

Tsaren, keizers en koningen in Vlissingen

Inleiding

Jan van der Male heeft in zijn boek 'De Zeeuwse Lijn' een en ander geschreven over de stations 'Stad' en 'Haven' in Vlissingen. Vandaar dat ik mij dit keer beperk tot de vraag, waarom de Russische tsaar al in 1874 de haven van Vlissingen uitkoos voor zijn overtochten naar Engeland. Hoe dat allemaal in zijn werk ging, is het onderwerp van deze bijdrage.



Aanvankelijk had Vlissingen twee spoorwegstations, namelijk 'Haven' en 'Stad'. In 1894 vond de sluiting van 'Stad' plaats, terwijl 'Haven' in 1892 een zeer fraai stationsgebouw kreeg, dat in 1944 volledig werd vernield. *Bewerking Marius Broos.*

De aanleg van de 'Zeeuwsche spoorweg' (1861-1873) van Roosendaal naar Vlissingen, naar ontwerp van ingenieur M. Simon Gzn en zijn assistent A.C. Broekman, is onlosmakelijk verbonden met het afdammen van het Kreekrak en het Sloe, het graven van het Kanaal door Zuid-Beveland en dat door Walcheren. Ter afsluiting opende koning Willem III op 8 september 1873 op feestelijke wijze de nieuwe haveninrichtingen in Vlissingen en het Kanaal door Walcheren. Nog geen jaar later ontdekten de Europese vorstenhuizen de gunstige reisgelegenheid via Vlissingen. In 1875 ontstond de N.V. Stoomvaart Maatschappij Zeeland. De oprichting van deze lijndienst op Engeland werd gesteund door koning Willem III (1817-1890) en vooral zijn broer, prins Hendrik (1820-1879). Ook de spoorwegmaatschappijen aan weerszijden van de Noordzee toonden grote belangstelling.



Tsaar Alexander II werd na zijn dood in 1881 opgevolgd door zijn zoon Alexander III. Die stierf in 1894, waarna een zoon van hem als Nicolaas II aan de macht kwam tot de moord op de hele familie in 1917.

De trein van tsaar Alexander II (1818-1881)

In Rusland had elke spoorwegmaatschappij minstens enkele salonrijtuigen in gebruik, uitsluitend bestemd voor de tsaar en zijn familie met gevolg. Ook menig grootvorst(in) – dat is een zoon of dochter van de tsaar – stond een eigen salonrijtuig ter beschikking. In het toenmalige Rusland en Polen werd bij de aanleg van spoorwegen,

