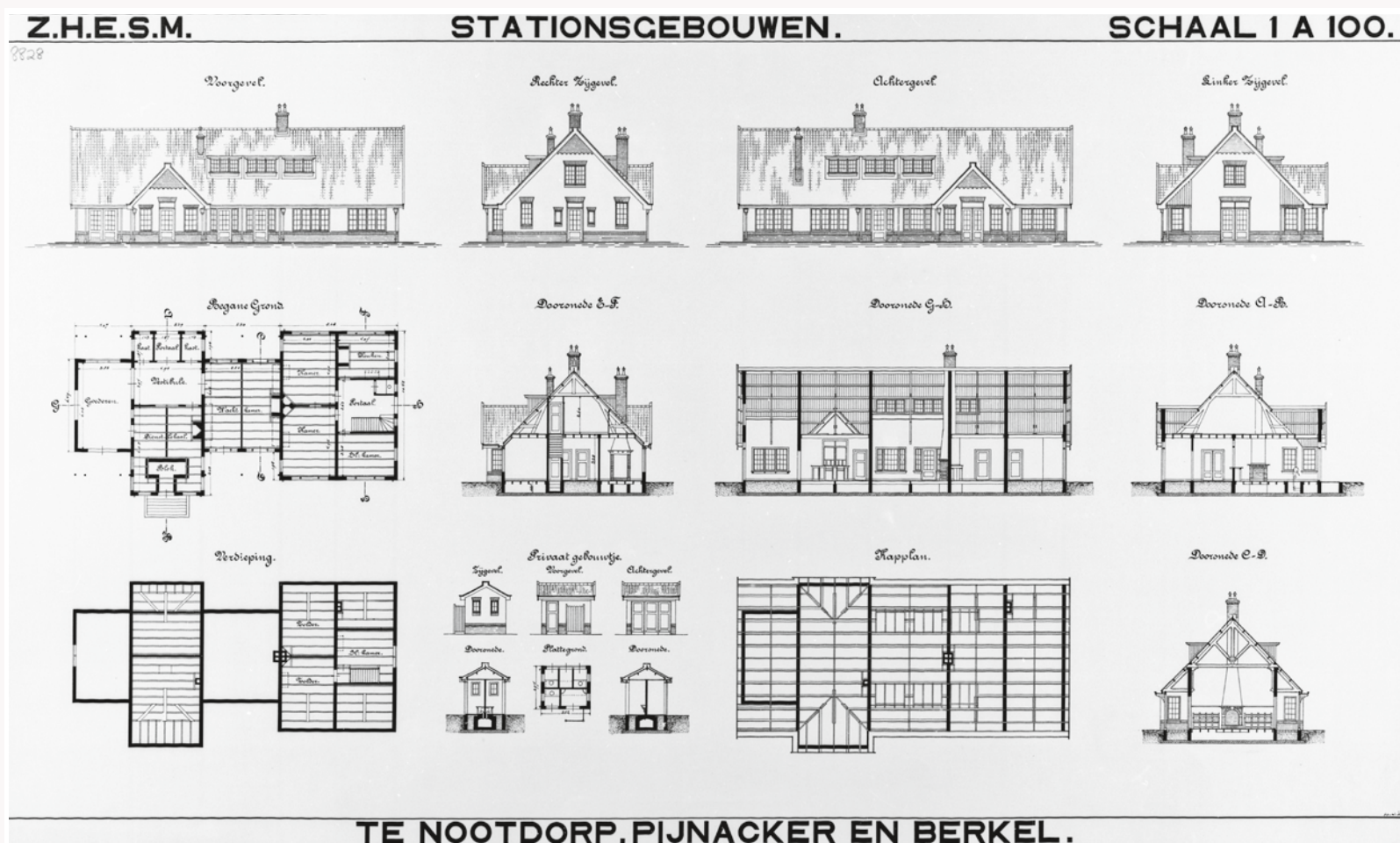
2. Het station van Berkel, hier vereeuwigd in 1927, bevond zich ter hoogte van km 8,5. Erin waren ondergebracht de woning van de stationschef, vanaf het perron gezien het rechter gedeelte van het gebouw, in het midden een ruime wachtkamer, en links een vestibule, een goederenruimte en een dienstlokaal met blokpost voor de bediening van de wissels, seinen en overwegbomen. De toiletten hadden een apart onderkomen, het privaatgebouwtje. Het station lag een aardig eindje van Berkel verwijderd, met merkbare gevolgen voor het aantal reizigers; je kon beter in Rodenrijs uitstappen en dan verder met de bus. In 1965 werd het station opgeheven en het gebouw gesloopt; als troost verscheen de naam 'Berkel' op het stationsgebouw van Rodenrijs.

