

# *centraal station*

*gesamtkunstwerk tegen wil en dank*



Honderd keer minstens werd er bij Pierre Cuypers op aangedrongen de kosten niet uit de pan te laten rijzen. Het nieuwe centrale reizigersstation in Amsterdam mocht wel iets meer kosten dan een gemiddeld 1<sup>e</sup> klasse treinstation ‘van de plank’, maar het hoefde niet een paleis voor de treinreiziger te worden. Wat Cuypers betreft, die had dovemansoren gekweekt en ging helemaal los op dit station, vooral op het koninklijk paviljoen. Waar de Staatsspoorwegen graag de symboliek van het moderne reizen per trein wilden zien – zoals hun logo, het gevleugelde wiel – smokkelde Cuypers zijn geliefde gotische symboliek het gebouw binnen. Dat ondanks het veto op de neo-gotiek en de dwingende eis dat de stijl, conform de smaak in Nederland op dat moment, renaissancistisch zou moeten zijn.

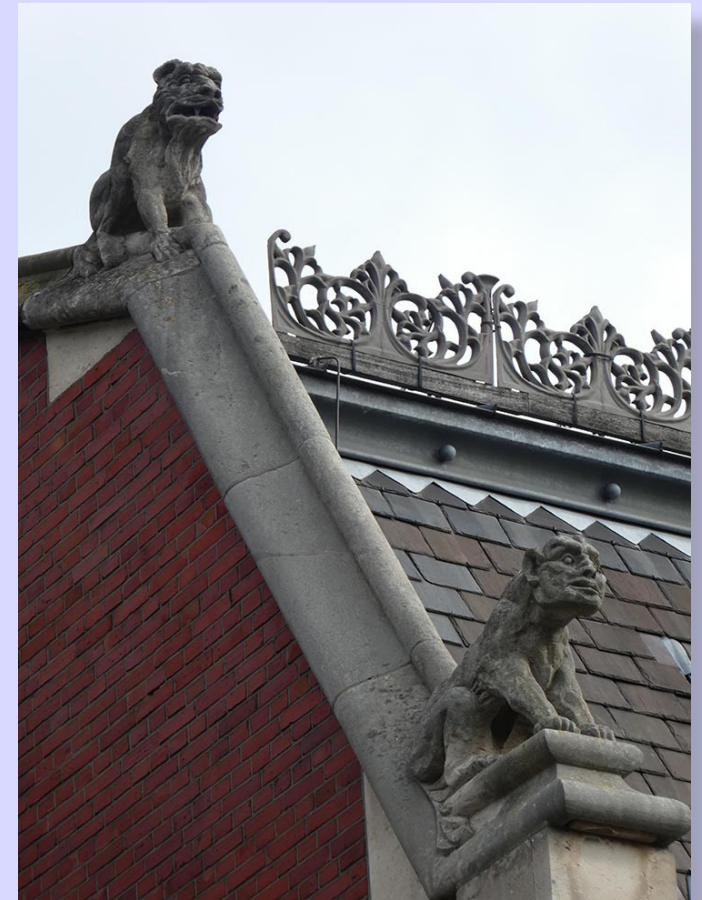


In grote lijnen gaf Cuypers zijn opdrachtgever z'n zin maar in de detaillering dreef hij zijn eigen zin door. Bijvoorbeeld bij de opdracht dat er lokale materialen gebruikt dienden te worden en de decoraties door lokale kunstenaars uitgevoerd moesten worden. De aannemer was een Duitser, de vlam-

mend rode bakstenen (blindeerstenen) kwamen van een steenbakkerij van diezelfde Duitser terwijl al diens steengroeven kwam.

De schilderijen werden uitgevoerd door de Oostenrijker Georg Sturm, die voor het Rijksmuseum al naar Nederland gehaald was. De gipsmodellen voor het beeldhouwwerk werden gemaakt door de Belg Frans

Vermeulen uit Leuven maar de beeldhouwer was eindelijk de in Amsterdam geboren Martin Langendonck, die Nederland echter vaarwel had gezegd en vanuit Leuven werkte. De tweede beeldhouwer was de Duitser Ludwig Jünger die zowaar regelmatig in Nederland werkte. De rest van de sculpturen werden in Cuypers eigen atelier voor RK-kerkelijke kunst in Roermond vervaardigd dat onder leiding stond van de uit Duitsland afkomstige François Stolzenberg, compagnon van Cuypers. Het station kwam er naar Cuypers' zin, maar niet zonder slag of stoot...

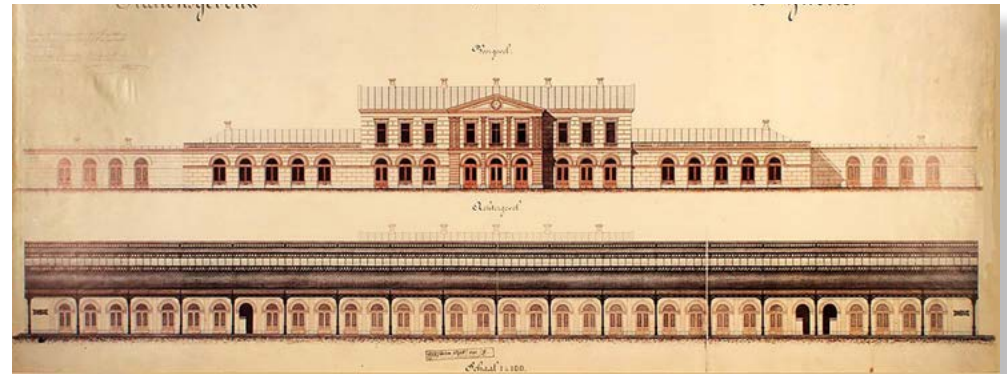


In 1876 kreeg het duo Pierre Cuypers en Dolf van Gendt de gezamenlijke opdracht een centraal spoorwegstation in het Open Havenfront van Amsterdam te ontwerpen. Pas in 1881 werd er goedkeuring gehecht aan een definitief ontwerp. En dat terwijl de Staatsspoorwegen de ontwerpen voor stations op de plank had liggen, kant en klaar, ingedeeld naar klassen die verschilden naar gelang het inwonertal varieerde. Boven de 100.000 inwoners een station 1<sup>e</sup> klasse, 1<sup>e</sup> soort, boven de 30.000 een station 1<sup>e</sup> klasse 2<sup>e</sup> soort, boven de 10.000 een station 2<sup>e</sup> klasse en die soort moest het dan doen zonder perronoverkapping. Zo ging het bergaf tot een wachthuisje op een halte in stadjes of dorpen waar altijd nog zo'n 3000 mensen konden wonen. Wij hebben het dan over de zogenaamde Waterstaatstations (zie voorbeeld Zwolle, rechts).

