

# TERUGBLIK

## HET STATION

Verslag van de ledenavond op woensdag 24 oktober 1990

Het was al weer meer dan vier jaar geleden dat op een ledenavond het station van Hilversum centraal stond. U weet wat er sindsdien is gebeurd. De slechte bouwkundige staat van het gebouw en de hoge exploitatielasten deden de Nederlandse Spoorwegen vasthouden aan hun plan van sloop en nieuwbouw. Een en ander heeft ertoe geleid dat er eind juli tenslotte de beuk in ging. In een week of wat werd Hilversums station uit 1874 met de grond gelijk gemaakt. Sterker nog, waar tot voor kort een van Hilversums oudste publieke gebouwen stond, gaapt sinds de zomer van dit jaar een groot gat.

### **grote belangstelling voor het nieuwe station**

Moeten wij nu omzien in wrok? Hoewel het verdwijnen van het station nog door velen wordt be-

treurd wil 'Albertus Perk' zich niet met achterhoedegevechten bezighouden.

Een Historische Vereniging moet immers vooruitzien!! Later, als de stofwolken van sloop en nieuwbouw zijn opgetrokken, zullen wij nog wel eens op de gang van zaken rond het 'oude station' terugkomen. Thans interesseert ons vooral wat er voor het oude station in de plaats komt. Dat deze vraag na alle rumoer over de sloop geweldig leeft bleek uit de grote opkomst tijdens de ledenavond van 24 oktober jl. Wij tel- den ruim honderd leden en andere belangstel- lenden. Wie kon deze vraag beter beantwoor- den dan Ir. C. Douma, hoofd van de afdeling ge- bouwen, stedenbouw en vormgeving van de Ne- derlandse Spoorwegen.

### **De beginjaren van de stationsarchitectuur**

Het is die woensdag in oktober een boeiende le- zing geworden. Overeenkomstig de afspraak kwamen wij tenslotte op het ontwerp van ons



*Het stationsgebouw van Boedapest uit de vorige eeuw; een fraai voorbeeld van een open façade waarin de treinen een directe relatie hebben met het gebeuren in de stad.*

nieuwe stationsgebouw uit, maar voordat het zo ver was had de heer Douma ons eerst meegenomen naar de begintijd van de spoorwegen en de stationsbouw. De vele fraaie dia's toonden ons de stations uit Engeland, Frankrijk en Duitsland uit die eerste periode: trotse burchten die in die dagen het nog jonge railvervoer status en een imago van betrouwbaarheid moesten geven. Een Nederlands voorbeeld uit die tijd is het station van Valkenburg uit 1853.

Ongeveer in 1865 breekt voor de stationsbouw in ons land een nieuwe periode aan. De particuliere spoorwegmaatschappijen gingen zich beperken tot de exploitatie van de spoorlijnen. De aanleg en het onderhoud van het lijnennet en de bouw van stations – wat wij nu zouden noemen de infrastructuur – werd de wettelijke verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Met de overdadige stationsarchitectuur was het spoedig afgelopen. De Waterstaatingenieurs maakten vijf basisontwerpen, van klein naar groot en elke stad of elk dorp waar een station moest komen kreeg een stationsontwerp toegewezen overeenkomstig de grootte van de plaats. Uit deze periode stamt ook het sta-

tion van Hilversum. Onze gemeente kreeg een zogenaamde B-klasse, het op één na grootste ontwerp. Vele stations uit die tijd doen nog dienst. De vele dia's van de heer Douma gaven een goed beeld van de 'Waterstaats-stijl'.

### **Van weelderige geslotenheid naar openheid met flair**

Aan het eind van de jaren tachtig van de vorige eeuw komt er weer ruimte voor meer individuele ontwerpen. Bij de stationsbouw worden architecten van naam ingeschakeld. Cuypers bouw het Centraal Station van Amsterdam dat in 1888 wordt geopend. Ook in het buitenland wordt de stationsbouw weer grootser en chiquer. Toch bleken de toenmalige ontwerpers met de bijzondere functie van een spoorwegstation in een stad of dorp niet goed raad te weten. Een spoorweg immers was toen nog meer dan nu synoniem met verbindingen en met communicatie. Een spoorwegstation zou dus juist 'open' moeten zijn en zicht moeten geven op de verten waar de spoorlijnen je heen konden voeren. Maar de spoorwegstations werden niet open. Het bleven in wezen de burchten van weleer met een geslo-



*Het in de jaren '60 gebouwde station Tilburg weerspiegelt de paraplu-filosofie: een dak boven je hoofd maar verder beslist geen scheidsmuren.*

ten façade die het af en aanrijden van de treinen aan het oog van de samenleving onttrokken. Alleen het rond 1900 gebouwde West-station te Boedapest durfde de openheid aan en liet van buiten zien wat er binnenin gebeurde. De heer Douma stak zijn bewondering voor dit gedurfde ontwerp niet onder stoelen of banken.

Pas in de jaren zestig van deze eeuw werden de stations – met Tilburg als letterlijke doorbraak – echt onderdeel van hun omgeving en werd er tussen station en omgeving eindelijk een open en visuele relatie gecreëerd. De ontwerpen kregen het karakter van een paraplu: een dak boven het hoofd, maar verder beslist geen scheidsmuren meer. Binnen deze paraplu-filosofie werden in de jaren zestig overigens vrij armetierige stations gebouwd.

