

H. P. R. ROSENBERG

Het Haagse station Hollands Spoor een hoogstandje van spoorwegarchitectuur

De brand, die half oktober een deel van het Haagse station Hollands Spoor verwoestte was voor Heemschut aanleiding om terstond bij de NS erop aan te dringen het station weer volledig in oude staat te herstellen. We vroegen drs. H. P. R. Rosenberg, befaamd architectuurhistoricus van het Haags Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg nog eens toe te lichten wat het grote architectuurhistorisch belang van het Haagse station is.

Tot 1973 bezat Den Haag twee monumentale stations: uit de negentiende eeuw: het Staatsspoor en het Hollands Spoor. Het eerste, dat zijn naam ontleende aan de 'Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen' was in 1870 geopend als station van de 'Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij' en later overgegaan naar de eerstgenoemde maatschappij. Het was een breed opgezet, gepleisterd gebouw in eclectische stijl met fraaie gietijzeren overkappingen. In 1973 werd het afgebroken om plaats te maken voor het nieuwe Den Haag C.S. In die tijd had N.S. het voornemen het oude station Hollands Spoor te vervangen door een eenvoudiger stationsgebouw omdat het nieuwe C.S. de meeste functies van H.S. zou overnemen. Dat is ook de reden dat bij de bescherming van rijkswege van ruim twintig monumentale stations het Hollands Spoor niet op de monumentenlijst werd geplaatst. Toen later bleek, dat dit station toch een belangrijke functie zou behouden, ging men tot restauratie over. Het eerst werd het koninklijk paviljoen met zijn befaamde wachtkamers aangepakt en toen enkele jaren later een vrachtauto een gedeelte van de overkapping aan het Stationsplein ernstig beschadigde volgde een minitieuus herstel in de oorspronkelijke vorm. Toen het station op 15 oktober jongstleden door een brand zwaar werd beschadigd, was men juist bezig met een kostbare restauratie van de perronoverkappingen.

Het Hollands Spoor werd in 1888-1893 gebouwd naar ontwerp van de architect D. A. N. Margadant in opdracht van de 'Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij', welke naam ook steeds in het middendeel van de gevel prijkt. Het in een rijke, internationaal georiënteerde neorenaissancestijl opgetrokken stationsgebouw bestaat uit een middengedeelte met door koepeldaken bekroonde hoekpaviljoens, waarop aan de linker zijde een korte vleugel met het koninklijk paviljoen en rechts een langere vleugel met dienstruimten aansluiten.

De perronoverkappingen, uitgevoerd in staal en gietijzer met houten dakvlakken en gedragen door gietijzeren kandelaberzuiden, bestaan uit een korte kap achter het hoofdgebouw en twee lange kappen aan weerszijden van het eilandperron. Op dit perron bevinden zich drie gebouwen, waarvan het middelste de eerste en tweede klasse wachtkamers bevat, die tot

slopen. Jammer is ook, dat de door diagonale 'knieboogspanten' gedragen lantaarnpartijen in de hoofdkappen ter hoogte van de wachtkamers verloren gingen.

Tegenhanger CS Amsterdam

Het Hollandse Spoor is om meer dan één reden een monument van grote betekenis. Kunsthistorisch is het van belang door de weelderige detaillering in neorenaissancestijl en de iconografische thematiek van de talrijke sculpturale details. Enerzijds wordt hierin het belang onderstreept, dat de spoorwegen hadden voor de maatschappelijke en economische ontwikkelingen in de 19de eeuw. Anderzijds belichten de beeldhouwwerken en objecten van kunstnijverheid in het koninklijk paviljoen de functie van Den Haag als koninklijke



De overkappingen van het Hollands Spoor in vogelvlucht gezien vanaf het Stationspostkantoor aan de Rijswijkseweg. (foto uit 1978, Dienst Stadsontwikkeling-Grondzaken Den Haag).

aan de brand als restauratie dienst deden. Aan de zijde van het Stationsplein, rechts van het hoofdgebouw, bevindt zich een overkapping, vroeger ten behoeve van rijtuigen en de stoomtram naar Scheveningen, later voor taxi's en tramlijn 11 van de HTM.