Voor Amsterdam werd er na veel gezeur een nieuwe klasse bedacht en waren er voortaan drie in de eerste categorie waarvan de 1<sup>e</sup> soort voorlopig alleen voor Amsterdam weggelegd was. Het zou ook geen nieuw standaardontwerp worden; het Centraal Station van Amsterdam werd apart ontworpen. Dat had, op het moment dat de lijst



*Verzuim niet om over het voortraject van de ontstaans-geschiedenis te lezen van het gebouw en de plek voor het Centraal Station. Klik de omslag links en lees minimaal de pagina's 18 t/m 24.*



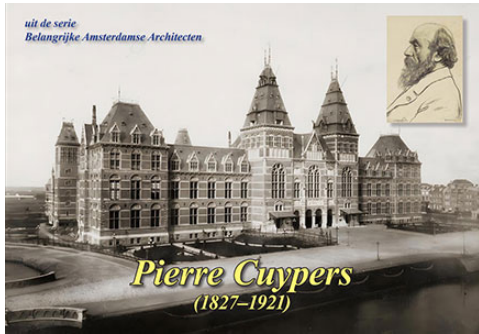
opgemaakt werd, dan ook ruim 260.000 inwoners, meer dan het dubbele van nummer twee: Rotterdam met 104.000 inwoners.

Leuk bedacht door Staatsspoorwegen, maar de uitzondering die voor Amsterdam gemaakt werd, zou later aanleiding worden voor meer bijzondere ontwerpen, zoals voor [Den Bosch](#) in 1896 door Ed. Cuypers en [Groningen](#), ook in 1896 door Isaac Gosschalk.

Maar goed..., Amsterdam. Het ontwerpen bleek geen kleinigheid. Het werd, zoals gezegd, 1881 voordat er een accord kwam op een ontwerp. De rol van Van Gendt was zoals gebruikelijk om er voor te zorgen dat er een solide karkas kwam te staan dat Cuypers dan voorzag van gevels en inrichting. De reden waarom er zoveel afgekeurd werd, was de onbedwingbare neiging van Cuypers om kastelen of paleizen in neogotische stijl te bouwen. Het duurde even tot hij onder dwang overschakelde op de neorenaissance en er een praktisch nutsgebouw van maakte.

In het voorjaar van 1882 ging de eerste van 8687 palen de grond in en de bouw kon van start gaan. Dat verliep betrekkelijk voorspoedig; de problemen kwamen pas bij de bouw van het viaduct over de westelijke doorvaart (Van Gendt) en het westelijk steunpunt voor

▲ Standaard stationsgebouw 1e klasse 3e soort in Zwolle ±20.000 inwoners



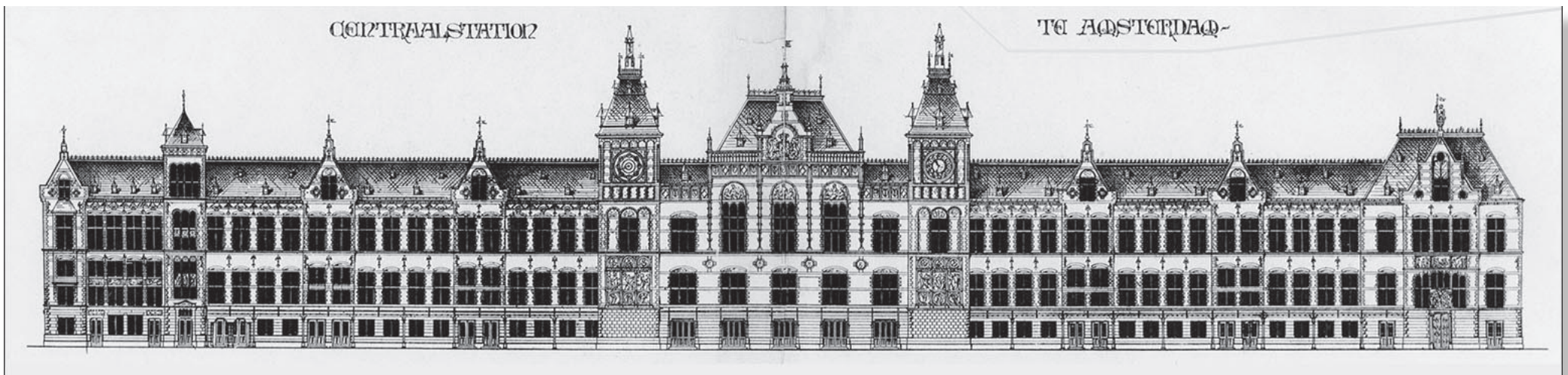
Lees meer over de betrokken architecten, over Pierre Cuypers' plaats in de Amsterdamse maar ook de landelijke architecten-scene. En over de rol die Dolf van Gendt bij het ontstaan van meerdere grote Amsterdamse bouwwerken speelde als een soort van waakhond voor de kwaliteit van het 'geraamte' ervan (pag. 44-54)

de overkapping (Staatsspoorwegen), dat tijdens de bouw verzakte en opnieuw onderheid moest worden. Wij schreven daar eerder een bijdrage over ([Jb2020](#) pag.41-44). In het najaar van 1884 kon het gebouw opgeleverd worden, maar door de problemen bij de rest van de bouw vertrok de eerste trein van dit station pas in 1889. Er speelde nog een tegenslag; in 1879 brandde het hulpstation Oosterspoor

(Oosterdoksdiijk) af, net toen de rails van het Rijnspoor doorgetrokken waren naar dat hulpstation. Als noodmaatregel reden de treinen toen door naar het hulpstation van de HIJSM op het westelijk stationseiland, tien jaar lang dwars door de bouwactiviteiten van het Centraal Station en de overkapping.

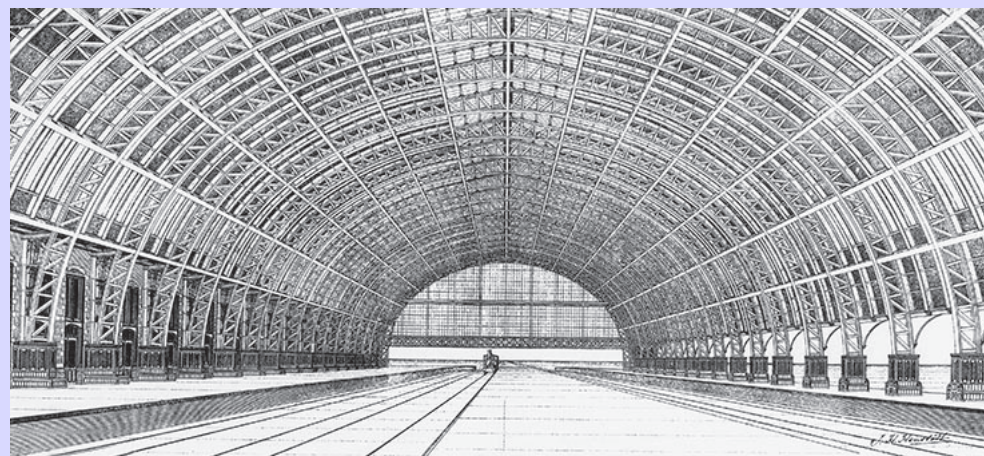
Cuypers moest onderweg nóg een veer laten. Hij had zijn ontwerp zodanig ingericht dat er vanaf het stationsplein nooit een glimp van die hatelijke en detonerende perronoverkapping te zien zou zijn. Daarom tekende hij voor de bijgebouwen links en rechts een extra verdieping zodat ook daar die kap niet te zien zou zijn. Die verdiepingen werden echter geschrapt omdat de extra ruimte bij de bagageafhandeling en andere diensten niet nodig waren. Dat er toch betrekkelijk veel ruimte voor diensten kwam, had te maken met de manier van reizen in die tijd. Lange reistijden, veel bagage...

