

HET HAAGSE SCHOUW

door

G. 't HART

De 18e oktober 1966 werd de nieuwe brug bij het Haagse Schouw in gebruik genomen, een vierbaansbrug met vier viaducten, sluitstuk in de voltooiing van een gigantisch wegebouwproject. Na jaren arbeid is hier rijksweg 4 tussen Den Haag en Amsterdam omgelegd, vernieuwd en verbreed, berekend op het moderne snelverkeer.¹ De oude smalle brug over de Oude Rijn ligt enige honderden meters van de nieuwe oeververbinding verwijderd en jaren lang was dit punt berucht als de „flessehals Haagse schouw”, waardoor de snelle verkeersstroom aanzienlijk werd vertraagd. Groot ongemak en ernstig gevaar werd bovendien veroorzaakt door de wegkruising niet ver van de oude brug. Door viaducten hindert nu het randstadverkeer niet langer het snelverkeer, terwijl een veel betere verbinding met Leiden tot stand kwam. Het langzame verkeer moet via secundaire wegen gebruik maken van de oude brug, die voorlopig zal worden gehandhaafd.*

Reeds in 1940 begon men een plan tot vervanging van de oude brug over de Rijn te realiseren. Het uitbreken van de oorlog stagneerde de werkzaamheden en na de Duitse capitulatie is het werk niet hervat. Nog steeds staan enige betonnen pijlers bezijden de weg naar Oegstgeest wat verloren in het landschap, de enige zichtbare herinneringen aan een plan, dat nu in sterk gewijzigde vorm werd verwezenlijkt.

Kon de oude brug bij het Haagsche Schouw worden geopend, ook de nieuwe brug moest de doorvaart van het verkeer te water tussen Leiden en Katwijk niet belemmeren. De nieuwe oeververbinding wordt dan ook gevormd door een zogenaamde bascule-brug, die vier uur per dag geopend kan zijn. De nieuwe weg heeft een capaciteit van 40000 voertuigen per etmaal. Thans passeren er ongeveer 25000 wagens gedurende die tijd. Dit gedeelte van de nieuwe rijksweg met brug, dat een lengte heeft van circa 3 km, heeft ongeveer f 14.000.000,- gekost. Een belangrijke verkeersaansluiting in de verbinding Noord-Zuid is daarmee aan het wegenet toegevoegd.

Wie bij deze nieuwe brug even de tijd neemt om de ononderbroken verkeersstroom gade te slaan en dan de blik richt naar de oude brug van het Haagse Schouw, zal zich, als hij enige historische belangstelling bewaard heeft, afvragen, welke aanblik dit landschap en deze rivierovergang in de

loop der eeuwen den reiziger geboden heeft. Want wie hier passeerde kon men met recht „reiziger” noemen, of hij nu de rivieroever volgde of de stroom overstak. De moderne levenssnelheid kent nu slechts passanten, voorbijgangers, vluchtig en snel. Een „reiziger” langs het Haagse schouw is nu bijna een anachronisme, want dat begrip veronderstelt een langzaam voortgaan, onderbroken door rustpozen en rustplaatsen.

En nu staat daar op korte afstand van de moderne snelweg, als een tastbare herinnering aan de vele „reizigers”, die nog steeds befaamde „herberg” het Haagse schouw, thans hotel en restaurant, volgens een *gevelop-schrift* uit 1629 daterend, maar zonder twijfel veel ouder.

Hier kunnen we er inderdaad tijd voor nemen om ons heen te zien; hetzij „om te zien in wrok’ over de verwoestingen aan het landschapsschoon in de loop der tijden toegebracht rondom deze eens zo rustieke plek bij het oude Leiden, hetzij in optimisme over de bereikte technische vooruitgang, die steeds sneller vervoer en verkeer tussen steden en plaatsen mogelijk maakt.

Maar wij dienen het betreuren van het verlorene en het idealiseren van het voorbijgegane te laten varen. Die visie doet geen recht aan het verleden, al is het verlies van het landelijk karakter onherstelbaar.

Wie mocht menen, dat de tocht van Den Haag naar Leiden, Haarlem en Amsterdam voor de reiziger oudtijds een idylle was, die hem slechts genoegens bracht, bedriegt zichzelf. Wie van de glibberige weg afraakte, en bijna in de berm-sloot terecht kwam, wie vele tollens moest passeren en lang moest wachten bij een veer, kende de dieptepunten van zijn weg. Het verlangen naar een gemakkelijker, sneller en minder kostbare reis moet steeds geleefd hebben. Wat het Haagse schouw aangaat, zag het begin van de vorige eeuw eenslotte, zij het in primitieve vorm, de vervulling van die wens. Een brug werd gelegd, want het veer was een tijdrovend en hinderlijk obstakel; de plaats waar men de Oude Rijn werd overgezet en na 1801 die stroom via een brug kon passeren.

Het is niemand wellicht ontgaan, dat de benamingen Het Haagse schouw en *De Haagse schouw* naast elkander werden en worden gebruikt. Men kan echter wel als zeker aannemen, dat de oorspronkelijke benaming, zodra „Den Haag” daarin een element ging vormen, Het Haagse schouw geweest is. De naam „Schouw” gebruikte men om een platte schuit aan te duiden, geschikt om personen en voertuigen over een stroom te zetten. Een dergelijk vaartuig werd een schouw genoemd en in die zin zou het dus beter zijn om van *De Haagse schouw* te spreken. Maar die naam heeft men al spoedig gebruikt om de overzetplaats aan te duiden en **waarschijnlijk** is toen naar analogie van „het veer” de naam *Het Haagse schouw* ingeburgerd. Hoe kwam men er nu toe zo ver van Den Haag dit veer Het *Haagse schouw* te noemen?

In de Tegenwoordige Staat dl. XVI, blz 415 leest men anno 1746: „Uit de heerlijkheid van Oegstgeest den Rijn overvarende met de *Haagse schouw*, treedt men in Voorschoten”. Dit doet de vraag rijzen of de schouw van een

model was, dat men in het algemeen een Haagse schouw noemde. Vindt de benaming – Het Haagse schouw – hierin zijn oorsprong? Volgens welwillende mededeling van het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam kende men wel een „melkschouw” en een „Schiedamse schouw” maar geen „Haagse schouw”. Een dergelijke verklaring gaat dus niet op en wij moeten het antwoord schuldig blijven.

De tijd waarin die benaming in zwang kwam, staat wel zo ongeveer vast. Als men het bekende Aardrijkskundig Woordenboek van Van der Aa raadpleegt, waarvan in 1839 het eerste deel uitkwam, vindt men onder „Haagse schouw” een verwijzing naar de „schouw van Duivenvoorde, tegenwoordig meestal Haagsche schouw genoemd”. Nu is dit „tegenwoordig” nogal ruim genomen, want wij zagen, dat reeds in de 18e eeuw de naam het Haagse schouw bekend was, maar in de eerste decennia van die eeuw is alleen de naam „Het schouw van Duivenvoorde” gebruikelijk.³ In de laatste decennia is echter de naam „Haagse schouw” de officiële. In 1779 wordt die naam vermeld in het bekende werk van le Francq van Berkhey, waar men een „Afbeelding van de Hollandsche Harddraaverij om de gouden zweep aan het Schouw van Duivenvoorde, gemeenlijk genaamd het Haagsche Schouw” vindt.⁴ Vermoedelijk is omstreeks 1740 deze laatste naam in de volksmond reeds gebruikelijk. Waarschijnlijk is het gebruik van twee namen voor hetzelfde veer begunstigd door het feit, dat in de tweede helft der 17e en in het begin van de 18e eeuw de naam Duivenvoorde soms werd weggelaten bij de aanduiding, zodat officieel werd gesproken van „Het Schou”. Dit blijkt uit de atlas van Rijnland van Dou en van Broeckhuizen – (2e druk van 1687 en 3e druk van 1746).

