



Winterswijk

Winterswijk

Station

Winterswijk

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman

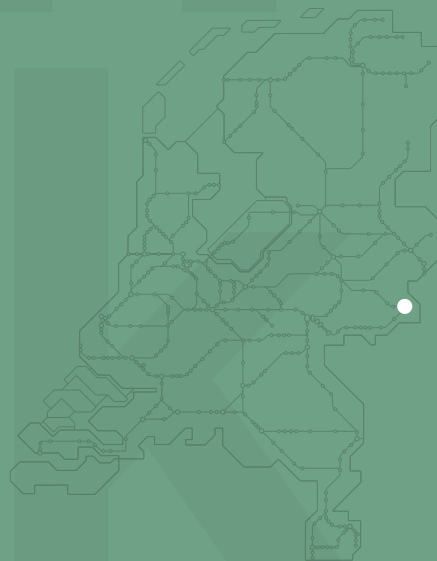


ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Winterswijk



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman 30 juli 2013



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION WINTERSWIJK

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

CONCEPT

JULI 2013



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3	5 Architectonische context	56
1 Gegevens	4	5.1 Architectonische typering	56
2 Historische context	5	5.2 Architectonische opzet van het exterieur	59
2.1 Globale geschiedenis van de spoorontwikkeling	5	5.3 Architectonische opzet van het interieur	67
2.2 Ontwikkeling van de spoorlijnen rond station Winterswijk	6	5.4 Samenvatting en conclusie	71
2.2.1 Nederlandsch-Westfaalsche Spoorwegmaatschappij	6	6 Conclusies en waardering	72
2.2.2 Geldersch-Overijsselsche Lokaal Spoorweg	8	6.1 Conclusies	72
2.2.3 De spoorontwikkeling ten tijde van HIJSM en NS	9	6.2 Waardering	74
2.2.4 Overige stations langs de NWS-lijn	9	7 Aanbevelingen	76
2.3 Gebruiksgeschiedenis van het stationsgebouw en latere verbouwingen	10	Bijlagen Redengevende omschrijving van de monumenten	78
2.3.1 Gebruiksgeschiedenis	10	Bronnen	80
2.3.2 Latere verbouwingen	13		
2.4 Gebruiksgeschiedenis van de Lampisterie en latere verbouwingen	20		
2.4.1 Gebruiksgeschiedenis	20		
2.4.2 Latere verbouwingen	21		
2.5 Samenvatting en conclusie	23		
3 Stedenbouwkundige context	24		
3.1 De lokale infrastructurele ontwikkeling in de 19e en 20e eeuw	24		
3.2 Stedenbouwkundige ontwikkeling	25		
3.3 Samenvatting en conclusie	33		
4 Emplacement context	34		
4.1 Ontwikkeling van het emplacement 1879-1920/1926	34		
4.2 Ontwikkeling van het emplacement 1920/1926-heden	44		
4.3 Het actuele emplacement	48		
4.4 Samenvatting en conclusie	55		

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Winterswijk, is opgesteld in opdracht van NS Stations.

Station Winterswijk is gebouwd in 1879-1880, als groot hoofd- en grensstation van de particuliere spoorlijn Zutphen-Winterswijk-Duitsland door de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorwegmaatschappij (NWS). Vanwege het internationale goederenvervoer had het NWS-station een zeer uitgebreid dubbel-emplacement met het GOLStation. Tijdens de Eerste Wereldoorlog is de zuidvleugel van het NWS-gebouw met de douanefaciliteiten sterk vergroot. De vergroting is uitgevoerd in de bouwstijl van het oude gebouw. Dit uiterlijk heeft het stationsgebouw tot op heden behouden. De opzet van het station heeft sterke verwantschap met de standaardstations van de Staatsspoorwegen. De architectuur van het gebouw is eclectisch, zoals veel stationsarchitectuur uit deze periode.

Het archief van station Winterswijk is zeer beperkt. Zo is het NWS-archief slechts fragmentarisch bewaard gebleven en ook uit de HIJSM- en NS-periode ontbreken kaarten, gegevens en correspondentie over het gebouw uit de periode 1916 tot heden. Van het emplacement is wel een aantal kaarten aanwezig, die met tussenpozen opgesteld zijn tot in de jaren '90. Wat bij analyse van het aanwezige materiaal opvalt, is dat het stationsgebouw van Winterswijk tussen 1916 en 1980 nooit opvallend is gemoderniseerd of verbouwd, waarschijnlijk vanwege de economische neergang van de spoorlijnen in de Achterhoek. In 1983-84 is het pand uitwendig gerestaureerd en inwendig gerenoveerd en vrijwel geheel heringedeeld voor gedeeld gebruik door NS en derden. Hierdoor is station Winterswijk een in exterieur gaaf bewaard historisch waardevol stationsgebouw, met een aan het gebruik aanpast, sterk gewijzigd interieur. Het station is in 1996 aangewezen als Gemeentelijk monument.

Op het uitgebreide emplacement zijn vrijwel alle spoor-gerelateerde gebouwen verdwenen. Wat resteert zijn de stationsgebouwen van NWS en GOLSt en ten noorden van het NWS-station de Lampisterie (lampenmagazijn). De gemeente Winterswijk is voornemens de Lampisterie als Gemeentelijk monument te beschermen.

Het NWS-station is hoofdonderwerp van de voorliggende cultuurhistorische waardestelling. Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan de Lampisterie, als historisch waardevol onderdeel van het stationscomplex.

Leeswijzer

Het rapport volgt de opbouw van de Cultuurhistorische waardestellingen voor NS. Hoofdstuk 1 tot en met 5 bevatten beschrijvingen en analyses van het stationsgebouw vanuit verschillende perspectieven, waar relevant zijn gegevens over de Lampisterie opgenomen.

Hoofdstuk 1 geeft de kengegevens over het stationsgebouw en de lampisterie. In het 2e hoofdstuk wordt de historische ontwikkeling beschreven van achtereenvolgens de algemene spoorwegen, de plaatselijke spoorwegen NWS en GOLSt en van het stationsgebouw en de lampisterie. Hoofdstuk 3 beschrijft de relatie tussen stationscomplex en stad Winterswijk. Zowel wat de komst van het station betekende voor de stedelijke ontwikkeling, als de actuele stedenbouwkundige relatie tussen beide. Hoofdstuk vier betreft het gehele emplacement. De bloeiperiode en neergang van het grote dubbel-emplacement is beschreven, afgesloten met een beschrijving van de actuele situatie. Het 5e hoofdstuk betreft de architectuur en opbouw van het stationsgebouw in exterieur en interieur.

Op basis van de voorgaande hoofdstukken bevat hoofdstuk 6 de conclusies en waardeeringen voor het stationsgebouw en de Lampisterie. Deze monden in hoofdstuk 7 uit in de aanbevelingen ten aanzien van beide gebouwen.

1 GEGEVENS

Stationsgebouw

Adres : Stationsstraat 32-36
7101GH Winterswijk

Bouwjaar : 1879/ uitbreiding vleugel 1916

Architect : Onbekend, door Gelders Genootschap toegewezen als mogelijk van N.J. Kamperdijk. Zie bijlage 1

Eigendom : NS Stations

Kadastrale gegevens : Gemeente Winterswijk, sectie no 10768

Monumentenstatus : Gemeentelijk monument, sinds 20 mei 1996. Zie bijlage 1

Huidig gebruik : Stationsgebouw; grotendeels leegstand, verhuur van ruimte voor personeel Arriva
Perron; in gebruik bij spoorexploitant Arriva

Voorzieningen op de stationslocatie:

Algemene voorzieningen

Hellingbaan

Informatie voor mindervaliden

Assistentie

Blindengeleidelijnen

Hellingbaan

Toegankelijke perrons

Van en naar het station

Fiets en brommer	Fietskluizen	Auto	Parkeren
	Fietsverhuur		Regiotaxi
	OV-fiets		Taxistandplaats

Lampisterie

Adres : Kleine Parallelweg 2
7101 HP Winterswijk

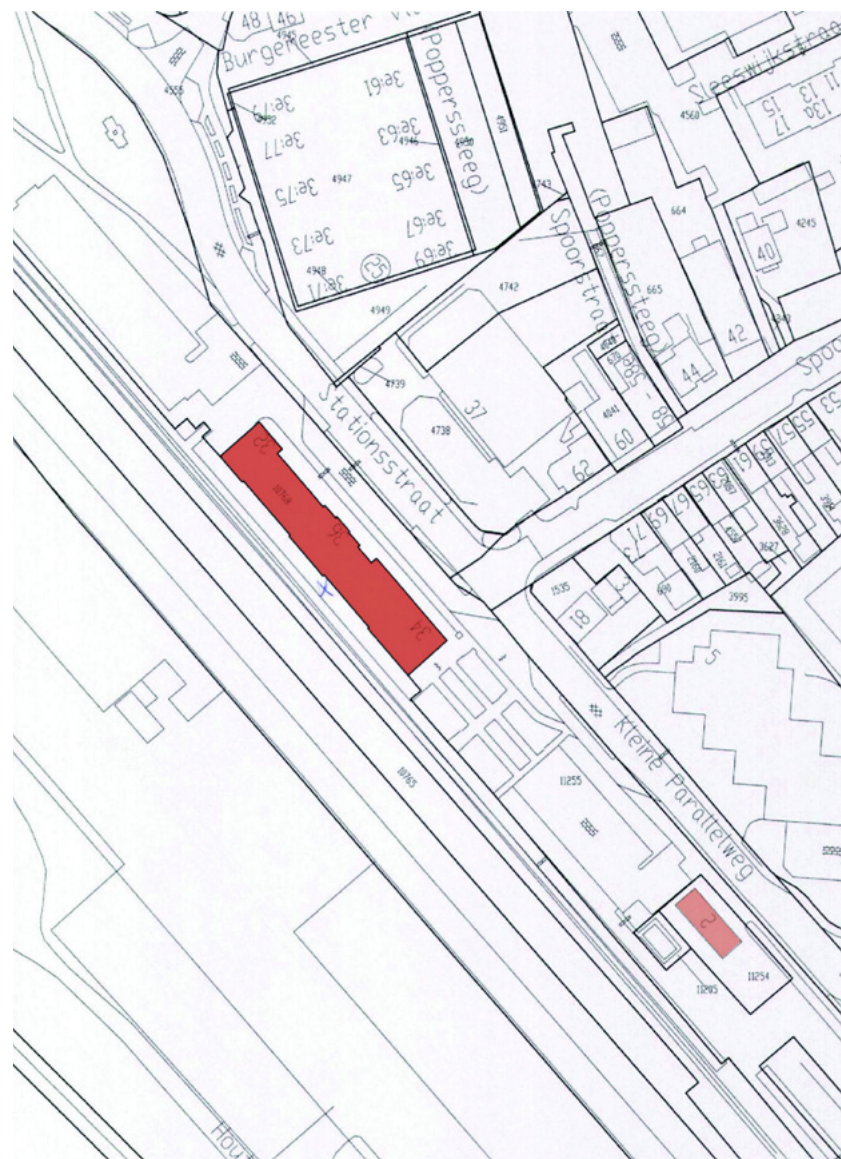
Bouwjaar : 1921 (datering blauwdruk Tractiegebouw Winterswijk)

Eigendom : NS Stations

Kadastrale gegevens : Gemeente Winterswijk, sectie no 11254

Monumentstatus : Voorbescherming als Gemeentelijk monument, december 2012

Huidig gebruik : stichting Historisch Streekvervoer Achterhoek (HSA)



Afb. 1.4 Station Winterswijk op een uitsnede van de Kadastrale kaart. Linksboven het stationsgebouw, rechtsonder de lampisterie.

2 HISTORISCHE CONTEXT

2.1 GLOBALE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Ontstaan van het nationale spoornetwerk

In Nederland had de ontwikkeling van een spoornetwerk in de eerste helft van de 19e eeuw geen prioriteit. Van oudsher lag de nadruk van Nederlandse infrastructuur op het dichte netwerk van waterwegen. Tussen 1840 en 1860 was de aanleg en exploitatie van de weinige spoorlijnen in handen van private, vaak regionale partijen. De investeerders waren sterk economisch gelieerd, omdat het spoor in eerste instantie werd gezien als zinvol voor de (inter)nationale handel. De bevordering van het reizigersverkeer werd door de meerderheid niet gezien als staatsbelang. De Rijksoverheid trad daarom vooral op als vergunningverlener bij spoorontwikkeling. Als eerste Nederlandse spoorwegmaatschappij werd de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) opgericht in 1837. Zij legde tussen 1839 en 1847 het traject Amsterdam-Rotterdam aan. In de tussentijdse jaren veranderde de zienswijze op een nationaal spoornetwerk en op 18 augustus 1860 werd de Eerste Spoorwegwet aangenomen; er kwam een spoorwegaanleg van staatswege, terwijl de wijze van exploitatie later bij wet werd geregeld. Zo legde de Rijksoverheid middels de Eerste Spoorwegwet vast dat het spoor een publieke zaak was en groot (inter)nationaal economisch belang diende. Het spoornetwerk in Nederland was op dat moment met 335 kilometer zeer beperkt vergeleken met de ons omringende landen. In de daaropvolgende jaren werden door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) tien bij wet vastgestelde spoorlijnen aangelegd, die samen een primair spoornetwerk vormden van circa 900 kilometer lengte. Hiertoe behoorde ook de Staatslijn A Arnhem-Zwolle-Leeuwarden, met daaraan sinds 1865 station Zutphen.

Toen rond 1870 op deze nieuwe wijze de belangrijkste steden, havens en grensplaatsen met elkaar verbonden waren, werd het spoor een onmisbare factor in de logistiek. Er ontstond de behoefte om welvarende regio's en regionale hoofdplaatsen op dit spoornetwerk aan te sluiten. Dit werd van staatswege geregeld in de Tweede Spoorwegwet van 1875. De afdeling Spoorwegen viel vanaf 1878 onder het nieuwe departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Vermoedelijk¹ waren vanaf dat moment de ingenieurs van dit departement verantwoordelijk voor het ontwerpen van de staatspoorlijnen en -bebouwing, het leidinggeven aan de uitvoering en het toezichthouden op de lijnen van particuliere maatschappijen.

¹ Op dit moment is niet exact bekend vanaf welk moment de ingenieurs van Waterstaat verantwoordelijk werden voor toezicht op de spoorlijnen.

Uitbreiding van het regionale spoornetwerk

De uitbreiding van het regionale spoornetwerk werd behalve door de Staat ook nog steeds ondernomen door particuliere ondernemingen. Zo werd in 1872 voor de ontsluiting van de Achterhoek en aansluiting op het Nederlandse en Duitse spoornet de particuliere Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg Maatschappij (NWS) opgericht (zie paragraaf 2.2) en legde de HIJSM tussen 1874 en 1876 de Oosterspoorweg aan van Amsterdam naar Zutphen. In 1878 werd door de Rijksoverheid de Lokaalspoorwegwet aangenomen, waardoor het mogelijk werd om ook in landelijke gebieden spoorlijnen aan te leggen. Deze lokaallijnen waren lichter van constructie, omdat ook de treinen lichter waren gebouwd. Een beveiliging was niet noodzakelijk omdat de snelheid aanvankelijk beperkt werd tot 30 km/uur. Op basis van deze wet ontstonden diverse lokale spoorwegmaatschappijen, waaronder de voor Winterswijk belangrijke Geldersch-Overijsselsche-Lokaalspoorweg Maatschappij (GOLS, zie paragraaf 2.2.2).

De spoorwegen in relatie tot grote infrastructurele projecten in de 19e eeuw

De aanleg van de spoorlijnen viel samen met grote infrastructurele projecten in geheel Nederland in de 19e eeuw. Hierbij werd voor het eerst in de geschiedenis het landsbelang gesteld boven de plaatselijke, vaak concurrerende, belangen. Nieuwe technologische ontwikkelingen volgden elkaar in snel tempo op. Betrouwbaar massatransport van mensen en goederen werd noodzaak voor nationale en regionale sociale en economische ontwikkeling. De voor de logistiek zo belangrijke kanalen werden verbeterd en nieuwe kanalen gegraven. Wegen werden verhard en soms verbreed, zodat steden en dorpen betrouwbaar bereikbaar werden. Havens werden geschikt gemaakt voor steeds grotere stoomschepen. De grote rivieren werden 'genormaliseerd' en vergraven om ze jaarrond bevaarbaar te maken. De spoorwegen werden in etappes aangelegd en parallel hieraan een eerste telegraafnet over Nederland uitgerold. En eind 19e eeuw werd daarnaast vrijwel geheel Nederland voorzien van een fijnmazig netwerk van stoomtramlijnen.

In deze hele ontwikkeling had de infrastructuur verschillende achtergronden; de wegen waren in de eerste plaats politieke routes, de geplande spoorlijnen waren handelsroutes. Vooral het economisch doel van de spoorlijnen werd spoedig ingehaald door hun nut als snelle reizigersverbinding. Het spoor vormde een zeer belangrijk onderdeel van de ontsluiting van Nederland. Dit werd vanaf circa 1870 meer duidelijk en noodzakelijk door het toenemende goederenvervoer en groeiend reizigerspotentieel. Zo hebben de nationale en particuliere spoorwegen een belangrijke bijdrage geleverd aan de grote economische en demografische veranderingen in de 19e en vroege 20e eeuw.

2.2 ONTWIKKELING VAN DE SPOORLIJNEN ROND STATION WINTERSWIJK

2.2.1 Nederlandsch-Westfaalsche Spoorwegmaatschappij (NWS)

Initiatiefnemer voor de NWS was de Winterswijkse textielondernemer Jan Willink (1831-1897), eigenaar van stoomspinnerij De Batavier (zie hs. 3.1). In 1870 publiceerde Willink een brochure, waarin hij pleitte voor de aanleg van een spoorlijn van Zutphen via Winterswijk naar het Ruhrgebied. Hij beschouwde de spoorlijn als een goede verbinding voor de Gelderse Achterhoek en een goede mogelijkheid om steenkolen voor zijn textiel fabriek uit het Ruhrgebied aan te voeren. Hij beoogde in groter verband dat Oost-Nederland, met name de Achterhoek en Twente, per spoor ontsloten werd via aansluiting op het Nederlandse spoornetwerk en het Duitse Ruhrgebied. Oost-Nederland kreeg hiermee een betrouwbaar transport voor goederen uit de opkomende industrieën, en inwoners van de streek konden profiteren van de ruime werkgelegenheid in Duitsland. Bij de planvorming in 1870 was ook de investeerder J.B. Snellen uit Moordrecht betrokken. Aan de uitvoering ervan heeft hij niet meer meegewerkt.

De NWS kreeg haar hoofdvestiging in Winterswijk. Aandeelhouders van de maatschappij werden enkele gemeenten, (textiel)fabrikanten en ook diverse boeren. Op 27 maart 1872 kreeg de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg Maatschappij de concessie voor de spoorlijn Zutphen - Winterswijk. Zes jaar later werd begonnen met de daadwerkelijke aanleg. Het spoortraject werd zo rechtstreeks mogelijk aangelegd tussen Zutphen en Winterswijk. Spoorontsluiting voor de tussenliggende dorpen was daarin van ondergeschikt belang. Op 24 juni 1878 was het traject tot Winterswijk gereed. De NWS-lijn sloot te Zutphen aan op het bestaande station van de Staatsspoorwegen met de MESS-lijn Arnhem-Leeuwarden en de HIJSM-lijn Amsterdam-Zutphen. Langs de lijn werden vier stations en drie stopplaatsen² aangelegd (afb. 2.2.2 en zie § 2.2.3). Winterswijk kreeg in eerste instantie een noodgebouw. In 1879 kwam het definitieve stationsgebouw met uitgebreid NWS-emplacement gereed (zie hs. 4 en hs. 5).

In juni 1880 werd het belangrijke traject Winterswijk-Borken-Dorsten-Gelsenkirchen geopend en in augustus 1880 volgde het traject Winterswijk-Bocholt. Ook dit laatste zijtraject, de 'Bocholtse Baan' was eigendom van de NWS. Deze zijlijn was voorwaarde van de Pruisische regering bij de vergunning voor het traject Winterswijk-Borken. In de regio werd deze lijn als belangrijke ontsluiting op de Rheinische Eisenbahn gezien. De spoorlijnen werden geëxploiteerd door de HIJSM en door het Duitse Bergisch-Märkische Eisenbahn Gesellschaft (BME, later Königliche Eisenbahndirektionen).

