

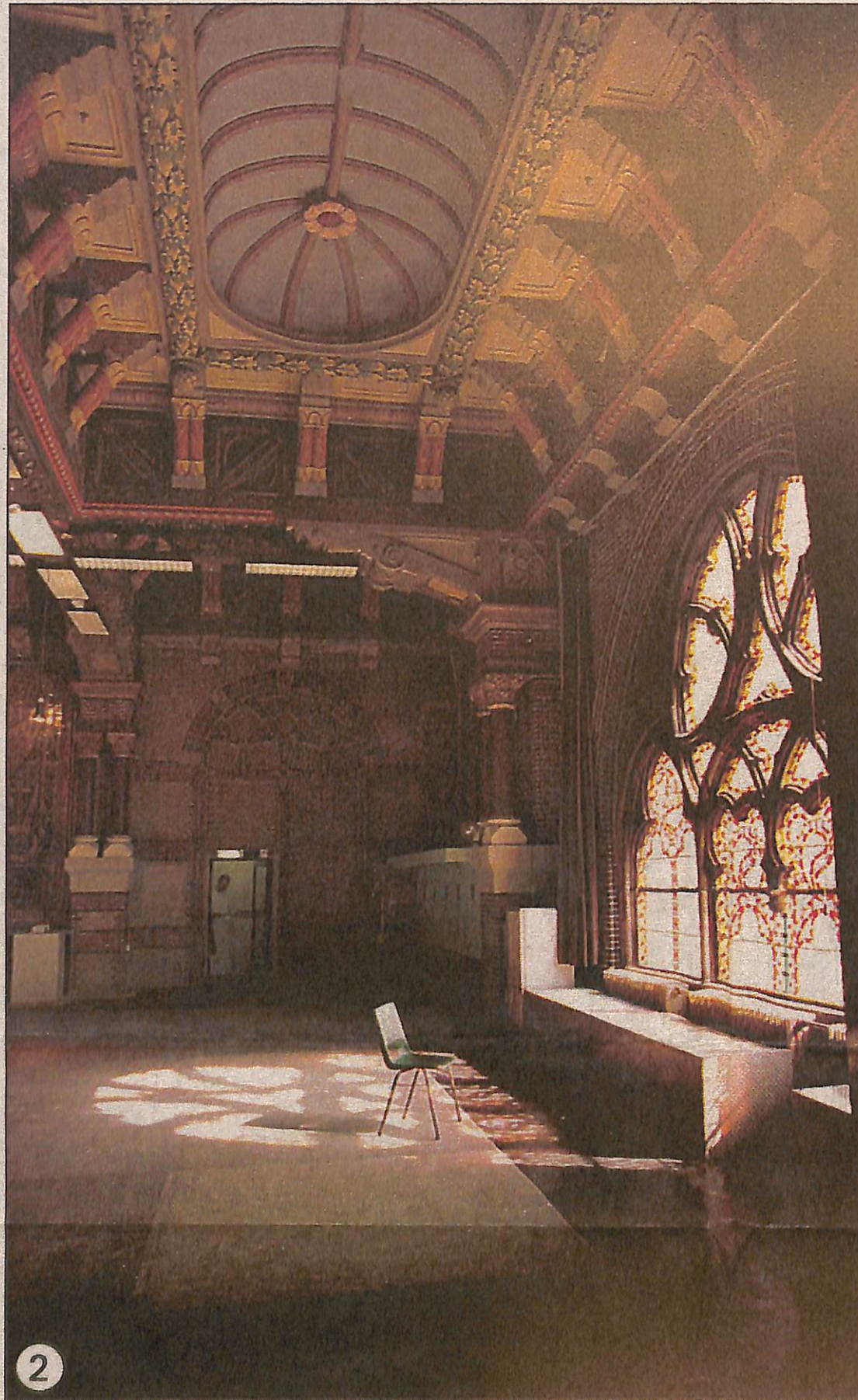
Station van Groningen wordt voor zestien miljoen gerestaureerd

