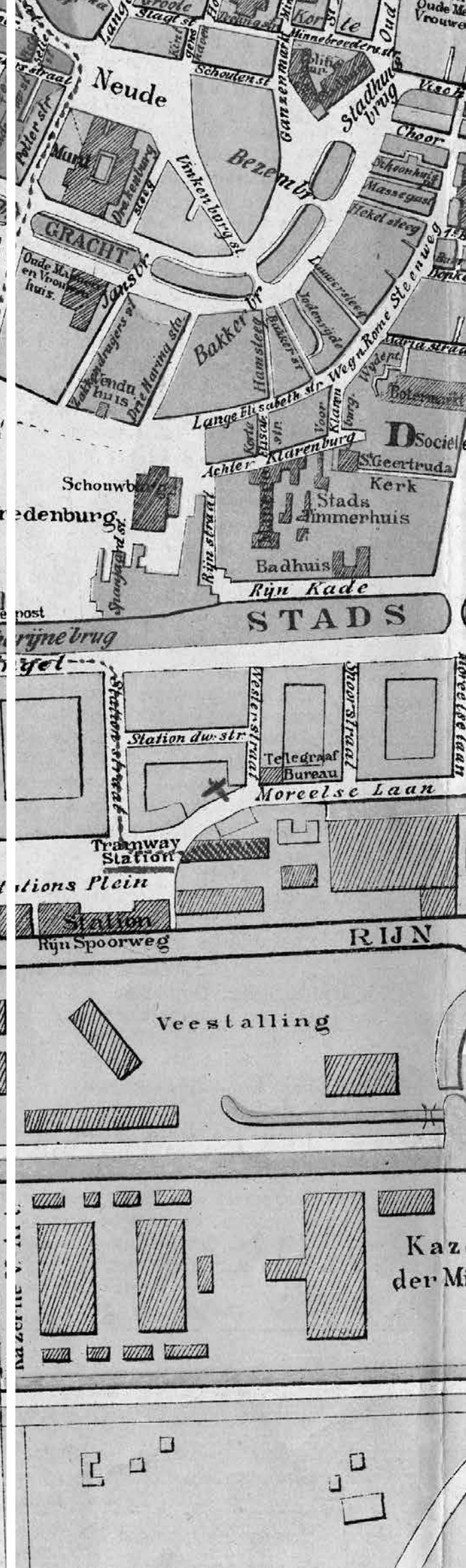
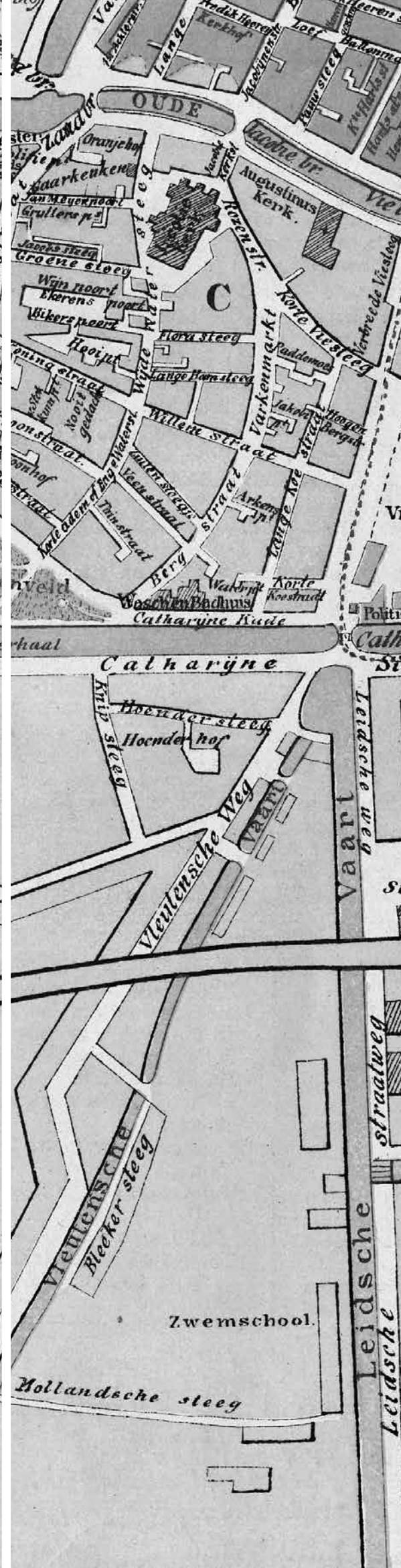
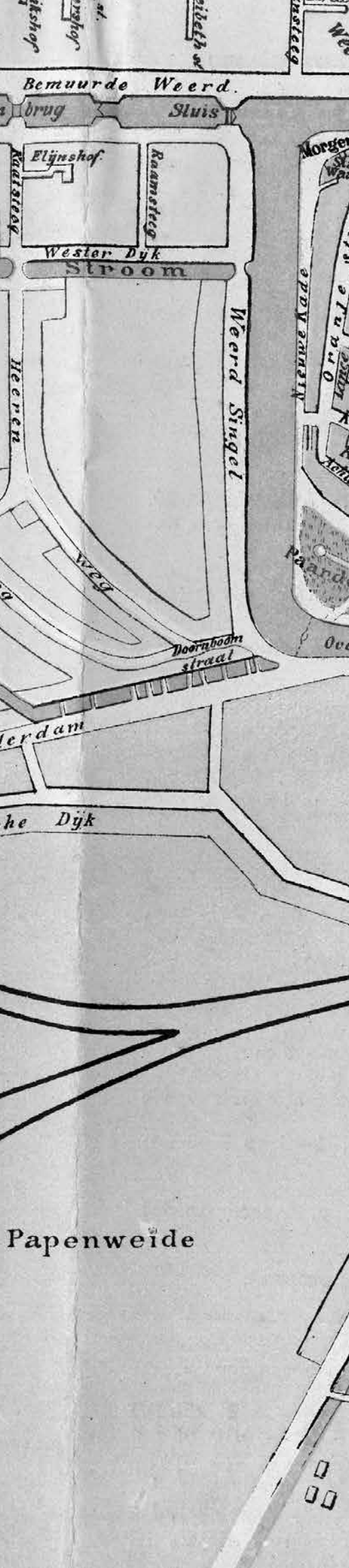


