



H. Romers

D. A. N. Margadant 1849-1915

In de 19de eeuwse bouwkunst nemen stationsgebouwen een aparte plaats in. Er ligt hier echter nog een heel terrein van onderzoek braak. Ook over de bouwers van deze stations is vaak weinig bekend. In deze bijdrage wordt nader ingegaan op een van deze 'spoorarchitecten' die onder meer de stations van Den Haag en Haarlem op zijn naam heeft staan.





De spoorwegen in Nederland (en ook in het buitenland) mogen zich sedert jaren verheugen in de belangstelling van een deel van het publiek. Deze belangstelling, die een min of meer professioneel karakter heeft gekregen, heeft hoofdzakelijk betrekking op het rollend materieel. Daarover is in de loop van de jaren in tijdschriften en boeken zeer veel geschreven.

De interesse voor de bouwkunst, voor zover deze kenmerkend is voor het spoorwegbedrijf, is daarentegen vrijwel nihil. Dit is te betreuren, immers, de stations danken hun ontstaan aan de spoorwegen en zijn derhalve een nieuw element in de negentiende-eeuwse bouwkunst.

Het openbaar vervoer heeft steeds be-

3. Stationsgebouw in Schiedam.

hoefte gehad aan vaste plaatsen, waar reizigers konden in- en uitstappen en goederen konden worden geladen en gelost. De trekschuiten kenden aanlegplaatsen; de diligences maakten gebruik van aan hun routes liggende, daarvoor geschikte herbergen.

Toen de ijzeren wegen werden aangelegd, moesten aan deze wegen gebouwen worden toegevoegd, die de functies zouden moeten gaan vervullen, welke hiervoor zijn aangegeven. Doch niet alleen moest er gelegenheid zijn voor het wachten door reizigers, er moesten ook plaatskaarten kunnen worden gekocht. Voorts dienden er een kantoor en opslagruimten te zijn voor het aannemen van goederen en het eventueel bewaren ervan. Aangezien een stationsgebouw bovendien het aanzien van de betrokken spoorwegmaatschappij moest verhogen of bevestigen, werd aan het uiterlijk van grote stations, alsmede van de toegangs-

hal, grote aandacht besteed.

Evenals in het buitenland werden ook in Nederland verschillende bouwstijlen toegepast bij de stationsbouw, o.a. neo-classicisme (Amsterdam-Haarlemmerpoort, 1843); neo-gotiek (Rotterdam-Delftse Poort, 1847); art nouveau (Haarlem, 1908) en eclecticisme (Amsterdam CS).

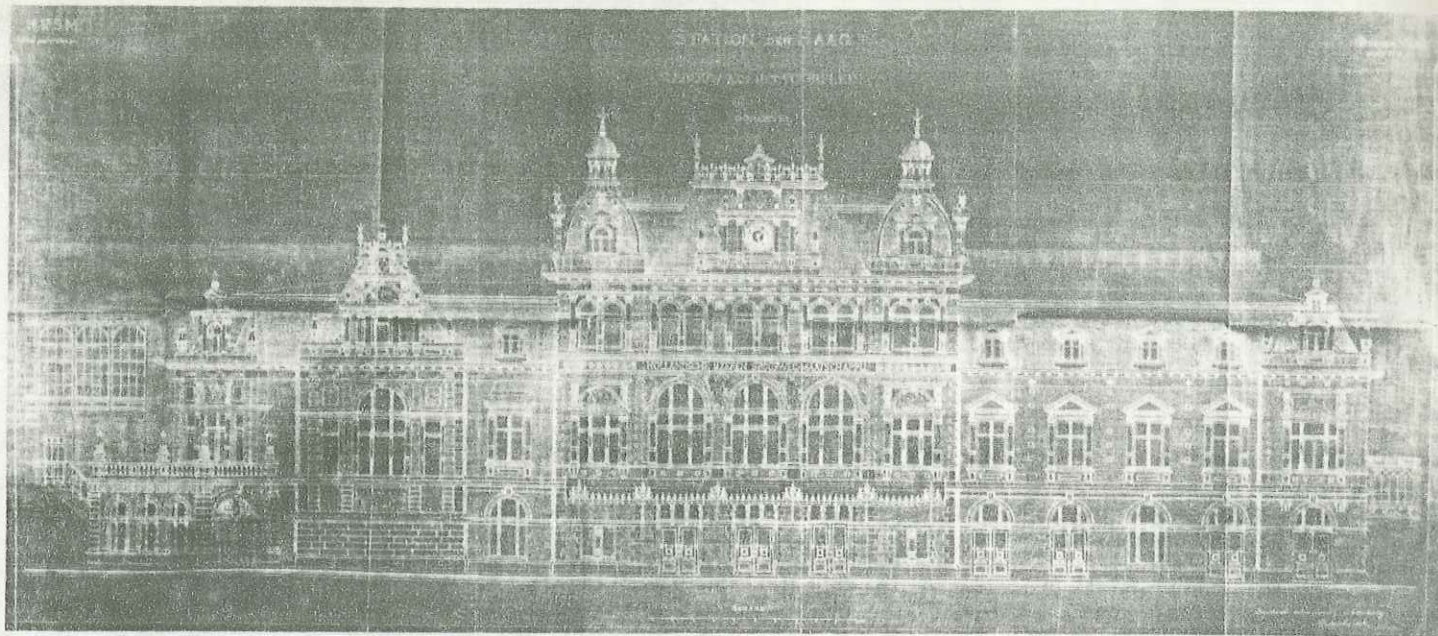
Over Margadant is tijdens zijn leven in de vakbladen bijna niets geschreven; na zijn overlijden zijn enige necrologieën verschenen in vakbladen.

