



Piet Verminnen trapt de eerste aflevering van een vijfdelige serie over de nu bestaande Haagse spoorwegstations af: Station Hollands Spoor. Als u op zes stations uitkomt, hebt u voortreffelijk geteld: de stations Mariahoeve en Ypenburg komen in één aflevering aan bod.

Station Hollands Spoor

Een kantoortje voor de kaartjesverkoper, een bankje om op te zitten, een huisje om bij regen te kunnen schuilen, meer is eigenlijk niet nodig om een treinreis te kunnen starten, maar eind 19^e, begin 20^e eeuw verschijnen in Nederlandse en Belgische steden stationsgebouwen met de uitstraling van een paleis of kathedraal. In 1889 in Amsterdam, in 1896 in Groningen, in 1905 in Antwerpen, in 1908 in Haarlem en Gent. In dit rijtje stationsgebouwen met paleisachtige allure past ook het Haagse station Hollands Spoor uit 1893.

De spoorlijn van de 'Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij', de H.I.J.S.M. (verder hier aangeduid als HSM) uit 1839 van Amsterdam naar Haarlem werd in 1843 doorgetrokken tot Den Haag. Er verscheen een stationsgebouw, nog het best te vergelijken met - hoewel aanzienlijk kleiner in omvang - het 'White House' in Washington, of, om dichterbij huis te blijven, met het huidige stationsgebouw van Leeuwarden. Het station, hoogstwaarschijnlijk ontworpen door de toenmalige directeur van de HSM zelf, F.W. Conrad, was een vrij smal éénhoog, wat neoclassicistisch gebouw met middenin een bordes.



Gevelsteen met jaartal van de bouw van het middeneiland van het huidige Station HS

Gezien de kosten voor grondonteigening koos de HSM er niet voor om het tracé dóór de stad te leiden, maar buiten de stad om. Daardoor kwam het station aanvankelijk zelfs op Rijswijks grondgebied te staan - midden in de weilanden.

Concurrentie

Toen de rails eenmaal doorgetrokken waren tot Rotterdam, groeide het reizigersaanbod enorm en het station werd al snel te klein. De HSM ontwierp plannen voor een nieuw stationsgebouw en niet enkel vanwege het toenemend aantal reizigers. Het stationsgebouw uit 1868 van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) aan de Rijnstraat mét Koninklijke wachtkamer, maakte grootse nieuwbouw alleen al uit concurrentieoverwegingen wenselijk. En dat de spoorwegmaatschappijen groots konden denken, had de NRS al bewezen met de bouw van het Amsterdams Centraal Station. Op een speciaal opgeworpen eiland in het IJ ontwierpen P.J.H. Cuypers en A.L. van Gendt van de NRS een meer dan 300 meter lang stationsgebouw. Amsterdammers verloren daarmee weliswaar het directe contact met het IJ, maar kregen er wel een imposant, rijk gedecoreerd neorenaissancegebouw voor terug, dat in meerdere opzichten vergelijkbaar is met het Rijksmuseum.

Margadant

Ook station Hollands Spoor moest een groots gebouw worden. Passend bij de ambities van de HSM, passend bij Den Haag als regeringsstad en passend bij de chique status van de stationsbuurt zoals Den Haag in die tijd voor ogen had. D.A.N. Margadant, die later ook het stationsgebouw van Haarlem zou ontwerpen, kreeg de opdracht. Het station kwam op dezelfde plaats als het oude stationsgebouw. Maar de stad was inmiddels gegroeid en de bouwplaats markeerde nu de stadsgrens. Het middeneiland kwam gereed in 1888, het hoofdgebouw aan het plein verscheen in 1893. Het bijzondere aan het ontwerp van Margadant was de verhoogde spoorbaan en het brede perroneiland met daarop de ruimtes voor de wachtkamers en de restauratie.



Het perroneiland

Via een tunnel kwam de reiziger van het hoofdgebouw op een perroneiland met daarop drie gebouwen in neorenaissancestijl onder een bijbehorende overkapping. Aan de Amsterdamse kant (oost) tegenover de Koninklijke wachtkamer staat een dienstgebouw; het grootste, middelste gebouw herbergt de wachtkamers en restauratie en aan de Rotterdamse kant (west), staat het voormalige seinhuis met nu de toiletten. Op de rijk versierde gevels zag de reiziger het rijkswapen, het embleem van de spoorwegen en tal van allegorische voorstellingen. Op de gevels van het middengebouw waren plaquettes met daarop de tekst ANNO 1888.



