

Glaskunst in Nederlandse stations

Inspiratie

Glaskunst in Nederlandse stations

Inhoud

Inleiding

5

Monumentale glaskunst op Nederlandse stations

11

**Een korte geschiedenis van glaskunst en licht
in de architectuur**

29

Technieken

31

Overzicht glaskunstwerken in stations

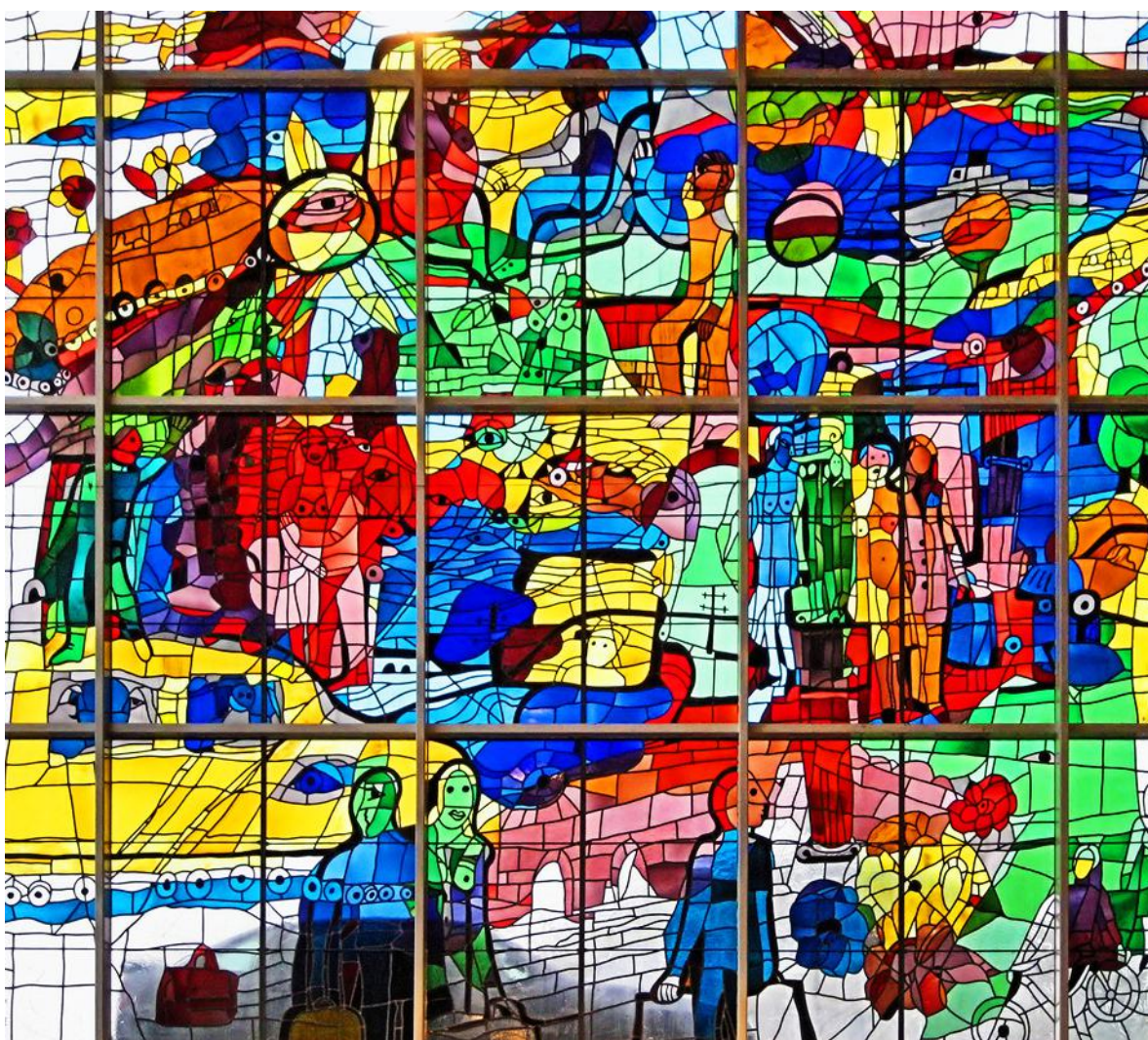
33

Bronnen

66

Illustratieverantwoording

67



Station Heerlen
Hans Truijten, *Reis en aankomst in de stad*
1985

Inleiding

In november 2012 begon in Heerlen de sloop van het uit 1985 stammende 'oude' station, bekend van de verdiepte aanleg van de stationshal en de grote glas-in-lood decoratie. Voor wie van en naar Heerlen reisde, was het raam jarenlang een sfeerbepalend element. Het karakteristieke door kunstenaar Hans Truijen ontworpen glas-in-lood liet in heldere, sprekende kleuren allerlei aspecten van het reizen zien: aankomst, vertrek, afscheid, weerzien en de karakteristieke gele NS-treinen, rijdend door het Limburgse landschap.

Het oude station is inmiddels gesloopt om plaats te maken voor een nieuw exemplaar. Gelukkig sneuvelde het glas-in-lood raam niet. Op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester heeft het Museum voor Vlakglas en Emaillekunst het werk uitvoerig gedocumenteerd en gefotografeerd. Daarna is het opgeslagen bij Atelier Joëlle d'Alsace in Lanaken, de oorspronkelijke Belgische producent. Daar wacht het op een nieuwe passende bestemming, hopelijk in Limburg en het liefst in Heerlen. Dat veel reizigers het verdwijnen van het werk betreuren, bleek wel tijdens het fotograferen. Velen gaven aan het te zullen gaan missen, ondanks het feit dat ze het bij lange na niet altijd volle aandacht gaven. Het hoorde gewoon bij de reis en bij de beleving van het station.

De 'case Heerlen' vestigde onze aandacht op de grote waarde en betekenis van de toegepaste kunst binnen de stationsarchitectuur. Glaskunst zoals glas-in-lood neemt hier een bijzondere plek in. Niet voor niets, want de werking van licht en het gekleurde glas werd al vroeg herkend als een middel om ook stations grandeur te geven en de beleving te versterken. Vaak werden de werken als integraal onderdeel van het station ontworpen, al zijn er ook voorbeelden van meer autonome werken die al dan niet later aan het stationsgebouw werden toegevoegd.

Helaas is nog maar een beperkt aantal glaskunstwerken over. Vooral tijdens de Tweede Wereldoorlog sneuvelen diverse ramen. Gelukkig vinden we op een paar plekken in Nederland nog mooie vooroorlogse voorbeelden van glas-in-loodkunst. Neem bijvoorbeeld de decoratieve werken in Haarlem en op Den Haag Hollands Spoor of het ronde raam met trekvogels, overigens een glasappliqué, in Amsterdam Muiderpoort. Het werd in 1939 samen met het station opgeleverd en overleefde de oorlog, deels omdat Muiderpoort een strategisch deportatiestation was.

Uit de vroege naoorlogse jaren stammen de ramen van de gerestaureerde stations van Maastricht en Naarden-Bussum. Eveneens naoorlogs is het glas-in-lood van station Eindhoven en een abstract, zeer kleurrijke werk in Almelo dat in 1962 gerealiseerd werd. Hans Truijen, wiens broer overigens de bekende gele merkidentiteit van NS ontwierp, realiseerde vervolgens in de jaren tachtig behalve in Heerlen ook in Helmond een glas-in-lood. Beide ramen zijn vooral interessant vanwege de expliciete spoorthematiek.

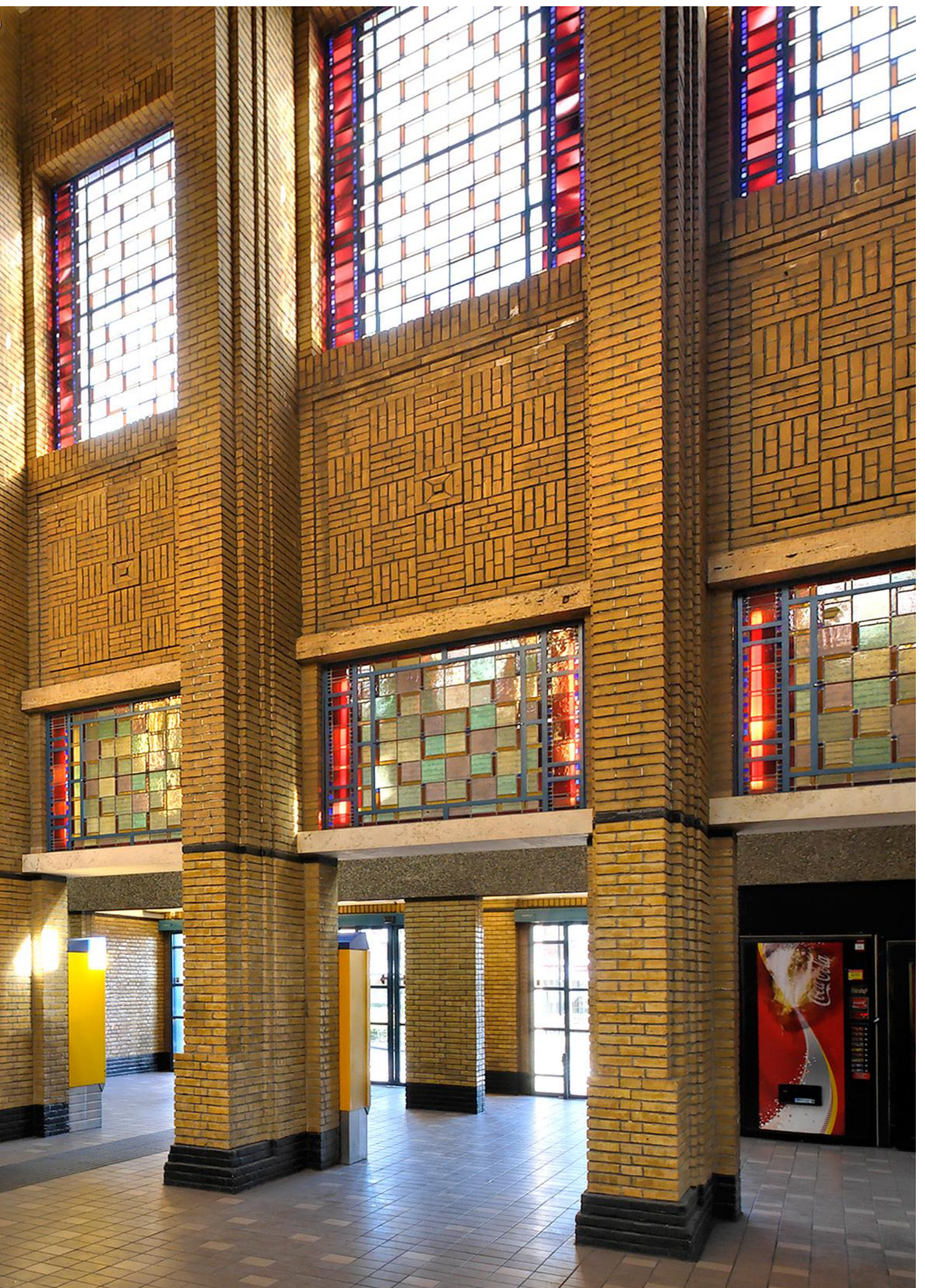
De meest recente grote werken dateren uit de late jaren negentig. Deze zijn opgenomen in de glazen gevels van de stations van Amersfoort en Den Bosch.

Alle bovengenoemde werken leveren nog altijd een bijdrage aan de beleving van de reis. Bovendien herbergen ze prachtige verhalen die helemaal in een tijd van herwaardering van het spoorerfgoed het vertellen waard zijn. Vandaar ook dit essay. Het beschrijft de rijke traditie van glaskunst binnen het spoorerfgoed, de daarmee samenhangende typische spooriconografie en de geïntegreerde aanpak van kunst en architectuur. Daarnaast belicht het alle nog bestaande voorbeelden en gaat het in op de 'makers'. Bovendien inspireert het om ook in de huidige tijd toegepaste kunst een blijvende rol te geven binnen het stationsontwerp.

Binnen het Spoorbeeld zijn aanknopingspunten daartoe ten volle aanwezig. Neem alleen al de aandacht voor zaken als comfort, overzicht en beleving. Daarbij zijn glas en licht tegenwoordig (weer) beeld- en sfeerbepalend in het stationsontwerp, zeker bij de grote OV-terminals. Wie weet is het de opmaat tot een nieuwe bloeiperiode van kunst die de traditie van het glas-in-lood vertaalt naar nieuwe vormen van toegepaste spookkunst. Het zal de beleving van het spoor en daarmee het gevoel van reisplezier bij de reiziger alleen maar ten goede komen.

Koen van Velsen
Spoorbouwmeester







1
Het gevleugelde wiel,
Amsterdam Centraal Station

2
Wapen van 's Gravenhage,
Koninklijke wachtkamer, Den Haag HS
Adolf le Comte, 1920

3
Wapen van Amsterdam,
Koninklijke wachtkamer, Den Haag HS
Adolf le Comte, 1920



Glaskunst in Nederlandse stations

Stationsarchitectuur en stationskunst staan idealiter niet los van elkaar, maar vullen elkaar aan tot een *Gesamtkunstwerk*. Bij monumentale glaskunst is de potentie van een samenspel tussen kunstenaar en architect het grootst. Ramen zijn immers niet alleen decoratieve maar ook bouwkundige elementen.

In de 19e eeuw ontstond in het kielzog van de opkomende spoorwegen een eigen beeldtaal voor de decoratie van stations. Men greep daarbij terug op klassieke symbolen zoals Mercurius, god van de handel en reizigers. De snelheid van de spoorwegen werd ook wel verbeeld door een vliegende hemelwagen. Eind 19e eeuw werd het gevleugelde wiel een internationaal symbool voor beweging en vooruitgang. Het werd gebruikt in de beeldmerken van spoorwegmaatschappijen, op affiches en in reliëfs of tegeltableaus op stations. Zo heeft het oudst bewaarde station van Nederland in Valkenburg een reliëf van een gevleugeld wiel, omgeven met bliksemstralen. Ook de overkapping van Amsterdam CS werd in 1889 bekroond met een groot gevleugeld wiel van gietijzer (afb. 1).

Behalve een vertrekpunt is een station ook een eindbestemming. Bij de decoratie van 19e-eeuwse stationsgebouwen werden daarom naast spoorymbolen ook lokale motieven toegepast die de reiziger een positief beeld moesten geven van de plaats van aankomst. Conform de tijdgeest gebruikte men daarbij graag symboliek; zo bevindt zich aan de gevel van Amsterdam CS een reliëf met de Amsterdamse stedenmaagd, geflankeerd door personificaties van IJ en Amstel. Meest voorkomende motieven op glas-in-loodramen in stations waren gemeente- en provinciewapens, al dan niet omgeven met lokale attributen.

Neostijlen

Het streven naar een symbiose tussen kunst en architectuur was het sterkst in de periode van de neostijlen. In de stationsarchitectuur aan het eind van de 19e eeuw overheerste de neorenaissance-stijl. Architecten, zoals Pierre Cuypers bij Amsterdam CS, kozen zelf met zorg de kunstenaars voor het decoratieprogramma. De opdrachtgevers – de spoorwegmaatschappijen – bemoeiden zich hier nauwelijks mee, behalve als het budget werd overschreden. Niet zelden hadden architecten een kunstenaar als vaste partner. Deze kunstenaars kwamen uit het eigen netwerk van de architect en hadden vaak dezelfde kunstopvattingen, waardoor hun stijlen op elkaar aansloten.

Op de stations Amsterdam CS en Den Haag HS vormt glaskunst maar één van de vele onderdelen van het decoratieprogramma. Op beide stations is het glas-in-lood aangebracht in de koninklijke wachtkamer en daarom niet zichtbaar voor het gewone publiek. De publieke rol binnen de architectuur van de stationsgebouwen is daarom enigszins beperkt. Deze ramen in Amsterdam en Den Haag zijn gemaakt door atelier 't Prinsenhof uit Delft (afb. 2-3).

Hier zorgde oprichter Jan Schouten voor de technische uitvoering en schakelde zijn leermeester Adolf le Comte in voor de ontwerpen. Het atelier fungeerde als opleidingscentrum; veel bekende glazeniers waren hier in de leer.

Jugendstil

Na de periode van grote stations in neorenaissance-stijl kreeg Nederland in 1908 op het nippertje twee Jugendstil-stations: Haarlem en Rotterdam Hofplein. Decoratieve elementen zoals tegeltableaus, sculpturen en glas-in-loodramen waren belangrijk in de Jugendstil. In Haarlem leverde dit een weinig vernieuwend raam op met wapens van steden die door Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij werden verbonden. Het raam werd gemaakt door atelier 't Prinsenhof. Voor het (verdwenen) station Rotterdam Hofplein ontwierp de jonge Jaap Gidding een groot glas-in-loodraam met de haven van Rotterdam als onderwerp (afb. 4). Het was het eerste stationsraam zonder heraldiek of symboliek maar met een min of meer realistische voorstelling. Ook de rest van station Hofplein was rijk gedecoreerd met verwijzingen naar het begin- en eindpunt van de Hofpleinlijn: Rotterdam en Scheveningen. Gidding ontwierp bijvoorbeeld sectieltableaus in het stationsrestaurant die de Rotterdamse haven en de branding bij Scheveningen verbeeldde.

In de periode van de eerste Spoorbouwmeester George van Heukelom verrees er bakstenen stations in de stijl van Berlage. Van Heukelom, van huis uit ingenieur, had veel aandacht voor kunstnijverheid en decoratie maar schakelde geen kunstenaars in met een eigen artistiek programma. De glas-in-loodramen in z'n belangrijkste stationsgebouw Maastricht (1912) waren uitsluitend decoratief. Ook deze ramen werden gemaakt door Jan Schouten van het Delftse atelier 't Prinsenhof. Dit geldt eveneens voor de glazen in Van Heukeloms magnum opus De Inktpot in Utrecht (afb. 5).