Volgens een genealogie van de familie Margadant, die in 1920 in boekvorm verscheen, werd Dirk Antonie Nicolaas Margadant geboren te Den Haag op 22 februari 1849. Hij huwde te Amsterdam op 26 juli 1877 met zijn nicht, Clasina Gijsberdina Margadant. Uit dit huwelijk zijn geen kinderen geboren.

Omstreeks 1870 trad hij in dienst van de H.I.J.S.M. (Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij). Hij was een 'self made' man en zal zijn loopbaan waarschijnlijk niet onmiddellijk als architect

1. Portretfoto van de architect D. A. N. Margadant (1849-1915).

2. Stationsgebouw in Leiden.



4. De oorspronkelijke voorgevel van het stationsgebouw in Den Haag H.S.

zijn begonnen. Tien jaar na zijn indienst-treding bij de H.I.J.S.M. kwam zijn eerste belangrijke ontwerp in de openbaarheid: het station te Leiden. Het werd in neo-classicistische stijl uitgevoerd.

Bij een volgend belangrijk gebouw, het Administratiekantoor van de H.I.J.S.M. aan de Droogbak te Amsterdam (1884) was hij zeer nauw betrokken. Over zijn aandeel bij de totstandkoming van dit gebouw bestaan drie verschillende lezingen. De genealogie vermeldt hem als de ontwerper. In het *Handelsblad* van 4 januari 1885 staat C. B. Posthumus Meijjes vermeld als ontwerper van de gevels aan de buitenzijden en wordt Margadant genoemd als ontwerper van de gevels aan de binnenplaats en van de inrichting. Volgens E. Gugel/J. H. W. Leliman is het gebouw door C. B. Posthumus Meijjes ontworpen. Tenslotte staat — zodat de zaak nog iets ingewikkelder wordt — in *De Locomotief*, dat Margadant tijdens de bouw tevens hoofdopzichter was, doch later noemt hetzelfde blad L. E. Asser als zodanig. Het gebouw is uitgevoerd in neo-renaïssancestijl.

In 1889 kwam het nieuwe station Schiedam tot stand. Dit gebouw was door Margadant in neo-renaïssancestijl uitgevoerd.

