

PUBLICATIE
HOLLANDS SPOOR,
EEN KONINKLIJK TREINSTATION
Kathedraal van de techniek



HOOFDSTUKINDELING PUBLICATIE

HOLLANDS SPOOR, EEN KONINKLIJK TREINSTATION

Kathedraal van de techniek

1. AFSLAG SPOORWEG

Eeuwen lang liep het belangrijkste en meest comfortabele personen- en goederenvervoer over water. De meeste wegen zijn in die periode meestal niet bestraat en daardoor ongelijk met kuilen die veranderen bij regen in ware modderpoelen. Nederland is vanaf de 16^{de}-17^{de} eeuw rijk voorzien van trekvaarten en kent ook vele natuurlijke waterwegen.

De komst van de stoommachine brengt nieuwe mogelijkheden voor het vervoer. In Engeland worden met deze nieuwe tractie al in de 18^{de} eeuw de eerste proeven gedaan en rijden in de eerste decennia van de 19^{de} eeuw de eerste stoomtreinen. Het vaste land van Europa volgt de nieuwe ontwikkelingen op de voet. Nederland is door verschillende oorzaken relatief laat, waaronder de mogelijkheden voor de financiering van de spoorplannen. Het zijn particulieren die het initiatief nemen. Ze stuiten niet alleen op financiële problemen, ook een goede onteigeningswet ontbreekt. Daarnaast zijn er de nodige perikelen rond de daadwerkelijke aanleg, zoals de juiste keuze voor de spoorbreedte en het bouwen van solide dijklichamen op de drassige Hollandse grond. Nederland is kennelijk nog niet rijp voor een moderne infrastructuur. Toch zal de eerste stoomtrein onder grote publieke belangstelling op 20 september 1839 vanuit Amsterdam naar Haarlem vertrekken. Enkele jaren later is het spoor doorgetrokken naar Den Haag en kan op 6 december 1843 het eerste station van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) aan de rand van de stad – op het grondgebied van de gemeente Rijswijk – worden geopend. Ook hier loopt de stad uit om het ‘stoomwonder’ door het landschap te zien aankomen.



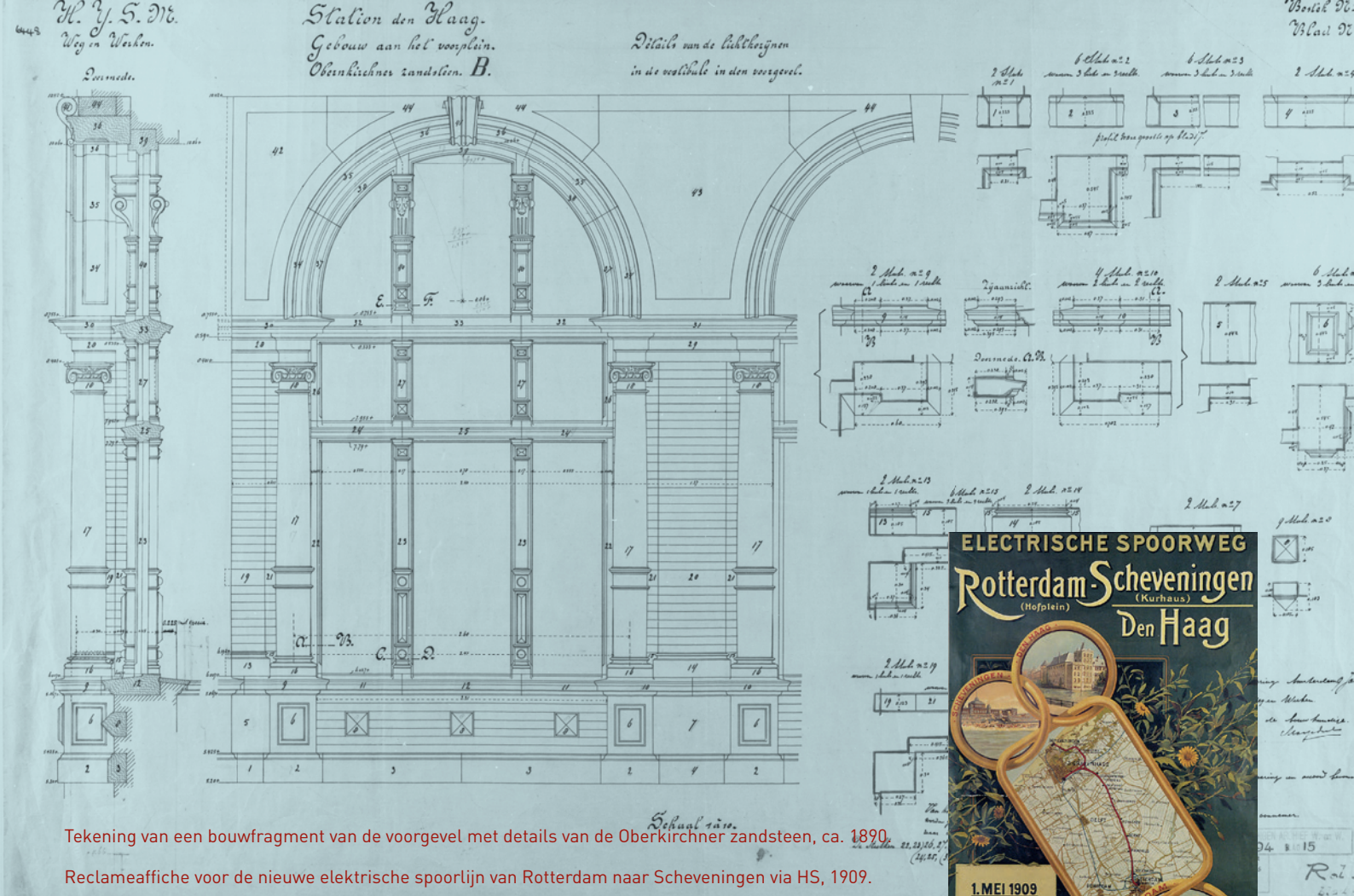
Twee affiches voor de promotie van het treinreizen.