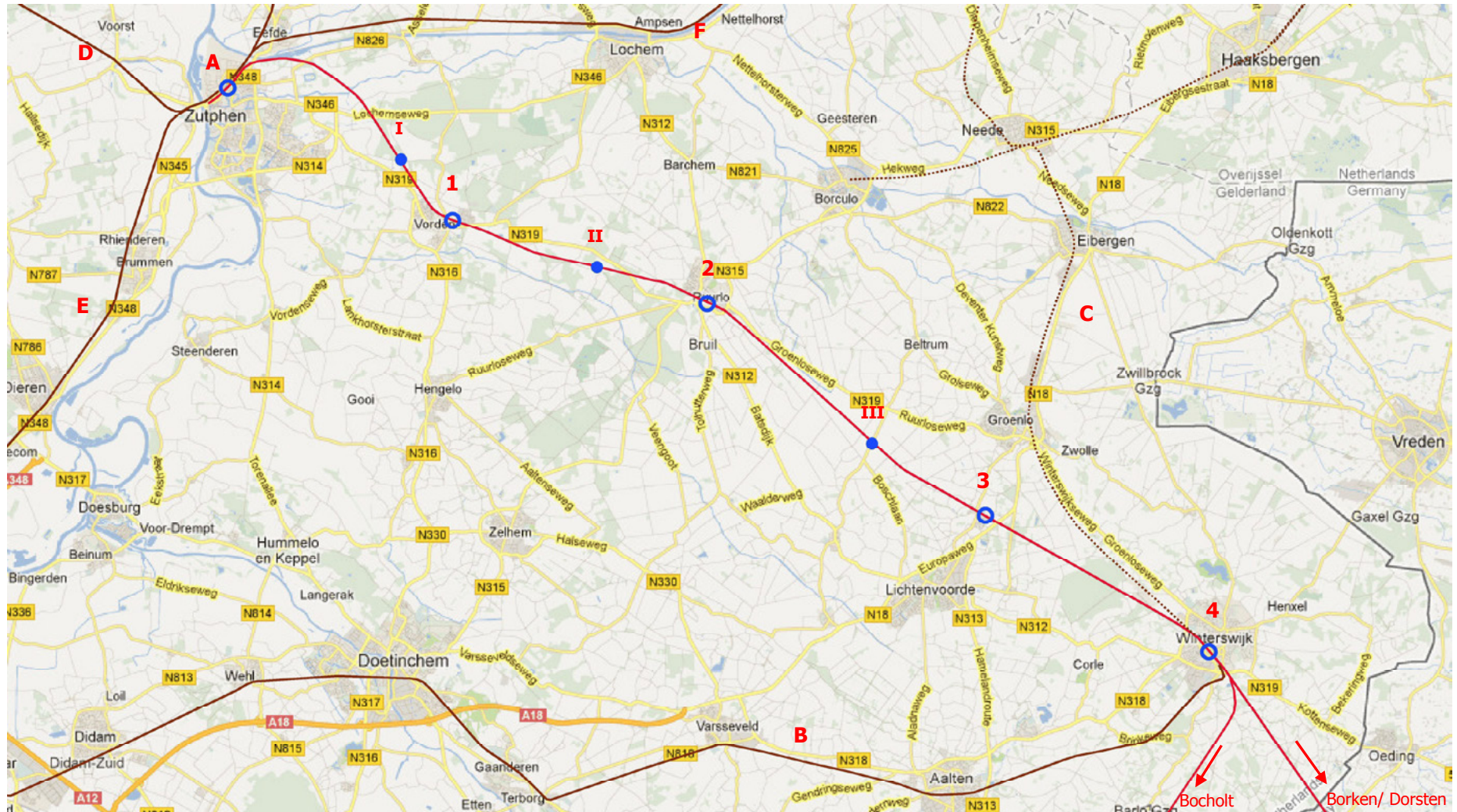
² Een stopplaats is oorspronkelijk een eenvoudige haltevoorziening langs de spoorlijn, zonder faciliteiten voor bagagevervoer. De term stopplaats is voor het eerst genoemd in het reglement uit 1913. Vanaf 1933 werden stopplaatsen halte genoemd, terwijl halten de naam station kregen.



Afb. 2.2.1 Gedenksteen in de voorgevel van GOLS-station, voor de industrieel Jan Willink als belangrijkste oprichter van de NWS en de GOLS.

In 1884 werd station Winterswijk een spoorknooppunt door de aanleg van twee spoorlijnen van de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorwegmaatschappij (GOLS, zie § 2.2.2). De GOLS had een eigen station en emplacement, dat in 1885 via een verbindingsspoor op het emplacement van NWS werd aangesloten (zie ook § 4.1). Hierdoor ontstond het unieke dubbeleemplacement (zie ook afb. 4.0.2).

De NWS-spoorlijn en de GOLS-lijnen waren door het internationale goederenverkeer winstgevender dan verwacht. Het personenvervoer werd echter nimmer rendabel. Aan het eind van de 19e eeuw werden via grensstation Winterswijk jaarlijks circa 800.000 ton goederen over de grens vervoerd, tegen 640.000 ton via de grensstations Emmenrich, Nijmegen en Venlo samen. Kort voor de Eerste Wereldoorlog bereikte de hoeveelheid vervoerde goederen zijn maximale omvang. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd alle internationale vervoer gestaakt, waardoor te Winterswijk de functie van grensstation stilviel. Het is daarom opvallend is dat juist in deze oorlogsperiode, in 1916, de zuidvleugel van het station sterk werd uitgebreid (zie § 2.3) ten behoeve van douanefaciliteiten. In 1923 is alleen het rendabele goederenvervoer over de grens hervat, het personenvervoer niet meer. In de jaren voor de oorlog was het aandeel personenvervoer reeds gering; er reden over de verschillende lijnen slechts 4 a 5 stoptreinen per dag. De NWS werd in 1926 door de HIJSM overgenomen, waarna de NWS in 1930 werd opgeheven.



Afb. 2..2.2 De spoorlijn van de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorwegmaatschappij Zutphen—Winterswijk—grens.

- | | | | | | | | |
|---|-----------------|---|-------------------------------|-----|-----------------------------|---|---|
| A | station Zutphen | 1 | station Vorden | I | stopplaats Warken | B | GOLS-lijn Winterswijk-Zevenaar |
| | | 2 | station Ruurlo | II | stopplaats Brandenborch | C | GOLS-lijn Winterswijk-Neede (schematisch, niet meer bestaand) |
| | | 3 | station Lichtenvoorde-Groenlo | III | stopplaats Beltrum-Zieuwent | D | HIJSM-lijn Oosterspoorweg, Amsterdam-Apeldoorn-Zutphen |
| | | 4 | station Winterswijk | | | E | MESS-lijn A, Arnhem-Zutphen-Zwolle-Leeuwarden |
| | | | | | | F | MESS-lijn Zutphen-Enschede-grens |

2.2.2 Geldersch-Overijsselsche Lokaal Spoorweg

Met de Lokaalspoorwegwet uit 1878 werd het mogelijk om relatief goedkoop lokaallijnen aan te leggen. Nog voordat de NWS-lijn was voltooid, kwam Jan Willink daarom met plannen voor een aantal lokaalspoorlijnen door de Achterhoek en Twente. Vanaf 1881 werden door de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorwegmaatschappij (GOLS) nog twee spoorlijnen in de Achterhoek aangelegd, de bovengenoemde lijnen Winterswijk-Neede (1884) en Winterswijk-Zevenaar (1885). De spoorlijn naar Neede sloot aan op de Twentse textielsteden Enschede en Hengelo. De spoorlijn naar Zevenaar sloot vanaf 1892 aan op de Rijnspoorweg van Amsterdam via Arnhem naar Duitsland. Hiermee was er een rechtstreekse verbinding tussen Winterswijk en Arnhem, die tot 1918 overigens alleen voor goederenvervoer werd gebruikt. Daarna werd ook in personenvervoer doorgetrokken van Zevenaar tot Arnhem. Te Winterswijk legde de GOLS een eigen emplacement aan, met als stationsgebouw het houten NWS-noodgebouw. Via een rangeerspoor werden de parallel liggende emplacementen met elkaar verbonden, waardoor het grote dubbelemplacement ontstond (zie ook § 4.1). In 1908 werd een stenen stationsgebouw geplaatst (zie § 4.1).

De exploitatie van de lijnen werd door de GOLS toebedacht aan de MESS. De Rijksoverheid besliste echter dat de HIJSM de exploitatie moest verrichten, om SS-monopolie in Oost Nederland te voorkomen. In 1893 deed de HIJSM een mislukte poging om de GOLS over te nemen. Kort na de Eerste Wereldoorlog werd de GOLS in 1920 alsnog door de HIJSM overgenomen. In 1928 is de GOLS-maatschappij opgeheven.

2.2.3 De spoorontwikkeling ten tijde van HIJSM en NS

Omdat het GOLS-emplacement vanaf 1920 in handen was van de HIJSM, werden beide emplacementen nauwer met elkaar verweven. Zo werd in 1922 het personeel verplaatst van het GOLS- naar het ruimere NWS-stationsgebouw. Vanaf 1926 was het gehele emplacement Winterswijk in handen van HIJSM. Het rendabele goederenvervoer werd vanaf 1929 sterk geraakt door de crisis en het aandeel personenvervoer werd nog kleiner. In 1931 werd daarom het goederenvervoer op het traject Winterswijk-Bocholt gestaakt en in 1936 is dat traject opgebroken. In dat jaar werd ook de reizigersdienst vanaf het GOLS-station verplaatst naar het NWS-station. In 1937 werd het gehele reizigersvervoer tussen Winterswijk en Neede/ Enschede vervangen door een busdienst. Het goederenvervoer over de voormalige GOLS-lijn bleef nog één jaar gehandhaafd, totdat de lijn in 1938 werd opgeheven, waarna grote delen van de spoorbaan zijn verwijderd. Op de lijnen van Winterswijk naar Zutphen en naar Zeve-



Afb. 2.3.3 Station Vorden. Foto P. van Baarle 24-02-1980



Afb. 2.3.4 Station Ruurlo. Foto P. van Baarle 24-02-1980



Afb. 2.3.5 Station Lichtenvoorde-Groenlo. Foto P. van Baarle 24-02-1980

naar bleef het reizigersvervoer bestaan. Wel werden rond 1935 de meeste stopplaatsen en haltes langs de vroegere NWS- en GOLS-lijnen gesloten.

Vanaf 1918 waren de HIJSM en de MESS steeds nauwer gaan samenwerken, om uiteindelijk in 1938 te fuseren tot de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Hierdoor kwamen alle spoorlijnen in één hand en konden de door crisis noodzakelijke bezuinigingen efficiënter doorgevoerd worden.

Op 4 maart 1940 werd het spoortraject Winterswijk-grens gesloten. Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog werd ook vrijwel alle nationale treinverkeer op de lijn gestaakt. Eind 1945 is het personenvervoer tussen Winterswijk en Zutphen hervat. Het reizigersverkeer via Winterswijk met Duitsland werd niet meer hervat, ondanks verschillende plannen in de decennia na de oorlog. De voormalige NWS-lijn draaide kennelijk verlies, want in 1948 werd onderzoek gedaan naar de hoeveelheid reizigers op de trajecten en van acht april 1949 dateren NS-vergadernotulen die melden "besloten wordt dat gepoogd zal worden tot staking van de reizigersdienst per oktober 1949 voor (...) en de baanvakken Apeldoorn-Zutphen, Zutphen-Winterswijk". Om concurrerend te blijven met de buslijnen van de Gelderse Tramways (GT) werd het in een NS-notitie van mei 1949 echter wenselijk geacht de reizigersdienst in stand te houden. NS en GT blijken uit de archiefstukken felle concurrenten van elkaar, die beiden weigeren op elkaars dienstregeling aan te sluiten. Uit persberichten en ambtelijke notities blijkt dat in de Achterhoek de reiziger hier lange tijd de dupe van was.

Het reizigersvervoer met stoomtreinen werd vanaf 1955 vervangen door motorrijtuigen. Omdat de lijnen niet rendabel waren, zijn zij later nooit geëlektrificeerd. Omdat tot eind 20e eeuw met verouderd materieel werd gereden nam het reizigersvervoer sterk af ten gunste van het streekbusvervoer. Het (internationale) goederenvervoer werd onrendabel in de jaren '60, omdat de kolenhandel instortte door de vondst van aardgas in Nederland. De spoorlijn Winterswijk-Borken-Dorsten werd daarom uiteindelijk in 1979 opgeheven. Het baanvak bleef, deels opgebroken, bestaan en verwilderde met bijzondere met treinen gemigreerde flora. In 1989 werd het baanvak daarom door NS overgedragen aan Natuurmonumenten en Het Geldersch Landschap.

Vanuit de HIJSM-achtergrond had Winterswijk lange tijd een goede verbinding met West-Nederland door de rechtstreekse trein van Apeldoorn via Zutphen naar Winterswijk. Uiteindelijk is deze rechtstreekse verbinding opgesplitst bij de nieuwe treindienstregeling van 1993. In 2013 zijn de voormalige NWS-lijn Winterswijk-Zutphen en voormalige GOLS-lijn Winterswijk-Zevenaar(-Arnhem) in gebruik voor reizigersvervoer. Beide lijnen worden sinds 2012 geëxploiteerd door Arriva en komen samen bij Station Winterswijk, veruit het grootste station aan de spoorlijn. Aan de grootte van het gebouw is tot op heden het belang af te lezen dat het station tussen 1880 en 1940 had.

2.2.3 Overige stations langs de voormalige NWS-lijn

De NWS-lijn sloot te Zutphen aan op het bestaande station van de Staatsspoorwegen. Tussen Zutphen en Winterswijk kreeg de lijn drie kleine stations: te Vorden (afb. 2.3.3), Ruurlo (afb. 2.3.4) en Lichtenvoorde-Groenlo (afb. 2.3.5). Ook werden stopplaatsen aangelegd te Warken (1880-1945), Brandenborch (1878-1930, afb. 2.3.6) en Beltrum-Zieuwent (1892-1933).

De drie stationsgebouwen zijn veel kleiner dan het hoofdgebouw in Winterswijk. Zij zijn qua uitvoering enigszins vergelijkbaar met de standaardstations 4^e Klasse van de Staatsspoorwegen³; een hoofdvolume van drie traveeën breed, met een iets vooruit springende middenrisaliet. In afwijking van het standaardmodel zijn de stationnetjes vanaf de bouw voorzien van zijvleugels, bij alle drie een korte (twee traveeën) en een lange (vijf traveeën) vleugel. Het is niet bekend wie de NWS-stations heeft ontworpen. Waarschijnlijk zijn ontwerp en bouw door NWS aanbesteed bij regionale aannemers. De gebouwen van Ruurlo en Lichtenvoorde-Groenlo werden in respectievelijk 1980 en 1989 afgebroken en vervangen door perrons metabri. Het stationsgebouw van Vorden bestaat nog, zij het in verwaarloosde staat.



Afb. 2.3.6 Rangeerspooren bij de voormalige stopplaats Brandenburch in 1962.

³ Vergelijking aan de hand van bestaande literatuur en het concept-essay Staatsspoor in Nederland door Steenhuis Meurs, 2013.

2.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS VAN HET STATIONS- GEBOUW EN LATERE VERBOUWINGEN

2.3.1 Gebruiksgeschiedenis

Station Winterswijk is in 1879-1880 gebouwd als grensstation. Om de bijbehorende douane-functies te herbergen is een ruim gebouw opgezet, met brede vleugels en perronkap. Het hoofdvolume en de beide vleugels hadden elk een functiegroep (afb. 2.3.1 boven). Het is tot op heden niet bekend wie het gebouw ontworpen en uitgevoerd hebben, zie ook hs. 5. De bestekstekening, waarop niet de perronkap is aangegeven, geeft het volgende oorspronkelijke gebruik van de stationsruimten aan;

- In het hoofdvolume bevond zich het plaatskaart- en telegraafkantoor (A), het kantoor van de stationschef (B) en het trappenhuis (C) naar de bovenliggende dienstwoning. Naast de trap lag een gang tussen vestibule en perron. Vermoedelijk voor personeel, omdat stations in de 19^e eeuw geen directe doorgang hadden tussen vestibule en perron.
- De noordvleugel was ingericht met reizigersfaciliteiten; vanaf de vestibule lag langs de straatzijde een gang (D), met daarachter de wachtkamer 1^e en 2^e klasse (E), een 'dameskabinet' (F) en aan de noordzijde de keukenruimten met kelder (G). De gang kwam uit bij het noordelijk eindpaviljoen met de wachtkamer 3^e klasse (I). De keuken had naar beide wachtkamers een uitgifte-buffet (H en afb. 2.3.8).
- De zuidvleugel was ingericht met goederen- en douanefaciliteiten. Vanaf de vestibule lag een korte gang (J) met aangrenzend het kantoor voor bagage en bestelgoederen (K). De gang kwam uit bij de grote visitatiezaal (L). Deze nam ongeveer de helft van de vleugel in beslag. Kleinere aangrenzende ruimtes waren in gebruik voor lijfvisitatie (M) en als kantoren voor de douanebeambte (N), verificateur (O), (belasting)controleur (P) en ontvanger (Q).

Tussen 1879 en 1916 is de zuidvleugel met een travee verlengd. Dit is voor het eerst goed zichtbaar op de bestekstekening uit 1916. In 1916 is de zuidvleugel van het gebouw met een verdieping verhoogd om plaats te bieden aan extra kantoren (afb. 2.3.1 midden en afb. 2.3.2 boven)). Op de bestekstekening uit 1916 is het gebruik van de ruimten aangegeven.

- Op de begane grond werd aan de noordoostzijde van de verbrede vleugel een trappenhuis ingebouwd (R). Aan de perronzijde (westzijde) werden ruimtes heringedeeld voor de functies posterijen (S) en de belastinginspecteur (T). Aan

de zuidzijde, in de oudere uitbreiding, was vanaf de visitatiezaal een gang ingebouwd (U), met mogelijk een extra entree in de zuidgevel. Aan weerszijden van de gang lagen grotere ruimtes voor de ontvanger (V) en verificateur (W).

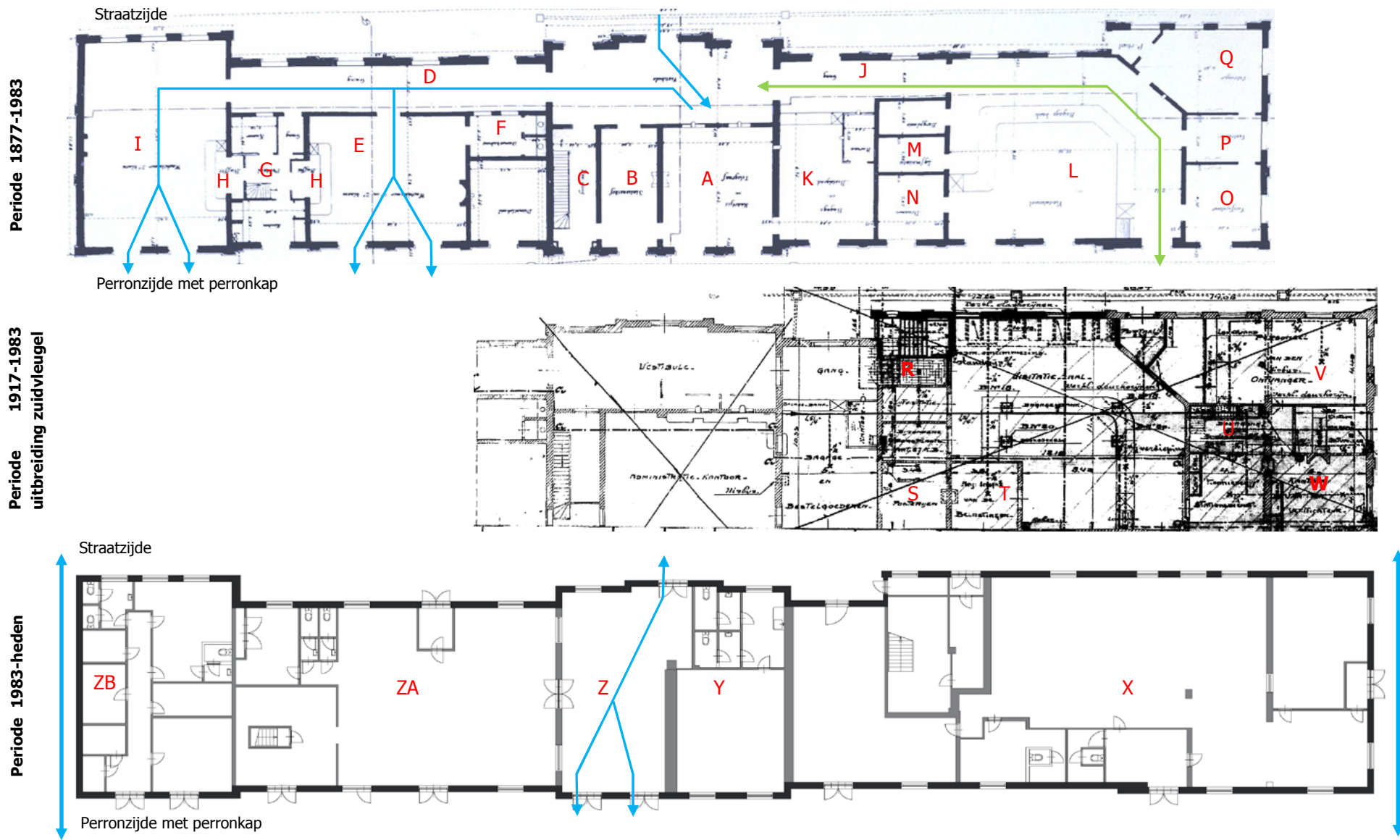
- Op de verdieping van de vleugel kwamen een grote toiletgroep (a) en negen personeelsvertrekken; voor de inspecteur van het Vervoer (b), de adjunct-inspecteur (c), 3 ruimten voor personeel van het Vervoer (D), voor personeel van Weg en Werken (e), de inspecteur van Weg en Werken (f), personeel van de belastingen (g) en de inspecteur van de belastingen (h).
- De nieuwe zolder werd, volgens aantekeningen op de bestekkaart, aan de straatzijde in gebruik genomen als archiefruimten voor Weg en Werken, voor de belastinginspecteur en voor de Rijksbelastingen.

