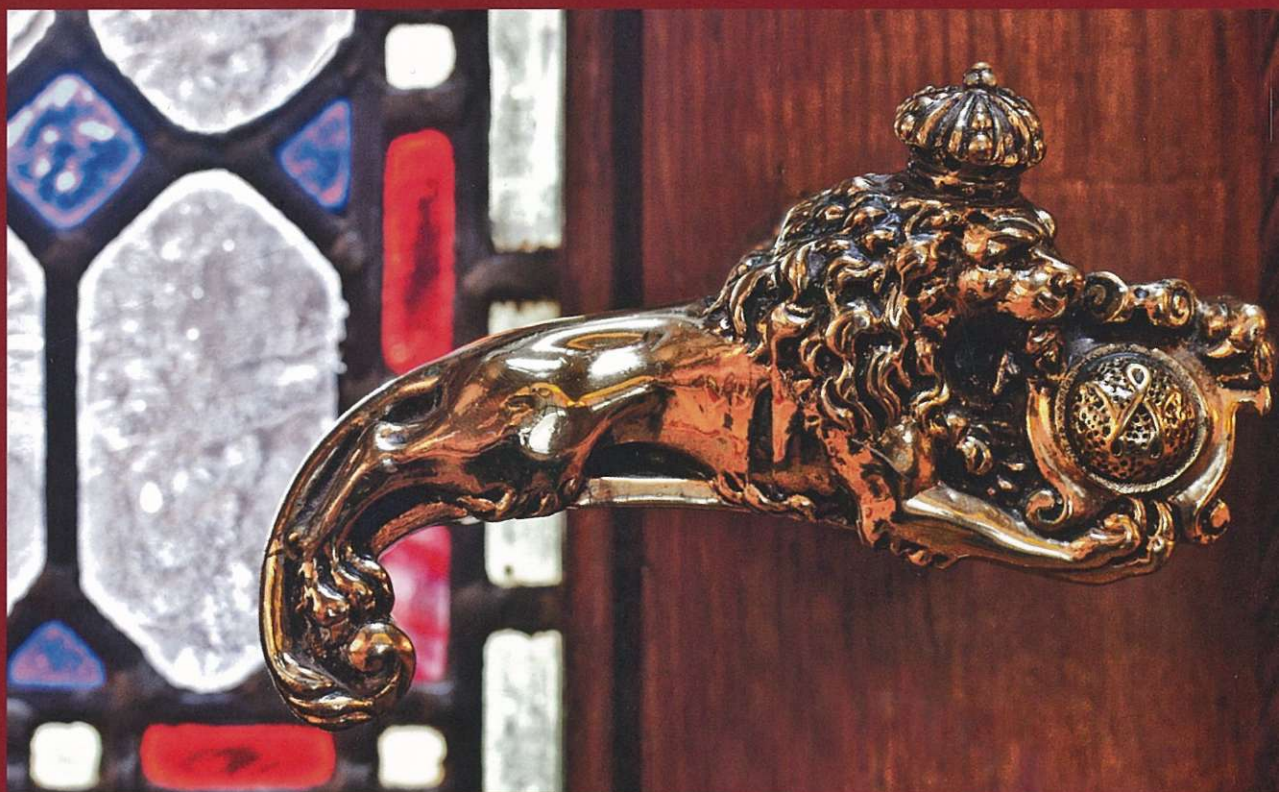


KONINKLIJKE WACHTKAMERS



Royal Waiting Rooms

INHOUD

Content

- 8 175 Jaar Vooruitgang**
/ 175 Years of Progress
- 12 De reis** / The Journey
- 14 Koninkrijk der Nederlanden** / Kingdom of The Netherlands
- Amsterdam**
Amsterdam Centraal Station 16
- Utrecht**
Station Maliebaan – Spoorwegmuseum 26
- Baarn**
Station Baarn 38
Buurtstation 46
- Den Haag / The Hague**
Hollands Spoor 52
- 62 Verenigd Koninkrijk**
/ United Kingdom
- Londen / London**
St. Pancras Station 64
- Wolferton**
The Royal Station 74
- Ballater**
The Old Railway Station 82
- 91 Bondsrepubliek Duitsland**
/ Federal Republic of Germany
- Potsdam**
Kaiserbahnhof 94
- 110 Koninkrijk Denemarken**
/ Kingdom of Denmark
- Kopenhagen/ Copenhagen**
Københavns Hovedbanegård 112
- 124 Koninkrijk Zweden**
/ Kingdom of Sweden
- Stockholm**
Stockholms Centralstation 126
- 134 Republiek Finland**
/ Republic of Finland
- Helsinki**
Helsingin Rautatieasema 136
- Lappeenranta**
Lappeenranta 148
- 154 Russische Federatie**
/ Russian Federation
- Sint-Petersburg / Saint-Petersburg**
Moskovsky Vokzal 162
Vitebsk Station 170
Imperatorski Pavilio 176
- Moskou/Moscow**
Leningradski Vokzal 188
Kazanski Vokzal 196
Metro 206
- 212 Republiek Hongarije**
/ Republic of Hungary
- Boedapest / Budapest**
Nyugati Pályaudvar 214
Keleti Pályaudvar 222
- Gödöllo**
Gödöllo Pályaudvar 226

234 Republiek Oostenrijk
/ Republic of Austria

Laxenburg
Kaiserbahnhof 236

244 Tsjechische Republiek
/ Czech Republic

Praag / Prague
Hlavní Nádraží 246
Masaryk Nádraží 258

264 Italiaanse Republiek
/ Italian Republic

Milaan / Milan
Station Milano Centrale 266
Rome
Stazione Vaticana 276

288 Portugese Republiek
/ Portuguese Republic

Lissabon / Lisbon
Estação de Caminhos de Ferro do Rossio 290

298 Franse Republiek
/ French Republic

Metz
Gare Centrale De Metz 300
Straatsburg / Strasbourg
Gare De Strasbourg 308
Parijs / Paris
Gare De Lyon 318

328 Koninkrijk België
/ Kingdom of Belgium

Brussel/Brussels
Brussel-Zuid / Gare De Bruxelles-Midi 330
Brussel Centraal / Gare Bruxelles Central 338
Brussel Laken / Gare Bruxelles Laken 344

354 Epiloog / Epilogue

**356 Op weg naar een
nieuwe toekomst**
/ Towards the future