- ▼ *Het definitieve ontwerp Centraal Station uit 1881, verschilt in aanzien nauwelijks van dat voor het Rijksmuseum, ook van Cuypers (omslag linksboven). Het verschil was het asymmetrische paviljoen rechts waar de koninklijke wachtkamer in ondergebracht werd en die links niet herhaald werd.*





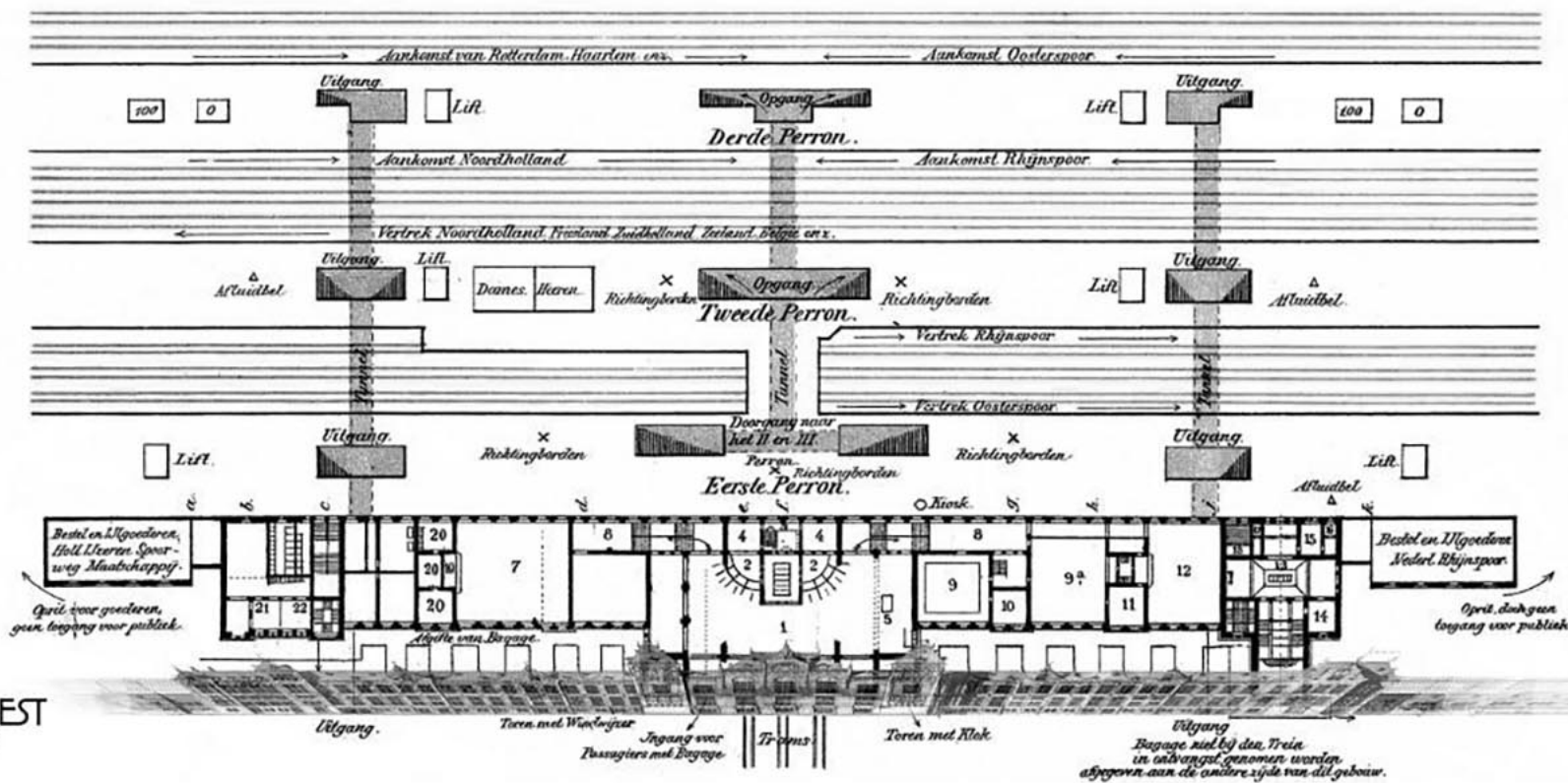
- ◀ *Het heien van 6768 palen op het middelste stationseiland*
- ▲ *Het beruchte viaduct over de westelijke doorvaart dat wegens ernstige verzakkingen werd verplaatst naar een plek 80 meter westelijker*
- ▲ *De bouw van het Centraal Station in 1884 vastgelegd door J.M.A. Rieke*
- ▼ *Artist impression van de perronoverkapping van het Centraal Station, ontworpen door ingenieur L.J. Eijmer van Staatsspoorwegen; Cuypers mocht alleen wat siersmeedwerk aan de pijlers toevoegen*



### Het ontwerp

De Staatsspoorwegen hanteerde een aantal standaardontwerpen voor stations. Die waren sinds 1860 door spoorwegingenieurs ont-

wikkeld uit bestudering van vooral Duits onderzoek naar de behoeften van passagiers, materieel en personeel. De grote naam onder die ingenieurs was A.J. van Prehn die de afdeling aanstuurde. Van