Utrecht Centraal

JOS ZIJLSTRA EN VICTOR LANSINK





Utrecht Centraal

JOS ZIJLSTRA EN VICTOR LANSINK

UTRECHT CENTRAAL

HET STATION IN BEELD

1843-2016

Ik heb even rondgelopen in de nieuwe, sterk vergrote stationshal van Utrecht Centraal, en ik moet zeggen, het is een fraaie, overtuigende ruimte. Dat wil echter helemaal niet zeggen dat Utrecht nu ook een mooi en passend station heeft. Utrecht heeft immers helemaal geen echt station, het heeft alleen maar een stations-hal. Utrecht CS is het torso van een station, een station zonder hoofd. Bovendien ontbreekt een essentieel onderdeel dat een station pas tot een echt station maakt: een stationsplein. Wie het station verlaat wordt geconfronteerd met een van de lelijkste, treurigste en doodse gevelwanden van Nederland, een onderdeel van Hoog Catharijne. Een lichte, open ruimte waarin de reiziger als het ware kan wennen aan de stad, ontbreekt. De stad is immers onzichtbaar omdat hij door die gruwelijke gevelwand aan het zicht wordt onttrokken. Toen ik in 1962 in Utrecht kwam studeren had Utrecht wel een echt station met een stationsplein. Het was een aantrekkelijk, luchtig ogend gebouw met een golvende gevel, een ontwerp van Sybold van Ravesteyn. Ik heb niets dan goede herinneringen aan dat gebouw en aan de aantrekkelijke restauratie, waar je voor een habbekrats heel redelijk kon eten en waar de obers ouderwets vriendelijk waren. Dat aardige gebouw is in 1975 gewetenloos gesloopt en vervangen door een traverse met een hal, een nepstation. Het stationsplein verdween en werd vervangen door de nieuwbouw van Hoog Catharijne, die nu zo'n armetierige, doodse indruk maakt. Ik heb geen idee wie verantwoordelijk is voor deze treurige werkzaamheden, maar het was in ieder geval iemand zonder enig ruimtelijk en stedenbouwkundig inzicht. Hij heeft het station beroofd van ademruimte en van een organische, ruimtelijke verbinding met de stad. Hoe groot ze die torso-hal ook maken, een station met traditionele allure zal het nooit worden. Het beste wat de stationsbewuste reiziger kan doen is zich voorstellen, terwijl hij door die enorme hal loopt, dat er buiten nog steeds een ruim en gezellig stationsplein is.

Maarten van Rossem



Inleiding

UTRECHT CENTRAAL DE GESCHIEDENIS VAN HET SPOORKNOOPPUNT VAN NEDERLAND IN VOGELVLUCHT

In de grote steden van Nederland zijn de laatste jaren enorme bouwprojecten aan het spoor uitgevoerd. In de stadscentra van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Arnhem en Utrecht zijn compleet nieuwe stations verzezen of ingrijpend aangepast, terwijl ook de omliggende stationsgebieden een verstrekkende facelift hebben ondergaan. Die in Utrecht is misschien wel het meest veelomvattend. Het nieuwe 'wereldstation' daar wordt geïntegreerd in een immens stedenbouwkundig project van ruim drie miljard euro. Toen het eerste station bijna 175 jaar geleden werd gebouwd, zag het er allemaal ietwat bescheidener uit. Het verhaal van Station Utrecht Centraal.

In honderden steden in Europa verrees rondom 1850 een nieuw soort gebouw: een spoorwegstation. Het nieuwe, revolutionaire vervoermiddel, de stoomtrein, had een eigen aankomst- en vertrekpunt nodig en alle steden die aan een nieuwe spoorlijn kwamen te liggen, kregen een station, een 'Poort naar de Wereld'. In december 1843 was het in Utrecht ook zover. Nadat Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag net even eerder een stationsgebouw hadden gekregen, werd Utrecht de vijfde stad in Nederland die aan een spoorlijn kwam te liggen. De stad maakte eerst alleen deel uit van een verbinding van Amsterdam naar Arnhem, maar het centraal gelegen Utrecht werd geleidelijk een spoorwegknooppunt met aftakkingen naar Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Utrecht werd het kloppend spoorweghart van Nederland waar duizenden mensen uit alle windstreken aankwamen en duizenden reizigers naar alle windrichtingen vertrokken. Het station in Utrecht onderging daarbij allerlei groeistuipten en gedaanteverwisselingen. In 2016 wordt 'Utrecht Centraal Station 3.0' officieel geopend. Een nieuw 'wereldstation' dat in de toekomst 360.000 treinreizigers per dag moet verwerken/ontvangen en dat wordt geïntegreerd in een even nieuw stationsgebied. Een station waar dagelijks een kleine 1000 treinen per dag passeren. Dat is wel even anders dan de zes treinen die het station in 1845 aandeden!

UTRECHT CS 1.0 HET EERSTE STATION

In 1843 was Utrecht eigenlijk nog een rustiek provinciestadje met zo'n 50.000 inwoners, maar de stad kreeg direct al een flink station. De pas opgerichte spoorwegbedrijven wilden met hun stations allure en grootsheid uitstralen en ook Utrecht kreeg een imposant en statig stationsgebouw. Net als bij veel andere steden kwam het station aan de rand van de stad te liggen: het aanleggen van een spoorlijn dwars door een stad was prak-

tisch en kostentechnisch een onhaalbare zaak. De Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij (NRS), de particuliere spoorwegmaatschappij die de spoorlijn van Amsterdam naar Arnhem aanlegde, kon voor een kleine 10.000 gulden van de Gemeente Utrecht een amper bezocht park van 6 hectare net buiten de stadspoorten kopen. Nadat er een kerkhofje voor 'misdadigers en zelfmoorders' was geruimd en 600 iepen waren geveld, kon het neoclassicistisch vormgegeven station worden gebouwd. Op 28 december 1843 werd het station geopend voor het publiek en kon men voor fl 1,80 (1e klasse), fl 1,40 (2e klasse) dan wel fl 0,90 (3e klasse) een kaartje kopen naar Amsterdam.

Nadat in 1845 de verbinding naar Arnhem werd doorgetrokken en in 1855 ook een traject richting Rotterdam tot stand kwam, groeide het station al vlug uit zijn voegen. Eerst werden twee zijgebouwen die als goederenkantoor dienden bij het station gevoegd terwijl in 1866 het station nóg eens ingrijpend werd verbouwd en er twee grote zijvleugels aan het gebouw werden toegevoegd. Noodzakelijke uitbreidingen, want de reizigersaantallen stegen spectaculair. Mocht het station in 1870 ruim 102.000 treinreizigers ontvangen, in 1890 waren dat er al 208.799 om in 1910 door te groeien naar 744.287. Het gebouw had in al die jaren de contouren die het tot 1938 ruwweg heeft behouden.

Dat Utrecht CS het middelpunt van de spoorwegen van Nederland werd, kwam natuurlijk door haar centrale ligging in het land. In een tijd dat er nog met elkaar concurrerende spoorwegmaatschappijen opereerden, gaf dat echter ook aanleiding tot flink wat conflicten. In 1868 bracht de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, ondanks haar naam geen overheidsbedrijf, maar een particuliere maatschappij met aandeelhouders, een verbinding van 's-Hertogenbosch naar Utrecht tot stand. De Staatsspoorwegen en de NRS konden echter geen overeenstemming bereiken over een gemeenschappelijk gebruik van het station van de NRS. En dus moest de Staatsspoorwegen een paar honderd meter zuidelijker een eigen station bouwen. Dat leidde onvermijdelijk tot



Afkomstig uit Piet Brouwer en Gerard van Kesteren, 'Berigt aan de reiziger'. 400 jaar openbaar vervoer in Nederland (Den Haag 2008)

veel klachten van reizigers die eindten moesten lopen om een andere trein te pakken. Beide maatschappijen zagen de idiotie in van deze situatie en legden hun geschil bij. De Staatsspoorwegen verkregen het medegebruik van het NRS-station en het station van de Staatsspoorwegen werd een dienstgebouw.

Met een andere spoorwegmaatschappij had de NRS een betere verstandhouding. Toen de Nederlandsche Centraal-Spoorwegmaatschappij (NCS) in 1863 een spoorlijn van Utrecht naar Zwolle opende, mocht die gebruik maken van het NRS-station. In 1890 kwam er echter een einde aan de NRS toen ze werd overgenomen door de veel grotere Staatsspoorwegen waar-door het station een bastion werd van die Staatsspoorwegen.