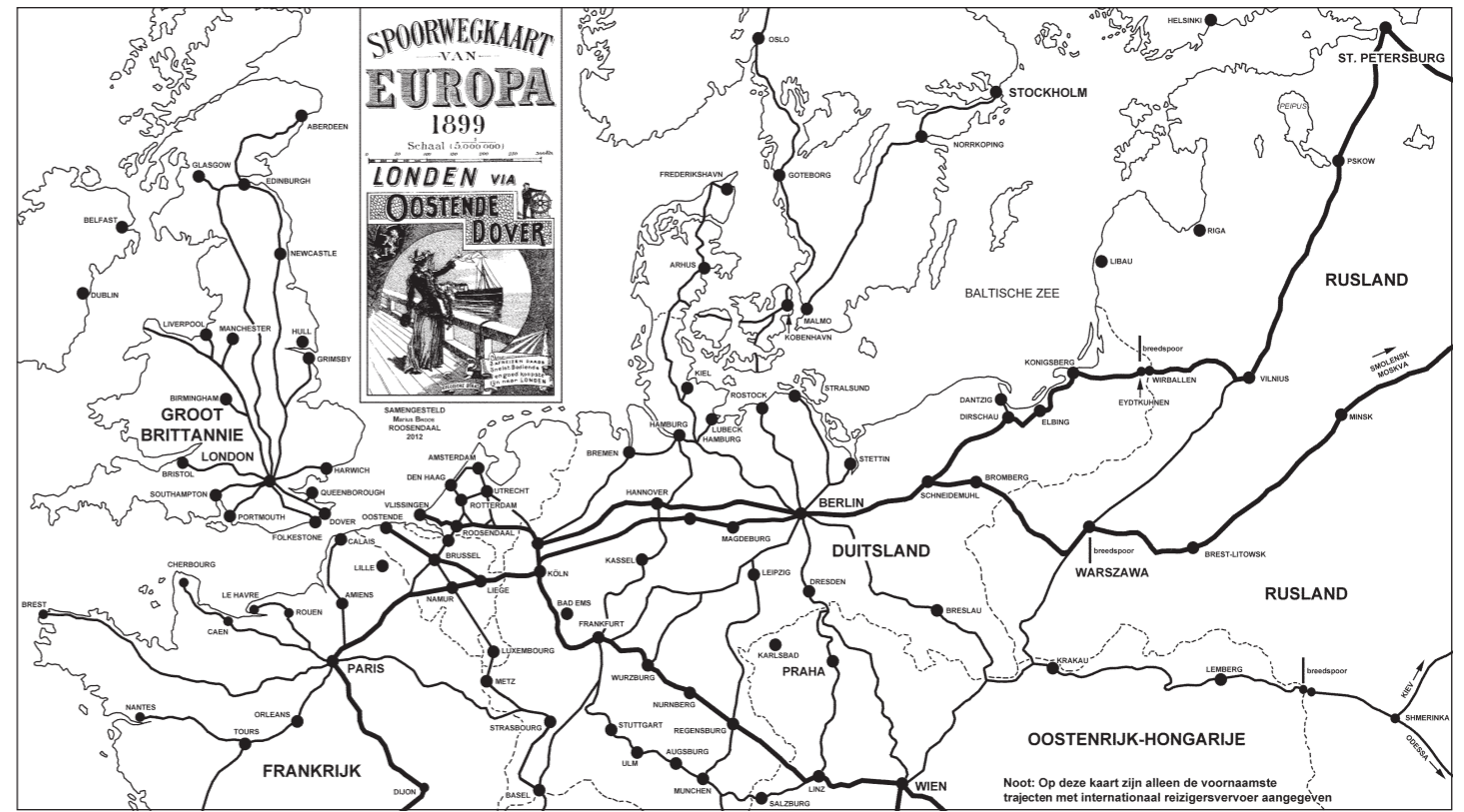
1870 bij een fabrikant in Berlijn een trein, die uit vier rijtuigen bestond en uitsluitend voor breedspoor geschikt was.

Voor het gebruik in West-Europa wist de tsaar in 1871, na de overwinning van Duitsland op Frankrijk, voor een schappelijk prijsje de hand te leggen op de trein van keizer Napoleon III (1808-1872) en zijn vrouw Eugénie (1826-1920). Zij waren na de Frans-Duitse oorlog van de troon gezet en naar Engeland gevlucht. Deze trein bestond uit liefst 21 rijtuigen. Vanwege het kleinere Franse omgrenzingsprofiel van de rijtuigen was dit voor de tsaar de ideale trein om het West-Europese spoorwegnet met zijn vele tunnels te doorkruisen. Al naargelang zijn behoefte gebruikte de tsaar enkele rijtuigen of de hele trein, die voor hem klaar stond in het Pruisisch-Russisch grensstation Eydtkuhnen (nu Tsjernysjevskoje in de provincie Kaliningrad aan de grens met Litouwen) voor een reis naar zijn familie in België, Duitsland, Nederland en Engeland.

Op reis naar België en Nederland

In maart 1874 begon de reis van prins Alfred (hertog van Edinburgh) en zijn kersverse gemalin van Sint-Petersburg naar Brussel. Alfred (1844-1900) was op 23 januari 1874 in Sint-Petersburg gehuwd met groothertogin Maria Alexandrovna (1853-1920), de enige in leven gebleven dochter van tsaar Alexander II. Alfred was de tweede zoon van koningin Victoria en prins Albert van het Verenigd Koninkrijk. Het pasgehuwde stel bracht op de terugreis nog een kort bezoek aan de Belgische koning Leopold II (1835-1909) in Brussel, alvorens verder te reizen naar Antwerpen voor de inscheping naar Londen, waar zij op 12 maart 1874 feestelijk werden ingehaald. Nu de trein van de tsaar toch al in Antwerpen was, maakten de Russen meteen van de gelegenheid gebruik om de in 1873 in gebruik genomen haven- en spoorwegwerken in Vlissingen in ogenschouw te nemen en te onderzoeken of die ook geschikt waren voor de ontvangst en de inscheping van de tsaar bij zijn voorgenomen bezoek in mei 1874 aan de schoonouders van zijn dochter in Engeland.

