

Heden en verleden Groninger Hoofdstation in boek vastgelegd

Bekende Groningers mijmeren over historisch station

■ GRONINGEN - De fietsenstalling. De loketten. De hal. Kenmerken van het station in Groningen die elke treinreiziger kent. Omdat ie van Groningen naar Leeuwarden reist. Of richting Overijssel wil. Rutger Kopland, Henk Koop, Cunera van Selm, Hans Ouwerkerk, Ypke Gietema en meer bekende Groningers mijmeren over deze herkenningspunten in het nieuwe boek over het station: Groningen Hoofdstation Centraal. Het boek wordt uitgegeven ter ere van de voltooiing van de restauratie van het station.

Door **Gea Meulema**

De auteurs van het boek, Joke Dijkstra en Hilde Akkerman van het bureau D&A Communicatie, brachten de afgelopen maanden vele uren in de afdeling Groningana van de openbare bibliotheek door om informatie te zoeken over het Groninger station. „Uit de beginperiode van het station is veel bekend, maar uit de jaren dertig, veertig en vijftig was bijna niets te vinden”, zegt Joke Dijkstra. „Opvallend, want over de oorlog is wel veel gedocumenteerd en zijn foto's gemaakt van bijvoorbeeld de Grote Markt. Vooral omdat veel panden daar zijn plat gebombardeerd. Maar met geen mogelijkheid vonden we een foto uit die periode van het station, terwijl er waarschijnlijk toch joden via dat station op transport zijn gezet.” Naast informatie over het station bevat het boek veel historisch beeldmateriaal, soms verkregen uit persoonlijke archieven van Groningers.

Eind vorige eeuw stond buiten de stadspoorten al een station, maar dat vakwerkgebouw vonden veel burgers, handelslieden en gemeentebestuurders maar een minderwaardig pand. Een stad als Groningen - van groot belang voor handel en export - moest een gebouw krijgen met een „grootsteedse allure” schreef de toenmalige Kamer van Koophandel. De Nederlandse architect Isaak Gosschalk kreeg de opdracht voor Groningen een 'eerste klasse station' te ontwerpen.



▲ Het station in Groningen zoals het er in 1903 uitzag.

Foto: DGP

Hij moest voldoen aan de eisen van de Maatschappij ter exploitatie van de Staatsspoorwegen (SS). Dijkstra: „De spoorwegen wilden simpelweg een hal en twee vleugels. In zo'n vleugel moest onder meer de stationschef wonen. Op dat principe werd elk eerste klasse station in Nederland gebouwd.” Gosschalk deed zijn best en aan hem is het huidige gebouw - in neogotische en neorenaissance stijl - te danken, inclusief de statige stationshal.

Twintig jaar later waren veel reizigers en kooplieden al weer uitgekeken op het pand, zo staat in het boek. Ze beoordeelden het als „quasi-mooi,

onpraktisch en dwaas” en door stadsuitbreiding kwam het station al snel klem te zitten tussen het Hoornse Diep en de Hereweg. Akkerman: „Er was onvoldoende ruimte voor een rangeerterrein. Geen wonder dat dat later in Ommen is gekomen.” Toch is het beide vrouwen niet bekend of ooit is overwogen het station naar een andere plek te verhuizen. Dijkstra: „De rails lagen er al. En in de loop der jaren zijn er natuurlijk veel meer reizigers gekomen, maar de bestemmingen zijn veelal gelijk gebleven. De treinen zijn veel vaker per uur gaan rijden, dat is het verschil.”

Vroeger was dat wel anders. Toen reden de treinen zeer onregelmatig. De ene keer vertrok de trein richting Zwolle om tien minuten over twee, dan weer om twaalf voor drie en vervolgens om twintig over vier. Er was geen regelmaat in te ontdekken. Akkerman: „Voor de oorlog waren er verschillende tijden in Nederland en dus ook in Groningen. De Martinatoren had een eigen tijd, de A-kerk, het station en iemand uit Winschoten had weer een andere tijd. Al met al was het een hele kunst om de trein op de juiste tijd te halen.” In de oorlog waren het de Duitsers die in Nederland één tijd invoerden.

Opknopbeurt

In de jaren zestig was het station aan een grote opknopbeurt toe. Volgens 'deskundigen' was het plafond niet meer te restaureren. „Er werd alleen gekeken naar functionaliteit en omzet”, zegt Akkerman. „Dus hup, ging er een kunststoffen plafond in, waarachter het historische plafond verdween. Het plafond van papier-maché brokkelde af en door lekkage werd het nog ernstiger vernield. Een van de mensen die destijds het plafond wilde redden was Henk van Os. Een paar betrokkenen maakten hem wijs dat het plafond sowieso niet echt was en dus ook niet voor het nageslacht behouden hoefde te blijven.”

Door de bevoegen- en betrokkenheid van enkele mensen is het station nu toch gerestoureerd. De witte stieriele plafonds zijn eruit gehaald en de saai loketten verdwenen. De stationshal is weer hoog, groots en statig. Grootindustrieel Willem Albert Scholten en zijn zoon Jan Evert die een privé-halte hadden bij hun theekoepeltje aan de Hereweg zouden zich er thuis in voelen. Een waarschijnlijk ook koningin Beatrix als zij dinsdag 2 november in haar koninklijke trein het station van Groningen binnenkomt om het gebouw officieel te heropenen.

Groningen Hoofdstation Centraal, Hilde Akkerman en Joke Dijkstra, RegioProject Groningen. Prijs: f 29,95. Vanaf 3 november in de boekhandel.

99 20-10-99