Aan de linker zijde van het hoofdgebouw kwam in 1908 een apart station met kappen voor de Hofpleinlijn naar Rotterdam en Scheveningen tot stand, de eerste elektrische trein in ons land, geëxploiteerd door de Zuid-Hollandsche Electrische Spoorweg Maatschappij. Deze toevoeging, die sinds de verplaatsing van het eindpunt van de Hofpleinlijn naar Den Haag C.S. geen functie meer heeft, wordt afgebroken.

De brand, die het hoofdgebouw onaangetast liet, richtte wel grote verwoestingen aan in de overkappingen en in de reizigersrestauratie op het eilandperron. Van dit laatste gebouw staan alleen de muren nog overeind en de sculptuur van de ingangspartijen is zwaar beschadigd. De achterste lange overkapping is voor een groot deel verwoest, de stalen spanten bleken zo door de hitte te zijn ontzet en vervormd, dat men er een twintigtal moest

residentie en regeringscentrum.

Men zou het Hollands Spoor min of meer kunnen zien als de Haagse tegenhanger van het door Cuypers en Van Gendt gebouwde *Centraal Station in Amsterdam*. In de nieuwe gebouwentypen die in de 19de eeuw nodig waren, nemen de stations als de 'stadspoorten van de nieuwe tijd' een bijzondere plaats in. Dit representatieve aspect komt in het Hollands Spoor op wel zeer bijzondere wijze tot uiting. Als monument van bedrijf en techniek is het complex waardevol wegens de fraaie overkappingen met hun gietijzeren kandelaberzuiden, à jour bewerkte draagconstructies, stalen tralieliggers en traliEspanten, geleverd door de Haagse metaalgietery en platerij van de firma Enthoven.

Typologisch is het station interessant als het eerste grote voorbeeld van een stationscomplex met eilandperron, waarop de publiekswachtkamers. Een vergelijking is boeiend met het in het begin van de 20ste eeuw door dezelfde architect gebouwde station Haarlem. Ook hier vond het eilandperron met daarop gesitueerde wachtkamers toepassing, maar de stijlische vormgeving is duidelijk die van de overgangsarhitectuur. Elementen uit de

neostijlen, Art Nouveau en invloeden van Berlage zijn in Haarlem op een harmonische wijze geïntegreerd.

Het koninklijk paviljoen

Evenals het Amsterdamse *Centraal Station*, het voormalige *Staatsspoor* in Den Haag en het *station Baarn* bezit het Hollands Spoor koninklijke wachtkamers. Enkele malen per jaar worden zij nog gebruikt door leden van het koninklijk huis en deze ruimten behoren tot de rijkste voorbeelden van neorenaissance interieurkunst, die in ons land zijn te vinden. De ingang wordt overdekt door een luifel met smeedijzeren sierlijst op gietijzeren zuiltjes. Via een vestibule betreedt men het trappenhuis met zijn bont-marmeren bekleding, bronzen sierhekken en sierlantaarns. De hal boven aan de trap is gedecoreerd met wandpilasters en allegorische reliëfs en de koepelplafonds vertonen decoratieve en symbolische beschilderingen, alles in de rijkst denkbare, frans georiënteerde renaissancevormen. Het trappenhuis wordt verlicht door een groot rondboogvenster met gebrandschilderd glas van de glazenier J. L. Schouten te Delft. Hierin zijn de wapens van de provincies en de steden aan de

'oude lijn' der *HIJSM* uitgebeeld. Grote vleugeldeuren onder het koninkrijkswapen geven toegang tot de koninklijke wachtruimten: drie door bogenstellingen verbonden kamers met wandbespanningen, cassettenplafonds, marmeren schoorsteenmantels, lichtkronen en meubilair in *neo-Lodewijk XVI* stijl van de Haagse firma Mutters. Voor de hofdames is er een aparte wachtkamer en in zijruimten bevinden zich de koninklijke toiletten met wastafels. Dit alles is ongewijzigd bewaard gebleven sinds de bouwtijd.