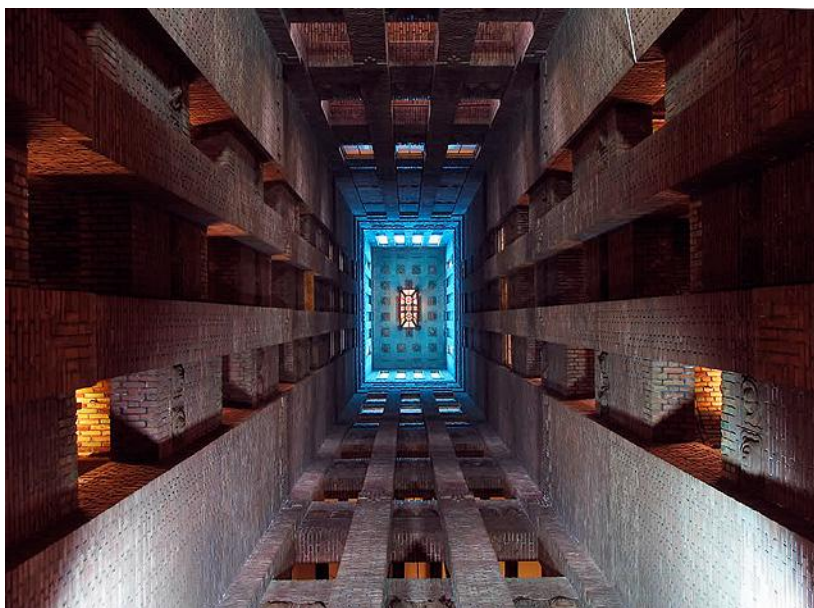
Interbellum

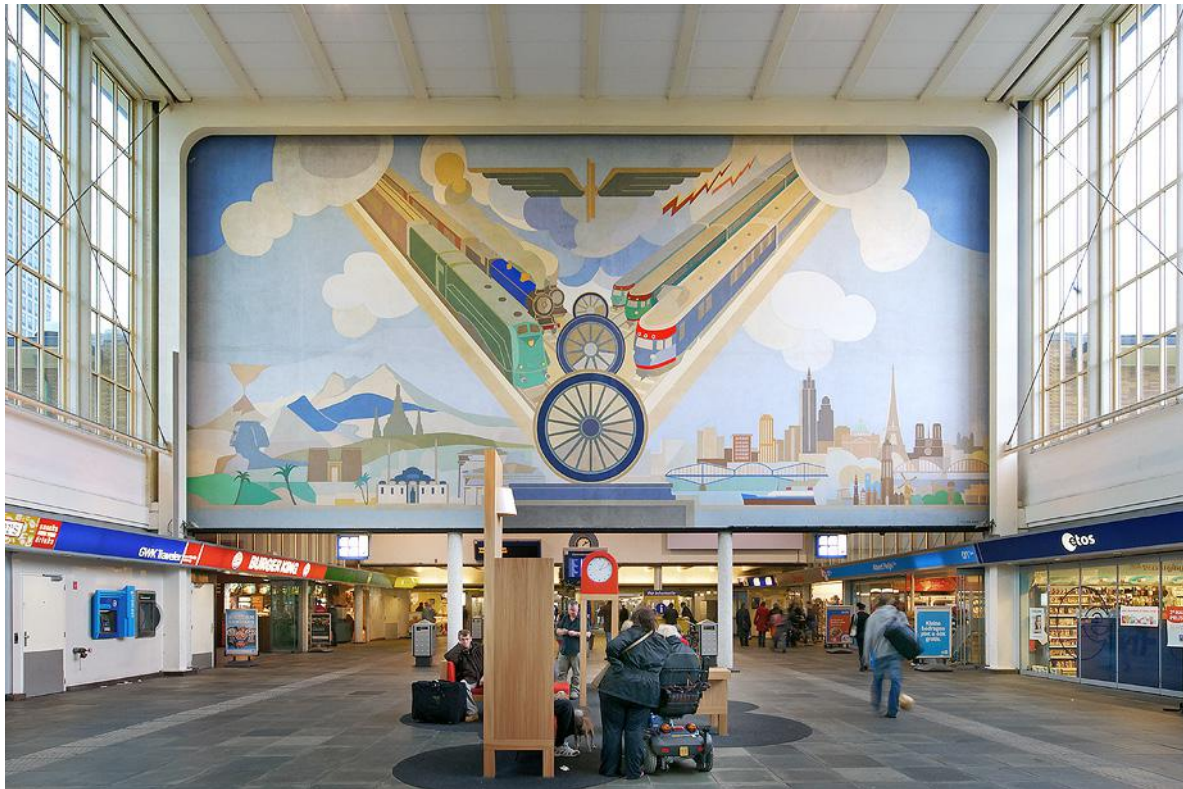
Tussen de twee wereldoorlogen werden er niet veel nieuwe stations gebouwd. De meeste plaatsen hadden inmiddels een adequaat station en in Nederland was er geen oorlogsschade. Terwijl het ontwerp van affiches en brochures zich bij de NS vernieuwde, en met de Diesel 3 (1934) het moderne gestroomlijnde treinstel werd geïntroduceerd, bleef de stationsomgeving lange tijd traditioneel. Uitzondering was station Naarden-Bussum, in 1925 het eerste station van architect H.G.J. Schelling. Het kubistische gebouw was geïnspireerd door het werk van J.J.P. Oud, Willem Dudok en Frank Lloyd Wright. Maakt het gebouw aan de buitenkant een gesloten indruk, in de stationshal is het licht genoeg door de gele verblendsteen en de raampartij met 36 vierkante vensters. Ze waren, voorzien van gekleurd glas, in combinatie met het wisselende daglicht, bepalend voor de beleving van de ruimte.



4
Voormalig station Rotterdam Hofplein
(tot 1940), Jaap Gidding

5
De Inktpot, Utrecht
Jan Schouten





6
Amstelstation
Peter Alma

7
Leerdam
Floris Meijdam



Pas in 1939 – tegelijk met de viering van honderd jaar spoorwegen in Nederland – werden er opnieuw stations geopend die architectonisch vernieuwend waren en waarin monumentale stationskunst een rol speelde. Architect Sybold van Ravesteyn ontwikkelde onder Italiaanse invloed een heel eigen neobarokke stijl met ronde vormen waarin een belangrijke functie voor beeldende kunst was weggelegd. Het destijds nieuwe gebouw voor Station Utrecht bijvoorbeeld werd voorzien van gevelbeelden van Jo Uiterwaal en mozaïekvloeren.

De rondingen van Van Ravesteyn contrasteerden sterk met de nieuw-zakelijke stations Amsterdam Amstel en Muiderpoort van H.G.J. Schelling uit hetzelfde jaar. Maar ook daarin speelde kunst een belangrijk rol. De wandschilderingen in het Amstelstation werden gemaakt door Peter Alma, geselecteerd door een jury die geen versleten allegorieën wilde. De tijdgeest vroeg om een minder pompeuze symboliek dan voorheen, maar ook de opkomst van nieuwe technieken speelde mee. Zware vuurspuwende locomotieven begonnen het af te leggen tegen lichte elektrische treinstellen. Men zocht lichtvoetige alternatieven voor de macht en kracht uitstralende oude spoorsymbolen. Alma verbeeldde de technische vooruitgang der spoorwegen met spoorwegpioniers en treinen uit verschillende tijden. Toch kon hij het niet laten ook het gevleugelde wiel een plaats te geven (afb. 6). Het kleinere Muiderpoortstation kreeg een glas-in-loodraam van Heinrich Campendonk, een van de juryleden van het Amstelstation. De voormalige Blaue Reiter-schilder had uitgesproken opvattingen over monumentale kunst, waarin hij les gaf aan de Rijksacademie. Hij koos als motief voor het ronde raam een zwerm trekvogels als verbeelding van de reislust en het vrijheidsgevoel dat met (trein)reizen verbonden is. Campendonk gebruikte de loodprofielen om de contouren van de vogels aan te geven. Het koele kleurgebruik – blauw, grijs en bruin – sloot aan bij het strakke rationalisme van de architectuur.

Wederopbouw

De periode direct na de Tweede Wereldoorlog stond in het teken van de Wederopbouw – niet alleen economisch maar ook letterlijk. Veel spoorlijnen, bruggen en stations waren verwoest of beschadigd. Het treinverkeer had meer dan een half jaar stilgelegen en kwam langzaam weer op gang. Toch was er al kort na de oorlog ruimte voor stationskunst, waarbij eerst werd teruggegrepen op oude symbolen.

Ter gelegenheid van de hervatting van de treindienst schonk de bevolking van Leerdam het station in september 1945 een geëtsd glaskunstwerk van Floris Meijdam, een van de belangrijkste ontwerpers van de Glasfabriek Leerdam. De drie glazen panelen combineerden lokale motieven met spoorsymboliek. Gebouwen zoals de Grote Kerk en het gemeentehuis werden afgebeeld naast plaatselijke industrie en nijverheid, zoals de glasfabriek. Maar er was ook een silhouet van een stoomtrein te zien en één van de figuren in het midden droeg het aloude gevleugelde wiel. Het geheel straalde optimisme en gemeenschapszin uit (afb. 7).

Het herstel van het spoor werd gecombineerd met de elektrificatie van de lijnen, die in het Interbellum al was begonnen maar in de oorlog een terugslag had gekregen. De ingebruikname van een geëlektrificeerd traject werd telkens groots gevierd. De inwoners van Bussum en Naarden schonken het NS-station in 1947 als dank voor de elektrificatie nieuwe glas-in-loodramen met de wapens van de aan de Gooilijn gelegen gemeentes, ontworpen door Pieter Hofman. Ze werden geplaatst in de uit kleine vierkante vensters opgebouwde raampartij in de stationshal.

De Limburgse expressionist Charles Eyck kreeg de opdracht om 22 nieuwe ramen te ontwerpen voor station Maastricht (afb. 8); de oude decoratieve ramen die J. Schouten ontwierp in opdracht van architect Van Heukelom, waren in de oorlog gesneuveld. Eycks ramen tonen onder meer 23 gemeentewapens van plaatsen langs de geëlektrificeerde Limburgse spoorlijnen (Maastricht-Heerlen, Maastricht-Weert en Heerlen-Sittard). Daarnaast worden de Nederlandse provincies verbeeld door personificaties die provinciewapens dragen en details zoals kaasdragers (Noord-Holland), koeien (Friesland) en schapen (Drenthe). Op twee andere ramen personificeren Fortuna en Hermes de handel en de spoorwegen. Kleinere boogramen boven de ingangen laten bekende spoormotieven zien zoals het gevleugelde wiel. Eyck had bij het spoorwegjubileum van 1939 laten zien wel raad te weten met deze toen al verouderde beeldtaal; zijn sculptuur voor station Utrecht bevatte alle klassieke spoorsymbolen. Eyck was in zijn werk voor religieuze gebouwen gewend veel symboliek te gebruiken.

Vernieuwing en experiment

In de volgende fase van de Wederopbouw na 1950 ontstond er ruimte voor vernieuwing en experiment. Monumentale kunst aan gebouwen beleefde een bloeiperiode door overheidsopdrachten en percentage-regelingen. Kunstenaars kregen de ruimte om met nieuwe technieken te experimenteren, maar de voorstelling moest voor iedereen begrijpelijk zijn en bijdragen aan het gemeenschapsgevoel.

Koen van der Gaast volgde in deze tijd Schelling en Van Ravesteyn op als stationsarchitect. Zijn stijl hield aanvankelijk het midden tussen die van z'n beide voorgangers: een functionalistische opzet met enkele sierlijke toevoegingen zoals rondingen.

Van der Gaasts eerste grote station was dat van Eindhoven in 1956, waarvoor Lex Horn glaskunstwerken maakte. Het grote raam boven de onderdoorgang vormt in dertig panelen een beeldverhaal over typisch Nederlandse economische activiteiten, zoals scheepvaart, veeteelt en dijkenbouw (afb. 9). Opmerkelijk genoeg bevat het kleurrijke raam geen verwijzing naar het lokale Philips, terwijl een beeld op het naastgelegen viaduct – nog gemaakt op instigatie van Van Ravesteyn – wel de gloeilampenindustrie personifieert en sommige mensen in de vorm van het stationsgebouw een radiotoestel herkennen.



8
Maastricht
Charles Eyck



9
Stationshal Eindhoven
Lex Horn

10
Ronde vensters met trekvogels, Eindhoven
Lex Horn



Glaskunst in Nederlandse stations

Naast het grote raam maakte Horn ook drie kleinere ronde vensters in de Eindhovense stationshal (afb. 10). Ze tonen trekvogels als symbool van reislust en refereerden daarmee direct aan het raam van zijn leermeester Campendonk in Amsterdam Muiderpoort.

Volgens Horn vroeg de moderne architectuur om een nieuwe benadering van de glaskunst, gebruik makend van grote oppervlaktes en de transparantie van glas. Hij paste in Eindhoven als eerste de techniek van het glasappliqué toe, waarbij stukken gekleurd glas op blank glas worden gelijmd zodat er geen loden contouren meer nodig zijn. Hij liet de glasstukken deels overlappen, of juist niet helemaal op elkaar aansluiten, waardoor donkere c.q. doorzichtige lijnen ontstonden. Ook maakte hij gebruik van positieve en negatieve vormen; de voorstelling werd uit het gekleurde glas weggesneden en op het blanke glas geappliqueerd. Zijn kleurgebruik was niet op de realiteit gebaseerd maar op expressieve waarde en doet daarmee denken aan de schilderende tijdgenoten van Cobra. Ondanks Horns ideeën over glaskunst in de architectuur zijn de Eindhovense ramen door de weinig centrale plaatsing maar beperkt van invloed op de beleving van de ruimte. Vanwege zijn vernieuwende techniek, maar ook door commissielidmaatschappen en publicaties, had Lex Horn veel invloed op de naoorlogse monumentale kunst.

Alledaags en autonoom

Rond 1960 werd de afstand van de kunst tot het dagelijks leven verder verkleind. Er waren geen symbolen meer nodig zoals goden of vogels om de spoorwegen te verbeelden. De reiziger werd zelf afgebeeld, afscheid nemend of gehaast om z'n trein te halen. Reizen was geen bijzonderheid meer maar alledaagse routine voor forensen. Het gevleugelde wiel was definitief uit beeld.

Voor Van der Gaasts modernistische station Almelo (1962) ontwierp graficus en kunstenaar Willem Heesen een blauwgroen glaskunstwerk boven de tunnel naar de perrons, getiteld *Het vertrek*. De compositie, opgebouwd uit driehoekige vormen, stelt vertrekkende reizigers voor en ten afscheid zwaaiende achterblijvers. Heesen gebruikte een variant van de glasappliqué-techniek: glasfusing, waarbij de glasstukken niet gelijmd worden maar in de oven aan elkaar gesmolten met pigment tussen de glaslagen. Het dynamische raam past goed bij het luchtige en transparante stationsgebouw met z'n overkapping van scherpe V-vormige kolommen.

Van der Gaast, wiens bouwstijl steeds expressiever en bijna futuristisch werd, ontwierp in 1965 het nieuwe station Tilburg. De Bredase kunstenaar Piet Buys voorzag het gebouw van glasmozaïeken. Het resultaat sluit perfect aan bij de architectuur; toch kwam de opdracht door een toeval tot stand. Van der Gaast bezocht in 1965 een kunstexpositie tegenover het in aanbouw zijnde station, waaraan Piet Buys deelnam. Zijn werk sprak de architect blijkbaar aan want Buys kreeg de opdracht negen glasmozaïeken te maken voor de stationsentree (afb. 11).

In blauwe glasblokjes met rode accenten gaf Buys op cartooneske wijze aankomende en vertrekkende reizigers weer. Van de zijkant gezien gaan mozaïek en passanten naadloos in elkaar over. Buys had geen symboliek meer nodig om snelheid uit te beelden; de diagonale lijnen van de compositie suggereren beweging – net als bij het gebouw zelf, waarvan de overkapping als een tentdak lijkt te wapperen door de turbulentie van de treinen.

