

# de illusie van de vooruitgang

Op 13 oktober 1939 werden twee nieuwe spoorwegstations in Amsterdam in gebruik genomen: het Muiderpoort- en het Amstelstation. De beide grote wandschilderingen van de hand van Peter Alma (1886-1969) in de hal van het Amstelstation vormen het hoofdonderwerp van het volgende artikel.<sup>1</sup>

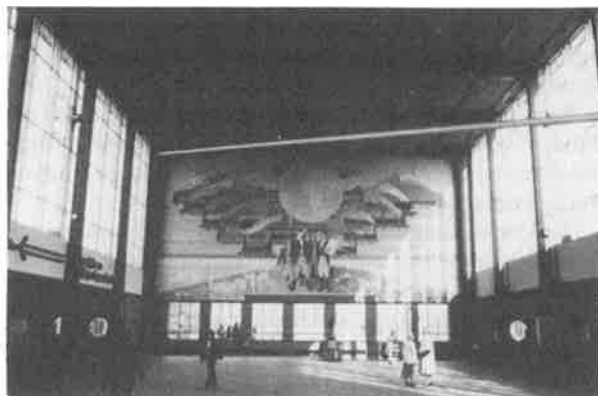
## Crisisprodukt?

De totstandkoming van het Amstelstation kan niet los worden gezien van de economische en politieke ontwikkelingen in Nederland en Amsterdam in de jaren '30.<sup>2</sup> De wereldcrisis van 1929 en de daarop volgende economische depressie had Nederland niet onaangedaan gelaten, maar de discussie over de beste manier om de crisis te bestrijden kwam hier pas laat op gang. De zittende regering onder leiding van Colijn hield lange tijd vast aan een politiek van lage lonen, een strak prijsbeleid, een hoge goudstandaard, steunmaatregelen voor de landbouw en een beperkte stimulering van openbare werken. Deze politiek kon de voortdurende verslechtering van de Nederlandse exportpositie en de toename van de werkloosheid niet tot staan brengen.

In 1935 publiceerde de SDAP haar 'Plan van de Arbeid' dat een begin wilde maken met een nog zeer bescheiden planning van bepaalde sectoren van de nationale economie. De SDAP wilde de koopkracht van de bevolking stimuleren om de bestedingen te doen groeien. Daartoe moest ook de werkloosheid bestreden worden, voornamelijk langs de weg van stimulering van openbare werken op grote schaal. Met het 'Plan van de Arbeid' oarmde de SDAP de economische theorieën van Britse liberalen als Keynes en versnelde ze haar pas in de richting van de sociaal-democratie.<sup>3</sup> (zie afb. 1) SDAP-er S. de Miranda had al in 1934 een plan opgesteld voor



1. De visie van Gerd Arntz op het Plan van de Arbeid: terwijl de Communistische Partij (met schapekop) om actie roept, werken de arbeiders door en staat de S.D.A.P. onderdanig de eindproducten en de winsten af aan de werkgevers.



2. De hal van het Amstelstation.

Amsterdam. Een actief gemeentebestuur op het gebied van de openbare nutsinstellingen (inclusief een nieuw stadhuis!) moesten voorzien in werkverruiming. In de praktijk vormde het bekende 'Bosplan' het belangrijkste onderdeel van De Miranda's programma. Na de verkiezingen van 1935 kwam De Miranda als wethouder van Publieke Werken en Volkshuisvesting in het bestuurscollege en kon er begonnen worden met de tenuitvoerlegging van het plan.

Een belangrijke meevaller voor de werkverruimingspolitiek van de gemeente vormden de 'spoorwegwerken Amsterdam-oost' (1934-1940) waarvan de kosten door de staat en de gemeente gedeeld werden. Het Amstelstation werd in het kader van deze 'spoorwegwerken-oost' gebouwd aan een verhoogd dijklichaam dat speciaal ontworpen was om de talrijke lastige versnijdingen van spoor- en wegverkeer in Amsterdam-oost op te heffen.<sup>4</sup> Met de aanleg van dit grotendeels nieuwe traject werd het bestaan van het Weesperpoortstation overbodig: dit werd dan ook gesloopt. Het Amstelstation zou diverse functies krijgen: het moest op lokaal niveau het goederenvervoer van en naar de haven verbeteren en een deel van de rangeerfunctie van het net Watergraafmeer overnemen. Voorts zou het overstapstation worden voor reizigers op de lijn van en naar Utrecht. Tenslotte verwachtte men dat ook internationale treinen het station zouden aandoen. Al deze aspecten komen, naar nog zal blijken, naar voren in de wandschilderingen van Peter Alma.

Het ontwerp van het gebouw is van ir. H. G. Schelling, de vaste architect van de NS in die jaren voor het noordelijk rayon. De hoge verwachtingen rechtvaardigden een gebouw met allure. Er werd zeer veel aandacht besteed aan een optimale aansluiting op andere vormen van vervoer: de voorrijplaatsen van taxi's, auto's, trams en bussen zijn zorgvuldig gepland, teneinde de treinreiziger zo veel mogelijk gemak te bezorgen. Ook de secundaire voorzieningen als de bloemenkiosk, de kapper en het restaurant getuigen van de royale opzet. De zeer grote hal en het grote aantal loketten bevestigen deze indruk (zie afb. 2). In die zin staat het station in de traditie van

de NS die teruggaat tot de negentiende eeuw: groots opgezette gebouwen die de passagier zoveel mogelijk comfort willen bieden.<sup>5</sup>

Uit de architectuur zelf spreekt anderzijds de tendens van de NS in de dertiger jaren naar soberheid, technologische verfijning en rationaliteit, noodzakelijk geworden door de zorgelijke economische situatie en de groeiende concurrentie van andere vervoersmiddelen.

