

afb. 1. Hofpleinviaduct aan de Vijverhofstraat, ter hoogte van de Teilingersstraat. 1935.  
(foto GAR, PBK 2005-702)



Wassenaar om uiteindelijk aan te komen in Scheveningen, tegenover het Kurhaus. De nieuwe spoorlijn werd geëxploiteerd door de Zuid Hollandse Elektrische Spoorwegmaatschappij (ZHESM) en vormde een comfortabel alternatief voor de bestaande treindienst die van Rotterdam via Delft naar Den Haag liep.<sup>1</sup> Aanleiding voor de oprichting van een nieuwe spoorverbinding was de uittocht van de gegoede klassen uit Rotterdam naar Wassenaar en Voorburg, waar de omgeving mooier en de belastingen lager waren. Deze welgestelde forensen en de Rotterdamse badgasten voor Scheveningen waren de voornaamste doelgroepen van de lijn. Met deze passagiers in het achterhoofd werd besloten tot de bouw van een spoorlijn met elektrische tractie, een nieuwe ontwikkeling die in Nederland al wel voor trams maar nog niet voor treinen was toegepast. Elektrische aandrijving had een aantal voordelen: het was

vooral stiller en schoner in vergelijking met de stoommachines. Rotterdammers wisten inmiddels hoe luidruchtig stoomtreinen konden zijn; eind negentiende eeuw was al de spoorverbinding tussen Rotterdam en Dordrecht aangelegd, die voor een deel over een viaduct dwars door het stadscentrum liep. Daarbij vergeleken was de moderne elektrische Hofpleintrein een wonder van comfort, waar men in de helverlichte wagons bovendien ook 's avonds veilig en gerieflijk kon reizen. Deze voordelen, gekoppeld aan het aantrekkelijke einddoel –het strand in Scheveningen– zorgden dan ook voor immense rijen passagiers in de weekeinden. Het startpunt van de Hofpleinlijn, het station Hofplein, lag aan het vooroorlogse Hofplein. Dit plein lag net ten noorden van de huidige locatie en vormde in het begin van de twintigste eeuw het bruisende uitgaanshart van Rotterdam. Het station speelde daar een