



Richard Deiss
Arie van der Zwan

Van kathedraal van het gevleugelde wiel tot suikerbieten station

Wetenswaardigheden en weetjes over 250 Europese treinstations

Inhoud

Voorwoord

1. **Benelux**

- 1.1 Nederland-Randstad
- 1.2 Overige provincies van Nederland
- 1.3 België-Brussels regio
- 1.4 Vlaanderen
- 1.5 Wallonie

2. **Noord-Europa**

- 2.1 Zweden
- 2.2 Noorwegen
- 2.3 Denemarken
- 2.4 Finland
- 2.5 Baltische staten

3. **Frankrijk**

- 3.1 Paris en het noorden
- 3.2 Elzas en Lotharingen
- 3.3 Rest van Frankrijk

4. **Verenigd Koninkrijk en Ierland**

- 4.1 Londen

- 4.2 Zuid-Engeland
- 4.3 Midden- en Noord-Engeland
- 4.4 Schotland
- 4.5 Wales en het eiland Man
- 4.6 Noord-Ierland
- 4.7 Republiek Ierland

5. **Zuid-Europa**

- 5.1 Italië
- 5.2 Spanje
- 5.3 Portugal
- 5.4 Griekenland
- 5.5 Cyprus en Malta

6. **Centraal en Oost-Europa**

- 6.1 Polen
- 6.2 Tsjechië
- 6.3 Slowakije
- 6.4 Hongarije

7. **Zuidoost-Europa**

- 7.1 Slovenië
- 7.2 Kroatië
- 7.3 Servië en Montenegro
- 7.4 Noord-Macedonië en Kosovo
- 7.5 Roemenië
- 7.6 Bulgarije
- 7.7 Turkije

8. Rusland en Oekraïne

8.1 Oekraïne

8.2 Rusland- Europees deel

8.3 Siberië

9. Kaukasus

Literatuur

Voorwoord

Er zijn veel boeken over spoorwegen, maar minder over stations. Bovenal ontbreekt het aan internationale overzichten van interessante stations.

In de zomer van 2007 publiceerde ik de paperback *Palast der tausend Winde en Stachelbeerbahnhof*, met korte verhalen, interessante feiten en anekdotes over 200 stations wereldwijd. In de loop van de tijd zijn er nog meer anekdotes verzameld. Begin 2009 publiceerde ik een tweede deel *'Der Lebkuchenbahnhof am Ende der Welt'* met 200 anekdotes over stations buiten Europa. Inmiddels is er nog een deel met Amerikaanse stations toegevoegd ('Grand Central Terminal en Pampa Station').

Maar omdat er nog meer anekdotes en interessante feiten over stations in Europa zijn, was een apart Europees deel nodig om alle verhalen op te nemen.

Dit boek bevat dus anekdotes en feiten over 250 Europese stations (buiten Duitsland en de Alpenlanden).

Om de twee jaar is er een nieuwe editie gepland. De auteur reist zelf veel met de trein en hoopt dat deze verhalen interessant zullen zijn voor bezoekers die deze stations aandoen.

Berlijn, april 2022

Richard Deiss

Als scholier en student was ik een fanatiek treinreiziger. Ik heb jarenlang gebruik gemaakt van de Nederlandse *tienerkaart* - een spotgoedkoop abonnement waarmee tieners 8 dagen over het Nederlandse Spoorwegnet konden reizen om met de nationale cultuur kennis te maken- en later van de Europese *InterRailkaart*. Daarmee kon je als je jonger was dan 26 jaar een maand lang door heel Europa inclusief de landen achter het toenmalige ijzeren gordijn reizen. Hoogtepunt was een reis met de Oriënt-Express van Parijs naar Istanboel via Boekarest en Sofia. De trein was zo overvol dat wij als backpackers in de gangpaden en de bagagerekken moesten slapen te midden van de lokale bevolking die toen nog geiten en andere dieren meenam in de trein. Tijdens mijn werkzame leven nam ik ook nog bij voorkeur de trein als de reistijden dat toelieten.