Het kaartje van de begane grond op de bestekstekening 1916 is later doorkruist als niet meer geldig (afb. 2.3.1 midden). In het archief zijn geen plattegronden van het station van na 1916 aangetroffen. Omdat na de Tweede Wereldoorlog de internationale verbinding meer en meer verschoof naar de lijn Arnhem-Emmerich, raakten de hieraan gekoppelde ruimten in station Winterswijk in onbruik.

In 1979 werd, zoals § 2.2.3 vermeld, de spoorlijn Winterswijk-Borken-Dorsten opgeheven. Begin jaren '80 had het station hierdoor veel functieloze ruimten en met name de begane grond werd in 1983-84 inwendig heringedeeld en verbouwd (afb. 2.3.1 onder en § 2.3.2 Latere verbouwingen). De NS ging het oude stationsdeel met hoofdvolume en noordvleugel gebruiken, de zuidvleugel werden verhuurd aan externe bedrijven en organisaties (X). De vestibule kreeg een nieuw plaatskaartenkantoor (Y) en doorgang naar het perron (Z). Het trappenhuis naar de dienstwoning werd opgeven. In de noordvleugel werd één grote stationsrestaurant gevestigd (ZA). Het noordelijk eindpaviljoen werd ingericht en gebruikt door NS-personeel (ZB).

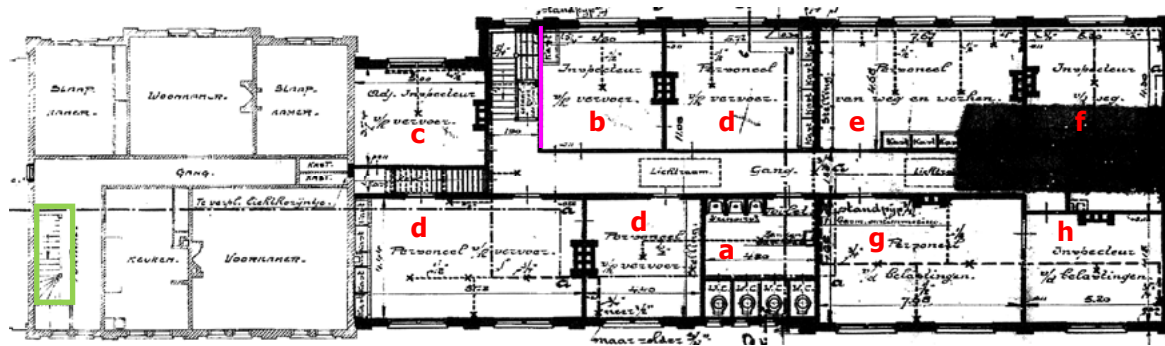
De NS-loketfunctie werd in 1998 opgeheven, omdat de exploitatie van de spoorlijn Zutphen-Winterswijk overging naar Syntus. In 1999 ging de exploitatie van de lijn Arnhem-Winterswijk over naar Syntus.

De exploitatie van de restauratie verliep wisselend. Enkele malen werd het restaurant gesloten en weer heropend. In 2010 werd een nieuwe uitbater gevonden. Echter sinds september 2012 is de restauratie weer gesloten. Op het moment van schrijven staat het gebouw grotendeels leeg. Een deel van de bovenverdieping in de zuidvleugel is in gebruik als personeelsruimten voor de spoorexploitant, sinds 2012 Arriva. De stationshal in hoofdvolume is overdag vrij toegankelijk voor reizigers. In de hal zijn langs de wanden standaard perronbanken geplaatst. Hierdoor heeft de hal de functie van wachtruimte overgenomen.



Afb. 2.3.1 Drie bekende plattegronden van de begane grond. Boven de besteksteking uit 1879. Midden de besteksteking voor de zuidvleugel uit 1916. Onder de stationskaart van NS-Stations uit 2009. Van de noordvleugel (links, met oorspronkelijk wachtkamers, keuken en kleine kelder) ontbreekt kaartmateriaal tussen 1879 en 2009.

In blauw zijn de reizigersroutes aangegeven. Met groene lijn is de route door de douanevleugel aangegeven, voor zover deze door reizigers kon worden gebruikt. Op oude foto's is zichtbaar dat het perron tot na de Tweede Wereldoorlog alleen via het gebouw te betreden was. Na de oorlog was het perron ook langs de noordzijde van het gebouw toegankelijk. Vermoedelijk vanaf 1955, na de bouw van de fietsstalling, konden reizigers ook langs de zuidzijde het perron bereiken (zie afb. 4.1.12 en 4.2.6).

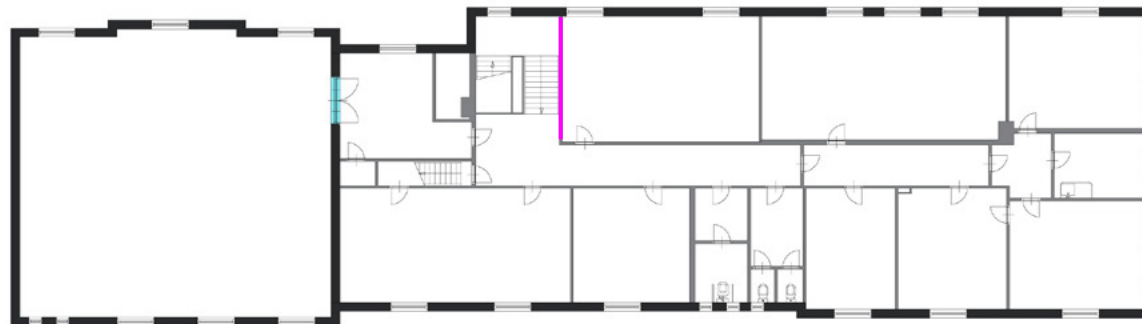


Afb. 2.3.2 Twee plattegronden van de eerste verdieping.

De bestekstekening uit 1916.

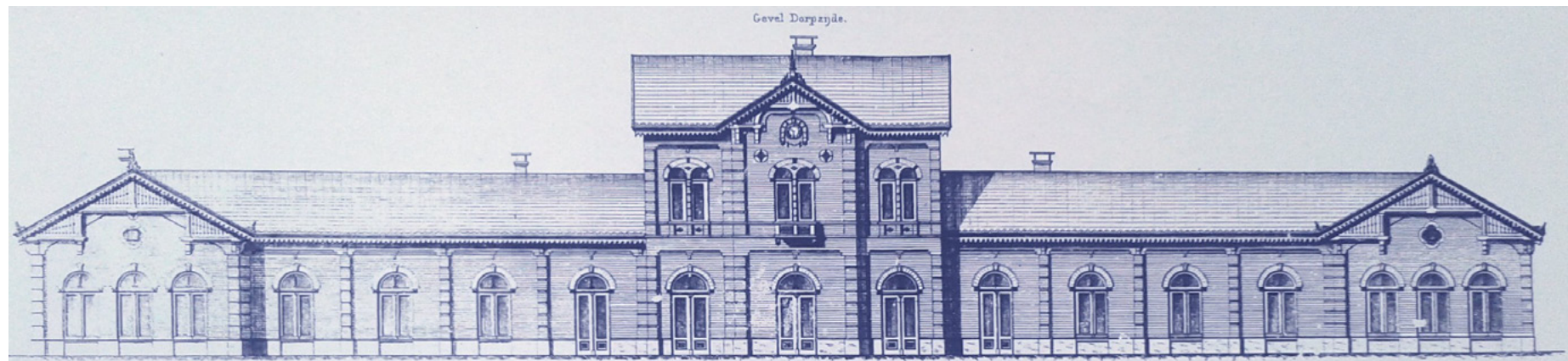
De bestekstekening van 1916 toont voor het eerst ook de oude indeling van de dienstwoning in het hoofdvolume.

Op de verdieping van de zuidvleugel kwamen een grote toiletgroep (a) en negen personeelsvertrekken; voor de inspecteur van het Vervoer (b), de adjunct-inspecteur (c), 3 ruimten voor personeel van het Vervoer (D), voor personeel van Weg en Werken (e), de inspecteur van Weg en Werken (f), personeel van de belastingen (g) en de inspecteur van de belastingen (h).



De vigerende stationskaart voor NS-Stations uit 2009.

Bij de renovatie van 1983-84 is het trappenhuis vanuit de vestibule naar de dienstwoning en zolder verwijderd (op kaart 1916 groen gemarkeerd). Om de voormalige dienstwoning te kunnen bereiken is een doorgang gemaakt naar de zuidvleugel (blauw gemarkeerd). De dienstwoning is weergegeven als één grote open ruimte. Bij deze renovatie is in de zuidvleugel ook het trappenhuis tussen begane grond en eerste verdieping aangepast en verbreed (vergelijk de roze lijn op de kaart 1916-17 en de kaart 2009).



Afb. 2.3.3 De straatgevel van station Winterswijk op de bestekkaart van 1879.

2.3.2 Latere verbouwingen

Na de bouw van het station in 1880 (afb. 2.3.3) werd het station rond 1900 voor het eerst uitgebreid⁴; uit vergelijking van ansichtkaarten blijkt dat tussen 1897 en 1905 de zuidvleugel een eerste lage uitbouw kreeg aan het eindpaviljoen; de bestekstekening uit 1916-17 geeft deze uitbouw in dunne lijn als de bestaande situatie weer (afb. 2.3.7, markering met blauwe lijn). Deze eerste verlenging valt buiten de fotohoek van vrijwel alle oude afbeeldingen. Op één oude ansichtkaart is de uitbreiding vaag zichtbaar (afb. 2.3.6). Tussen 1912 en 1916 kreeg het hoofdvolume, blijkens oude foto's een uitbouw op het perron (afb. 2.3.4, 2.3.5, 2.3.7 en 2.3.8).⁵

De belangrijkste verbouwing aan het station vond plaats in 1916-17.⁶ Hierbij werd de gehele zuidvleugel met een verdieping verhoogd tot de nokhoogte van het hoofdvolume (afb. 2.3.7). Aan de straatzijde werd de gevel gelijk getrokken met de rooilijn van het vroegere eindpaviljoen (afb. 2.3.9). De nieuwbouw kreeg een eigen topgevel ter hoogte van het vroegere eindpaviljoen. De verbouwing gebeurde in de stijl van het bestaande stationsgebouw; in onder meer de vormgeving van daklijsten, muurwerk met pilasters, dubbele rondbogen boven de ramen en vergelijkbare detaillering in peron- en straatdeuren.

Intern bleef de bestaande ruimte-indeling op de begane grond van de zuidvleugel bestaan, op een nieuw trappenhuis naar de verdieping na (afb. 2.3.9). Op de verdieping werden de eerdergenoemde personeelsruimten ingericht (§ 2.3.1 en afb. 2.3.2). Omdat de zuidvleugel even hoog werd opgetrokken als het oude hoofdvolume, werden in de zuidmuur van de dienstwoning twee ramen verwijderd (zie afb. 2.3.4). Aan de dakrand werd het sierlijstwerk verwijderd. De bekroning van de nok bleef echter behouden (afb. 2.3.5). De perronoverkapping werd in 1916-17 niet verlengd met de nieuwe vleugel mee, maar behield tot op heden zijn 19e-eeuwse afmeting over de breedte van het oude stationsgebouw.

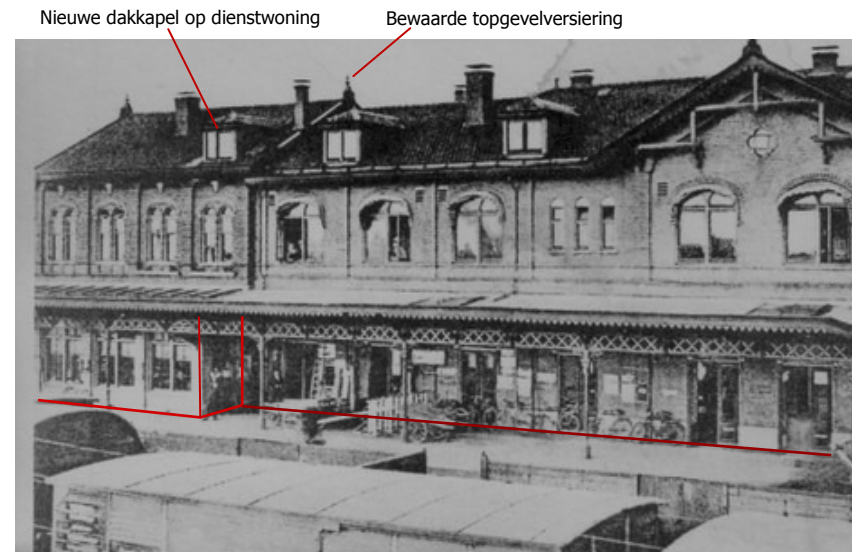
⁴ Documentatie over deze verbouwing is niet in het NS-archief bewaard gebleven. De verbouwing bleek door vergelijking van oude afbeeldingen en de bestekstekening van 1916-17. Aanleiding en datering zijn dientengevolge onbekend.

⁵ Idem.

⁶ De bestekstekening is gesigeneerd met 'Bijgewerkt voor revisie 3/17 R.K.' [vermoedelijk R.K.]. Over de verbouwing is geen correspondentie in het NS-archief aanwezig. Gezien de functie-indeling op de bestekstekening 1916-17 (afb. 2.3.2) betrof het de uitbreiding van douanefaciliteiten en bijbehorende personeelsruimten.



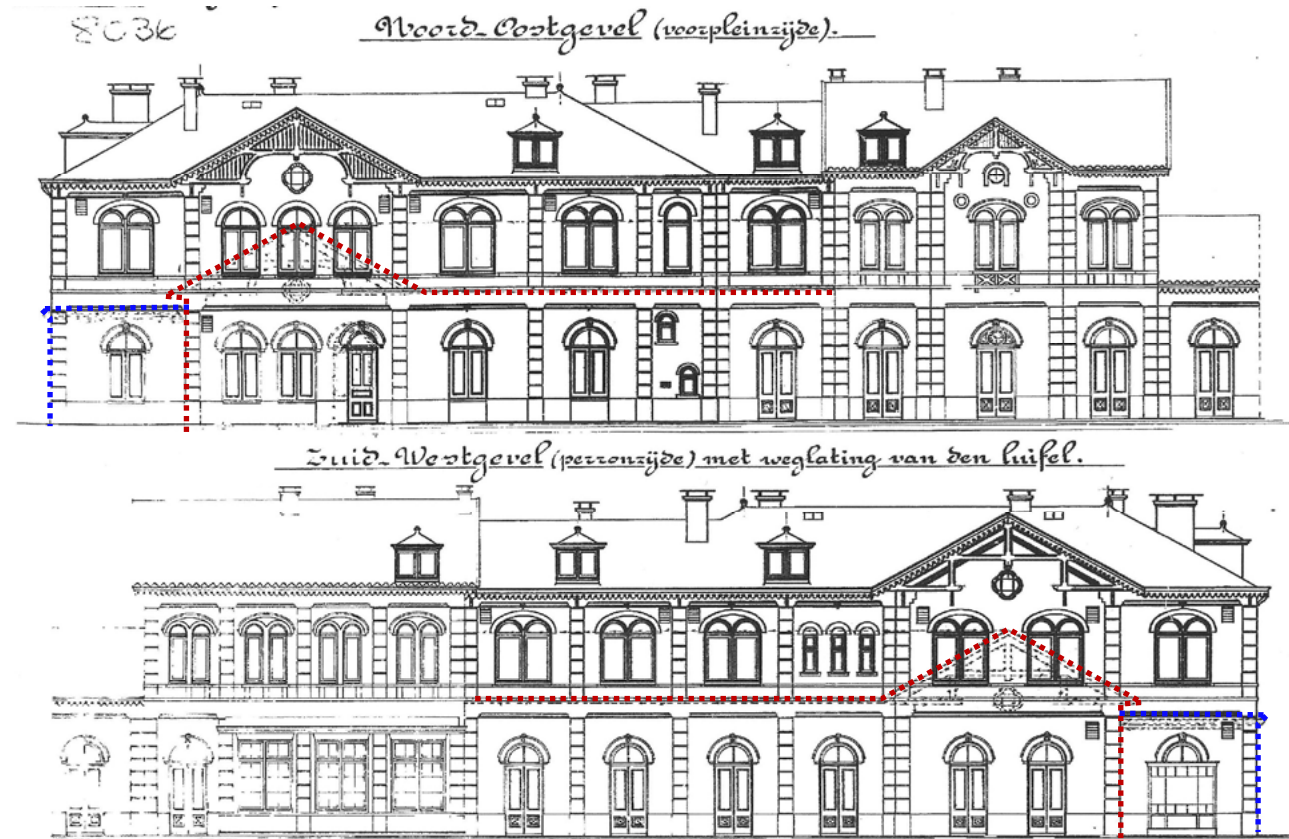
Afb. 2.3.4 De perrongevel met de perronkap, rond 1905. Het plaatskaartenkantoor heeft nog de vlakke perrongevel. In de topgevel van de dienstwoning zijn de twee ramen zichtbaar.



Afb. 2.3.5 Detail van de perrongevel rond 1925. Geheel links het hoofdvolume, met de uitbouw aan het plaatskaartenkantoor (in rode lijn), onder de perronkap. Aangrenzend rechts de verhoogde zuidvleugel.

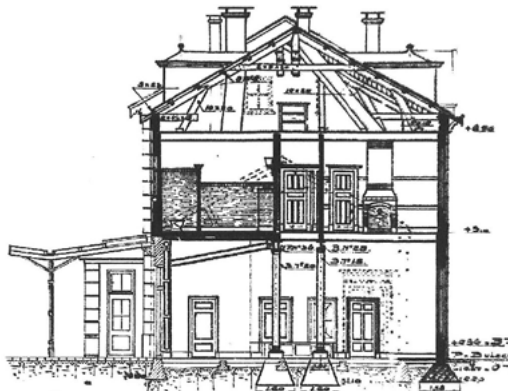


Afb. 2.3.6 De eerste uitbouw van de zuidvleugel op een Ansichtkaart uit circa 1905. In de rode ovaal rechts de drie vensters van het eindpaviljoen, links daarvan de lage uitbouw van de vleugel.