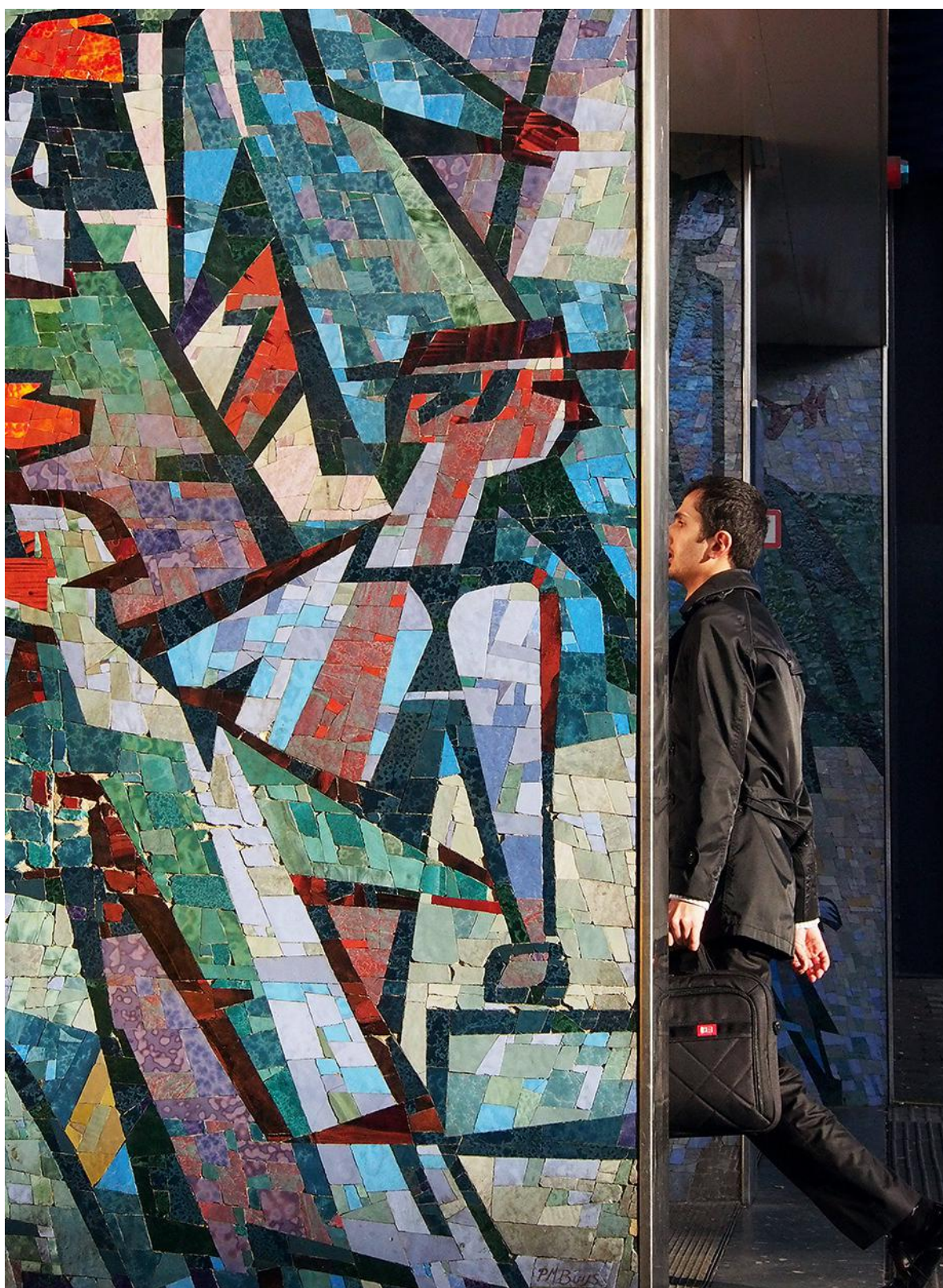
Eind jaren '60 veranderde de stationskunst van karakter. Dit was het gevolg van maatschappelijke veranderingen zoals professionalisering en democratisering. Commissies, prijsvragen en aanbestedingen zorgden ervoor dat de architect maar één van vele stemmen had bij de keuze voor een kunstenaar. De nieuwe huisstijl van de NS door Teldesign uit 1968 is symbolisch voor deze periode: minimalistisch en zakelijk met een helder kleurgebruik. Ook de stations van Van der Gaast werden strakker en minder expressief. Kunst werd steeds meer als los element gezien dat in een daarvoor door de architect bestemde plek geplaatst kon worden.

Expressie en decoratie

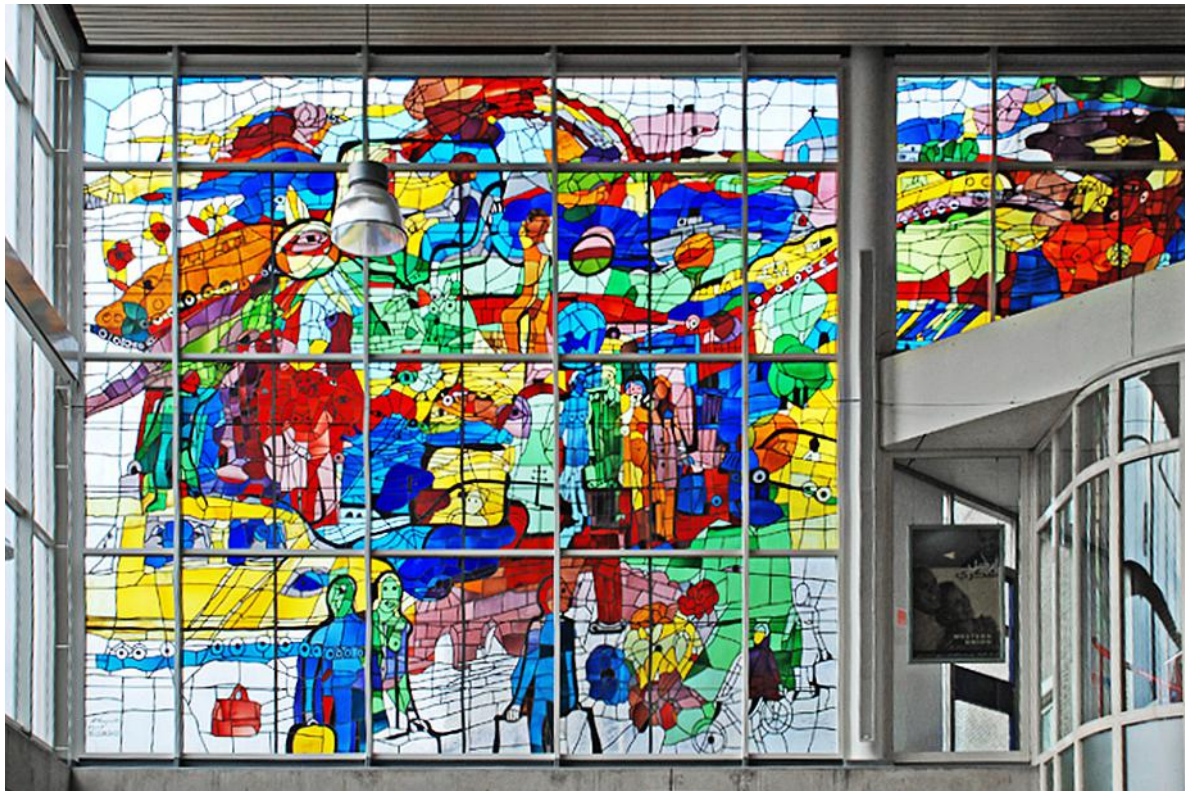
Na een periode van *minimal art* kwam er in de jaren '80 en '90 weer ruimte voor expressie, figuratie en decoratie. Deze trend, onder invloed van het postmodernisme is ook terug te zien in de stationskunst.

In 1984 werd Van Ravesteyns station Gouda vervangen door een nieuw gebouw. De beelden van Jo Uiterwaal werden herplaatst in nieuwe betonbogen. Louis La Rooy werd gevraagd een glaskunstwerk te maken boven de hoofdingang als achterwand voor het grootste sculptuur. Zijn glasappliqué getiteld *De ondergaande zon* bevat geen symbolen of voorstellingen. Het is een abstract werk in vlamme kleuren: geel, goud, rood, paars en blauw. Wie wil, kan er een verwijzing in zien naar de beroemde Goudse Glazen. Het wisselende licht is belangrijk bij de beleving van het kunstwerk, maar speelt in de architectuur als geheel een beperkte rol. Architect M.W. Markenhof had verwacht dat het werk ook overdag een kleurig effect zou geven aan het exterieur, maar dit bleek alleen in het donker het geval.

De Limburgse kunstenaar Hans Truijen ontwierp rond 1985 monumentale ramen voor de NS-stations van Heerlen en Helmond. Truijen had zich altijd al weinig gelegen laten liggen aan heersende modes of stromingen. Eind jaren '60 voorzag hij kerken en kloosters van pop art-ramen met gezeefdrukte foto's. Het grote Heerlense stationsraam *Reis en aankomst in de stad* heeft een compositie als een fotocollage (afb. 12). Het kleurrijke raam zit vol met verwijzingen naar reizen, voertuigen en de regio. Een bonte stoet van reizigers, karakteristieke gele NS-treinen, bussen en fietsen trekt door het zonovergoten heuvellandschap rond de Miljoenenlijn, waarin zelfs de kerk van Eygelshoven herkenbaar is. Traditionele spoorsymboliek had de kunstenaar niet nodig voor deze



11
Tilburg
Piet Buys



12
Heerlen
Hans Truijen, *Reis en aankomst in de stad*

13
's-Hertogenbosch
Titia Ex, *Bagagedans*



zeer persoonlijke impressie, die echter voor een breed publiek herkenbaar is. Truijen liet aan de randen van het raam gedeeltes transparant zodat ook passanten heel even onderdeel worden van de voorstelling. Het raam gaf een extra dimensie aan het wat anonieme stationsgebouw; vooral in het donker, met het licht van de stationshal erachter, zorgde het voor een indrukwekkend beeld aan de buitenzijde. Het vergelijkbare raam dat Truijen in 1987 voor station Helmond maakte heeft dezelfde thematiek van aankomst en vertrek, maar bevat minder regionale verwijzingen. Beide ramen zijn inmiddels verwijderd vanwege de vernieuwing van de stations. Het raam in Helmond is teruggeplaatst in de nieuwbouw; hopelijk zal dit ook in Heerlen gebeuren.

Licht als kunstuiting

In 1995 kreeg 's-Hertogenbosch een nieuw station met een grote glazen voorgevel. Kunstenares Titia Ex ontwierp op een ondergrond van oranje en blauw glas de lichtanimatie *Bagagedans* (afb. 13). Elf neonfiguren – het aantal van de gekken – verwijzen zowel naar het reizen per trein als naar de stad van aankomst. Een tweekoppige adelaar komt uit het wapen van Den Bosch; het traditionele motief van de lokale heraldiek kreeg een nieuw jasje. Andere figuren hebben te maken met het Bossche carnaval of verbeelden verschillende soorten reizigers. De lokale en spoorse thematiek vallen samen in het figuur van een reiziger uit een schilderij van Jeroen Bosch.

Voor Titia Ex is licht belangrijk, zo blijkt uit uitspraken als 'ik maak poëzie maar dan met licht' en 'met glas kun je licht vangen'. In 's-Hertogenbosch is het doorvallende licht overdag van invloed op het interieur en 's nachts op de buitengevel. Bij daglicht is het kunstwerk speels en carnavalesk met de wereld van alledag zichtbaar op de achtergrond. In het donker staan de figuren op zich en roepen associaties op met de tekens van de dierenriem. Het werk zal dan eerder aanzetten tot gedachtes over de levensreis dan over de treinreis. Op de beleving van de ruimte in het stationsgebouw zelf heeft het licht overdag slechts een beperkt effect; alleen bij een bepaalde stand van de zon dringt het oranje gefilterde licht tot in de stationspassage door.

Voor de zuidgevel van station Amersfoort (2001) maakte Joost van Santen het kunstwerk *Ellips of Light* (afb. 14). Een eivorm van gekleurd mondgeblazen glas is op de blankglazen gevel geappliqueerd. De vorm en de kleuren worden door het zonlicht geprojecteerd op de vloer van de stationshal (afb. 15). In de loop van de dag en het jaar verschuift de geprojecteerde ellips en verandert de intensiteit van het licht, wat leidt tot wisselende sferen in het station. In de winter dringt de projectie door de lage zonnestand het verst in de hal door, tot aan de wanden toe. Ook met weinig zonlicht is de geprojecteerde vorm zichtbaar op de vloer. Het licht heeft daadwerkelijk effect op passanten: de kunstenaar heeft een groepje meisjes zien dansen op de geprojecteerde kleuren.

Joost van Santen ziet licht als het belangrijkste onderwerp van zijn kunst. Hij wordt geïnspireerd door het Hollandse licht dat door waterdampen in de lucht honderden kleurschakeringen kent. Het kunstwerk voor station Amersfoort is in nauwe samenwerking tussen de kunstenaar en architect Jan van Belkum tot stand gekomen. Welbeschouwd is daarmee opnieuw sprake van het *Gesamtkunstwerk* waar rond de vorige eeuwwisseling naar werd gestreefd. Het resultaat is zelfs overtuigender dan honderd jaar geleden, omdat het licht van het kunstwerk tot diep in het station doordringt. De grens tussen kunst en architectuur is daarmee vervaagd.

Het stationsglas van de laatste decennia laat zich opdelen in ramen waarop de voorstelling centraal staat, zoals in Heerlen en 's-Hertogenbosch, en glazen waarbij het lichteffect in het station de hoofdrol speelt. Dat laatste geldt voor de glaskunst in Gouda en Amersfoort, die misschien niet direct wordt opgemerkt maar waarvan kleur en licht mede de sfeer in het station bepalen. Het werk van Van Santen is wat dat betreft het meest succesvol: het gekleurde licht dat door het glas de stationshal binnenkomt, maakt de harde vormen in de hal zachter.

Hoe verschillend ook, de ramen van Hans Truijen en de lichtkunst van Titia Ex hebben met elkaar gemeen dat ze zowel aankomst als vertrek verbeelden: lokale motieven en reisthema's. Beide kunstenaars geven een hoogstpersoonlijke kijk op deze thema's, zonder dat hun werk daardoor ontoegankelijk wordt voor een breed publiek. Meer dan met de afstandelijke spoorsymbolen van weleer kunnen reizigers zich ermee identificeren. De glaskunstwerken kunnen passanten op verschillende niveaus aanspreken. Ze kunnen simpelweg dienen als herkenningspunt, waarmee het ene station zich onderscheidt van het andere. De nadere beschouwer zal de voorstellingen misschien herkennen of er eigen associaties en herinneringen bij hebben. Voor veel reizigers is stationskunst echter vooral onbewust aanwezig, te midden van de alledaagse hectiek. De ervaring in Heerlen, na het verwijderen van het raam van Truijen, leert: het valt pas op als het is verdwenen. Dat decoratieve stationskunst daarom onbelangrijk is, zou precies de verkeerde conclusie zijn.

Nieuwe beeldtaal

De meeste Nederlandse stations van het afgelopen decennium kennen geen monumentale kunst. Om te voorkomen dat stations net zo uitwisselbaar worden als de winkels die er gevestigd zijn, wordt het tijd voor een nieuwe beeldtaal. Het spoorlandschap verandert sterk door de aanleg van hogesnelheidslijnen en OV-terminals die meer op vliegvelden lijken dan op de vroegere stations. Tegelijkertijd worden de kleine stations omgevormd tot een soort sneltramhaltes. Monumentale stationskunst kan een *sense of place* brengen in deze nieuwe omgevingen. Een belangrijke eerste stap is eerherstel voor afgedankte kunstwerken, zoals in Rotterdam Centraal is gebeurd met de sculpturen van J.H. Baas. Hopelijk volgt men dit voorbeeld in Heerlen met het raam van Truijen.

14
Amersfoort
Joost van Santen, *Ellips of Light*

15
Projectie op de vloer door de Ellips of Light
door Joost van Santen, Amersfoort





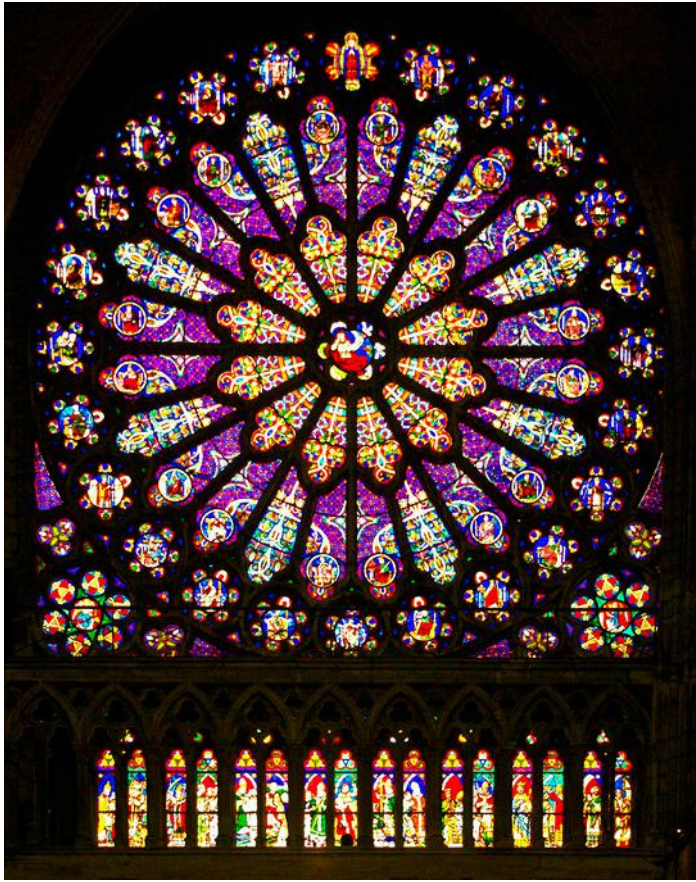
16
Apeldoorn
Giny Vos, *Reizend zand*

17
Kaohsiung, Taiwan
Narcissus Quagliata, *Dome of Light*



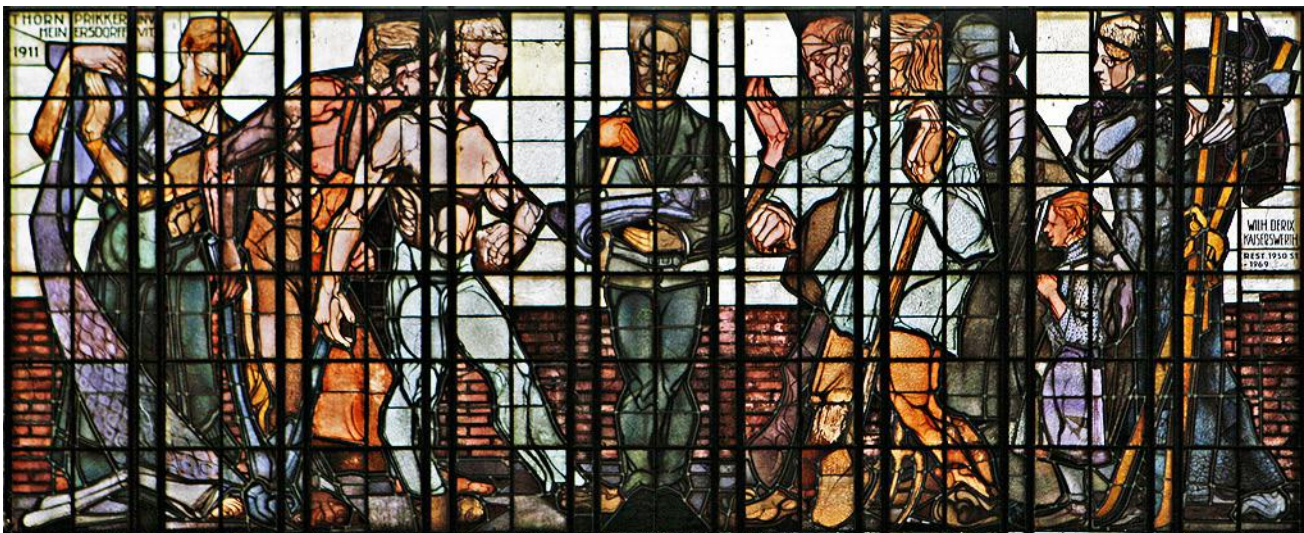
Hedendaagse ontwerpers kunnen de link met de omgeving op een nieuwe manier leggen. Glas, licht en animatie kunnen een nieuwe doorontwikkeling zijn op de traditie van glas-in-lood. Een inspirerend voorbeeld is de hightech *Zandverstuiving* van Giny Vos bij station Apeldoorn (afb. 16), verwijzend naar de nabije Veluwe. Inspiratie kan ook uit het buitenland gehaald worden. Met name in de VS, Japan en Taiwan zijn grote stations en vliegveldhallen vaak voorzien van enorme wanden gekleurd glas, die veel invloed hebben op de beleving van de architectuur. Een bijzonder voorbeeld is de *Dome of Light* van de Italiaanse kunstenaar Narcissus Quagliata in een metrostation in Kaohsiung, Taiwan (afb. 17). Het is het grootste glaskunstwerk ter wereld.