Voordien reisden de tsaar en zijn familieleden via Verviers en Brussel naar Oostende,



Gedeelte van de spoorwegkaart van Europa, 1899. Duidelijk is de route van de Russische tsaar uit Sint-Petersburg naar zijn familie in Duitsland, Nederland en Engeland te volgen, hoewel de advertentie in de kaart het publiek liever over Oostende en Dover liet gaan. Over Roosendaal naar Vlissingen was ook duidelijk korter dan over Brussel naar Oostende. *Samenstelling Marius Broos.*

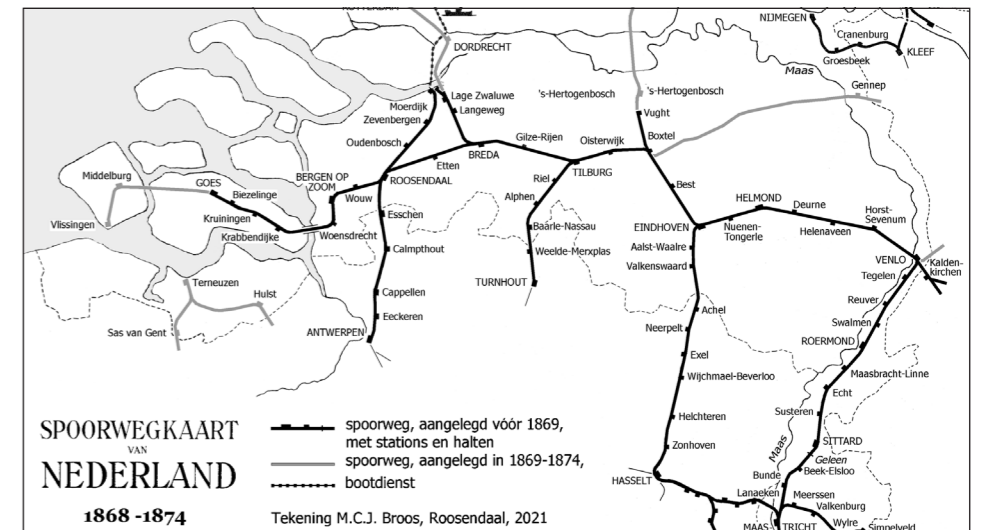
maar deze route was voor hen kennelijk te tijdrovend, onder meer door de sterk hellende trajecten rond Luik (waarvoor een extra locomotief nodig was) en het kopmaken van de trein in de stations Verviers en Brussel. Op 10 maart 1874 werd de 'lege' trein van tsaar Alexander II, die toen uit zes rijtuigen bestond, vanuit Antwerpen over Roosendaal (locomotief wisselen en kopmaken) naar Vlissingen overgebracht. Aan boord waren enkele hoge ambtenaren en de directeur van een Russische spoorwegmaatschappij. Na aankomst om ongeveer drie uur 's middags kreeg het gezelschap een rondleiding van de ingenieurs M. Simon Gzn en A.C. Broekman. Onder hun supervisie waren immers de werken in Vlissingen uitgevoerd. De buitenlandse spoorwegdelegatie toonde zich zeer tevreden en om 17.30 uur vertrok de trein naar Middelburg om daar te overnachten. De volgende dag vertrokken de Russische autoriteiten om 8.55 uur vanuit de Zeeuwse provinciehoofdstad over Roosendaal, Breda, Boxtel en Venlo naar Keulen. Onderweg stelde de delegatie zich op de hoogte 'van de aard onzer spoorweginrichting'. Daarna ging de reis over Berlijn en Eydtkuhnen terug naar Sint-Petersburg. Kennelijk ging alles naar wens, zodat deze reis de aanzet vormde voor een nieuwe rechtstreekse oost-westverbinding

per trein tussen Rusland en Engeland, die tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 bij de tsaar en ook de Duitse keizer in gebruik zou blijven.