360 Colofon / Credits

175 JAAR VOORUITGANG

175 years of progress

Treinen en stations zijn ontstaan tijdens de industriële revolutie en brengen al bijna twee eeuwen lang voorspoed en vooruitgang in Europa. In 2014 viert de spoorsector '175 jaar spoorwegen in Nederland'. NS voelt zich hiermee vorstelijk verbonden. In verleden, heden én toekomst.

NS is ontstaan uit een initiatief van twee Amsterdamse kooplieden, Louis J.J. Serrurier en Rodolphe Chevalier, en een voormalig kapitein van de genie en civiel ingenieur: Willem Christiaan Brade. Zij richtten op 8 augustus 1837 de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) op. Nederland had op zich voortreffelijke waterwegen, maar de trekschuiten waren traag en het vele water belemmerde het vervoer over land. Op spoorweggebied had Nederland achterstand opgelopen ten opzichte van het omringende buitenland. Maar nu ging na enig getalm de schop de grond in voor de aanleg van een eerste spoorweg, en wel tussen Amsterdam en Haarlem. Het jonge spoorbedrijf nam vervolgens de exploitatie van deze verbinding geheel voor zijn eigen rekening. Twee jaar later, op een mooie herfstdag op 20 september 1839, werd de eerste spoorweg in Nederland geopend. Voor Nederlanders was de komst van de eerste trein een nieuw fenomeen, bijna een wereldwonder om zich aan te vergapen. Maar het had ook iets beangstigends: een vuurspuwend en stoom sissend stalen monster dat volgens velen toen een 'uitvinding van de duivel' was. Boeren vreesden dat hun koeien van schrik hun melkproductie zouden ophouden. Artsen waarschuwden dat de hoge snelheid van bijna 40 kilometer per uur schadelijk kon zijn voor de gezondheid. De angsten bleken ongegrond en de trein verwierf zich dan ook al snel een positie in Nederland. Gaandeweg verving de trein de langzame trekschuit en de weinig comfortabele diligencie. De trein vergrootte de bereikbaarheid van het land en versnelde het levensritme van velen. De vorsten van Nederland zagen niet alleen de potentie van het spoorvervoer, zij onderstreepten hun positie met exclusieve koninklijke wachtkamers op stations. Al met al een fascinerende geschiedenis die de Nederlandse spoorsector in 2014 viert met '175 jaar spoorwegen in Nederland'.

