

## Rondleiding door station Naarden-Bussum

Jaap van Hassel en Chris Leenders

### Het Station

Op 10 september 1926 werd het huidige station Naarden-Bussum geopend. Het was het derde station dat in Bussum gebouwd werd. Het plan voor het nieuwe hoofdgebouw dateert al uit 1916 en was van de hand van ir. H.G.J. Schelling, huisarchitect van de H.IJ.S.M. Door de Eerste Wereldoorlog en daarna door de steeds maar stijgende kosten en de schaarste aan bouwmaterialen duurde het toch nog negen jaar voordat men in 1925 met de bouw van het station begon. Het nieuwe gebouw kreeg een geheel eigen opzet, omdat het enerzijds aan een doorgaande spoorlijn lag, maar tevens als een kopstation voor de Gooische Stoomtram moest gaan fungeren.

Schelling ontwierp zowel dienstgebouwen en stations (o.a. station Amstel uit 1938), als kiosken en seinhuisjes. Het nieuwe station is gebouwd in de moderne strakke stijl van Het Nieuwe Bouwen. De belangrijkste kenmerken van deze bouwrichting zijn: het is asymmetrisch, heeft verschillende hoogten, bevat diverse aanbouwen en heeft uitsluitend platte daken. Het valt inderdaad op dat het gebouw geen enkele gebogen lijn heeft. Ook de deuren en de vensters hebben uitsluitend rechte vormen. Het gebouw is opgetrokken uit fraai genuanceerde Bra-

bantse metselklinkers. De hal is uitgevoerd in doorschijnende geglazuurde gele Friese klinkers en de vloer is voorzien van Zweedse tegels. Boven de ingang een groot vierkant venster, dat uit zesendertig vierkante ruitjes is samengesteld. In november 1947 werden deze ruitjes vervangen door nieuwe gebrandschilderde ruitjes met de stadswapens van alle plaatsen die de trein aandeed op het traject Amsterdam-Utrecht-Amersfoort (zie kader op p.7).

Opmerkelijk is dat het station aan de voorzijde geen uurwerk heeft. Dat heeft Schelling goedge maakt door aan de buitenzijgevels van de hal twee fraaie uurwerken in Art Deco-stijl te plaatsen. Hoewel Schelling zeer geïmponeerd was door het werk van de Amerikaanse architect Frank Lloyd Wright, was het ontwerp voor het station toch een samengaan van diverse stijlen, variërend van de Amsterdamse School tot aan de Nieuwe Zakelijkheid (zie ook het artikel van Luud Wierenga elders in dit nummer). Net als alle gebouwen van de hand van Schelling is het station van Naarden-Bussum eenvoudig van aard. Als men de hal van het station betrad, zag men een plaatskaartenbureau, een wachtgelegenheid,

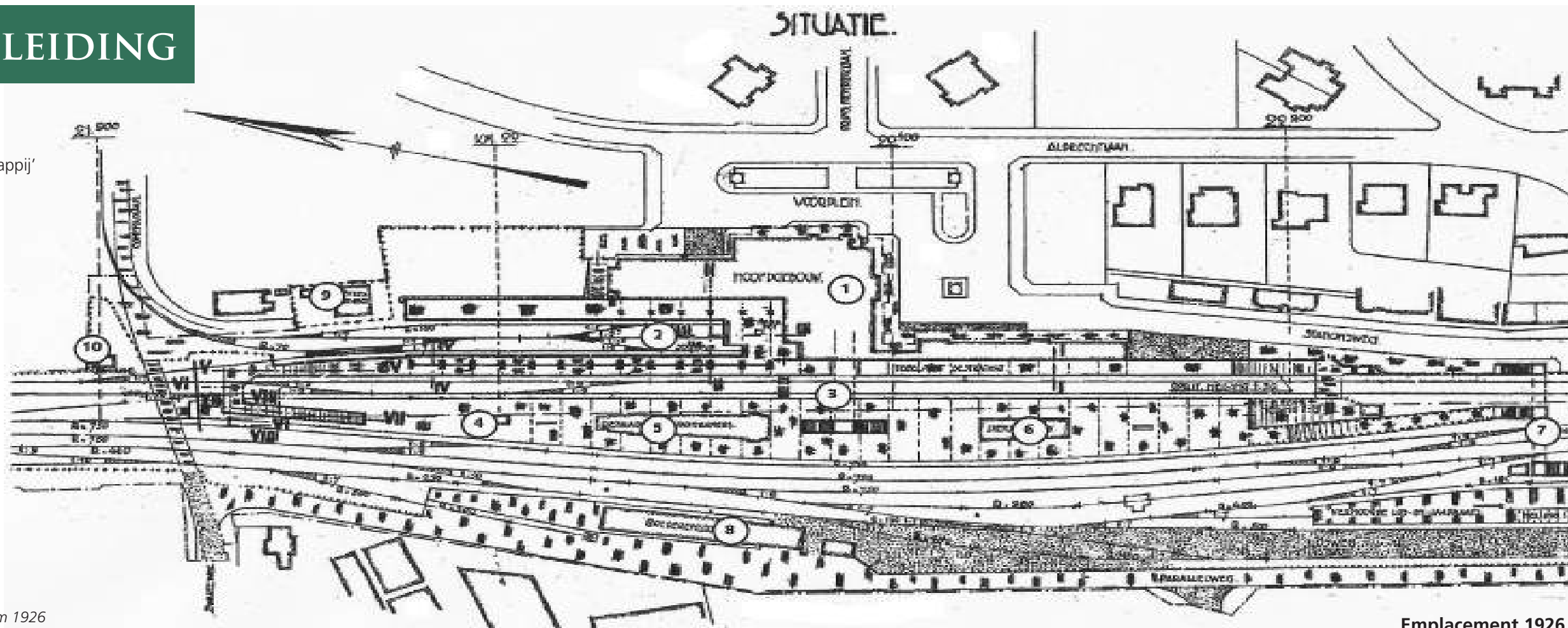
*Station Naarden-Bussum 1925 in aanbouw als kopstation voor de Gooische Stoomtram 1930*