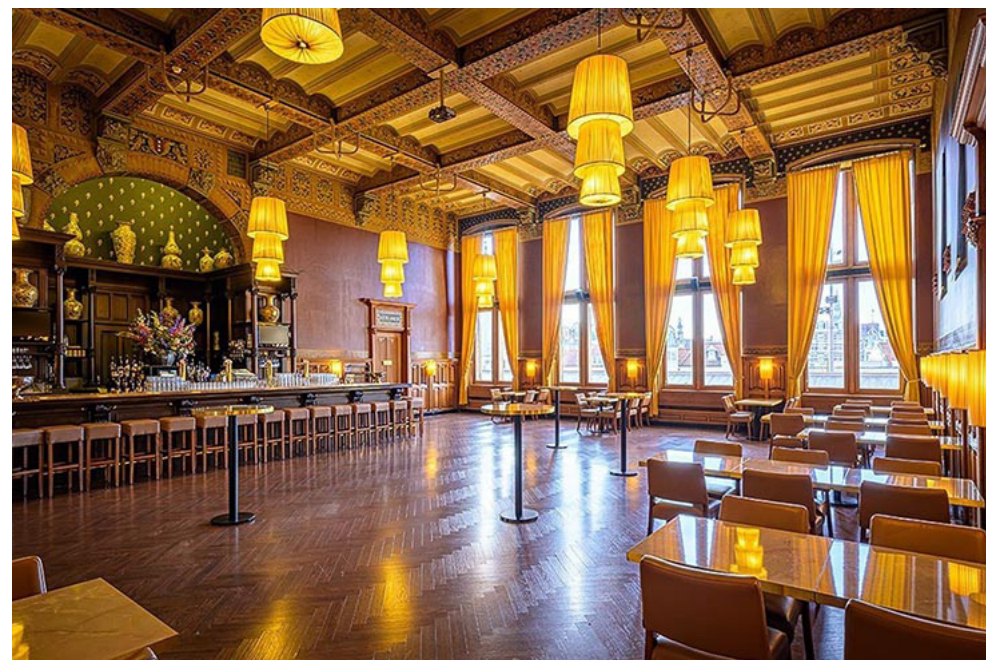


Gendt had al voor de spoorwegen aan Lijn K (Amsterdam-Den Helder) gewerkt, maar voor Cuypers was het gegeven ‘station’ betrekkelijk nieuw. Hij kon niet in de diepte of in carré bouwen maar was aangewezen op een ondiep langgerekt gebouw. Een perron diende van de buitenwereld afgesloten te zijn, zodat geen onbevoegden zich toegang konden verschaffen. Ir. A.J. van Prehn (1824-1880) echtte veel waarde aan ‘efficiënte stationslogisiteit’. Hij had geadviseerd architecten van naam in te zetten voor het Centraal Station, in de veronderstelling dat hij die kon sturen zoals hij wilde. Ook dat Van Gendt toegevoegd moest worden was zijn idee. Hij verkeerde in de veronderstelling dat zij binnen de ‘Grondregels’ voor stationsont-

werpen een aantal fraaie gevels zouden optrekken. Dat ging Cuypers veel te ver; hij wenste geen belemmeringen voor zijn schepping. Hij was kunstenaar! Binnen twee maanden na het verstrekken van de opdracht dienden Cuypers en Van Gendt hun schetsontwerp in. Van Prehn sabelde dat ontwerp neer en ging met de HIJSM-ingenieur Van Hasselt op studiereis langs station van andere metropolen in Europa. Daarna diende Van Hasselt een tegenontwerp in met gevels getekend door de Groningse architect L.M. Moolenaar.

▲ *Jacob Olie maakte deze fotomontage in 1890 van het in gebruik genomen CS. Vanuit deze hoek is goed zichtbaar dat de zijvleugels de perronoverkapping niet afdekken, zoals Cuypers graag had gezien*

Daarin waren de waarnemingen van de studiereis verwerkt. De bagageafhandeling (met tunnels naar en liften op de perrons) had hij op het Potsdamer Bahnhof in Berlijn gezien. De verdeling van diensten en passagiersverkeer over twee verdiepingen had hij op het Südbahnhof in Wenen gezien. Daarvoor werden de wachtkamers op de verhoogde perrons aangebracht. Dit alles om te voorkomen dat passagiers, net als elders, over de rails van perron moesten wisselen. Van Prehn was hevig gepikeerd over deze solistische actie van Van Hasselt. Hij alleen ging over de plattegrond van stations! Ook hij diende nu een eigen ontwerp in. Cuypers heeft die tunnels later in zijn ontwerp opgenomen. Ze waren in de ontwerpfase voor eenrichtingsverkeer bedacht; De centrale tunnel voor vertrekkende

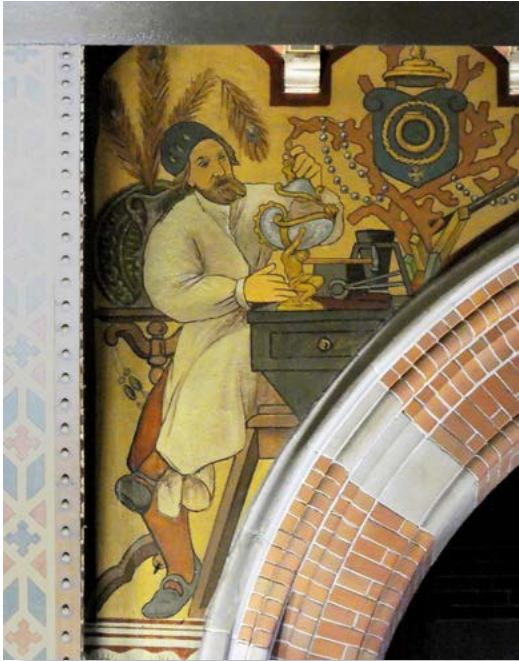


reizigers op weg naar de perrons en beide andere voor aankomende passagiers op weg naar de uitgang. De inbreng van de HIJSM-ingenieur had een dubbele bodem. Hij nam overmatig veel kantoorruimte in zijn ontwerp op voor de administratie van zijn maatschappij. Toen dat tegengewerkt werd, bouwde de HIJSM in 1883-'84 een eigen administratiekantoor op de Droogbak.

Net als bij het Rijksmuseum bedacht Cuypers voor het middenrisaaliet een poortvorm. De reiziger zou door de poort Amsterdam in- of uitlopen. Maar de directie had andere plannen voor het hoofdpaviljoen. Er moest over een groot deel een verdiepingvloer in komen zodat er kantoren ingericht konden worden en boven de centrale hal een vergaderzaal.

- ▲ *Op de verdiepingvloer rond de Cuypershal werden diverse zalen ingericht*
- ◀ *De zogenaamde Cuypershal van het Centraal Station / Wikipedia*





### Interieur

Niet alleen in de trein waren de klassen strikt gescheiden, ook in het station. De 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klasse ging door de hoofdingang het station binnen maar hadden elk hun eigen wachtruimte en koffiekamer. De 3<sup>e</sup> klasse had een eigen ingang in de westelijke vleugel, zodat zij zich niet met de andere passagiers mengde in de hal van het hoofdbouw. Zij moest het daar zonder koffiekamer stellen.

Het was niet de bedoeling dat iedereen zijn bagage meenam in de trein. Die werd vooraf afgegeven en in speciale goederenwagens vervoerd. Bij aankomst werd de bagage op het perron weer uitgereikt. Er waren in de treinen geen toiletten en daarom kwamen er in de hal én op de perrons uitgebreide sanitaire voorzieningen. De

