

Van spoorwachter tot parkwachter

Met de afkondiging van de Spoorwegwet in 1860 kreeg de overheid eindelijk invloed op de aanleg van spoorwegen. Voor die tijd, de eerste trein reed in 1839 van Amsterdam naar Haarlem, was de exploitatie in handen van maatschappijtjes die zelf initiatieven tot aanleg van bepaalde trajecten namen.

Zo was de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij verantwoordelijk voor de lijn van Amsterdam naar Haarlem, die in de jaren 1842-1847 via Leiden en Den Haag tot Rotterdam werd doorgetrokken. De Rijnspoorwegmaatschappij had de zeggenschap over de lijnen die vanuit Amsterdam naar Utrecht en het oosten van het land aangelegd werden. Beide maatschappijen hadden elk een eigen eindstation; de lijn naar Haarlem vertrok aanvankelijk van een station aan de noordkant van de Haarlemmer Trekvaart, ter hoogte van de uitspanning De Eenhonderd Roe (bij de huidige Fannius Scholtenstraat). In 1842 werd de spoorweg verlengd tot aan een hulpstation buiten de Willemspoort dat in 1843 vervangen werd door het, in neogriekse stijl gebouwde Station Willemspoort. In hetzelfde jaar werd het Weesperpoortstation gebouwd als vertrekpunt voor de treinen richting Utrecht en Arnhem.

Een van de lijnen waarmee al vlug na de afkondiging van de Spoorwegwet werd begonnen, was de verbinding via Alkmaar en Zaanadam tussen de marinehaven Den Helder en de hoofdstad. Het toezicht op de uitvoering van de werken en de bouw van de stations langs deze lijn was in handen van Adolf Leonard van Gendt.

Van Gendt (geboren in 1835) was in 1861 belast met de aanleg der Staatsspoorwegen en de uitvoering van de lijn Den Helder-Amsterdam was zijn eerste grote opdracht. In 1869 was de lijn tot Zaanadam klaar maar de verdere aanleg, via een beweegbare brug over het Noordzeekanaal en de bouw van een station in Amsterdam, liet nog een paar jaar op zich wachten. Het rijk (Thorbecke) had namelijk al in 1864 geheime plannen klaargestoomd voor de aanleg van een station en de benodigde emplacements op drie kunstmatige eilanden in het IJ.

Toen deze plannen bekend werden stond Amsterdam op



z'n kop. Talloze ingezonden stukken in kranten en tijdschriften verwoorden de grote ongerustheid van de Amsterdamse bevolking. Men was ervan overtuigd dat met de bouw van een station in het open IJ, de „levensader“ van de stad, het scheepvaartverkeer en daarmee de handel, zou worden belemmerd. De afwatering van de binnenstad zou volkomen in de war raken en Amsterdam een wisse ondergang tegemoet gaan.

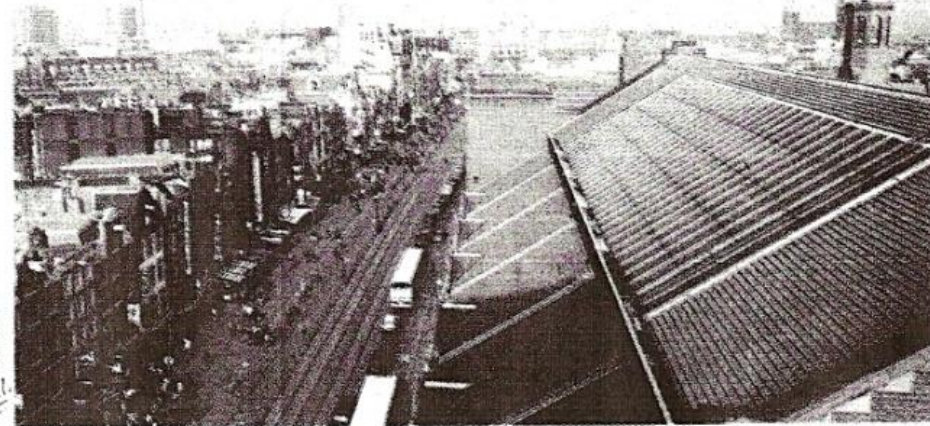
De Kamer van Koophandel noemde de plannen „een groote dwaasheid“. De Kamer erkende wel dat een concentratie van het spoorwegverkeer en een goede aansluiting aan havenfaciliteiten van groot belang was, maar het belang van de haven eiste, vond men, eerder een verbetering van de faciliteiten in en aan het Open Havenfront dan de aanleg van een station in het open water midden voor de stad.

Ondanks alle tegenstand werd op 17 juli 1869 toch de wet afgekondigd die de ontginning mogelijk maakte van gronden en gebouwen ten behoeve van de spoorwegwerken in Amsterdam. Het Centraal Personenstation werd geprojecteerd tegenover de uitmonding van het Damrak in het Open Havenfront, station Willemspoort verviel en er werd een verbinding met het Weesperpoortstation in de plannen opgenomen. Al direct pakte men de zaken groot aan: de viaducten waarover de treinen vanuit Haarlem en Zaanadam het Centraal Station moesten bereiken, werden in de jaren 1870-1873 gebouwd en

in afwachting van de voltooiing van het Centraal Station verrees in 1878 een voorlopig houten eindstation bij de Droogbak. In dit station had Vincent van Gogh op 7 oktober 1885 een afspraak met zijn vriend Anton Kerssemakers om samen naar het Rijksmuseum te gaan. Kennelijk was Anton wat verlaat want Vincent heeft in de wachtkamer een schilderijtje gemaakt met een gezicht van het Singel naar de Ronde Lutherse Kerk.