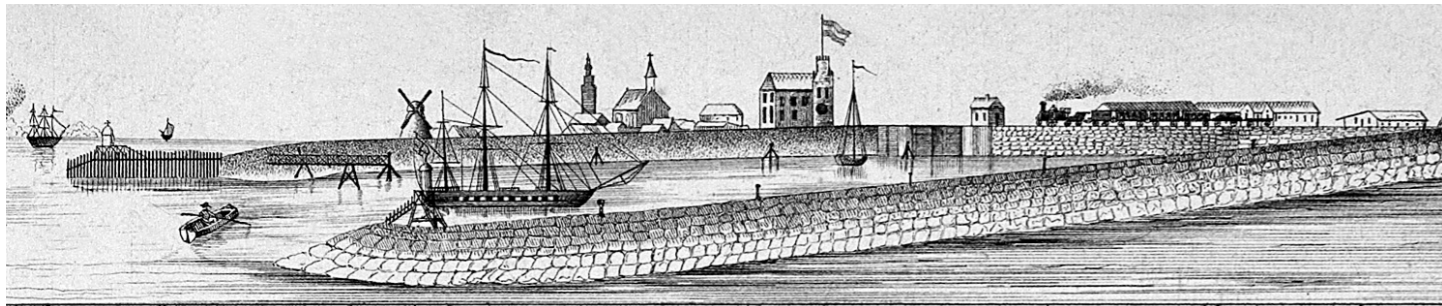
Twee maanden later

Op vrijdag 1 mei 1874 vertrok tsaar Alexander II met zijn 'breedspoor-trein' vanuit het 'Winterpaleis' in Sint-Petersburg naar Eydtkuhnen. Hier stapte hij over in zijn 'Franse trein'. Hij liet zich vergezellen door twee van zijn zes zoons, namelijk grootvorst Vladimir Alexandrovitsj (1847-1909) en grootvorst Alexis Alexandrovitsj (1850-

1908), alsmede prins Alexander Michailovitsj Gortschakov (1798-1883), Russisch diplomaat, minister van Buitenlandse Zaken en kanselier van Rusland. Zijn eerste bezoek was aan de Duitse keizer Wilhelm I (1797-1888) in Berlijn, waar hij op 3 mei aankwam. Op 8 mei was Stuttgart het reisdoel voor een meerdaags bezoek aan koning Karel van Württemberg (1823-1891), die met een zus van hem was gehuwd. Op doorreis van Sint-Petersburg naar Londen kwam vervolgens Nederland voor een bliksembezoek aan de beurt.



Gedeelte van de spoorwegkaart (met stations) van Nederland, 1874. De in de jaren 1869-1874 aangelegde lijnen zijn in grijs aangeduid. Een rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam (Delftsche Poort) en Vlissingen was er toen nog niet. *Tekening Marius Broos.*



Gezicht op de Spoorwegbuitenhaven te Vlissingen.

Gezicht op de Spoorwegbuitenhaven in Vlissingen, 1873. Op de voorgrond ligt de Oostelijke Havenkade en achter de trein is het stationsgebouw te ontwaren.

Tsaar Alexander II in Amsterdam

Want op 11, 12 en 13 mei 1874 vierde Willem III zijn 25-jarig regeringsjubileum in Amsterdam, waarbij Alexander II op 12 mei ook even aanwezig wilde zijn om zijn koninklijke neef geluk te wensen. Diens vader, koning Willem II (1792-1849), was immers gehuwd met Anna Paulowna (1795-1865), die een zuster was van tsaar Alexander I (1777-1825) en ook tsaar Nicolaas I (1796-1855). Voor dit bezoek arriveerde Alexander II vanuit Keulen en Venlo in Boxtel, waar een extra trein naar Amsterdam werd samengesteld met hierin een (normaalsporig) Russisch salonrijtuig uit zijn eigen trein. Het gezelschap kwam aan om 12.52 uur in het station Amsterdam NRS (later Weesperpoort). Tijdens het korte samenzijn met Willem III werd een déjeuner genuttigd in de Mozeszaal van het Koninklijk Paleis op de Dam. De tsaar kon vanaf het balkon slechts even een blik werpen op het toegestroomde publiek, want om 15.58 uur vertrok zijn trein weer van Amsterdam naar Boxtel, waar het Russische salonrijtuig met tsaar en al naar zijn eigen trein werd gerangeerd, om vervolgens over Roosendaal naar Vlissingen te rijden. Tijdens deze reis werd de tsaar vergezeld door prins Hendrik, de broer van koning Willem III. Het lag in de bedoeling van de tsaar om diezelfde avond nog met zijn stoomjacht 'Derjava' naar zijn familie in Engeland over te steken. Prins Hendrik zou hem uitgeleide doen. De Koninklijke Marine had zelfs alles wat maar enigszins kon drijven voor een vlootshow naar Vlissingen gedirigeerd. Maar het noodlot sloeg toe.