# Honderd jaar uniek in zijn soort

Blikvanger



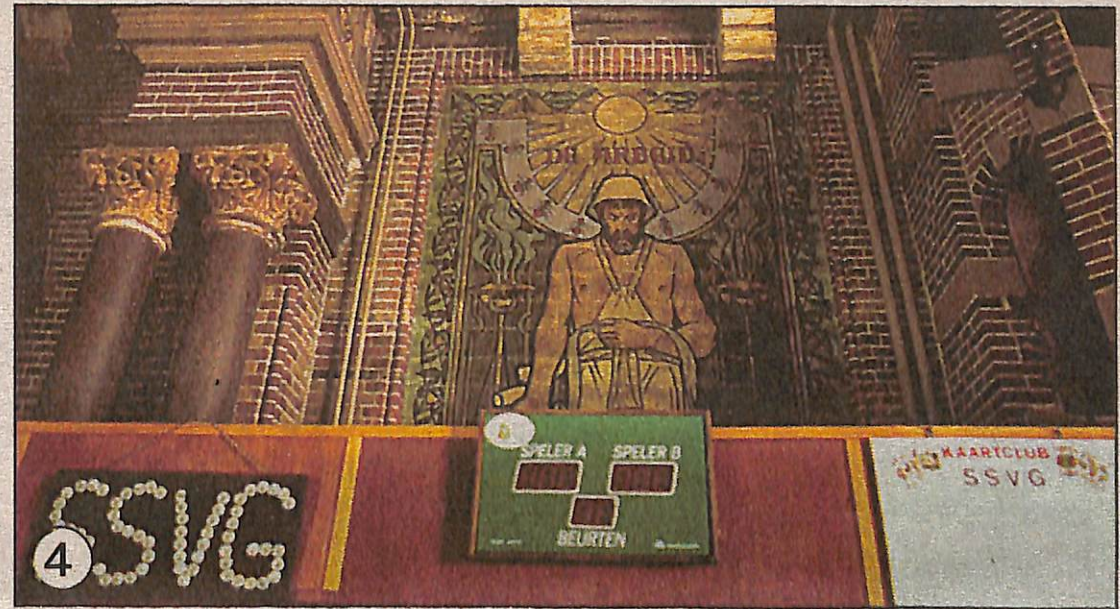
1



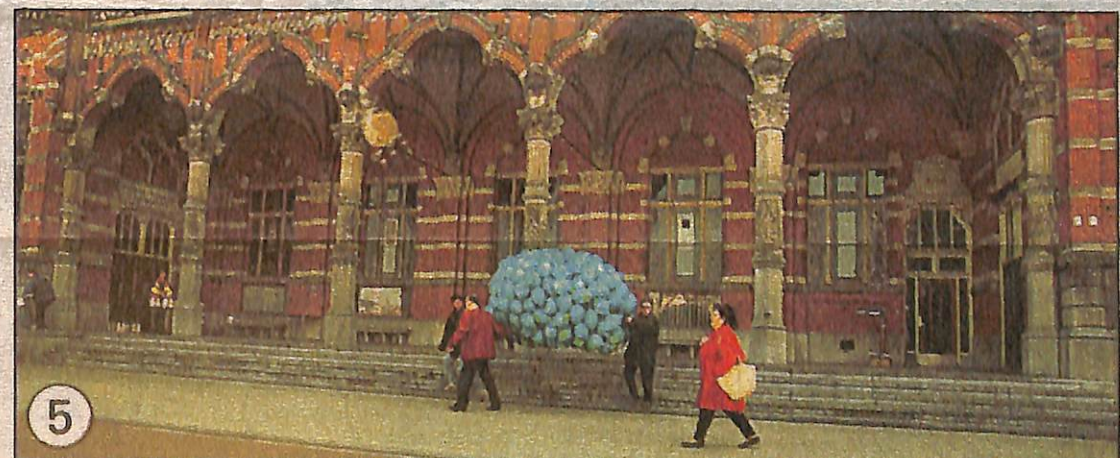
2



3



4



5

Vorig jaar hing er al een verontwaardigde treinreiziger aan de lijn. Waarom lieten de Nederlandse Spoorwegen het honderdjarig bestaan van dat prachtige hoofdstation van Groningen zomaar ongemerkt voorbijgaan? Misverstandje, zegt voorlichtster Minke Wiersma. Inderdaad, de gevelsteen vermeldt 1895 als bouwjaar. Maar de aannemer was iets te optimistisch: de opening volgde pas een jaar later. Dat eeuwfeest komt er dus pas dit jaar. Op 17 april. Hoewel nu ingeklemd tussen nieuwbouw, blijft het antieke station een van de grootste blikvangers van de stad. Opmerkelijk detail: het station is op schaal te bewonderen in Madurodam, terwijl de Martinitoren, de Olle Grieze, hét symbool van het Pronkjewail in Golden Raand, er niet staat. De haastige reiziger van vandaag staat

1 Renaissance vleugel met Corinthische zuilen.

2 De pretzolder, met schitterende lichtval.

3 Glas-inlood op de pretzolder.

4 Speeltjes voor het personeel.

## haastige reiziger van vandaag staat er niet vaak bij stil, maar het gebouw heeft een boeiende geschiedenis. Een historische terugblik derhalve.