Trains and stations are products of the industrial revolution and have brought progress and prosperity to Europe for almost two centuries. In 2014 the railway industry celebrates '175 years of railways in The Netherlands'. NS/Dutch Railways has a royal connection with the past, the present and the future.

NS originated as an initiative of two tradesmen from Amsterdam, Louis J.J. Serrurier and Rodolphe Chevalier, and a former military captain and civil engineer, William Christiaan Brade. On 8 August 1837 they founded the Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM), the 'Dutch Iron Railway Company'. This is the oldest predecessor of NS. Holland's waterways were excellent, but the ships were slow and the amount of water across the country hindered transport via roads. Railway-wise The Netherlands was lagging behind, compared with the neighbouring countries. But now finally the construction of a first railway line, between Amsterdam and Haarlem, got underway. The young railway company decided to run this line as well. Two years later, on the beautiful autumn day of 20 September 1839, Holland's first railway line was opened. For Dutch people the first trains were a new phenomenon, almost a wonder of the world. It was somewhat frightening at the same time: a fire-breathing, steam-hissing steel monster which, according to many, was 'the devil's invention'. Farmers feared their scared cows would stop producing milk. And doctors warned that the high speed of 40 kilometres per hour could be a health risk. These fears proved to be unfounded and the train quickly gained its place in Dutch society. Gradually it began to replace slow ships and uncomfortable carriages. The train made all parts of the country more accessible and sped up many people's rhythm of life. The monarchs of The Netherlands not only acknowledged the potential railway traffic had, but also underlined their position with exclusive royal waiting rooms at stations. All in all a fascinating piece of history, which will be celebrated by the Dutch railway industry in 2014 with '175 years of railways in The Netherlands'.

Vorstelijk verbonden Koning Willem I speelde een essentiële rol bij de introductie van de trein in Nederland. Na zijn onthaal in Scheveningen op 30 november 1813 en vervolgens in zijn rol als koning van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden zag hij als geen ander de mogelijkheden. Met zijn ambitie om Nederland na de Franse tijd weer welvarend te maken, stimuleerde de visionaire koning de ontwikkeling en de aanleg van spoorinfrastructuur in ons land. Zo investeerde hij persoonlijk in de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij, de oudste voorouder van NS. Daarna ondersteunde hij actief het plan voor een Rijnspoorweg die Amsterdam via Arnhem moest aansluiten op het verder gelegen Pruisische Rijnland. Amsterdam had veel last van de gebrekkige verbindingen met Duitsland. Koninklijk ingrijpen leidde er toe dat in 1838 de aanleg van de Rijnspoorweg vanuit de hoofdstad via Utrecht naar Arnhem bij decreet werd bevolen. Vanaf die tijd werden de beste timmerlui, meubelmakers en smeden ingezet om hun vakmanschap bij de ontwikkeling van treinen en stations te demonstreren.

Ook andere vorsten in Europa zagen de potentie van de spoorwegen voor handel en bedrijvigheid en daarmee welvaart en voorspoed. En de trein paste bij de status van vorsten. De treinen vormden zo niet alleen een fraai vervoermiddel, maar ook een ideaal visitekaartje voor de vorst én de spoorwegmaatschappij. Vorsten reisden met de trein door het land, kwamen op hun treintochten dicht bij hun onderdanen en gingen met de trein op bezoek bij andere vorstenhuizen. Daarmee speelde de trein ook een belangrijke rol in de recreatieve en staatkundige activiteiten van de verschillende vorstenhuizen in Europa.