Niet alleen in het buitenland maar ook in het eigen erfgoed zijn de beste voorbeelden van stationskunst monumentaal: groot(s) en nauw verbonden met de architectuur. Welke kunstenaars krijgen de kans om een nieuwe vorm van monumentale kunst te ontwikkelen voor de grote OV-terminals? Glas en licht zijn daar in ieder geval ruim aanwezig.



1
Kathedraal van Saint-Denis

2
Station Hagen
Johan Thorn Prikker



Een korte geschiedenis van glaskunst en licht in de architectuur

Hoewel glas-in-loodramen reeds voorkomen in Romaanse kerken, heeft de glaskunst als element in de architectuur pas echt zijn plaats gekregen in de twaalfde eeuw met de ontwikkeling van de Gotiek. Algemeen wordt Abt Suger, de 'architect' van de kathedraal van Saint Denis bij Parijs beschouwd als de grondlegger van de gotiek en de toepassing van (gebrandschilderde) glaskunst in de architectuur (afb. 1). De werking van het licht door het glas werd door de Middeleeuwen als iets goddelijks beschouwd. Afbeeldingen op de ramen deden dienst als 'bijbel voor de ongeletterden'. Het licht dat door het gekleurde glas viel, bewerkstelligde een sfeer die kerkbezoekers ontvankelijk maakte voor het religieuze. De Franse schrijver René Bazin (1853-1932) beschreef in dit licht een gebrandschilderd raam eens als 'une atmosphere avant d'être une image'.

De gotiek maakte dankzij de toepassing van steunberen en luchtbogen grote openingen in de muren mogelijk die veel licht doorlieten. Die openingen werden gevuld met glas. Door de technische beperkingen van destijds, kon men slechts kleine stukken glas produceren. Met buigzaam lood werden – en worden – deze kleine stukken glas tot een groter geheel samengevoegd dat een grote opening in een muur kon vullen. De loodstrippen werden als een contourlijn gebruikt voor de figuren die men in het glasraam wilde afbeelden. In combinatie met de toepassing van verschillende kleuren glas ontstond zo de kans gekleurde afbeeldingen in het raam te realiseren: de eerste vorm van tweedimensionale glaskunst. De afbeelding werd overigens niet alleen door de loodstrippen bepaald. Op de stukken gekleurd glas werd met zwarte of bruine glasverf een tekening aangebracht, die vervolgens in een oven in het glas werd gebrand.

De rol van het glas bij het bepalen van de beleving van de ruimte in een gebouw ging na de Middeleeuwen vrijwel geheel verloren. De kerk was geen opdrachtgever meer voor gebrandschilderde ramen met religieuze afbeeldingen en bestaande ramen werden in oorlogen en revoluties vernietigd. In plaats van het glas-in-lood ging men in de zeventiende- en achttiende-eeuw over op het gebruik van emailleverven. Dit maakte het mogelijk om met kleur te schilderen op blank glas. Daarbij was niet langer de werking van gekleurd glas in de ruimte belangrijk, maar de mogelijkheid om fraaie schilderijen te realiseren. In plaats van schilderen met licht – een term die later door de Nederlandse kunstenaar Johan Thorn Prikker werd geïntroduceerd – kwam het accent te liggen op schilderen op glas. Als gevolg hiervan werden de kunstwerken vooral decoratief en niet langer bepalend voor de beleving van de ruimte. Voor zover ze wel als (onderdeel van een) raam gebruikt werden, bleken ze bovendien soms niet bestand tegen de tand des tijds.

Terwijl de Middeleeuwse ramen nog steeds hun pracht hebben behouden, zijn de emailleverven soms bijna volledig weggewist. Dit omdat de kwaliteit van de emailleverven vaak slecht was en de verven onvoldoende werden ingebrand. Het verval van de glasschilderkunst ging uiteinde-

lijk zover dat men in de negentiende-eeuw eigenlijk niet meer wist hoe gebrandschilderde glas-in-loodramen gemaakt moesten worden. Men moest de techniek opnieuw ontwikkelen op basis van een middeleeuws handschrift.

De architectuur van de neogotiek leidde tot een herleving van de glaskunst in de architectuur. Het was de Nederlandse kunstenaar Johan Thorn Prikker die weer het belang van het licht dat door gekleurd glas in een ruimte valt, als belangrijkste element van zijn kunst beschouwde. Hij wordt internationaal gezien als de grote vernieuwer van de glaskunst. Zijn eerste opdracht was een ontwerp voor de gevel van het stationsgebouw in Hagen, Duitsland (afb. 2). Een invloedrijk industrieel wilde de ambachtelijke industrie in die stad op een hoger kunstzinnig en kwalitatief peil brengen. Hij gaf Prikker daarom in 1910 opdracht tot het maken van het raam dat het hele bovendeel van de stationsgevel zou bestrijken. 'De kunstenaar als leraar voor handel en bedrijvigheid' is het thema van het raam. Thorn Prikker was nadien docent aan verschillende opleidingsinstituten in Duitsland en heeft een hele generatie glazeniers beïnvloed en opgeleid. Voor deze moderne glazeniers is de werking van het licht door gekleurd glas en de beleving van de ruimte die daaruit voortkomt bepalend voor de rol van de glaskunst in de architectuur.

Technieken

Binnen de glaskunst worden verschillende technieken gebruikt. Het merendeel is al vele eeuwen oud. Iedere techniek biedt andere mogelijkheden. Van glas-in-lood, gebrandschilderd glas en glasappliqué tot glasfusering en glasmozaïek: alle technieken vinden we terug in Nederlandse stations. Hieronder volgt per techniek een korte beschrijving.

Glas-in-lood



Bij glas-in-lood worden kleine stukken gekleurd glas met loodprofielen samengevoegd tot een groter geheel. Kunstenaars gebruiken daarvoor bij voorkeur mondgeblazen glas. Door het productieproces is dit glas niet overal even dik en bevat het onreinigheden en luchtbelletjes. De kleur is ook niet altijd overal gelijk en vertoont verlopen. Die eigenschappen geven aan elk stukje glas een eigen karakter. Het licht dat door het glas valt, wordt steeds weer op andere wijze gebroken en is daardoor levendig. De loodprofielen kunnen van verschillende breedte zijn; de kern is altijd hetzelfde. Door het verschil in breedte heeft de kunstenaar extra uitdrukkingsmogelijkheden.

Gebrandschilderd glas



De oudste vorm van brandschilderen was beperkt tot grisailleverf. Met grisailleverf (fijngemalen ijzeroxide en glaspoeeder) kan een schildering op het gekleurde glas worden aangebracht. Deze wordt vervolgens in een oven ingebrand. Met grisailleverf kunnen alleen bruinzwarte schilderingen worden gemaakt. Later ontdekte met de mogelijkheden van zilvernitraat. Met zilvernitraat kan aan de achterkant van het glas de kleur geel worden aangebracht als onderdeel van de schildering. In de zeventiende-eeuw kwam het gebruik van emailleverven op, waarmee men meerdere kleuren kon realiseren en ook gekleurde schilderingen op blank glas kon maken.

Glasappliqué



Bij glasappliqué worden stukken gekleurd glas op meestal blank vensterglas gelijmd. Bij de eerste toepassingen van glasappliqué traden problemen op met de gebruikte lijm. Soms liet de lijm los of verkleurde de lijm. Ook kunnen problemen ontstaan doordat de verschillende lagen glas verschillende uitzettingscoëfficiënten hebben en er door temperatuurverschillen spanningen optreden tussen de binnen- en de buitenlaag. Inmiddels heeft men deze techniek beter onder de knie. Met glasappliqué kunnen grotere oppervlakten worden beglaasd.

Glasfusing



Bij glasfusing worden verschillende stukken gekleurd glas in meerdere lagen in de oven met elkaar versmolten. Daardoor kan men andere kleurverlopen realiseren dan in het geblazen glas zelf mogelijk zijn.

Glasmozaïek



Glasmozaïek is een oude kunstvorm. Kleine stukjes glas worden op een ondergrond gelijmd. Door verschillende kleuren te gebruiken kan men een tekening realiseren. Er zijn onder andere constructieve argumenten om glasmozaïek in de stationsarchitectuur toe te passen. Een glasmozaïek heeft een hard oppervlakte dat eenvoudig te reinigen is met krachtige reinigingsmiddelen. Dat is ook de reden dat in metrostations in de VS grote glasmozaïeken worden aangebracht.

Gelamineerd glas



Gelamineerd glas, ook wel gelaagd glas of veiligheidsglas genoemd, betreft een assemblage van twee of meer glasbladen met één of meerdere plastic tussenlagen van polyvinylbutyral (PVB folie) die enigszins 'als een sandwich' tussen beide glasbladen worden geplaatst en die weerstand, adhesie en elasticiteit bieden. De assemblage van het glas en de tussenlagen vormt een uiterst resistent en compact geheel. Indien het glas per ongeluk mocht breken, worden de scherven door de plastic tussenlaag vastgehouden. De glasscherven blijven als het ware aan de plastic tussenlaag 'kleven'. Het gekleurde glas wordt gesneden in de vormen van het ontwerp en vervolgens met blank glas gelamineerd.

Overzicht glaskunstwerken in stations

Station Almelo	35
Station Amersfoort	37
Station Amsterdam Centraal	39
Station Amsterdam Muiderpoort	41
Station Den Haag HS	43
Station Eindhoven	45
Station Gouda	47
Station Haarlem	49
Station Heerlen	51
Station Helmond	53
Station 's-Hertogenbosch	55
Station Maastricht	57
Station Naarden-Bussum	59
Station Tilburg	61
Station Zandvoort	63



Station Almelo

Het Vertrek

Jaar
1964

Ontwerp
Willem Heesen

Uitvoering
–

Techniek
glasfusing

Locatie
boven tunnel naar perrons

Afmetingen
3,25 x 2,85 meter

In het door Koenraad van der Gaast en J.H. Baas ontworpen stationsgebouw van Almelo (1962) bevindt zich boven de tunnel naar de perrons een groot glaskunstwerk. Het overwegend blauwgroene venster, een ontwerp van Willem Heesen, is verdeeld in ongelijke geometrische delen. De glasstukken zijn in de oven aan elkaar gesmolten waarbij pigment tussen de glaslagen is aangebracht. Heesen hanteerde daarmee een vorm van glasfusing. De dynamische compositie bestaat uit kleine geometrische, overwegend driehoekige vormen waarin wuivende mensfiguren te ontwaren zijn. Links zijn de vertrekkende en rechts de 'achterblijvers' afgebeeld. Het station van Almelo is een sprekend voorbeeld van de expressiviteit van het naoorlogse modernisme. In 2013 is het gebouw voorgedragen als potentieel Rijksmonument uit de wederopbouwperiode (1959–1965). Het glaskunstwerk neemt daarbinnen een belangrijke plek in.

Willem Heesen (1925–2007) werd opgeleid als graficus aan de Koninklijke Academie in Den Haag. Tussen 1943 en 1948 volgde hij een vierjarige opleiding voor ontwerpers en decorateurs aan de Glasschool Leerdam. Zijn leraar was Andries Copier. Direct na zijn opleiding, werd Heesen aangesteld als ontwerper bij de Glasfabriek in Leerdam. In 1967, na de pensionering van Copier, trad Heesen hier aan als hoofdontwerper. Tien jaar later verliet hij de Leerdamse Glasfabriek en startte glasstudio De Oude Horn, een centrum voor glaskunstenaars en een ontmoetingsplaats voor kunstenaars die met glas willen experimenteren. Met steun van oud-glasblazers van de Glasfabriek maakte Willem Heesen zich de techniek van het glasblazen eigen. In De Oude Horn werd volop geëxperimenteerd met soms bijna verloren gegane technieken. Willem Heesen heeft gedurende zijn carrière voornamelijk gevormd glas gemaakt. Naast Het Vertrek is van hem slechts één ander monumentaal werk bekend. Het bevindt zich in Hengelo in een pand van de huidige Ziekenhuisgroep Twente. Hier vinden we langwerpige geëtste ramen met Griekse goden en helden in lange gewaden, waaronder Aesclepius, de God van de geneeskunde.



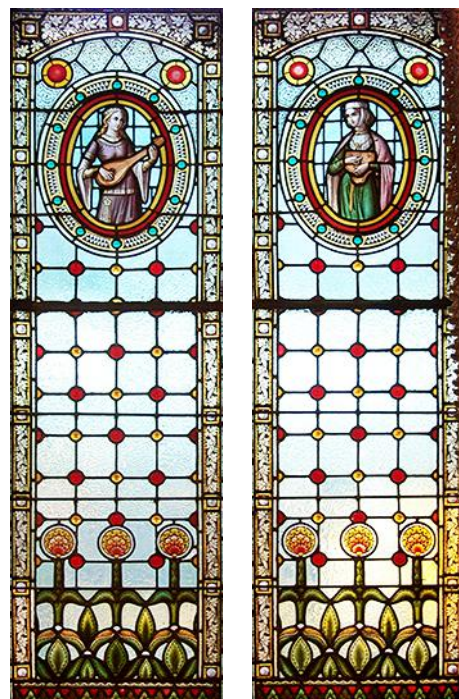


Glaskunst in Nederlandse stations

Station Amersfoort

Ellips of Light

Jaar 2001	Ellips of Light is onderdeel van de zuidgevel van station Amersfoort. Beeldend kunstenaar Joost van Santen ontwierp het in samenwerking met Jan van Belkum, de architect van het station. Kenmerkend voor het ellipsvormige werk is de projectie van het gekleurde, gelamineerde glas op de vloer van de stationshal. Met de inval van het zonlicht verandert de geprojecteerde ellips in de loop van de dag (en het jaar) van plaats. In de winter reikt de projectie door de lage zonnestand heel ver, tot de wanden aan toe. Bij de realisatie is mondgeblazen glas gebruikt met een heel eigen structuur. Deze structuur is ook zichtbaar in de projectie. Als onderdeel van het ontwerpproces werd eerst een kleine maquette van kleurfolie op glas gemaakt, gevolgd door een maquette van 1 op 10 met gekleurd glas om de juiste kleuren te kunnen bepalen. De uitvoering van het uiteindelijke werk is verzorgd in het Atelier70 in Amsterdam. Van Santen koos zelf het glas en zag toe op het snijden en lijmen op een glasplaat. Het glasappliqué is vervolgens door een glasbedrijf tot gelamineerd dubbelglas verwerkt. Hiermee zijn de dikteverschillen die glasappliqué met mondgeblazen glas doorgaans met zich meebrengt slim omzeild. Het oppervlak is glad zodat het makkelijk schoon te houden is.	Joost van Santen woont en werkt in Amsterdam en genoot daar zijn opleiding aan de Gerrit Rietveld Academie en de Rijksakademie. De reflectie van (dag)licht is een terugkerend thema in zijn werk. Bij projecten die onderdeel zijn van (nieuw)bouwopgaven werkt hij veelal nauw samen met de architect. Hij heeft bijzondere aandacht voor de wijze waarop daglicht gebouwen binnenvalt. Joost van Santen beschouwt zijn kunstwerk in de gevel van station Amersfoort als zijn meest geslaagde werk. Daarbij raadt hij iedere kunstenaar die de kans krijgt een glasappliqué te ontwerpen aan het als dubbelglas uit te voeren. Een ander bekend werk van Van Santen is het monument Vrouwen van Ravensbrück op het Museumplein in Amsterdam. Veel van zijn gerealiseerde projecten staan in het buitenland.
Ontwerp Joost van Santen		
Uitvoering Atelier70		
Techniek glasappliqué van mondgeblazen glas		
Locatie zuidgevel		
Afmetingen 11 x 7 meter		