In later jaren bleek de ringspoorlijn rond Amsterdam niet te worden doorgetrokken en de rangeerfunctie van de Watergraafsmeer te kunnen worden uitgebreid: het Amstelstation werd daarmee het waterhoofd dat het tot de aanleg van de oostlijn van de metro is gebleven. De royale aanpak heeft indertijd echter veel werk verschaft aan Amsterdamse arbeiders.

### *De prijsvraag*

Op 1 december 1938 ging er een brief uit van de Nederlandse Spoorwegen aan vijf kunstenaars met het verzoek een schetsontwerp te maken voor twee wandschilderingen in het in oktober 1939 in gebruik te nemen Amstelstation.<sup>6</sup> Het is niet duidelijk of de architect Schelling bij zijn oorspronkelijke ontwerp van het station al gedacht had aan de mogelijkheid om wandschilderingen te doen aanbrengen op de reusachtige muurvlakken in de hal, maar waarschijnlijk is dit wel. Schelling nam zitting in de commissie van beoordeling die verder bestond uit prof. H. Campendonck, hoogleraar aan de Academie voor Beeldende Kunsten te Amsterdam, en W. F. Gouwe, directeur van het Instituut voor Sier- en Nijverheidskunst te 's Gravenhage.<sup>7</sup> Alle vijf door deze commissie aangezochte kunstenaars behoorden tot dit laatste Instituut; zij werden in overleg met de leiding ervan uitgekozen. Deze vijf kunstenaars waren: Peter Alma, G. Hordijk, H. Koolen, G. V. A. Röling en L. Sengers. Voor het ontwerp zou elke kunstenaar f 200,— ontvangen, voor de wandschilderingen was f 5000,— beschikbaar.

De opdracht was als volgt geformuleerd: 'De keuze van het onderwerp, de gedachte en de wijze van uitbeelding worden geheel aan de thans uitgenoodigde kunstenaars overgelaten. Het spreekt daarbij vanzelf, dat degene, die de motieven niet onmiddellijk ontleent aan het spoorwegbedrijf en zijn middelen (hetgeen geenszins vereischt is), toch een versiering moet ontwerpen die door haar aard en uitdrukking in een milieu van reizen en verkeer past, en in opwekkenden zin de gedachten daaraan verbindt.'

Blijkens een handgeschreven aantekening op de brief van 1 december is Röling, wellicht op eigen verzoek, vervangen eerst door W. Schuhmacher en later, definitief, door J. Weijand. Alma, Hordijk, Sengers en Weijand leverden een ontwerp in, Koolens ontwerp kwam te laat en werd niet beoordeeld.

In het beoordelingsrapport van maart 1939 blijkt de commissie een nieuwe beoordelingscriterium ten aanzien van de wandschilderingen te hanteren, namelijk dat 'de inhoud daarvan door eenvoud gemakkelijk aansprekend, voor den beschouwer snel leesbaar en begrijpelijk moet zijn' aangezien een stationshal geen geschikte plaats is voor 'lange, zich verdiepende kunstbeschuwing'. Op grond van deze norm wordt Hordijks ontwerp ('Persoonvervoer, ontwikkeling en ontspanning brengend;

Goederenvervoer: bevordering van handel, nijverheid en landbouw.'), uitgevoerd met allerlei allegorische figuren afgewezen. 'Overzichtelijkheid en gemakkelijke leesbaarheid van groepeerings' zouden daarin onvoldoende verzekerd blijven. Sengers ontwerp ('Het reizen vroeger en nu', vroeger eenzaam, gevaarlijk en moeizaam, nu comfortabel en in gezelschap van talloze nationaliteiten') was volgens de commissie zonder toelichting moeilijk te begrijpen en had 'te weinig draagkracht voor een groote wand'. Ook Weijand had zijn toevlucht in de allegorie gezocht, in een uitbeelding van het verleden en heden: Phoebus op zijn zonnewagen, de Tijd, de Fantasie, Mercurius en Pegasus moesten het opnemen tegen stoom en elektriciteit, 'de nieuwe stad', de jeugd en groeiend natuurgevoel. Ook hiervan vreest de commissie dat de 'samengestelde symbolische voorstellingen in een stationsmilieu niet tot hun recht kunnen komen'.<sup>8</sup>

De commissie besluit Alma's ontwerp, met als motief 'de wereldomvattende betekenis van het spoorwegwezen, en de technische vooruitgang daarvan' voor uitvoering aan te bevelen, omdat 'beide ontwerpen gemakkelijk zijn te begrijpen en in den korten tijd van het verwijlen in een stationshal door velen van de reizigers ten aanzien van hun bedoeling kunnen worden gewaardeerd'. Voorts heeft de commissie waardering voor de kleur, de eenvoudige vlakken en de sober behandelde figuren. Wel wijst ze op enkele compositorische zwakheden in het geheel en heeft ze groot bezwaar tegen de door Alma voorstelde allegorische figuur die op de westwand de twee beweegkrachten van het spoor: stoom en elektriciteit zou moeten verbinden. Dat strookte immers niet met de grotendeels schematische opzet. Na overleg moet Alma deze figuur verwijderen uit zijn uiteindelijke ontwerp en ook de vorm van de aarbol op de oostwand wijzigen in de door de commissie voorgestane zin.

De president-directeur van de NS Goudriaan, tekent op 28 maart nog bezwaar aan tegen de voorkeur van de commissie voor Alma, omdat hij vond dat Alma teveel 'in technische details' trad en omdat 'de opwekkende suggestie' zou ontbreken. Kennelijk konden Goudriaan en de commissie zich tenslotte toch met het (gewijzigde) concept van Alma verenigen.

### *De schilderijen*

De oostelijke wand verbeeldt de technische vooruitgang van het spoorwegverkeer.<sup>9</sup> Centraal staat een groepje uitvinders die een bijdrage hebben geleverd aan de ontwikkeling van de locomotief. Links vooraan James Watt, wijzend naar de stoommachine die hij door verbeteringen geschikt maakte voor voortbeweging. Naast hem Séguin die de locomotief met vlampijpen ontwikkelde; rechts Stephenson die wijst op een tekening van zijn 'Rocket' uit 1829. De overige figuren hebben wij niet kunnen identificeren.