Koning Willem I heeft daarnaast veel gedaan voor de verbetering en de uitbreiding van water- en landwegen. Energiek stimuleerde hij de ontwikkeling van onze landelijke infrastructuur. Door zich met geldelijke middelen garant te stellen, bevorderde hij het particulier initiatief van de ondernemers. Dit was belangrijk voor de economische groei in ons land. De nazaten van Koning Willem I werden vervolgens

Royal connection King William I played an essential role in the introduction of the train in The Netherlands. After his procession in Scheveningen on 30 November 1813 and given his function as King of the United Kingdom of The Netherlands, he saw the potential like no-one else. The visionary King, with his ambition to make Holland prosperous again after the French era, actively stimulated the development and construction of railway infrastructure in our country. He invested personally in the Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij, the eldes predecessor of NS. Later he supported the plan for a 'Rhine Line' which would connect Amsterdam via Arnhem with the Prussian Rhineland. Amsterdam suffered greatly from a lack of connections with Germany. Royal interference led a decree in 1838 for the construction of the Rhine Line from the capital city via Utrecht to Arnhem. From then on the best carpenters, furniture builders and blacksmiths were hired to demonstrate their skills during the development of trains and stations.

Other European rulers also saw the potential of railways for trade and prosperity. In addition the train matched the status of monarchs. Trains were not only a beautiful mode of transport, but also an ideal business card for both the sovereign and the railway company. Monarchs travelled by train, which brought them closer to their subjects and enabled them to visit other royal families. Furthermore, trains played an important role in the recreational and political activities of several European royal families.

King William I also contributed to the enhancement and expansion of waterways and roads. He actively stimulated the national infrastructure in The Netherlands. By serving as a guarantor, he encouraged the private sector, which was important for the country's economic growth. King William I's descendants were closely involved with the expansion of the railway network and running railway lines. King William III's brother Prince Hendrik was a great stimulator of Dutch trade and industry. He bought shares in both national and international railway companies. He secured the construction of the Oosterspoor Line and donated

nauw betrokken bij de verdere ontwikkeling van het spoor-net en de exploitatie van spoorverbindingen in ons land. Ook Prins Hendrik, de broer van Koning Willem III en stadhouder van Luxemburg, was groot stimulator van het Nederlandse bedrijfsleven. Hij nam deel in de aandelenkapitalen van spoorwegbedrijven in binnen- en buitenland. Prins Hendrik stond voor de aanleg van het Oosterspoor en deed een deel van zijn domeinengronden rondom Paleis Soestdijk van de hand voor de aanleg van de spoorverbinding tussen Amsterdam en Amersfoort. In ruil hiervoor had de HIJSM hem een spooraansluiting naar Paleis Soestdijk beloofd. Nadat Koning Willem III hier onttemd en afwijzend op reageerde, werd ter compensatie in het station te Baarn een koninklijke wachtkamer ingericht (1873).

Koninklijke trein NS voelt zich ook nu nog nauw betrokken bij het koningshuis. Al sinds de negentiende eeuw ondersteunt NS van harte de traditie om de koninklijke wachtkamers in stand te houden. Door een koninklijke trein in haar vloot op te nemen en deze te onderhouden, heeft NS vele jaren lang de koninklijke familie de mogelijkheid geboden om zich bij gelegenheid per spoor te kunnen verplaatsen. Nog steeds staat de koninklijke trein permanent ter beschikking van de koninklijke familie. Het koninklijk salonrijtuig is bijvoorbeeld in 2010 gebruikt voor de reis naar Denemarken naar aanleiding van de vulkaan uitbarsting in IJsland die het vliegverkeer onmogelijk maakte. De koninklijke trein wordt tegenwoordig ingezet voor formele evenementen zoals staatsbezoeken, maar ook voor minder plechtige doeleinden. Toen op 6 december 2012 de nieuwe Hanze spoorlijn werd geopend, bracht voormalig Koningin Beatrix per koninklijke trein een feestelijk bezoek aan de stations langs deze lijn. En nog in 2013 hebben de in dat jaar ingehuldigde Koning Willem Alexander en Koningin Máxima de trein gebruikt bij hun kennismakingsbezoek aan de provincies. NS hecht veel waarde aan het voortbestaan van deze gebruiken, omdat het bedrijf hiermee fier en trots uitdrukking kan geven aan een diep geworteld gevoel van vorstelijke verbondenheid.