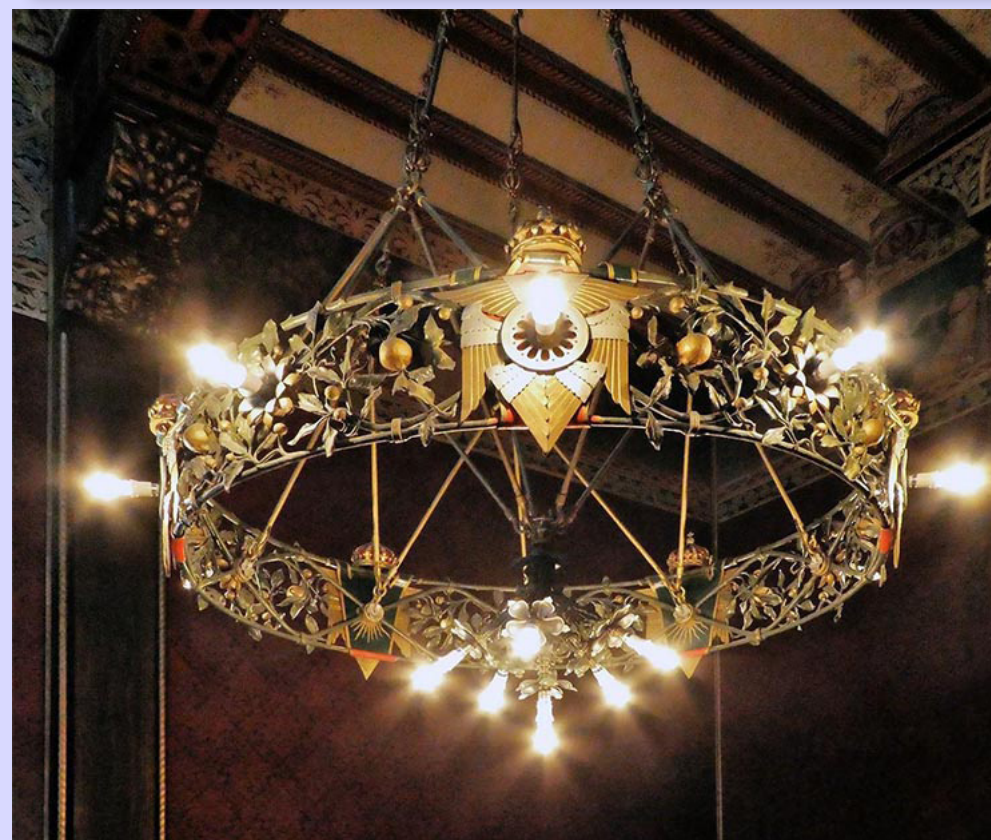
▲ Georg Sturm: twee van de 14 panelen met voorstellingen van beroepen

► Georg Sturm: de vier jaargetijden, de zomer / foto's: spoorbeeld.nl

reistijden waren eind 19<sup>e</sup> eeuw ook veel langer dan nu, dus al die voorzieningen waren zeker nodig.

Cuypers regisseerde het decoratieprogramma tot in detail. Bij de keus voor het decoratieprogramma kreeg hij advies van zijn zwager Joseph Alberdingk Thijm (1820-1889) en Victor De Stuers (1843-1916). Verspreid over het stationsgebouw liet Cuypers door de kunstschilder Georg Sturm, die ook in het Rijksmuseum voor hem werkte, schilderijen aanbrengen. Onder meer zijn 14 voorstellingen van beroepen te vinden (afb.links). Verder een verbeelding van de stadia in een mensenleven, mensen uit de verschillende gebiedsdelen en in het koninklijk paviljoen vier wanden met elk drie panelen over de jaargetijden. Op de volgende pagina wat voorbeelden van schilderwerk, glaskunst en siersmeedwerk in het station en koninklijk paviljoen (foto's: [spoorbeeld.nl](http://spoorbeeld.nl)).





### Exterieur

De beide torens die het middenrisaliet van het hoofdgebouw flankeren, zijn traptorens. De Parijse firma Gillet vervaardigde de gemaillieerde lava voor de wijzerplaten van de windwijzers en de klokken aan de twee torens van het stationsgebouw. François Gillet was de uitvinder van dit procedé. De westelijke toren beschikt over twee identieke windwijzers: één aan de zijgevel en één aan de voorgevel. Op de vierkante wijzerplaat zijn in de zwikken vier tekens van de dierenriem afgebeeld: Vissen in het noordwesten, Ram in het noordoosten, Kreeft in het zuidoosten en Leeuw in het zuidwesten. De oostelijke toren beschikt eveneens over twee wijzerplaten aan de zij- en voorgevel: van klokken. Op de vierkante wijzerplaat zijn in de zwikken afbeeldingen aangebracht die tezamen de vier delen van een etmaal representeren: een opkomende zon met een haan,



een zon met vlinders, een uil voor een ondergaande zon en een vleermuis aan een sterrenhemel.

Op de twee torens van het middenrisaliet prijken twee grote reliëfs. Ze werden in gipsmodel gemaakt door de Leuvense kunstenaar Frans Vermeylen Jr. (1857-1922) naar een schets van Pierre

- ▲ *Windwijzers in de westelijke traptoren*
- ◀ *Voorgevel van het Centraal Station na recente verbouwing / spoorbeeld.nl*



Cuypers. Martin van Langendonck (1857-1910) hakte de reliëfs uit steen. Elk reliëf bestaat uit drie registers. Op de afbeelding rechts dat van de oostelijke toren. In het middenregister wordt de oude tijd verbeeld met havenactiviteiten. Onderin de nieuwe tijd onder de teksten 'Welvaart', 'Verbroedering' en 'Beschaving'.

- ▲ *Uurwerken in de oostelijke traptoren*
- ▶ *Reliëf oostelijke traptoren / foto's: spoorbeeld.nl*



### **Heraldiek**

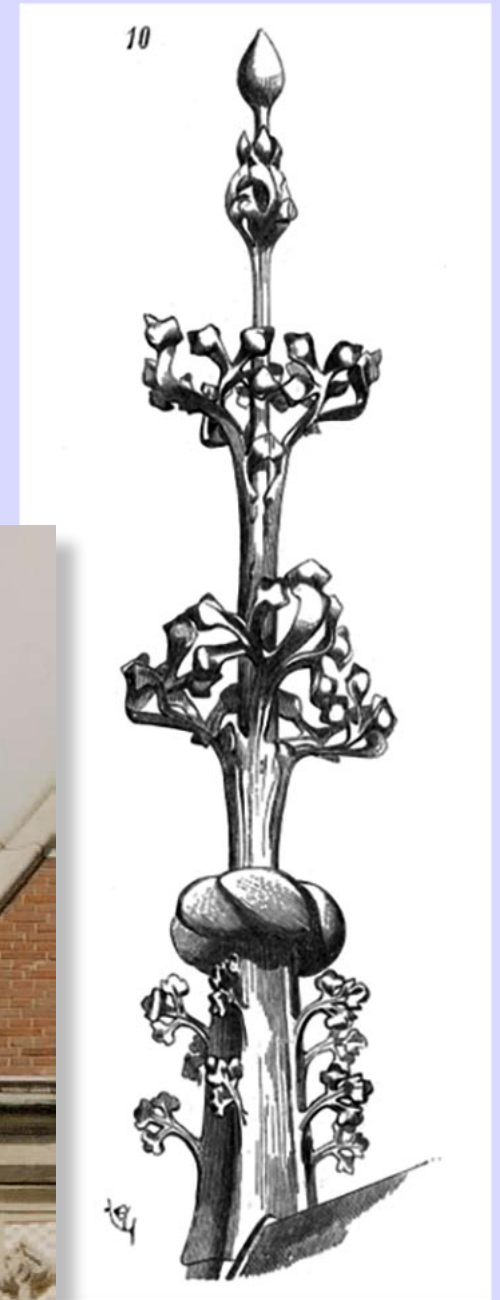
Het middenrisaliet van het hoofdgebouw is gebruikt om de verbondenheid van Amsterdam met andere Europese steden uit te beelden. Om te beginnen met het Nederlandse wapen, de gekroonde leeuwen die een wapenschild vasthouden. Daaronder en -naast wapens van 14 Europese steden waar Amsterdam handelsbetrekkingen mee onderhoudt, c.q. onderhield (foto: amsterdamopdekaart.nl). Alles in geëmailleerd lava door François Gillet. Daaronder drie reliëfs met allegorieën over de welvaart die door middel van modern vervoer tot Amsterdam komt (zie pag.14). In het midden