Toen het station in 1900 ruim een half miljoen reizigers kreeg te verwerken, was het echter weer uit haar jasje gegroeid. De NCS kreeg alsnog een eigen station op nog geen honderd meter afstand ten noorden van het Staatsspoorstation. Het NCS-station kreeg de toepasselijke naam Utrecht Buurtstation, want het werd vooral gebruikt voor lokaaltreinen richting Bilthoven, Zeist en Baarn.

Het Staatsspoorstation kreeg in 1909 ook officieel de naam wat het informeel al lang was: Utrecht Centraal Station. Een terechte benaming, want er was inmiddels nog een station in Utrecht gebouwd. Dat was gebouwd door weer een andere spoorwegmaatschappij, maar deze kreeg geen enkele voet aan de grond op het NRS/Staatsspoor-emplacement. De Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM), het spoorwegbedrijf dat de eerste spoorlijn van Amsterdam naar Den Haag en Rotterdam had aangelegd, wilde omstreeks 1870 ook een verbinding van Amsterdam naar Utrecht krijgen. De NRS had geen enkele behoefte aan een directe concurrent en de HSM moest uitwijken naar het zuidoosten van Utrecht. Sinds 1874 kon men vanaf het afgelegen Maliebaanstation via Hilversum naar Amsterdam reizen, maar een succes is de verbinding nooit geworden. Zeker niet nadat in de HSM en de Staatsspoorwegen vanaf 1921 gingen samenwerken onder de nieuwe naam Nederlandsche Spoorwegen en het reizigersvervoer steeds meer op het Centraal Station werd geconcentreerd.

DRUKTE

Het Centraal Station had inmiddels voor veel bedrijvigheid gezorgd en het station werd een impuls voor de groei van de stad. Dat begon al kort na de opening in 1843 toen er vanuit de stad een extra brug werd aangelegd om de bereikbaarheid vanuit de stad te vergroten. Aan het stationsplein kwamen een paar hotels te liggen terwijl er ook een bestelgoederenloods en het stationspostkantoor onderdak vonden. In vroeger dagen werd veel vracht en huisraad met de trein vervoerd en door transportbedrijf Van Gend & Loos verder getransporteerd.

Aan het station zelf werd aan het eind van de 19e eeuw een in het oog springend element toegevoegd. Nadat er bij de verbouwing van 1866 al een

Dienstregeling Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij, 1845: drie treinen heen, drie treinen terug.



Het emplacement van Utrecht CS met perronoverkappingen, ca 1910



De Jaarbeurs werd een grote trekpleister voor de stad Utrecht en zorgde voor toenemende reizigers aantallen op het station.



Het nieuwe spoorwegviaduct ten noorden van het station in 1938. Het nieuwe seinhuis werd ontworpen door Sybold van Ravesteyn, de architect die het station ook een nieuw ontwerp zou geven.



Grote koppen in de krant na de brand.



Het voorplein van Utrecht CS ca. 1950. Op het dak de drie beelden van Mari Andriessen. Twee ervan staan nu in Het Spoorwegmuseum. Het middenste beeld, een Phoenix, staat nu in een studentenvereniging in Delft.

perronkap was gebouwd, werd die overkapping in 1894 enorm vergroot. De architect G.W. van Heukelom van de Staatsspoorwegen ontwierp een 335 meter lange ijzeren constructie met drie perronkappen en twee tussenliggende kappen over de sporen. Zo hadden het station en zijn directe omgeving rondom 1900 de contouren gekregen die tot de bouw van het kantoor- en winkelcentrum Hoog Catharijne in het begin van de jaren zeventig grotendeels zijn gehandhaafd. Een stationsgebied waar nog altijd met nostalgie naar wordt teruggekeken. Maar ook een gebied dat bijna 75 jaar met een paar infrastructurele knelpunten heeft moeten leven.

Met de groei van de stad Utrecht in westelijke richting steeg het inwoneraantal van 100.000 mensen in 1900 naar 150.000 in 1930 en nam ook de verkeersdrukte enorm toe. Met name ten noorden van het station ontstond een grote bottleneck. Het drastisch toenemend fiets- en autoverkeer vanuit de nieuwe woonwijken Lombok, Oog in Al en de Dichterswijk ten westen van het station zorgde steeds meer voor verstopte verkeersaders bij het station. Om de haverklap stonden fietsen en auto's en andere transportmiddelen op de Vleutenseweg voor een gesloten spoorwegovergang omdat er weer een trein passeerde. Een nieuw verkeersviaduct moest voor doorstroming zorgen, maar daarvoor moest het Buurtstation worden gesloopt. Dat hield in dat de reizigerscapaciteit van Utrecht CS weer uitgebreid moest worden.

Die noodzaak was er toch al, want het stationsgebouw zelf was ook niet doelmatig meer. Het gebouw raakte vervallen en uitgewoond en de oude indeling met verspreid gelegen kaartverkooppunten voor treinkaartjes 1e, 2e en 3e klasse met ook nog eens verschillende uitgangen voor die reizigers, was buitengewoon onpraktisch. Omstreeks 1935 kreeg het station ruim 50.000 reizigers per dag te verwerken maar die aantallen kon het station niet meer bolwerken. Het station ging op de schop. De bekende architect Sybold van Ravesteyn ontwierp een doelmatig en eigentijds station. Hij hield ook rekening met een probleem van alle tijden bij een station; de vele fietsen waarmee treinreizigers naar het station kwamen. Onder het station kwam een grote fietsenstalling te liggen.

Vlak nadat de onderste verdieping van het nieuwe station was voltooid, brak er op 17 december 1938 een felle brand uit in het gebouw. Het vóór dat het kraakte. Na het blussen van de brand was het uitgebrande station veranderd in een ijspaleis.

Van Ravesteyn kon het station nu compleet herinrichten. Het station kreeg het zwierig silhouet dat het tot begin jaren zeventig heeft gehad. Op de voorgevel sierden drie beelden van de bekende beeldhouwer Mari Andriessen.

Maar ook dit station kon de steeds maar stijgende reizigers aantallen uiteindelijk niet meer aan, net zo min als dat het almaar groeiende auto- en stadsbussenverkeer goed kon doorstromen rondom het station. Dat stadsbussenverkeer groeide enorm nadat de gemeente Utrecht besloot het gemeentelijk trambedrijf stop te zetten.

UTRECHT CS 2.0

STATION IN EEN GROOT-SCHALIG COMPLEX

In de jaren zestig van de vorige eeuw kwam er een nieuw toekomstplan over het stationsgebied op tafel. Het behelste een radicale metamorfose van de Stationsbuurt en een oud stukje binnenstad. Met een nieuw Jaarbeursgebied en het nieuwe, grootschalige winkel- en kantorencomplex Hoog Catharijne was er geen ruimte meer voor het oude station. Dat zou moeten verdwijnen om plaats te maken voor een station dat ook als passage moest dienen tussen de Jaarbeurs en Hoog Catharijne. Ondanks vele protesten werd het plan uitgevoerd en zo kwam er in 1973 een enigszins verscholen station tussen twee stadsdelen tot stand, zonder eigen identiteit.