3. Bij km 8,8 bevindt zich wissel A van de spooraansluiting van sloopbedrijf Sideron, gevestigd op het in de loop der jaren sterk gekrompen emplacement van Berkel. Lange tijd heeft deze firma, die zich ook wel eens ontfermde over materieel van NS, nog gebruikgemaakt van het enige overgebleven spoor. De foto is gemaakt op 17 juni 1961.

COLLECTIE SNR, FOTO R.A. ANKERSMIT 3

KM 8,8





COLLECTIE SNR, FOTO F.J. HOEVENAGEL 5



4. De stationsgebouwen van Berkel, Pijnacker en Nootdorp Oost (tot 1918 's-Gravenweg geheten) waren vrijwel identiek; ze waren een ontwerp van J.J.L. Bourdrez.

HET UTRECHTS ARCHIEF, FOTO D.C. GERDESSEN 6



5. Op het terrein van sloopbedrijf Sideron heeft jarenlang het in 1958 afgevoerde ABk-rijtuig van de uit 1934 stammende DE3 168 gestaan, dienend als een soort directieket annex kantoor. Over vergane glorie gesproken. Berkel, 1 januari 1975.

6. Twee treinstellen Mat '35 doorkruisen het rustieke en waterrijke weidelandschap tussen Berkel en Pijnacker, juni 1951.

UITGAVE

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
wbooks.com

TEKST

Carel van Gestel

ONTWERP

DeLeeuwOntwerper(s), Den Haag

© 2025

WBOOKS Zwolle / de auteur

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, 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 2025.

ISBN

978 94 625 8686 4

NUR

680, 693

MET DANK AAN

Leo Boer, Arjan den Boer, Ton Buitelaar, Mark van Deventer, Jan Diepenhorst, Ab van Donselaar, Rob Ellerman, Jan van Gestel, Gerard de Graaf, Martijn Haman, Koos Havelaar, Lucia Hulskamp, Victor Lansink, Eric Luijff, Kees van de Meene, Hans van der Meulen, Hans Nahon, Johannes Odé, Peter Roeleveld, Henk Rolvink, Cisca Simons, Jan Sluijter, Dick van der Spek, Nico Spilt, Eelco Storm, Aad Tas, Annette Theeuwse-Kardol, Peter van der Vlist, Jan Waszink, Paul van Winden

OVER DE AUTEUR

Carol Jan van Gestel (Zeist 1946) was vanaf 1968 leraar Engels in Utrecht en Den Haag, en vanaf 1971 tot zijn pensionering in Arnhem. Al vanaf zijn jeugd is hij geïnteresseerd in fotografie, kerken, orgels en spoorwegen. Over dit laatste onderwerp staan talrijke artikelen en boeken op zijn naam, terwijl Van Gestel ook de auteur is van twee forse boeken over kerkorgels, waaronder het bekende *Orgelrijk*. Van zijn hand verscheen in 2006 het eerste van de uit vier delen bestaande serie *Van kerk naar kerk*.

Samen met Jeroen Jeroense publiceerde hij in 2012 de bundel *Open boek*, een spirituele ontdekkingsreis door het jaar. Na *Er kan nog een trein komen* (2014), *Treinen die komen en gaan* (2015), *Nostalgie op het spoor* (2017), *Tot het rode licht gedoofd is* (2018), *Spoor van mensen* (2020), *Stroomlijn op het spoor* (2021), *Blokkendozen op het spoor* (2022) en *Op het spoor van de Blauwe Engel* (2023) is dit het negende boek dat hij voor WBOOKS heeft verzorgd.

OMSLAG

Voorzijde

De eerste proefrit in 1908 van ZHESM-motorrijtuig 1. De ongetwijfeld belangrijke heren zijn er maar eens goed voor gaan zitten. Collectie Peter van der Vlist, verzameling N.J. van Wijck Jurriaanse.