Station Hollandse Spoor rond 1900.

2. DE EERSTE REIZIGERS OP HET SPOOR

Met de komst van de trein krijgt het reguliere vervoer van diligence en trekschuit er een geduchte concurrent bij. De gemiddelde snelheid gaat met flinke sprongen vooruit van zo'n 7 km gemiddeld per uur voor de trekschuit naar 38 km per uur voor de stoomtrein. Werden de routes van de trekschuit telkenmale onderbroken door tollens, bruggen en sluizen, de trein kan zonder dergelijke hinderlijke onderbrekingen 'doordenderen'. Het comfort voor de reiziger is echter nog niet al te hoog. De treinen schokken, produceren veel lawaai en leveren de nodige overlast door stoom en roet.





Tekening van een bouwfragment van de voorgevel met details van de Oberkirchner zandsteen, ca. 1890.

Reclameaffiche voor de nieuwe elektrische spoorlijn van Rotterdam naar Scheveningen via HS, 1909.

Lange tijd blijft de trein een vervoermiddel voor de elite, dat is ook af te lezen aan de luxe uitvoering van de wagons. Het verblijf in de trein heeft natuurlijk zo zijn regels en gewoonten. Ondanks de indeling in drie klassen blijft de goedkoopste derde klasse voor velen onbetaalbaar. Een enkele reis van Amsterdam naar Den Haag kost in 1847: f 4,75 voor de Eerste, f 3,85 voor de Tweede en f 2,35 voor de Derde Klasse, altijd nog ruim het dubbele van een dagloon van een arbeider in die tijd.

De snelheid van de trein brengt ook in de maatschappij van alles te weeg. Naast het opgejaagde vee is de tijdregulering een bijzonder voorbeeld. In de 19^{de} eeuw is er nog sprake van locale tijd waarbij ieder dorp of stad een eigen tijd hanteert, die onderling soms vele minuten verschilt. Voor een goede dienstregeling van de trein vormt dit een obstakel en zo kiezen de spoorwegen in 1866 voor de Amsterdamse tijd als spoortijd. Pas vanaf 1908 geldt de Amsterdamse tijd als de officiële tijd van het hele land.

3. DEN HAAG HAAKT AAN

Nadat de HIJSM in 1840 van de overheid toestemming krijgt voor de doortrekking van de spoorlijn van Haarlem naar Den Haag verrijst in het buitengebied tussen de stad en de gemeente Rijswijk het station. De ontwerper is de eigen HIJSM architect C. Oudshoorn. Hij ontwerpt niet alleen het gebouw, maar maakt ook een schets van de directe omgeving van Stationsplein, Stationsstraat en het Zieken, zodat de verbinding van het station met de stad duidelijk wordt. De gemeente Den Haag had al namelijk duidelijk gemaakt hier geen plannen voor te maken en om de interesse van particulieren te stimuleren was deze stedenbouwkundige invulling uiteraard van belang.

Het eerste station van de HIJSM in Den Haag is een neoclassicistisch gebouw met een fraaie zuilengalerij. Op 6 december 1843, op de 51^{ste} verjaardag van Koning Willem II, wordt het station na een feestelijke rit van Amsterdam naar Den Haag in gebruik genomen. Vanuit Den Haag vervolgt het gezelschap de rit via Amsterdam naar Utrecht. Hierbij wordt voor het eerst een verbinding gemaakt tussen de HIJSM-lijn en die van de Rijnspoorweg. De reis wordt met een trein van 9 wagons "in den korten tijd van een uur en vijftig minuten volbragt". Onderweg was alles feestelijk versierd en uiteraard was er grote publieke belangstelling. In 1847 komt er vanuit Den Haag een verbinding met Rotterdam.