Het station kreeg wat meer formaat toen de hal in 1989 werd vergroot maar het station bleef tamelijk onzichtbaar en onherkenbaar. Bovendien had het nauwelijks samenhang met de oude perronoverkappingen uit 1894. In 1996 werd de hal onder druk van almaar toenemende reizigersaantallen nogmaals uitgebreid en had het station in ieder geval nog wat meer volume. Maar een prijs voor architectonische schoonheid zou het station nooit krijgen en ook de verbinding met het aansluitende openbaar vervoer was en bleef gebrekkig.

UTRECHT CS 3.0

‘WERELDSTATION’

Met het nieuwe ‘wereldstation’ moet daar in 2016 allemaal verandering in komen. Utrecht CS wordt een ‘OV-terminal’ voor trein, bus en tram met eigentijdse retail- en horecavoorzieningen. Utrecht Centraal moet daarbij transformeren van een ‘overstapmachine’ naar een ‘dynamisch stadspoortaal’ zoals NS het formuleert. NS en ProRail zetten daarbij ook in op een nieuw energiebeleid. Om het gebruik van groene energie te bevorderen krijgen de nieuwe perronoverkappingen transparante zonnepanelen die zo’n 6 % van het energieverbruik van het station moeten gaan opleveren. Maar het belangrijkste is misschien wel dat het station weer een op zichzelf staand gebouw wordt met een eigen gezicht en een eigen uitstraling. Dat althans is de intentie van de architecten en NS. Net als alle andere grote stations in Nederland heeft Utrecht Centraal in zijn bijna 175 jaar bestaan flink wat transformaties ondergaan. En ongetwijfeld zal dat in de toekomst weer gebeuren. Op naar Utrecht CS 4.0 in 2050!



Luchtfoto van het stationsgebied met Hoog Catharijne in 1979. Linksboven de traverse en de smalle, lange stationshal boven het spoor. Rechts de gedempte Catharijnesingel.

foto: Gemeentelijke Fotodienst



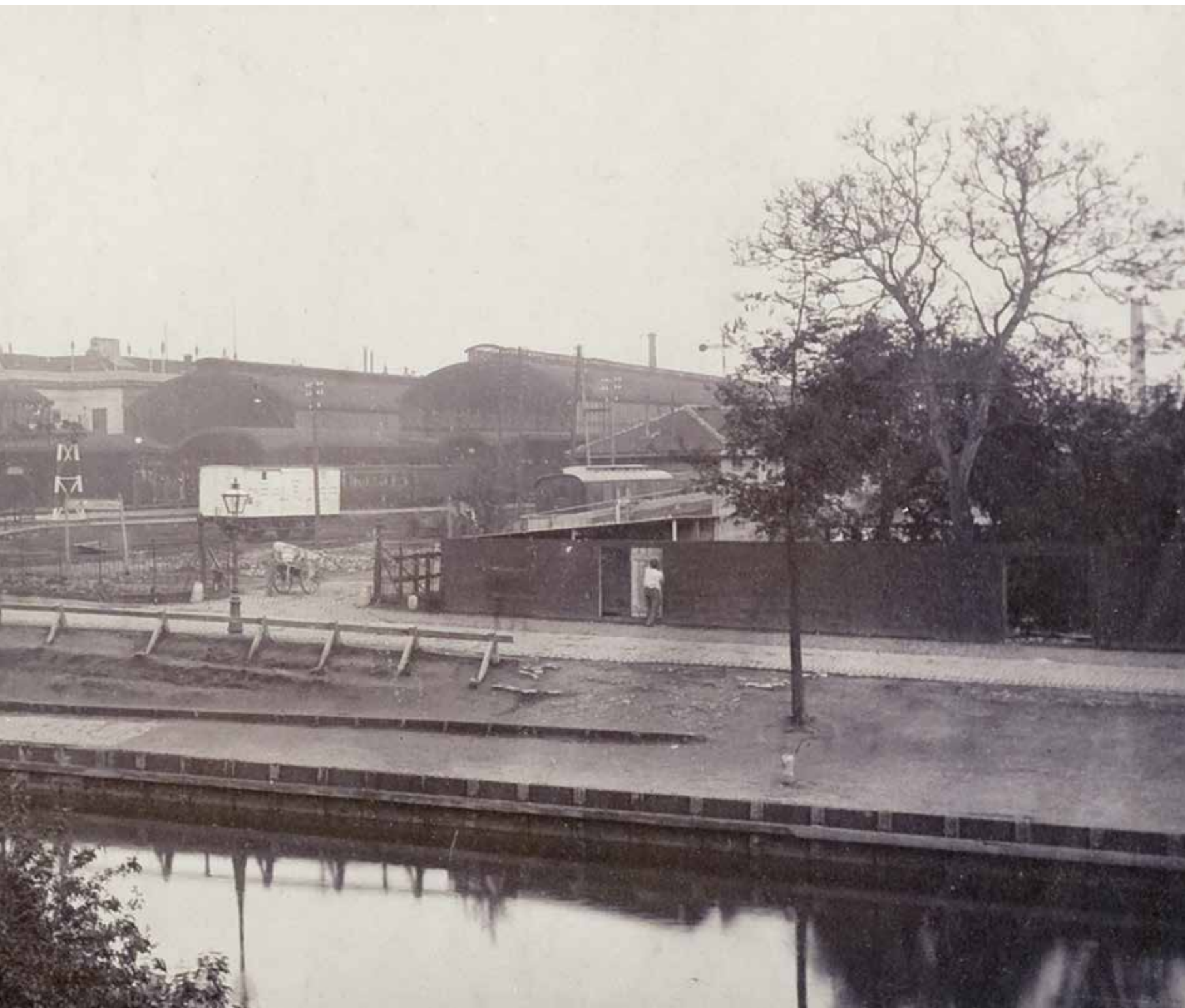
Utrecht CS en het nieuwe stadskantoor in 2014. De nieuwe Stationshal is in aanbouw.

foto: Rob van der Lingen



1894 | AARDBEIENVEILING OP HET STATIONS- PLEIN

Het Stationsplein wordt het toneel van veel bedrijvigheid. Zo worden er zoals hier in 1894 ook aardbeienveilingen gehouden. Een stationsbode die daar blijkbaar ook even is geweest, spoedt zich weer terug naar het station. De levendigheid op het plein wordt nog gestimuleerd door een paar hotels die tegenover het station staan. Rechts is Hotel-Restaurant La Station zichtbaar, dat vanaf 1920 bekendheid geniet als Hotel Terminus.



**CA. 1900 | GESLOTEN SPOORWEGOVERGANG
OP DE LEIDSEWEG**

Omstreeks 1900 leidt een gesloten overweg op de Leidseweg even ten noorden van het station nog niet voor verstopte verkeersaders. Dat gaat veranderen met het snel groeiend auto- en fietsverkeer vanuit de nieuwe woonwijken Lombok, Oog in Al en de Dichterswijk. Vooralsnog wachten de paard en wagen enkele fietsers rustig af tot ze verder kunnen richting het Stationsplein achter het links gelegen stationspostkantoor. Langs de Leidsche Rijn ligt een smalle onderdoorgang voor voetgangers.