troont de stedemaagd, omringd door goden, en van alle kanten worden de kostbare goederen aangedragen. En dat allemaal per spoor. Aan het hoofdgebouw vallen nog 'n paar onopvallende onderdelen op. De dakranden zijn voorzien van metalen hekwerkjes in siersmeedwerk, geheel in de stijl uit vroeger eeuwen. Hier en daar steekt er een kroontje bovenuit. Op de uiteinden staan pinakels, óf van steen gehakt óf van gedreven zink. Op de traptorens staan schoorstenen die er uitzien als torens maar waarvan een gedeelte

opengewerkt is. Deze details kwamen regelrecht uit de leerboeken van Viollet-le-Duc, met zijn verheerlijking van de gotische kunsten. Cuypers was sinds zijn studietijd verklaard discipel van de Franse architect en had al veel met hem samengewerkt. Voor het Rijksmuseum had hij openlijk om raad gevraagd bij zijn 'leermeester'. Op de volgende pagina ziet u een paar voorbeelden uit het standaardwerk van Viollet-le-Duc en de manier waarop Cuypers die toepaste.





◀◀ Pagina uit de 'Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XIème au XVIème siècle' door Viollet-le-Duc: la cheminée

◀ Schoorsteen op traptoren

▶ Titelpagina van de Dictionnaire

▶ Pagina uit de Dictionnaire

▼ Pinakels op hoofdgebouw

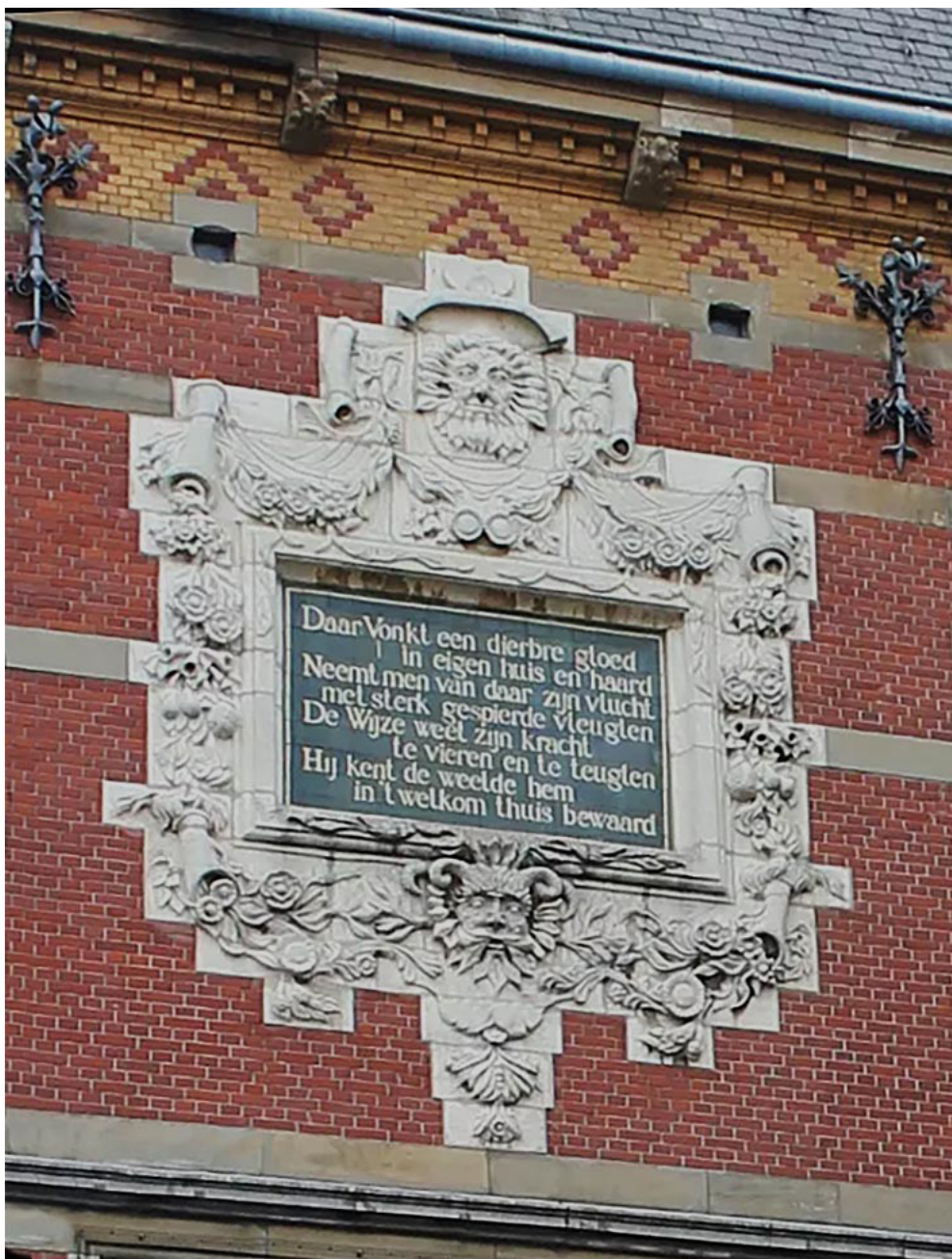
### *Koninklijk paviljoen*

Het meest rechtse deel van het Hoofgebouw kwam een paviljoen dat uitsluitend gebruikt zou worden wanneer de koninklijke familie op reis ging of gasten zou verwelkomen. Zo'n voorziening kwam maar op enkele stations in het land. Hoofdbestanddeel is de koninklijke wachtkamer. Het is niet gebruikelijk dat de koninklijke gasten moeten wachten op hun vervoermiddel, maar met treinen lag dat opeens anders. De dienstregeling kon en kan niet even opzij geschoven worden, zelfs niet voor de koning. Vandaar dat in enkele stations waar met enige regelmaat een koninklijk gezelschap de trein wenste te nemen, een comfortabele privé-wachtruimte aanwezig is. Er zijn er vandaag nog drie toegankelijk, waaronder Amsterdam CS. Vreemd genoeg heeft Cuypers, anders dan bij de rest van het stationsgebouw, geen instructies gekregen, behalve het verzoek het niet onnodig duur te maken.