Station Amsterdam Centraal

Koninklijke wachtkamer

Jaar 1885	De Koninklijke wachtkamers van Station Amsterdam Centraal dateren uit de tweede helft van de negentiende-eeuw; een periode waarin de trein voor staats- hoofden en hoogwaardigheidsbekleders de meest gangbare vorm van vervoer was, zeker voor de langere afstanden. In de ramen van de deur zijn de wapens van elf provincies afgebeeld. Bovenin bevinden zich het wapen van Noord-Brabant, de Nederlandse Leeuw en het wapen van Gelderland. De leeuw in beide provinciewapens kijkt naar rechts, terwijl dit normaal gesproken links is. Links onderin vinden we Overijssel, Drenthe en Groningen, in het midden Friesland, Utrecht en Limburg en rechts Zeeland, Noord-Holland en Zuid-Holland. In de wachtkamers bevindt zich verder nog een raam met twee musicerende vrouwenfiguren. De glas-in-loodramen zijn waarschijnlijk vervaardigd door atelier het Prinsenhof in Delft naar een ontwerp van Adolf Le Comte. In 2006 zijn de ramen ter plekke gerestaureerd door glasatelier Oud Rijswijk uit Zoetermeer. Een aantal panelen is daarbij opnieuw verlood. Sommige zijn 'museaal' herplaatst en voorzien van gelaagd monumentaal voorzetglas.	Atelier het Prinsenhof uit Delft werd opgericht door Jan Schouten. Schouten was in Delft afgestudeerd als civiel en bouwkundig ingenieur. Hij werd door zijn leraar decoratieve bouwkunde Adolf Le Comte gestimuleerd zich toe te leggen op gebrandschilderd glas. Na een periode van experimenteren toonde Schouten in 1891 zijn eerste raampjes. In datzelfde jaar kreeg hij de opdracht om een raam in de Nieuwe Kerk in Amsterdam te restaureren. Daarna volgden veel andere restauraties van gebrandschilderde ramen en nieuwe beglazingen. Schouten hield zich vooral met de technische aspecten bezig. Het ontwerpen van nieuwe beglazingen liet hij aan andere over, waaronder Le Comte. Het atelier fungeerde ook als opleidingscentrum. Veel bekende glazeniers hebben er hun opleiding genoten.
Ontwerp Adolf Le Comte (waarschijnlijk)		Adolf Le Comte (1850–1921) werd opgeleid aan de Polytechnische School te Delft en kunstnijverheidsscholen in Karlsruhe en Neurenberg. Na praktische ervaring te hebben opgedaan bij het atelier van een der bekendste deco- rateurs te Parijs, Ch. Polisch, werd hij aangesteld als leraar ornamenttekenen aan de Academie van Beeldende Kunsten in Den Haag. In 1978 werd hij vervolgens docent decoratieve bouwkunde aan de Delftsche Polytechnische School, een functie die hij tot 1894 zou bekleedden. Le Comte stond aan de wieg van het glasschildersatelier het Prinsenhof. Op zijn aandringen begon Jan Schouten in 1889 dit atelier voor gebrandschilderd glas dat vernoemd werd naar de plaats van vestiging. Schouten behartigde vooral de technische kant van het metier, terwijl Le Comte optrad als een van de ontwerpers.
Uitvoering Atelier Prinsenhof (waarschijnlijk)		
Techniek glas-in-lood		
Locatie Koninklijke wachtkamers		
Afmetingen –		



Station Amsterdam Muiderpoort

Vogeltrek

Jaar
1939

Ontwerp
Heinrich Campendonk

Uitvoering
Atelier Bogtman

Techniek
glas-in-lood

Locatie
gevel voormalige stationshal,
nu fietsenstalling

Afmetingen
-

In de noordelijke wand van de voormalige stationshal van Amsterdam-Muiderpoort, nu in gebruik als fietsenstalling, bevindt zich een raam van Heinrich Campendonk. Het raam heeft een diameter van 280 cm en is gemaakt rond 1939 bij de bouw van het station. Het raam toont een vlucht duiven, meeuwen en ganzen, symbolisch de reislust verbeeldend. Kunstenaars gebruikten deze metafoor wel vaker. Het raam is uitgevoerd door het bekende atelier van Bogtman in Haarlem. De koele, ingetogen kleuren – blauw, grijs en hier en daar bruin – sluiten aan bij de strakke rationele stationsarchitectuur. De weergave is niet gestroomlijnd waardoor de afbeelding een dynamische indruk maakt. De loodprofielen zijn door Campendonk gebruikt om de contouren van de vogels weer te geven. Helaas komt het raam in de huidige situatie niet volledig tot z'n recht omdat de ruimte moeilijk toegankelijk is voor publiek. Bovendien bevat het raam twee gaten als gevolg van vandalisme.

Heinrich Campendonk (1889-1957) was verbonden aan de beroemde expressionistische kunstenaarsgroep Der Blaue Reiter (1911-1914) waar ook Wassily Kandinsky, Franz Marc en Paul Klee lid van waren. Opgeleid door de Nederlandse kunstenaar Johan Thorn Prikker was hij onder meer als docent wand- en glasschilderkunst, mozaïek- en gobelin-kunst verbonden aan de Dusseldorfer Kunstgewerbeschule. Campendonk vluchtte in 1933 voor de nazi's nadat zijn kunst als 'entartet' was verklaard. Hij ging eerst naar België en vervolgens naar Nederland. In 1935 werd hij aangesteld als docent monumentale en versierende schilderkunst aan de Rijksakademie in Amsterdam, een functie die hij tot 1956 vervulde. Hij heeft een hele generatie van Nederlandse monumentaal werkende glaskunstenaars opgeleid en beïnvloed. Zijn lineaire spel, de vloeiende lijnen, de vlakke weergave en de heldere kleuren zijn kenmerkend. Campendonk benadrukte een vakmatige houding en een degelijke kennis en beheersing van het materiaal en de formele kanten van vormgeving en compositie. De kunst moest dienstbaar zijn aan de architectuur. Omdat de muur vlak of plat was, waren volgens Campendonk ook ruimtesuggesties of perspectief niet op hun plaats. Subjectieve uitingen en moralistische of politieke visies waren taboe. Ook onderwerpen als verdriet en vreugde waren volgens Campendonk te persoonlijk om te verbeelden op een wand. De kunst van Campendonk en veel werk van zijn trouwe leerlingen kenmerkt zich door het abstraheren van de figuratie en het gebruik van zachte kleuren.



Station Den Haag HS

Koninklijke wachtkamer

Jaar

1920

Ontwerp

Adolf Le Comte

Uitvoering

Atelier Prinsenhof

Techniek

-

Locatie

boven ingang van trapportaal

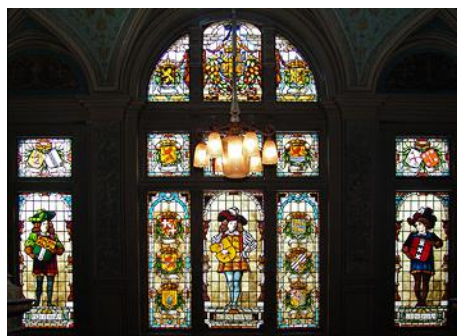
Afmetingen

-

Station Den Haag Hollands Spoor beschikt over een schitterende Koninklijke wachtruimte. Deze is bijzonder rijk uitgevoerd en bestaat uit maar liefst zeven vertrekken met een ruim trappenhuis en een vestibule. Het interieur behoort tot een van de best bewaarde voorbeelden van de neorenaissance in Nederland. De gebrandschilderde ramen bevinden zich in het trapportaal naar de wachtkamers. De centrale figuur midden in het ramencomplex hanteert het wapen van Den Haag. Dit raam wordt links geflankeerd door een raam met van boven naar beneden de wapens van Utrecht, Overijssel en Drenthe. Rechts zien we een raam met de wapens van Friesland, Groningen en Limburg. Boven deze ramen bevinden zich drie kleinere raampjes met de wapens van Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland. Boven dit geheel bevindt zich een boog bestaande uit drie ramen met het wapen van Noord-Brabant, de Nederlandse leeuw en het wapen van Gelderland. Rechts van het middenraam bevindt zich een raam met een figuur met het wapen van Amsterdam en daarboven de wapens van Leiden en Haarlem. Het raam links van het middenraam bevat een figuur met het wapen van Rotterdam en daarboven de wapens van Schiedam en Delft. De ramen zijn in 1920 ontworpen door Adolf Le Comte en uitgevoerd door atelier het Prinsenhof in Delft. In 2005 heeft glasatelier Oud Rijswijk uit Zoetermeer alle ramen gerestaureerd en voorzien van messing U-profielen gemonteerd in een museale opstelling. Ook is een beschermde gelamineerde beglazing gemonteerd. Het geheel heeft de historische uitstraling behouden.

Atelier het Prinsenhof uit Delft werd opgericht door Jan Schouten. Schouten was in Delft afgestudeerd als civiel en bouwkundig ingenieur. Hij werd door zijn leraar decoratieve bouwkunde Adolf Le Comte gestimuleerd zich toe te leggen op gebrandschilderd glas. Na een periode van experimenteren toonde Schouten in 1891 zijn eerste raampjes. In datzelfde jaar kreeg hij de opdracht om een raam in de Nieuwe Kerk in Amsterdam te restaureren. Daarna volgden veel andere restauraties van gebrandschilderde ramen en nieuwe beglazingen. Schouten hield zich vooral met de technische aspecten bezig. Het ontwerpen van nieuwe beglazingen liet hij aan andere over, waaronder Le Comte. Het atelier fungeerde ook als opleidingscentrum. Veel bekende glazeniers hebben er hun opleiding genoten.

Adolf Le Comte (1850–1921) werd opgeleid aan de Polytechnische School te Delft en kunstnijverheidsscholen in Karlsruhe en Neurenberg. Na praktische ervaring te hebben opgedaan bij het atelier van een der bekendste deco-rateurs te Parijs, Ch. Polisch, werd hij aangesteld als leraar ornamenttekenen aan de Academie van Beeldende Kunsten in Den Haag. In 1978 werd hij vervolgens docent decoratieve bouwkunde aan de Delftsche Polytechnische School, een functie die hij tot 1894 zou bekleedden. Le Comte stond aan de wieg van het glasschildersatelier het Prinsenhof. Op zijn aandringen begon Jan Schouten in 1889 dit atelier voor gebrandschilderd glas dat vernoemd werd naar de plaats van vestiging. Schouten behartigde vooral de technische kant van het metier, terwijl Le Comte optrad als een van de ontwerpers.





Station Eindhoven

Jaar
1956

Ontwerp
Lex Horn

Uitvoering
-

Techniek
glasappliqué

Locatie
gevel boven tunnel naar
perrons

Afmetingen
7,80 x 6,50 meter

Lex Horn creëerde in het stationsgebouw van Eindhoven een van de eerste Nederlandse glasappliqués. Het raam bevindt zich recht boven de tunnel die naar de perrons en de noordzijde van het station leidt. Als ware het een grote reclameposter toont het raam belangrijke kenmerken van de Nederlandse economie: scheepvaart, veeteelt, visvangst en dijkenbouw. Het metershoge figuratieve raam bestaat uit dertig vlakken verdeeld over zes stroken die als een puzzel in elkaar vallen. De helder gekleurde glasstukken overlappen elkaar deels. Hierdoor ontstaat een spel van donkere en doorzichtige lijnen. De kleine in sjablonen weergegeven figuren zijn vrij over het beeldvlak verdeeld en vormen samen een beeldverhaal met schepen en koeien. Bovenin de oostelijke zijwand bevinden zich nog drie ronde helder gekleurde glasappliquéraampjes met gestileerde vogels in vlucht die doen denken aan het raam van Campendonk in het Amsterdamse Muiderpoortstation. De raampjes komen in de huidige situatie niet echt tot hun recht: ze zijn moeilijk te zien. Net al in veel van zijn andere werk besteedde Horn veel aandacht aan de kleurwaarden en kleuraccenten. Opvallend is de toepassing van positief/negatief vormen. De voorstelling is daarbij uit het gekleurde glas weggesneden en geheel op blank glas geappliqueerd. Voor het lijmen is flexibele en doorzichtige glaslijm gebruikt. Deze flexibiliteit was noodzakelijk om de glasdecoratie bestand te laten zijn tegen interne spanningsverschillen en spanning die ontstaat door temperatuurverschillen. Bovendien vangt de lijn kleine verschillen in dikte van de gebruikte glaslagen op zonder dat dit ten koste gaat van de transparantie.

Lex Horn (1916–1968) volgde in de jaren 1937–1943 een opleiding aan de Rijksacademie van Beeldende Kunsten te Amsterdam en studeerde af bij Heinrich Campendonk. De invloed van Camperdonk komt duidelijk naar voren in de zuivere, gestileerde figuratie. Samen met andere leerlingen van Campendonk meende Horn dat de inhoud van een kunstwerk alleen met behulp van een herkenbare voorstelling kon worden overgedragen en verbeeld. Hij verzette zich tegen de abstracte, non-figuratieve kunst. Horn werkte vanuit een sterke maatschappelijke betrokkenheid. Opvallend was zijn vermogen om sociale thema's op een verhalende wijze gestalte te geven. Horn was een van de eerste kunstenaars in Nederland die werkte met de glasappliqué-techniek. De keus voor deze nieuwe manier van glasbewerking hield verband met zijn visie op de moderne architectuur die, naar zijn oordeel, vroeg om een nieuwe benadering van de glaskunst. Om een eenheid te kunnen vormen met de moderne bouwkunst, gekenmerkt door grote glaswanden, moesten ook de beglazingen grotere oppervlakten beslaan en opgebouwd zijn uit grote glasstukken. Verder diende de nadruk te liggen op de transparantie van het glas.

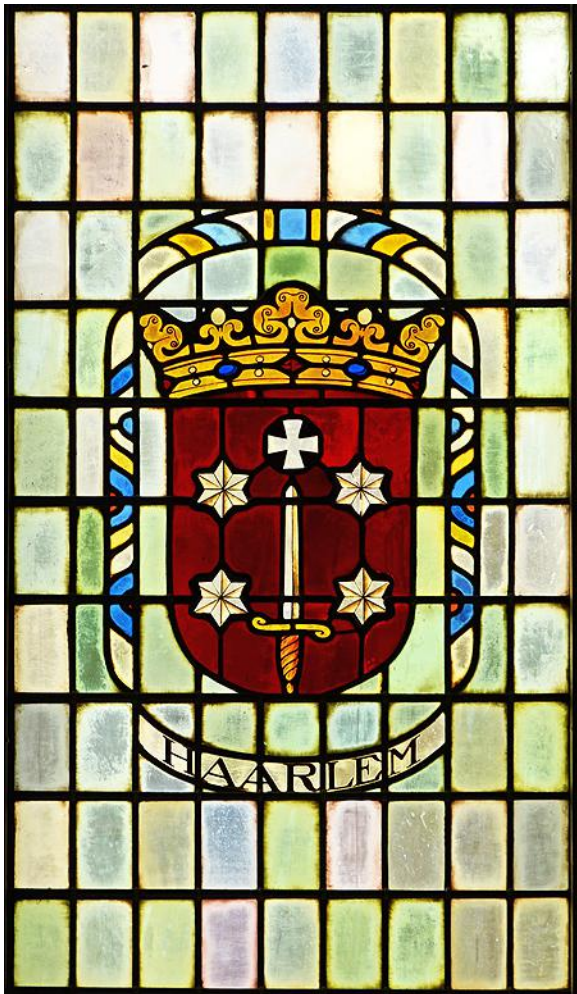
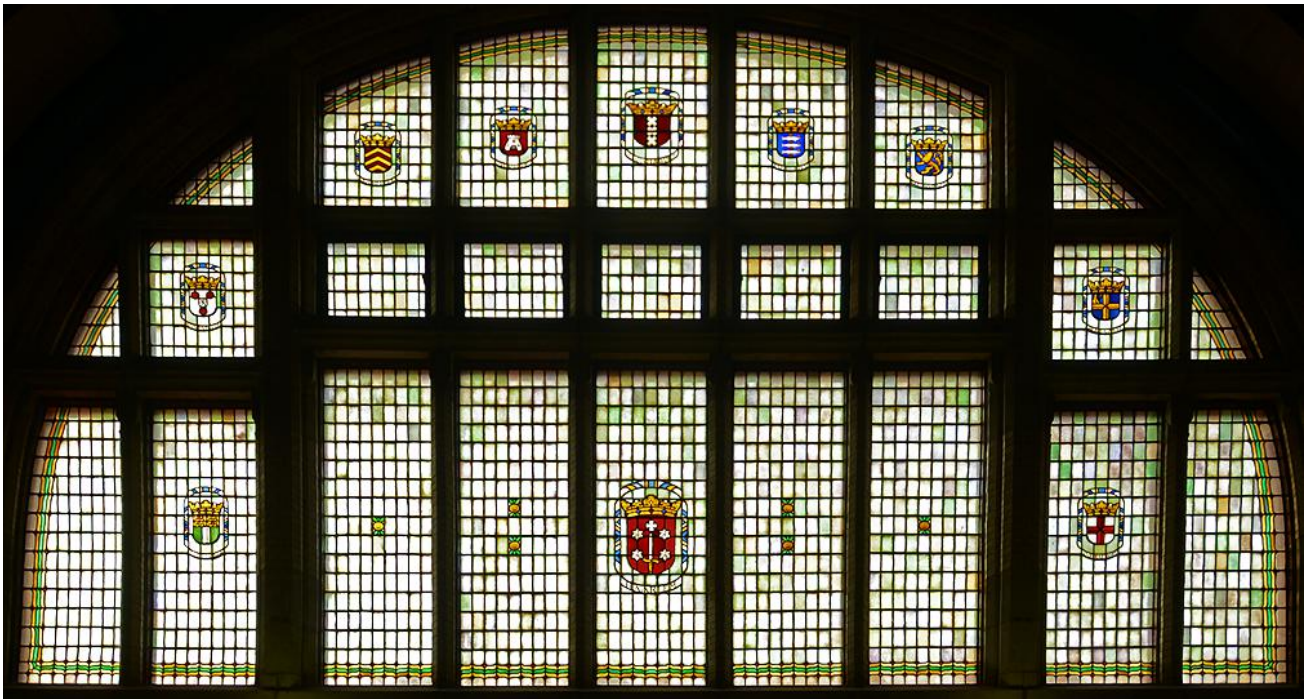