Toen Richard Deiss mij vroeg een Nederlandse bewerking van zijn boek te maken, ging ik dan ook graag op zijn uitnodiging in. Ik heb de tekst geactualiseerd waar nodig was en verder aangevuld met weetjes en wetenswaardigheden over de stations. Ook zijn enkele stations toegevoegd en andere weggelaten. Ik wil Ineke Stoop bedanken voor haar commentaar en suggesties voor de Nederlandse bewerking.

Zoetermeer, april 2022
Arie van der Zwan

1. Benelux

1.1 Nederland - de Randstad

Amsterdam Centraal en de publieke werken.

Amsterdam Centraal Station is vlak na Utrecht Centraal Station het drukste station van Nederland (200.000 passagiers). Het is tussen 1881 en 1889 gebouwd door de architect Cuypers in een stijl die een mengeling is van gothiek en renaissance en die lijkt op die van het Rijksmuseum dat hij vijf jaar eerder had ontworpen. Het is gebouwd op drie kunstmatige eilanden in het IJ, die werden aangelegd met duinzand dat vrijkwam bij de aanleg van het Noordzeekanaal. Er 8687 palen in de grond worden geheid om een stabiele fundering te garanderen. Tegenover het station ligt het in 1890 geopende Victoria Hotel. Dit hotel valt op omdat de gevel om twee oudere huisjes heen gebouwd is. De koppige eigenaren wilden deze destijds niet aan de bouwer verkopen. Dit verhaal staat uitgebreid beschreven in de roman 'Publieke Werken' van Thomas Rosenboom. Het boek geeft een geromantiseerde beschrijving van de aanleg van de stationsbuurt en is in 2015 verfilmd. Aan de oostzijde van het station bevindt zich de Koninklijke wachtkamer, die alleen voorbehouden was aan de Koninklijke familie. Deze is tegenwoordig weer te bezichtigen. Naast Amsterdam hebben ook de stations van Den Haag - Holland Spoor en Baarn Koninklijke wachtkamers.

Amsterdam CS en de navolgers

Terwijl Rotterdam en Den Haag moderne centrale stationsgebouwen hebben, heeft Amsterdam één van de mooiste historische stationsgebouwen van West-Europa. Geen wonder dat de architectuur ervan meerdere malen is gekopieerd. De architectuur van het hoofdstation van Tokio zou zijn geïnspireerd op het station van Amsterdam. Na de verwoesting in de oorlog is de gelijkenis vandaag de dag echter niet meer te zien; de gelijkenis met het Ana Hotel in het Huis ten Bosch Holland Themapark bij Nagasaki is groter. Het Amsterdam Centraal Station stond model voor dit hotel, maar ze voegden een paar verdiepingen toe aan het origineel om meer gasten te kunnen huisvesten. Er bevond zich ook een bijna perfect exemplaar in het Holland Village in Shenyang in het noordoosten van China. Daar was Amsterdams CS in 2000 perfect nagebouwd - als restaurant, maar later werd dit exemplaar gesloopt. Overigens ligt er tegenover Amsterdam CS een groot drijvend Chinees restaurant in pagodestijl.

Het prachtige Haarlemse treinstation

Op 20 september 1839 vertrok een trein vanuit Amsterdam naar Haarlem om 16 km verderop en 30 minuten later in Haarlem aan te komen. Net als de eerste Duitse trein (Der Adler) tussen Neurenberg en Fürth heette de locomotief de Arend. Dit betekende het begin van het spoorwegtijdperk in Nederland. Het eerste tijdelijke station van Haarlem was van hout, maar enkele jaren later werd een statig station in neoklassieke stijl gebouwd. In het begin van de 20e eeuw werd de spoorlijn in de stad verhoogd om het verkeer niet te hinderen en moest er een nieuw station worden gebouwd. Tussen 1905 en 1908 bouwde de architect Dirk Margadant het enige art-nouveau station van Nederland, dat door kenners als het mooiste station van het land wordt beschouwd. In het gebouw zijn prachtige tegeltableaus

aangebracht. Het station wordt regelmatig gebruikt voor filmopnamen. De bekendste zijn de oorlogsfilm 'Het meisje met het rode haar' en de Amerikaanse actiefilm 'Ocean's twelve'.