Het koninklijk paviljoen werd een 'gesamtkunstwerk' van Cuypers. Hij dulde geen enkele inmenging in dit ontwerp en omdat het geen invloed







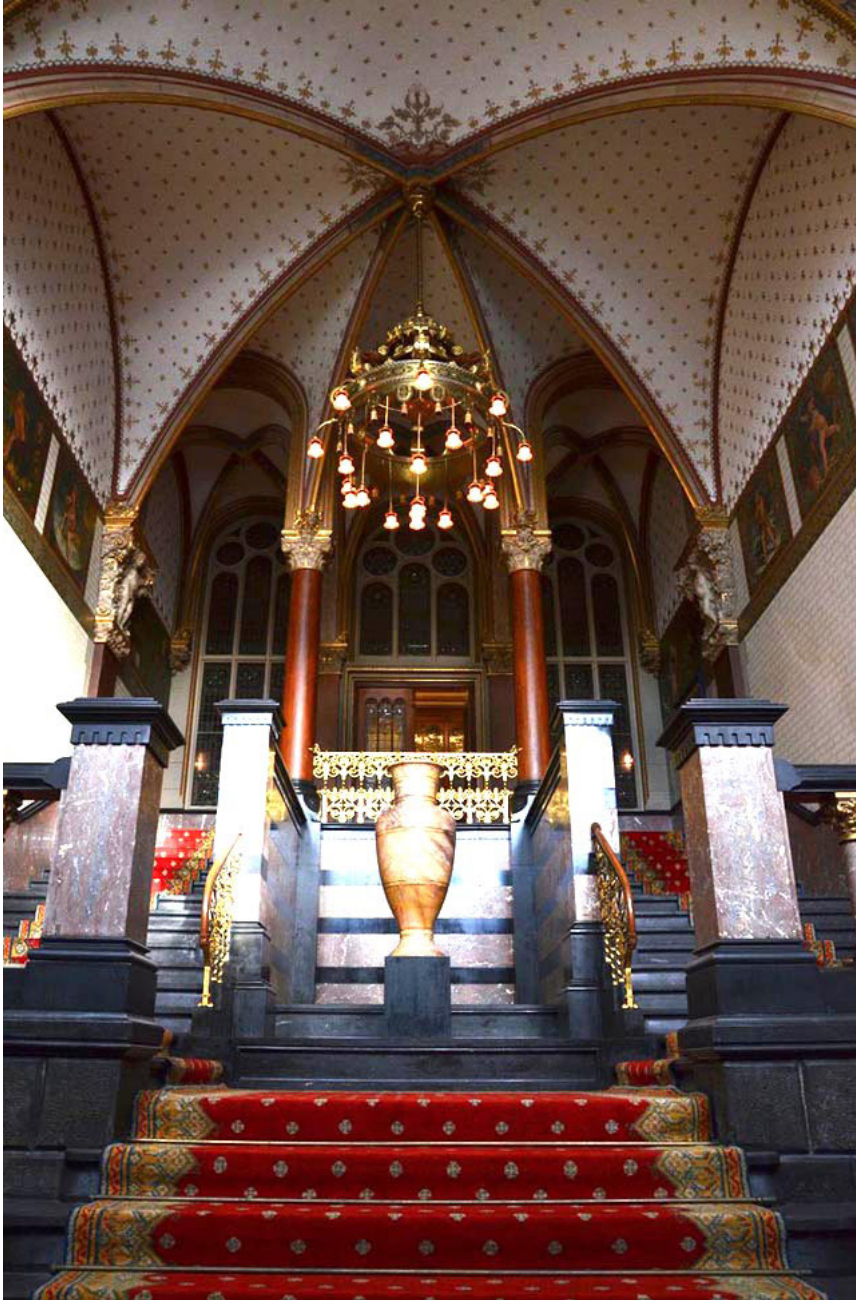
op het overige reizigersverkeer had, liet men hem dat. In de definitieve bouwtekening is te zien dat het koninklijk paviljoen helemaal rechts aan het eind van het hoofdgebouw gesitueerd is.

Aan de staatsie-trap vanaf het Stationsplein is pas te zien hoe-ver de wachtka-mer op perron-niveau boven

het straatniveau ligt. De reiziger die de perrons via de tunnels be-reiken, zien alleen die lange trap vanuit de tunnel.

Cuypers was niet alleen de architect van het paviljoen, maar ont-wierp ook het interieur en de meubels. Zijn werkplaats maakte een allesomvattend ontwerp voor de Koninklijke Wachtkamer. De tapij-ten op de grond, de lambriseringen, de schouwen, meubels, kroon-luchters, ja zelfs de kapstokken kwamen uit zijn ateliers. Alles werd zorgvuldig op elkaar afgestemd. Daarmee ontstond een indrukwek-kende decoratie die onlangs nog eens grondig werd gerestaureerd.





Cuypers bedacht dat het stationsgebouw best al van elektrische verlichting voorzien kon worden, maar dat zag de directie niet gebeuren. Uiteraard is dit later alsnog ingevoerd.

Het exterieur leverde een aantal bijzondere beeldhouwwerken op. Cuypers wilde zijn koning (Willem III) op z'n eigen manier eren, bijvoorbeeld als 's konings wapendrager, die op het hoogste punt van het paviljoen werd gesitueerd: schild aan de voet en lans in de hand.