Lees verder op p. 22

# DE RONDLEIDING

1. Entree gebouw
2. Kopsporen  
'Gooische Tram Maatschappij'
3. Noordelijke perrontunnel
5. Transformatieruimte
5. Wachtkamers
6. Dienstgebouw
7. Zuidelijke perrontunnel
8. Goederenloods
9. Woning stationschef
10. Seinhuis



Tekening station Naarden-Bussum 1926

Emplacement 1926

## De rondleiding

We staan voor de hoofdingang van station Naarden-Bussum. We gaan naar binnen en staan in de centrale hal. Na 10 meter lopen draaien we ons om en bekijken op ooghoogte de plaquette uit 1947 waarop de dankbaarheid van de Nederlandsche Forenzen Bond, Afd. Naarden-Bussum vermeld staat wegens de elektrificatie van de Gooilijn in 1946. Vervolgens kijken we naar boven en zien dan de 16 gebrandschilderde ruitjes (ontwerp: Pieter Hofman uit Den Haag), met de gemeentewapens van de gemeenten en provincies die aan de spoorlijn Amsterdam-Utrecht-Amersfoort liggen. Dan draaien we ons weer om en zien rechts van ons (op de plaats waar nu de AH-to-go te vinden is) de bagage- en expeditieafdeling. Hier kon men zijn fiets afgeven, die dan met de trein meeging. Aan dezelfde kant waren ook de 5 loketten gesitueerd waar men trein- en perronkaartjes en treinabonnementen kon kopen. Later kwam hier ook een reisbureau van de NS. Vervolgens kwam dan de uitgang helemaal rechts van de hal die naar de sporen van de Gooische Stoomtram leidde (op de plaats van de huidige fietsenstalling).

Links van de ingang waren een kapper en een bloemenkiosk gevestigd. Verderop bevond zich de uitgang voor de terugkerende treinreizigers, want in die tijd werden de vertrekkende en binnenkomende reizigersstromen streng gescheiden! Let ook op de vele originele glas-in-lood-ramen die aanwezig zijn in de centrale hal.

Vele daarvan kwamen tijdens de restauratie van het station in 1999 weer tevoorschijn. Dat geldt ook voor de verlichting. Voorheen waren het eenvoudige peertjes, maar nu hangen de oorspronkelijke monumentale koperen lichtarmaturen met tl-buizen er weer.