Soms, zoals tijdens de Open Monumentendagen, stellen de Spoorwegen deze wachtkamers open voor het publiek, dat zich dan ook in grote aantallen komt vergapen aan de pracht en praal in dit miniatuurpaleis. De thans door de brand verwoeste interieurs van de publiekswachtkamers op het eilandperron waren uiteraard eenvoudiger van aankleding, maar ook hier kon men cassettenplafonds en betimmeringen in neorenaissancestijl bewonderen.

Voorlopig beschermd

Kort voor de brand, op 10 oktober, richtte de geschiedkundige vereniging 'Die

Haghe' aan de minister van WVC het verzoek om het stationscomplex te plaatsen op de rijkslijst van beschermde monumenten. Op 23 oktober, acht dagen na de brand, stelde de minister de Nederlandse Spoorwegen en de gemeenteraad van 's-Gravenhage in kennis van het verzoek tot bescherming. Op dat moment werd de voorlopige bescherming van kracht. Binnen vijf maanden moet nu de minister door de gemeente geadviseerd worden. In die periode dient de gemeente, die tevens ingevolge de herziene Monumentenwet de vergunningverlenende instantie is waar het aanvragen tot wijziging of afbraak van monumenten betreft, het overleg met NS te voeren over de plaatsing van het Hollands Spoor op de rijksmonumentenlijst. Het is te hopen dat ons nationale vervoerbedrijf, dat in het recente verleden zich reeds zoveel moeite en kosten getroostte om het station in stand te houden, ook nu bereid en in staat zal zijn om het herstel ter hand te nemen. Een gelukkige omstandigheid daarbij is, dat een deel van de brandschade door de verzekering wordt gedekt en dat de voorlopige bescherming inmiddels van kracht is geworden. ■

drs. H. P. R. Rosenberg is architectuurhistoricus bij het Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg van 's-Gravenhage.

De Koninklijke Wachtkamer van station Hollands Spoor; Gezicht vanuit de bovenhal in het trappenhuis. (foto Dienst Stadsontwikkeling, gemeente Den Haag)



Geen verstedelijking in IJ-meer

Heemschut heeft in een brief aan GS van Noord-Holland dit college met nadruk verzocht af te zien van elke vorm van stedelijke ontwikkeling in het IJ-meer.

Met verontrusting nam Heemschut kennis van wat in de *Ontwerp-Structuurvisie Noord-Holland 2015* over een nieuwe verbindingzone tussen Amsterdam en Almere in aansluiting op de IJ-as wordt vermeld. Grootschalige verstedelijkingsprojecten in het IJ-meer zullen tot gevolg hebben, dat het waterfront aan dit deel van de voormalige Zuiderzeekust ernstig aan karakter zal inboeten. Dit geldt zowel voor het gezicht op de kust vanaf het water als voor dat vanaf de kust op het water. Land en water in dit gebied vertegenwoordigen een rijke cultuur-historische waarde. De historische toegang over zee naar Amsterdam mag geen reserveruimte worden voor grootschalige verstedelijking.

Huis Theo Thijssen moet blijven

Heemschut heeft adhesie betuigd aan het verzet van de Stichting Theo Thijssen tegen het plan van de gemeente het geboortehuis van deze befaamde onderwijzer te slopen. De gemeente heeft dit pand onteigend t.b.v. sloop om zo formele belemmering weg te nemen voor sloop van een belendend monumentenpand. Zo zou voldoende vierkante meter oppervlak ontstaan om een nieuw bouwproject in *De Jordaan* uit te kunnen voeren. Heemschut meent, dat de sociaal-historische waarde van het geboortehuis behoud ervan rechtvaardigt. De gemeente moet zijn plannen maar bijstellen.