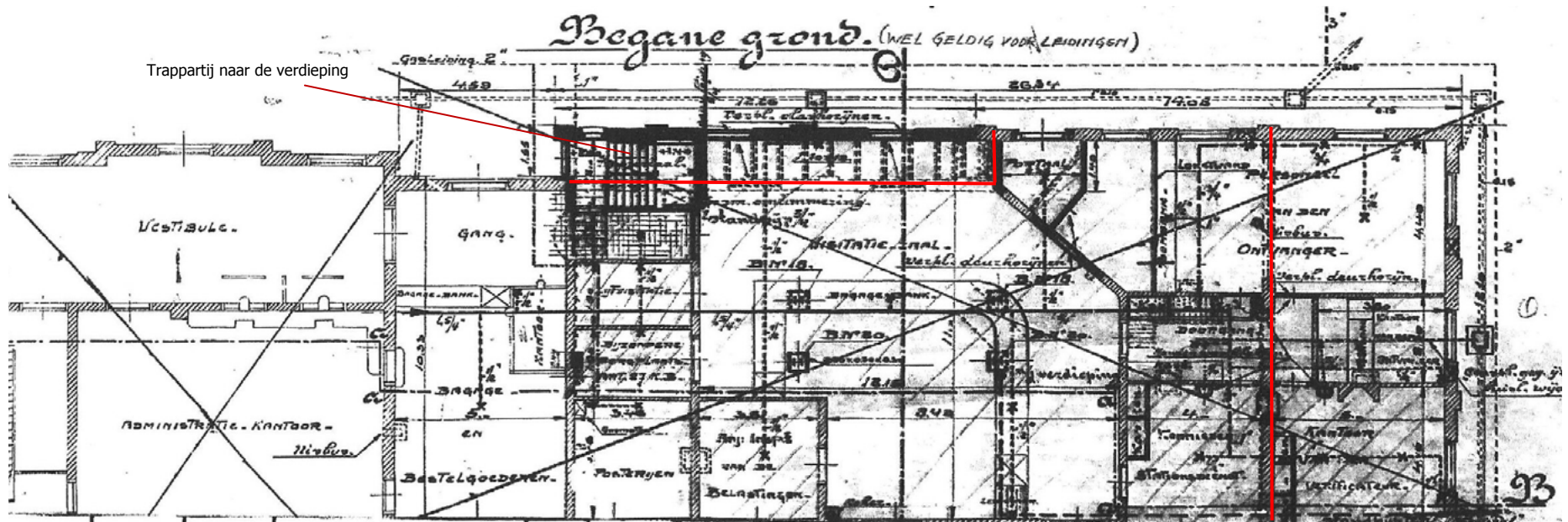
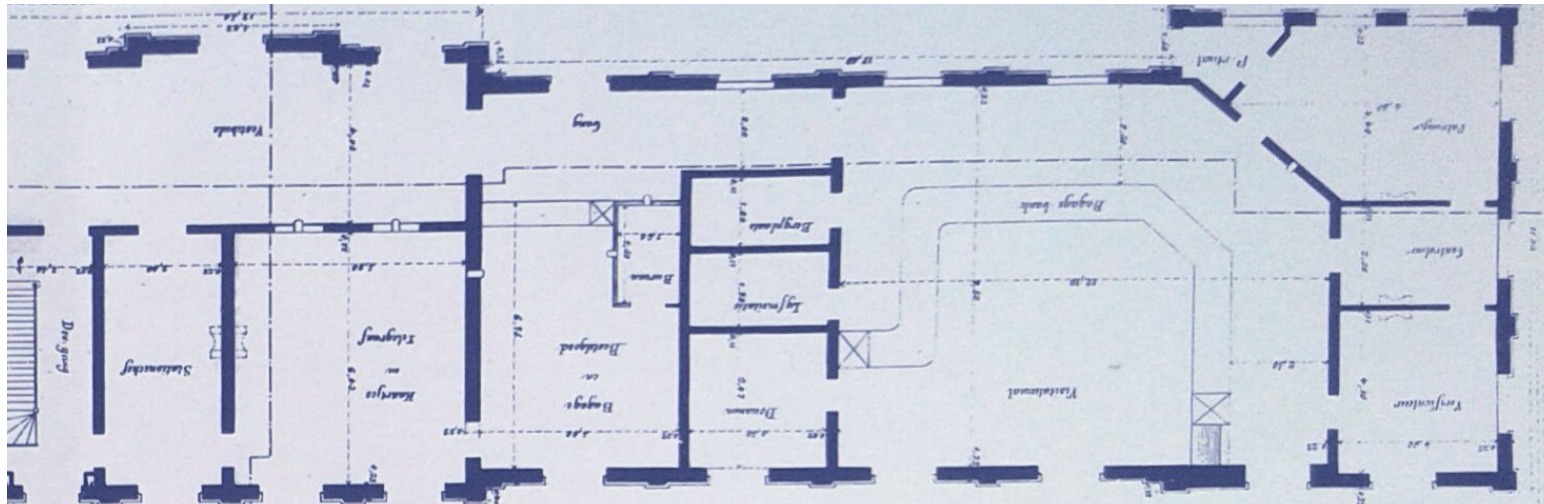


Afb. 2.3.7 Aanzichten van de gevels van de verbouwde zuidvleugel.

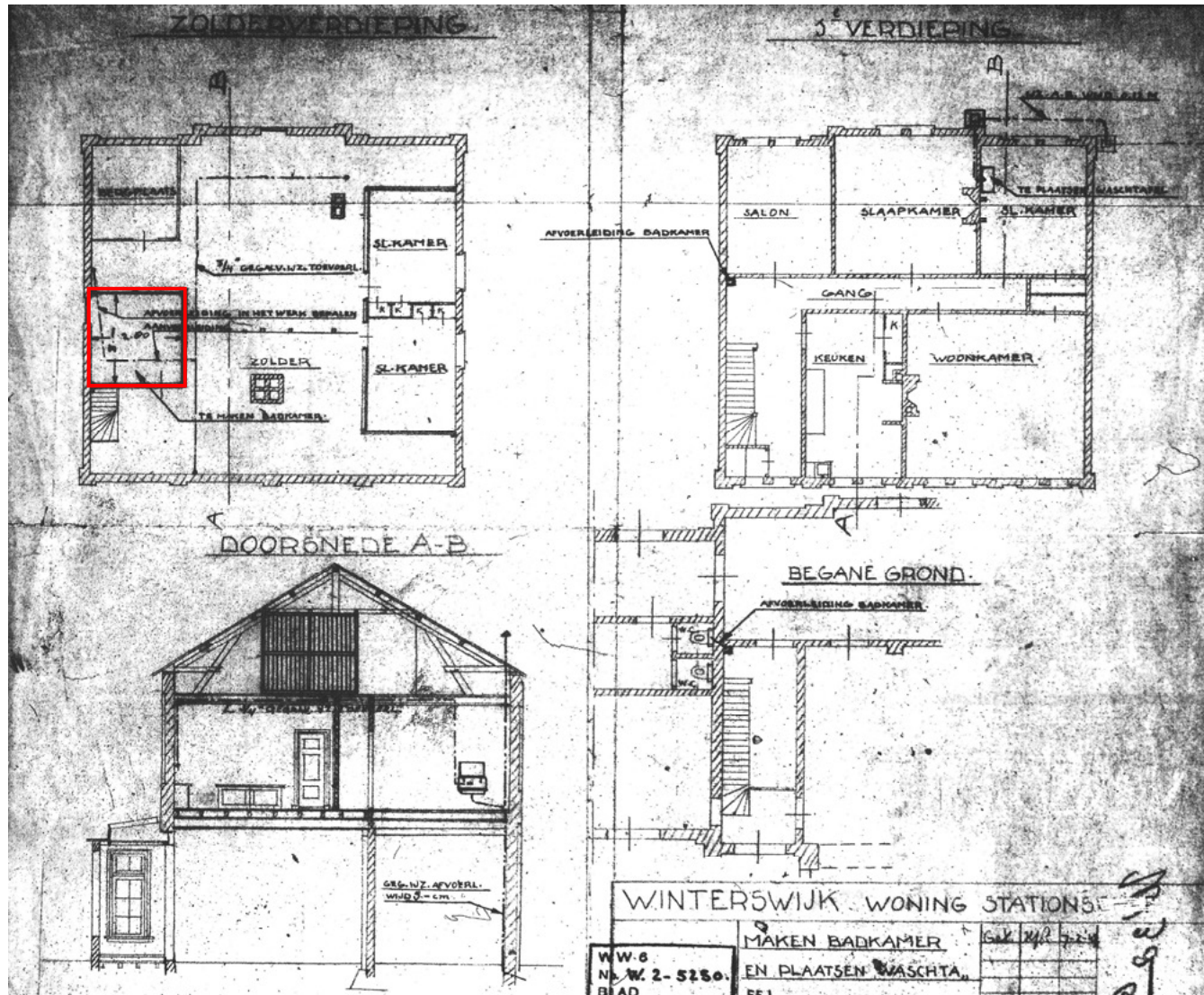
Boven de straatzijde, met rechts het oude hoofdvolume. Onder de perronzijde (zonder de perronkap weergegeven), met links het oude hoofdvolume. In dunne lijn is op de bestekstekening de oude vleugel-omvang aangegeven. Met blauwe stippellijn is de van de eerste, lage uitbreiding van de vleugel gemarkeerd. Hiervan is verder geen archief- en nauwelijks beeldmateriaal beschikbaar. Voor de meest rechtse deur aan de perronzijde (onder rechts) is een tochtportaal getekend. Aan de perrongevel (onder) zijn links aan het oude hoofdvolume de drie rechthoekige ramen zichtbaar van de uitbouw aan het plaatskaartenkantoor. Detail van bestekstekening 1916-17.



Afb. 2.3.8 Doorsnede van de zuidvleugel. Links de eerstbende intekening van de perronkap, met daaronder de uitbouw aan het plaatskaartenkantoor. Detail van bestekstekening 1916-17.



Afb. 2.3.9 De begane grond in de verbouwde zuidvleugel. Vergelijking met oude situatie (bovenaan) toont dat de bestaande indeling grotendeels werd gehandhaafd. Aan de straatzijde (boven) werd de gevel gelijkgetrokken met het oude eindpaviljoen. Aan de zuidzijde (rechts) is de eerdere verlenging van de vleugel zichtbaar. Details van bestekstekeningen 1879 en 1916.



Afb. 2.3.10 Kaart voor de inbouw van een badkamer op de zolder van de dienstwoning, getekend 7 februari 1942. Linksboven de zolderverdieping met de geplande badkamer (rode lijn), 'onder' de badkamer is de zoldertrap zichtbaar. Rechtsboven de eerste verdieping, die qua indeling gelijk is aan 1916, met links onder het trappenhuis naar de vestibule. Het gebruik is wel veranderd; de zitkamer bevindt zich nu aan de perronzijde. Linksonder de doorsnede van het hoofdvolume, met links op het perron de uitbouw aan het plaatskaartenkantoor.

Van de voormalige dienstwoning is op de bestekstekingen van 1879 geen plattegrond aangegeven. De bestekstekening van de zuidvleugel uit 1916 geeft de indeling wel weer (afb. 2.3.2 boven). Uit 1942 dateert een kaart voor het plaatsen van een badkamer in de dienstwoning, getekend 7 februari 1942. Deze badkamer werd geplaatst op de zolderverdieping van het hoofdvolume (afb. 2.3.10).

Gedurende de Wederopbouwperiode volgde voor de spoorlijn en het station geen daadwerkelijke economische opleving. Door het successievelijk opheffen van de internationale verbindingen kwamen de hieraan gelinkte stationsruimten leeg te staan. Het reizigersvervoer beleefde volgens NS-notities en reizigersstatistieken uit die jaren onverminderd onrendabel. Dit is waarschijnlijk de reden dat het stationsgebouw in de jaren '60 niet of nauwelijks is gemoderniseerd. Dit is niet met zekerheid te stellen, omdat in het NS-archief geen gegevens van na 1942 over modernisering of verbouwing van station Winterswijk aanwezig zijn. Het fotomateriaal van het interieur beperkt zich tot twee afbeeldingen; een foto uit 1941 van de wachtkamer 2^e klasse met het buffet (afb. 2.3.11) en een foto uit 1966 met de vestibule in het hoofdvolume en de gang in de noordvleugel (afb. 2.3.13). Op deze laatste foto is te zien dat het station op dat moment niet of nauwelijks gemoderniseerd is. Dit in tegenstelling tot de vrijwel alle andere stations in Nederland, waar moderne deuren, tegellambriseringen en loketfronten werden geplaatst.

Begin jaren '80 was het stationsgebouw door NS-functieverlies voor een groot deel in onbruik geraakt (zie ook § 2.3.1). In 1983-84 is het pand uitwendig gerestaureerd en inwendig gerenoveerd, onder leiding van het districts bureau van de Dienst Aanvullende Civieltechnische Werken (DACW).⁷ Het project viel onder Gemeente Winterswijk en betrof een leer-/ werkproject voor werkloze bouwvakkers. Of er een architect bij betrokken is geweest, is niet bekend.⁸ Het gebouw is intern vrijwel geheel heringedeeld voor gedeeld gebruik door NS en derden. Waarschijnlijk is bij deze restauratie ook de uitbouw aan het plaatskaartenkantoor verwijderd; op een foto uit 1977 is de uitbouw namelijk nog herkenbaar, op latere foto's niet meer.

Recent heeft het pand een grondige opknapbeurt gehad, hierbij is ook de stationsnaam 'Winterswijk' hersteld op de zuidgevel van het gebouw (afb. 2.3.12).

⁷ DCAW was een rijksinstelling die vanaf 1954, samen met het Rijksarbeidsbureau en de hoofdafdeling Aanvullende werkgelegenheid, onderdeel was van de Directie voor de Arbeidsvoorziening. De Directie heeft bestaan tot de invoering van de Arbeidsvoorzieningswet in 1990.

⁸ Documentatie over deze restauratie en renovatiecampagne is (vanwege de recente datering) niet in het NS-archief gearchieveerd. Informatie is verleend door Museum het GOLS-station, Winterswijk.



Afb. 2.3.11 De wachtkamer (1e en) 2e klasse. Links het buffet, met door gang naar de keuken. Rechts de dubbele deur naar de gang aan de straatzijde. Foto 1941.



Afb. 2.3.12 De herstelde stationsnaam op de zuidgevel van het gebouw.



Afb. 2.3.13 Beeld van de vestibule en de gang in de noordvleugel, midden jaren '60. Rechts de hoofdentree, links de loketwand (vooraan), toegangsdeur naar kantoor stationschef (midden) en de deur naar het trappendeur en personeelentree naar het perron (achteraan). Midden op de foto de gang door de noordvleugel, met het deurstel dat zich tot op heden hier bevindt. In de gang aan de linkerzijde deuren naar de wachtkamer 1e/2e klasse en keuken. Aan het einde van de gang de deuren naar de voormalige wachtkamer 3e klasse. Het gebouw heeft geen tot zeer weinig modernisering ondergaan. Foto maart 1966.

Interieurveranderingen ten opzichte van 1879 en 1916

De eerste echte aanpassing aan het interieur vond plaats met de vleugluitbreiding van 1916. De oude ruimten op de begane grond bleven grotendeels bestaan, de nieuwe ruimten werden eraan gekoppeld (afb. 2.3.1). De verdieping van de zuidvleugel werd geheel ingericht met personeelsruimten (afb. 2.3.2).

Vergelijking tussen de bestekstekeningen van 1879 en 1916, de interieurfoto's van 1941 en 1966 en de actuele plattegrond toont dat tegenwoordig zeer weinig binnenmuren zich op de originele plaats bevinden. Deze herindeling van hoofdvolume en vleugels wordt hierna afzonderlijk besproken.

Hoofdvolume

Uit de vergelijking blijkt dat bij de renovatie van 1983-84 het plaatskaartenkantoor een kwartslag is gedraaid en de naastliggende ruimtes kantoor-stationschef en trappenhuis zijn verwijderd. Hierdoor is een brede doorgaande hal gecreëerd van straat naar perron (zie ook afb. 5.3.8 en 5.3.9). Het oude front is vervolgens in delen ingebouwd in de noordmuur, als entree naar de stationsrestauratie in de noordvleugel (afb. 2.3.14). Aan de zuidzijde is in de hal een nieuw loketfront geplaatst (afb. 2.3.15 en 5.3.10). Tussen het plaatskaartenkantoor en de voorgevel werd een toiletgroep ingericht voor gebruik door personeel. Hierdoor zijn vestibule en zuidvleugel van elkaar gescheiden. Om doorgaande hal te creëren werd het trappenhuis naar de dienstwoning verwijderd. Om de voormalige woning toch bereikbaar te houden is op de verdieping een deur geplaatst naar de zuidvleugel (zie afb. 2.3.2).

De voormalige dienstwoning is op de actuele kaart alle grote open ruimte aangegeven. Opvallend bij de dienstwoning is dat op de bestekstekening 1916-17 en op de plattegrond van 2009 een trappartij naar de zolder ontbreekt. Op de verbouwingskaart van 1942 staat deze wel aangegeven, in het verlengde van de oude trappartij vanaf de begane grond (afb. 2.3.10).

Noordvleugel

In het aan de vestibule grenzende deel van de noordvleugel zijn in 1983-84 wachtkamer, gang en toiletten samengetrokken tot één grote ruimte voor de stationsrestauratie (afb. 5.3.11). Het deurstel tussen vestibule en gang is daarbij bewaard gebleven op zijn originele plaats.

In opdracht van NS maakte de Winterswijkse kunstenaar H. ter Haar twee schilderijen ter decoratie van deze ruimte. De restauratie kreeg een eigen entree met tochtportaal in de straatgevel van de vleugel. De keukenruimte met kelder bleef op de dezelfde plek behouden. Aan de straatzijde werden toiletgroepen ingericht.

Het eindpaviljoen werd met muurwerk geheel afgescheiden van de vleugel. De grote ruimte van de vroegere wachtkamer 3^e klasse werd heringedeeld, met vanaf de entree aan de perronzijde een lange gang met aan weerszijden dienstvertrekken ten behoeve van NS (afb. 2.3.1 en 5.3.12).

Zuidvleugel begane grond

In de zuidvleugel zijn op de begane grond diverse kleinere dienstvertrekken samengevoegd tot twee grote ruimtes (afb. 2.3.1). Aan de perronzijde zijn sanitaire voorzieningen aangebracht. Het trappenhuis naar de eerste verdieping werd gemoderniseerd en verbreed)

Het rond 1900 verlengde deel van de vleugel is op de plattegrond herkenbaar in de huidige tussenmuur die voor driekwart nog aanwezig is (afb. 2.3.1). Deze tussenmuur was voor 1900 de buitenmuur van het station. Of deze muur nog origineel metselwerk bevat is niet bekend.

Zuidvleugel eerste verdieping

Op de verdieping bleef de indeling van 1916-17 grotendeels bewaard. Veranderingen uit 1983-84 zijn; Aan het einde van de gang werd een extra portaal geplaatst.

Aan de straatzijde is van drie ruimtes twee grote ruimtes gemaakt. Aan de perronzijde werd de toiletgroep gemoderniseerd en werd het aangrenzende kantoor gesplitst in twee ruimtes. Op één na zijn alle haardplaatsen en rookkanalen verwijderd. In samenhang hiermee zijn op het dak de meeste schoorstenen verwijderd en nieuwe afvoerkanaalen ten behoeve van de centrale verwarming geplaatst.

Zuidvleugel zolder

Op de bestekkaart van 1916 zijn voor de zolder slechts schematisch de archiefruimten ingetekend. Eventuele tussenschotten of –wandjes zijn bij de renovatie van 1983-84 verwijderd.



Afb. 2.3.14 Links en midden de oude deuren en omlijstingen van de loketwand, herplaatst in de noordelijke muur tussen vestibule en restauratie. Rechts het oude deurstel tussen vestibule en vroegere gang, op de originele locatie.



Afb. 2.3.15 De nieuwe loketwand aan de zuidzijde van de vestibule.