Links naast de stoommachine van Watt zien we de eerste commercieel gebruikte stoomlocomotief van John Blenkinsop en Matthew Murray uit 1812, links daarvan twee spoorstaafmodellen en daarboven een staalconstructie. Rechts naast de voeten van Stephenson de vlampijpketel van Séguin, daarnaast de stoomkar van Richard Trevithick en Vivian (1802) die hiermee publieke demonstraties gaven op een klein circuit in Londen. Uiterst rechts een as met twee wielen en wat vagere vormen.



Achter het groepje mannen beginnen vijf horizontale banen die evenzovele spoorrails voorstellen, waarop van boven naar beneden in modellen de geschiedenis van de locomotief is weergegeven. Het geheel vormt een op z'n top staande driehoek waarin aan de basis de wereldbol is gezet: op deze wereldkaart zijn de tot in 1939 in de wereld aangelegde internationale spoorlijnen aangegeven. Symbolisch omgeven stoomwolken de wereldbol. Op de onderste van de vijf lijnen links een Amerikaanse Morris-locomotief uit 1836, rechts de 'Rocket' van Stephenson. Op de tweede lijn links de Arend, een standaardproduct van Stephenson & Co. Dit was de eerste trein die in Duitsland ging rijden (Adler) en in Nederland voor het eerst Amsterdam met Haarlem verbond (1839). Rechts een Frans model uit 1850. Op de derde lijn links een model dat in Nederland rond 1890 voorkwam, rechts een Engelse trein. Op de vierde lijn een model uit België of Frankrijk uit de jaren 1930, rechts een Amerikaanse locomotief. Tenslotte op de vijfde lijn een Engelse locomotief uit 1935 en rechts een gestroomlijnd model zoals dat na 1935 in Engeland en Amerika voorkwam.

Op de westelijke wand de resultaten van de technologische ontwikkeling: het moderne verkeer dat oost en west verbindt. Centraal staat een rad op een stuk rail: een korte en krachtige karakteristiek van de spoorwegen. Dit rad wordt nog twee keer kleiner achter het eerste herhaald, waardoor diepte wordt gesuggereerd. Deze dieptewerking zit ook in de tweemaal drie rijen treinen die in een krachtige V-vorm vanuit de raderen ontstaan. Links oude en nieuwere modellen stoomtreinen met

stoomwolken erboven, rechts elektrische en diesel-electrische treinen met ontladingsschichten. Middenboven het beeldmerk van de NS in die dagen: het gevleugelde rad. Om de beide perspectivisch verlopende rijen treinen niet botweg aan de bovenrand af te snijden laat Alma ze daar in de volken verdwijnen.

Het thema van 'de wereldomvattende betekenis van de spoorwegen' komt het duidelijkst tot uiting in de verkorte weergave van de wereld van oost tot west die door de spoorwegen onderling verbonden wordt. Links tekens die verwijzen naar de 'oude wereld': een vulkaan, een sfinx, piramiden, een Egyptische tempel, palmbomen, een pagode, een moskee en Griekse tempels. Rechts 'de nieuwe wereld' Europa en de Verenigde Staten, met o.a. de spoorbrug over de Firth of Forth Schotland, een groot schip, enkele typisch Amsterdamse elementen als de ophaalbrug, de Munttoren, grachtenpanden en de beurs van Berlage en voorts de Domtoren in Utrecht en meer algemeen Nederlandse tekens: een molen, een watertoren, grachtenhuizen en een gebouw van min of meer nieuw-zakelijke architectuur. Amerikaanse torengebouwen, waaronder het Empire State Building, en gebouwen uit Europese hoofdsteden, zoals de St. Pieter in Rome en de Eiffeltoren en Notre Dame van Parijs vertegenwoordigen verder het internationale aspect van deze schildering.

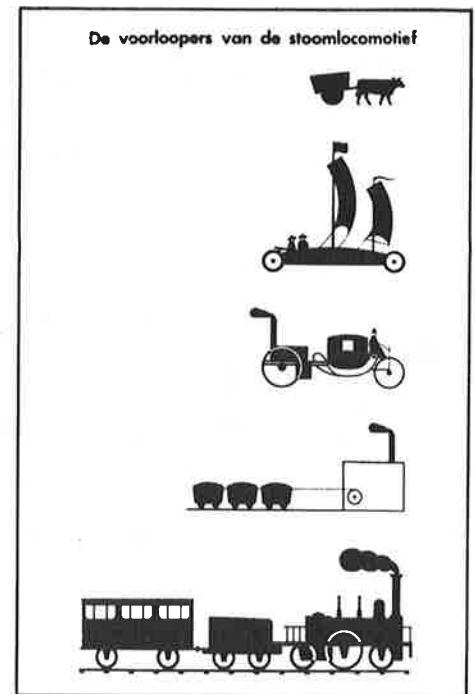
Het thema van de wandschilderingen: geschiedenis en heden van de spoorwegen vindt zijn weerklink in de beide sculpturen die Theo van Reijn in de hal en aan de voorgevel van het station aanbracht. Aan de kop van de trap in de hal is een 'Terugblik' op honderd jaar spoorwegen in Nederland uitgebeeld, aan de voorgevel een dynamische 'Toekomst der spoorwegen'.



Piet Kramer gebruikte voor de brug op de hoek van de Sarphatistraat en de Spinozastraat in Amsterdam, vlakbij de plaats waar vroeger het Weesperpoortstation lag, hetzelfde motief als Peter Alma in het Amstelstation: een opeenvolging van verschillende treinmodellen door de tijd heen.