CA. 1915 | DRAAISCHIJF MET SPOORLOOS VERDWENEN LOCOMOTIEF

Vanaf het balkon van het voormalige station Staatsspoor wordt in 1915 een foto gemaakt van een draaischijf en waarop in de verte de perronkappen van Utrecht CS nog zichtbaar zijn. Het gebouw met de schoorstenen is een kolen-centrale waar elektriciteit voor het station wordt opgewekt. Daarvoor ligt de weg naar de tunnel 'Uit en In'. Het rechter gebouwtje is een onderhoudsgebouw waar alle seinlampen worden schoongemaakt en gevuld worden met olie. Op de draaischijf staat stoomlocomotief 751 van de Staatsspoorwegen. Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog wordt deze locomotief door de Duitsers afgevoerd en wordt hij in 1950 als definitief 'vermist' verklaard. Geruchten willen dat de 751 nog enkele jaren in Litouwen heeft rondgereden.





1919 | LOCOMOTIEFLOODS DAMLUST

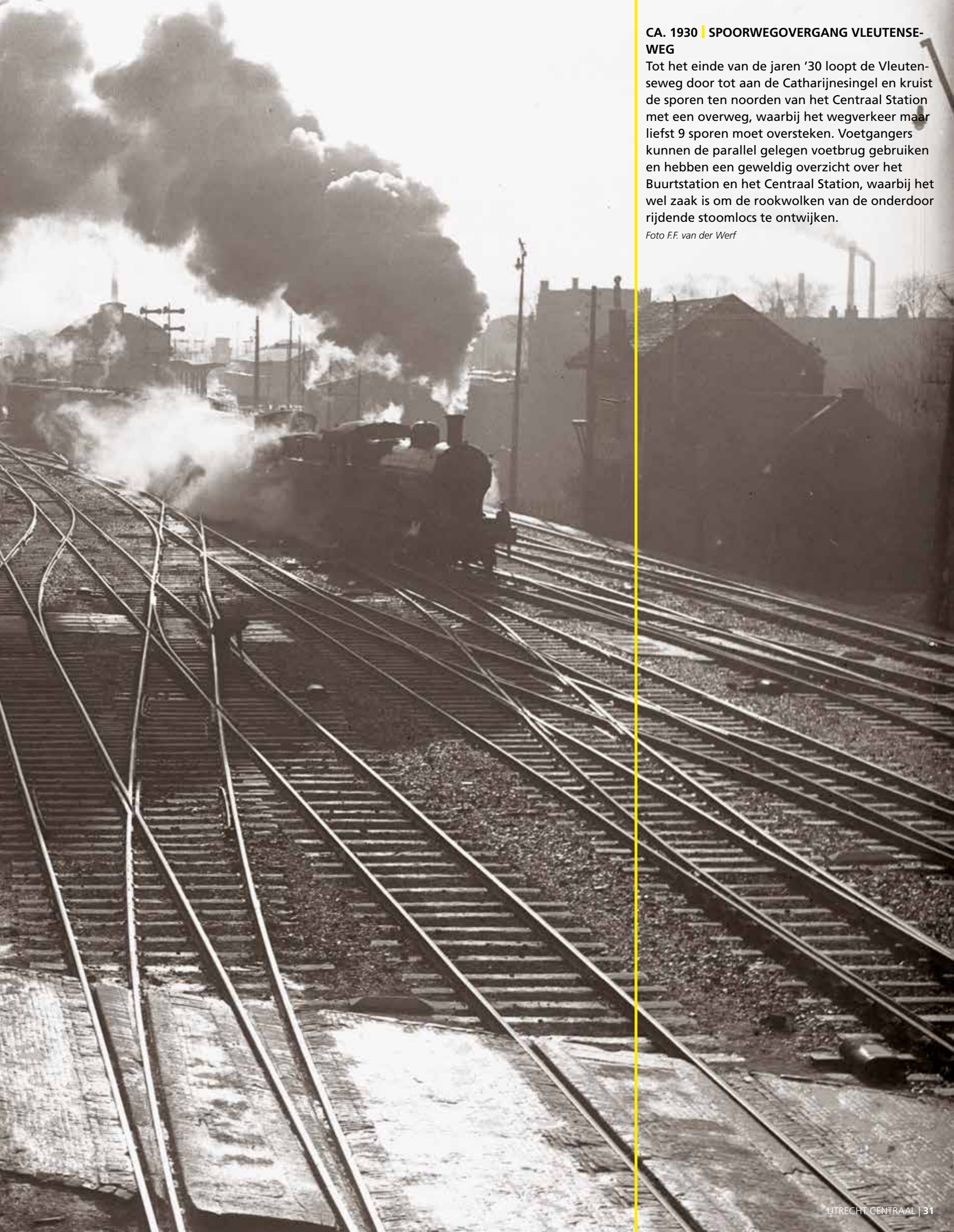
In 1849 onteigent de gemeente de hofstede Damlust, een landhuis met landgoed dat gelegen is aan de Leidseweg achter het station van de Rhijnspoorwegen. Op dit terrein vestigen zich (naast een zwemschool!) diverse industrieën die aan de in opmars zijnde spoorwegen gelieerd zijn, zoals de fabriek van de Nederlandsche Maatschappij voor Spoorwegmaterieel 'Damlust', die vanaf 1862 in een korte periode veel wagens en rijtuigen voor de Staatsspoorwegen bouwt. Later worden hier kazernes gebouwd. Op het gedeelte dat dichterbij het station gelegen is, komen de cokesovens en het kolendepot van de Rhijnspoorwegen. In 1867 wordt hier ook een werkplaats met locomotiefloods gebouwd. Het geheel bestaat uit een middendeel met één spoor waarin de werkplaats is gevestigd en erboven kantoren en aan weerszijden daarvan driesporige zijbeuken voor het stallen van locomotieven, herkenbaar aan de vele schoorstenen voor het afvoeren van de rookgassen. Ook bevindt zich voor deloods een draaischijf waarop locomotieven gedraaid kunnen worden, maar die is ten tijde van deze foto al weer opgeruimd. Het draaien van de locomotieven gebeurt vanaf dat moment op de draaischijf bij het lijngebouw aan de zuidzijde van het station. De locomotiefloods 'Damlust' is tot november 1955 in gebruik gebleven, waarna de gebouwen gesloopt zijn.

1927 | UTRECHT CENTRAAL IN VOGELVLUCHT

Een luchtfoto uit 1927 geeft een mooi beeld van het station en zijn directe omgeving. In de loop der jaren worden er allerlei bijgebouwen opgetrokken en weer net zo vrolijk afgebroken. Links van het station staat een groot bagagegebouw en ligt er achter de perrons een lange goederenloods. Daarboven liggen de paardenstallen van de Veldartillerie, waarvan de Van Sypesteynkazerne daar weer boven nog net te zien is. Rechts van het station staan twee gebouwen die in 1938 worden gesloopt: de bestelgoederenloods en het stationspostkantoor. Die gaan tegen de vlakte als in de jaren dertig ten noorden van het station een bottleneck in het stadsverkeer ontstaat. Fietsen, auto's en trams uit de nieuwe woonwijken Lombok, Oog in Al en de Dichterswijk zorgen voor verstopte verkeersaders bij een nauwe onderdoorgang en een overweg even ten noorden van het station. Bij die grote operaties op en rondom het station verdwijnt ook de fietsenstalling voor de rechtervleugel.