Achterzijde

Poster uit 1908, maker onbekend, druk L. van Leer & Co Amsterdam. Voor- en zijaanzicht van ZHESM-motorwagen 5. Tekening Lex Tempelman.

FRONTISPICE

Het fabrieksnieuwe motorrijtuig 1 te Haarlem, 1908. Het Utrechts Archief.

BRONNEN

Literatuur

- J. Blok, D. van der Spek, *Railatlas tramlijnen Den Haag en omstreken vanaf 1864*, Alkmaar 2009
- A. den Boer, *150 jaar Nederlandse Spoorweg-affiches*, Bussum 2021
- J.M. ten Broek, V. Lansink, *Atlas van de verdwenen spoorlijnen in Nederland*, Zwolle 2016
- C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998*, Zutphen 1998
- C. van Gestel, B. van Reems, *Elektrische treinen in Nederland, deel 1*, Alkmaar 1992
- C. Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd, 1939-'45*, 's-Hertogenbosch 2001
- L.J. van der Pauw, *Rotterdam 40-45*, Zwolle 2014
- P. Reinders, W. Oosterwijk, *Neem de trein!*, Utrecht 1989
- H. Romers, *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 1981
- S. Ruys, *Hummel Hummel Zügen en zo*, Sint Pancras 2020
- J.W. Sluiter, *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*, Utrecht 2002
- J.F. Smit, *Rotterdam Hofplein – Den Haag – Scheveningen Kurhaus*, Rotterdam 1989
- R. Statius Muller e.a., *De Nederlandse stoomlocomotieven*, Alkmaar 2005
- *Op de Rails*, diverse jaargangen