Het veer „Het schouw van Duivenvoorde of Het Haagse schouw” bestond sedert onheugelijke tijden. Hoe oud het is kan zelfs niet bij benadering worden vastgesteld, al zal het vermoedelijk uit de vroege middeleeuwen stammen. Van ouds passeerde men hier de Rijn op zijn tocht van Noord naar Zuid en omgekeerd.

In de oudste opsomming van de lenen van Wassenaar (1282/1284) wordt het veer reeds vermeld onder de naam Dodinsveres Hier vond men in de 14e eeuw een Doedijnslaen of Doedinxlaen⁶, een weg, die regelrecht van Voorschoten naar het veer liep. In de 16e eeuw was het veer bekend als „het veer ter Wadding” genoemd naar een ridderhofstad Ter Wadding, die lag aan de weg tussen Leiden en Voorschoten. In 1364 werd Elizabeth van Rodenburg beleend met 22 morgen te Ter Wadding, „dat men heet de Hoeve”.⁷ Ter Wadding is dus zeer oud, en het is begrijpelijk, dat ook het veer er vlak bij wel met die naam schijnt te zijn aangeduid. Men vindt daarvan de bewijzen in het archief van het Huis Duivenvoorde, dat in het Algemeen Rijksarchief berust.⁸ Van 1545 af, in een charter waar men voor het eerst het veer vermeld vindt in dit archief, tot 1793 wordt hier officieel de naam van „het veer ter Wadding over den Rijn” gebruikt.⁹ Daarnaast spreekt

men in 1618 van „het veer over den Rijn onder Voorschoten“ zonder nadere aanduiding.¹⁰ Uit al het bovenstaande blijkt, dat de namen aan dit veer gegeven, zowel officieel als in de volksmond, elkaar overlappen en wij zullen hier de jongste naam „Het Haagse schouw“ voor het gemak aanhouden.

Het veer zelf werd onderhouden over een der openbare bevaarbare stromen = flumina navigabilia = en als zodanig behoorden dergelijke stromen tot het domein van de landsheer. Natuurlijk praevaleerde de economische waarde. Het gebruik, dat de onderdanen van die stromen maakten, was allermint kosteloos.

Om over de stroom en langs de stroom te varen was men tolgeld en veerrecht verschuldigd aan de landsheer. Het veerrecht, om ons daartoe te beperken, werd beschouwd als een aan de landsheer toekomende **regaal**.¹¹

Tengevolge van het zwakke centrale gezag in deze streken usurpeerden vaak de plaatselijke heren, i.c. de Graven van Holland, die rechten, waaronder ook het veerrecht, en deze gaven het in leen aan vazallen. Het is echter aanvechtbaar om van heerlijke veerrechten te spreken en eveneens is het aan twijfel onderhevig of de Oude Rijn, die bij Wijk bij Duurstede reeds lang van het bovenwater was afgesloten en aan de monding verzand was, nog een „vrije koninklijke rivier“ genoemd kon worden, waarop regalia van toepassing waren.¹² Maar dit punt zullen we in ons verhaal onbesproken laten. Een feit is, dat van het veer Het Haagse schouw veerrecht geheven werd. Dit veerrecht, dat enerzijds onder de ambachtsgevolgen werd gerangschikt, en anderzijds weer niet als zodanig werd beschouwd, d.w.z. behorende tot de rechten, die van leenman op leenman overgingen tegelijk met de in leen uitgegeven bestuursbevoegdheden, werd reeds vroeg als achterleen van Wassenaar aan de heren van Duivenvoorde in leen gegeven.¹³ Duivenvoorde zelf, om het misschien ten overvloede te vermelden, is door het beroemde geslacht van Wassenaar gesticht en in 1226 door Dirk van Wassenaar aan zijn broeder Philips in leen gegeven, tezamen met verschillende „percelen van lenen“ en een zekere bestuurlijke bevoegdheid over het omringende gebied. Het geslacht van Wassenaar-Duivenvoorde heeft sindsdien tot aan het einde der 18e eeuw op Duivenvoorde gezeteld als plaatselijke „dynastie“ als men het zo mag noemen, met grote invloed en bestuursrechtelijke bevoegdheden over en in Voorschoten en omgeving.

Of nu het schouw van Duivenvoorde (of het veer ter **Wadding**) van ouds een achterleen geweest is van Wassenaar en of de heren van Wassenaar dat veer nog *nà* 1226 zelf hebben doen exploiteren en eerst later de heren van Duivenvoorde daarmee hebben verleid, valt niet uit te maken. In het archief van het huis Duivenvoorde treffen we voor het eerst een duidelijke vermelding aan in 1545 toen op 26 augustus **Jacques** de Ligne als vader en voogd van Philippe de Ligne, heer van Wassenaar en burggraaf van Leiden, Arend van Duivenvoorde beleende met verschillende percelen van lenen, die Arend toekwamen bij het overlijden van zijn vader Jan van Duivenvoorde. Naast de

woning en hofstede van Duivenvoorde, de korentienden, lammertienden en half de smaltienden tot Voorschoten, en andere economisch te waarden complexen, wordt daar ook genoemd; „item 't veer ter **Wadding** over den Rijn gelegen aen **Doedinxlaen**”. Daar blijkbaar ook de bovengenoemde Jan van Duivenvoorde de hiervoor genoemde percelen van lenen bezeten had, heeft het veer over de Rijn vermoedelijk van oude tijd af tot het complex behoord, maar zeker is het niet.

Wel staat vast, dat hoewel dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland in verband met de waterbeheersing in deze streken toezicht hadden op de Rijn en de bedijkingen ter plaatse, deze geen bemoeiing hadden met het veer als zodanig. Dit werd anders, toen de plannen om het veer te vervangen door een brug werden verwezenlijkt, maar dan leven wij al enkele eeuwen later.

Voorlopig floreerde het veer uitstekend. De heren van Duivenvoorde verpachtten het Haagse schouw, en **degenen**, die van het veer gebruik maakten, namen in aantal toe, zodat ook de inkomsten stegen. Ook de pachtsommen hielden daarmee gelijke tred. Zo verpachtte op 14 december 1618 Johan van Wassenaer-Duivenvoorde het veer en het veerhuis aan Cornelis Claesz. **Schouman** – de naam is zeker een beroepsaanduiding als veerman – voor 274 **carolus** guldens.