### Stijl

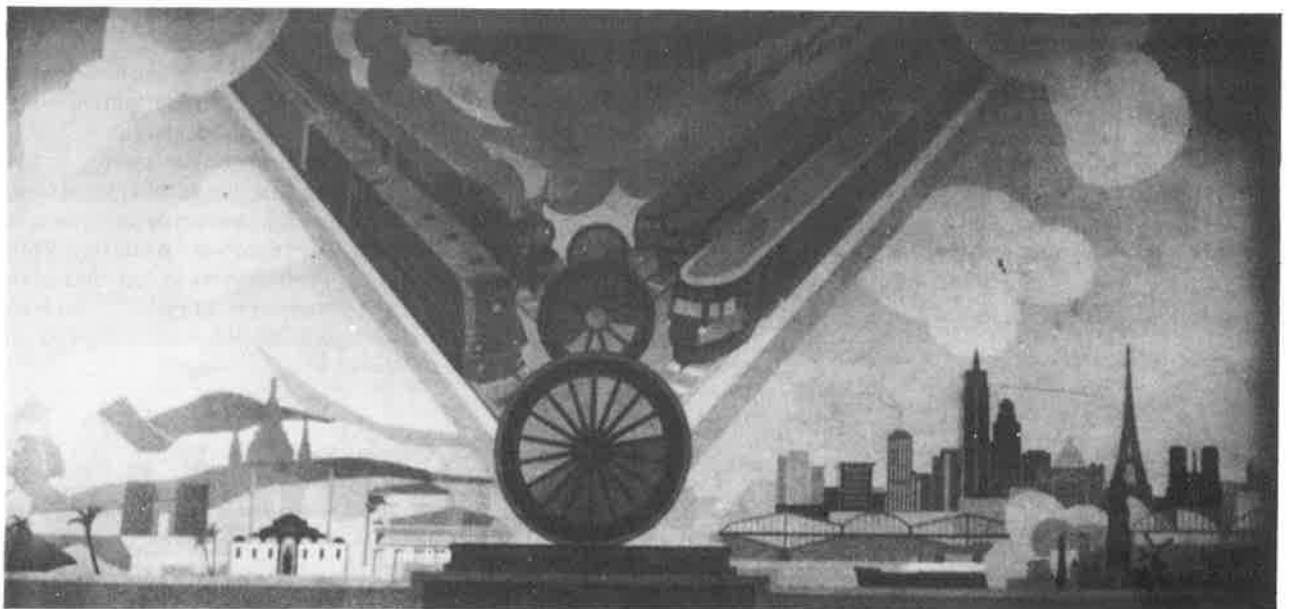
Toen Alma de opdracht voor de wandschilderingen in het Amstelstation kreeg, had hij eigenlijk pas één grote ervaring met dit medium: in 1932 vervaardigde hij in de hal op de eerste verdieping van de toenmalige Openbare Handelsschool (thans Berlageschool) in de P. L. Takstraat te Amsterdam een op de muur geschilderd fries (zie afb. 8). Daarop staan allerlei middelen van vervoer afgebeeld, een zinvol onderwerp voor de handelsschool. Alma heeft in deze schildering zijn onderwerpen in sterk versimpelde vormen uitgebeeld: mensen, dieren, gebouwen en vervoermiddelen zijn samengesteld uit kleurige vlakken, zoveel mogelijk neergezet zonder perspectief. De achtergrond is door middel van rechte en schuine lijnen onderverdeeld in vrij willekeurige vlakken in de tinten grijs en bruin. Schaduwaanduidingen en perspectieflijnen komen nauwelijks voor. Alma's eenvoudige, verkorte beeldtaal is ontwikkeld in de politieke prenten die hij maakte voor het orgaan van de Communistische Partij in Nederland, de Tribune en in zijn 'beeldstatistieken': een creatieve weergave van bepaalde statis-

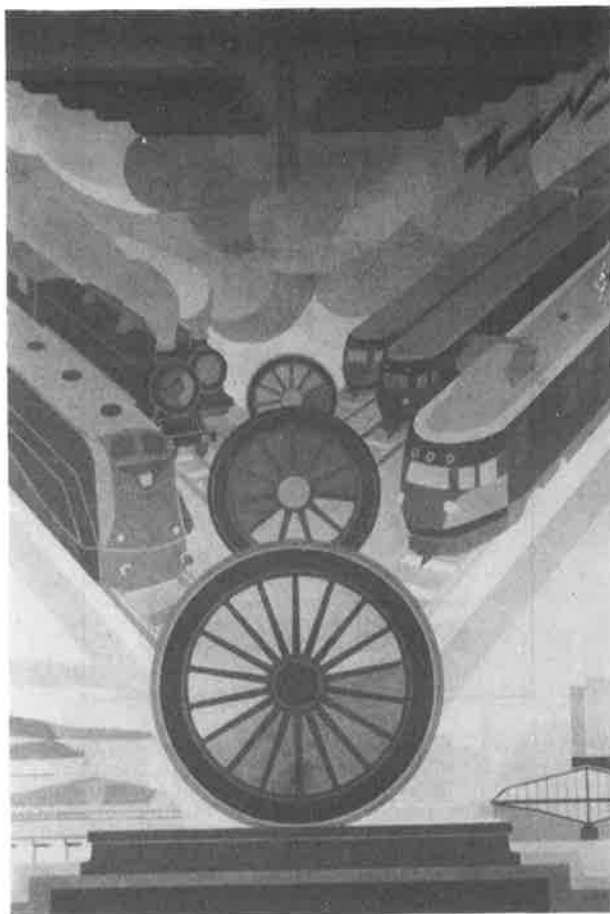


'De voorloper van de stoomlocomotief', gravures van Gerd Arntz voor de tentoonstelling 'Het Rollend Rad', in 1939 gehouden in het gebouw van de Bijenkorf in Amsterdam. De schematische opzet vertoont verwantschap met Alma's schildering in het Amstelstation.

tische gegevens uit het maatschappelijk gebeuren via een beeldtaal van half-geabstraheerde figuren en voorwerpen. Dit systeem was ontwikkeld aan het Instituut voor Beeldstatistiek in Wenen, onder leiding van Otto Neurath. Samen met o.a. Gerd Arntz maakte Alma beeldstatistieken aan dat Instituut, later ook in Rusland en Nederland.<sup>10</sup>

De wandschilderingen in het Amstelstation, 7 jaar later, sluiten qua thematiek en stijl dicht aan bij die in de Handelsschool. De figuren nemen echter een belangrijker plaats in, ze zijn bovendien voorzien van een binnentekening en schaduw door middel van kleurverschillen.