Het gebied rond het station, in 1844 inmiddels Haags geworden, begint zich voorzichtig te ontwikkelen. Er komt een aansluiting op de Wagenstraat, een van de toenmalige verkeersaders van Den Haag en de eerste woningen en bedrijven verrijzen in het tussengebied van stad en station. De locatiekeuze van deze, voornamelijk, grote industrieën zal in de latere ontwikkelingen van de wijk grote gevolgen krijgen.

4. VERNIEUWINGEN OP HET SPOOR

In het laatste kwart van de 19^{de} eeuw is de trein een vertrouwd vervoermiddel voor een steeds bredere groep mensen. Er rijden meer treinen en de snelheid is opgevoerd tot wel 90 km per uur. De winterkoude kan nu ook gemakkelijker worden doorstaan door verwarming in de trein met de stoom. Dit in tegenstelling tot vroeger toen een stoofje de kou moest weren en dat was uiteraard alleen beschikbaar voor de Eerste Klasse passagiers.

De sterke groei krijgt ook zijn gevolgen voor allerlei uitbreidingen op en aan het spoor. De eerste generatie stations van de grote steden worden vernieuwd. Zo ook in Den Haag waar de HIJSM op de oude locatie een groots en rijk gedecoreerd neorenaissance station laat bouwen. Het station belichaamt het type stadspoor van de moderne stad en oogt tevens als kathedraal van de techniek. Ook hier is het weer de eigen architect van de HIJSM, in deze periode is dat D.A.N. Margadant, die het ontwerp vervaardigt. Aan het Stationsplein verrijst één van de fraaiste station van Nederland, een gebouw dat ook nu nog bij velen tot de verbeelding spreekt. Het is één van de weinige station die redelijk ongeschonden de tand destijds heeft doorstaan.

Bij het ontwerp worden verschillende vernieuwende inzichten toegepast, zoals een verhoogde spoorbaan met eilandperrons. Dit geeft het toegenomen stadsverkeer de mogelijkheid om ongehinderd de belangrijke verbindingroute vanuit het centrum richting Rijswijk en verder te kunnen volgen.

Het station wordt tussen 1888 en 1894 gerealiseerd en wordt dan feestelijk geopend met ruime aandacht van de pers. Vooral de Koninklijke wachtkamer trekt de aandacht. Veel van de onderdelen van het gebouw en inrichting worden door Haagse bedrijven geleverd, zoals het ijzerwerk door IJzergieterij Enthoven, meubilering door de firma Mutters, betimmeringen door de houtfabriek Van Malsen en tegeltableaus door de keramiekfabriek Rozenburg. Allemaal klinkende namen, landelijk bekend en de firma's staan garant voor kwaliteit.

In deze periode is de Stationswijk ook geheel tot ontwikkeling gekomen en worden aan de achterzijde van het station de eerste voorbereidingen getroffen voor de aanleg van de Laakhaven, het eerste ontworpen industrieterrein van Nederland.