Deze pachtte „**seeckere** huysinge staende aen Doedinxlaen over den **Rijndijck** in den **ambachte** van Voorschoten met het erve **ende barch** staende **ende** gelegen ten Noorden van het **veerpat mette** schouw **ende** veer over den Rijn.” Daar toenmaals een veerhuis heel dikwijls tevens herberg was, zien wij hier ook een vermelding van de rustplaats en uitspanning op de plaats van het tegenwoordige restaurant Het Haagse schouw, in 1629 herbouwd. Cornelis Claesz. kreeg tevens in huur „**het** erve met het boghaertgen leggende aen de **zuytzijde** van het **veerpat**”¹⁵.

Hoe meer handel en verkeer in de gouden eeuw toenamen en het veer intensiever hierbij betrokken werd, des te krachtiger zal de wens tot uiting gekomen zijn om het va-et-vient te versnellen door de aanleg van een brug, ter plaatse waar dit veer lag. Het veerrecht zou dan moeten worden geconverteerd in een brugrecht. De oorspronkelijke veergerechtigde had dan ook de brug te onderhouden en op wie konden de kosten beter verhaald worden dan op de gebruikers van een dergelijke rivierovergang?

De reeds eerder genoemde Johan van Wassenaer-Duivenvoorde nam daartoe het initiatief. Hij richtte in september 1628 een request aan de Staten van Holland, als „**hebbende** het veer over den Rhijn bij de Doeslaen, alwaer hij een Schouw was houdende tot commoditeit van passeerende Luijden, wagens, paarden **ende** andere beesten – **ende** dat hij voorts bevonden had, dat voor alle passagiers **ende** voor den **geenen** die met wagens, te paart, als ook met **haer** beesten ter voorss. plaetse zouden willen passeeren, veel commodieuser soude zijn, dat ter voorss. plaetse een bekwaame **brugge** over de voorss. riviere van de Rhijn gemaectt **waaren**, in welken **gevalle** ook veel wagens

aldaer gelijkende willende passeeren d'agterste wagen niet en zoude behoeven te wachten tot dat de voorste zoude zijn overgezet, ende hij vertoonder daerom wel genegen zoude zijn ter voors. plaetse tot commoditeit van de reizende luijden, als anders, een gemakkelijke ende bekwaame brugge over de riviere van de Rhijn te doen maken conform het model off afbeeldinge ons (de Staten) vertoon, in welke brugge een oorgat zoude werden gemaakt, daerdoor de scheepen met staande mast en continueel souden mogen vaaren sonder eenige verhinderinge, ende hoewel hij vertoonder 't voors. veer te leen was houdende van den huijze van Wassenaer, ende gerechtigd was, gelijk ook Zijn Edeles predecresseuren van alle oude tijden in possessie waren geweest van naer gelegentheyd het regt van 't voors. veer te verhoogen, zoo was hij egter beducht, dat mits de voors. eerste veranderinge van 't voors. schouw in een brugge, verstaen zoude moge werden, dat tor de voors. eerste settinge onzen octroije van noode soude weezen, dat hij vertoonder ook bevond, dat het maaken van de voors. brugge wel vijff duijzent gulden soude koomen te kosten".¹⁶

Johan van Wassenaer verzocht daarom consent om een brug te mogen leggen inplaats van de bestaande schouw en om tot goedmaking van de kosten het tarief van het veerrecht te mogen verhogen. De Staten van Holland gaven 30 september 1628 hun goedkeuring aan dit plan en stelden tegelijk een tarief vast voor het recht van veer of bruggegeld. Dit zou bedragen van iedere wagen 5 stuivers, van ieder rijdend paard 2 stuivers, van ieder drijvend paard 3 groten vlaams, van elke koe en os 1 stuiver, van ieder kalf en oud schaap $\frac{1}{2}$ stuiver, van een lam een oortje en van iedere man of vrouw $\frac{1}{2}$ stuiver.¹⁷

Een paar opmerkingen zijn hier op zijn plaats.

De brug, die men van plan was te bouwen, had klaarblijkelijk de vorm van een wipbrug. Als de afbeelding, waarvan in het bovenstaande consent sprake is, nog bewaard was gebleven, dan hadden wij voor ogen gehad hetgeen Johan van Wassenaer zich had voorgesteld, maar de tekening is verloren gegaan. Overigens zal wel een brug bedoeld zijn, zoals wij er voldoende van afbeeldingen uit die tijd kennen. Wat bovendien opvalt is het feit, dat Johan van Wassenaer-Duivenvoorde het zakelijk recht van veer bezat over de gehele Rijnstroom, d.w.z. van de Voorschotense oever tot de Oegstgeester oever, voorzover het stroomop- en stroomafwaarts de geografische grens van zijn heerlijkheid betrof. „Veerrecht als ambachtsgevolg betrof meestal een half veer", zo merkt Van der Gouw op in zijn reeds meermalen aangehaalde artikel. „De heer van het dorp had het recht om over te zetten van zijn heerlijkheid uit, wellicht strikt genomen niet verder dan halverwege de stroom, dus tot aan de grens van zijn jurisdictie. Aan zijn overbuurman kwam hetzelfde recht toe".¹⁸

Bij het Haagse schouw was er blijkbaar van een overbuurman met tegenstelde belangen, die op zijn recht — het halve veerrecht — stond, geen

sprake. Aan de overzijde van de Rijn n.l. lag het ambacht Oegstgeest, dat eveneens lange tijd in het bezit was van de Heren van Wassenaer. Bij de publiekrechtelijke bevoegdheden, die zij uitoefenden, behoorde echter niet het stroomregaal van de Rijn.

Dát was mét de opwas en de veer- tol- en visrechten gehecht aan het burggraafschap van Leiden¹⁹. Dat burggraafschap was, zoals bekend, eveneens oudtijds in handen van leden van het geslacht van Wassenaer, leenheren van de van Wassenaers-Duvenvoirde. Zowel de ambachtsheerlijkheid Oegstgeest, als het burggraafschap kwamen in handen van de stad Leiden. Het eerste in 1615 en het tweede in 1651, toen de burggraaf in de stad reeds lang geen enkele rol meer speelde.

In die jaren wordt er bovendien met geen enkel woord gewag gemaakt van een „recht van afvaart” van Leidse kant, in verband met het Haagse schouw. Is het te gewaagd om te veronderstellen, dat de heren van Wassenaer-Duvenvoirde oudtijds, zoals in 1628 en later blijkt, het gehele veerrecht als achterleen hadden verworven van hun illustere familieleden?

Merkwaardig blijft het in ieder geval, dat Johan van Wassenaer-Duvenvoirde, die in 1625 Dijkgraaf van Rijnland werd, van het verkregen consent om een brug over de Rijn te leggen geen gebruik maakte. Het motief is in het duister gehuld.