In tegenstelling tot de door Alma zelf geformuleerde principes met betrekking tot de wandschildering, waarover zo dadelijk meer, verschijnt op de wandschilderingen hier en daar een perspectivische weergave van gebouwen.

Evenals in de Handelsschool en het Amstelstation heeft Alma's volgende wandschildering in het zendstation te Lopik de positieve gevolgen van verbeterde communicatie, in dit geval door de radio, tot onderwerp. Stilistisch gezien blijft deze schildering ongeveer in dezelfde trant, evenals die in het ABVA-gebouw te Amsterdam (1947-48), waar de vereniging van arbeiders het hoofdmotief vormt (zie afb. 9). Alma's stijlopvatting in zijn in 1951 tot standgekomen wandschildering in het Universiteitsgebouw aan de Oude Manhuispoort is nog maar een slap aftreksel van zijn werk uit vroegere jaren: 'de ontwikkeling van de wetenschap' is uitgebeeld door een veelheid aan figuren en symbolen die niets meer hebben van de beeldtaal van vroeger: haren wapperen, gezichten hebben ronding in individuele trekken. Hetzelfde geldt voor Alma's schildering uit 1952 in het Postmuseum te Den Haag.<sup>11</sup>



8. Detail van de wandschildering van Alma in de Openbare Handelsschool te Amsterdam.



9. Wandschildering van Alma in het ABVA-gebouw te Amsterdam. De combinatie (in dit geval van verschillende soorten ambtenaren) en gebouwen in de achtergrond is typerend voor Alma's werkwijze. Het rad lijkt ook in deze schildering een positieve functie te vervullen:

?

#### Waardering

Alma had bij de presentatie van zijn eigen werk middels een tentoonstelling in het Stedelijk Museum in 1924 de nadruk gelegd op zijn politieke aspiraties als kunstenaar. De meeste krantencommentaren gingen daar dan ook op in, en wel voornamelijk negatief: de meeste recensenten vonden zijn werk te verstandelijk, te weinig doortrokken van gevoel, te schematisch.<sup>12</sup> Zoals te verwachten viel, ontdekte slechts de Tribune in het werk van Alma een, ook via het gevoel te beleven voor aankondiging van iets nieuws, zowel in de maatschappij als in Alma's uitbeelding daarvan.<sup>13</sup> De kritiek op de wandschilderingen in het Amstelstation beperkt zich over het algemeen tot de formele kwaliteiten van het werk. In aansluiting bij de beoordeling in 1924 stelt de liberaal gekleurde N.R.C. in 1939: 'de voorstellingen geven meer den indruk, dat zij werden samengesteld dan gezien; het is schema gebleven ( . . . ) en er is weinig sprake van een verbeelding van het onderwerp.'<sup>14</sup> Lijnrecht daartegenover staat Het Volk, dat beweert dat Alma zijn onderwerpen 'op sterk sprekende wijze ( . . . ) tot uiting heeft gebracht.'<sup>15</sup> Het Handelsblad tenslotte heeft voornamelijk waardering voor de 'zachte en fraaie kleuren'.<sup>16</sup>

#### De utopie van de vooruitgang

Met de opdracht voor twee wandschilderingen in het Amstelstation en met de bekroning van de inzending van Peter Alma plaatsten de betrokkenen zichzelf en het nieuwe station in een dan al een eeuw oude traditie.

Trein, station en spoorwegen waren al snel na hun uitvinding onderwerp geworden van niet aflatende lofzangen. De overspannen verwachtingen die men had van het spoor blijken o.a. uit de uitspraken van Théophile Gautier over stations als de 'kathedralen der moderne mensheid', 'moderne industriepaleizen ter ere van de godsdienst van de eeuw: de eredienst van de spoorwegen'.<sup>17</sup> Voor de in de negentiende eeuw nogal talrijke optimisten verwees het station naar 'het mystieke ideaal van de communicatie van goederen en personen en van de eenwording der volkeren'<sup>18</sup>; een maatschappelijke en morele vooruitgang, mogelijk gemaakt en in beweging gezet door een verbeterde technologie. Met name in N-Amerika werd dit denkbeeld met verve naar voren gebracht.<sup>19</sup>

Karl Marx zag bijzonder scherp de economische krachten die de ontwikkeling van het spoorwezen bepaalden toen hij schreef: 'De behoefte aan een steeds uitgebreider afzet voor haar produkten jaagt de bourgeoisie over heel de aardbol. Overal moet zij zich indringen, overal ontginnen, overal connecties aanknopen'.<sup>20</sup> Toch ontsnapte hij niet aan het optimisme van zijn tijdgenoten, waar hij stelt dat de toename van de verkeersmiddelen de vereniging van de arbeiders vergemakkelijkt en dus de uiteindelijke revolutie naderbij brengt: '... de vereniging waarvoor de burgers der Middeleeuwen met hun buurtwegen eeuwen nodig hadden, brengen de moderne proletariërs in enkele jaren tot stand'.<sup>21</sup>

In de kring van de door Marx en Engels zo scherp veroordeelde utopisch-socialisten komen we het idee tegen dat stationsgebouwen het waard zijn om door kunstenaars van een passende decoratie te worden voorzien: op die manier zou de verloren gegane band tussen kunstenaar en publiek kunnen worden hersteld.<sup>22</sup>