Glaskunst in Nederlandse stations

Station Gouda

Ondergaande zon

Jaar 1984	Wie in station Gouda de reizigerstunnel uitkomt en richting stationshal loopt, wordt verrast door het kleurige glasap- pliqué in het boograam boven de hoofd- entree. Het is een abstracte voorstelling in de kleuren geel, goud, rood, paars en blauw. Kunstenaar Louis La Rooy werd door de architect van het station, M.W. Markenhof, benaderd om het glaskunst- werk te maken als achterwand van het grote beeld van Jo Uiterwaal dat de voorgevel van het station siert. Voor het ontwerp waren de betonbogen boven de ingang een gegeven. La Rooy maakte een achtstal aquarellen waaruit Markenhof er een koos. Markenhof had min of meer verwacht dat er ook overdag een kleurige achterwand te zien zou zijn, een vergissing die veel architecten maken als het om de toepassing van glaskunst gaat. Overdag is alleen van binnen een kleurig raam te zien, 's avonds ook buiten. Het raam is een glasappliqué waarbij stukken gekleurd glas op gehard glas zijn gelijmd. Het werd vervaardigd in het atelier van Van Tetterode in Amsterdam waar La Rooy werkzaam was (en nog steeds is). Het raam is tijdens de bouw van het sta- tion geplaatst.	Louis La Rooy (1947) begon in 1965, na zijn studie aan de Rietveld Academie en aan de Rijksacademie in Amsterdam, als decorateur voor een bedrijf in etalage- materialen. Wanneer deze studio tevens decoraties in glas gaat verzor- gen, raakt hij gefascineerd door het materiaal en besluit hij te gaan werken bij Glasindustrie Van Tetterode in Amsterdam. Gedurende een jaar werkt hij in de Verenigde Staten waar hij bij de Willet Stained Glass Company les geeft in glasappliqueren. In 1968 keert hij terug naar Nederland waar hij vele kunstwerken ontwerpt en uitvoert bij Van Tetterode. Naast de uitvoering van eigen projecten, voert hij werken uit in opdracht van architecten en kunstenaars als Corneille, Appel en Wolkers. In zijn kunstwerken speelt La Rooy veelvuldig met kleur: uitbundig, vlammend en neonachtig. La Rooy specialiseerde zich in de 'roll up' techniek waarmee hij vlak- glas en geblazen glas combineert tot één object. De gefusede (gesmolten) vlak- glasdelen worden hierbij opnieuw verhit en door de glasblazer opgepikt en uitge- blazen in de gewenste vorm. Vervolgens is het mogelijk om andere gefusede glasdelen opnieuw vast te kleven en aan de geblazen vormen te modelleren.
Ontwerp Louis la Rooy		
Uitvoering Glasindustrie Tetterode		
Techniek glasappliqué		
Locatie boven hoofdingang		
Afmetingen -		



Station Haarlem

Jaar

-

Ontwerp

Adolf le Comte

Uitvoering

Atelier Prinsenhof

Techniek

glas-in-lood

Locatie

gevel van hoofdingang

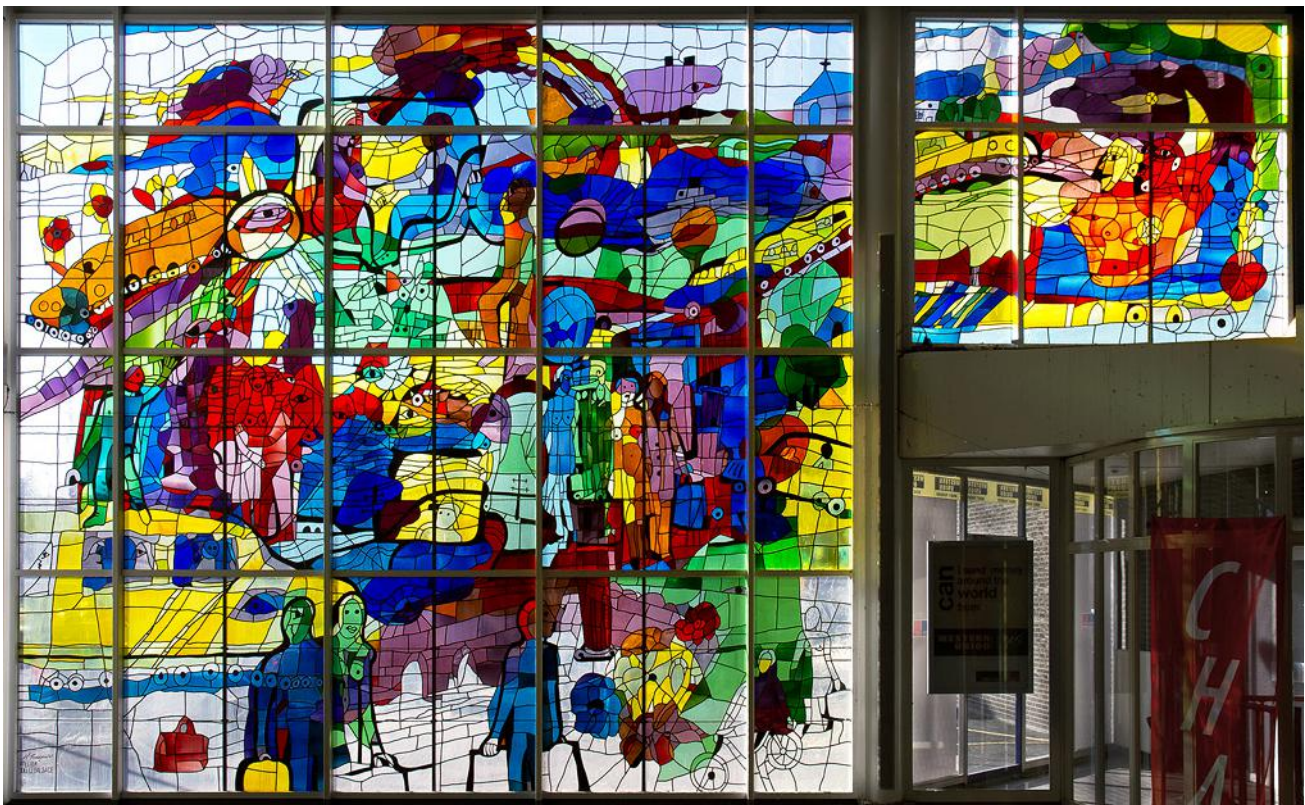
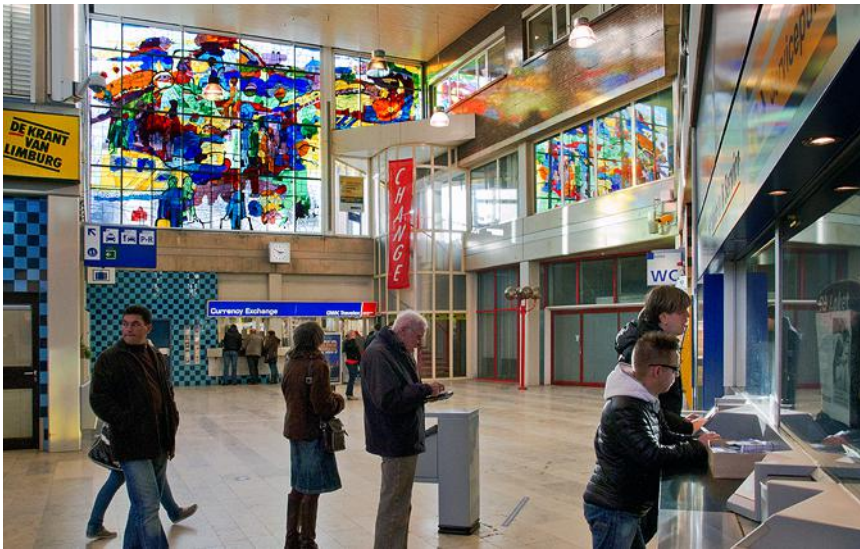
Afmetingen

-

Het station van Haarlem, een rijksmonument, is het enige Nederlandse station in Art Nouveau- of Jugendstil-stijl. Het is versierd met tegeltableaus, glas-in-lood, houtsnijwerk en siersmeedwerk. Ondanks de diverse modernisering en verbouwingen heeft de stationshal veel van het oorspronkelijke karakter behouden. Het grote halfronde venster boven de ingang domineert de hal. Diverse stadswapens zijn hier afgebeeld van plaatsen waarmee Haarlem een (H.IJ.S.M.-) spoorverbinding had (en nog steeds heeft). Met de klok mee zien we Rotterdam, Roosendaal, Den Helder, Alkmaar, Amsterdam, Enkhuizen, Leeuwarden (destijds via de bootverbinding Enkhuizen – Stavoren), Oldenzaal (via de Den Haag – Twente verbinding) en Amersfoort. In het midden vinden we het wapen van Haarlem. Merkwaardig genoeg ontbreken de wapens van Zandvoort en IJmuiden (Velsen). Het raam is gemaakt door atelier het Prinsenhof in Delft en wordt toegeschreven aan Jan Schouten, al is het waarschijnlijker dat Adolf Le Comte het ontwerp voor zijn rekening nam, net als bij de ramen van Den Haag HS en Amsterdam CS. Het raam is in 2009 gerestaureerd.

Atelier het Prinsenhof uit Delft werd opgericht door Jan Schouten. Schouten was in Delft afgestudeerd als civiel en bouwkundig ingenieur. Hij werd door zijn leraar decoratieve bouwkunde Adolf le Comte gestimuleerd zich toe te leggen op gebrandschilderd glas. Na een periode van experimenteren toonde Schouten in 1891 zijn eerste raampjes. In datzelfde jaar kreeg hij de opdracht om een raam in de Nieuwe Kerk in Amsterdam te restaureren. Daarna volgden veel andere restauraties van gebrandschilderde ramen en nieuwe beglazingen. Schouten hield zich vooral met de technische aspecten bezig. Het ontwerpen van nieuwe beglazingen liet hij aan andere over, waaronder Le Comte. Het atelier fungeerde ook als opleidingscentrum. Veel bekende glazeniers hebben er hun opleiding genoten.

Adolf Le Comte (1850–1921) werd opgeleid aan de Polytechnische School te Delft en kunstnijverheidsscholen in Karlsruhe en Neurenberg. Na praktische ervaring te hebben opgedaan bij het atelier van een der bekendste deco-rateurs te Parijs, Ch. Polisch, werd hij aangesteld als leraar ornamenttekenen aan de Academie van Beeldende Kunsten in Den Haag. In 1978 werd hij vervolgens docent decoratieve bouwkunde aan de Delftsche Polytechnische School, een functie die hij tot 1894 zou bekleedden. Le Comte stond aan de wieg van het glasschildersatelier het Prinsenhof. Op zijn aandringen begon Jan Schouten in 1889 dit atelier voor gebrandschilderd glas dat vernoemd werd naar de plaats van vestiging. Schouten behartigde vooral de technische kant van het metier, terwijl Le Comte optrad als een van de ontwerpers.



Glaskunst in Nederlandse stations

Station Heerlen

Reis en aankomst in de stad

Jaar
1985

Ontwerp
Hans Truijen

Uitvoering
Atelier Joëlle d'Alsace,
Lanaken, België

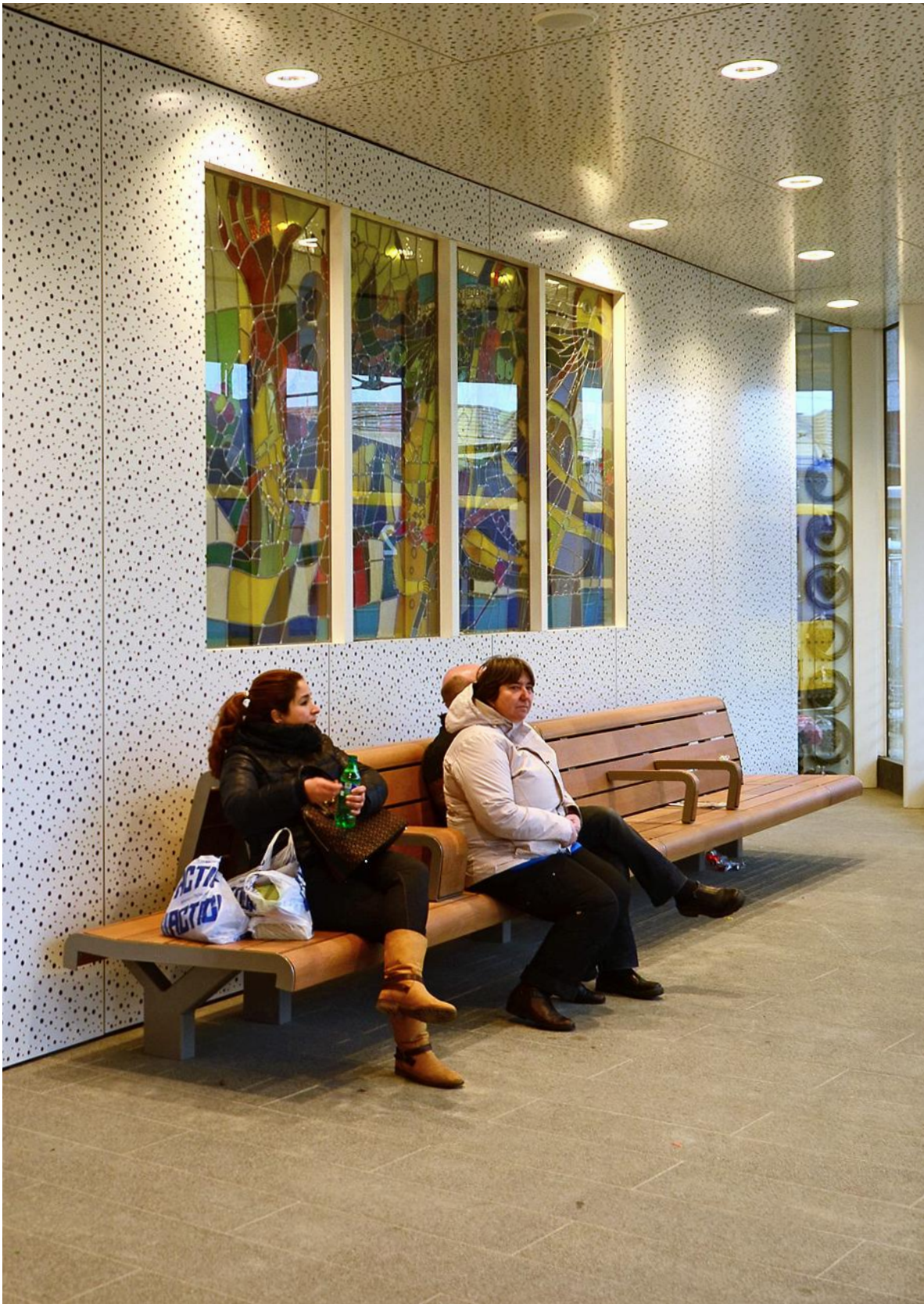
Techniek
glasappliqué

Locatie
inmiddels verwijderd

Afmetingen
6 x 11 meter

Tot eind 2012 was een groot glas-in-loodraam een van de bepalende elementen van het inmiddels gesloopte station Heerlen. Het raam is in 2012 verwijderd en opgeslagen bij de oorspronkelijke producent Joëlle d'Alsace in Lanaken, België. Het werk toont in sprekende kleuren allerlei aspecten van het reizen: aankomst, vertrek, afscheid, weerzien en de karakteristieke gele NS-treinen in het Limburgse landschap. De kleuren zijn helder en feestelijk. Bepaalde stukken zijn blank en transparant zodat men ook 'echte' reizigers op de straat voor de gevel kon zien lopen. De compositie, die is opgebouwd uit losse elementen, doet denken aan een collage. Buiten zorgde het raam 's nachts voor een indrukwekkend beeld.

Hans Truijen (1928– 2005) werd geboren in Indonesië en groeide op in Den Haag. Hij volgde zijn opleiding aan de academies van Den Haag, Arnhem en Maastricht. Aan de Jan van Eyck Academie in Maastricht kreeg hij les van Prof. Lau (schilderklas) en van prof. Ten Horn (glazeniersafdeling). In 1955 studeert hij cum laude af. Behalve glas-in-lood maakte Truijen ook wand-schilderingen en hield hij zich bezig met vrije schilderkunst. Hij werkte samen met atelier Flos te Steyl bij Tegelen en atelier Felix te Maastricht. Later werkte hij samen met atelier Joëlle d'Alsace in Lanaken, België. Aanvankelijk zijn in het werk van Truijen duidelijke sporen van zijn leermeester Ten Horn zichtbaar. Hij gebruikte felle kleuren en paste het grisaille niet toe om diepte of plasticiteit weer te geven, maar juist voor de detaillering. Truijen heeft zich nooit iets aangetrokken van heersende modes, nooit deel uitgemaakt van stromingen of groepen. Kenmerkend is de poëtische instelling, de virtuositeit en de optimistische, soms dromerige werelden waarin het perspectief ondergeschikt is aan de voorstelling. Ook spontaniteit, dat in zijn ogen gelijk staat aan zuiverheid, is typerend voor het werk van Truijen. Grote bekendheid kreeg Truijen met zijn ramen voor de St. Martinuskerk in Maastricht (1966–1968). Hij gebruikte een mix aan technieken waaronder de zeefdruk-methode om fotografisch beeldmateriaal op glas aan te brengen en in te branden. Verbindende elementen werden in grisaille geschilderd. Bovendien paste hij in Maastricht een heel eigen iconografie toe door foto's van actuele gebeurtenissen in de voorstellingen op te nemen.