Een financiële reden kan moeilijk worden verondersteld, want de Staten van Holland hadden de door hem zelf vastgestelde tarieven voor het gebruik van de brug aanvaard. Klopte zijn begroting van kosten niet, of waren de materiaalprijzen in korte tijd bijzonder gestegen? Wel klaagt hij in zijn request over de „dierte van het hout”, maar dat is klaarblijkelijk zo gesteld om in verband met de kosten van aanleg, begroot op f 50000,-, de gewenste verhoging van de tarieven aannemelijk te maken. Van Wassenaer-Duvenvoirde stierf eerst in 1644, dus een spoedige dood van de opdrachtgever blijft eveneens buiten beschouwing, als men de oorzaak wil vinden van zijn onverklaarbare houding. In ieder geval, een brug kwam er niet, en de oude toestand bleef zelfs tot 1800 gehandhaafd. Dit punt heeft soms aanleiding gegeven tot het misverstand, als zou er in 1628 toch een brug zijn gelegd, gezien het octrooi, maar het tegendeel blijkt uit allerlei gegevens.²⁰

Rondom dit veer, omgeven door zo rijk natuurschoon, heeft zich in de loop der eeuwen veel afgespeeld. We kunnen het veilig aannemen. Jammer, dat de tijd voor een onderzoek naar anecdotische gegevens, verborgen in o.a. notariële protocollen, volkomen ontbrak. Gelukkig hebben wij een impressie van een 17e eeuwse ooggetuige, die hier passeerde, n.l. van niemand minder dan van Constantijn Huygens, die in het veerhuis, thans het restaurant, afstapte en klaarblijkelijk verrukt was over het onthaal.²¹ Op een plezierreisje in augustus/september 1669 kwam hij 's morgens vroeg van uit Den Haag bij „Duivenvoorder schouw” en gebruikte daar het ontbijt, dat zó over-

dadig was, dat het hem tot „een half middaghmael” strekte. Hij zou voor een middagmaal, als iemand hem dat zou aanbieden, moeten bedanken. Huygens verklankte zijn – hier voornamelijk culinaire – indrukken in de volgende woorden, die wij vinden in zijn „Korenbloemen” dl. 1 blz. 554 e.v. Het gedicht is getiteld: Uytwandelingsh.”.

Twee Meeren voor mijn’ Koets, twee Knechts, een Hond, een’ Luyt;
Met die onnos’le sleep trock ick ten huysen uyt,
Als Kijcker, en uyt lust om hier en daer te spieden,
Wat wel, en wat niet wel, by kloeck’ en slechte lieden
Te wege was gebracht, in ’t spillen van haer geld
Aen Boomen in der Aerd, of Steen op Steen gestelt.
Aen Duvenvoorder Schouw beraedd’ick my te toeven;
Om my en mijn gespann soo tijdelick te toeven,
Dat ons een heel Ontbijt streckt’ een half Middaghmael,
en ick met eeren, moght ontseggen het onthael
Dat yemand my, ongeern of geern, te Noen moght schaffen.

En zo zette hij zijn reis voort. De keuken van de herberg heeft hem blijkbaar zo geïmponeerd, dat hij aan een paar regels natuurbeschrijving niet meer is toegekomen, en evenmin woorden heeft gewijd aan het veer zelf. Het veerhuis annex herberg was dan ook een gerenommeerde plaats om zich te verpozen. En ook in ander opzicht heeft het grote faam verworven. In de 18e eeuw zijn hier de bekende harddraverijen gehouden omde gouden zweep. Een zeer bekende prent van een dergelijke harddraverij, gehouden bij het Haagse schouw, is door de bekende Haagse tekenaar Paulus Constantijn la Fargue getekend, waarnaar Simon Fokke een gravure maakte. Men vindt deze in het reeds eerder vermelde 4e deel van de „Natuurlijke historie van Holland” door J. le Francq van Berkhey, tegenover blz. 268, waar men een uitvoerige verklaring aantreft van het boeiende tafereel. Het geheel geeft een goede indruk van de omgeving van het Haagse schouw in 1779. Le Francq van Berkhey geeft hier een beschrijving van dergelijke harddraverijen, maar verstrekt over het Haagse schouw zelf geen nadere informatie. Het schijnt echter, dat de kastelein of herbergier van het Haagse schouw zelf de gouden of zilveren zweep uitloofde voor het winnende paard, klaarblijkelijk ook met de bedoeling de omzet op zo’n feestdag danig te vergroten.

De harddraverijen stonden in verband met de paardenmarkten, zoals die van ouds te Voorschoten en te Valkenburg werden gehouden. De bloeitijd viel in de 17e en de eerste helft der 18e eeuw, maar in de tijd waaruit de hierbovengenoemde prent van la Fargue dateert, begonnen de markten te verlopen.²² De harddraverijen, zoals die b.v. ook te Valkenburg ten tijde van de paardenmarkt in september gehouden werden, ondervonden van de ver-

minderde belangstelling de terugslag. Pelinck spreekt in zijn hier boven aangehaald artikel het vermoeden uit, dat „de door Berkhey beschreven draverij om de gouden zweep bij 't Haagse schouw in concurrentie met de Valkenburgermarkt werd **gehouden**”.²³ Het volksvermaak bij het Haagse schouw schijnt in het begin der 19e eeuw in onbruik geraakt te zijn. Dit staat misschien in verband met het feit, dat de situatie aan het Haagse schouw toen grondig veranderde. Eindelijk werd het veer vervangen door een brug, waarvoor Johan van Wassenaer-Duvenvoirde in 1628 consent verkregen had, maar waarvan hij en zijn rechtverkrijgenden geen gebruik hadden gemaakt.

Jan van Zanten, gemachtigde van de curators van Frederik Sigismund Alexander Torck van Duijvenvoorde, Voorschoten, **Veur** en Pettecum, realiseerde circa 170 jaar later de plannen van Van Wassenaer-Duvenvoirde. In het voorjaar van 1800 richtte hij zich met een request tot de Eerste Kamer van het Vertegenwoordigend Lichaam des Bataafschen Volks, dat als volgt luidde:

Geeft reverentelijk te kennen, Jan van Zanten, woonende in Den Haag, in qualiteit als ingevolge procuratie in dato den 4en julij 1797 generaale gemachtigde van Reijnoud Jan Christiaan Torck tot Rosendaal en J. F. W. van Spaan tot Ringenberg, Rosande en Bieljoen, beiden woonende in het voormalig gewest Gelderland, in qualiteit als curators over de persoon en goederen van Frederik Sigismunt Alexander Torck van Duijvenvoorden, Voorschoten, Veur en Pettecum.

Dat wijlen Johan van Wassenaer in leeven Heere van Duijvenvoorden, **Voor-schooten** en Sterrenburg, van Hun Edele Groot Mogende de **Heeren Staaten** van Holland en Westvriesland op den 30e september 1628 op zijn te kennen **geeven** had geobtineerd octrooij en consent om te moogen leggen eene **bekwaame brugge** over den Rhijn in plaatse van de schouwe bij de Doeslaan, en dat hij tot goedmaking van de kosten van 't maken, repareeren en vernieuwen van dezelve **brugge zoude** moogen opstellen en doen **ontfangen** van 't recht van veer off bruggegeld, van ieder wagen die de voors. **brugge zoude** willen passeeren vijff stuijvers, voor elk rijdend paard drie **grooten vlaams**, van elke koe en osse een stuijver, van ieder kalff en schaap een halve stuijver, van een lam ofte jong schaap een oortje, en van elk man off vrouwspersoon een halve stuijver, en dat hij de onwillige met parate executie daartoe **zoude** mogen constringeeren, dan dat nog dezelve Johan van Wassenaer nog zijne Successeuren van dit octroij een daadelijk gebruik hebben gemaakt, zoo dat de **brugge** over den Rhijn niet is **gelegd** geworden, maar men zig nog steeds van de daar leggende schouwe is blijven bedienen.