De vlootshow

De 'Vlissingse Courant' meldde op 6 mei 1874: *'Reeds zijn hier aangekomen de monitors Heiligerlee, Krokodil en Tijger. Heden wordt de Valk terug verwacht, waar op admiraal Gregory de admiraalsvlag zal hijschen. Naar men zegt, wordt deze flotille heden nog met twee ramtorenschepen, de Buffel en de Schorpioen, vermeerderd, welke alle hier te Vlissingen zullen blijven tot na den 21n dezer maand. Op dien dag zullen zij het Keizerlijk jacht moeten salueren, waarmede de Keizer van Rusland alsdan naar Antwerpen zou stoomen, om aan het Belgisch hof, op zijn terugreis naar St. Petersburg, een bezoek te brengen.'* Nagewuifd door Hendrik en gadeslagen door een grote schare nieuwsgierigen, maakte de 'Derjava' zich 's avonds los van de kade. Bij het verlaten van de haven, enkele minuten later, juist terwijl matrozen vanaf hun schepen hun muts op commando van het hoofd afnamen en een 'driewerf hoera' voor de tsaar over het water lieten schallen, liep de 'Derjava' vast op de glooiing van de oostelijke havendam. Voor Alexander II was dit een afgang, zodanig dat hij zich de hele nacht niet meer bovendecks wilde laten zien. Nadat het jacht de volgende ochtend bij hoog tij om 11.00 uur was vlotgetrokken, kon de kustbatterij alsnog haar 21 saluutschoten afvuren en keerde prins Hendrik, die de hele nacht en ochtend op de kade was gebleven, per trein terug over Roosendaal en Boxtel naar Amsterdam. De trein van de tsaar bleef met personeel en al in Vlissingen achter, wachtend op de terugkeer van tsaar Alexander II op 22 mei 1874.



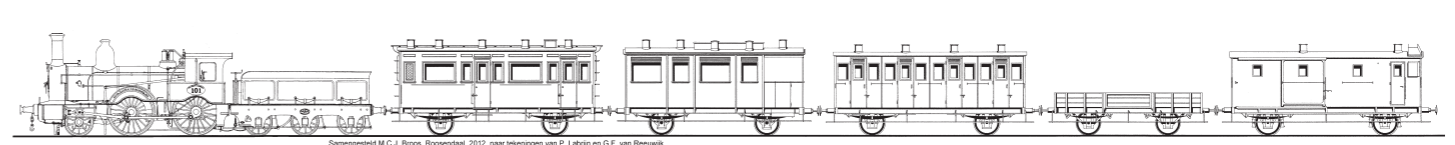
Tekening M.C.J. Broos, Roosendaal, 2012

STATIONSGEBOUW te VLISSINGEN HAVEN, 1873

Het stationsgebouw van Vlissingen Haven, 1873. Tekening Marius Broos.

Een Belgische delegatie in Roosendaal

'De Grondwet', de 'gezaghebbende' krant in Roosendaal, meldde op 24 mei 1874: *'Rosendaal, 23 Mei 1874. Eergistermiddag kwamen hier per trein van 4.35 aan de heeren luitenant-generaal baron Chazal, kolonel graaf van der Straten-Ponthoz en majoor baron van Rhode (door den koning van België naar hier gezonden om den Keizer aller Russen bij aankomst alhier, uit naam van hun soeverein, te complimenteren) terwijl met den trein van 7.27 de Russische ambassadeur in België, arriveerde. De hooge gasten namen hun intrek en brachten den nacht door in het gedecoreerde Hotel de Zwaan van den heer A.J. Buijsen alhier. Des avonds werd door de Harmonie Unie, vóór gezegd Hotel, eene luisterrijke serenade bij fakkellicht gebracht, terwijl verder door gezegde Harmonie tot omstreeks 11 ure in de kiosk verschillende heerlijke muziekstukken werden uitgevoerd.'* In diezelfde editie volgde het bericht: *'Rosendaal, 23 Mei 1874. Gister ochtend bood ons stationsterrein een indrukwekkend schouwspel aan: Omstreeks 10 ure kwam hier de Keizerlijk-Russische trein [uit Vlissingen] aan, waarin zich bevonden Z.M. de Keizer aller Russen, Z.M. onzen geëerbiedigden koning, H.H.K.K.H.H. de prinsen Alexander en Hendrik en een groot gevolg, waaronder o.a. prins Gortschakov, allen in groot uniform gekleed. Zoodra de trein stil stond, stapten H.H. M.M. uit en werden door de bovengenoemde Belgische hoofdofficieren gecompimenteerd, en door levendige hoerah's begroet. Na een kort oponthoud, had een hartelijk afscheid plaats tusschen*