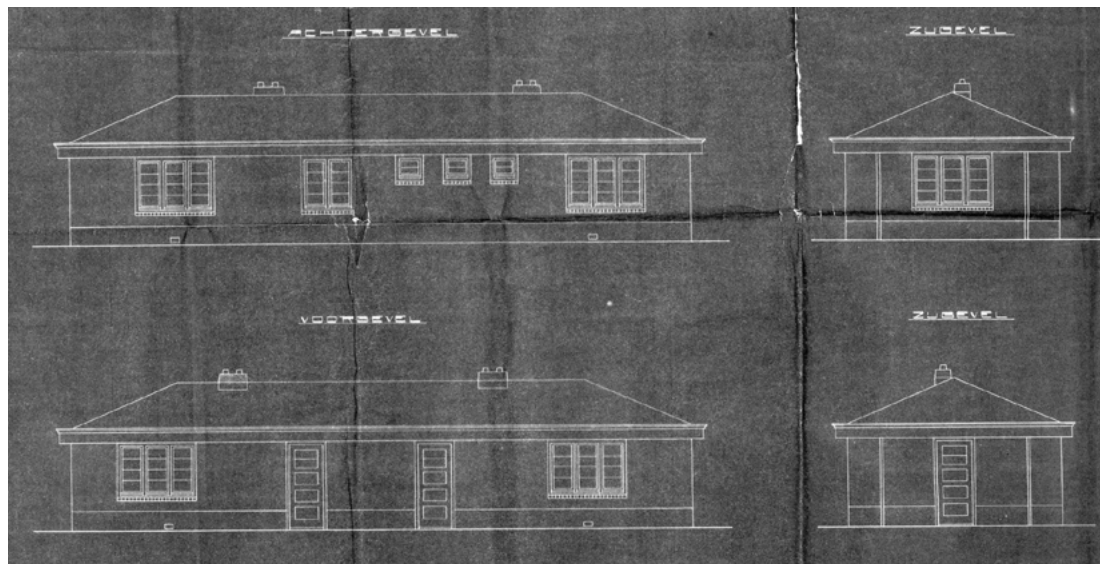


Afb. 2.4.1 De Lampisterie (rechts), op een foto uit 1962.

2.4 GEBRUIKSGESCHIEDENIS VAN DE LAMPISTERIE EN LATERE VERBOUWINGEN

2.4.1 Gebruiksgeschiedenis

De lampisterie is gebouwd in 1921, circa 80 meter ten zuidoosten van het stationsgebouw. De bestekstekening van 2 november 1921 (afb. 2.4.2) is getiteld 'tractiegebouwtje te Winterswijk'. Ook op de emplacementkaart van 1951 staat het gebouwtje als "werkpl tract" vermeld. De emplacementkaarten van 1966 en '84 duiden het pand algemeen aan als 'dienstgebouw'. Het eenvoudige gebouw is vanaf de bouw tot aan de beëindiging van de stoomtractie en de elektrificatie van seinen en wissels in gebruik geweest als lampisterie (lampenwerkplaats).¹ In dit HSM-gebouw werden alle lantaarns (olie- en petroleumlampen) voor wissels, seinen en stoomlocomotieven onderhouden, schoongemaakt, gerepareerd en van lonten, glaasjes en brandstof voorzien.



Afb. 2.4.2 De gevelaanzichten op de bestekstekening uit 1921. Detail van bestekkaart Tractiegebouwtje te Winterswijk, met dank aan Gemeente Winterswijk.

¹ Vanwege de verschillende functie-aanduiding 'tractiewerkplaats' en 'lampisterie', is nadere informatie over het historisch gebruik van het gebouwtje verkregen bij Museum het GOLS-station. Telefonische mededeling, juni 2013.

Na het in onbruik raken van de lantaarns is het gebouw in gebruik geweest als verblijf voor treinpersoneel van NS. In 1984 verhuisde de verblijfsruimte naar het gerenoveerde stationsgebouw. In 1986-1987 heeft de lampisterie tijdelijk dienst gedaan als kantoor en personeelsverblijf voor streekvervoersmaatschappij GSM.

De lampisterie stond nadien leeg, maar is nooit gesloopt vanwege de aanwezigheid van een telefooncentrale in het gebouw. De lampisterie raakte in verval (afb. 2.4.3-2.4.9) en de omgeving verruigde met struikgewas. Rond 2003 kreeg de Stichting Historisch Streekvervoer Achterhoek (HSA) het zuidelijk gedeelte van het gebouw in gebruik. De HSA heeft in dat deel van de lampisterie een kantine, keuken en werkplaats. Het noordelijke deel was in gebruik bij personeel van Syntus. In de actuele situatie is deze ruimte een vergaderzaal, die mogelijk gaat dienen voor Arriva-personeel, waaronder de treinschoonmakers. Bij het gebouw ligt een provisorisch parkeerterrein voor auto's van Arriva-personeel (zie afb. 4.3.4).

2.4.2 Latere verbouwingen

Over verbouwingen aan de lampisterie zijn geen exacte gegevens bekend. Vermoedelijk is het interieur in de jaren na de Tweede Wereldoorlog aangepast bij de functieverandering van lampenwerkplaats naar personeelsverblijf. Rond 2003 is het vervallen gebouw door HSA grondig opgeknapt en de ook is de omgeving schoongemaakt (afb. 2.4.4-2.4.9). Hierbij is onder meer het originele kozijnwerk en deuren gerestaureerd.



Afb. 2.4.3 De Lampisterie in verval bij aanvang van de verbouwing. Coll. HSA



Afb. 2.4.4 De Lampisterie na de verbouwing. Coll. HSA



Afb. 2.4.5 De noordelijke ruimte van de Lampisterie in verval bij aanvang van de verbouwing in 2003. Coll. HSA



Afb. 2.4.7 De noordelijke ruimte van de Lampisterie in verval bij aanvang van de verbouwing in 2003. Coll. HSA



Afb. 2.4.6 De noordelijke ruimte van de Lampisterie na de verbouwing van 2003. Coll. HSA



Afb. 2.4.8 De sanitaire voorzieningen in vervallen staat in 2003. Coll. HSA



Afb. 2.4.9 De sanitaire voorzieningen na de restauratie in 2003. Coll. HSA

2.5 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Station Winterswijk is in 1880 gebouwd als hoofd- en grensstation van de NWS aan de lijn Zutphen-Winterswijk-Duitsland. Vanaf 1881 lag er een groot dubbelemplacement met het GOLS-station. Tot 1914 waren deze spoorlijnen zeer winstgevend. Het intensief gebruikte emplacement werd regelmatig uitgebreid met noodzakelijke bijgebouwen. Ook het stationsgebouw werd hiertoe sterk vergroot. Door economische neergang is voor 1940 het GOLS-station reeds opgeheven. Na 1945 verminderde het gebruik van station Winterswijk voor internationaal goederenvervoer langzaam maar gestaag. Het reizigersvervoer heeft nooit grote betekenis gehad voor de Winterwijkse stationsbouw en –exploitatie. Hierdoor is het stationsgebouw waarschijnlijk nooit meegenomen in de moderniseringsoperatie van NS in de jaren '60 en '70. In 1979 stopte het internationale goederenvervoer op deze spoorlijn geheel en kwam het station door functieverlies grotendeels leeg te staan. In 1983-84 is het gebouw daarom, in het kader van een werkvoorzieningsproject, uitwendig gerestaureerd en inwendig heringe-deeld voor medegebruik door derden. In de actuele situatie heeft het gebouw de omvang die het in 1916-17 kreeg. Intern staat het grotendeels leeg en overlegd NS met potentiële huurders over het gebruik.

Het stationsgebouw met perronkap en het bijgebouw Lampisterie is de enige historische bebouwing die resteert van het uitgebreide NWS-complex.

Extern heeft het stationsgebouw de historische uitstraling die het pand met perronkap sinds 1916 heeft. Intern is qua indeling de eerste verdieping van de zuidvleugel het meest originele onderdeel van het station. De Lampisterie is zowel extern als intern herkenbaar als historisch bouwwerk.

3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

INLEIDING

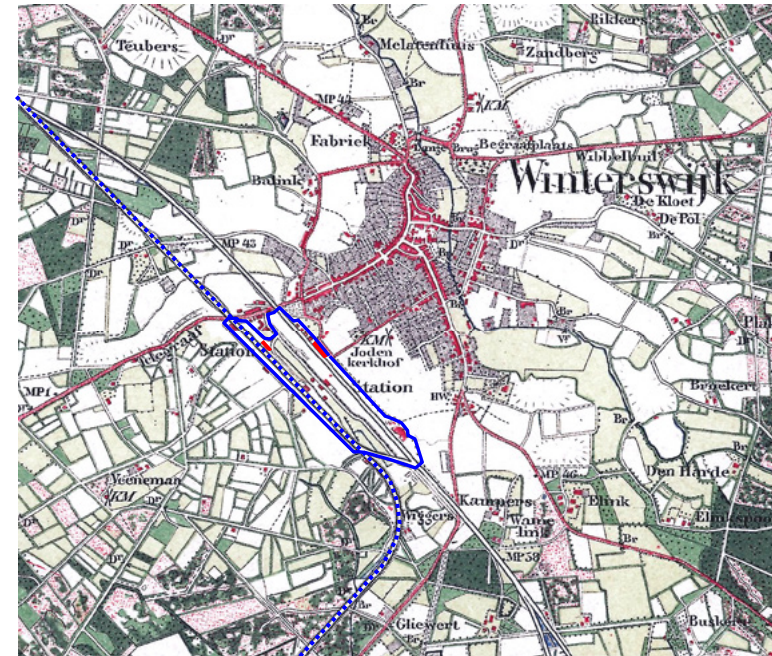
In dit hoofdstuk wordt de stedenbouwkundige context van station Winterswijk beschreven.

De eerste paragraaf behandelt op hoofdlijnen de sociale en economische ontwikkeling van Winterswijk in de 19e en 20e eeuw en de invloed van het spoor hierop. In paragraaf 3.2 wordt de stedenbouwkundige ontwikkeling beschreven in relatie tot het station en emplacement.

3.1 SOCIALE EN ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN WINTERSWIJK

De gemeente Winterswijk ligt in het oosten van de Gelderse Achterhoek en grenst aan drie kanten aan Duitsland. De gemeente heeft een groot aantal buitengebieden. Tot aan de gemeentelijke hervormingen van 1811 viel Winterswijk 500 jaar lang bestuurlijk onder de heerlijkheid Bredevoort. In 1816 werd het een zelfstandige gemeente. In 1849 telde de toenmalige gemeente Winterswijk 7595 inwoners, waarvan 2200 in het dorp. Op 1 januari 2009 telde de gemeente ongeveer 29.000 inwoners, waarvan 23.650 in het dorp.

Tot na 1825 lag Winterswijk zeer geïsoleerd. Tussen het dorp en de westelijke Achterhoek lagen uitgebreide onontgonnen gebieden, grotendeels bestaand uit veengebieden. Winterswijk was via wegen in het zomerseizoen het beste bereikbaar. Het dorp is niet via waterwegen verbonden met andere plaatsen. Ondanks dat was Winterswijk al eeuwenlang een aanzienlijk dorp. Het dorp had een wekelijkse postverbinding naar Deventer en Amsterdam. Vanaf 1830 werd Winterswijk duurzaam ontsloten door aanleg van de verharde doorgaande weg Deventer-Zutphen-Groen-Winterswijk-Borken. Dit betekende een belangrijke impuls voor de plaatselijke economie en het contact buiten de gemeente. In 1835 waren de reguliere verbindingen sterk toegenomen, met onder meer een dagelijkse postdienst via Zutphen met Holland en wekelijkse tourkaren diligenciediensten naar Arnhem, Doetinchem, Zutphen en Amsterdam. In 1849 was Winterswijk een niet onwelvend dorp. De bewoners leefden van landbouw en (hout) handel. Kleine georganiseerde industrie vond plaats in huisweverijen. Deze arbeid raakte rond 1860 door gebrek aan werk in crisis. Hierop werd de weefarbeid geïndustrialiseerd en in 1866 werd eerste daadwerkelijke textiel fabriek geopend door de familie Willink.



Afb. 3.1.1 Winterswijk op de Topografische kaart van 1898. Het stationscomplex, met het NWS-station aan de dorpszijde en het GOLS-station aan de westzijde, ligt geheel buiten de bebouwde kom. Met stippellijnen zijn de GOLS-spoorbanen naar Neede en Zevenaar aangegeven. Zie voor een detailweergave van het historische stationsgebied afb. 3.2.1.



Afb. 3.1.2 Winterswijk op de kaart uit 2010-11. Het dorp is naar alle zijden fors uitgebreid en heeft ook een sporsprong gemaakt met woonwijken en bedrijfsterreinen ten westen van het station. Hierdoor is het station minder excentrisch komen te liggen. Met stippellijn zijn de voormalige GOLS-spoorlijnen aangegeven. Deze zijn na 1937 verwijderd, maar tot op heden herkenbaar in het stratenpatroon en landschap.

Zie voor een detailweergave van het historische stationsgebied afb. 3.2.1.

Om grondstoffen en producten goed te kunnen vervoeren richtte de in hoofdstuk 2 genoemde Jan Willink de NWS en later de GOLS op. De opening van de (internationale) spoorlijnen zorgde voor een volgende opleving van de Winterswijkse economie en tussen 1880 en 1900 werden nog zes textiel fabrieken geopend (afb. 3.2.1). Voor een belangrijk deel werd dit mogelijk gemaakt door de snelle kolenaanvoer uit het Ruhrgebied. Ook het uitgebreide stationsemplacement zorgde voor werkgelegenheid; in de hoogtijdagen werkten er zo'n 240 mensen. In sociaal opzicht gaf met name de industrie aan Winterswijk een bloeiend verenigingsleven en een eigen ziekenhuis. In de crisisjaren stortten de textielindustrie en het internationale goederenvervoer gedeeltelijk in. Na de Tweede Wereldoorlog leefde de industrie weer op tot in de jaren '80. Door fusies en verplaatsing van industrie naar lagelonenlanden verdwenen de fabrieken eind 20e eeuw vrijwel geheel uit Winterswijk.

3.2 STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING

Met name om de toestromende arbeiders voor de textiel fabrieken te huisvesten maakte Winterswijk eind 19e, begin 20e eeuw een forse groei door. Hiertoe werden begin 20e eeuw woningbouwverenigingen opgericht. De Nederlandse spoorwegen bouwde voor het eigen spoor-personeel enkele buurten, verspreid door Winterswijk (afb. 3.2.1). Ook forensden zeer veel arbeiders dagelijks via het station. Hierdoor had het dubbelempement met Het NWS- en het GOLS-station had een belangrijke functie in de infrastructuur van Winterswijk. Daarbij werd Winterswijk, in tegenstelling tot vrijwel alle andere plaatsen in Nederland, nooit aangesloten op een stoomtramnetwerk. Dit betekende dat tot de komst van de autobus, de trein het enige openbaar vervoermiddel in de omgeving was.

Bij de aanleg van het spoor in 1879-80 lag het NWS-station ten zuidwesten buiten de bebouwde kom (afb. 3.1.1). Via bestaande wegen, de huidige Stationsstraat (afb. 3.2.1 en 3.2.2) en Koesteeg/ nu Spoorstraat (afb. 3.2.5), was het station met het dorp verbonden. In de bocht tussen de Stationsstraat en de spoorbaan werd een klein parkje aangelegd, dat tegenwoordig nog gedeeltelijk aanwezig is (afb. 3.2.11). Bij de latere uitbreiding van de stedelijke bebouwing is het station niet planmatig in de stedenbouwkundige structuur opgenomen; de stratenstructuur richt zich niet naar de hoofdgevel van het station, zoals dit in andere steden wel gebeurde. Het stationsgebouw kwam aan een doorgaande weg te staan, zonder stationsplein of opvallende stedenbouwkundige markering in het straatbeeld voor een gebouw met 'stadsbelang'. Door de vergroting van de zuidvleugel van het station in 1916, ligt de topgevel van deze vleugel wel in de as van de Spoorstraat. Hierdoor is de visuele band tussen station en centrum versterkt (foto 3 en 4). Op de Topografische kaart van 1926 is het gebied tussen centrum en station inmiddels duidelijk bebouwd. Het GOLS-station aan de andere zijde van het emplacement was bereikbaar via de noordelijke spoorovergang en de uitvalsweg Misterweg.

Door opheffing van de fabrieken in de 20e eeuw en toename van busvervoer en eigen autobezit nam het aantal reizigers af en het station werd veel minder door reizigers gebruikt. Het voornamelijk internationale goederenvervoer en bijbehorende emplacement had na 1945 geen directe link met de naoorlogse stedenbouwkundige structuur en ontwikkeling. Hierdoor vormde tot aan jaren '80 het grote emplacement een bedrijvig eiland binnen de structuur van Winterswijk. Na opheffing van de goederentreindiensten werd het emplacement een steeds stiller eiland in een steeds drukker wordende en moderniserende gemeente.




In de jaren '50 werden de eerste woonwijken en bedrijventerreinen ten westen van het spoor ontwikkeld. Hierdoor ging het emplacement steeds meer een barrière vormen tussen beide delen van Winterswijk. In 2012 is deze barrière voor een belangrijk deel opgeheven door de aanleg van de langzaam-verkeertunnel onder het spoor door (foto 6,7 en 8). De tunnel is ontworpen door adviesbureau voor verkeer en ruimte Keypoint Consultancy, in opdracht van Gemeente Winterswijk. Deze tunnel vormt een belangrijke nieuwe verbinding tussen de het dorpscentrum en de westelijke woonwijken. Daarbij is ook het omringende stationsgebied heringericht, waardoor stationscomplex en omringende infrastructuur meer met elkaar verbonden zijn (foto 14). Ook vond recent stedelijke inbreiding op het emplacement plaats; schuin tegenover het NWS-stationsgebouw, naast het voormalige GOLS-station en kleine oudere woonbuurt zijn eind september 2012 twee grote gebouwen geopend. Het nieuwe gebouw Driemark, naar ontwerp van Marcel Seelen (ontwerpbureau BDP.Khandekar). Dit gebouw huisvest de fusie-scholengemeenschap Gerrit Komrij en een bibliotheek (foto 8, 9 en 11). Aangrenzend daaraan staat de Sport- en turnhal (foto 8, 9 en 11). Hierin is ook een parkeergarage en fietsenstalling ondergebracht.

Deze ontwikkelingen betekenen een belangrijke impuls voor het gebruik van het stationsgebied. Enerzijds door per trein reizende leerlingen, anderzijds door inwoners van Winterswijk die de spoorzone nu gebruiken als doorgangsroute tussen de stadsdelen. Door deze inbreiding van de stedenbouwkundige structuur op het voormalige emplacement heeft het station een sterkere band met de structuur en met de gebruikers gekregen.

Afb. 3.2.1 Reconstructietekening van Winterswijk, het dubbelemlacement en de belangrijkste industrieën in de periode 1920-1940.

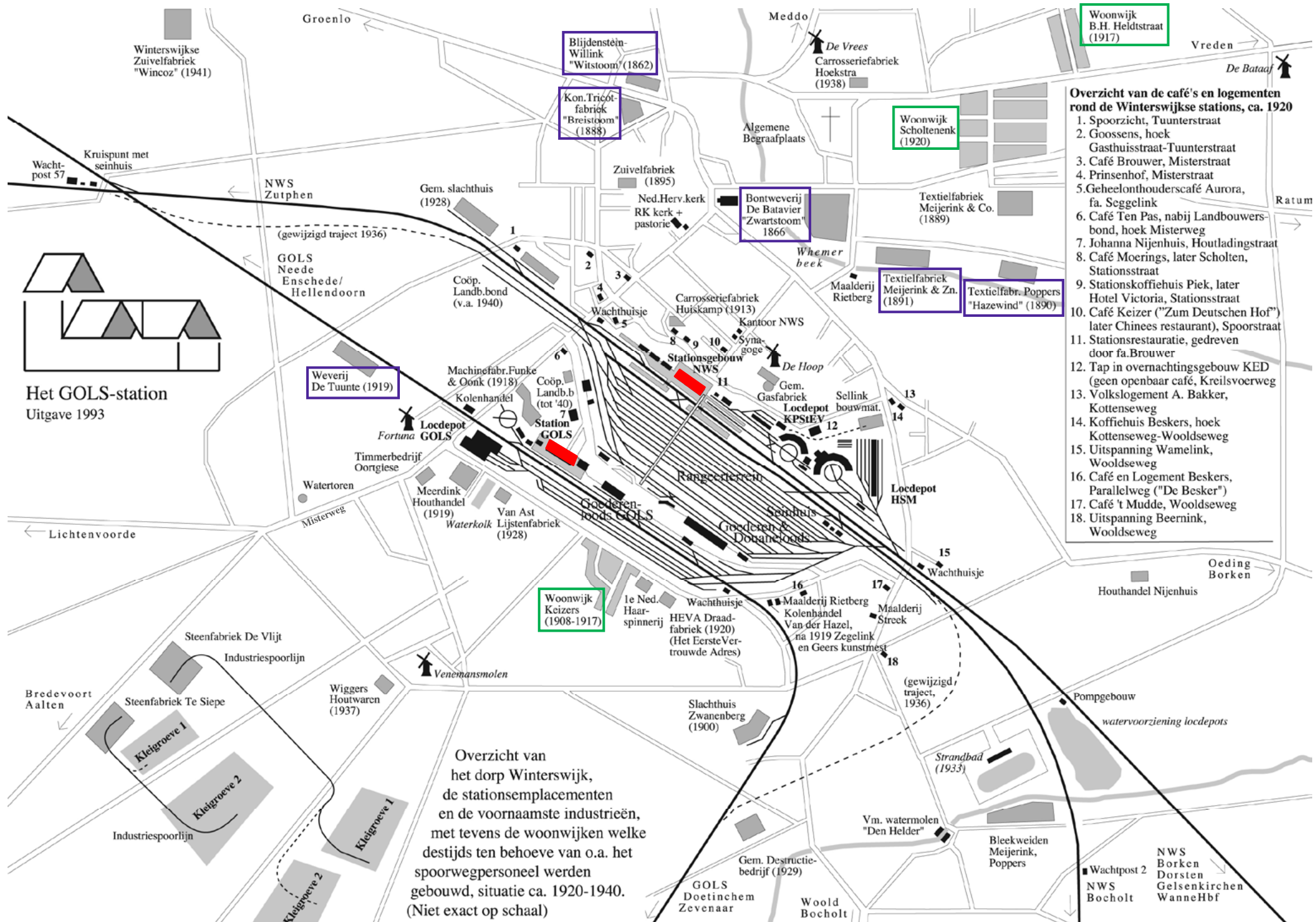
Bron: Museum het GOLS-station, Winterswijk

Legenda bij de reconstructietekening

-  Stationsgebouwen
-  Woonwijken voor spoorpersoneel
-  Textiel fabrieken



Afb. 3.2.2 Het station aan de Stationsstraat op een Ansichtkaart uit circa 1910.