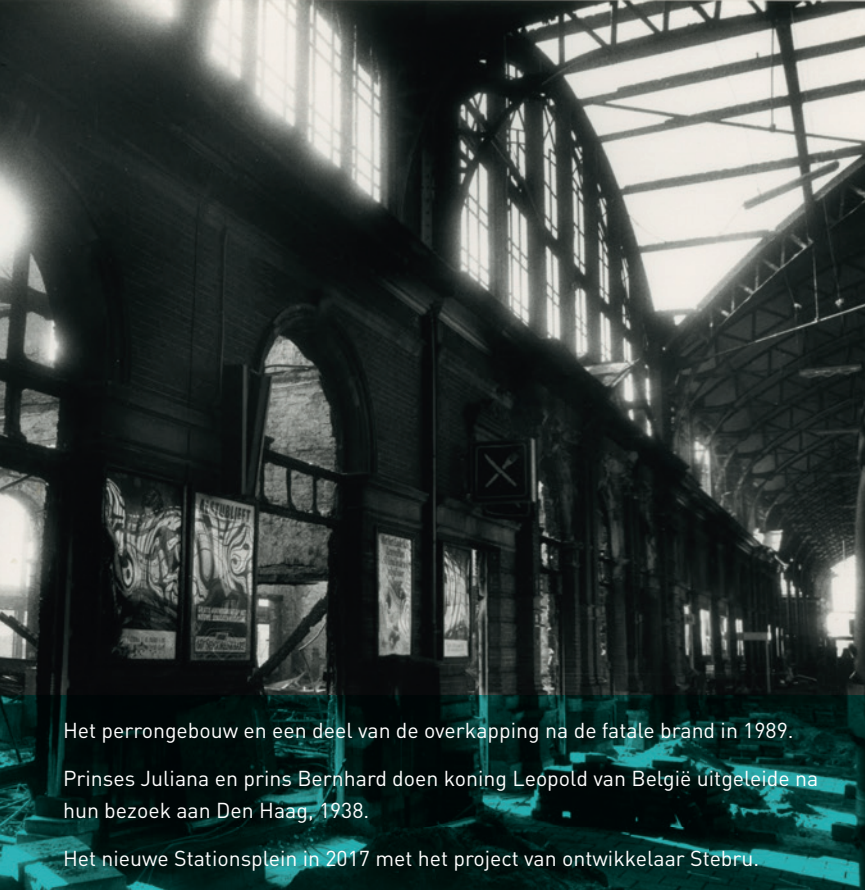
5. STATION HOLLANDSCHE SPOOR

De trein is in de periode dat het nieuwe HS verrijst een aantrekkelijk en snel vervoersmiddel geworden. De afstand tussen Amsterdam en Rotterdam is, zonder te stoppen, af te leggen in 75 minuten. Het comfort voor de reiziger verbetert zienderogen. Het nieuwe station krijgt grote groepen reizigers te verwerken. Ook voor het bezoek aan landelijke evenementen en toogdagen is de trein hét vervoersmiddel.

Ontvangst van de minister-president van Griekenland, Papagos, en minister Joseph Luns in de Koninklijke wachtkamer, 1 februari 1954.

Reclame voor treinabonnementen in de jaren 30.





Het perrongebouw en een deel van de overkapping na de fatale brand in 1989.

Prinses Juliana en prins Bernhard doen koning Leopold van België uitgeteide na hun bezoek aan Den Haag, 1938.

Het nieuwe Stationsplein in 2017 met het project van ontwikkelaar Stebru.



Door de positie van Den Haag als internationale stad en residentie komen op HS regelmatig hoogwaardigheidsbekleders, ministers en zelfs Koninklijke hoogheden aan. Op de perrons staan ontvangstcomités met ministers en soms ook de koningin. Dergelijke ontvangsten worden opgeluisterd met muziekcorspsen en elite-eenheden van het leger. Ook het leger maakt gebruik van de trein voor troepentransport en bij de mobilisatie in 1939. In de Tweede Wereldoorlog vormt HS het vertrekpunt van de vrijwilligers naar het Oostfront.

Zo wordt het station steeds meer een afspiegeling van wat in de samenleving speelt. Ook in recentere jaren zijn er gebeurtenissen te traceren die het station deze rol geeft van demonstranten en protesten tot hooligans en soms fungeert het station als filmlocatie.

In de stad heeft het gebouw zijn status wel bewezen, hoewel decennia lang op stedenbouwkundig en spoortechnisch vlak gestoeid wordt over de komst van dat ene Centraal Station, in plaats van station Staats Spoor en Hollands Spoor. Het is er echter nooit van gekomen.

Het station Hollands Spoor krijgt steeds meer verbinding met het stadshart en zeker met de omliggende Stationsbuurt. Langzaam wordt dit het icoon van de wijk en stad. De historische in 1989 maakt het contact alleen nog maar sterker en zorgt ervoor dat het station Rijksmonument wordt.

6. STATIONSGBIED IN TRANSITIE

De jaren 90 van de 20^{ste} eeuw is de start van het vernieuwde station HS. Definitief wordt door NS gekozen voor twee hoofdstations en HS is er één van. Een grootscheepse renovatie en restauratie wordt uitgevoerd, waarbij de 19^{de}-eeuwse allure als uitgangspunt dient. Soms gebeurt dat met moderne middelen. Zo worden de tijdens de bouw in de stationshal aangebrachte grote tegeltableaus van de firma Rozenburg, die in de jaren 60 waren verdwenen, in een eigentijdse variant herschapen.

Het station krijgt ook een verbinding met de achterliggende Laakhaven. Dit industriegebied staat aan het begin van een grootschalige transformatie. Kantoorgebouwen en de Haagse Hoge School schieten hier uit de grond. Een nieuwe stroom van bezoekers van het station kondigt zich daarmee aan. Deze ontwikkeling heeft ook gevolgen voor de stadskant van het station en zijn directe omgeving. In de Stationswijk vindt op grote schaal stadsvernieuwing plaats met de laatste jaren een grootschalige vernieuwing aan het Stationsplein en Stationsstraat. Hier zijn het ook de verouderde kantoorcomplexen van de Belastingdienst die een transitie (zullen) ondergaan. Hoge appartementengebouwen als de Struik en de Haagse Toren voegen hier bijzondere architectonische elementen aan toe. De Stationswijk transformeert van voorheen arbeiderswijk tot een multiculturele woon- en studentenwijk, waarbinnen station HS opnieuw het kloppend hart vormt.