Samengesteld M.C.J. Broos, Roosendaal, 2012, naar tekeningen van P. Labrijn en G.F. van Reeuwijk

De koninklijke trein van koning Willem III uit 1876. Van links naar rechts: locomotief SS 101, salonrijtuig A 45, salonrijtuig A 41, rijtuig voor hofhouding BC 42, goederenwaggen H 44 en bagagewaggen D 43. Samenstelling Marius Broos.

den Keizer en onzen Vorst. Ten 10.15 vertrok de Keizer naar België. De koning zelf hief het Vive l'Empereur! aan, dat door alle aanwezigen met geestdrift werd gevolgd.'

Een kort bezoek van de tsaar aan Leopold II

Zo koning Willem III, of minstens één van zijn zoons, de Russische tsaar op al zijn reizen door het land vergezeld, zo liet de Belgische koning Leopold II of één van zijn familieleden het steeds afweten. Hij stuurde op 21 mei 1874 slechts enkele hoge militairen en de Russische ambassadeur naar Roosendaal. Tijdens het stationnement in het Roosendaalse station in de ochtend van 22 mei 1874 werd er van locomotief gewisseld en 'koppemaakt', waarna het gezelschap tien minuten later naar Antwerpen vertrok. Tsaar Alexander II werd pas op het kopstation Antwerpen-Oost (de voorloper van het latere Centraal) welkom geheten door koning Leopold II. Na het locomotief wisselen en 'kopmaken' vertrok de trein om 11.25 uur naar Brussel-Noord. Aldaar stonden om 12.15 uur maar liefst vijf regimenten, naast het gewone garnizoen van Brussel, de tsaar aan het station op te wachten. Na een kort oponthoud reden koning Leopold II en tsaar Alexander II in een

open rijtuig naar het koninklijk paleis, waar de oprijlaan aan weerszijden door rijen soldaten was ingesloten. Een déjeuner van 125 couverts volgde, waarna de tsaar om 13.45 uur zijn reis naar Bad Ems (an der Lahn, een zijrivier van de Rijn, ten oosten van Koblenz) voortzette. Hij werd door koning Leopold II nog tot Leuven uitgeleide gedaan. Grootvorst Alexis Alexandrovitsj was al eerder doorgereisd naar Bad Ems. Tsaar Alexander II en zijn reisgenoten volgden laat in de avond via Aken, Keulen en Koblenz.

Het trio heersers in Bad Ems

Tsaar Alexander II was dus in de avond van 23 mei in Bad Ems aangekomen en bleef daar enige tijd. Op 15 juni 1874 voegde de Duitse keizer Wilhelm I zich bij hem. Hij werd daar vorstelijk ontvangen door tsaar Alexander II. Beide vorsten verbleven in het hotel Darmstädter Hof (dat overigens nog steeds bestaat als appartementencomplex) bij het Kurhaus.