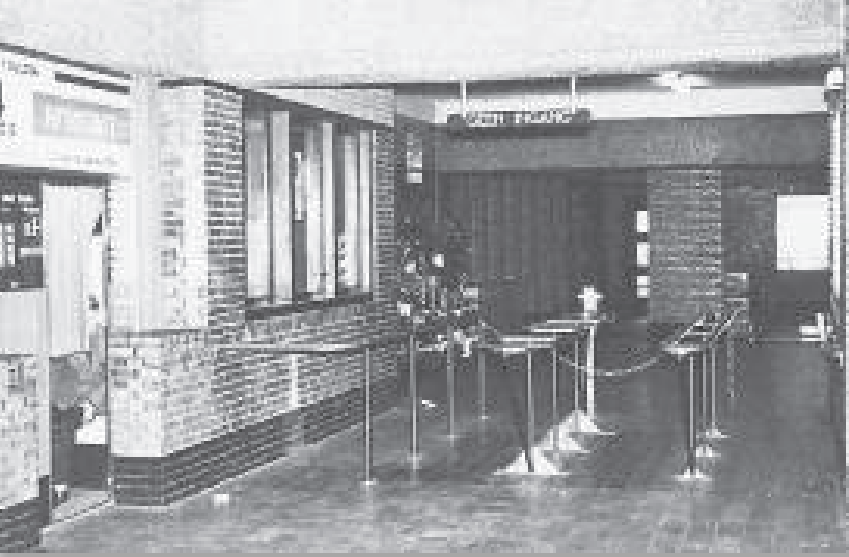
Dan lopen we naar de trap; maar voor we daar zijn, zien we links van ons het dichtgemetselde controlehokje waar aan weerszijden een spoorbeambte zat die alle kaartjes controleerde. Want vroeger werd een reiziger gecontroleerd voordat hij het perron op ging, tijdens de treinreis en ook weer bij het verlaten van het station! We gaan nu met de trap naar beneden en vervolgens pakken we de linker trap om op het perron aan te komen. We staan oog in oog met het voormalige Kantoor van de Stationschef. We gaan nu linksaf en komen bij de deur van de vroegere treinleider. Vervolgens komen we bij het einde van het gebouw, waar de centraalpost zat vanwaar tot 1959 de meeste seinen en wissels werden bediend.

Als we ons nu omdraaien zien we de drie voetgangerstunnels liggen. Vroeger was hier ook een bemande controlepost waar de kaartjes van de reizigers werden gecontroleerd. Teruglopend naar de trappen zien we links van ons het nu totaal verlaten goederenemplacement liggen, waar het vroeger bruisde van de activiteiten. Hier stond de goederenloods van 'Van Gend & Loos'. Voor we bij de trappen aankomen zien we rechts nog een originele houten groene zitbank, die uit 1926 dateert. We staan nu bij de trappen en kijken omhoog naar de perronoverkapping. Deze overkapping is uniek in Nederland! Hier is gebruik gemaakt van zo genoemde vierendeelspanten. De Belg Viendeel bedacht deze naar hem vernoemde vakwerkconstructie, zonder de gebruikelijke diagonale verbindingen. Boven de trappen is de opvallende dwarskop zichtbaar waardoor de lichtinval op geraffineerde wijze wordt versterkt.

Dan komen we bij het noordelijke trappenhuis bij de wachtkamers der 1e en 2e klasse

(Niet Rookten). Vervolgens gaan we linksaf en komen bij de tweede ingang van de wachtkamer der 1e en 2e klasse, waar men wel mocht 'Rookten'. Beide wachtkamers waren van elkaar gescheiden door een houten 'rookvrije' wand. Station Naarden-Bussum en het station van Haarlem waren de enige stations in Nederland die zulke gescheiden wachtkamers hadden! Vervolgens zien we de wachtkamer der 3e klasse, vroeger voorzien van harde houten banken. Daarna komen we bij de toiletten met daarnaast de heren-pissoirs. Nu is dit allemaal Julia's en Seats2Meet!

