



Monumentnummer*: 526988

Smallepad 5
3811 MG Amersfoort
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort
www.cultureelerfgoed.nl

T 033 421 74 21
F 033 421 77 99
E info@cultureelerfgoed.nl

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 16 augustus 2004
Kadaster deel/nr: 82877/153

*Monumentnaam***

Amstelstation

*Woonplaats**

Amsterdam

*Gemeente**

Amsterdam

*Provincie**

Noord-Holland

<i>Straat*</i>	<i>Nr*</i>	<i>Toev.*</i>	<i>Postcode*</i>	<i>Woonplaats*</i>	<i>Situering</i>	<i>Locatie</i>
Julianaplein	1		1097 DN	Amsterdam		Oost/Watergraafsmeer

<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kad. object*</i>	<i>Appartement</i>	<i>Grondperceel</i>
Watergraafsmeer	A			4723

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

In 1938-1939 op een ruim en langgerekt kavel aan de westzijde van het Julianaplein gebouwd SPOORWEGSTATION, naar een ontwerp van architect H.G.J. Schelling in functionalistische stijl. De plannen zijn tot stand gekomen in samenwerking met architect-stedenbouwkundige C. van Eesteren en architect J. Leupen van de Dienst Publieke Werken. Naast de vormgeving is het vooral de functionele visie op de geldende verkeersstromen die het Amstelstation een bijzondere plaats in de Nederlandse stationsbouw geeft. De toepassing van het destijds nieuwe principe van 'optimale bereikbaarheid voor diverse vormen van vervoer' maakte door middel van verschillen in hoogteniveaus en (voor)pleinen en onderdoorgangen, van het station een geheel met ongelijkvloerse kruisingen. De hoge hal vormt de verbindende factor tussen trein- en stadsverkeer. De wandschilderingen aan de korte zijden van de grote hal zijn van Peter Alma en hebben de 'dynamiek van de spoorwegen' als thema. De beelden van Theo van Reijn, een bronzen reliëf aan de oostgevel en een beeld van een halfzittende vrouw in grijze Zweedse kalksteen, drukken respectievelijk activiteit en passiviteit uit.

NB. Het oude seinhuis in het midden van het tweede perron, de wachtkamers, de toiletten en kenmerkende interieuronderdelen als de kaartloketten zijn niet meer aanwezig.



De twee voorpleinen bedienen het aankomende en vertrekkende verkeer. Het station werd op drie niveaus uitgevoerd: het polderniveau (trams, 5 m - NAP), het straatniveau (stationshal) en de spoordijk (perrons/sporen, 7 m + NAP). Het gedeelde plein stijgt naar het gebouw tot 2.30 m + NAP), waardoor het hoogteverschil tussen plein en perron nauwelijks merkbaar wordt verkleind. De financiering van zowel het Amstel- als het Muiderpoortstation werd mogelijk gemaakt door het plan-De Miranda ter bestrijding van de economische en sociale crisis.

Omschrijving

Het Amstelstation bestaat uit een hoge ongedeelde hal op een rechthoekig grondplan, met een zadeldak met schilden onder flauwe helling met overstek. Inwendig zijn de portaalspanten in het zicht gelaten. De korte oost- en westgevel hebben een verticale geleding met acht doorlopende lisenen. Aan de oostgevel het bronzen haut-reliëf en zeven zesruits vensters. Aan de westgevel bevindt zich de passagiersdoorgang naar de sporen. De lange gevels zijn grotendeels opgebouwd uit gelede glaswanden. Het stationsgebouw staat op gewapend-betonpalen. Het staalskelet is, met uitzondering van de portaalspanten, in de wanden weggewerkt. Tussen de stijlen en regels van het skelet zijn de wanden verder opgebouwd uit baksteen, op de hoeken van de hoge hal afgewisseld met smalle banden lichte natuursteen. De plint is van rood Zweeds graniet. De oostgevel is boven de plint met Franse kalksteen, 'boisfleuri', bekleed. De steen is op verschillende wijzen afgewerkt: gescharreerd, gebouchardeerd en geschuurd. Alle deuren en ramen waren in oorsprong van staal. Aan beide glasgevels bevindt zich een grote roodkoperen gevelklok met neonverlichting (in oorsprong geel). In de hal bevinden zich het halfzittende beeld op gemetselde sokkel en een vloer met tegels van Noors kwartsiet.