Leiden Centraal Station en de happy few CS

Net als in veel andere Nederlandse steden is de spoorlijn die de studentenstad Leiden doorkruist in de jaren vijftig van de vorige eeuw verhoogd om de verkeershinder te verminderen. Dit betekende dat er een nieuw stationsgebouw moest worden gebouwd. Het naoorlogse gebouw met zijn grijze betonnen architectuur kon de lokale bevolking maar weinig bekoren. Al snel deed het gezegde 'zo lelijk als het station van Leiden' de ronde. In de daaropvolgende decennia nam het verkeer steeds meer toe, mede door het groeiende aantal studenten, en al snel was het stationsgebouw te klein geworden. Tot slot werd het grijze betonnen station gesloopt en vervangen door een lichte en luchtige glas- en staalconstructie, die in 1996 werd geopend. Maar de stad was nog niet tevreden. Omdat Leiden qua reizigersaanbod het op vier na meest bezochte Nederlandse station was, wilde de stad het station als CS (Centraal Station) laten classificeren. De Nederlandse spoorwegen waren daar terughoudend mee omdat ze beducht waren voor de extra kosten die zouden ontstaan als andere steden ook zouden vragen om een andere stationsnaam. Uiteindelijk gaven de Nederlandse spoorwegen toe, maar bepaalden dat alleen de vijf grootste Nederlandse stations de CS-aanduiding mochten dragen (Utrecht, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Leiden). Het slachtoffer van dit beleid was Almere, waarvan het station werd omgedoopt van CS tot Centrum. Of dit heeft geleid tot wrevet tussen Almere en Leiden is niet bekend. Inmiddels hebben de Nederlandse Spoorwegen de criteria iets

versoepeld, zo kan er ook een internationale trein stoppen. Arnhem kon hiervan profiteren en mag nu ook het felbegeerde CS toevoegen. Zwolle deed echter vergeefs een poging, omdat hier geen internationale trein stopt.

Leiden´s ode aan Rembrandt

In het najaar van 2005 is op het stationsplein in Leiden een sculptuur van de Nederlandse schrijver en kunstenaar Jan Wolkers geplaatst. Het beeld heeft de titel 'Ode aan Rembrandt'. Als men nog een paar maanden had gewacht, zou de opening zijn samengevallen met de 400ste geboortedag van de grootste zoon van de stad. Wolkers zelf werd in het naburige Oegstgeest geboren, waarover hij de roman 'Terug naar Oegstgeest' schreef. Het favoriete materiaal van Jan Wolkers (1925-2007) was eigenlijk glas, maar aangezien veel van de sculpturen die hij op openbare plaatsen plaatste, het slachtoffer werden van vandalisme, koos hij in Leiden voor een stalen sculptuur met alleen glaselementen op een veilige hoogte. De kleurige scherven in de ramen van het beeld zijn bedoeld als verwijzing naar Rembrandts kleurrijke schilderijen. Het beroemdste beeld van Wolkers is het Auschwitz monument in Amsterdam uit 1993, met als titel "Nooit meer Auschwitz" dat uit gebroken spiegels bestaat.

Rotterdam Blaak en zijn bijnamen

Het eerste station op deze plaats heette Rotterdam Beurs naar het nabijgelegen beursgebouw. Dit station en het beursgebouw werden in 1940 verwoest bij het bombardement van Rotterdam. In 1945 kreeg het station daarom de naam Blaak. In 1972 werd het gesloopt voor de aanleg van de metro. In 1982 werd het metrostation Blaak geopend als onderdeel van de nieuwe metrolijn. Bij de

aanleg van de metro was er al rekening mee gehouden met een toekomstig ondergronds spoorwegstation. In september 1993 werd het nieuwe station Blaak van architect Harry Reijnders geopend door Koningin Beatrix.