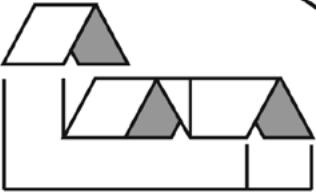


Overzicht van de café's en logementen rond de Winterswijkse stations, ca. 1920

1. Spoorzicht, Tuunterstraat
2. Goossens, hoek Gasthuisstraat-Tuunterstraat
3. Café Brouwer, Misterstraat
4. Prinsenhof, Misterstraat
5. Geheelonthouderscafé Aurora, fa. Seggelink
6. Café Ten Pas, nabij Landbouwersbond, hoek Misterweg
7. Johanna Nijenhuis, Houtladingstraat
8. Café Moerings, later Scholten, Stationsstraat
9. Stationskoffiehuis Piek, later Hotel Victoria, Stationsstraat
10. Café Keizer ("Zum Deutschen Hof") later Chinees restaurant), Spoorstraat
11. Stationsrestaurantie, gedreven door fa. Brouwer
12. Tap in overnachtingsgebouw KED (geen openbaar café, Kreilsvoerweg
13. Volkslogement A. Bakker, Kottenseweg
14. Koffiehuis Beskers, hoek Kottenseweg-Wooldseweg
15. Uitspanning Wamelink, Wooldseweg
16. Café en Logement Beskers, Parallelweg ("De Besker")
17. Café 't Mudde, Wooldseweg
18. Uitspanning Beermink, Wooldseweg

Overzicht van het dorp Winterswijk, de stationemplacements en de voornaamste industrieën, met tevens de woonwijken welke destijds ten behoeve van o.a. het spoorwegpersoneel werden gebouwd, situatie ca. 1920-1940. (Niet exact op schaal)

Het GOL S-station
Uitgave 1993



NWS Borken Dorsten Gelsenkirchen WanneHbf
Wachtpost 2 NWS Bocholt



Afb. 3.2.3 Luchtfoto uit circa 2005 met het ontwerp voor de Driemark (2008, midden-onder), met aangegeven de locaties van 16 foto's van de actuele situatie. Het ontwerp is over de luchtfoto gelegd, omdat de tunnel, de Driemark en de omringende terreininrichting zo recent zijn uitgevoerd, dat deze nog niet op kaarten en luchtfoto's zijn weergegeven. De locatie van de nummers 6, 7, 8, 10, 11 en 12 is daarom bij benadering.



Foto 1 De overgang Stationsstraat/ Kleine Parallelweg, gezien naar het zuiden. Rechts ligt het emplacement. Links het (oude) busstation van de Gelderse Tram.



Foto 3 Zicht vanaf de zuidvleugel van het station naar de Spoorstraat.



Foto 2 De Stationsstraat, gezien naar het noorden. Rechtsachter het gemeentehuis.



Foto 4 Zicht vanuit de Spoorstraat op de zuidvleugel van het station.



Foto 5 De Stationsstraat in noordelijke richting. Links de recente uitbreiding met fietsenstalling achter de entree tot de tunnel.



Foto 6 De toegang tot de tunnel, aan de centrumzijde. Op de achtergrond links recente fietsenstallingen.



Foto 7 De langzaam-verkeerstunnel, vanaf de centrumzijde.



Foto 8 Het fietspad naar de tunnel, vanaf de westzijde. Links het nieuwe gebouw van de scholengemeenschap Gerrit Komrij, rechts het gebouw met onder meer fietsenstalling en garage.



Foto 9 De nieuwe Sport- en turnhal (links) en scholengemeenschap (rechts) op het GOLs-emplacment. Gezien vanaf de Stationsstraat. Uiterst links de zijgevel van het NWS-stationsgebouw.



Foto 10 De oudere woonbuurt aan de rand van het vroegere GOLs-emplacment. Op de voorgrond het nieuwe plein aan de noordzijde van school en bibliotheek.



Foto 11 De nieuwe Sport- en turnhal (links) en scholengemeenschap (rechts) op het GOLs-emplacment, met op de voorgrond de tunnel voor langzaam verkeer. Gezien vanuit het Gemeentehuis. Foto zomer 2012. Bron: www.keypointconsultancy.nl



Foto 12 Het terrein rond het GOLS-station, met kleine industrie en parkeerplaatsen.



Foto 13 Het gemeentehuis en stationsplein ten noorden van het NWS-stationsgebouw (rechts), gezien vanaf de westzijde/ GOLS-emplacement.



Foto 14 Het station met directe omgeving, gezien vanaf het gemeentehuis aan de Stationsstraat.



Foto 15 De Stationsstraat vanaf de Misterweg naar het station gezien. Het parkje rechts-midden is vanaf de bouw van het station in 1880 als park in gebruik. Recent is het sterk verkleind voor de aanleg van een parkeerplaats en voor de entree naar de langzaam-verkeertunnel.



Foto 16 Zicht vanaf de spoorovergang Misterweg naar het stationscomplex, met rechts de nieuwe stedelijke bebouwing en linksachter het NWS-stationsgebouw.



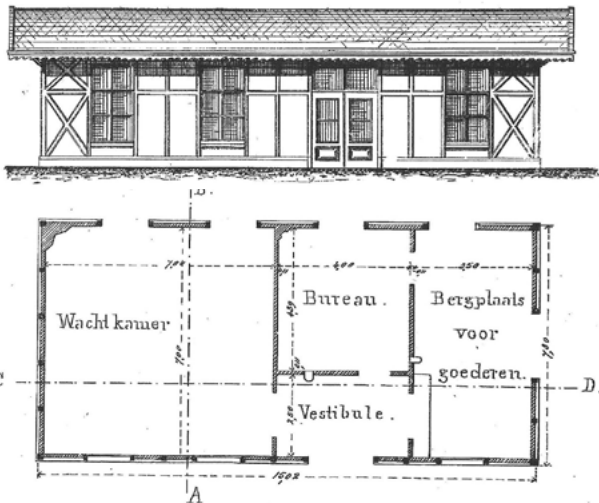
Foto 17 De parkeerplaats aan de uiterste noordzijde van het emplacement, vanaf de Misterweg. Links ligt de Stationsstraat, met linksachter het gemeentehuis.

3.3 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

De komst van het spoor en station(s) was een impuls voor de industrie van Winterswijk en daarmee voor de economie van het dorp. Begin 20e eeuw breidde Winterswijk uit. Hierbij werd het stationsgebied echter niet planmatig in de bebouwde kom opgenomen. Na de Tweede Wereldoorlog maakte het dorp een spoor sprong naar het westen, waardoor het emplacement in het dorp kwam te liggen. Door de nadruk op internationaal goederenvervoer was het stationscomplex na de oorlog een barrière vormend eiland binnen de gemeente. Door de recente aanleg van de tunnel en herbestemming van het zuidelijk emplacement, is het stationscomplex meer structureel verbonden met de stedenbouwkundige structuur.



Afb. 4.1.1 Het uitgebreide emplacement te Winterswijk in 1950. Links, achter de boomkronen, het NWS-station, rechts aan de andere zijde het GOLS-emplacement. Het GOLS-station valt rechts buiten beeld.



Afb. 4.1.3 Het houten noodgebouw, als stationsgebouw voor de NWS in 1878-79 en als stationsgebouw voor de GOLS van 1884 tot 1908. Detail van bestekstekening 1877.

4 EMPLACEMENTTECHNISCH

INLEIDING

Het dubbelemplacement van station Winterswijk bestaat oorspronkelijk uit twee delen; het noordoostelijk deel van de NWS, met het centraal gelegen stationsgebouw met perronkap, en het parallel liggende zuidwestelijk deel van de GOLS, met eigen stationsgebouw aan de noordwestzijde. Na 1926 zijn beide emplacementen eigendom van de HIJSM en na 1938 van NS. Ten behoeve van de leesbaarheid worden echter in dit hoofdstuk de termen NWS en GOLS gebruikt om onderdelen van het grote emplacement aan te duiden. In de eerste paragraaf wordt de ontwikkeling van het emplacement ten tijde van HSM en GOLS toegelicht. In de tweede paragraaf komt de ontwikkeling onder HIJSM en NS aan de orde tot en met de herbestemming van het GOLS-terrein in 2012. In de derde paragraaf wordt het actuele emplacement beschreven en rol die het stationsgebouw daarin vervult. Van de ooit uitgebreide emplacementsbouwing resteren het NWS-stationsgebouw met perronkap, het GOLS-stationsgebouw en de Lampisterie ten zuidoosten van het NWS-gebouw.

4.1 ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT TEN TIJDE VAN HSM EN GOLS, 1879-1920/1926

Het NWS-emplacement werd in korte tijd aangelegd; de bestekstekeningen voor hoofdgebouw, loodsen en overige bijgebouwen dateren uit 1877, het station en emplacement werden op 24 juni 1878 in dienst genomen voor de lijn Zutphen-Winterswijk. Voor het eerste jaar werd een houten noodgebouw geplaatst (afb. 4.1.3). In 1879 werd het definitieve stationsgebouw met perronkap opgeleverd (zie afb. 2.3.1).

Met de bouw van het GOLS-emplacement vanaf 1882 kreeg Winterswijk een uitgebreid dubbelemplacement (4.1.1 en 4.1.2). Een dergelijk dubbelemplacement, waarbij de stationscomplexen van twee maatschappijen verweven raakten, is uniek. In Oost-Nederland kwamen wel op diverse plaatsen GOLS-lijnen samen met lijnen van NWS, MESS of HIJSM, maar dit leidde nooit tot een verwevenheid van emplacementen, zoals te Winterswijk het geval is..

Als GOLS-stationsgebouw werd vanaf 15 juli 1885 het oude NWS-noodgebouw gebruikt (zie afb. 4.1.3). Beide emplacementen hadden hun eigen locomotiefloodsen, draaischijven, goederenloodsen, douaneloodsen en overige bijgebouwen (afb. 4.1.3-4.1.8). Via een tussenspoor werden in 1885 de twee emplacementen aan elkaar gekoppeld (afb. 4.1.9). Over nut en noodzaak van deze verbinding is een archiefmap met



Afb. 4.1.2 Het uitgebreide emplacement van Winterswijk. Weergegeven op een luchtfoto uit circa 2005, gecombineerd met het ontwerp voor gebouwcomplex Driemark (2008, midden-onder, met beide gebouwen in roze). Aan de noordoostzijde (boven) het historische NWS-stationsgebouw (rood). Ten zuidoosten daarvan de historische Lampisterie (paars). Aan de noordwestzijde (onder) het historische GOLS-stationsgebouw (rood). Daartussen het vroegere dubbelemplacement. De sporen op het GOLS-terrein zijn nagenoeg allemaal opgebroken. Midden op het emplacement is de rij jaren '80-loodsen nog zichtbaar, die in 2010/11 zijn afgebroken. Tussen het GOLS-station en de NWS-sporen is in 2011 het complex Driemark gebouwd met Gerrit Komrij-scholengemeenschap en bibliotheek en de sportaccommodatie annex garage. Naast het NWS-station is een langzaamverkeertunnel aangelegd (roze stippellijn) die uitkomt tussen de nieuwe gebouwen aan de noordwestzijde. Met rode stippellijn is bij benadering de grens tussen het oorspronkelijke NWS- en GOLS-emplacement aangegeven. Bron: Google earth

HET DUBBELEMLACEMENT VAN WINTERSWIJK IS UNIEK

Het dubbelemplacement in Winterswijk is in de actuele situatie uniek, omdat de terreinomvang als één geheel herkenbaar aanwezig is. Ook is de oorspronkelijke indeling nog grotendeels zichtbaar, ondanks verwijdering van veel bebouwing en sporen en de nieuwe invulling uit 2012 op het emplacement met middelbare school annex sporthal Driemark (Gerrit Komrij College). Het dubbelemplacement van Winterswijk was op haar hoogtepunt, rond 1915, het grootste grensstation van Nederland. Het emplacement was 25 sporen breed en één kilometer lang.

De spoorlijnen in Nederland werden door diverse (particuliere) maatschappijen geëxploiteerd. Hierdoor kwam het, tot aan de vorming de Nederlandse Spoorwegen in 1938, regelmatig voor dat een plaats één station per maatschappij had. Ook in Oost-Nederland was het geen zeldzaamheid dat twee emplacementen dicht bij elkaar lagen en dat daar goederenwagons over en weer werden geplaatst. Hier betrof het in de meeste gevallen ook een combinatie met een GOLS-station. Door economische neergang en overname c.q. fusering van spoormaatschappijen zijn tussen 1918 en 1937 de GOLS-emplacementen opgeheven. De opgeheven stations lagen aan lokaalspoorwegen, waarop in de jaren '30 het reizigersvervoer is gestopt. De sporen van alle opgeheven stations bleven voor goederenverkeer in gebruik tot in de jaren 60-70, ten behoeve van de bedrijven die langs het spoor gevestigd waren.

Uit het naast staande overzicht¹ blijkt dat Winterswijk als enige locatie een geheel parallel liggend dubbelemplacement heeft gehad. Op de andere locaties lagen de stations en emplacementen meer gescheiden van elkaar. Dit maakt het Winterswijkse emplacement extra bijzonder en de herkenbaarheid ervan historisch waardevol.

¹ Met dank aan Museum het GOLS-station

Nabij elkaar gelegen emplacementen met gescheiden treinverkeer, waren in Oost-Nederland:

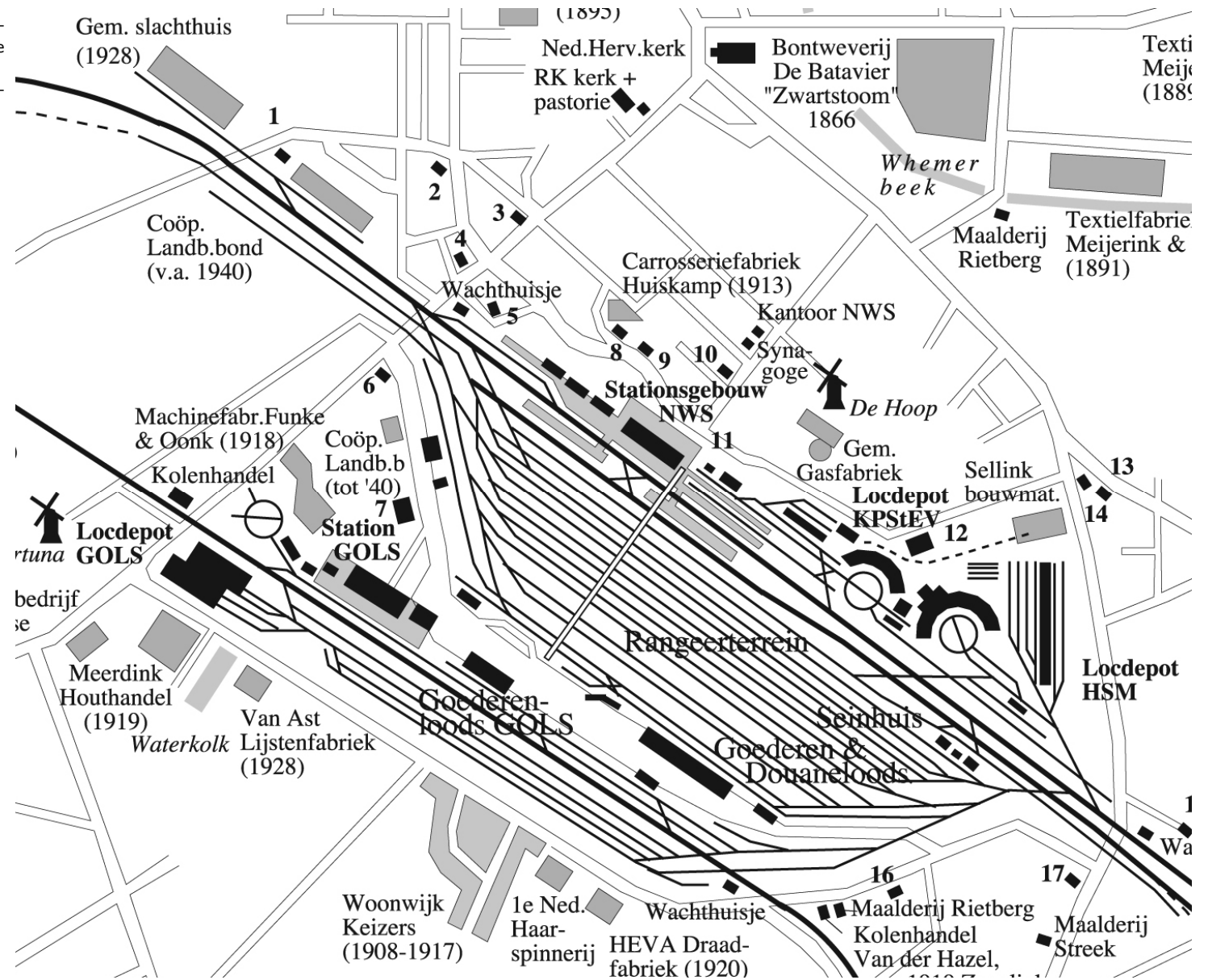
1. Enschede (3: tot 1937 GOLS-EO, SS, AEE) gescheiden, onder schuine hoek nabij elkaar en buiten emplacement verbonden door verbindingsspoor.
2. Deventer (2: tot 1921 HYSM/KNLS en SS) in elkaars verlengde, na 1914 gezamenlijk nieuw stationsgebouw.
3. Goor (2: tot 1935 NH en SS) gescheiden, aan de zuid- en westzijde van het dorp.
4. Hengelo (2: tot 1936 GOLS en AS-SS) gescheiden door klein industrieterrein, MESS was tegen verbindingsspoor.
5. Nijverdal (2: tot 1935 NH² en SS) gescheiden door kleine woonwijk.
6. Oldenzaal (2: tot 1934 AS³ en GOLS-NWSM) gescheiden, met verbindingsspoor waarbij GOLS-spoor overliep in AS-spoor.
7. Winterswijk (2: tot 1936 GOLS en NWS) parallel grenzend aan elkaar, met verbindingsspoor.
8. Zevenaar (2: tot 1918 NRS en GOLS) gescheiden, schuin tegenover elkaar, met verbindingsspo(o)r(en), in 1918 samengevoegd in NRS-gebouw.