Maar de laatste tien jaren ziet men de toekomst van het openbaar vervoer weer helemaal zitten. De stations worden weer veel fraaier en hebben flair. De creaties in Sloterdijk, Almere en Lelystad roepen misschien hier en daar wat weerstanden op, het zijn gebouwen met onmiskenbare stijl en allure.

### En tenslotte, Hilversum!

En wat gaat er nu in Hilversum komen? Heeft ons dorp niet een bijzondere reputatie op het gebied van modern bouwen en nieuwe monumenten? Verdienen wij niet een minstens even gedurfd ontwerp als de jonge poldersteden? Deze vragen hingen in de lucht toen de heer Douma na zijn boeiende historische overzicht tenslotte in Hilversum aankwam. En dit was wat hij ons kon berichten.

Voor de verhuur van de bovenétages in het nieuwe stationsgebouw is een langdurig contract afgesloten met de Rijksgebouwendienst. Bij het uiteindelijke ontwerp is met de wensen van deze dienst terdege rekening gehouden. Mede daardoor is het station erg gaan lijken op een traditioneel kantoorgebouw. De heer Douma bevestigde wat op de ene dia die hij bij zich had ook duidelijk te zien was, dat de paraplu-filosofie in het ontwerp niet is terug te vinden. De façade daarentegen des te meer. Het station zal vrij veel langer worden dan het oude gebouw en zich uitstrekken van de overweg tot op het 'Van Gend en Loos-terrein'. Op de ene getoonde dia



*Ondanks de monumentale inslag van het station Almere is het in wezen een open bouwspel, dat niet alleen de treinen laat zien, maar ook door de onderdoorgangen geen belemmering vormt voor het overige verkeer.*



Het ontwerp van het Station Hilversum, dat thans wordt gebouwd. Een trendbreuk in een ontwikkeling. Een lange afgesloten wand, die moeilijk laat raden dat het hier een station betreft. Te vrezen valt verder, dat het bouwsel opnieuw het isolement van 'Over 't Spoor' zal vergroten.



Misschien dat de visie van deze Groen links wel heel zwartgallig is, maar veel vreugde valt aan het nieuwe stationsontwerp dan ook niet te ontfen.

kwam het geheel daarom over als een soort Chinese Muur.

Er brak een storm van vragen los. Wat gebeurt er met de oostzijde, zo U wilt achterzijde van het station? Niets, dat blijft voorlopig zo. Kan de strakke façade niet worden gebroken door een wat royaler en uitbundiger entree? Daar is eigenlijk geen ruimte voor. Wordt de deling van Hilversum en de isolatie van 'Over 't Spoor' niet verergerd door dit ontwerp? Helaas, dat zou best eens waar kunnen zijn. De dialoog tussen spreker en publiek werd bemoeilijkt door het ontbreken van dia's met plattegronden, etc.. Er kwam een wat katterige sfeer in de zaal te hangen. Benadrukt moet worden dat ook de heer Douma zijn teleurstelling over het ontbreken van een totaal concept (inclusief nieuwe perrons en oostelijke toegang) nauwelijks kon verbergen. Toch overheerst bij hem de vreugde dat na 14 jaar strijd een royaal nieuw ontvangstgebouw wordt gerealiseerd. Het oude nieuwbouwplan was aanzienlijk slechter en het oude gebouw kon beslist niet langer gehandhaafd. Dit deed hem tenslotte verzuchten dat men ook in een zilveren bed gouden dromen kan hebben.

Voor de pauze vertoonden de heren Kees van Aggelen en Huub de Groot enkele historische foto's van het oude station en een soort fotoreportage van de sloop. De dia's gaven een goed inzicht in het verloop van de ontmanteling en sloop van het oude gebouw. Er waren enkele fraaie plaatjes bij met een licht melancholieke ondertoon. Tijdens de afbraak kwam een muurschildering tevoorschijn voorstellende het panorama van Hilversum, gezien van het station naar het westen. Een van de aanwezigen in de zaal wist zich te herinneren dat de stationszolder vlak na de oorlog als ontspanningsruimte voor stationspersoneel werd gebruikt. Waarschijnlijk moet de muurschildering op het conto van enkele kunstzinnige NS-ers worden geschreven.

AvdS

## ARCHEOLOGIE VAN HET GOOI

Verslag van de ledenavond met het AWN op woensdag 9 januari 1991.

Het jaar werd traditiegetrouw geopend met een gezamenlijke ledenavond van 'Albertus Perk' en de Archeologische Werkgemeenschap Naerdincklant. De sprekers van die avond waren de fysisch-geograaf Ronald van Zweden en de archeoloog Wim Wimmers. Zij hielden beiden interessante lezingen over een onderwerp dat nog weinig aandacht gehad heeft, namelijk een archeologische en historisch-geografische inventarisatie van de Gooise natuurgebieden. De lezingen waren een soort verslag van een wetenschappelijk onderzoek dat plaatsvindt onder leiding van Prof. Vervloet.

Ronald van Zweden ging voor de pauze in op de doelstelling, werkwijze en enige resultaten van het onderzoek. Na de pauze vertelde Wim Wimmers wat meer over de resultaten, in het bijzonder over de opgraving op de Westerheide.

Ter illustratie werd er een reeks dia's vertoond en een aantal luchtfoto's. Op deze foto's waren veel structuren te zien zoals oude wegebundels op de Gooise heide. Tevens was de banscheiding van 1428 tussen Laren en Hilversum goed zichtbaar.

De redactie achtte deze lezingen dermate interessant dat zij op een later tijdstip uitvoeriger hierop zal terugkomen.

AvdS/WJD