Dat de requestrant q.q. wel geneegen **zoude** zijn, om van dit verleend consent gebruik te **maaken**, en dus eene behoorlijke **brugge** over den Rijn bij de Doeslaan, ingevolge het ten deeze geannexeerde model te doen **maaken**,

en ook **vertrout** daartoe **alzints** uit kragte van het verleend consent te zijn geregigd, dan dat **egter** vermeent dat, ten einde alle **caprien** voortekoomen, die **welligt teegen** dit voorneemen zoude kunnen gemaakt worden, uit hoofde dat hetzelfde octroij, hoe zeer sonder eenige tijdbepaaling verleend, **reets** over eene **zoo** lange tijd is geaccordeerd, **voegsaam** te zijn, om **zig** aan deze vergadering te adresseeren, ten einde dezelve het verleend consent zoude gelieven te confirmeeren.

Dat de requestant q.q. vertrouwt, dat dit zijn verzoek **geene** de minste haesitatie zal kunnen ondergaan, **zoo** uit hoofde, dat de voormalige souverain van dit gewest **reets** deeze permissie heeft verleent, en **mitsdien** aan den **requestant** q.q. het recht om van dit verloff gebruik te **maaken** nimmer na gronden regtens zal kunnen bedisputeerd worden, als omdat dezelve motiven, het gemak en gerieff der rijsenden, en **alzo** het algemeen belang namentlijk, die de hoogst geconstitueerde magt in der tijd hebben bewogen, om dit **ver-**zoek te accordeeren, als nog exteeren.

Weshalve **zoo** keerd den Requestant q.q. **zig** tot het **verteegenwoordigend** Lichaam versoekende, dat aan het zelve behagen mogen, om het consent aan Johan van Wassenaer op den **30e** september 1628 verleend (**zoo** veel des noods) te confirmeeren en **alzo** aan den Requestant q.q. te permitteeren om op dezelve voorwaarde als bij gem. consent staan geëxprimeerd een **brugge** over den Rhijn aan de **Doeslaan** te doen leggen en daarvan te **verleenen** decreet in forma.²⁴

Dit request werd 11 juni 1800 door de Eerste Kamer behandeld. Besloten werd om de stukken te zenden aan het Uitvoerend Bewind om consideratie en advies. **Zo** kwam het request met tekening (model) in handen van de Agent van Politie en Toezicht op den staat van dijken, wegen en wateren, die op zijn beurt de stukken op 20 juni om advies zond aan Dijkkrigter en Hoogheemraden van Rijnland. 19 Juli berichtten deze aan de Agent, dat zij in verband met de waterstaat geen bezwaar hadden tegen het leggen van een brug. Zij stelden echter wel voorwaarden. De brug moest een wip- of valbrug zijn, en de doorvaart moest kosteloos zijn. De bewoordingen van hun advies zijn letterlijk overgenomen in het definitieve consent door de Eerste Kamer verleend. 20 Augustus 1800 waren de stukken met de adviezen weer terug op de tafel van de Eerste Kamer mét een missive van het Uitvoerend Bewind d.d. 6 augustus 11 sub nr. **84/33** waarbij dit adviseerde om het consent te verlenen. 29 Augustus werd het consent door de Tweede Kamer bekrachtigd en weer naar het Uitvoerend Bewind gezonden ter uitvoering. Van **Zanten** verkreeg consent om „een brug te leggen aan de **Doeslaan** of Doedinxlaan, en zulks onder deze nadere bepalingen, dat zo als in de bij de requeste gevoegde **teekening** aangewezen wordt, op de te **makene** brug voor de scheepvaart een Val- of Wip-brug met het daartoe dienende gebint enz. zal moeten worden gesteld, en ten eeuwigen dage, evenals de brug zelve ten koste van de requestant of **deszelfs** rechtverkrijgende onderhouden van zodanige

breedte, dat de breedste schepen, die doorgaans den Rhijn aldaar en verder naar Catwijk of elders bevaaren, daar door gemakkelijk zullen kunnen **pas-**seeren, en dat **voords** zal moeten worden gezorgd, dat de **scheepen** met staande masten, zo wel bij nacht als bij dag, promptelijk worden gerijfd, door het tijdig **ophaalen** der Val-bruggen, zonder dat daarvoor eenige wip- of andere gelden hoe ook genaamd, betaald behoeven te worden, maar dat integendeel de vaart vrij en ongehinderd, zo als tot hier toe plaats gehad heeft, zal kunnen geschieden: **zullende** eindelijk, gedurende den bouw van voors. brug, voor de passage behoorlijk zorge moeten worden **gedragen.**"²⁵

Van Zanten maakte onmiddellijk gebruik van het verleende consent en begon aan de voorbereidende werkzaamheden. In het begin van 1801 kon reeds met de bouw van de val-brug worden begonnen. In de sedert kort aangelegde straatweg van Den Haag naar Haarlem zou deze brug een tijdrovend oponthoud voorkomen. Maar wie mocht menen, dat ieder met deze toenmaals moderne vooruitgang in de communicatie tussen dorpen en steden enthousiast was, vergist zich. De brug was nog niet gereed, of velerlei klachten hadden Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland reeds bereikt. Zo klaagden de pannebakkers te Valkenburg en Oegstgeest, die handel dreven op Brabant en Zuidelijker streken, dat de doorvaartwijdte van de brug te klein zou zijn. Zij voerden aan, dat de doorvaartwijdte 18 voeten $8\frac{1}{2}$ duim bedroeg, terwijl de Leidse bruggen alle ongeveer 20 voeten wijd waren. Men wenste een doorvaartwijdte van 21 voeten, zoals bij de Leiderdorpse brug. Was een dergelijke klacht nog zakelijk, het verzet van enkele omwonenden van het Haagse schouw, die de brug verwensten, omdat het uitzicht van uit hun tuinkoepels zo werd ontsierd, was dat allerminst. Van Zanten verweerde zich heftig tegen de ingebrachte argumenten. De Agent van Inwendige Politie werd in de zaak gemengd en deze liet door commissarissen-inspecteurs van 's lands waterwerken en waterstaat controleren, wat er waar was van de klachten. Het bleek, dat de turf- en steenschuiten, die men hier gewoonlijk op de Rijn gebruikte, zelfs de breedste daarvan, gemakkelijk de doorvaartwijdte konden passeren. De bekende F. W. Conrad, toenmaals gevestigd te Sparendam, die men eveneens om advies vroeg, oordeelde, dat dit feit doorslaggevend was. Zelf had hij in de sluizen te Sparendam turf- en steenschuiten laten meten, en op de Rijn werden geen bredere gebruikt.²⁶ Toch adviseerden commissarissen-inspecteurs om aan van Zanten de eis te stellen de doorvaartwijdte op 20 voet te maken, zoals de Spaarndamse kolksluis. Daaraan is gevolg gegeven en in het voorjaar van 1802 was de brug voltooid.