In de wijk Blaak, die wordt gekenmerkt door moderne architectuur waaronder de bekende kubuswoningen, verrees daarmee een opvallend bovengronds toegangsgebouw in de vorm van een vliegende schotel, dat al snel verschillende bijnamen kreeg van de Rotterdammers zoals de fluitketel, de pedaalemmer of het putdeksel.



Rotterdam EXIT

In mei 2006 stonden de letters EXIT pontificaal boven de ingang van Rotterdam Centraal Station. Dat was geen vergissing, maar een kunstproject waarmee de stad afscheid wilde nemen van het oude treinstation, een naoorlogs bouwwerk in brutalistische bouwstijl. Het stationsgebouw uit 1957 werd vervolgens afgebroken om plaats te maken voor een nieuwe constructie die voldeed aan de eisen van deze tijd. De spectaculaire architectuur van het inmiddels opgeleverde Rotterdam Centraal Station

kreeg tijdens de ontwerpfase al een bijnaam. De gevatte Rotterdamse bevolking noemde het station de *Patatzak*.

Rotterdam Centraal had vroeger ook een perron 0. Dit was een project van de Rotterdamse dominee Hans Visser die op een terrein naast Rotterdam CS dakloze verslaafden opving.



Rotterdam CS

Utrecht Centraal Station en de walvis

Met dagelijks rond de 200.000 reizigers is Utrecht het belangrijkste vervoersknooppunt van het Nederlandse spoorwegnet. In Utrecht ligt het hoofdkantoor van de Nederlandse spoorwegmaatschappij NS en het treinstation van Utrecht fungeert als het kloppend hart van het Nederlandse spoorwegnet. Utrecht had al in 1843 zijn eerste treinstation. Maar het werd al snel te klein en in 1855 werd een nieuw station gebouwd. Door de centrale ligging van Utrecht bleef het verkeer snel groeien en in 1865 vond er weer een verbouwing plaats. Tot 1938 had Utrecht meerdere kopstations in verschillende richtingen. Het duurde tot 1936 toen er een nieuw Centraal treinstation werd gebouwd. Dit was echter geen lang leven beschoren omdat het al in december 1938 tot de grond toe afbrandde. In 1939 verrees

eindelijk een nieuw, licht en elegant gebouw uit de as. De top van de gevel van het station was op passende wijze versierd met de figuur van een feniks. Maar de vogel was alweer snel gevlogen, want in de jaren zeventig werd het ontvangstgebouw afgebroken en vervangen door een hooggelegen winkelcentrum genaamd Hoog Catherijne (in de volksmond beter bekend als Hoog Chagrijn, groot verdriet). Vele reizigers hadden moeite om de loketten te vinden. Wie kon in vredesnaam zoiets bedenken? Kwam de architect van een andere planeet? Het kantoorgebouw van de Nederlandse Spoorwegen, dat vlakbij het treinstation staat en de inktpot wordt genoemd, geeft voeding aan dit vermoeden - de architect heeft een UFO op het dak geplaatst.

Het nieuwe station, dat nogal onpopulair was bij spoorwegliefhebbers, werd in 2014 weer ingrijpend verbouwd. Maar een nieuw ontvangstgebouw zat er niet meer in. Wel werd de gracht van de Catherijnesingel, die in de jaren zeventig was gedempt in 2020 weer heropend. In het water spartelde een blauwe plastic walvis. Het beest, een kunstwerk, is inmiddels naar Singapore en later naar Shanghai gezwommen. In de miniatuurstad Madurodam, waar de belangrijkste gebouwen van Nederland op miniatuurschaal zijn nagebouwd, is een maquette van het nieuwe treinstation te zien.