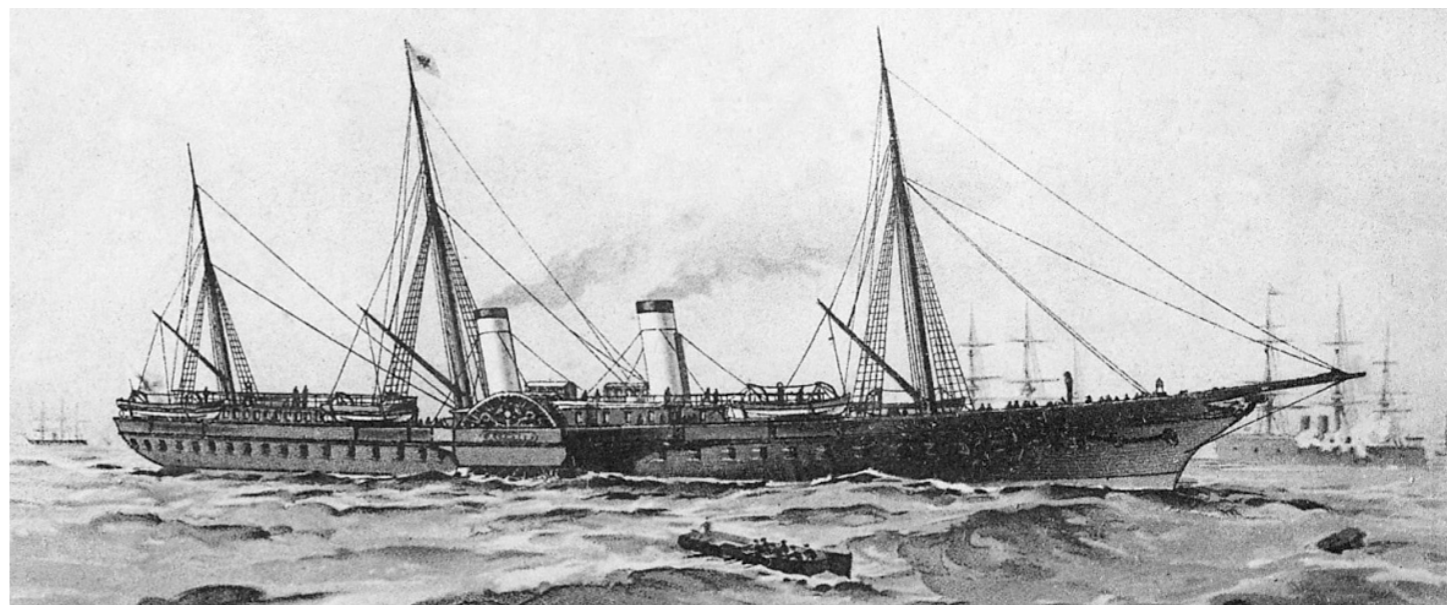
Het spel werd compleet toen enkele dagen later koning Willem III zijn 'maten' in Bad Ems kwam opzoeken. Hij was op 18 juni 1874 om twee uur 's nachts met zijn koninklijke trein uit Den Haag NRS vertrokken. De reis ging via Utrecht, Eindhoven, Venlo,

Mönchengladbach (schrijfwijze sinds 1960), Keulen en Koblenz naar Bad Ems. Willem III kwam er die ochtend om 11.00 uur aan en werd welkom geheten door keizer Wilhelm I en tsaar Alexander II met hun gevolg en autoriteiten. Willem III nam ook zijn intrek in het hotel Darmstädter Hof.

Tot slot

Dit is de laatste aflevering in de serie 'De Zuid-Wester Rail Koerier', uitgegeven door de 'Stichting Trein Model Ruilbeurzen' met als drijvende kracht Jan van 't Veen te Goes. In deze serie zijn van mijn hand twee afleveringen over Roosendaal, één over Bergen op Zoom, zeven over de Spoorweg-Maatschappij 'Zuid-Beveland' en dertien over stations en halten langs de Zeeuwse lijn verschenen. Alle afleveringen over 'het spoor' in Zeeland zijn ook te raadplegen op de website van het Gemeentearchief Goes (www.gemeentearchiefgoes.nl > Rubrieken > Artikelen > De Zuid Wester Rail Koerier). Overigens houdt de auteur zich nog steeds aanbevolen voor aanvullingen, foto's en tekeningen, et cetera.

Marius Broos, juli 2021



Het 'keizerlijk' stoomjacht 'Derjava' (of 'Derzhava' in het Russisch) van tsaar Alexander II was qua ontwerp gebaseerd op het 'HMY Victoria and Albert' uit 1866 voor zijn familieleden in Engeland. Het schip liep in 1871 van stapel en was tot 1898 in dienst voor de tsaar, waarna de Marine het als opleidingsschip gebruikte. In 1905 werd het vaartuig gesloopt.