Zo ontwikkelde de filosoof Champfleury samen met Gustave Courbet in 1855 een plan om stations met fresco's te decoreren: 'Waarom zou Courbet niet beginnen, in een nog niet vertoonde poging, aan decoraties voor grote spoorwegstations? Als ergens fresco's zouden kunnen worden aangebracht dan is het dáár, waar de mensen de verveling van het moeten wachten zouden kunnen verdrijven door het bekijken van de grootse industriële ontwikkelingen die door de stoomkracht zijn voortgebracht.' Vervolgens doet Champfleury enige suggesties voor thema's: het vertrek, de aankomst van de trein en de passagiers, de trein in het landschap, enz.<sup>23</sup> In 1870 kwam Champfleury nog eens terug op dit ambitieuze plan en op Courbets ideeën over 'democratische kunst':

'Overeenkomstig uw bedoeling ontwierp ik een plan met grote schilderijen, bedoeld om de muren van spoorwegstations te decoreren. De natuur, de industrie, de herinnering aan grote mannen en de arbeid zouden verbonden moeten worden middels een grootse compositie en verschillende muurschilderingen die bij de architectuur zouden passen, teneinde het uitzicht van de reizigers wat te veraangename. Afhankelijk of het ontwerp uitgevoerd zou worden bij de spoorlijn naar het noorden, of naar het zuiden, bij die naar het oosten of naar het westen, zou uw penseel de geschiedenis van die verschillende streken, de grote ondernemingen ondergronds die grootscheeps transport mogelijk maken, de schilderachtige landschappen waar doorheen de stoomtrein loopt, opmerkelijke mannen die in de streek geboren zijn, de karakteristieke aard van het volk dat aan Frankrijk die mannen geleverd heeft en aan de industrie

deze produkten, uitbeelden. Dat plan, als ik me tenminste niet vergis, zou beantwoorden aan uw aspiraties voor democratische kunst, hoewel de bruikbaarheid van het woord democratisch mij toen zo min als nu bewezen is'.<sup>24</sup>

Courbet en Champfleury koesterden wel serieuze plannen voor uitvoering, maar er is nooit iets van gekomen. Wél vinden we in andere voorbeelden van stationsdecoratie elementen uit dit gedachtengoed terug. Niet voor niets verwijst Caspar Niehaus in een bespreking van Alma's schilderijen in het Amstelstation terug naar de plannen van E. Manet voor de muurschilderingen in het Hôtel de Ville in Parijs: de ontmoetingsruimten ervan zouden beschilderd worden met motieven en figuren uit de nieuwe tijd: de Hallen, markten, parken, racebanen, bruggen en . . . spoorwegstations in Parijs.<sup>25</sup> Niehaus kende Alma en mogelijk is zijn interpretatie ontleend aan Alma zelf. In hoeverre zijn Alma's opvattingen nu te verbinden met het eerder geschetste negentiende eeuwse gedachtencomplex en wat is daarvan in het Amstelstation terug te vinden?

Wat betreft de monumentale kunst is er in de jaren '90 van de negentiende eeuw sprake van een opleving in Nederland.<sup>26</sup> Deze kunst mocht niet beperkt blijven tot een aan het gebouw toegevoegde versiering; men zocht, met het woord van R. N. Roland Holst, naar het 'expressieve Teeken'. Bij de wandschildering ging het om een kunst die één was met het gebouw waarin ze werd aangebracht en die één wilde zijn met de gemeenschap waarvoor het gebouw bestemd was.

Derkinderen en Roland Holst beheersten via hun hoogleraarschap aan de Rijksacademie (resp. 1907-25 en 1918-38) het onderwijs in de decoratieve kunsten tot aan de tweede wereldoorlog. Bij een tentoonstelling in 1935 in het Stedelijk Museum in Amsterdam van 'hedendaagsche monumentale kunst' bleek dat er verschillende richtingen ontstaan waren. Naast ontwerpen van Roland Holst waren er o.a. ook werken van Charles Eyck en Joep Nicolas, die met een vrije, barokke schilderachtigheid grote ingewikkelde figurale composities opbouwden. C. Hordijk en J. Weijand, in 1939 concurrenten van Alma bij de prijsvraag voor het Amstelstation, sluiten zich bij deze richting aan. Ook Peter Alma nam deel aan deze tentoonstelling in het Stedelijk.

#### *'De behoefte van deze tijd . . .'*

Alma's streven om kunst te maken die niet langer een luxe is, 'maar een behoefte, een noodzakelijk element in het leven der komende mensheid'<sup>27</sup> uit zich onder andere in de politieke prenten die hij maakt voor het orgaan van de Communistische Partij van Holland de 'Tribune', en in zijn 'beeldstatistieken'.

In de loop van de jaren heeft Alma zich echter steeds duidelijker uitgesproken voor het middel van de wandschilderkunst om zijn doelstellingen te bereiken. Hij blijkt zich bewust te zijn geweest van de ideeën over de wandschilderkunst als gemeenschapskunst bij Toorop, Roland Holst, Thorn Prikker en Derkinderen. Hij waardeert hun 'hoog streven', maar merkt meteen op, dat hun werk 'niet den maatschappelijken bodem om op te groeien' vond. 'Hoe groot ook de waardeering voor hun werk moet zijn, hun kunst was te cerebraal, te litterair, te gestyleerd om een basis te kunnen vormen voor een

nieuwe wandschilderkunst.<sup>28</sup> Alma meent dat er in zijn tijd sprake is van een herleving van de wandschilderkunst 'parallel aan de behoefte van deze tijd, waarin een sterke drang naar gemeenschapsgevoel en sociaal bewustzijn als opbouwende kracht zich meer en meer baan breekt.'<sup>29</sup>