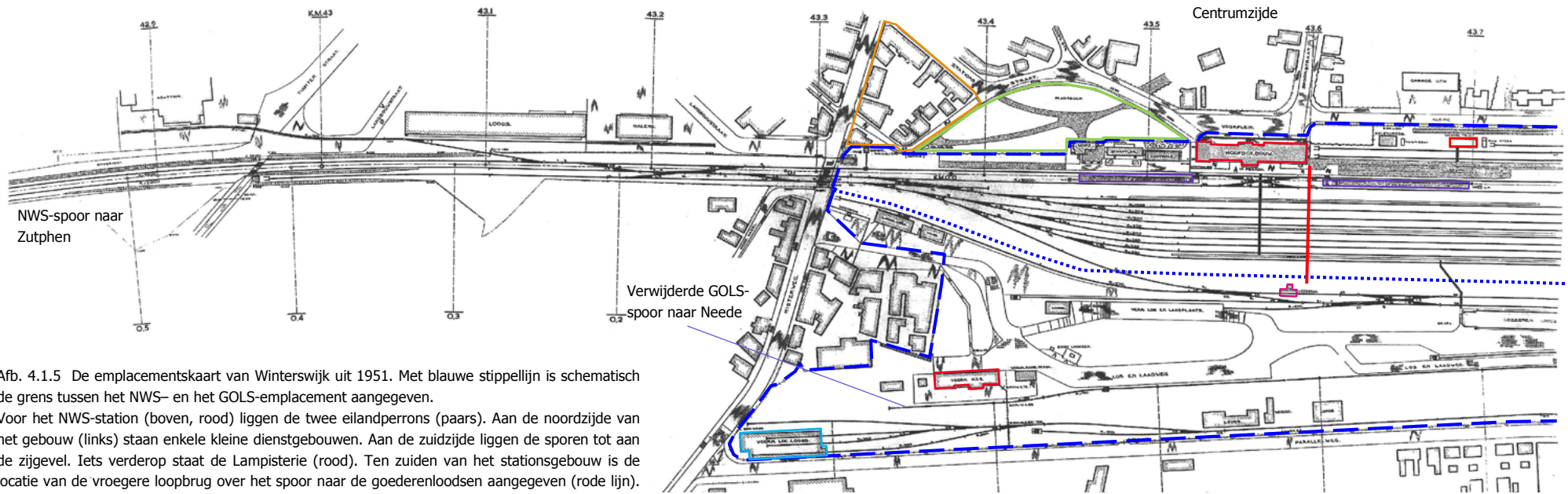
² Lokaalspoorlijn Neede-Hellendoorn

³ Grensoverschrijdende spoorlijn Almelo-Oldenzaal-Salzbergen (D)

Afb. 4.1.4 Uitsnede van de Reconstructietekening, met het dubbelemplacement te Winterswijk in de periode 1920-1940.

Bron: Museum het GOLS-station, Winterswijk



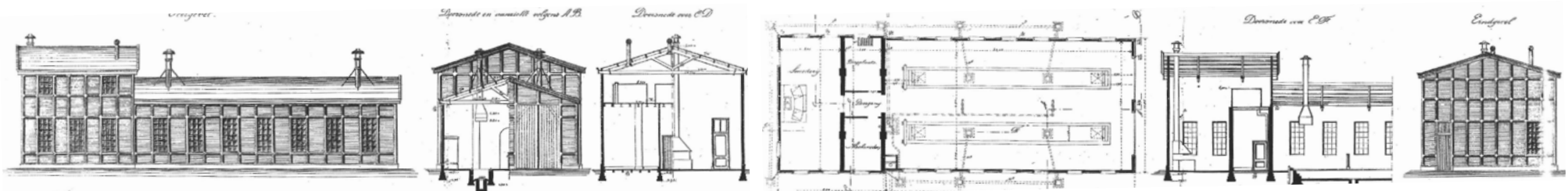


Afb. 4.1.5 De emplacementskaart van Winterswijk uit 1951. Met blauwe stippellijn is schematisch de grens tussen het NWS- en het GOLS-emplacement aangegeven.

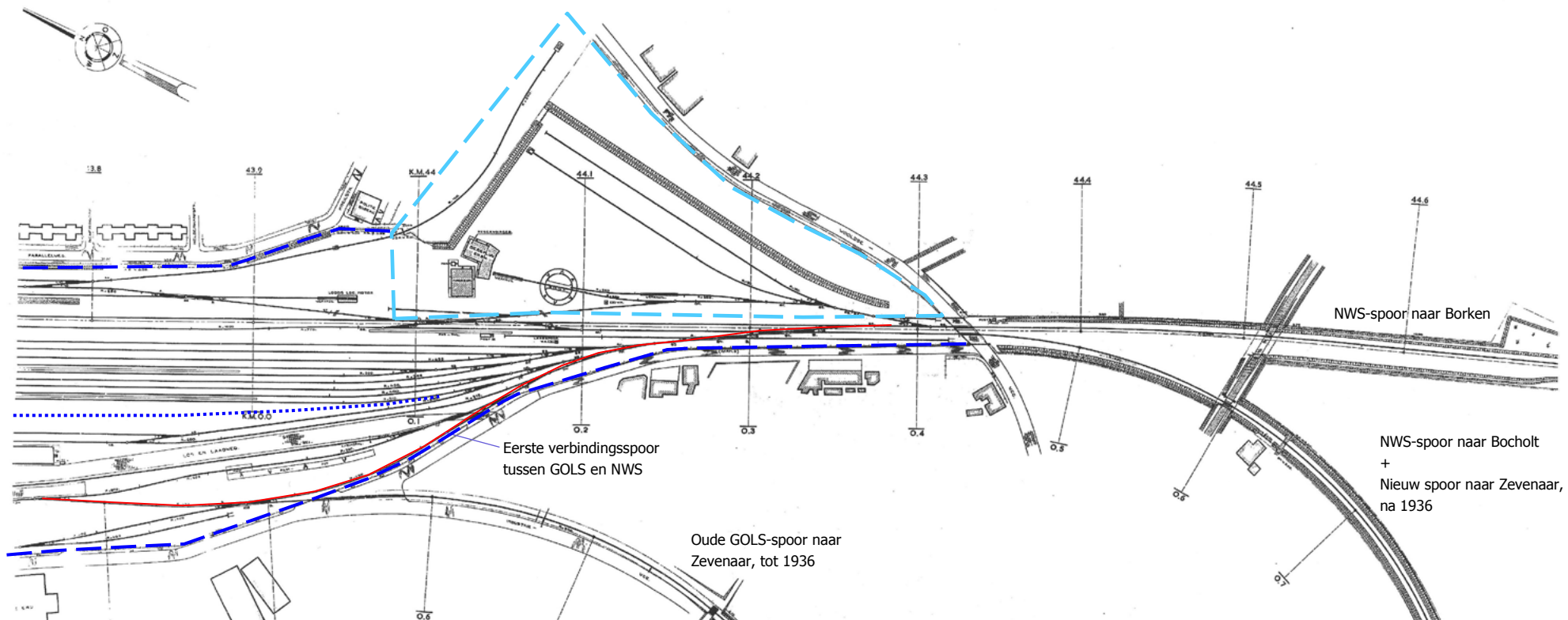
Voor het NWS-station (boven, rood) liggen de twee eilandperrons (paars). Aan de noordzijde van het gebouw (links) staan enkele kleine dienstgebouwen. Aan de zuidzijde liggen de sporen tot aan de zijgevel. Iets verderop staat de Lampisterie (rood). Ten zuiden van het stationsgebouw is de locatie van de vroegere loopbrug over het spoor naar de goederenloodsen aangegeven (rode lijn). Ten westen van de loopbrug (onder) is in 1899 de GOLS-weegbrug (roze) aangelegd.

Aan de noordwestzijde (linksboven) van het station ligt tussen de Stationsstraat en spoor sinds de spooraanleg een stadsparkje (groen). Ten noorden daarvan staat een woningblok (geel) dat later is afgebroken en tegenwoordig ingevuld met een parkeerplaats (zie afb. 3.2.12).

Op het GOLS-terrein (onder) zijn in 1951 reeds diverse loodsen afgebroken. Bij de nog bestaande loodsen staat meestal 'voormalig' aangekend, zoals linksonder bij de locomotiefloods (blauw, zie ook afb. 4.1.3). Het GOLS-stationsgebouw is in rood gemarkeerd. De sporen en de laad- en loswegen zijn in 1951 vrijwel allemaal nog herkenbaar en/of aanwezig.

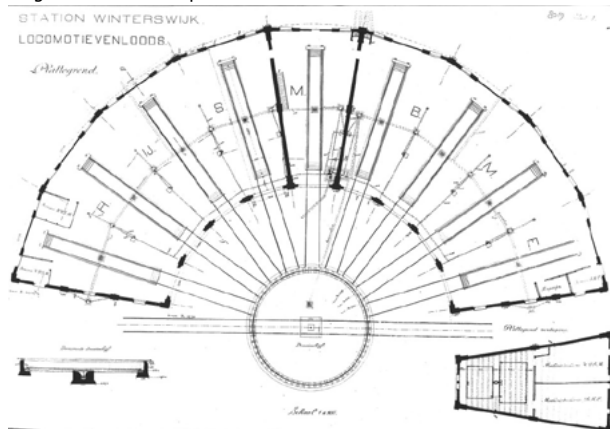


Afb. 4.1.6 Aanzicht, doorsnede en plattegrond van de GOLS-locomotiefloods. De loods is op de bovenstaande kaart zichtbaar geheel linksonder. Details van besteksteking, ongedateerd, circa 1883.



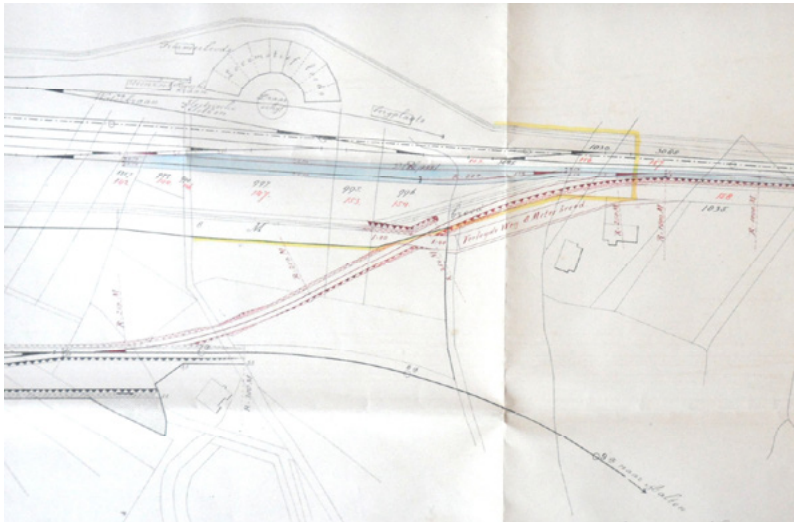
Op het NWS-terrein is boven met blauw het grote terrein van de locomotiefloodsen en –werkplaatsen gemarkeerd op de verste zuidoosthoek van het emplacement. Deze gebouwen zijn na de oorlogsschade niet herbouwd, vermoedelijk zijn de fundamenteën nog in het terrein aanwezig. De draaischijf, die hoorde bij de tweede locomotiefloods (zie ook afb. 4.1.10 en 4.1.11), is zichtbaar. Deze was in gebruik tot 1957 en verwijderd in 1960. Links daarvan stond de oudste locomotiefloods (afb. 4.1.4 en 4.1.5). In 1936 is bij de verplaatsing van het GOLS-reizigersvervoer naar het NWS-station het aanrijspoor vanuit Zevenaar veranderd; het GOLS-spoor werd buiten gebruik genomen en de route werd verlegd naar het NWS-spoor naar Bocholt.

Afb. 4.1.7 Plattegrond van de eerste NWS-locomotiefloods uit 1877, met daarop aangegeven welke standplaatsen zijn bestemd voor HIJSM en BME.

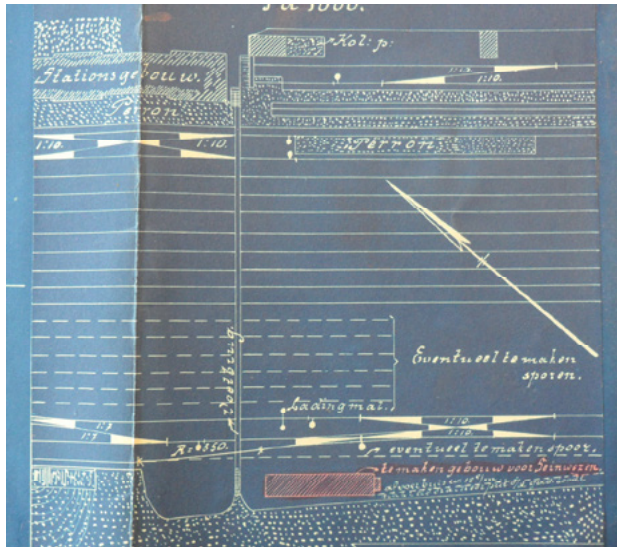


Afb. 4.1.8 De eerste NWS-locomotiefloods op een oude foto uit september 1938. Deloods is dan voor een deel al buiten gebruik. Bron; NS-archief, HUA.





Afb. 4.1.9 De inmeting van het verbindingsspoor tussen GOLS en NWS. Detail van kaart, Detail van kaart bij bestek, aan te besteden 9 oktober 1885.



Afb. 4.1.10 Kaart met locatiestudie voor seihuis (rood). Links daarvan is de loopbrug ingetekend naar het NWS-station (linksboven). Rechts van de loopbrug is het zuidelijk eilandperron zichtbaar. Detail van blauwdruk, circa 1905

correspondentie uit 1884 en '85 bewaard. Ook met de Duitse exploitant BME werd hierover overlegd. Voor de verbinding tussen GOLS en NWS is een staat toegevoegd met benodigde grondoppervlakten en waarden; 2691 vierkante meter, voor fl. 923,18. Uit de correspondentie in het archief lijkt het dat de Duitse spoorwegmaatschappij ook een kantoor had te Winterswijk. Dit is echter op kaarten van NWS-stationsgebouw en emplacement niet te herleiden. Wel werd de NWS-locomotiefloods met negen standplaatsen gebruikt door zowel de HIJSM (vijf plaatsen) als de Duitse BME (vier plaatsen) (afb. 4.1.7 en 4.1.8).

Tussen 1878-1885 kreeg station Winterswijk spoorwegverbindingen in vijf richtingen. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven vond een omvangrijk vervoer van goederen plaats zoals steenkolen, hout, levensmiddelen en textiel. In de loop der jaren werd het emplacement hiertoe regelmatig vergroot en aangepast. Op het hoogtepunt lagen er 18 sporen van de NWS en 7 sporen van de GOLS (afb. 4.1.4). Over de aanpassingen zijn enkele bestekken gearchiveerd, doorgaans zonder kaartbladen. Chronologisch zijn de werkzaamheden als volgt;

De eerste bestekken betreffen *onderhoud* aan gebouwen, wegen, berm sloten en afrasteringen in de jaren 1881-85. In 1884 werd onder meer de bedekking van de peronkap hersteld. Tussen 1879 en 1884 zijn (mogelijk tegelijk met het hoofdperron) twee eilandperrons aangelegd aan weerszijden van het stationsgebouw. De perrons zijn zichtbaar op emplacementskarten (afb. 4.1.5, 4.1.10 en 4.1.16) en naoorlogse foto's (afb. 4.1.1, 4.2.8 en 4.2.9). In 1892 werd de aanbouw aan de locomotiefloods aanbesteed. Hierin kwam een slaapvertrek, magazijn en kantoor voor de werkmeester. Ten noorden van het stationsgebouw werd een NWS-bijgebouw voor wagencontrole en verblijfplaats voor de conducteurs geplaatst. Eveneens werden vanaf juli 1892 draaischijven en locomotiefloodsen aangepast van diverse HIJSM-loodsen in het land, waaronder die te Winterswijk.

De GOLS-locomotiefloods is gewijzigd in 1894. Daarbij werd een kolenpark aangelegd, een bergplaats voor brandstoffen en een privaatgebouw geplaatst. In 1898 volgen hier nieuwe aanpassingen. In 1899 werd het GOLS-emplacement aangepast voor de constructie van een weegbrug (zie ook afb. 4.1.5).

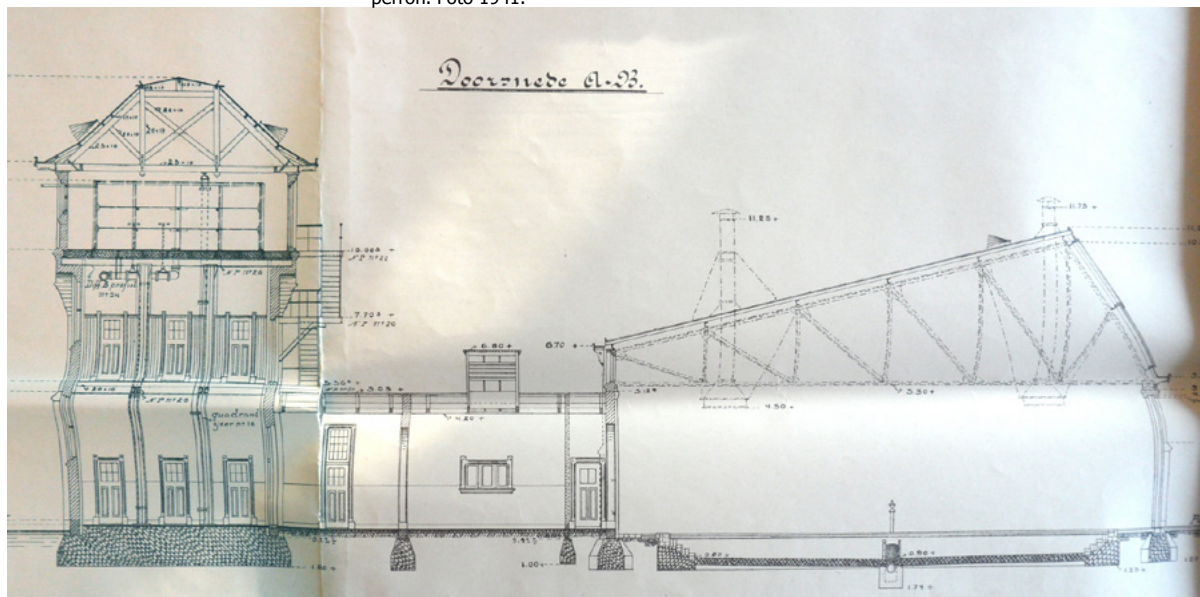
Begin 20e eeuw werden het NWS-rangeerterrein, goederenloodsen en het locomotievendepot aan de zuidwestzijde sterk uitgebreid (zie ook afb. 4.1.4). In 1902 is dit aanbesteed. Onder meer zijn een goederenloods en woningen gesloopt, een loods verplaatst en een nieuwe loods en houtlading gebouwd. Ook enkele krantenartikelen berichtten over de wijzigingen. Het Nieuws van den Dag schreef op 15 december 1903 dat NWS plannen heeft voor een voetbrug over het spoor aan de zuidzijde van het station. De Nieuwe Tilburgsche Courant meldde op 2 januari 1904 de geplande bouw van een machineloods, waarna de oude loods voor de Duitse locomotieven bestemd wordt. Ook is een nieuwe goederenloods tussen de sporen gebouwd. De ingebruikname wacht dan volgens het artikel op de bouw van de eerdergenoemde voetbrug, die de douanekantoren in het station verbindt met de goederenloods. Deze metalen voetbrug is zichtbaar op een latere blauwdruk en op enkele oude foto's (afb. 4.1.10-4.1.12) en voerde van het station naar de goederenloodsen aan de zuidzijde.