Van Zanten zou echter spoedig genoeg bemerken, dat hij met de schippers, die ongaarne een brug in hun vaarwater zagen, nog niet klaar was. De pachter van de brugtol kreeg het echter het zwaarst te verduren. Zoals we zagen, was een van de voorwaarden, waarop het consent tot het leggen van de brug was verleend, dat er van geen enkele schuit, die de brug moest passeren en waarvoor de brug moest worden opgehaald, zogenaamd **wip-**

geld geheven zou mogen worden. Uitdrukkelijk werd het recht op vrije doorvaart gestipuleerd.

De schippers, die heel goed in staat waren hun masten te strijken, en dan gemakkelijk onder de brug konden doorvaren, deden dat nooit, zelfs niet als zij kleine schuiten bevoeren. Ze gingen zelfs zo ver, dat zij hun masten ópzetten als zij de brug naderden, Dat was regelrecht opzet om de pachter van tol en brug tot het uiterste te drijven, want aan het recht op vrije doorvaart móést worden voldaan. De pachter had dus dagwerk, niet zozeer met de inning van tolgelden, want dat kon hij nog wel aan, al was bij de drukke passage dit evenmin een sinecure. Maar hij was in de meeste gevallen volstrekt onnodig in de weer om voor grijnzende schippers de brug te openen, terwijl de passanten, die over de brug moesten, ook niet zo best te spreken waren over het oponthoud. Had de man voor deze dubbele taak nu nog maar enige vergoeding genoten, dan had hij het waarschijnlijk niet zó zwaar opgenomen, maar dag en nacht moest hij de zware val omhoog halen zonder er iets mee te verdienen.

Dat had hij te wijten aan „kwelzucht” van de schippers, zoals het in de schriftelijke klacht genoemd wordt. Wij zouden het thans anders betitelen.

Het bleek dus in de praktijk, dat er aan de consentvoorwaarden wel het een en ander ontbrak. De pachter moest zich houden aan zijn verplichtingen, maar men had verzuimd zijn rechten naar billijkheid daarmede in evenwicht te brengen. De mogelijkheid was over het hoofd gezien, dat de vindingrijkheid van de schippers de consentvoorwaarden ad absurdum zou voeren.

De arme pachter was binnen korte tijd de situatie niet meer meester en klaagde voortdurend bij Van Zanten, die als gemachtigde van curatoren de brug had doen leggen. Deze richtte zich nogmaals met een request tot het departementaal bestuur van Holland met daarin het bovenstaande relaas, dat in extenso voorkomt in de beslissing, die op 6 oktober 1802 werd bekrachtigd.²⁷

Het voorstel van Van Zanten, om alleen dié schepen te gerieven, die vaste staande masten hadden, of die zeer bezwaarlijk vanwege hun lading hun masten konden strijken, zoals de grote Brabantse en Friese schepen, werd geaccepteerd. Alleen deze schepen hadden vrije doorvaart. De schippers, die de brug wilden doen openen moesten 1 stuiver wipgeld betalen van een uur vóór zonsopgang tot een uur na zonsondergang, en 2 stuivers in de tussenliggende periode. De schippers, die hun zeilen niet zouden strijken op een afstand van circa 38 M. vóór de brug en ook niet vroegen om de brug te openen, moesten voortaan f 3,- boete betalen ten behoeve van de armen van Voorschoten. Daartoe zouden goed zichtbare borden op een ruime afstand van de brug geplaatst worden langs de Rijn. Verhoging van het tolgeld, dat nog steeds volgens het tarief van 1628 werd geheven, werd aan Van Zanten niet toegestaan.

Of er van enige geestdrift bij de reizigers, die nu in ieder geval sneller

over de Rijn kwamen, gesproken mag worden, is aan twijfel onderhevig. De enige vermelding van de nieuwe oeververbinding, die ik, op min of meer literair vlak, aantrof, vindt men in het boekje, getiteld „Katwijk's Zomer-togtje” door A. Loosjes (Haarlem 1805), dat de beschrijving behelst van een plezierreisje door enige jongelingen en jongedochters van de deftige stand ondernomen. De tocht ging van Den Haag naar Katwijk om de eerste steen-legging van de binnensluis van de Katwijkse uitwatering op 22 juli 1805 bij te wonen. In het zwaar romantisch verhaal, gelardeerd met onmogelijke „samenspraken” en ellenlange hooggestemde dichtwerken, komen de dames en heren op blz. 73 bij het Haagse schouw. Daar eindigt een discussie over de schoonheid van de Noord- en Katwijkse meisjes vergeleken met die van „steedsche juffers”. „Oostenburg deed een oogenblik dezen strijd ophouden, toen men bij het Haagsche Schouw den nieuwen Brug overreed, door te doen opmerken, hoe deze nog onlangs gebouwd zijnde, al het onaangename en ongerijfelijke, dat zoo lang bij het overzetten met de schouw plaats had, weggenomen was. En Waasdorp haalde, daar men den Rhijn hier over ge-reden was, uit de Germanicus van Lucretia Wihelmina van Merken de groot-sche beschrijving van den Rhijn aan, zoo als die oudtijds de landen van onder-scheiden volkeren besproeide”.

We kunnen het gezelschap mét Waasdorp, die drie bladzijden lang niet tot bedaren te brengen was, rustig verder laten rijden, om terug te keren tot ons onderwerp. Men had na de bouw van de brug op zekere afstand daarvan handwijzers of seinen langs de oever laten aanbrengen, zoals hiervoor ver-meld. Het bleek al spoedig, dat de afstand tot de brug te gering was. De landmeter van Rijnland A. Hanegraaff adviseerde 23 februari 1809 de „hand-wijzers of seijnen voor de zijlende vaartuigen of schepen aan weerskanten van de brug” verder te verplaatsen, daar anders bij storm, sterke stroom of anderszins de brug beschadigd werd „temeer dewijl de brug zeer ligt ge-bouwd is”.²⁸ De seinen moesten op 40 roeden (circa 140 m) afstand van de brug geplaatst worden, opdat de schepen tijdig hun zeilen konden strijken. Dit geschiedde dan ook.

Reeds vrij spoedig was de houten wip-brug aan herstel toe. In 1833 nam de toenmalige heer van Duivenvoorde het initiatief daartoe. Niemand min-der dan de ingenieur F. W. Conrad, zoon van de reeds genoemde, vroeg hij om advies. Steengracht van Duivenvoorde achtte de klap van de brug te lang en hij wenste een „ijzere mechaniek”. De briefwisseling vinden wij in de archieven van de waterstaat.²⁹ Conrad adviseerde de wip-brug met één klap te handhaven en niet tot twee klappen over te gaan. Een ander punt was, of er een bepaalde hoogte was voorgeschreven voor bruggen over de Rijn. Landmeter Hanegraaff deelde de Heer Steengracht mede, dat de keu-ren van Rijnland geen bijzondere bepalingen bevatten omtrent de hoogte der bruggen, zodat men besloot de brug bij het Haagse schouw op de bestaande hoogte te handhaven. Conrad maakte intussen een begroting en schatte, dat

de kosten de *f* 2000,- niet te boven zouden gaan. Dit bracht Steengracht er toe zich tot de hoogst noodzakelijke reparatiewerkzaamheden te beperken, *n.l.* aan val, wip, het dek van de brug en de beschoeiing, omdat hij van plan was na 10 jaar een geheel nieuwe brug te doen leggen volgens **Conrads** eerste ontwerp. Na langdurige onderhandelingen besloot tenslotte Steengracht van Duivenvoorde in april 1834 tot een voorlopige reparatie, uit te voeren door de aannemer **Wensveen** te Wassenaar voor circa *f* 750,-.