Daarom ook is ' . . . de wandschildering ( . . . ) het meest op haar plaats in openbare gebouwen en instellingen met een sociaal doel, in verzamelplaatsen als concertgebouwen, schouwburgen, lokalen voor geneeskundige diensten, postkantoren, stations enz. En ik geloof dat hier voor den kunstenaar in de toekomst een belangrijke taak ligt, nl. één of meer aspecten van de sociale bestemming van zoo'n gebouw in beeld te brengen. Dan staat hij voor een sociale taak. En wanneer hij zijn stof vertolkt in eenvoudige, heldere taal, zonder te vervallen in een onwerkelijk litterair symbolisme, dan zal hij zonder zichzelf geweld aan te doen, zonder concessies en opportunisme, tot het publiek kunnen spreken. Want de wandschilderkunst moet tot het publiek spreken, zij moet het verheffen en verrijken.'<sup>30</sup>

Het geheel overziende, kunnen we stellen dat Alma zich met zijn keuze voor 'gemeenschapskunst' nadrukkelijk schaart in de rijen van een aantal kunstenaars die hem voor zijn gegaan. Alma opteert voor een wandschilderkunst in openbare gebouwen, waar veel mensen de afbeelding kunnen zien en begrijpen, mits ze eenvoudig en duidelijk is. Met zijn werk in het Amstelstation heeft Alma gekozen voor een thematiek die heel specifiek ontleend lijkt te zijn aan de negentiende eeuwse visie op de betekenis van de spoorwegen en van de decoratie van stations. Uit de schilderijen spreekt een sterk vooruitgangsgeloof: het rollende rad aan de ene zijde, de wereldbol omkranst door stoomwolken aan de andere, de technologische verbetering van de locomotief die de eenheid van de hele wereld met zich mee zou brengen: dat alles wordt hier in één rijkelijk idealistische visie vertoond.

Dat strookt met de verlangens van de NS zo goed als met de ideeën van Alma: zoals gezegd wilde de NS een modern, efficiënt en comfortabel station, dat tegelijkertijd een sterk representatieve functie zou hebben. De grootse opzet en de thematiek van de gekozen decoratie geven daar duidelijk blijk van. De negentiende eeuwse traditie van het representatieve station en van het geloof in de vooruitgang door verbeterde communicatie kreeg met de wandschilderingen van Peter Alma misschien voor de laatste keer in de geschiedenis van het Nederlandse station een passende uitbeelding. De nadruk op de technische ontwikkeling en op de betekenis van de spoorwegen sloot goed aan bij de ideeën binnen de NS. Alma zelf heeft via zijn wandschilderingen meerdere keren getuigd van een dergelijk optimisme.

Het zonnige toekomstbeeld dat de schilderijen bij de opening van het Amstelstation in 1939 zullen hebben opgeroepen, werd echter overschaduwd door de oorlogsdreiging waaronder Nederland lag. Treffend werd deze tweeslachtigheid van het moment onder woorden gebracht door president-directeur Goudriaan van de NS. Mét het zien van het nieuwe ziet hij 'beelden van ingestorte bruggen en van verwoeste stationsgebouwen.' En dwars door de gedragen, plechtstatige toon van zijn Nederlands anno 1939 klinkt een, bij toehoren, huiveringwekkende emotie, de emotie van de moed der wanhoop, als hij zegt: 'Maar die sombere gedachten ( . . . ) mogen

ons nooit beheersen en zeker ons nooit verzwakken, want wij moeten altijd zijn vol van sterk vertrouwen in de toekomst van ons volk. Daarom wil ik in dit nieuwe gebouw de wens uitspreken dat deze grote werken zullen beantwoorden aan de goede verwachtingen waarmee zij zijn ondernomen. Dat zij mogen strekken tot heil van het land, tot heil van de stad, tot heil van de spoorwegen. Maar bovenal: dat de vruchten van de arbeid die hier is volbracht zullen worden genoten door een vrij volk in een vrij land! (stormachtig applaus) Het is deze wens - ik zou waarlijk geen beet're weten te vinden - waarmee ik de stationsgebouwen en de spoorlijnen verklaar als te zijn geopend'.<sup>31</sup>