Foto KLM





CA. 1930 | **SPOORWEGOVERGANG VLEUTENSE-
WEG**

Tot het einde van de jaren '30 loopt de Vleutenseweg door tot aan de Catharijnesingel en kruist de sporen ten noorden van het Centraal Station met een overweg, waarbij het wegverkeer maar liefst 9 sporen moet oversteken. Voetgangers kunnen de parallel gelegen voetbrug gebruiken en hebben een geweldig overzicht over het Buurtstation en het Centraal Station, waarbij het wel zaak is om de rookwolken van de onderdoor rijdende stoomlocs te ontwijken.

Foto F.F. van der Werf



CA. 1955 | WERELDLIJKE EN KERKELIJKE MACHT OP PERRON

Een agent van de Spoorwegpolitie groet beleefd als hij in gesprek is met een pater. De spoorwegpolitie wordt in 1919 opgericht en is tot 2000 een onderdeel van NS. Als de fotograaf opzichtig foto's had gemaakt van het hele operationele gebeuren op het station, had de agent formeel gesproken misschien wel moeten ingrijpen. Tot mei 1967 geldt het treinverkeer namelijk officieel als militair geheim. Maar streng bewaakt wordt dat 'geheim' niet. Tegenwoordig kijken wetshandhavers weer wat kritischer naar mensen die foto's maken op een station vanwege de dreiging van terroristische aanslagen.

Foto F.F. van der Werf



1957 | KOMEN EN GAAN

Mogelijk is deze foto gemaakt tijdens de Voorjaarsbeurs, als er traditioneel extra veel publiek naar Utrecht komt, maar de levendigheid op deze foto was in feite aan de orde van de dag. Het komen en gaan van mensen is een van de aantrekkelijke facetten van het Stationsplein waar je als fotograaf niet op uitgekeken raakt.

Foto L. Hessels (NS)

1968 | SPOOR 14

Een treinstel mat '64, beter bekend als 'plan V', staat gereed op spoor 14 als sneltrein naar Hilversum. De sporen 11 tot en met 14 stonden bekend als de 'buurtsporen' en waren in feite de doorgetrokken sporen van het vroegere buurtstation. Tegenwoordig zijn dit de sporen 1 tot en met 4 en vertrekken hier nog steeds de 'buurttreinen' richting Amersfoort, Baarn en Hilversum.





1967 | ZOMERVAKANTIE: DRUKTE AAN DE LOKETTEN

Op 1 juli 1967 staan er lange rijen voor de kaartjesloketten als de vakantietijd is aangebroken. NS biedt allerlei meerdaagse vakanties in binnen- en buitenland aan, maar nog populairder zijn de Dagtochten die NS naar toeristische toppers als De Efteling, Ouwehands Dierenpark of Giethoorn aanbiedt. Voor de vrijbuiters is er een 8-daags abonnement – de Kriskraskaart – waarmee je voor fl 40,- door heel Nederland kan reizen. In 1969 introduceert NS een goedkopere variant voor jongeren, de bekende Tienertoerkaart.



1970 | PICTOGRAMMEN

In 1968 worden de eerste proeven gedaan met pictogrammen. Zij moeten de reizigers op een duidelijke manier de weg wijzen op het station, ook als men de Nederlandse taal niet machtig is. Daarvoor werd vrijwel alles met tekstbordjes aangegeven. Bovendien hielpen de nieuwe pictogrammen het NS-bedrijf bij het nieuwe, eigentijdse imago dat bij het toekomstplan 'Spoor naar 75' hoorde. Dat deze nieuwe pictogrammen, die hier te zien zijn op het eerste perron, een succes waren, blijkt wel uit het feit dat deze blauwe bordjes tot op de dag van vandaag in een gemoderniseerde vorm nog steeds in gebruik zijn op alle stations.

Colofon

ILLUSTRATIEVERANTWOORDING

Collectie Spoorwegmuseum:

Voorste schutblad, 3, 4, 5b, 5m, 5o, 6b, 6o, 9, 10, 11, 12b, 12o, 13, 14/15, 16/17, 16o, 18, 21, 22b, 22o, 23, 24, 25, 26, 27b, 27o, 33b, 34, 35, 37, 38b, 38o, 39b, 39m, 39o, 40, 42b, 42o, 43b, 43o, 48b, 49b, 50, 51l, 51r, 52, 54b, 54o, 55b, 57, 59, 60, 61, 63, 64, 65b, 65m, 65o, 66b, 67b, 67o, 68, 74o, 77, 78b, 78o, 80/81, 82, 84o, 92, 98, 111, 112, 118b.

Collectie Het Utrechts Archief:

Omslag, 6m, 7b, 7o, 19b, 19o, 20, 28, 29, 30/31, 32b, 32o, 33o, 36, 41, 44, 45, 46/47, 48o, 49o, 53, 55o, 56, 58b, 58o, 62, 66o, 69, 70, 71, 72, 73, 74b, 75, 76, 79, 83, 84b, 85b, 85o, 86, 87b, 87o, 88, 89b, 89o, 90, 91, 93, 94/95, 96/97, 99, 100b, 100o, 101b, 101m, 101o, 102, 103, 104, 105, 106b, 106o, 107, 108, 109, 110, 113, 114b, 114o, 115, 116, 117, 118o, 119b, 119o, 120/121, 122, 123, 124/125, 126, 127, achterste schutblad.

Op het omslag: Perron Utrecht Centraal ca. 1955
Voorste schutblad: 'Plattegrond der stad Utrecht', 1880, uitgave van P.J. Diehl.

Achterste schutblad: Fragment van de 'Kaart van Utrecht 1:5000' van de dienst van Openbare Werken, Utrecht (1975).

OVER DE AUTEURS

Jos Zijlstra (1957) is de conservator kunst in Het Spoorwegmuseum in Utrecht. Hij heeft in die hoedanigheid de fotocollectie van het museum onder zijn hoede. Jos heeft journalistiek en contemporaine geschiedenis gestudeerd en is vanuit die achtergrond ook de inhoudelijk samensteller van de tentoonstellingen in het Spoorwegmuseum. Hij reist al 40 jaar met grote regelmaat met de trein vanaf Utrecht Centraal.

Victor Lansink (1970) is vakspecialist beeldmateriaal bij Het Utrechts Archief. Met ongeveer een half miljoen foto's, tekeningen, prenten en kaarten beheert Het Utrechts Archief de grootste beeldcollectie van stad en provincie Utrecht. Daarnaast is Het Utrechts Archief de bewaarplaats van de historische NS-archieven. Victor is in zijn vrije tijd een fervent 'spoorzoeker' en beheerder van de website www.railtrash.net.



**HET/////////
UTRECHTS
ARCHIEF//
/////////
/////////**

Utrecht Centraal. Het station in beeld 1843-2016 verschijnt ter gelegenheid van de opening van het nieuwe station Utrecht Centraal, in december 2016.

UITGAVE

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

i.s.m.