Websites

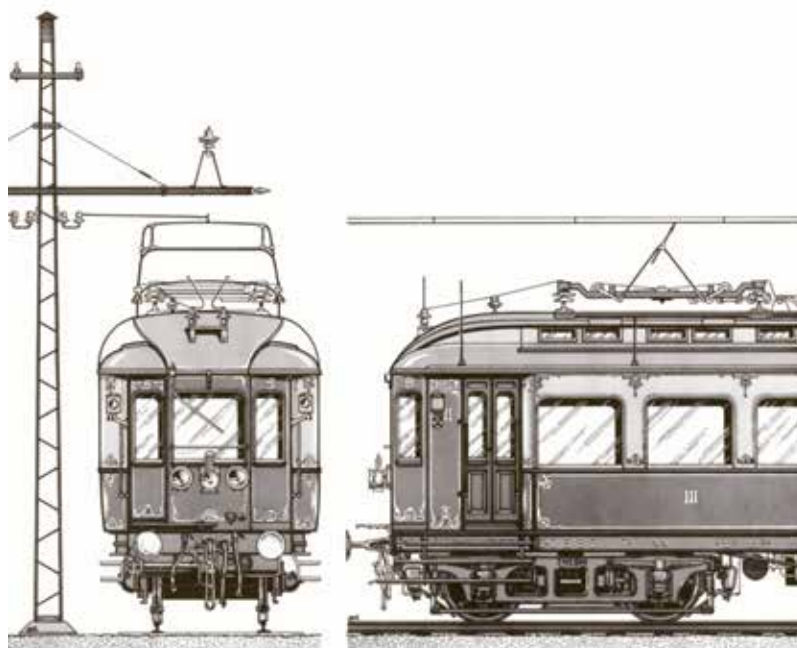
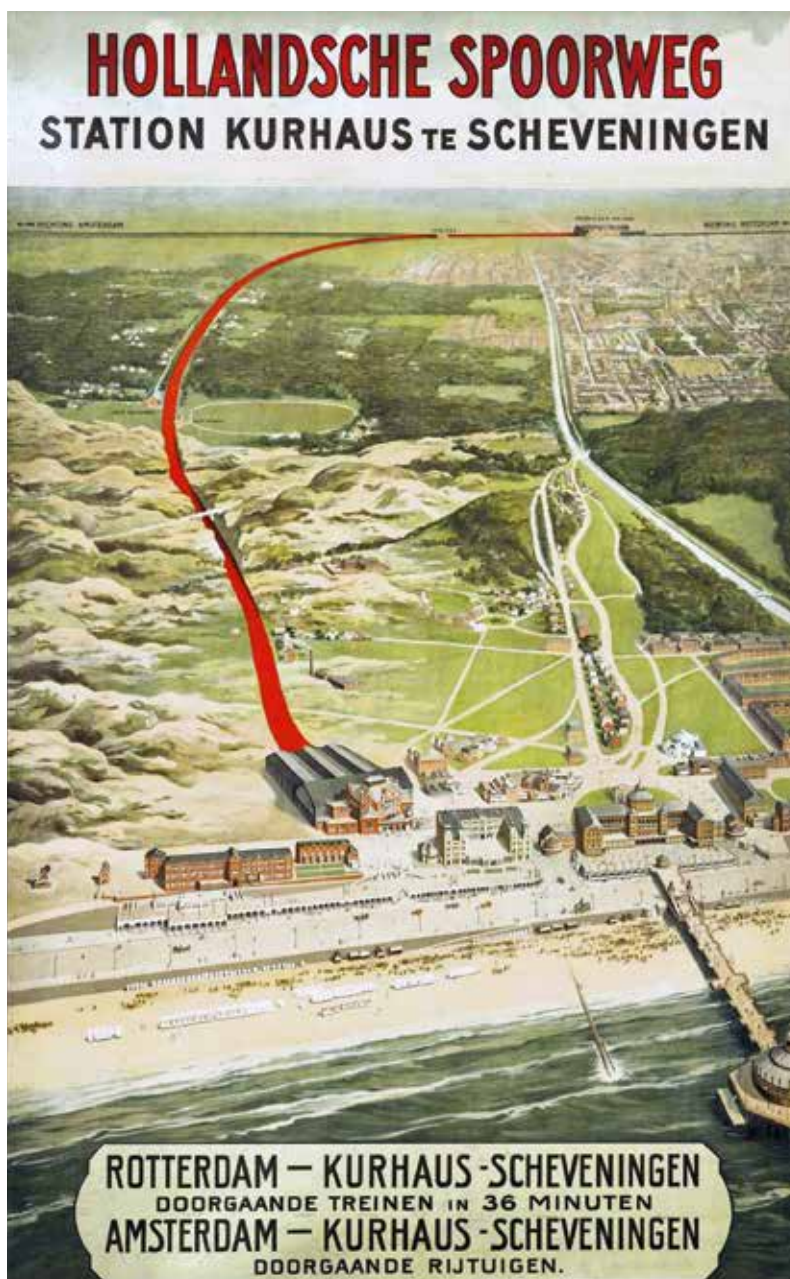
bezuidenhout.nl, canonvannederland.nl, delpher.nl, geschiedenisvanzuidholland.nl, haagsgemeentearchief.nl, hansroodenburg.nl, hetutrechtsarchief.nl, hgop-pijnacker.nl, kerkehout.nl, martijnhaman.nl, museumwaalsdorp.nl, nicospilt.com, nimh.nl, noitdorpschehistorien.nl, nvbs.com, oudwassenaer.nl, retours.eu/nl, shhs.nl, shie.nl, stadsarchief.rotterdam.nl, stationsweb.nl, topotijdreis.nl, vlaktevanwaalsdorp.wordpress.com, wikipedia.org

De Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij en de
spoorlijn Rotterdam Hofplein - Den Haag HS - Scheveningen Kurhaus

ATLAS VAN HET EERSTE ELEKTRISCHE SPOOR

Het jaar 1908 vormt een mijlpaal in de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland. Na een lange en rumoerige voorbereidingstijd werd door de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij de reizigersdienst begonnen op de eerste geëlektrificeerde spoorlijn in Nederland, die van Rotterdam Hofplein naar Den Haag HS en Scheveningen Kurhaus.

Atlas van het eerste elektrische spoor geeft met honderden foto's, tekeningen en kaarten een veelomvattend beeld van de ZHESM en de zogenoemde Hofpleinlijn, waarvan het gedeelte naar Scheveningen in 1953 werd gesloten. Dit alles is geplaatst in het kader van de tijd waarin het zich afspeelt. Een tijd van vooruitgang en bijzondere ontwikkelingen, maar ook van oorlogsgeweld en wederopbouw. Een monumentaal boek!



9 789462 586864

WBOOKS.COM