*dirk baalman*

*hannie boer*

*tricia bots*

*ellen de breet*

*agnes groot*

*frans grijzenhout*

*ellen van kessel*

*peter koopmans*

*anne marijke vermeiden*

1. Onderstaand artikel vormt de neerslag van het onderzoek dat in de periode 1978-80 verricht werd door leden van de 'werkgroep kunstgeschiedenis-marxisme'. Deze werkgroep ontstond in 1976 uit de behoefte onder een aantal studenten kunstgeschiedenis aan de VU om meer aandacht te schenken aan een benadering van de kunstgeschiedenis vanuit een maatschappij-kritische visie. Daartoe houdt de werkgroep zich onder andere bezig met kunst van politiek-progressieve kunstenaars, met literatuur over het ideologiegehalte van kunst en met voorbeelden van kritische kunstgeschiedschrijving.
2. Voor het volgende: J. Beishuizen en E. Werkman, *De Magere Jaren, Nederland in crisistijd 1929-1939*. Leiden 1968, P. de Rooy, *Werklozenzorg en werkloosheidsbestrijding 1917-40. Landelijk en Amsterdams beleid*, Amsterdam 1979; H. Richter Roegholt, *Amsterdam in de twintigste eeuw*, vol. 1 (1919-45), Utrecht 1976, 151-55; *De jaren dertig. Aspecten van crisis en werkloosheid*, verslag congres TH Enschede, 15 en 16 april 1977, onder redactie van P. W. Klein en G. J. Borger, Amsterdam 1979.
3. G. J. Meijer, 'Naar het Plan van de Arbeid. Het partijbestuur van de SDAP en de crisisbestrijding', in: *De jaren dertig* (ets) (zie noot 2), 69-77.
4. Tijdens en na het totstandkomen van de spoorwegwerken oost verscheen een groot aantal publicaties over alle technische en planologische aangelegenheden; daarvan zijn de belangrijkste: C. van Eesteren, J. Leupen en H. G. J. Schelling, 'Nieuwe stations te Amsterdam', *Bouwkundig Weekblad Architectura* 1938, No. 25, pp. 205-216; H. G. J. Schelling, 'De ingebruikgenomen nieuwe stations te Amsterdam', *Bouwkundig Weekblad Architectura* 1939, No. 51, pp. 469 en 473 en No. 52, 477-81.
5. Over de representatieve opzet van Nederlandse stations sinds de negentiende eeuw: C. Douma, *Het stationsgebouw*, Utrecht 1974, 6 en 14.
6. Alle, ook hierna te noemen, stukken met betrekking tot de prijsvraag bevinden zich in het archief van de Nederlandse Spoorwegen te Utrecht, dat zo vriendelijk was het materiaal te onzer beschikking te stellen.
7. Over het werk en de betekenis van Campendonck: B. Spaanstra-Polak, 'Heinrich Campendonck en de monumentale kunst in Nederland' in: *Album Discipulorum J. G. van Gelder*, Utrecht 1963, 155-166. In het kader van de spoorwegwerken had Campendonck in 1939 een glasvenster geleverd voor het Muiderpoortstation. Samen met Campendonck en een vertegenwoordiger van het Instituut voor Sier- en Nijverheidskunst zat Alma na 1939 in de commissie voor de wandschilderkunst van de afdeling Kunstzaken van de gemeente Amsterdam. Het archief van deze afdeling berust in het Gemeente Archief van Amsterdam, Ceres-gebouw.
8. De inzendingen werden besproken door H. G. J. Schelling, 'Meervoudige opdracht voor het ontwerpen van twee wandschilderingen in het Nieuwe Amstelstation te Amsterdam', *Bouwkundig Weekblad Architectura* 1939, no. 21, 225-230. Alle ontwerpen zijn daarin ook afgebeeld.
9. De iconografische beschrijving is voor een deel ontleend aan het juryrapport, waarin Alma's eigen uitleg voor een deel wordt weergegeven.
10. De heer Gerd Arntz was zo vriendelijk ons een gesprek toe te staan over zijn samenwerking met Peter Alma in Oostenrijk en Rusland en over Alma's werk en opvattingen. Alma zelf schreef de inleiding op een speciaal Wendingennummer over de beeldstatistiek: *Wendingen* No. 9, 11e serie 1930, 'Beeldstatistiek en sociologische grafiek'. Over het grafische werk van Alma zie de zeer uitgebreide doctoraalscriptie van E. Luermans, *Peter Alma*, Universiteit van Amsterdam, Kunsthistorisch Instituut.
11. Luermans constateert op p. 114 terecht dat Alma na 1936 afstapt van de uitbeelding van strijd bare thema's en dat hiermee gelijk op gaat zijn keuze voor andere technieken dan de houtsnede. Alma's ontwikkeling op het gebied van de wandschilderkunst en de door hem gekozen en/of uitgevoerde onderwerpen wijzen in de zelfde richting.
12. *De Telegraaf*, 14 maart 1924. *Het Handelsblad* van 15 maart 1924 spreekt van 'tot schrielle, nuchtere verstandelijkheid' verstand werk en *De Tijd* van 26 maart 1924 van 'grouwe cerebraliteit'.
13. *De Tribune* van 26 maart 1924 over Alma's schilderij 'De Arbeider': 'Wie dit schilderij met aandacht wil beschouwen, zal als wij, voelen dat hier reeds iets nieuws is en dat het groote beloften inhoudt.'
14. *NRC*, 13 oktober 1939.
15. *Het Volk*, 1 juni 1939, bij een bespreking van Alma's ontwerpen.
16. *Het Handelsblad*, 10 juni 1939.
17. Théophile Gautier, zonder bronvermelding geciteerd in *Le Temps des Gares*, cat. Centre Georges Pompidou, Parijs 13 december 1978-9 april 1979, p. 26.
18. Ibidem. Voor de ontwikkeling van het vooruitgangsgeloof, mede in verband met de groei van de communicatiemiddelen: J. Romein, 'Gedachten over de vooruitgang' in *Carillon der Tijden*, Amsterdam 1953, 11-40.
19. J. W. Schulte Nordholt, 'Het spoor naar de nieuwe wereld', *Trouw*, 23 december 1980.
20. Karl Marx en F. Engels, *Het communistisch manifest*, Amsterdam 1977, 44-45.
21. Idem, 51.
22. Het volgende werd geïnspireerd door stelling 13 van J. Offerhaus in zijn dissertatie *Motief en Achtergrond*, Utrecht 1976. Offerhaus attendeerde ons voorts op Paul Knolle, 'Rembrandt gezien vanuit enkele 19e eeuwse maatschappij visies', werkstuk KHI Utrecht 1975: daarin komen de utopisten ruim aan bod. Erik de Jong leende ons de tekst uit.
23. Champfleury, *Le Réalisme*, Textes choisis et présentés par Geneviève et Jean Lacambe, Paris 1973, 184-5. Vertaling F. G.
24. Idem, 191.
25. C. Niehaus, *Levende Nederlandsche Kunst*, Amsterdam z.j., 159. Over Manets plannen o.a.: L. Nochlin, *Realism*. Harmondsworth 1976, 181 en E. Fischer, *The Necessity of Art*, Harmondsworth 1970, 73.
26. A. Terpstra, *Moderne kunst in Nederland, 1900-1914*, Diss. Utrecht 1958, 191; Caroline Boot en Marijke van der Heijden, 'Gemeenschapskunst' in: *Kunstenaren der Idee, Symbolistische tendenzen in Nederland, ca. 1880-1930*, 36-47 Den Haag 1978.
27. P. Alma, inleiding op de catalogus van schilderijen en grafiek van zijn hand voor de tentoonstelling in het Stedelijk Museum te Amsterdam, 1924.
28. P. Alma, 'Enkele gezichtspunten over de wandschildering', *Bouwkundig Weekblad Architectura* 1941, no. 24, 201-202.
29. P. Alma, 'De herleving van de wandschildering' in: *Prisma der Kunsten*, vol. 2, Utrecht 1937.
30. P. Alma, o.c. (noot 26), 202.
31. Geluidsband in Gemeente Archief Amsterdam.