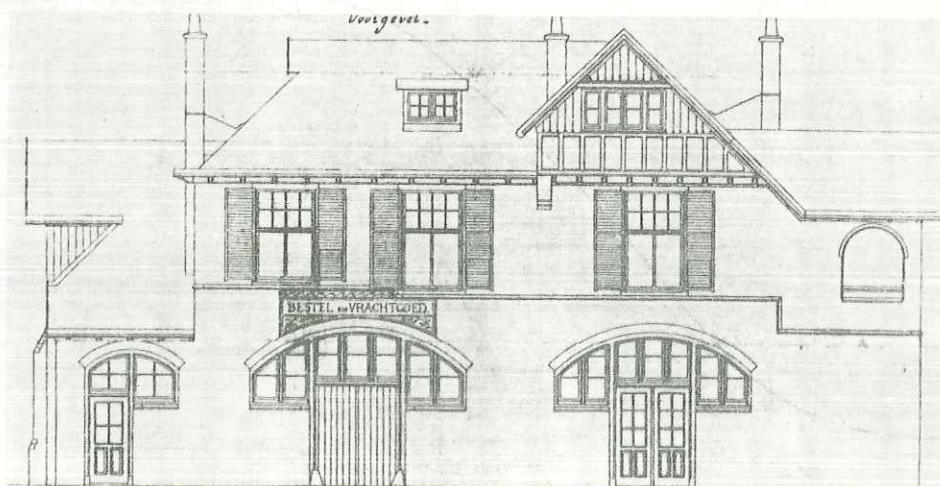
In 1893 volgde Den Haag (Hollandse Spoor), ook in neo-renaïssance. Deze stijl werd in die tijd wel meer toegepast voor openbare gebouwen. Dit blijkt onder meer uit het volgende:

Op een in 1884 uitgeschreven prijsvraag voor een Beursgebouw te Amsterdam waren de vijf ontwerpen, die de eindronde hadden gehaald, neorenaïssancistisch. Van één ervan, door Th. Sanders en H. P. Berlage, die er twee hadden ingezonden, oordeelde de jury, dat het een toepassing was van de hedendaagse behoefte van de bouwstijl, die gedurende de 16de eeuw in Nederland in ere was.

Margadant kreeg evenwel kritiek en wel in een anoniem artikel in het *Bouwkundig Weekblad* van 25 november 1893. Voorts betreurt de schrijver van dit artikel, dat de H.I.J.S.M. een vaste architect heeft, dit in tegenstelling tot de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, en hij stelt dan ook vast, dat „in dit geval eene zekere sleur in de kunstuiting niet (is) te vermijden en die is dan ook merkbaar in de verschillende gebouwen door de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij gesticht”. Voorts: „Allereerst ontbreekt echter de persoonlijke kunstuiting...” Deze kritiek is niet

eerlijk; indien men bedenkt dat de bouw van het station Den Haag in 1891 werd aanbesteed en dat de daarvoor vereiste tekeningen vóór die tijd vervaardigd, besproken en goedgekeurd moesten zijn, kan worden gesteld, dat Margadant, toen hij met het ontwerpen begon, zich hield aan een stijl, die toen gebruikelijk was.

Het station Den Haag is uitgevoerd in een vorm van internationale renaissance, die blijkt uit de mansardedaken (Frans), de koepelvormige daken en de opvallende zuilen voor de vensters (Duits). De gevel is versierd met motieven naar klassieke trant: (half)ronde zuilen, pilasters, kapitelen, frontons, tympanen en architraven. Zij zijn als regel uit natuur- of baksteen vervaardigd; in enkele gevallen is hout toegepast. Zij dienen tot omlijsting van vensters en deuren. Bovendien zijn in de voorgevel in zandsteen gehouwen reliëfs aangebracht en is in de vlakke geveldelen en op de hoeken gebruik gemaakt van zandsteenblokken, hetgeen



5. De voorgevel van het stationsgebouw in Santpoort.

mede bijdraagt tot een levendig aanzien. De gevel kan in drie delen worden verdeeld: een symmetrisch middenblok en twee asymmetrische en onderling verschillende zijvleugels. Het middenblok vormt het belangrijkste deel van het station. Dit is te zien aan de opbouw van de gevel. De N.O.-vleugel heeft een voornaam accent door de rijk geornamenteerde midden-risalië; de Z.O.-vleugel heeft aan de perronzijde een monumentale toegang tot de salon van de koninklijke wachtkamer. De wachtruimten voor reizigers bevinden zich in een gebouw dat op het eilandperron staat. Dit gebouw bevatte oorspronkelijk een wachtkamer eerste klasse, toiletten en een tabakswinkeltje, wachtkamer tweede klasse, restauratie, ruimte voor de restaurateur en een wachtkamer derde klasse. De oorspronkelijke betimmering langs de wanden is nog aanwezig in het middendeel van het gebouw. Dit geldt ook voor de plafonds die in langwerpige vakken zijn verdeeld, een soort cassette-plafonds.