Van Gendt, toen nog in dienst van de Staatsspoorwegen, was als architect verantwoordelijk voor de bouw van het 568 meter lange viaduct dat in de Eilandsgracht, langs de achterzijde van de bebouwing aan de Haarlemmer Houttuinen werd aangelegd. Bij de fundering van de 80 bogen van het viaduct zijn technieken toegepast die voor die tijd zeer modern waren.

De ervaringen die Van Gendt met de aanleg van de spoorweg vanaf Den Helder



Het Centraal Station sluit de Amsterdamse binnenstad af van het IJ. Zelfs vanaf een hoog punt (het dak van de Beurs van Berlage) is het water niet te zien. De aanleg zorgde in de jaren zestig van de vorige eeuw dan ook voor veel protest en opschudding.

FOTO: JAN STAPPENBELD

door het slappe en waterrijke Noord-Holland had opgedaan, kon hij hier in praktijk brengen. Zonder afgedamde bouwputten bracht hij op in het water geheide palen betonnen funderingen aan. In totaal werd 12.000 kubieke meter beton gebruikt voor de fundering van de 80 gemetselde bogen. Na de oplevering van het viaduct in 1873 werd in de vakbladen met lof en bewondering over deze prestatie ge-

sproken. Kennelijk vond Van Gendt dat hij nu voldoende spoorlijnen, viaducten en stationsgebouwen had ontworpen en uitgevoerd want in 1874 kreeg hij, op eigen verzoek, eervol ontslag uit Staatsdienst en vestigde hij zich als zelfstandig architect in Amsterdam.

Ondertussen was, na veel geharrewar P. J. H. Cuypers uitverkoren om het Centraal Station te bouwen. De naam en de faam van deze katholieke bouwmeester waren in die jaren al in Amsterdam doorgedrongen, hij had een aantal kerken gebouwd en in 1876 was hij benoemd tot architect van het Rijksmuseum. Zijn aanstelling tot bouwmeester van het Centraal Station, ook een overheidsopdracht, zal zeker te maken gehad hebben met Cuypers' Haagse connecties want Amsterdam vond hem te „gotisch“, d.w.z. te katholiek voor een openbaar gebouw en zeker voor een gebouw dat zozeer het gezicht en het aanzien van de stad zou gaan veranderen en in de toekomst bepalen.

Het was misschien een Haagse wijsheid, we zullen er nooit precies achter komen, om Van Gendt als bouwmeester/architect aan Cuypers toe te voegen en hen samen de opdracht te verlenen om een stationsgebouw te ontwerpen in „Oud Hollandsche stijl“. In hoeverre Van Gendt invloed heeft gehad op het uiteindelijke ontwerp is nooit duidelijk geworden maar vast staat dat

hij verantwoordelijk geacht mag worden voor de constructie van het complexe gebouw. Zeer waarschijnlijk heeft de bekendheid van architect Cuypers de inbreng van uitvoerend ingenieur Van Gendt, hij was tenslotte maar sinds kort zelfstandig, totaal overvleugeld.

Van Gendt was in ieder geval wel verantwoordelijk voor de techniek en de vormgeving van de viaducten en bruggen die naar het eiland leidden waar het station in aanbouw was. De brug over de Korte Prinsengracht, aan het einde van het lange viaduct had als accent, als bruggehoofd zouden we kunnen zeggen, een monumentale extra brede pijler midden in het water.

De pijler was zowel aan de landzijde als aan de kant van het Westerdok voorzien van grote natuurstenen hoekblokken en versierd met uitgemetselde kolommen ter weerszijden van een nis. De kapitellen van deze kolommen waren verbonden met een brede kroonlijst waarop een balustrade. Links en rechts op de hoekblokken van de balustrade zaten tweemaal twee levensgrote stenen leeuwen met het Amsterdamse en het rijkswapen. Eenzelfde soort monumentale bruggehoofden met leeuwen waren te vinden aan de oostzijde van het Centraal Station, ter weerszijden van de oostelijke onderdoorgang, zowel aan de land- als de havenzijde.

In verband met de bouw van

het Stationspostkantoor (1960-1968 naar plannen van de architecten P. Elling en B. Merkelbach) werden de bruggen aan de oostkant van het Centraal verbreed en vervielen de monumentale landhoofden en de vier trotse leeuwen werden 'ergens' opgeslagen.

Pas in 1972 verschenen ze weer aan de openbare weg, en wel in het Beatrixpark waar als onderdeel van de Floriade een artsenijtuin werd aangelegd. Als trotse wachters staa (of liever zitten) twee leeuwen ter weerszijde van de pergola die toegang verleent tot de fraaie aangelegde tuin. Twee andere leeuwen kregen een plek bij de toegang naar het terrein van het RAI-complex. Ver van de rook en smook van de spoorwegviaducten en het lawas van rangerende locomotieven: staat het viertal nu een beetje vervreemd in de frisse lucht en de rust van het Beatrixpark.

Van het oude viaduct met de 80 gemetselde bogen van Van Gendt uit de jaren '70 van de vorige eeuw is, ondank aanpassingen en verbredingen nog wel het een en de ander terug te vinden langs de Haarlemmer Houttuinen. Zelfs een gedeelte van de eerder genoemde monumentale pijler met de nis en de gemetseld kolommen is bewaard gebleven en te zien vanaf het voetsteigergetje dat vanaf de Korte Prinsengracht, onder de spoorbrug, naar het Bieckseiland leidt.



De stenen leeuwen verhuisd en van het spoorwegviaduct bij het Centraal Station naar het Beatrixpark.

FOTO: PETER ZONNEVELD