Het Spoorwegmuseum
info@spoorwegmuseum.nl
www.spoorwegmuseum.nl

en

Het Utrechts Archief
info@hetutrechtsarchief.nl
www.hetutrechtsarchief.nl

TEKST EN SAMENSTELLING

Jos Zijlstra en Victor Lansink

VORMGEVING

Lori Lenssinck, Voorheen De Toekomst

© 2016 WBOOKS

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervaelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© d/o Pictoright Amsterdam 2016

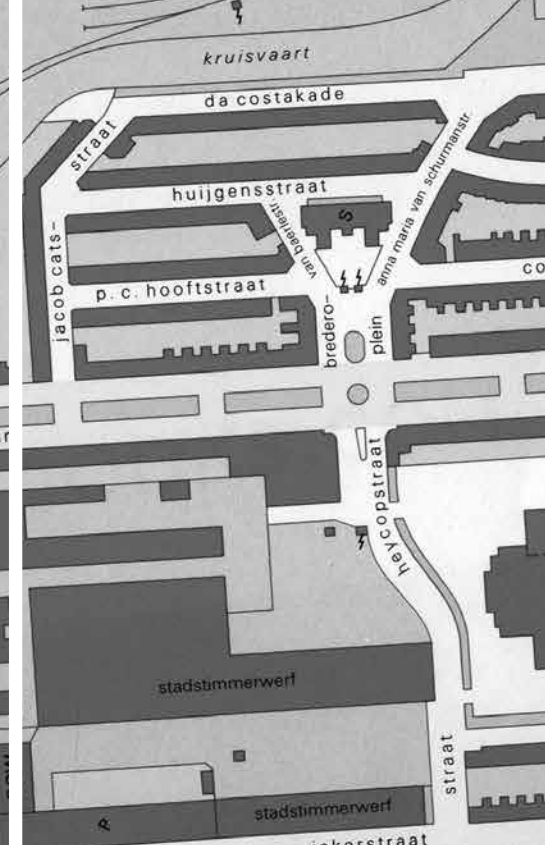
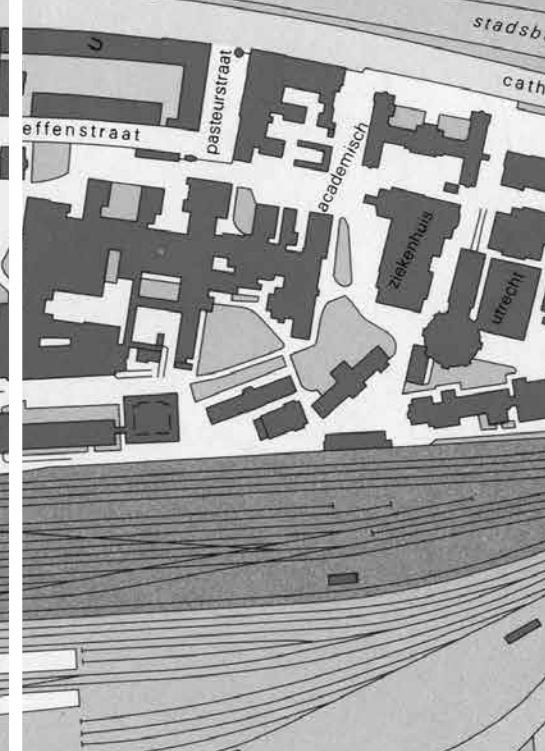
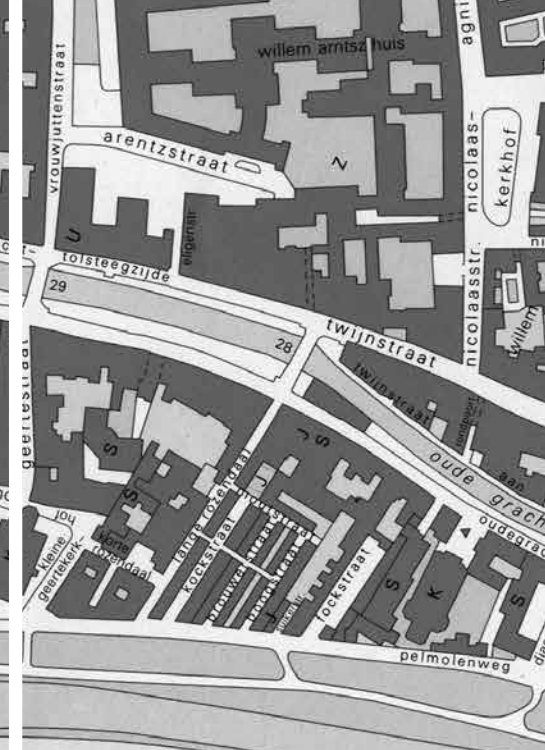
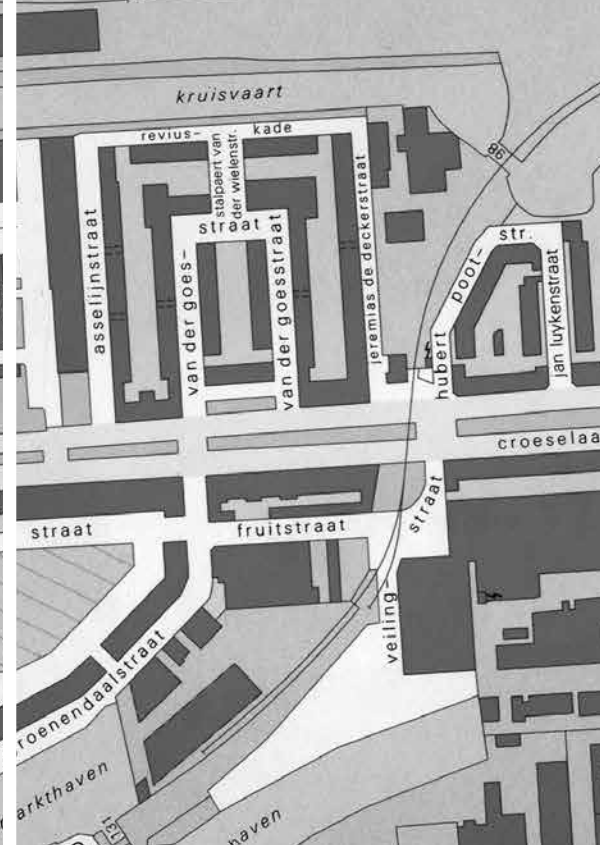
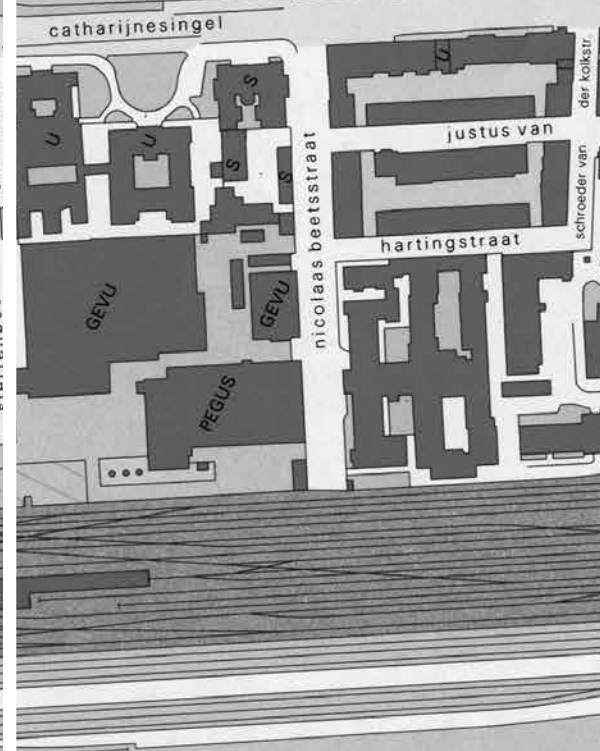
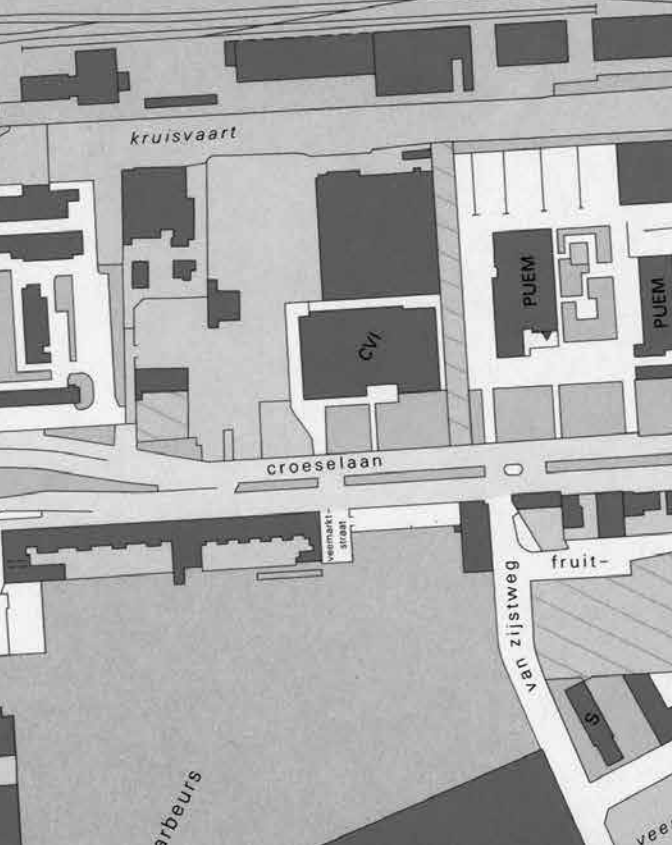
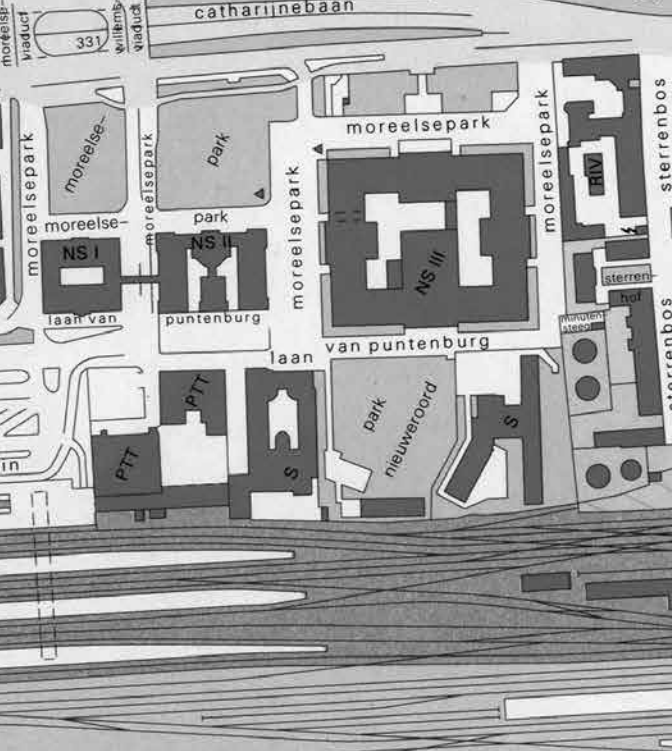
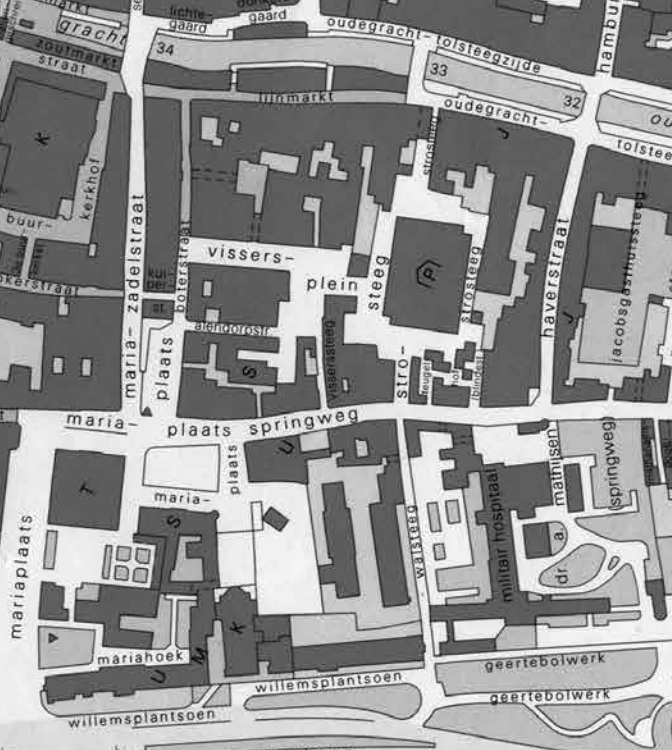
ISBN 978 94 625 8159 3