In de *N.R.C.* van 27 mei 1888 wordt de aankleding van de eerste klasse wachtkamer in uitbundige woorden beschreven: op de vloer een Deventer tapijt, boven de ramen hangen draperieën, behalve prachtig meubilair is er een pouffe van rood fluweel als zitmeubel en bovendien is er een toiletkamer voor de eerste klasse dames.

In 1893 bouwde Margadant een kantoor te Amsterdam, hoek Huddestraat-Tulplein, dat thans is afgebroken. Kort daarna (ca. 1894) ontwierp hij een huis met paardestal, welk ontwerp niet is uitgevoerd. Beide gebouwen vallen op door hun asymmetrische gevelindeling.

Bij het kantoorgebouw is bij de gevels veel hout toegepast. Het huis is van geheel andere aard. Het heeft neoromaanse versieringen: de boogjes, die op de muur rechts van de toren en op de stalmuur zijn aangebracht, alsmede de steunberen. Het geheel heeft, mede door de asymmetrie, een levendig aanzien. De bovenzijde van het torentje zullen wij later terugzien in het station Haarlem.

In 1899 komt het station Santpoort klaar. Het doet denken aan de Engelse landhuisstijl, heeft houten loggia's en topgevels in vakwerk.

In 1901 wordt het station Amersfoort in dienst gesteld. Men zou dit een spiegelbeeld van Den Haag en het latere Haarlem kunnen noemen. Deze drie stations bestaan namelijk uit een voorgebouw met een eilandperron. Bij Den Haag (en



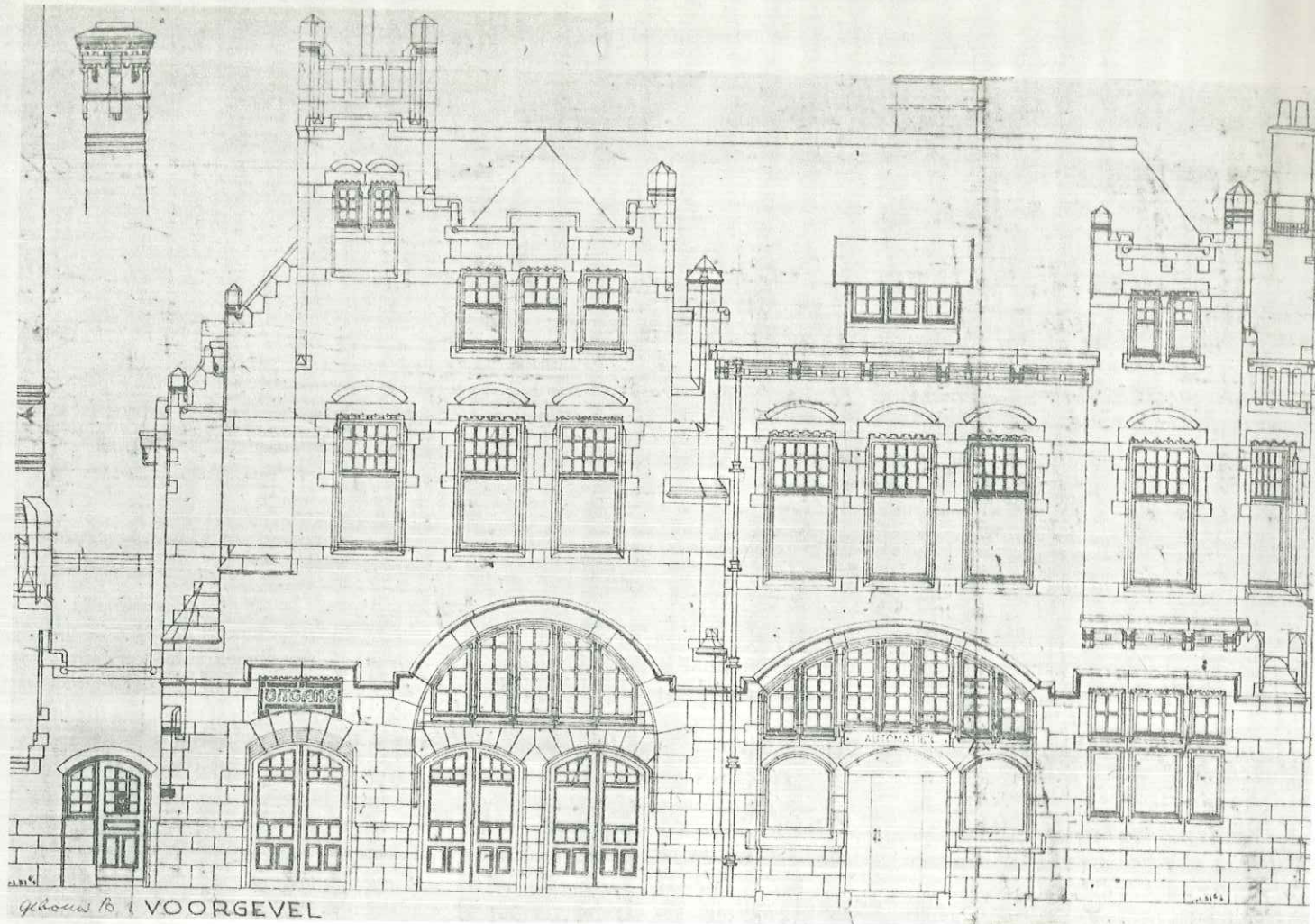
later Haarlem) moet de reiziger, nadat hij de ingangshal is doorgelopen, door een tunnel naar een trap die hij moet opgaan om de perrons te kunnen bereiken. In Amersfoort is het tegengestelde het geval: door de ingangshal en over een lichtbrug gaat de reiziger naar de trappen die hij moet afdalen naar de perrons. Hierbij zij opgemerkt dat de omgeving, waar het station staat, 'het bergkwartier' wordt genoemd. Dit verklaart de situatie: de spoorlijn ligt aan de voet van de 'berg'. Het gebouw is asymmetrisch; het maakt door de slechte proporties van de lage toren en de blinde vensters boven de ingang een rommelige indruk. Diverse onderdelen van het station zijn uitgevoerd in art nouveau, naar ontwerp van Jac. van den Bosch (versieringen) en Ed. Cuypers (tegeltabelaus). Het laatste ontwerp, dat ik van Margadant heb gevonden, is dat van het station Haarlem. Dit gebouwencomplex neemt in de rij van stations in vroeg-moderne stijl een bijzondere plaats in en wel omdat daarin de invloed van Berlage merkbaar is. Men zou het daarom ook een station in 'Berlagiaanse stijl' kunnen noemen. Het station kwam in 1908 in gebruik.