NS en de koninklijke wachtkamers in Nederland

De tijd dat NS-bouwmeesters stations ontwierpen is sinds midden jaren negentig van de vorige eeuw voorbij. Dit was een direct gevolg van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. De bouw van stations is sindsdien de verantwoordelijkheid van spoorbeheerder ProRail. NS is als gebruiker verantwoordelijk voor de exploitatie. Stations behoren tot voor het publiek toegankelijke openbare gebouwen. Zij worden vrijwel voortdurend verbouwd en aangepast, als gevolg van veranderend gebruik, schaalvergroting of juist verkleining. De koninklijke wachtkamers in een vier-tal stations in Nederland passen in dit beeld. Het gaat er nu om deze waarde voor de toekomst te behouden en te beschermen.

grounds at the Soestdijk palace to enable the construction of the line between Amsterdam and Amersfoort. In exchange the HIJSM railway company promised him a connection to Soestdijk. When King William III expressed his anger and disapproval, a royal waiting room was built in 1873 at the nearby station of Baarn.

Royal train To this day NS has maintained its royal connections. The royal waiting rooms have been in place since the 19th century. By introducing a royal train, NS enables the Dutch royal family to travel by rail, a possibility still available to them today. They used it, for example, in 2010 to travel to Denmark, when the volcanic eruption in Iceland had stopped all air traffic. Nowadays the royal train is mainly used for formal events, such as state visits, but sometimes also on less ceremonious occasions. When the new Hanze Line was opened on 6 December 2012, former Queen Beatrix travelled along the line and visited the stations. And even in 2013 the new King and Queen, Willem Alexander and Máxima, used the train to visit the provinces. NS wholeheartedly hopes to continue this tradition, as a way of showing its deep-rooted and proud feeling of being 'royally connected'.

NS and royal waiting rooms in The Netherlands

The era of stations, which were solely designed by architects who were full-time employees of NS, ended in the mid-1990s. This was a direct result of the privatisation of Dutch Railways. Building stations became the responsibility of network administrator ProRail. Using the stations, NS is responsible for their daily operation. Stations are publicly accessible buildings. Almost continuously they undergo renovations and adjustments, caused by changing demand, upscaling or downscaling. The royal waiting rooms inside four Dutch stations are an integral part of this. The challenge is to maintain their position and protect it for the future.

Digital visit For a long time the royal waiting rooms in The Netherlands were invisible for the public. NS now makes it possible to pay a 'digital visit' to these beautiful gems of Dutch architectural heritage. Visit www.ns.nl/koninklijkewachtkamers for a 3D journey of discovery through the royal pavilions at Amsterdam Central and The Hague Hollands Spoor, as well as the salon inside the Dutch Railway Museum. This is also possible for people with visual or hearing impairments.

About NS NS is responsible for transporting passengers and the development and running of stations, in The Netherlands and in other European countries, such as England and France. NS's mission is to transport growing numbers of passengers safely, comfortably and on time via attractive stations. NS wants people to feel welcome at its stations. In addition, passengers want to travel comfortably

Digitaal te bezichtigen De koninklijke wachtkamers in Nederland zijn lange tijd voor het publiek onzichtbaar geweest. NS heeft de mogelijkheid gecreëerd om digitaal een kijkje te nemen in deze fraaie sieraden van dit Nederlands cultureel erfgoed. Op de website www.ns.nl/koninklijke-wachtkamers kunt u door middel van 3D filmbeelden de koninklijke paviljoens op station Amsterdam Centraal en Den Haag Hollands Spoor en de salonruimte in het Spoorwegmuseum, tot in de kleinste details ontdekken. Ook mensen met visuele en of auditieve beperkingen kunnen deze ruimten virtueel beleven.

Over NS NS is actief op het gebied van reizigersvervoer en stationsontwikkeling en -exploitatie. Niet alleen in Nederland, maar ook in andere Europese landen, zoals Engeland en Frankrijk. De missie van NS is steeds meer reizigers veilig, op tijd en comfortabel te vervoeren via aantrekkelijke stations. NS vindt het belangrijk dat men zich welkom voelt op het station. Reizigers willen ook op een prettige wijze van en naar het station reizen. Dus besteedt NS ook veel aandacht aan parkeer- en fietsvoorzieningen en aansluitend vervoer per fiets, bus, taxi of stads- en streekvervoer. Verder is treinreizen een duurzame vorm van vervoer: NS is erop gericht om haar prestaties op dit vlak verder te verbeteren. De onderneming opereert sinds 1995 zelfstandig van de overheid. NS verdient haar inkomsten op de openbaar vervoersmarkt in Nederland en in Europa. NS ontvangt daarbij vanaf 2000 geen staatssteun meer. Jaarlijks keert NS dividend uit aan haar aandeelhouder, de minister van Financiën. De klantgedrevenheid staat centraal en NS combineert haar commerciële opdracht met een belangrijke op het publiek gerichte maatschappelijke rol. Onderdeel van die maatschappelijke verantwoordelijkheid is de zorg van NS voor haar eigendommen en erfgoed, waaronder de koninklijke paviljoens en hun wachtkamers.