NUR 693

Eerder verschenen bij uitgeverij WBOOKS:

- *Sporen naar het front* (Guus Veenendaal)
- *Er kan nog een trein komen* (Carel van Gestel)
- *Het Grote Spoorboek*
(Guus Veenendaal, Jos Zijlstra en Johan de Bruijn)
- *Treinen die komen en gaan* (Carel van Gestel)
- *De stoomtram Alkmaar-Bergen*
(L.J.P. Albers en W.H. Kentie)
- *Atlas van de verdwenen spoorlijnen*
(V.M. Lansink en J.M. ten Broek)

W BOOKS



HET STATION IN BEELD 1843-2016

Het Centraal Station van Utrecht is het kloppend spoorweghart van Nederland. Vele duizenden reizigers stappen er dagelijks in of uit. Zo gaat het al bijna 175 jaar. Vanaf de opening in 1843 heeft het station allerlei ingrijpende gedaante-verwisselingen ondergaan. De laatste daarvan wordt in december 2016 met de oplevering van het nieuwe Utrecht Centraal, officieel voltooid. Het drukste station van Nederland is dan van 'overstapmachine' een 'dynamisch stadsportaal' geworden.

Dit fotoboek bevat zo'n 150 bijzondere, soms niet eerder gepubliceerde afbeeldingen uit de collecties van Het Spoorwegmuseum en Het Utrechts Archief. Jos Zijlstra en Victor Lansink Utrecht Centraal beschrijven in korte, bondige teksten het verhaal van Utrecht Centraal vanaf 1843 tot heden. Het resultaat: een levendige beeldkroniek van een station dat niet meer weg te denken is.

Toen ik in 1962 in Utrecht kwam studeren had Utrecht wel een echt station met een stationsplein. Het was een aantrekkelijk, luchtig ogend gebouw met een golvende gevel, een ontwerp van Sybold van Ravesteyn. Ik heb niets dan goede herinneringen aan dat gebouw en aan de aantrekkelijke restauratie, waar je voor een habbekrats heel redelijk kon eten en waar de obers ouderwets vriendelijk waren.
Maarten van Rossem

**HET/////////
UTRECHTS
ARCHIEF//
/////////
/////////**



9 789462 581593

WWW.WBOOKS.COM