Op de tweede verdieping in elke zijmuur een tegeltableau waarover meer

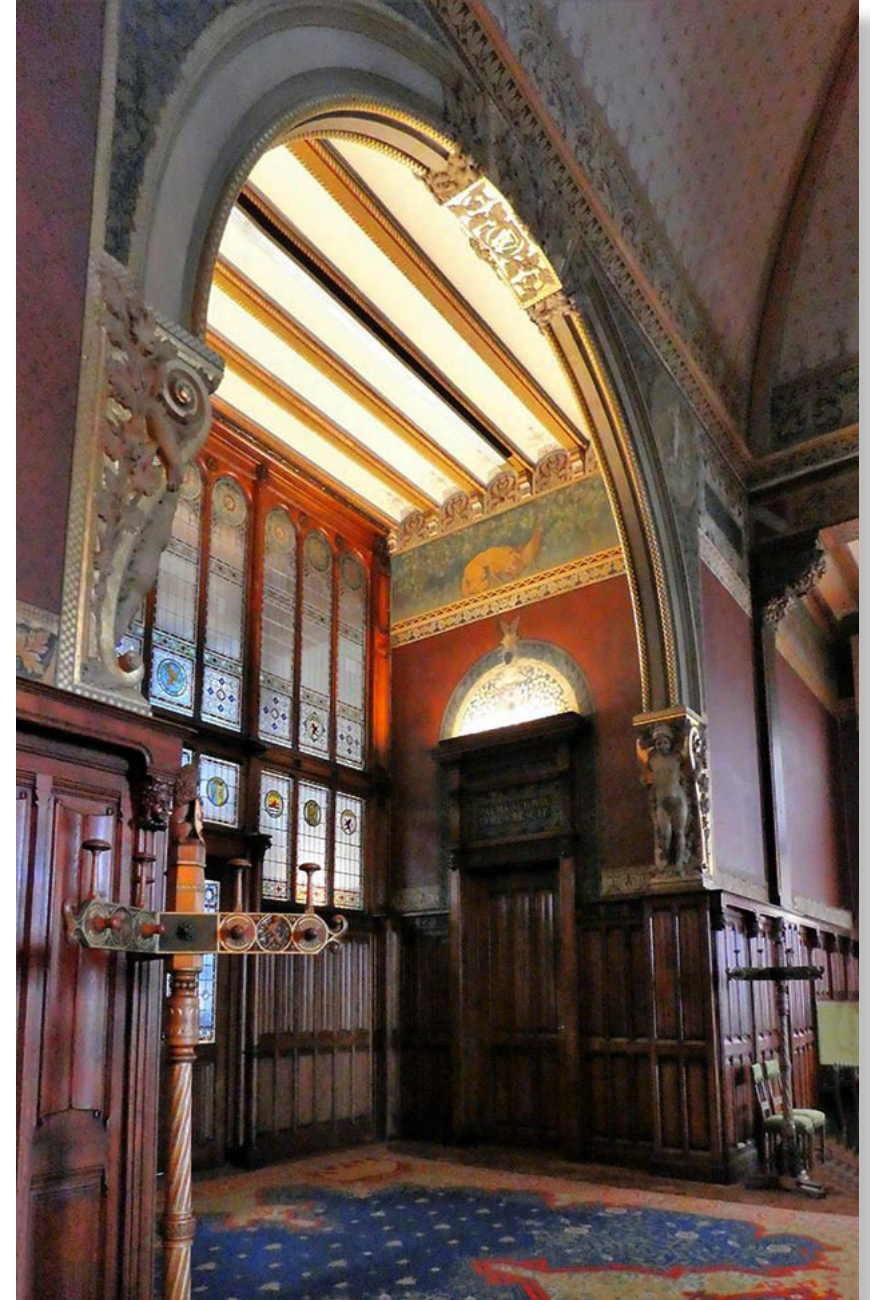
- ◀ *Staatsietrap naar de wachtkamer van het koninklijk paviljoen; de lichtkroon is gemaakt in de kunstnijverheidswerkplaats van Cuypers-Stolzenberg in Roermond, naar eigen ontwerp*
- ▼ *De wachtkamer in het Koninklijk paviljoen wordt aan twee kanten gescheiden door glas-in-loodvensters naar ontwerp van Adolf le Comte en vervaardigd door Atelier 't Prinsenhof in Delft*





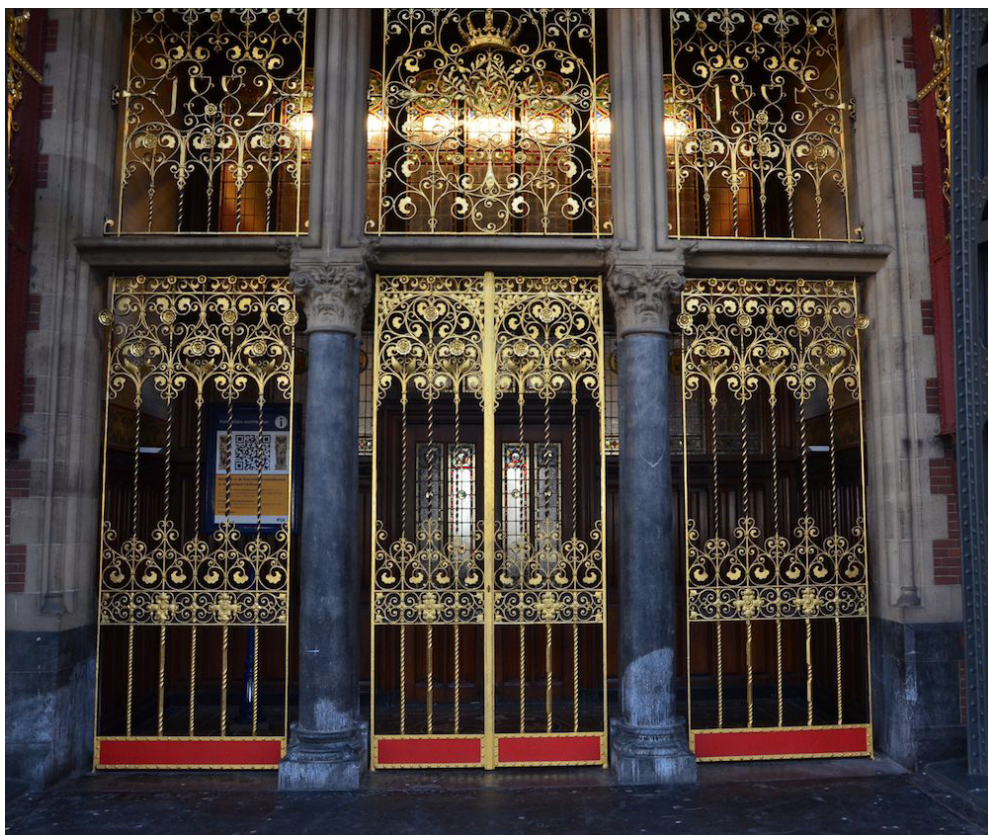
op de volgende pagina. Op de begane grond toegangen waar een koets de koninklijke gasten binnen kon rijden, toen met een koets, later met een auto. Erboven aan de oostmuur een alliantiewapen van koning Willem III en zijn gemalin Emma. In de voorgevel een allegorische voorstelling 'Gezag en Zachtmoedigheid'. Alles naar gipsmodellen door Frans Vermeulen, in steen gehakt door Martin Langendonck en alles op aanwijzing van Cuypers zelf. Op de zijgevels van het koninklijk paviljoen zijn twee tegeltaleaus aangebracht. Ze zijn voorzien van gedichten van Cuypers' zwager Joseph Alberdingk Thijm (1820-1889). Ze worden omzoomd door een cartouche in steen van Eduard Roskam (1854-1919). Roskam was wel geboren in Amsterdam

- ▲ *Salon in het koninklijk paviljoen met uitzicht op het 1e perron en de trienen*
- ▶ *Vestibule van het koninklijk paviljoen*



maar had destijds zijn atelier in Leuven. Daaronder, tussen eerste en tweede verdieping het zogenaamde 'kinderfries'. Dat beeldt een vijftal stadia uit van het reizen, van voorbereiding (westgevel), afscheid, vertrek en aankomst (voorgevel) en begroeting (oostgevel). De betegelde achtergrond is deels verguld. Ook deze reliëfs werden door Roskam vervaardigd. De koninklijke wachtkamer is tegenwoordig buiten gebruik maar wel te bezichtigen.

- ▶ Gegoten bronzen deurkruk met Nederlandse leeuw en initiaal van Willem III
- ▼ Siersmeedhek tussen Koninklijke wachtkamer en 1e perron / foto's: [spoorbeeld](#)



AT5 maakte een kort item over de Koninklijke wachtkamer waarin nog wat details te zien zijn. Tenminste, zolang ze het item online laten staan



# Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



**Klik hier** voor een overzicht van alle PDF's op deze site