Een eeuw geleden lag het treinstation er wel een stuk prominenter bij, ergens aan de rand van de stad in 'the middle of nowhere'. Dat moest wel. Als vestingstad viel Groningen eertijds onder de Vestingwet, waardoor de verdedigingswerken niet mochten worden aangetast en het eerste stationnetje, van 1866, daar dus buiten kwam te staan. Daarnaast was het in de stad te vol en grond was er erg duur. Bovendien hadden veel burgers een zekere weerzin tegen deze vorm van nieuwlichterij.

Door **Martijn Wassenaar**  
Foto's **Anne Marie Kamp**

Deze afkeer leefde in de vorige eeuw ook onder de boerenbevolking. Zodra een trein voorbij kwam razen met een gang van wel dertig kilometer per uur raakten kippen van de leg en gaven koeien spontaan boter in

plaats van melk. De moderne treinreiziger kan zich dat wellicht moeilijk voorstellen wanneer hij het stoicijns grazende rundvee aan zich voorbij ziet trekken.

De stadgers van toen wisten zich er ook nauwelijks raad mee. Wat dat betreft is er geen nieuws onder de zon. Het nieuwe Groninger Museum, aan de andere kant van het Verbindingskanaal, zorgde eveneens voor menige opgetrokken wenkbrauw. Toch vond de 'Vereeniging van Volksvermaak' in 1896 de ingebruikname een prima aanleiding voor een volksfeest. Zo niet de notabelen van gemeente en spoorwegen. Reizen per trein was voor de gewone sterveling niet weggelegd, dus waarom zou het plebs zich moeten verheugen in de opening van een dergelijk elitair gebouw. Voor hen was de trekschuit of de benenwagen goed genoeg. Geen volksfeest dus. Minke Wiersma van marketing en voorlichting van NS Stations Groningen en Noord-Drenthe, belooft dat die schade wordt ingehaald. „Honderd jaar geleden was het inderdaad een bobo-gebeuren. Maar deze keer zullen we dat goedmaken.” Het jubileumfeest, onder de titel Rendez-vous 1896-1996, wordt een happening voor iedereen.

### Vakwerkgebouw

Het honderdjarig bestaan is niet alleen aanleiding voor allerlei festiviteiten. De eeuweling ondergaat dit jaar ook een ingrijpende verjongingskuur. Een zestien miljoen gulden vergende restauratie moet het gebouw in oude luister herstellen.

Op 31 mei 1866 had de opening van Groningens eerste stationnetje plaatsgevonden, een bescheiden vakwerkgebouw (hout) van één verdieping met een toegangshal en verscheidene dienstvertrekken. De opening van het station viel samen met die van de lijn Leeuwarden-Groningen, het eerste traject in het Noorden.

Die aanleg had nogal wat voeten in de aarde gehad. Er moest eerst een kabinet sneuvelen voordat het spoorwegennet kon worden uitgebreid. De staat had namelijk geen zin om zelf voor de aanlegkosten op te draaien. Aanleg en exploitatie was een zaak voor particulieren. Met de komst van de wet van Van Hall in 1860 veranderde dit. De staat bekostigde de aanleg, terwijl particulieren de exploitatie voor hun rekening bleven nemen.

Nu de staat verantwoordelijk was voor de bouw van stations werd uitgegaan van een vijftal standaard ontwerpen. Dit had als voordeel dat de bouw veel sneller kon. Dat was ook wel nodig, omdat het spoorwegennet zich in die dagen enorm uitbreidde.

Groningen viel als vestingstad buiten deze categorieën. De toen geldende Vestingwet gebod dat een station gebouwd moest zijn van makkelijk afbreekbaar materiaal (vakwerkbouw) en slechts één verdieping mocht hebben. Pas na afschaffing van de Vestingwet in 1874 kwam er ruimte voor de bouw van een monumentaler station.

Toen de industriële revolutie in de laatste decennia van de vorige eeuw pas echt op gang kwam, bleek ook het oude station niet meer aan de eisen van de tijd te voldoen. Het

personen- en goederenvervoer breidde zich steeds meer uit. In 1889 stuurde de Kamer van Koophandel en Fabrieken van Groningen dan ook een brief aan de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Daarin werden de gebreken van het oude station opgesomd: ruimtegebrek, de toegangshal was te klein en de wachtruimtes waren tochtig en bedompt.

De gemeente Groningen kon zich wel vinden in deze bezwaren, zodat de staat in 1891 het fiat gaf voor de bouw van een nieuw station. Er werd nog wat gebakkeleid over de definitieve plannen, maar in 1893 kon architect Izaak Gosschalk dan beginnen met de bouw.