De architect H. P. Berlage (1856–1934) is hiervoor reeds ter sprake gekomen in verband met een ontwerp voor een Beursgebouw. In 1897–1898 ontstond zijn laatste ontwerp daarvoor. Bij dit ontwerp heeft Berlage er naar gestreefd alle overbodige versieringen achterwege te laten. Daardoor hebben de gevels en het daarin aangebrachte beeldhouwwerk een sober en strak aanzien. Ook het inwendige van dit gebouw getuigt van gewijzigde opvattingen: Berlage laat de in

het gezicht komende bakstenen muren en staalconstructies van overkappingen zichtbaar. De natuursteen is niet gepolijst, doch enigszins ruw gelaten. Berlage's Beurs mag derhalve worden beschouwd als de markering van een nieuw tijdperk in de bouwkunst.

Berlage's streven is door Margadant nagevolgd: de gevels van het station Haarlem zijn ondanks de levendige aanblik, die onder andere wordt verkregen door het toepassen van versieringen en natuursteen in de baksteengevels, eveneens strak en sober uitgevoerd. In navolging van Berlage die beeldhouwwerk overhoeks in de gevels van de Beurs plaatste, gaf Margadant het uurwerk dat als regel hoog in het midden, boven de ingang werd aangebracht, eveneens een overhoekse plaats (wat inhield dat er twee uurwerken nodig waren, links en rechts op het ingangsgebouw). Hij heeft de uurwerken, die een functionele taak hebben, door een omlijsting tevens als versierend element gebruikt. De aspirant-reiziger wordt niet in het onzekere gelaten over de plaats, waar hij het wel zeer asymmetrische station moet binnengaan: een zeer groot venster dat aan de bovenzijde half rond is en waaronder zich een luifel bevindt, wijst hem de weg. Het grote halfronde venster is typisch voor een station en wordt tot de iconografie ervan gerekend. Het vond oorspronkelijk toepassing in het buitenland en wel bij kopstations om de daarachter gelegen overkapte ruimte te verlichten. In ons land zijn soortgelijke vensters behalve in Haarlem onder andere toegepast in het station Groningen (door ir. J. Goschalk, 1898).