Glaskunst in Nederlandse stations

Station Helmond

Jaar
1987

Ontwerp
Hans Truijen

Uitvoering
-

Techniek
glasappliqué

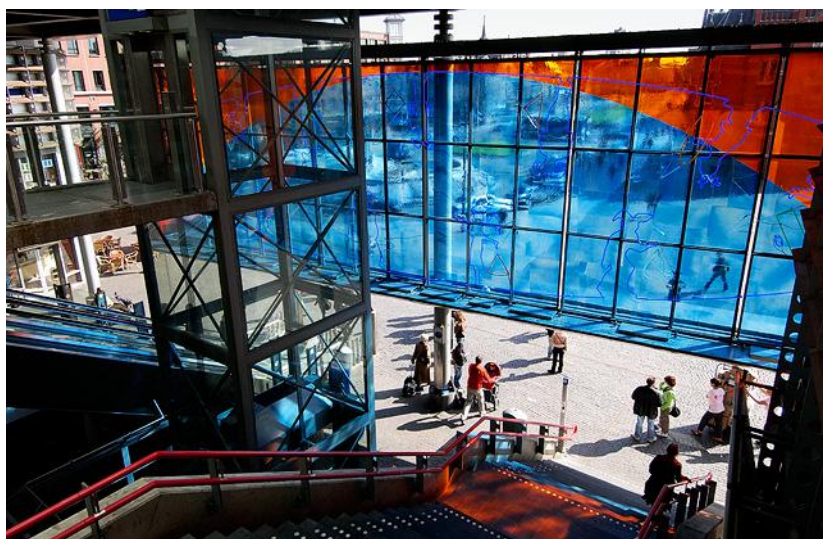
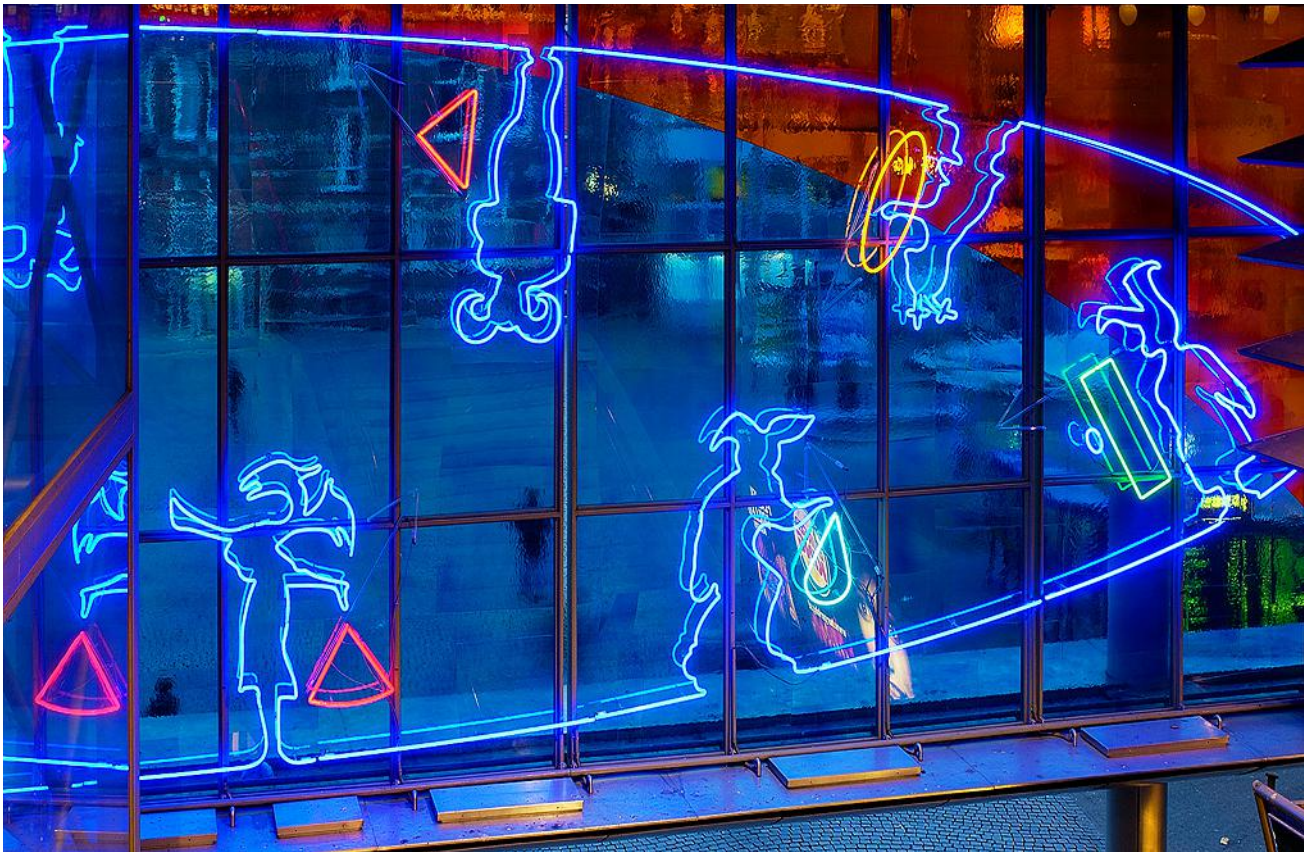
Locatie
verwijderd en herplaatst

Afmetingen
-

Na het raam voor station Heerlen maakte Hans Truijen vergelijkbaar een glas-in-lood voor het station van Helmond. Bij de sloop van het oude stationsgebouw is het raam verwijderd. In het nieuwe station heeft het gerestaureerde glas-in-lood-raam recent een nieuwe plek gekregen in de wachtruimte. Om beschadiging en/of vandalisme te voorkomen is het raam tussen twee glazen panelen geklemd. Het is in vier segmenten verdeeld teruggepaatst maar laat geen licht meer door.

Hans Truijen (1928- 2005) werd geboren in Indonesië maar groeide op in Den Haag. Hij volgde zijn opleiding aan de academies van Den Haag, Arnhem en Maastricht. Aan de Jan van Eyck Academie in Maastricht kreeg hij les van Prof. Lau (schilderklas) en van prof. Ten Horn (glazeniersafdeling). In 1955 studeert hij cum laude af. Behalve glas-in-lood maakte Truijen ook wand-schilderingen en hield hij zich bezig met vrije schilderkunst. Hij werkte samen met atelier Flos te Steyl bij Tegelen en atelier Felix te Maastricht. Later werkte hij samen met atelier Joëlle d'Alsace in Lanaken, België. Aanvankelijk zijn in het werk van Truijen duidelijke sporen van zijn leermeester Ten Horn zichtbaar. Hij gebruikte felle kleuren en paste het grisaille niet toe om diepte of plastiek weer te geven, maar voor de detaillering. Truijen heeft zich nooit iets aangetrokken van heersende modes, nooit deel uitgemaakt van stromingen of groepen. Kenmerkend is de poëtische instelling, de virtuositeit en de optimistische, soms dromerige werelden waarin het perspectief ondergeschikt is aan de voorstelling. Ook spontaniteit, dat in zijn ogen gelijk staat aan zuiverheid, is typerend voor het werk van Truijen. Grote bekendheid kreeg Truijen met zijn ramen voor de St. Martinuskerk in Maastricht (1966-1968). Hij gebruikte een mix aan technieken waaronder de zeefdruk-methode om fotografisch beeldmateriaal op glas aan te brengen en in te branden. Verbindende elementen werden in grisaille geschilderd. Bovendien paste hij in Maastricht een heel eigen iconografie toe door foto's van actuele gebeurtenissen in de voorstellingen op te nemen.



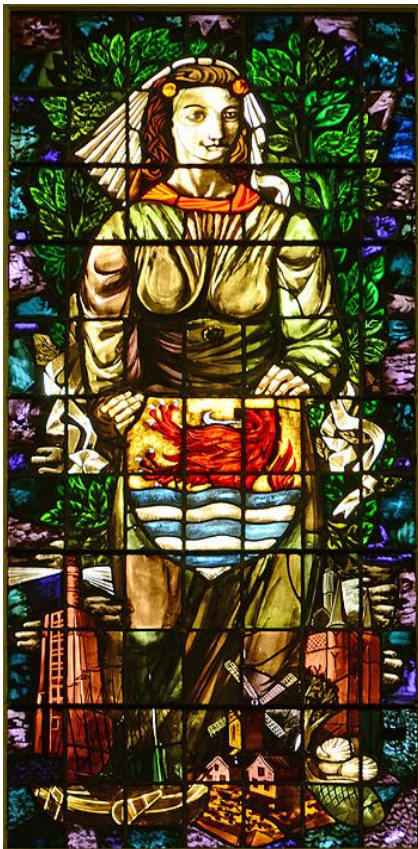


Glaskunst in Nederlandse stations

Station 's-Hertogenbosch

Bagagedans

Jaar 1998	Kenmerkend voor de gevel van station 's-Hertogenbosch is een uit 1988 stammende lichtanimatie van Titia Ex. Het werk is uitgevoerd in neon op een ondergrond van mondgeblazen oranje en blauw glas. Aangezien het station tevens een passage is die dag en nacht open blijft, diende het werk zowel overdag als 's nachts zichtbaar te zijn. Het werk toont een opkomende zon die als een blauwe bol achter een oranje heuvel tevoorschijn komt. Binnen de voorstelling zijn elf figuren afgebeeld waarbij elf verwijst naar het gekkengetal en het carnaval van Den Bosch. De figuren hebben dierenhoofden. Zo herkennen we een tweekoppige adelaar, verwijzend naar het wapen van Den Bosch. Een ander figuur verwijst naar de reiziger uit een schilderij van Jeroen Bosch. Verder zien we een zelfverzekerde reiziger en een zwerver. Ook speelt Ex in het werk met het thema spanning: de spanning van het vertrek, het afscheid en van een flirt.	Titia Ex (1959), opgeleid aan de Rijksacademie Amsterdam, werkt met licht, beweging en beleving van de ruimte. Haar werk is te zien in de openbare ruimte, op pleinen en in gebouwen. In haar werk, veelal monumentale lichtinstallaties en filmwerken, gaat Ex op zoek naar de relatie met de omgeving. Titia Ex woont en werkt in Amsterdam. Zelf zegt ze over haar werk: 'Ik maak poëzie maar dan met licht. In licht kan ik heel goed beweging, ruimte en tijd samenvatten. Het mooie van licht is dat het tegelijkertijd materieel en immaterieel is. Met glas kun je licht vangen.'
Ontwerp Titia Ex		
Uitvoering Glasindustrie Tetterode en Weka Neon		
Techniek glas met neon		
Locatie gevel boven ingang stationstraverse		
Afmetingen 7 x 22 meter		



Station Maastricht

Jaar
1949-1952

Ontwerp
Charles Eyck

Uitvoering
-

Techniek
glas-in-lood

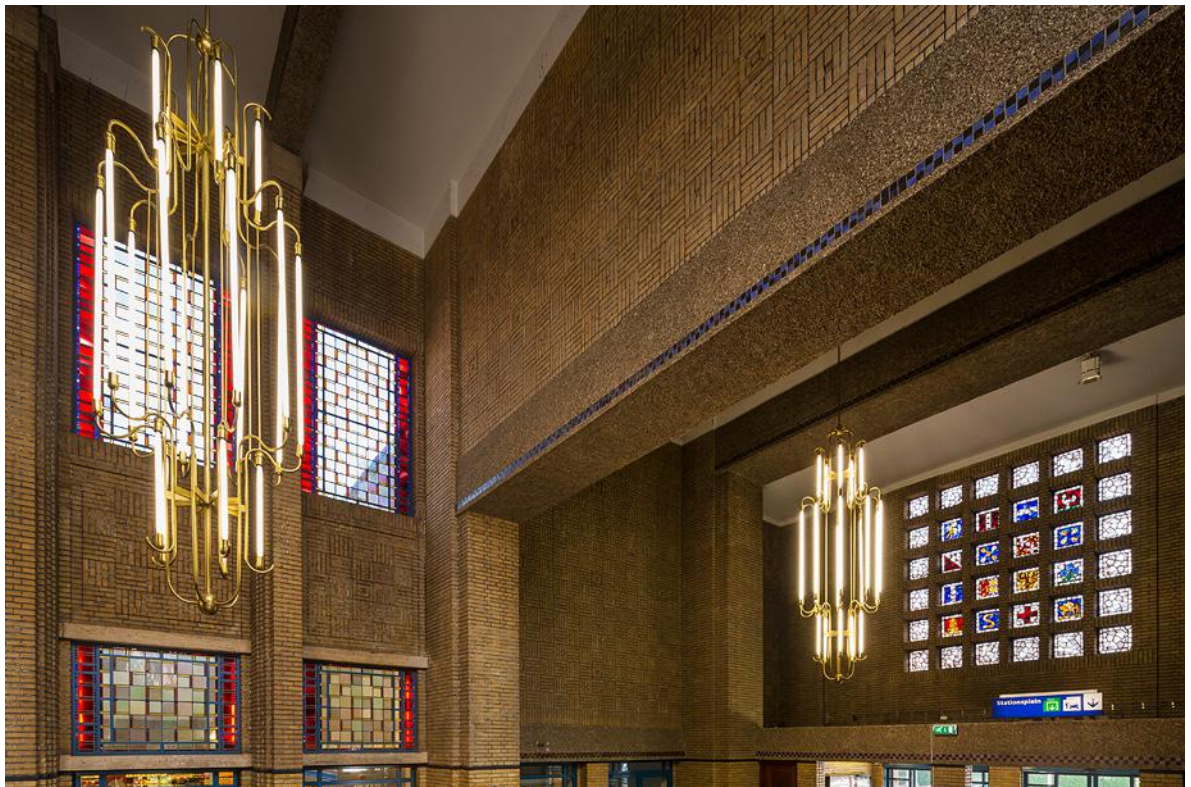
Locatie
gevel van hoofdingang

Afmetingen
-

Het station van Maastricht werd in 1913 gebouwd naar een ontwerp van George Willem van Heukelom. De stationshal was destijds de grootste van Nederland. De hal verkeert tegenwoordig nog bijna helemaal in de originele staat. Boven de hoofdingang bevinden zich 22 glas-in-loodramen. Ze werden in 1949 geplaatst als vervanging van de oorspronkelijke ramen van Jan Schouten die in de Tweede Wereldoorlog verloren waren gegaan. De voorstelling, ontworpen door Charles Eyck, is geïnspireerd op de thema's handel, verkeer en spoorwegen en de toenmalige elektrificatie van de spoorlijnen in Limburg. De ramen bevatten de wapens van elf provincies, de stad Maastricht en van 23 Limburgse plaatsen waar Maastricht mee verbonden was/is. De provinciewapens worden in de hand gehouden door personen in (ogenschijnlijke) klederdracht. Bij ieder wapen zijn attributen afgebeeld die betrekking hebben op de betreffende provincie. Zo worden bij het wapen van de provincie Noord-Holland de kaasdragers van Alkmaar, bij de provincie Drenthe een aantal schapen en bij Zuid Holland tulpen afgebeeld. Links staat bovenin de tekst 'wij moeten hetgeen wij te doen hebben begrijpen'. Bovenin zien we de wapens van Zuid-Holland en Noord-Holland, onderin de wapens van Zeeland en Noord Brabant. In het midden raam herkennen we Fortuna en Hermes. Daaronder, in het midden, staat de tekst 'een onmisbaar onderdeel van' en de wapens van Limburg en Maastricht, en onder Utrecht en Gelderland. De ramen met de provinciewapens worden geflankeerd door acht reeksen van gemeentewapens, van linksboven naar rechtsonder: Sittard, Geleen, Beek; Elslo, Geulle, Bunde; Roermond, Linne, Maasbracht; een tekst met de naam van de kunstenaar en van het glasatelier; Susteren, Nieuwstad; Heerlen, Nuth, Voerendaal; Klimmen, Valkenburg, Meersen; Venlo, Weert, Baexem; en Haelen, Maasniel, Kerkrade. De 23 gemeentewapens zijn van de plaatsen die langs de indertijd te elektrificeren spoorlijnen lagen: Maastricht-Heerlen, Maastricht-Weert en Heerlen-Sittard. In de rechterraamenpartij staat de tekst 'dankbaar aanvaarden dat ons dit is opgedragen.' Bovenin bevinden zich personen met de wapens van Groningen en Friesland. Onderin de wapens van Overijssel en Drenthe. Boven