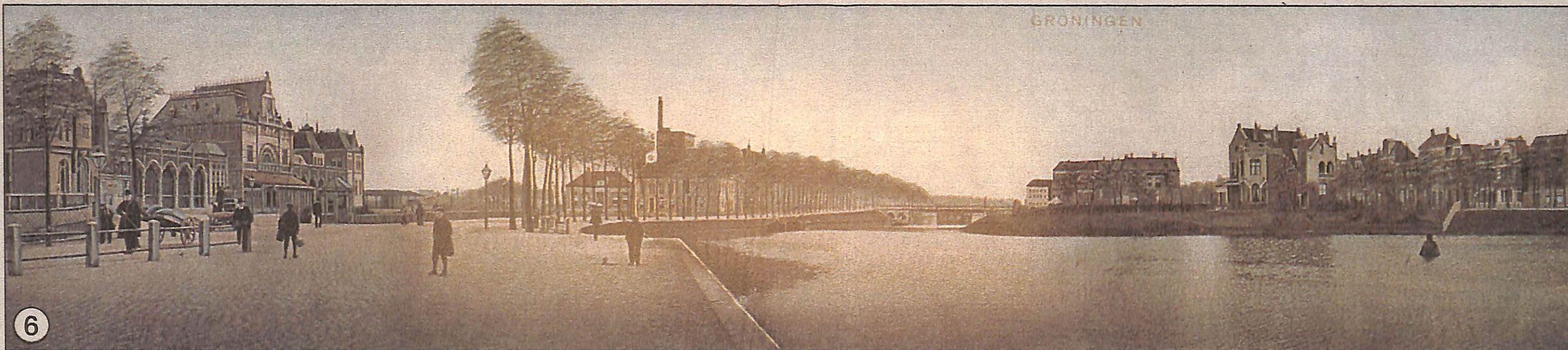
Gosschalk (1838-1907) had zo z'n eigen opvattingen over architectuur, waarbij hij zich vooral afzette tegen de beroemde P.J.H. Cuypers (ondermeer het Rijksmuseum in Amsterdam). Hij weigerde zich aan te sluiten bij de toen in zwang zijnde bouwstijlen, de neo-renaïssancistische en de neo-gotische. In plaats daarvan combineerde hij deze twee bouwvormen en hij creëerde zo een eigen stijl, waarvan het station in Groningen een mooi voorbeeld is. De vele details en de ronde boog in het middengedeelte zijn duidelijk gotisch, terwijl de zuilengalerij (geïnspireerd op de klassieke Corinthische zuilen) op de vleugels duidelijk renaïssancistisch zijn. Dit maakt het station uniek in zijn soort. Andere stations uit die tijd (waaronder die van Amsterdam, Den Haag en Delft) zijn eenduidiger wat betreft de bouwstijl.

Een apart verhaal is de toegangshal van

het station. In het Nieuwsblad van het Noorden van 17 april 1896 stond te lezen: *De bouw, inrichting en verlichting imponeren bepaald. Om een denkbeeld van haar grootte te geven, zij slechts vermeld dat zij 20 Meter breed, 18 Meter diep en 14 Meter hoog is, zoodat een viertal lang-niet-misse huizen er gemakkelijk, zooals zij daar reilen en zeilen, met dak en al, in zouden kunnen worden opgeborgen.*

Wie nu door de hal loopt kan zich daar weinig bij voorstellen. In 1968 vond men het nodig een plafond te plaatsen, waardoor het oude aan het oog wordt onttrokken. Wiersma: „Boven het nieuwe plafond is nu een ruimte die wordt gebruikt door het NS-personeel, de zogenaamde 'pretzolder'. Een intrigerende naam. Toch blijkt dat het personeel zich met minder frivole tijdsbesteding inlaat dan de naam suggereert. Een schietbaan, dartborden en een bar geven daar blijk van.

„Door de tocht en het roet van de locomotieven zijn veel van de ornamenten beschadigd”, aldus Wiersma. „We hebben twee proefrestauraties laten doen, waaruit blijkt dat het goed te repareren is.” Veel van de nu zwartgeblakerde versieringen zijn overigens nep. „De meeste ornamenten zijn van papiermaché of hol van binnen. Om alles in oude staat te herstellen is een bedrag nodig van zestien miljoen gulden. De NS doet mee voor de helft van dat bedrag, de gemeente heeft een aanmoedigingssubsidie van een half miljoen toegezegd. De rest moeten we nog bijeen zien te krijgen.”



personeel, met toezicht vanaf een tegeltaleau.

5 Nee, deze ballonnen zijn voor een ander feest.

6 Het station begin deze eeuw. De vestingwerken aan de overkant zijn inmiddels verdwenen en hebben plaatsgemaakt voor de singelbouwing.

Eindredactie:  
Gerda Douma  
Jaap Kwak  
Gert Meijer

Vormgeving:  
Jan Louwes  
Jan van der Mei  
Koos Werkman

Techniek:  
Lukas Aalders  
Simon Winter

99 13-4-96