Of werkelijk de Heer van Duivenvoorde zijn plan om later de oude brug door een nieuwe te vervangen nog heeft verwezenlijkt, staat niet vast. **Wél** is de brug geheel vernieuwd, zoals de „Beschrijving tot de vernieuwing van de brug aan het Haagsche schouw“, in het Oud Archief van Rijnland aanwezig, aantoont, maar daar een datering ontbreekt kan die vernieuwing hebben plaats gehad, toen de Heer van Duivenvoorde brug, tolrechten en behuizing reeds had **verkocht**.³⁰ In 1857 *n.l.* verkocht deze het complex aan een **particulier**.³¹ De bovengenoemde „Beschrijving“ is naar het handschrift te oordelen zeker van circa 1850 en is bovendien geen pendant van het bestek tot reparatie, zoals wij dat uit 1834 bezitten. Daar echter Rijnland geen rechtstreekse onderhoudsverplichtingen ten aanzien van de brug had, vinden wij in dit opzicht in het archief geen aanwijzingen.

Sedert de verkoop van brug en rolrechten c.a. valt er weinig met betrekking tot beide te vermelden. In de loop der jaren zijn geregeld reparaties nodig gebleken, die bekostigd moesten worden door de eigenaar, de familie Roelants. Het steeds toenemende verkeer maakte het noodzakelijk, niet alleen om de rijkswegen te verbeteren en te verbreden, maar ook om de zich daarin bevindende tolleren op te heffen. Wat betreft de tol Haagse schouw met de brug werden deze opgenomen in de algemene plannen van de regering dienaangaande. Bij kon. boodschap van 27 nov. 1914, ontwerp van wet strekkende tot verhoging met *f* 83000,- van artikel 101 van het **IXe** hoofdstuk der staatsbegroting 1914 voor onderhoud, herstel en verbetering van wegen en bruggen, werd in het kader van de verbreding van de rijksweg 's **Gravenhage-Amsterdam** de vervanging van de voor het verkeer zeer hinderlijke smalle houten ophaalbrug aan het Haagse schouw beoogd. Men wilde deze vervangen door een voor her doorgaande verkeer voldoende brede en sterke draaibrug. Na onderhandelingen met de eigenaren kocht de staat de brug met tolrecht en verdere eigendommen, voor een bedrag van respectievelijk *f* 75000,- voor brug en tolrecht en *f* 8000,- voor woning en erf aan de Westzijde van de weg. De desbetreffende wet dateert van 24 september 1915 (St. bl. nr. 407).³²

Toen verdween in de nacht van 31 oktober op 1 november 1915 de zwaar versterkte en met een geweldig slot voorziene **tolboom**.³³

Dat de tol op een dergelijke wijze verzekerd was hield verband, zo vertelt **Holleman** in zijn reeds meermalen geciteerd werk, met een traditioneel vermaak der Leidse studenten. Tot verhoging van de feestvreugde trokken deze 's avonds vaak naar het Haagse schouw om de tol te forceren. De bestor-

ming zal meermalen met **succes** zijn bekroond, reden waarom de tolboom zo degelijk bevestigd werd. Motieven van juridische aard, **n.l.** het niet accepteren van tolrecht in het algemeen, kan men moeilijk veronderstellen. Merkwaardig dat het Haagse schouw in zijn nadagen aan het vroege studentendom een ideale gelegenheid bood voor een happening avant la lettre.

Toen de tol was opgeheven en daarmee de weg was vrijgemaakt tot verbetering van het verkeer, kwam de noodzaak aan de orde de oude houten brug te doen vervangen. De minister van waterstaat Lely lanceerde in 1917 een desbetreffend plan, waarbij nog getwijfeld werd tussen een vaste oeververbinding, die natuurlijk hoog moest komen te liggen, en een brug met beweegbaar gedeelte.³⁴

Dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland spraken zich beslist uit voor een brug met beweegbaar gedeelte. Zij moesten **n.l.** geraadpleegd worden in verband met Rijnlands algemene keur.

Het blijkt niet, dat er spoed is betracht. De vervanging van de oude brug heeft, voorzover her uit de stukken blijkt, nog wel enige jaren op zich laten wachten. Intussen werd de noodzaak van een geheel nieuwe oeververbinding steeds dringender. Trams waren op de wegen verschenen en het plan om o.a. Den Haag met Leiden te verbinden door een elektrische tram, zowel over Voorschoten als over Wassenaar, nam steeds vastere vorm aan. De H.T.M. ontwierp een lijn die via Wassenaar de brug bij het Haagse schouw zou moeten passeren. Op 16 mei 1925 werd de tramlijn Den Haag-Wassenaar-Leiden tot aan het Posthof bij de Poelbrug, en op 4 juli van dat jaar het Leidse deel van de lijn in gebruik genomen. Dat hield in, dat reeds vóór 16 mei 1925 een brug moest zijn gelegd bij het Haagse schouw, de brug zoals wij die nu nog kennen, echter zonder de tramlijn, die in 1962 werd opgeheven. Inderdaad vonden wij, dat bij besluit van 2 april 1924 nr. 37/371 door dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland vergunning was verleend om een geheel nieuwe basculebrug ter plaatse te leggen, nadat reeds 24 mei 1922 toegestaan was de oude brug tijdelijk te verbeteren. Die nieuwe brug is dus gelegd in de periode april 1924 tot mei 1925 en bewijst thans nog goede diensten aan het randstadverkeer. Binnen de randstad Holland zal het Haagse schouw zeker een belangrijke functie blijven vervullen. De geschiedenis van veer, tol en brug als enige voornaamste verbinding in de weg Noord-Zuid in deze landstreek is voor goed afgesloten.

Enige tijd geleden verscheen een leerzaam boekwerk van **Herman Schreiber** onder de titel „Sinfonie der Strasse“, in het nederlands vertaald met: „Van karavaanpad tot autoweg“. Op zijn voetspoor kunnen we de door hem gebruikte muzikale aanduidingen variëren. Voortaan beweegt zich het voornaamste en belangrijkste verkeer over de pas geopende brug Prestissimo.

Daarnaast, bij het Haagse schouw, zal voorgoed een Andante de maat aangeven, totdat tenslotte ook hier de Finale klinkt.