Haaks op de hoge hal bevindt zich aan de westzijde de lagere dwarshal. Hierin bevonden zich in oorsprong onder meer de ruimten die in verband stonden met de inname, het transport en het depôt van bagage en bevat ook de reizigerstunnel die in de as van de hoge plaatskaartenhal de reiziger voert naar de perrons. De dwarshal onder plat dak met overstek staat op een langgerekt grondplan en heeft aan beide korte zijden van de vleugels een respectievelijk afgeronde en halfronde gevel. Aan de noordzijde bevindt zich een omlopende luifel op eenvoudige ronde staanders. De verdieping van de dwarshal ligt ongeveer op spoorhoogte. Aan de noordzijde ronde en grote tienruits vensters; aan de zuidzijde kleinere en meer eenvoudige vensters en lichten. Aan weerszijden van de hoge hal bevinden zich zijbeuken en portalen van één bouwlaag. Hierin zowel ronde als aaneengesloten vensterrijen en toegangspartijen onder diepe luifels. De eilandperrons van het station zijn gelegen aan de achterzijde, dwars op de hoofdas. Vier trappen, waarvan twee nog in oorspronkelijke staat, voeren naar de perrons, die ook bereikbaar zijn via hellingbanen. De oorspronkelijke trappen met hardstenen treden en plinten hebben een grijs geglaazuurde bakstenen wand in klezorenverband. De balustrades met hardstenen afdekplaten hebben ronde koperen leuningen. De perrons bevinden zich aan weerszijden van de vier sporen (twee centrale en twee aan de buitenzijden) en hebben als loopvlak stoeptegels en stelcon platen. Het wachtlokaal, op een met travertijnen platen beklede plint, heeft wanden van glas met stalen kozijnen. De symmetrische plattegrond heeft rechte zijwanden, met per wand twee vierkante omtrekkingen voor de pijlers van de kap en gebogen kopse kanten. Het wachtlokaal heeft een zelfstandig plat dak met zware koperen lijst. De glasdeuren, twee per kopse kant, hebben verchromde staven met konische knoppen als deurgreep. De kap is een eenvoudig plat dak met drie lichtkappen, dat rust op portalen van stalen H-profielen en liggers. De niet dragende wanden zijn van glas met stalen kozijnen. Ook de kopse kanten van de perrons hebben glazen schermen. De westkant van de perrons rust op een betonnen sokkel op het talud, de oostkant op een in geel bakstenen klezorenverband gemetselde muur met acht (zuid) respectievelijk negen (noord)



ronde ramen met kenmerkende stalen onderverdeling, één horizontaal en twee verticaal.

Waardering

Stationsgebouw uit 1939 van algemeen belang vanwege zijn architectuurhistorische, stedenbouwkundige en typologische waarde. De overzichtelijkheid en scheiding van verkeersstromen in soorten (trampassagiers, fietsers, voetgangers en automobilisten) en richting (aankomend en vertrekkend) hebben de na-oorlogse Nederlandse stationsbouw sterk beïnvloed. Als een van de weinige stationsgebouwen in Nederland staat het dwars op de richting van de spoorbaan.

Het stationsgebouw is van groot belang voor het oeuvre van H.G.J. Schelling, die eveneens het station Muiderpoort ontwierp.

Hoofdcategorie

Handelsgebouwen, opslag- en transportgebouwen

Subcategorie

Transport

Functie

Spoorwegstation