



Detail van de perronluifel van het station van Boxtel. Foto KNOB-werkgroep Spoorwegmonumenten.

rol. Het onderhoud van oude gebouwen is erg duur. Douma toonde zich een warm voorstander van hergebruik van oude stationsgebouwen. Dat mag echter de Spoorwegen geen geld kosten. De gemeenten moeten voor onderhoud zorgen. Hij noemde tal van voorbeelden waarbij de mogelijkheid van hergebruik was vastgelopen op onvoldoende medewerking van gemeentes. Ruurlo bijvoorbeeld, en Varsseveld en Terborgh. Hij kende echter ook stations waarvan de afbraak hem achteraf erg gespeten had. Die van Venray bijvoorbeeld. 'Daarvoor hadden we een andere bestemming moeten vinden'.

HEEMSCHUT NIET GERUST

Heemschut wees er bij monde van *Paulien Hengeveld* op, dat de NS toch wel wat meer

haar best had kunnen doen bij het zoeken naar mogelijkheden voor herbesteding. De NS had bijvoorbeeld in Heemschut een oproep kunnen doen. Ook zou zij allereerst voor tijdelijk gebruik van leeg komende stationsgebouwen moeten zorgen. Want anders gaat zo'n gebouw al gauw verloederen waarna snel sloop volgt.

De repliek van *Douma*: 'Wij zijn van goede wil. Het is eerder een kwestie van onmacht'. Erg gerust zijn wij niet op deze welwillende benadering van de Spoorwegen. De dreigende sloop van het Waterstaatsstation van Echt (zie pag. 27) getuigt daar niet zo erg van.

We zijn benieuwd wat de Spoorwegen met de studie van het KNOB zullen gaan doen.

Jaap Kamerling

Vorig jaar hield op 14 december de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond (de KNOB) een interessante studiedag over 'Spoorwegmonumenten in Nederland'. Aanleiding daartoe was de publicatie van het eindrapport van de gelijknamige werkgroep, die het KNOB vijf jaar geleden instelde. Deze werkgroep kreeg de opdracht een inventarisatie te maken van spoorwegobjecten van vóór 1955 zoals stations, goederenloodsen, baanwachtershuisjes, seinhuizen, bruggen etc.

In het eindrapport wordt voor het eerst in woord en beeld een overzicht gegeven van spoorweggebouwen en objecten, hun spoorweghistorische waarde en hun toekomst. Sommige spoorwegmonumenten als stations en bruggen verdwijnen door veroudering, andere objecten als seinhuizen en goederenloodsen verliezen hun oorspronkelijke functie. De toekomst van vele spoorwegmonumenten is dan ook hoogst ongewis. Vandaar de studiedag over documentatie, behoud en hergebruik van spoorwegmonumenten.

De tijdsafbakening in het onderzoek van 1955 was niet toevallig gekozen. In de midvijftiger jaren immers vond er een grootscheepse vernieuwing van de spoorweginfrastructuur plaats, waar bijvoorbeeld het oude seinwachtershuisje plaats maakte voor grootschalige seinleidingsgebouwen. Hiernaast een verslag van de studiedag. Uit de honderden dia's van spoorwegmonumenten, die we kregen te zien geven ook een kleine selectie.

Oude restauratie Amsterdams CS keert terug

*De lamp behoeft van oudts wat oly uyt uw handt/
Waer off-gaet, dat kort op:
Drinck dus om aan te vullen/
Maer neem uw lafenis bij glazen, niet bij pullen.*

Deze waarschuwing op rijm vond men eertijds in de 'zaal der verversingen' in de westelijke vleugel van het Amsterdamse Centraal Station. Typerend voor de 19de eeuwse standenmaatschappij was het bestemd voor de reizigers met kaartjes voor de derde klas.

De restauraties 2de en 1ste klas lagen in de oostelijke vleugel. Het oostelijkst is de Ko-

ninglijke Wachtkamer, nu nog in gebruik bij staatsbezoeken van buitenlandse staatshoofden en bij de verbouwingen van het station in het begin van de jaren tachtig duchtig opgeknapt in de stijl van Cuypers: een mengeling van neo-gothiek en neo-renaissance. Op forse afstand van de vergulde hekken die het koninklijk 'domein' afsluiten is de toegang tot de 'deftige' restauraties en die tot de wachtkamer.