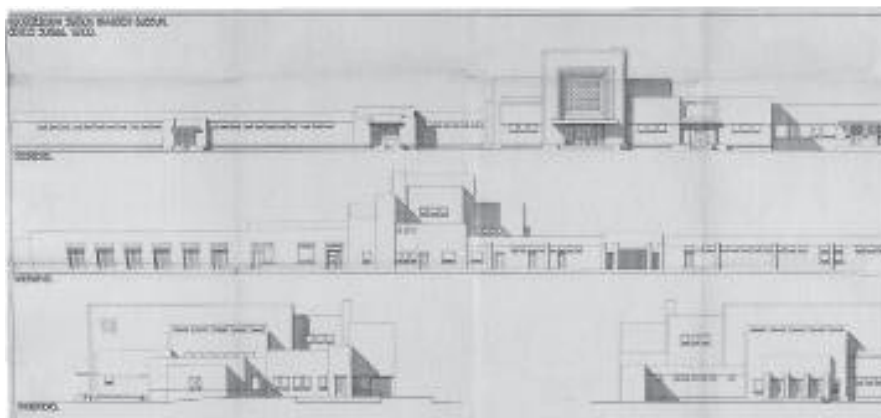
Dan zien we alleen nog het transformatiehuisje staan. Als we eromheen lopen en omkijken zien we het begin van de perronoverkapping met daarop de gemeentewapens van Naarden en Bussum, net als aan het andere uiteinde van het perron. We kijken nu even richting Naarden. We zien de rails en de vele wissels die daar lopen en verder zien we rechts het nu niet meer gebruikte seinhuis uit 1959 staan. We kijken nu vanaf spoor 2 naar spoor 1 en zien de (onbewaakte) fietsenstalling liggen. Hier lag vroeger het kopstation met de drie sporen van de Gooische Stoomtram. We gaan nu weer naar de trappen die ons omlaag en weer omhoog voeren om terug te komen in de grote stationshal en wel bij de voormalig kaartcontrole. Vervolgens verlaten we rechts het station, zoals dat vroeger gebruikelijk was... ■



*Station Naarden-Bussum 1926, kaartjescontrole stationshal*

een bagageafdeling, een afgifteplaats voor rijwielen, een vestibule en een bloemenkiosk. Verder was hier het 1e perron te vinden. Links van de hal was vroeger ook de fietsenstalling gevestigd. Door de hal konden men via de tunnel naar het perroneiland met het 2e en 3e perron.

Een treinreiziger werd vroeger voor, tijdens en na de reis gecontroleerd op bezit van een geldig trein- of perronkaartje. Daarom waren de routes van vertrekkende en binnenkomende reizigers streng gescheiden.



*Tekening station Naarden-Bussum 1926*

Pas begin jaren '70 verdween deze controle. In 1999 heeft architect Christoffel Sarlemijn het gebouw aangepast aan de eisen van deze tijd. Hij kwam erachter dat in het verleden veel bovenramen waren dichtgemaakt en dat daardoor veel licht uit het gebouw was verdwenen. Hij heeft dat weer gecorrigeerd en inderdaad is er nu meer lichtinval, openheid en veiligheid. Bovendien hield hij ook bouwtechnisch rekening met de aanleg van de zo fel begeerde liften die er nu eindelijk zijn. Verder werd de fietsenstalling vernieuwd.

Het uit 1917 daterende perroneiland is

ontworpen door architect L.C. Westhof. Op het perron staan drie perrongebouwen, twee onder de overkapping en een daarbuiten. Het perron aan de kant van spoor 2 is recht maar langs spoor 3 heeft het een kromming. Dat zien we ook terug in de perronoverkapping, die zich over de volle breedte en zo'n beetje over de volle lengte van het perron uitstrekt. Voor de constructie van het dak van het perron is gebruik gemaakt van zogenaamde vierendeelspannen. Deze vierendeelspannen waren een ontdekking van de Belg Vierendeel. Het is een zogenaamde vakwerkconstructie zonder diagonale verbindingen, die toen ook bij de bouw van bruggen werd gebruikt. Het is de enige perronoverkapping van dit type in ons land. De overkapping tussen de twee perrongebouwen is hoger dan de rest van het dak. Daardoor komt er meer licht naar binnen. De twee perrongebouwen staan ieder tegenover een dubbele trap. Het

zuidelijke perrongebouw was het gebouw waar de stationschef resideerde en vanwaar ook de meeste seinhuizen en wissels werden bediend, totdat alles in 1959 geconcentreerd werd in het nieuwe gele seinhuis Post T bij de Comeniuslaan.

Via de zuidelijke trap dienden de aangekomen passagiers zich naar de hal (uitgang) te begeven. Dat hield dus in dat vertrekkende

passagiers via de noordelijke trap naar de treinen moesten. Daarom bevonden alle passagiersfaciliteiten zich in het noordelijke perrongebouw. Daar waren de wachtkamers van de 1e, 2e en 3e klasse aanwezig, alsmede de toiletten en de pissoirs (voor de heren). Uniek voor Nederland was dat in de wachtkamers 1e en 2e klasse onderscheid werd gemaakt tussen "Rokers en niet-Rokers". Achter het noordelijk perrongebouw staat nog een geelachtig gebouwtje, dat zo rond 1918 dienst deed als transformatiehuisje.

*Illustraties: coll. auteurs*