



Landhoofden van de spoorlijn bij Centraal Station ontdekt

Achtergrondinformatie

In 1860 besloot het rijk om een spoorlijn Amsterdam-Nieuwe Diep ('Lijn K') aan te leggen. Negen jaar later ging de Amsterdamse gemeenteraad na een slepende discussie akkoord met het regeringsplan om deze nieuwe railverbinding aan te leggen door het Open Havenfront. Tot de plannen behoorde het doortrekken van de spoorlijnen die tot dan doodliepen in het westen (Station Willemspoort) en oosten (Station Weesperpoort) van de stad naar het centrum, evenals de bouw van een nieuw hoofdstation. Daartoe moesten drie eilanden worden aangeplempt, op het westelijke en oostelijke eiland kwamen de spoordijk en de hulpkopstations die dienst zouden doen totdat het Centraal Station was verrezen op het middelste eiland. Station Oosterdok, het nieuwe eindpunt voor de al bestaande spoorlijnen uit Amersfoort en uit Utrecht, was voltooid in 1874. Het noodstation Westerdok werd in 1878 geopend ten behoeve van de nieuwe lijn uit Den Helder en de spoorverbinding met Haarlem en Rotterdam. Toen het station Oosterdok een jaar later afbrandde, werden de spoorlijnen versneld doorgetrokken over het middelste eiland en deed Amsterdam Westerdok dienst als 'dubbel kopstation', totdat het Centraal Station in 1889 werd geopend.

In 1870 waren de werkzaamheden voor deze grote stedenbouwkundige ingreep begonnen met de aanleg van de noodzakelijke infrastructurele werken als het aanplempen van de eilanden (met zand dat beschikbaar kwam door de aanleg van het Noordzeekanaal) en de aanleg van spoordijken en spoorbruggen. De fragmenten die onlangs tevoorschijn kwamen achter brug 228 horen tot het oorspronkelijke landhoofd aan de Oostertoeegang, de oostelijke verbinding tussen het Open Havenfront en het IJ.

Het ontwerp voor alle landhoofden aan de Ooster- en Westertoeegang was van A.I. van Gendt, die als bouw- en werktuigkundige 2de klasse alle stations langs Lijn K tekende. Zijn ontwerp werd eerst nog voorgelegd aan, en goedgekeurd door Eugen Gugel, de eerste Nederlandse hoogleraar bouwkunst. De Delftse professor gaf niet alleen zijn zegen maar merkte ook op dat 'door deze keuze van architectuur [de Oud- Hollandsche] de beslissende stap gedaan werd, ook voor de keuze van de bouwtrant voor het eigenlijke stationsgebouw en de verdere annexen, omdat alle deze bouwwerken volle overeenstemming van bouwvormen zouden moeten aanwijzen.' Bij de bespreking van het schetsontwerp uit 1876 door de Rijksadviseurs voor de Monumenten van Geschiedenis en Kunst werd door de minister dan ook de vraag gesteld of 'er voldoende overeenstemming in stijl was tussen de viaducten, ontworpen door Van Gendt, en het stationsgebouw'.



Oorspronkelijk landhoofd Oostertoeegang, zuidoostzijde, 31 maart 2004

De oorspronkelijke, door A.L. van Gendt ontworpen landhoofden zijn van hoge cultuurhistorische waarde en door functie en ontwerpgeschiedenis onlosmakelijk verbonden aan het rijksmonument Centraal Station. Van het merendeel van de acht oorspronkelijke landhoofdhoeken is onbekend of zij nog bestaan. Mocht dat het geval zijn, dan zijn zij opgenomen in latere spoordijklichamen en vooralsnog 'onbereikbaar'. Voor zover bekend lopen zij geen gevaar door de plannen voor het busstation aan de noordzijde en voor de De Ruyterkade, maar het is zinnig om dat nog te controleren. Het landhoofd aan de oostzijde van brug 228 is inmiddels gesloopt. Het enige oorspronkelijke landhoofd dat wellicht nog bestaat en acuut wordt bedreigd, is dat aan de westzijde van deze brug. Van de leeuwensculpturen die deel uitmaakten van de oorspronkelijke balustrade zijn voor zover bekend, in ieder geval twee in het Beatrixpark geplaatst. De schilden die zij vasthouden zijn gesierd met het stadswapen van Amsterdam, respectievelijk de Nederlandse leeuw.



Centraal Station met oostelijk viaduct, 1894 (Jacob Olie)

Historische foto's (onder ander van Jacob Olie, te raadplegen op de Beeldbank van het gemeentearchief Amsterdam) en de opname van de inmiddels gesloopte fragmenten, maken duidelijk hoe de landhoofden er uitzagen. Het baksteen metselwerk is afgewisseld met natuursteenlagen, die als banden doorlopen over de pijlers met consoles. Aan de noordelijke en zuidelijke zijkant van de spoordijk waren rondboogingangen gemaakt met twee fantasiepilasters in het bovenlicht en een eigentijdse variant op de bekronende cartouche. Het muurwerk wordt begrensd door een natuurstenen fries met consoles en velden met verdiepte cirkels, en afgesloten door een geprofileerde kroonlijst met eigentijds bladrelief in het midden. Bovenlangs is een balustrade opgetrokken met door zuiltjes gevormde tweelichten. Ter hoogte van de brede muurdammen aan weerszijden van de ingangen zijn schilddragende leeuwen geplaatst. Uit alles spreekt een verzorgde vormgeving, die in ieder geval deels te verklaren is uit het belang dat de overheid stelde aan de vormgeving van 's lands belangrijkste spoorwegstation, 'het paleis voor de reiziger'.



Centraal Station met oostelijk viaduct, 2 april 2004

(2/6/2004)

Literatuur:

- Guido Hoogewoud, Janjaap Kuyt en Aart Oxenaar, *P.J.H. Cuypers en Amsterdam. Gebouwen en ontwerpen 1860-1898*, z.pl. 1985, 87-90
- Lydia Lansink, *Geschiedenis van het Amsterdamse Stationsplein*, Amsterdam 1982
- George G. Nieuwmeijer, 'De overkapping van het centraal personenstation', in: *Amsterdam het beschouwen waard*, Amsterdam 1993, 170-183 [170-173]
- Aart Oxenaar, *Centraal Station Amsterdam. Het paleis voor de reiziger*, 's- Gravenhage 1989, 19-20

Bron:

Bovenstaande informatie werd op 2 juni 2004 op de website van Bureau Monumenten & Archeologie gepubliceerd.