Eigentijds wachten Soms 'even moeten wachten' is onlosmakelijk verbonden met het reizen per trein, metro, tram, bus en vliegtuig. Op veel kleinere stations zijn hiervoor overdekte, beschutte en zo mogelijk verwarmde wachtruimtes. Op grotere stations zijn daarnaast tal van mogelijkheden om te winkelen, werken en studeren, al dan niet onder het genot van een drankje of een makkelijk hapje eten. Er is zo meer te halen dan je trein. Op stations wordt nu de tijd veelal beleefd als 'eigen tijd', omdat reizigers hun wacht- en overstaptijd als plezierig en nuttig ervaren. Op veel stations zijn eigentijdse communicatie- en vergadervoorzieningen ingericht. Zoals vroeger de vorst werd voorzien van state-of-the-art wachtcomfort, zo kan nu de reiziger vorstelijk genieten in afwachting van de aankomst van zijn trein. Daarom biedt dit boek veel meer dan een spiegel naar het verleden, óók een blik op het heden en volop inspiratie voor de toekomst.

to and from these stations. Therefore NS pays much attention to parking and cycling facilities and additional transportation by bike, bus, taxi and local and regional transport. Railway traffic is also a sustainable way of travelling and NS is working hard on improving its performance in this respect. The company gained independence from the government in 1995. NS earns its money by providing public transport services in The Netherlands and elsewhere in Europe. Since 2000 it has no longer been subsidised by the state anymore. Annually, NS pays dividend to its shareholder, the Dutch Minister of Finance. Customer focus is key and NS combines its commercial goals with an important role in society. Part of the latter is caring for its property and heritage, which includes royal pavilions and waiting rooms.

Waiting, the modern way A short wait, every now and then, is an integral part of travelling by train, metro, tram, bus or plane. In view of this, many small stations have been fitted with covered, sheltered and if possible heated waiting areas. In addition, bigger stations offer many opportunities for shopping, working or studying, together with the possibility of buying a drink or a snack. At larger stations travellers consider waiting to be 'private time', which they want to be pleasant and useful. Larger stations provide contemporary communication and meeting facilities. Just as the monarch, in past times, was provided with state-of-the-art waiting comfort, nowadays it's the traveller who can wait for his or her train in an almost royal fashion. This book therefore offers more than a glimpse of the past: it also focuses on the times we live in and on inspiration for the future.

DE REIS

The Journey

- I KONINKRIJK DER NEDERLANDEN / KINGDOM OF THE NETHERLANDS**
 - 1. Amsterdam
 - 2. Utrecht
 - 3. Baarn
 - 4. Den Haag / The Hague
- II VERENIGD KONINKRIJK / UNITED KINGDOM**
 - 5. Londen / London
 - 6. Wolferton
 - 7. Ballater
- III BONDSREPUBLIC DUITSLAND / FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**
 - 8. Potsdam
- IV KONINKRIJK DENEMARKEK / KINGDOM OF DENMARK**
 - 9. Kopenhagen / Copenhagen
- V KONINKRIJK ZWEDEN / KINGDOM OF SWEDEN**
 - 10. Stockholm
- VI REPUBLIEK FINLAND / REPUBLIC OF FINLAND**
 - 11. Helsinki
 - 12. Lappeenranta
- VII RUSSISCHE FEDERATIE / RUSSIAN FEDERATION**
 - 13. Sint-Petersburg / Saint-Petersburg
 - 14. Moskou / Moscow
- VIII REPUBLIEK HONGARIJE / REPUBLIC OF HUNGARY**
 - 15. Boedapest / Budapest
 - 16. Gödöllo
- IX REPUBLIEK OOSTENRIJK / REPUBLIC OF AUSTRIA**
 - 17. Laxenburg
- X TSJECHISCHE REPUBLIEK / CZECH REPUBLIC**
 - 18. Praag / Prague
- XI ITALIAANSE REPUBLIEK / ITALIAN REPUBLIC**
 - 19. Milaan / Milan
 - 20. Rome
- XII PORTUGESE REPUBLIEK / PORTUGUESE REPUBLIC**
 - 21. Lissabon / Lisbon
- XIII FRANSE REPUBLIEK / FRENCH REPUBLIC**
 - 22. Metz
 - 23. Straatsburg / Strasbourg
 - 24. Parijs / Paris
- XIV KONINKRIJK BELGIË / KINGDOM OF BELGIUM**
 - 25. Brussel / Brussels