AANTEKENINGEN

1. Nieuwe Leidse courant 23 dec. 1964 en Leids Dagblad 21 oct. 1965. (Bibl. gemeente-archief Leiden nr. 86261 a xxx p.)
2. N.L. courant 17 sept. en 13 oct. 1966. (Bibl. gem. arch. nr. 86261 a xxx pf.)
3. Zie: „Rijnlands fraaiste gezichten, vertoonende alle **deszelfs** Lustplaatsen, **Heeren**-huizen en dorpen — vertoont in honderd afbeeldingen naar 't **leven** getekend en in 't ligt gebracht door Abraham Rademaker” **Uitg.** Leonardus Schenk, Amsterdam (1732); inleiding en blz. 52.
4. Natuurlijke historie van Holland; J. le **Francq** van Berkhey, 4e dl. (1779) plaat V tegenover blz. 268; gravure naar een tekening van Paulus Constantijn la Fargue.
5. Zie: „**Het** Ambacht Voorschoten” door J. L. van der Gouw; **uitg.** Hist. Ver. voor Zuid-Holland, Zuid-Hollandse studiën, dl. V. blz. 45 e.v.
6. Archieven van de kerken (te Leiden) door Mr. Dr. J. C. Overvoorde 2 dl. (1915) regest nr. 1147, (1375 april 16), nr. 1211, (1378 aug. 25) en nr. 1508, (1404 april 11).
7. Kastelen, Ridderhofsteden en **Buitenplaatsen** in Rijnland; door J. G. N. Renaud, Mr. S. J. Fockema Andreae en E. Pelinck; **uitg.** Ver. Oud Leiden (1952) blz. 92. Hier wordt het vermoeden **uitgesproken**, dat Ter **Waddige** ontstaan zou zijn uit een oude curtis.
8. Verslagen-omtrent 's Rijks Oude **Archieven** XLIII, 'le dl. 1920, bijlage 111 Inventaris van het archief van het **Huis** Duivenvoorde blz. 231-454.
9. Zie in de bovengenoemde inventaris de nrs. 532-544.
10. t.a.n. nr. 571: „**Huurcedulle** van een huis aan de Doedinxlaan met het veer over den Rijn onder Voorschoten, door Cornelis Claesszoon Schouman, gehuurd van Johan van Wassenaer. 1618”.
11. Rechtsgeschiedenis der Heerlijke Veren in Holland. Dr. F. A. **Holleman** (diss.) 1928.
12. Het Hoogheemraadschap van Rijnland. Mr. **S. J.** Fockema Andreae. Leiden (1934) blz. 28.
13. Het Ambacht Voorschoten; J. L. van der Gouw, Zuid-Hollandse studiën dl. V, blz. 45, en daarnaast „**Overzetveren** in Zuid-Holland” van dezelfde auteur; overdruk uit het Provinciaal Verslag van Zuid-Holland over 1961, (bibl. gem. archief Leiden nr. 86261 b.)
14. „**Het** Ambacht van Voorschoten” J. L. van der Gouw blz. 72, waar de bovengenoemde acte in extenso geciteerd is. Huisarchief Duivenvoorde nr. 532.
15. t.a.p. blz. 78/79, Huisarchief Duivenvoorde nr. 571.
- 16/17 Zie Oud Archief van Riinland. Inventaris nr. 7878, waarin afschrift van het octrooi van 30 september 1628. Tevens **afschrift** in Inventaris v/h Nieuw-archief van Voorschoten. J. L. van der Gouw, nr. 627.
18. Overzetveren in Zuid-Holland. Overdruk Prov. verslag Zuid-Holland 1961.
19. **Middeleeuws** Oegsteest. Mr. **S. J.** Fockema Andreae, in Tijdschrift voor Geschiedenis 1935 (50e jrg, nr. 3.), blz. 259.
20. **Rechtsgeschiedenis** der Heerlijke Veren in Holland (diss) Dr. F. A. **Holleman** (1928) blz. 155, 156, 157. „**Schepel** (C. T. H. **Schepel**; **Wegenrecht** in Ned. 1895) vermeldt op gezag van **Mr. Tavenraat**, dat krachtens octrooi der **staten** in 1628 een brug werd opgericht ter plaatse van het oude veer van den Heer van Duivenvoorde en Voorschoten, **geheeten** de Haagsche schouw. Zie ik wel, dan moet dit op een misverstand berusten”.
21. De Heer L. J. van der Klooster, wetenschappelijk ambtenaar bij het Haagse **gemeente**-archief, was zo vriendelijk mij op de desbetreffende plaats bij Huygens te wijzen.
22. De Paardenmarkt te Valkenburg. E. Pelinck in Jaarboekje voor geschiedenis en oudheidkunde van Leiden en omstreken. 1958, blz. 80-86.
23. t.a.p. blz. 85.
24. Zie Oud Archief Rijnland Inventaris nr. 7875. (Loquet 21 nr. 1.)

25. De bovengenoemde tekening van de brug is in de desbetreffende archieven in het A.R.A. niet meer aanwezig.
26. Zie Oud Archief Rijnland. Inventaris nr. 7876 en nr. 48: Notulen van Dijkgrigter en hoogheemraden en van heemraden en hoofdingelanden, 1798-1802. (11 nov. 1801, folio 249 verso en 250)
27. Zie Inventaris Nieuw Archief Voorschoten, 1811-1925. door J. L. van der Gouw; nr. 627. Copie-extract uit het register van verleende octroyen door het departementaal bestuur van Holland, d.d. 6 **oct.** 1802, copie van 26 maart 1813.
(Nr. 627. Stukken betreffende de rechten van de Heer van Duivenvoorde op het **veer**-recht van de Haagse schouw. 1628-1813. Authentieke afschriften midden 19^e eeuw.)
28. Oud Archief Riinland nr. 10607. Register van Verbalen en Memoriën 1804-1815, fol. 73-74.
29. Algemeen Rijksarchief. Archief Waterstaat-Inspecteurs enz. inventarisnr. 1079, nrs. 1-28.
30. O. A. Rijnland, **Invent.** nr. 11307.
31. Een uiteenzetting over de vraag hoe een leen is veranderd in een zaak in de handel vindt men in „**Overzetveren** in Zuid-Holland“, hiervoor genoemd. (noot 13).
32. Rechtsgeschiedenis der Heerlijke Veren in Holland. Dr. F. A. **Holleman** (1928) blz. 156/167.
33. Zie Tijdschrift De Kampioen, 12 nov. 1915, **XXXIIe** jrg. nr. 46. (Bibl. gem. archief Leiden, nr. 86261 Pf.
34. Nieuw archief Rijnland. Loquet 21, nr. 53. Stukken betreffende de brug Haagse schouw, 1917.

ILLUSTRATIES

- Afb. 7. Hollandsche Harddraaverii om de Gouden **Zweep** aan het Schouw van **Duiven**-voorde, gemeenlijk genaamd het Haagsche Schouw. **Gravure** door S. Fokke (2e helft 18^e eeuw) naar een tekening door P. C. la Fargue. Prentverz. Gem. Archiefdienst, nr. 88044.
- Afb. 8. Het Haagse Schouw. Tekening in kleuren door P. C. la Fargue, 18 eeuw. Prentverz. Gem. Archiefdienst, nr. 88047.
- Afb. 9. Het Haagse Schouw, ca. 1830. Steendruk Prentverz. Gem. Archiefdienst, nr. **88046.***
- Afb. 10. Het Haagse Schouw, ca. 1830. Steendruk door **L.** Springer naar W. van **Groen**woud. Prentverz. Gem. Archiefdienst, nr. 88050.