Daar kon men weer een ander rijm vinden temidden van de overdadige decoraties:

*Gebruik den Tijd eer hij ontvliedt/
Hij is uw Vriend, verdrijf hem niet*

In de jaren zeventig was die wachtkamer met haar opmerkelijk rijke lambrizing ten prooi aan een totale verloedering. De oorzaak daarvan wordt voldoende verklaard door de aanduiding 'het spuithok'. Allengs werd het een ruimte waar geen blind paard schade kon doen; reizigers die er een ogenblik poogden te toeven ontvluchtten gemeenlijk haast-je-rep-je de onbehagelijke zaal.

De beide aanpalende ruimten waren tot voor enige jaren – het klasse-onderscheid was inmiddels vervallen – in gebruik als koffiekamer en als restaurant. Er was ook nog een apart eetzaaltje voor gezelschappen, de vier seizoenenkamer. Het waren opmerkelijke ruimten, zowel door de kostbare lambrizingen als door de decoraties.

Het decoratieschilderwerk van deze zalen is destijds door opperbouwmeester *P. J. H. Cuypers*, die samen met de Amsterdamse architect *A. L. van Gendt* in de jaren 1881-1889 het Centraal Station bouwde uitbesteed aan de Belg *Lalaing*. Lalaing zocht in Amsterdam gemotiveerde en voldoende be-

gaafde leerlingen, o.a. bij de Amsterdamse Quelliniusschool voor kunstnijverheids- onderwijs, de voorganger van de Gerrit Rietveldacademie. Onder de leerlingen – men sprak toen nog niet over studenten – was ook de 19-jarige *Leibbrandt*.

Het bleek dat hij hoog in de steigers het decoratiewerk moest verrichten van plafonds, kapitelen, boog, zuil en architraaf. Dichter bij de vloer toog Lalaing zelve aan het werk met naturalistische stillevens van bloemen, gevogelte en andere dieren.

PROTEST

De verbouwingsplannen van de Nederlandse Spoorwegen voor de koffiekamer en de restauratie – die overigens als monumenten zijn geregistreerd – lokten het nodige protest uit. In NRC Handelsblad van 20 maart 1982 schreef *'Samuel Montag'* – naar verluit een pseudoniem voor *H. J. A. Hofland* – 'de restauratie en de koffiekamer van het Amsterdamse Centraal Station zijn veel

meer dan mooi gebouwde, goed ingerichte publieke ruimten. Het zijn vitale organen van het mooiste station van Nederland, en als die worden geamputeerd dan ondergaat het geheel een vreselijke verminking. Een instelling als het CS is niet zomaar een gebouw. Het is iets geweldigs dat in Nederland zijn weerga niet heeft'.

Er kwam een comité tot stand, later tot vereniging gepromoveerd, *'Redt de restauratie van het CS'* waarin de Amsterdammer *G. J. Slik* de hoofdrol vervulde. Minister *Zeevalking* toonde begrip voor de actie maar zijn ambtstermijn duurde slechts kort. Ook de Bond Heemschut heeft zich met de zaak bezig gehouden en het initiatief van *'Redt de restauratie van het CS'* op krachtige wijze bij de in aanmerking komende instanties ondersteund.

Het beraad van de vereniging van de heer Slik met de Nederlandse Spoorwegen liep bepaald niet als van een leien dakje. Het zoeken naar een exploitant die voor eigen rekening de eetzaal wilde exploiteren en die

aanvaardbaar was voor de Nederlandse Spoorwegen vergde ettelijke jaren. De koffiekamer was inmiddels verbouwd tot personeelscantine – in de Oostelijke vleugel was na de sluiting van koffiekamer en restauratie in de zomer van 1982 een zelfbedieningsrestaurant in gebruik genomen. Lastig voor de reiziger met veel valiezen, maar de NS ziet de overgrote meerderheid van haar publiek als reizigers met weinig bagage die ook geen wachtkamers van node hebben, gezien de hoge frequentie van het treinverkeer.

EINDELIJK

Eindelijk is nu een exploitant gevonden die aan alle voorwaarden voldoet om de befaamde restauratie uit te baten: de daar gehanteerde prijzen mogen in geen geval concurreren met die van het zelfbedieningsrestaurant zeventig meter verder op. Een oplossing die tot voldoening stemt.

J.Th.B.

In het jachtzaaltje – vroeger onderdeel van de eetzaal – is een fries aangebracht met dieren, waaronder deze pauw.
Foto: Nout Muller, Amsterdam.