Eind negentiende eeuw verrezen overal in Europa grote nieuwe stations. De beste architecten, kunstenaars en aannemers werden aangetrokken om ze te bouwen. Zij zetten juweeltjes van architectuur neer: ware paleizen voor de reiziger. Ze weerspiegelden de trots van hun tijd. Trots op de vooruitgang die via de industriële revolutie was bereikt. Trots op de spoorwegen, de bedrijvigheid en de vele vernieuwingen in kunst en wetenschap die rond de eeuwwisseling over Europa spoelden.

Veel van die stationsgebouwen staan er nog. Vaak prachtig gerestaureerd en in het bezit van een monumentenstatus, maar ook aangepast aan de wensen van de hedendaagse reiziger. Daarmee ademen ze een geheel nieuwe tijd. Als knooppunten voor vele vormen van openbaar vervoer. Als veilige haven voor ultramoderne hogesnelheidstreinen. Met comfortabele Wifi-lounges, maar ook trendy winkels en restaurants. Oud en nieuw leven hier samen in een verbluffende harmonie.

Een diep gekoesterd geheim is dat op een aantal van die stations ook een koninklijke wachtkamer bewaard is gebleven. Die is als de parel in de oester: reizigers wandelen er dagelijks aan voorbij zonder er een glimp van op te vangen. De meeste van die wachtkamers zijn ook niet voor het publiek toegankelijk.

Dat geheim wordt nu onthuld. In dit prachtige boek zijn alle belangrijke koninklijke wachtkamers op stations in Europa te zien. Ze zijn oogstrelend in beeld gebracht door fotograaf Martin Kers. En ze komen tot leven in boeiende verhalen en levendige anekdotes. Bladerend door dit boek komt de trots van vroeger tijden tot leven. Wie dit boek ter hand neemt, wordt meegevoerd op een adembenemende reis door Europa. Een reis door een tijd die oneindig lijkt. En wie de laatste bladzijde omslaat, moet zich bedwingen om niet weer van voren af aan te beginnen...

In the late 19th century, big new stations sprung up all over Europe. The best architects, artists and contractors were employed to build them. They produced true architectural gems: genuine palaces for discerning travellers. The stations reflected their era's pride. Pride in the progress the industrial revolution had produced. Pride in the railways, in being industrious and in the many innovations within the arts and sciences, which had flooded Europe around the turn of the century.

Many of these stations still exist. Often they have been beautifully restored and are now heritage sites. But they have also been adapted to modern travellers' wishes and needs. They thus herald a brand new era – as junctions of many types of public transport and as safe havens for ultra-modern high speed trains. They also contain comfortable Wifi lounges, trendy shops and restaurants. Old and new, living side by side in astounding harmony.

A well-hidden secret is that in many of these buildings a royal waiting room has been preserved. They are like oysters' pearls: many travellers walk by, on a daily basis, without ever catching a glimpse. Most of these waiting rooms are not accessible to the public.

But now the secret is revealed. This beautiful book shows all the important royal waiting rooms in Europe, captured beautifully by photographer Martin Kers. In addition they come to life with interesting stories and anecdotes. The book revives the pride of days long gone. It takes its readers on a breathtaking journey across Europe – a journey through seemingly never-ending times. And upon turning the final page, readers will have to fight the urge to start re-reading the stories and to admire the photographs all over again...



KONINKLIJKE WACHTKAMERS



9 789490 215057 >