Gebouw met wachtkamers en restauratie op het perroneiland

Neorenaissance

Vanaf het stationsplein keek de reiziger naar de gevel van een compact, asymmetrisch neorenaissance gebouwencomplex met veel ornamenten, koepels, torens, reliëfs en andere kunstwerken. Van links naar rechts het Koninklijk Paviljoen, met op de gevel onder andere het reliëf 'Huldiging van het koningschap' en de tekst 'ANNO 1893'. Bovenop de gevel een versiering die de 'Vrede' ('PAX') voorstelt. Het rijk versierde interieur van de koninklijke wachtkamer



De koninklijke wachtkamer (Koninklijk Paviljoen), gezien vanaf het eilandperron.

stak die van de NRS ruim naar de kroon.

In het midden het hoofdgebouw met de kenmerkende gietijzeren luifel en de woorden 'Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij', de stationsklok en daarboven het embleem van de spoorwegen. Links en rechts allegorische voorstellingen van resp. energie en stoomkracht en boven de ingang afbeeldingen van kunst, handel, nijverheid en wetenschap.



Detail van het centrale deel van de gevel boven de hoofdingang



Hetzelfde detail – gelukkig niet onomkeerbaar - gemaskeerd achter eigentijdse opschriften

Op het rechter gebouw, oorspronkelijk in gebruik als bagagevleugel, een caritasafbeelding. Aan de pleinzijde was nog een overkapping voor de rijtuigen. De rijke Margadant-gevel is de afgelopen 123 jaar vrijwel onbeschadigd doorgelopen.

Stationsbuurt

Bij een statig stationsgebouw passen statige huizen aan een statige straat. De Stationsweg was dan ook aanvankelijk een brede weg met veel bomen en groen. Maar de industrie had al eerder de voordelen van de locatie ontdekt: links de meubelfabriek Anna Paulowna van de gebroeders Horrix en rechts, aan de kant van het huidige Rijswijkseplein, ijzergieterij



De Prins van Oranje: allebei meteen achter de chique huizen van de Stationsweg. Maar de doodsteek voor de chique wijk in wording bracht waarschijnlijk toch aannemer-projectontwikkelaar Scheurleer toe: hij verkondigde te pas en te onpas, en met succes, dat wonen op 'zijn' zandgronden aanzienlijk gezonder was dan wonen op het veen van de Stationsbuurt.

De modernisering en de brand

In 1937 ging de HSM op in de NS en na de oorlog vond de NS modernisering van het gebouw noodzakelijk. H.G.J. Schelling paste in 1950 de centrale hal aan die eisen van de 'moderne' tijd aan: TL-verlichting, strakke muren en veel glas. Vrijwel alles uit het Margadant-tijdperk legde het loodje, zoals de tegeltableaus van de firma Rozenburg en de muur- en plafondversieringen.

In 1988 bleek restauratie van de stationskappen noodzakelijk. Toen die werkzaamheden bijna klaar waren (en het gebouw inmiddels op de Rijksmonumentenlijst stond) werd in oktober 1989 brand gesticht in een van de gebouwen op het perroneiland. Onder leiding van architect Th. Fikkers werden de beschadigde gebouwen gerestaureerd, waarbij ook de personentunnel werd verbreed en er een fietstunnel kwam die het centrum met Laak verbond. Enkele ruimtes hadden in de loop der jaren ook een andere functie gekregen. Zo werd de ruimte schuin boven de hal in de jaren '70 van de vorige eeuw gebruikt door de Sport- en Ontspanningsvereniging van het NS-personeel. Rond 1995 werd het hoofdgebouw onder

handen genomen. De centrale hal werd versierd met kunstwerken van de Haagse Josephine Sloet. In 1996 kwam er onder de rijktuigoverkapping een bewaakte fietsstalling en aan de pleinzijde kwam ruimte voor winkels en horeca.

2017

De twee nieuwe hoge torens voor studentenwoningen tussen het 'Strijkijzer' en HS detoneren qua stijl en hoogte jammerlijk met het 19e-eeuwse neo-rennaissance stationsgebouw. Maar hopelijk zorgen de studenten voor levendigheid en veiligheid in dit gebied. Dit jaar trekken NS en Pro-Rail de tunnel in het stationsgebouw door naar de Waldorpstraat. Daar komt een volwaardige stationsingang met een grote fietsstalling. Ook het plein aan de voorzijde van HS krijgt in samenwerking met de gemeente een nieuwe inrichting. Het wordt vriendelijker met meer ruimte voor voetgangers. Men hoopt dat horeca en terrassen het plein levendiger maken - de onlangs voltooide herinrichting van de Stationsweg is wat dat betreft veelbelovend.

Tekst en beeld: Piet Vernimmen

In september 2017 verschijnt 'Hollands Spoor, een Koninklijk treinstation', geschreven door Kooos en Jannie Havelaar (Havelaar Erfgoed Projecten). Het boek van 176 pagina's wordt uitgegeven bij Eindeloos Uitgevers en gaat € 35,- kosten. Aanbevolen!



Centrale hal met kunstwerken van Josephine Sloet