Utrecht Maliebaan - het Spoorwegmuseum

Waar de sterke verkeersgroei op het station Utrecht Centraal heeft geleid tot talrijke verbouwingen en het anonieme uiterlijk, is station Maliebaan in Utrecht dankzij het beperkte aanbod van reizigers in al zijn schoonheid behouden. Het station, gebouwd in 1874, werd al in 1939 gesloten voor passagiersverkeer. In 1954 werd in het station het Nederlands Spoorwegmuseum gevestigd. Toen begin

jaren zeventig het oude Staatsspoor station van Den Haag werd gesloopt, is de koninklijke wachtkamer verscheept naar Utrecht en herbouwd in het station Maliebaan. Sinds 2005 stoppen er weer treinen op station Maliebaan, zodat bezoekers van het museum er weer met de trein kunnen komen zoals het hoort.



Station Maliebaan

Utrecht Overvecht en de glijbaan

Station Utrecht Overvecht is sinds 2011 het enige in Europa (en wereldwijd) dat bereikbaar is via een glijbaan. In plaats van een trap af te gaan, kun je naar beneden glijden naar de toegang tot de perrons. Daarmee wordt een tijdwinst van maar liefst vier seconden geboekt. In de praktijk maken echter meer kinderen dan pendelaars ervan gebruik. De spoorwegbeheerder ProRail was aanvankelijk niet gecharmeerd van het idee, maar toen men de naam 'transferversneller' voorstelde, werd men alsnog enthousiast. Het idee heeft inmiddels navolging gekregen op de luchthaven Changhi van Singapore.



Glijbaan en station Overvecht

Vleuten en de slimme burgemeester

Vleuten is een klein treinstation ten westen van Utrecht op de route naar Den Haag. In 1930 zou het station moeten worden gesloten vanwege te weinig aanbod van reizigers. Dit bracht de sluwe burgemeester Verder op het idee om werklozen de hele dag met de trein van Vleuten naar Utrecht en terug te laten reizen om het aantal passagiers te doen stijgen en daarmee de sluiting te voorkomen.

Het bewuste station werd uiteindelijk in 2007 alsnog gesloten, maar omdat er ter vervanging op de nieuwe hooggelegen sporen een modern station werd geopend maalde niemand daarom.

Den Haag Centraal en de Sjoelbak

Station Den Haag Centraal, geopend in 1973 op de plek van het voormalige den Haag Staatsspoor uit 1870, is een sobere betonnen kolos met sombere lintvensters. Het wordt beschouwd als een van de lelijkste treinstations van het land. Het is het enige grote kopstation van het land en heeft de bijnaam de Sjoelbak. Sjoelen is een Nederlands spel waarbij houten schijven in vier gaten moeten worden gemikt. De abrupt eindigende sporen doen de Nederlanders

denken aan een houten sjoelbak. Het station kent overigens twee mysterieuze sporen, die al vier jaar niet meer gebruikt worden. Naar verluidt zouden hier incidenteel treinen naar Zweinstein vertrekken.

Den Haag Holland Spoor met de oudste overkapping

Den Haag heeft twee hoofdstations, waarvan Hollands Spoor het oudste is. Het station werd geopend in 1843 toen de lijn van Amsterdam naar Leiden werd doorgetrokken naar den Haag. In 1847 werd de lijn verlengd naar Rotterdam. Het huidige gebouw in neorenaissancestijl uit 1891 is een schepping van architect Dirk Margadant. Veel Hagenezen (inwoners van den Haag die er geboren zijn uitgezonderd Scheveningers) en Hagenaars (inwoners die elders geboren zijn) kunnen de architectuur van dit station beter waarderen dan die van Den Haag Centraal. Het station beschikt ook over een koninklijke wachtkamer, die niet meer in gebruik is. Vanaf 1908 was Rotterdam ook bereikbaar via het alternatieve tracé van de Hofpleinlijn, de eerste geëlektrificeerde spoorlijn van Nederland. Ook liep er een lijn naar Scheveningen. Deze inmiddels opgeheven lijnen hadden eigen overkappingen die later weer gesloopt zijn. Er is ook een hele bijzondere overkapping aan de voorzijde van het station. Deze kap werd oorspronkelijk gebouwd in 1862 en maakte deel uit van het vroegere station van de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM). Het is daarmee de oudste nog bestaande stationsoverkapping in Nederland. Hij is bijna 100 meter lang en is evenals de rest van Hollands Spoor een Rijksmonument.