In het station Haarlem heeft de art nou-



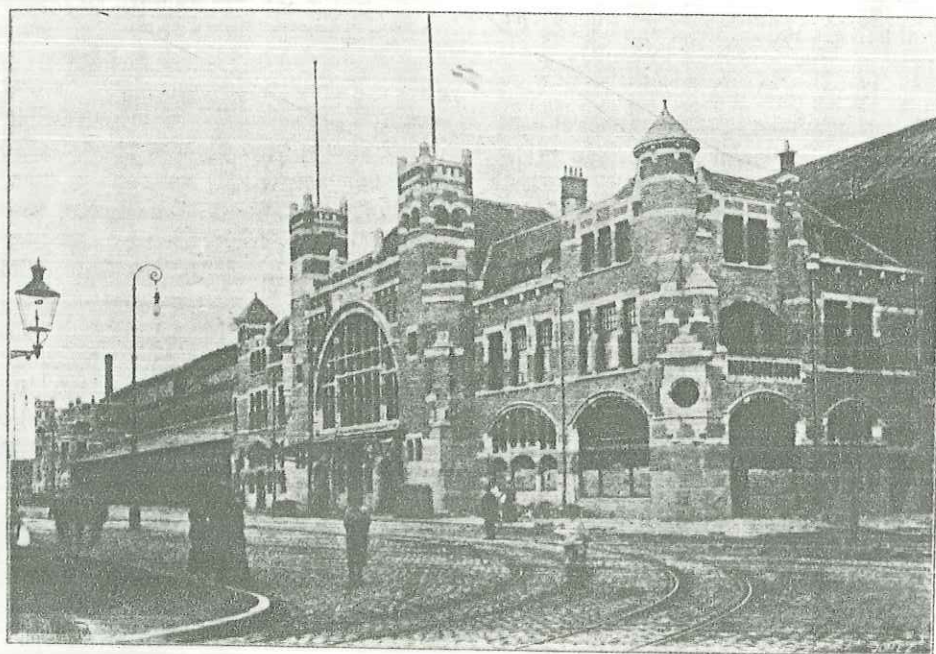
veau die oorspronkelijk een decoratieve stijl was eveneens toepassing in de versiering gevonden en wel in de gestyleerde bloemmotieven die de binnenzijde van perrongebouw E sieren. Een ander kenmerk van de art nouveau, de asymme-

trie, is zichtbaar bij de tegeltableaus op de buitenzijden van dit gebouw: twee ervan zijn asymmetrisch. Zij zijn ontworpen door Ed. Cuypers en vervaardigd door het toen in Den Haag gevestigde atelier Roozenburg, dat veel werk in art

7. Uitgangsgebouw van het station Haarlem.

nouveau heeft gemaakt. Voorts vindt men de art nouveau terug in de plantenmotieven die in steen werden gehakt rond de bogen en omlijstingen van deuren en vensters. Bij de perrongebouwen is veel hout toegepast; het kantoorgebouw te Amsterdam, dat hiervoor is genoemd, kan op dit punt de voorganger zijn geweest. Tenslotte mogen de buffetten in de restauratie niet onvermeld blijven: zij dragen een onmiskenbaar Berlagiaans stempel.

Haarlem was Margadant's laatste schepping. Hij ging in 1909 met pensioen en overleed op 26 oktober 1915 te Amsterdam. In het *Bouwkundig Weekblad* van 30 oktober 1915 staat onder meer dat Margadant dikwijls smartelijk getroffen was, omdat hij in zijn werkkring niet die waardering ondervond, waarop zijn werk hem aanspraak gaf. Daarbuiten werd hij blijkbaar wel gewaardeerd. Hij is één van de leden geweest van de commissie die een onderzoek heeft ingesteld naar de toestand van de Amsterdamse



8. Ingangsgebouw van het station Haarlem.