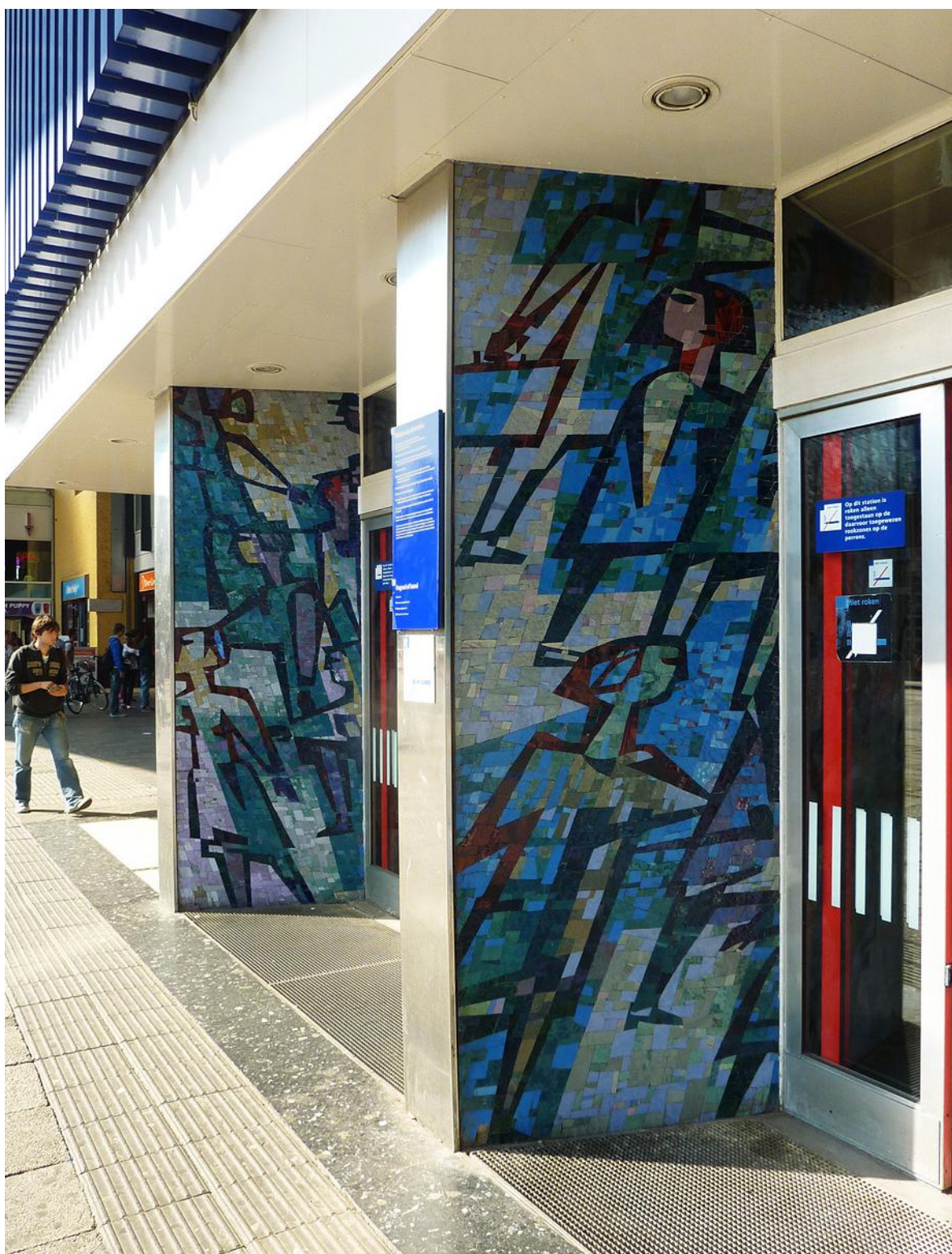
de linker toegangsdeur is een raam met de tekst 'Welkom'. Boven de rechterdeur staat 'Goede reis'.

Charles Eyck (1897-1983) bezocht de Academie voor Beeldende Kunsten te Rotterdam en studeerde aan de Rijksacademie in Amsterdam. Zijn opleiding voltooide hij in Italië waar hij na het winnen van de Prix de Rome tussen 1922 tot 1927 verbleef. Omstreeks 1930 kwam hij veel in de ateliers van Nicolas (Roermond) en Mesterom (Bunde) waar hij de praktische kanten van de glazenierskunst leerde. Het merendeel van zijn glas-in-loodramen bevindt zich in Brabant en Limburg. Stilistisch gezien is er een onderscheid tussen zijn vooroorlogse en naoorlogse ramen. Tot 1940 werd zijn glas-in-loodkunst in hoge mate bepaald door de invloed van Nicolas. Na de oorlog ontwikkelde Eyck een persoonlijker stijl. Zijn werk bleef picturaal en illustratief maar het zwierige en beweeglijke maakte plaats voor een strengere, lineaire stijl. In zijn ramen werd de invloed van de Romaanse en Byzantijnse kunst waarneembaar. Dit laatste uitte zich bijvoorbeeld in de houding van figuren, de plooi van de kleding, de attributen, de gordijnen in de afbeeldingen en de mozaïekachtige schakering van de glasstukjes. Kenmerkend voor Eyck zijn de maskerachtige gelaatstreken, de starre houdingen en de lange handen van de figuren. Behalve glas-in-lood omvat Eycks oeuvre schilderijen, tekeningen, wandschilderingen, schetsen, grafiek, sculpturen, keramiek, sieraden, textiel- en kostuumontwerpen, een kerkontwerp en boek- en tijdschriftillustraties.



Station Naarden-Bussum

Jaar 1947	Station Naarden-Bussum is een stoer, maar uiterst verfijnd gebouw: gesloten en kubistisch aan de buitenkant, klassiek en elegant aan de binnenkant. De grote blikvanger is de uit 1926 stammende monumentale stationshal. De vele glas-in-loodvensters en de fraaie tl-armaturen zorgen voor een bijzonder karakter. Het interieur doet denken aan een kerk-ruimte door de geleding, de gestileerde kroonluchters en de glas-in-loodramen. Boven de ingang bevindt zich een groot raam met daarin 36 kleinere vierkante glas-in-lood raampjes. Het glas-in-lood, ontworpen door Pieter Hofman, is niet origineel. Het stamt uit 1947 en was een geschenk van de inwoners van Bussum en Naarden als dank voor de elektrificatie van de Gooilijn. Op de zestien binnenste ramen vinden we de wapens van de (toenmalige) gemeenten langs de spoorlijn Amsterdam – Hilversum – Amersfoort/Utrecht; de wapens van de provincies Noord-Holland en Utrecht en de gemeentewapens van de zeven (eveneens toenmalige) Gooise gemeenten. Van links naar rechts, eerste rij van boven: Baarn, Amsterdam, Muiden, 's Gravenland; tweede rij: Utrecht, Bussum, provincie Utrecht, Hilversum; derde rij: Weesp, Noord-Holland, Naarden, Blaricum; vierde rij: Huizen, Laren, Amersfoort, Maartensdijk. Enkele afbeeldingen zijn afgeleid van oude of bijzondere uitvoeringen van de betreffende gemeentewapens, zoals het wapen van Baarn. De raampjes zijn in 2009 gerestaureerd. Hierbij werd en passant een fout in het oorspronkelijke venster rechtgezet; het wapen van Laren stond namelijk in spiegelbeeld.	Pieter Hofman (1886-1965) werkte tot 1925 als ambtenaar bij het Ministerie voor Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen in Den Haag. Naast zijn werk vervaardigde Hofman schilderijen, aquarellen, etsen, litho's, boekbanden, ex librisen, postzegels, affiches, toneelmaskers en -kostuums, sgraffito's en wandschilderingen. In 1925 kocht het Victoria & Albert Museum in Londen een werk. Hij besloot daarop zijn baan als ambtenaar op te zeggen en als kunstenaar door te gaan. Zijn artistieke loopbaan werd daarna in grote mate bepaald door de opdracht voor een groot driedelig gebrandschilderd raam voor warenhuis De Bijenkorf in Den Haag. Het succes van dit raam, leidde ertoe dat hij zich nadien voornamelijk zou bezighouden met het ontwerpen van gebrandschilderde glas-in-loodramen. Afhankelijk van de bestemming ontleende hij veel thematiek uit geschiedenis, mythologie of de bijbel. Vaak hebben zijn voorstellingen betrekking op de 'werkkracht' van een onderneming.
Ontwerp Pieter Hofman		
Uitvoering -		
Techniek glas-in-lood		
Locatie gevel boven hoofdingang		
Afmetingen -		



Glaskunst in Nederlandse stations

Station Tilburg

Aankomende en vertrekkende reizigers

Jaar
1965

Ontwerp
Piet Buys

Uitvoering
Piet Buys

Techniek
glasmozaïek

Locatie
naast toegangsdeuren binnen
en buiten

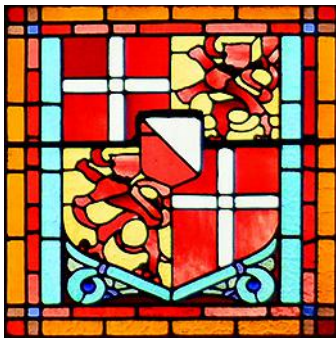
Afmetingen
-

Station Tilburg, een ontwerp van Koenraad van der Gaast, is vooral bekend van de markante overkapping. Het is een van de meest bijzondere naoorlogse stations van Nederland. Uit de architectuur spreekt energie, snelheid en vooruitgang; thema's die in het midden van de jaren 60 ook veelvuldig voorkwamen in de beeldende kunst. Aanhakend op de diagonale lijnen en het transparante materiaalgebruik van de stationsarchitectuur, ontwierp Piet Buys aan weersijden van de entrees negen glasmozaïeken. In ruitvormige blauwe glasblokjes verbeeldde Buys hierin de haastige reizigers. Hij deed dit op stripachtige wijze waarbij de stijl en de menselijke silhouetten een gevoel van snelheid geven. De glasmozaïeken passen bovendien goed bij het transparante materiaalgebruik van het station. Buys maakte zijn ontwerp op uitnodiging van Van der Gaast die diens werk had gezien tijdens een expositie in het Brabants Centrum voor de Kunsten tegenover het station. Het ontwerp-proces duurde ongeveer drie weken; het gehele proces tot en met realisatie tien maanden. Vanwege het gladde oppervlak werd voor een glasmozaïek gekozen. Het glas is door de kunstenaar zelf op grote geperste eternietplaten gelijmd. De platen zijn vervolgens in zijn geheel door de aannemer geplaatst.

Piet Buys behoorde tot de allereerste lichting kunstenaars die afstudeerde aan Kunstacademie Sint Joost in Breda. Buys studeerde daar 'toegepaste kunst'; een richting die kunst en architectuur combineerde. Buys heeft veel toegepast werk in openbare gebouwen gerealiseerd. Hij was tevens docent op de Kunstacademie in Utrecht. Naast zijn werk met glas maakte hij ook emailles. Zijn werk is vrijwel altijd figuratief. 'Mensen in beweging' is een terugkerend thema in zijn werk. Aan het einde van zijn loopbaan is hij meer abstract gaan werken.



Overzicht glaskunstwerken in stations



Station Zandvoort

Jaar 1908	Boven de ingang van Station Zandvoort bevindt zich een reeks van elf glas-in-loodraampjes. De afbeeldingen zijn gestileerde vormen van het gemeentewapen van Zandvoort en van tien provinciewapens. Het raam met het wapen van Groningen is achterstevoren aangebracht. De wapens van Drenthe en Noord-Holland ontbreken. Het wapen van Zuid-Holland komt twee maal voor. In het linkerdeel is het ondersteboven en achterstevoren aangebracht. Waarschijnlijk had hier het wapen van Noord-Holland moeten zitten. De ontwerper van de raampjes is (nog) niet bekend. De raampjes zijn door glastelier Oud Rijswijk gerestaureerd.
Ontwerp -	
Uitvoering -	
Techniek glas-in-lood	
Locatie gevel boven hoofdingang	
Afmetingen -	







Bronnen

Albrecht, H.J. e.d., *Glasmaler und Lichtgestalter* (2010)

·

Beeh-Lustenberger, S., *Licht Raum Farbe, Raphale Seitz* (2009)

·

Brisac, C., *Le Vitrail* (1985)

·

Becker, W. e.d., *Broken Glass, glas in kunst en architectuur* (2005)

·

Burkom, F. van, Spoelstra, Y., *Monumentale kunst. Categorieel onderzoek wederopbouw 1940-1965* (2007)

·

Burkom, F. van, Spoelstra, Y. en Vermaat, S., *Kunst van de wederopbouw in Nederland 1940-1965: Experiment in opdracht* (2013)

·

Centre international du Vitrail, *L'art contemporain du vitrail en Allemagne* (2012)

·

Centre international du Vitrail, *Les couleurs du ciel* (2002)

·

Clarke, B. e.d., *Architectural Stained glass* (1953)

·

Dal, J.W. van, *Architectuur langs de rails. Overzicht van stationsarchitectuur in Nederland* (1981)

·

Deutsches Glasmalereimuseum, *Mit der Sonne selbst malen. Johan Thorn Prikker, 2007*

·

Douma, C., *Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998* (1998)

·

Engels, M.T., *Campendonk als Glasmaler* (1966)

·

Hoogveld, C., *Glas-in-lood in Nederland 1817-1968* (1989)

·

Kessler, T., *Farbe und Raum* (2006)

·

Klos, J., *Der Weg zur Kinetik in Glas* (2002)

·

Lee, L., Seddon, G. en Stephens, F., *Gebrandschilderd Glas. Schilderen met licht* (1987)

·

Leeuwen, W. van en Romers, H., *Een spoor van verbeelding. 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen* (1988)

·

Meurs, P. en Vanstiphout, W. e.d., *De collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland* (2009)

·

Wacht, W. de en Roos, P., *Architectuurgids Haarlem* (2005)

Websites

·

www.titiaex.nl

·

www.louislarooij.nl

·

www.joostvansanten.nl

·

www.hanstruijen.nl

·

www.stationsweb.nl

·

www.lightart.nl

·

www.ns.nl/over-ns/ns-en-samenleving

·

www.historie.hdpnet.nl

·

www.kunstbus.nl

·

www.stationsinfo.nl

·

www.kerkgebouwen-in-limburg.nl

·

www.cultuurgids.avro.nl

·

www.houthem.info

·

www.rond1900.nl

·

www.artindex.nl/

·

www.cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/u6/Monumentale%20kunst.pdf

·

www.glasatelier.nl

Overige bronnen

·

interviews met Piet Buijs, Titia Ex, Louis La Rooij en Joost van Santen

·

mail van Jakob Baalman, senior Projectmanager Ingenieursbureau gemeente Helmond

·

mail van Ron van den Hoven, ZGT locatie Hengelo

·

Artikel over Willem Heessen, in: *Trouw*, 30 mei 2007

Illustratieverantwoording

Inleiding

p. 4
Gerd Brunssum
<http://www.flickr.com/photos/45929578@N02/5292647197/>
p. 8-9
Rob 't Hart voor Bureau Spoorbouwmeester

Glaskunst op Nederlandse stations

1
Rob 't Hart voor Bureau Spoorbouwmeester
2
Glasatelier Oud Rijswijk
3
Glasatelier Oud Rijswijk
4
<http://retours.eu/nl/08-decoraties-hofpleinstation-rotterdam/#13>
5
Michiel
<http://nl.tinypic.com/r/2w35pck/6>
6
Rob 't Hart voor Bureau Spoorbouwmeester
7
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
8
onbekend
9
Museum voor vakglas- en emaillekunst
10
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
11
Arjan den Boer
12
Museum voor vakglas- en emaillekunst
13
Nationale Beeldbank
14
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
15
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
16
Gert Jan van Rooij
17
Connie Ma
<http://www.flickr.com/photos/ironypoisoning/10400233653/>

Een korte geschiedenis van glaskunst en licht in de architectuur

1
Alain Gicart
<http://www.flickr.com/photos/alaingg/8462244856/>
2
hpschaefer
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Thorn-Priker,_Jan-Hagen-Bhf-Der-Kuenstler-als-Lehrer-für-Handel-und-Gewerbe-\(1910\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Thorn-Priker,_Jan-Hagen-Bhf-Der-Kuenstler-als-Lehrer-für-Handel-und-Gewerbe-(1910).jpg)

Technieken

1
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
2
Glasatelier Oud Rijswijk
3
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
4
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
5
Arjan den Boer
6
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester

Overzicht glaskunstwerken in stations

p. 34
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
p. 35
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
p. 36
Rob 't Hart voor Bureau Spoorbouwmeester
Joost van Santen
p. 38
Glasatelier Oud Rijswijk
p. 40
Museum voor vakglas- en emaillekunst
p. 42
Glasatelier Oud Rijswijk
p. 43
Glasatelier Oud Rijswijk
p. 44
Museum voor vakglas- en emaillekunst
p. 46
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
p. 48
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
p. 50
Museum voor vakglas- en emaillekunst
p. 52
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
p. 53
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
p. 54
Peter Cox
p. 56
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
p. 58
Hans Vosman
Rob 't Hart voor Bureau Spoorbouwmeester
p. 60
Arjan den Boer
p. 61
Arjan den Boer
p. 62
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester
p. 63
Gitte de Groot, Bureau Spoorbouwmeester

p. 64-65
Rob 't Hart voor Bureau Spoorbouwmeester

uitgave van
Bureau Spoorbouwmeester
Maart 2014

www.spoorbeeld.nl

tekst
Arjan den Boer en Jan Klink
ontwerp
Reynoud Homan
fotografie en illustraties
rechthebbenden

Bureau Spoorbouwmeester
is een samenwerkingsverband
van ProRail en NS

beeldrecht disclaimer

Foto's en illustraties zijn van genoemde partijen, organisaties en fotografen, tenzij anders vermeld. Op afbeeldingen berust beeldrecht. Wij zijn ons dit terdege bewust en hebben met grote zorg gepoogd rechthebbenden te achterhalen. We vragen de rechthebbenden die wij niet hebben kunnen bereiken, zich te melden.

status disclaimer

Dit document maakt geen deel uit van het vormgevingsbeleid maar vertelt over Spoorbeeld en dient derhalve uitsluitend als achtergrondinformatie gezien te worden. Het wordt uitsluitend digitaal aangeboden op de website ter inspiratie en is bedoeld voor de geïnteresseerde lezer.