Den Haag HS

Onder deze overkapping bevond zich vroeger het vertrekpunt van de legendarische tram 11 naar Scheveningen. Deze tram had geen keerlus en de zittingen moesten aldaar omgeklapt worden door de conducteur. Als kleine jongen hielp de tweede auteur van dit boek graag een handje als hulpconductor. De overkapping doet tegenwoordig dienst als fietsenstalling.

Het betreurde station van Scheveningen

Scheveningen, een vissers- en badplaats bij den Haag had ooit één van de mooiste stations van Nederland. Het kopstation stond midden in de duinen vlak bij het Kurhaus en het circustheater op nog geen 200 meter van het strand. Het was vanuit architectonisch oogpunt gecompliceerd bouwwerk met twee vleugels die met een hoek van 45 graden op het hoofdgebouw stonden. In 1943 werd het door de Duitsers gesloten omdat het middenin de Atlantikwall lag. Na de oorlog werd het weer heropend, maar in 1953 definitief gesloten en afgebroken. Tegenwoordig heeft men hier spijt van omdat Scheveningen op drukke dagen moeilijk bereikbaar is. Men heeft onlangs een parkeertarief van 10€ per uur voorgesteld. Er zijn nog altijd bouwpakketten van dit architectonisch hoogstandje te koop op internet.

Scheveningen station (afbeelding: Wikipedia)



Het nieuwe ondergrondse station van Delft.

De spoorlijn liep tot 2015 over een viaduct dwars door Delft. In 2015 is deze vervangen door een ondergrondse tunnel. Deze werd de Willem van Oranje tunnel genoemd omdat Willem van Oranje, de vader des vaderlands, in 1584 vermoord werd in de nabijgelegen Prinsenhof. Er moest er ook een nieuw ondergronds station komen in plaats van het oude, monumentale bovengrondse station uit 1885. Dit kreeg na een verbouwing een commerciële bestemming.

Delft is een echte studentenstad en wordt om die reden ook wel kennisstad Delft genoemd. Nederlandse studenten verplaatsen zich doorgaans per fiets en daarom heeft het nieuwe station ook een ondergrondse fietsenstalling met meer dan 10.000 plaatsen. De muren van het nieuwe stationsgebouw zijn bekleed met gebroken tegels in een hedendaagse variant op Delfts blauw. Met de Technische Universiteit van Delft is afgesproken dat de nog niet gebruikte tweede tunnelbuis voorlopig benut zal worden voor wetenschappelijke experimenten.



Zaandam en de gestapelde huizen

Zaandam behoort tot de agglomeratie Amsterdam en is in veel opzichten al trendsetter geweest. De Zaanstreek, het waterrijke gebied rond de stad, was een van de vroegst geïndustrialiseerde gebieden van Europa. Duizenden windmolens voorzagen de maakindustrie van energie. De Russische tsaar Peter de Grote studeerde scheepsbouw in Zaandam. Het centrum van Sint-Petersburg is dan ook sterk geïnspireerd op de Amsterdamse architectuur,

In 1971 opende Europa's eerste McDonalds in Zaandam. Tegenwoordig pronkt Zaandam met een treinstation dat tot de architectonische avant-garde behoort. De typische bouwstijl van de regio met groen geverfde houten gevels is de inspiratiebron van een hotelgebouw waarbij 70 traditionele huizen schijnbaar achteloos opeengestapeld worden. Ook het stationsgebouw zelf is uitgevoerd in een speelgoedstijl die goed past bij de omgeving.