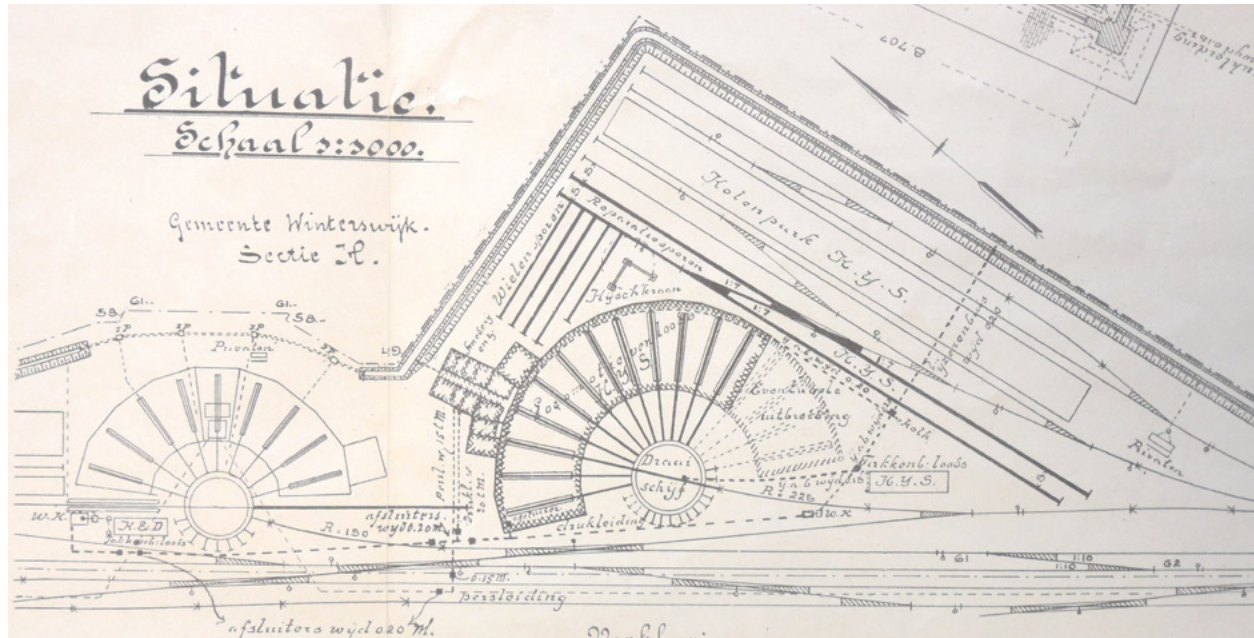
Afb. 4.1.11 Zicht op het NWS-station met perronkap, vanaf de loopbrug over het spoor. Foto circa 1925.



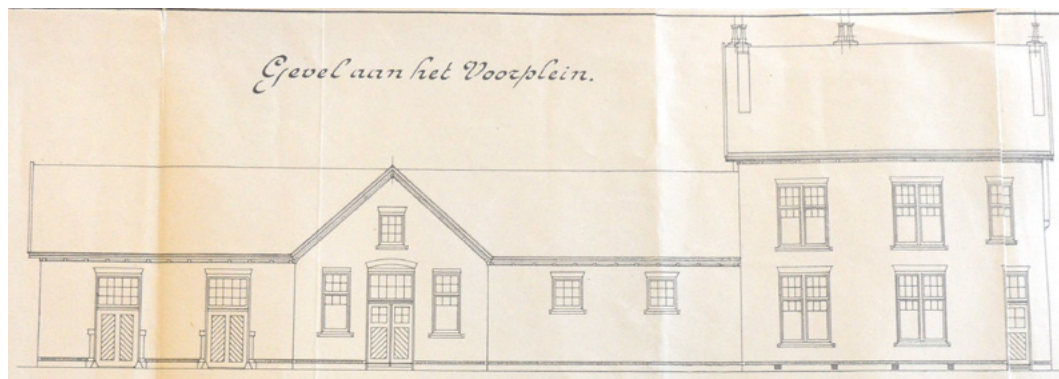
Afb. 4.1.12 De trap naar de personeels-loopbrug, naast de voor reizigers afgesloten zuidgevel van het station. Waarschijnlijk is op de voorgrond de spoorovergang zichtbaar naar het zuidelijke eilandperron. Foto 1941.



Afb. 4.1.13 Doorsnede van de nieuwe locomotiefloods (rechts), met werkplaats (midden) en reservoirgebouw (links). Detail van bestekstekening 19 augustus 1907



Afb. 4.1.14 De overzichtskaart bij het bestek voor de bouw van de nieuwe locomotiefloods (rechts), ten zuidoosten van de oudeloods (links) op de verste zuidoosthoek van het emplacement. Linksachter de nieuwe loc.loods is de aanbouw met reservoirgebouw ingetekend. De draaischijf is nog zichtbaar op de emplacementskaart van 1951 (afb. 4.1.2). Van de loods en zijn vermoedelijk de fundamenten nog in het terrein aanwezig, Detail kaart bij bestek, aan te besteden 19 augustus 1907.



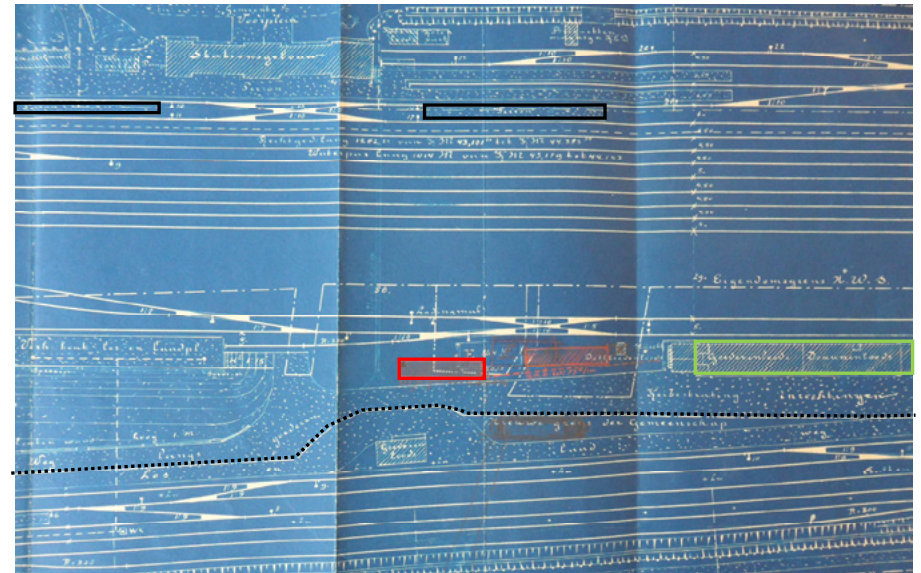
Afb. 4.1.15 Aanzichten van het nieuwe GOLS-station. Links de gevel aan het plein (oostzijde) de bestekkaart 19 augustus 1907. Rechts de perrongevel op een ansichtkaart uit circa 1910.

In 1905 werd een opslagloods nabij het stationsgebouw omgebouwd tot werkplaats voor de afdeling telegrafie.

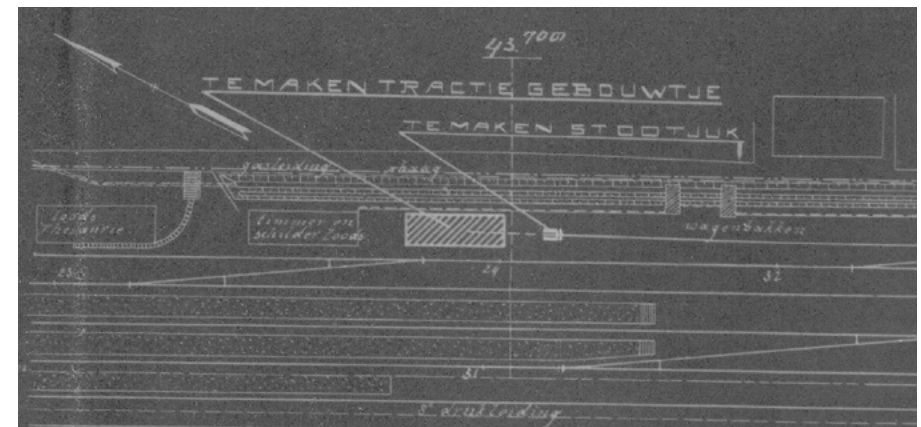
Van 19 augustus 1907 dateert een NWS-bestek met twee kaarten voor de bouw van nieuwe locomotiefloods met 12 plaatsen en een loods-aanbouw (afb. 4.1.14), op vers- te zuidoostelijke deel van het NWS-emplacement (zie ook afb. 4.1.4 en 4.1.5). Hierbij werd ook een (water)reservoirgebouw geplaatst (afb. 4.1.13). In verband hiermee werd in juni 1907 werk aanbesteed voor aanpassing van sporen en wissels en bouw van nieuw kolenpark, askuil, takkenbossenloods, privaatgebouw en waterkranen. Dit gebeurde deels apart en deels gezamenlijk voor de HIJSM en de dan Königliche Eisenbahndirektionen (KED). Eveneens op 19 augustus 1907 werd bouw van het definitieve GOLS-station met twee bijgebouwen aanbesteed. Het stationsgebouw werd pal zuidelijk van het noodstation gebouwd. Dit definitieve station werd geopend in 1908 (afb. 4.1.15).

In 1912 is op de overgang van beide emplacementen een loods voor het seinwezen geplaatst en een goederenloods uitgebreid (afb. 4.1.16). In het archief bevinden zich blauwdrukken met drie mogelijke locaties van het gebouw, omdat het gebouw op grond van de GOLS moest worden geplaatst.

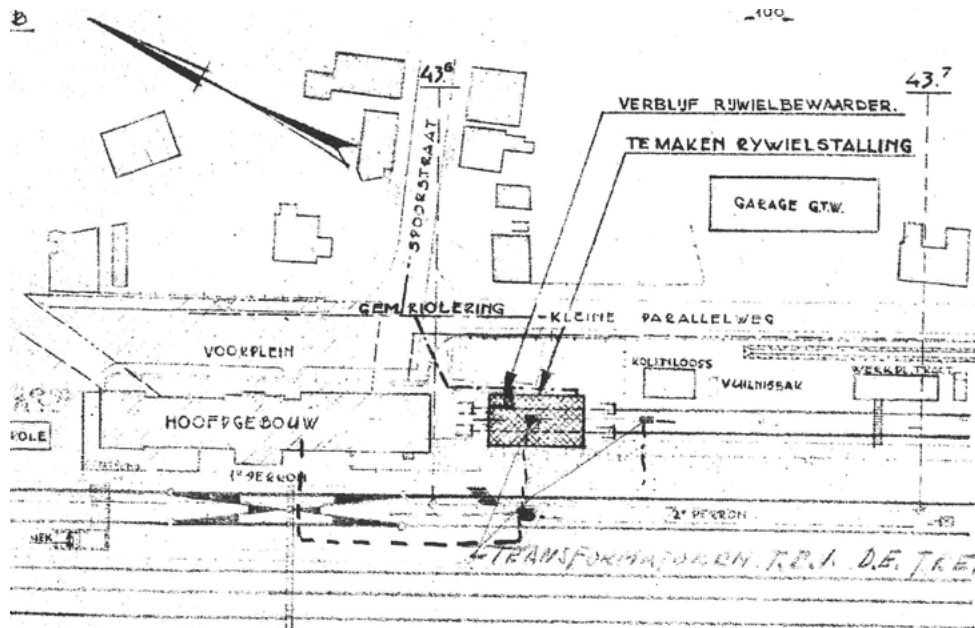
Op het economisch hoogtepunt van station Winterswijk werkte er ongeveer 240 man personeel. Hoewel na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 de internationale treindiensten werden gestopt, werd in 1916 de zuidvleugel van het NWS-stationsgebouw sterk vergroot. Voornamelijk met personeelsvertrekken die verband hielden met de functie als grensstation. Achteraf lijkt dit een verkeerde inschatting geweest; het internationale goederenvervoer kwam pas weer op gang na 1923. Het goederenvervoer en dus het emplacement zijn daarbij niet meer zo opgebloeid als voor de oorlog en in het station was begin jaren '30 kantoorruimte over. Het emplacement was door het goederenvervoer wel volop in gebruik en in 1921 werd aan de zuidoost-zijde van het stationsgebouw de Lampisterie gebouwd (afb. 4.1.17). Hiervoor werd het meest oostelijke spoor ingekort en voorzien van een nieuw stootjuk (afb. 4.1.17).



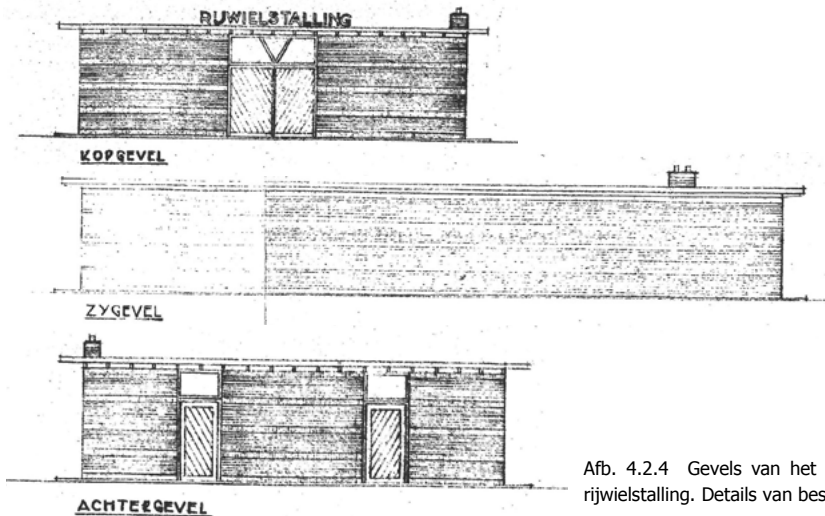
Afb. 4.1.16 Derde kaart met definitieve locatie voor loods van het seinwezen (linker rode vlak). Rechts de grote NWS-goederen- en douaneloods (groen). Linksboven het NWS-stationsgebouw, met daarvoor de twee eilandperrons. Met zwarte stippellijn (onder) is de nieuwe grens tussen beide emplacementen gemarkeerd. Detail van blauwdruk, circa 1905.



Afb. 4.1.17 De locatie van de nieuwe Lampisterie. Het stationsgebouw valt links buiten beeld. Tussen het station en de Lampisterie staan de loods Thesaurie [voor douane] en de timmer- en schilderloods. Detail van bestekkaart Tractiegebouwtje te Winterswijk, met dank aan Gemeente Winterswijk.



Afb. 4.2.3 Het gebouw voor de rijwielstalling aan de zuidzijde van het station. Detail van bestekkaart, 1955. Links en rechts van de stalling is respectievelijk de oude en nieuwe beëindiging van de opstelsporen ingetekend.



Afb. 4.2.4 Gevels van het gebouw voor de rijwielstalling. Details van bestekkaart, 1955.

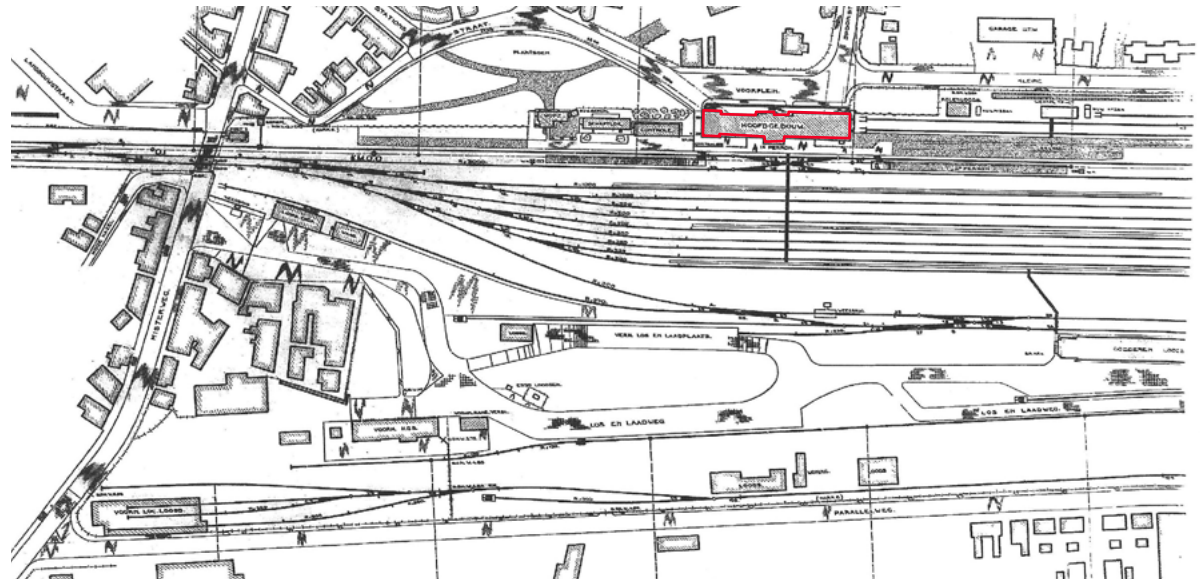
4.2 ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT TEN TIJDE VAN HIJSM EN NS, 1920/1926-HEDEN

Het GOLS- en het HSM-emplacment kwamen in respectievelijk 1920 en 1926 in handen van de HIJSM. Hierdoor konden bepaalde vereenvoudigingen makkelijker plaatsvinden. Dit werd halverwege de jaren '20 nodig, omdat het nimmer rendabele reizigersvervoer, zeker op de lokaalspoorlijnen, grote concurrentie kreeg van het opkomende busvervoer door de Gelderse Tramwegen. Dit had overigens ook te maken met het feit dat de spoorwegen afgedankt langs-afstandsmaterieel inzetten op de lokaalspoorlijnen. In verband daarmee werden delen van het emplacement al spoedig gesaneerd. Al in 1922 werden in het GOLS-station de personeelsvertrekken gesloten en het stationspersoneel overgeplaatst naar het NWS-station. In 1928 werd de GOLS-locomotiefloods afgebroken en sporen vereenvoudigd. Het uitbreken van crisis in 1929 raakte ook het lokale en internationale goederenvervoer, de grote economische pijler van station Winterswijk. Dit leidde tot sluiting van de oudste (Duitse) locomotiefloods op het NWS-emplacment (afb. 4.1.14). In 1931 werd het internationale goederenvervoer van en naar Bocholt gestaakt. Omdat het internationale goederenvervoer steeds meer via de lijn Arnhem-Emmerich ging verlopen, was er minder vervoer via Winterswijk. Daarom is in 1936 ook het grote HIJSM-locomotiefdepot worden gesloten (afb. 4.1.14). Dit betekende verlies van tientallen arbeidsplaatsen.

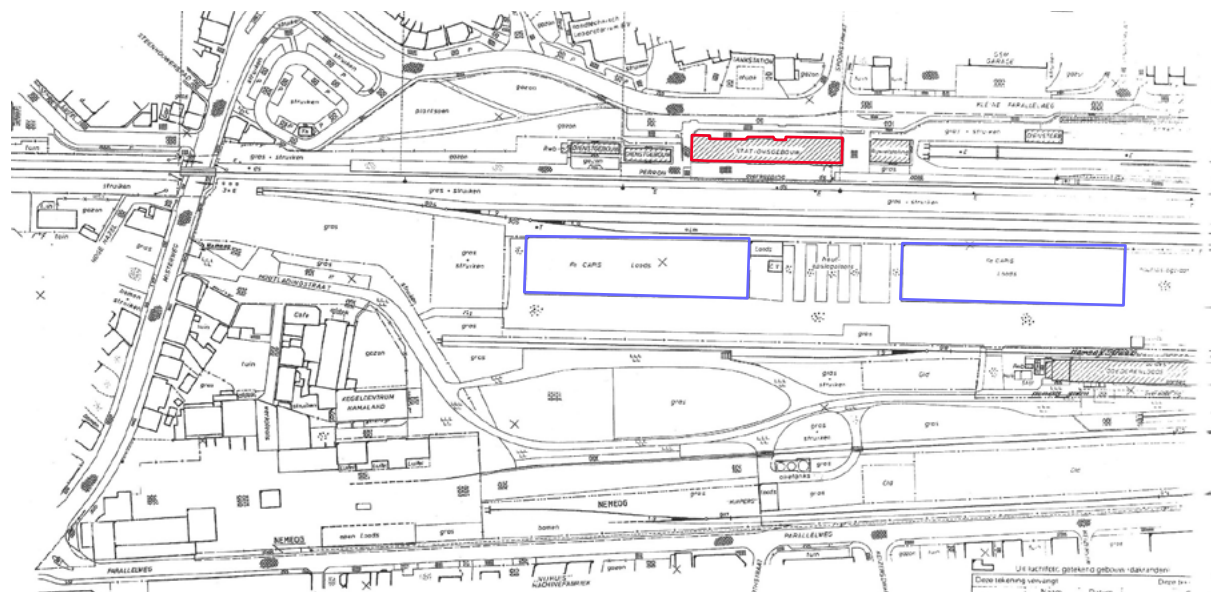
In datzelfde jaar werd de gehele reizigersdienst van de GOLS-maatschappij overgeplaatst naar het NWS-station. Hiertoe kregen de lijnen uit Neede (noord) en Zevenaar (zuid) nieuwe toegangssporen naar de NWS-perrons. Omdat het reizigersvervoer steeds verder terugliep werd de GOLS-treindienst naar Neede in 1937 alsnog opgeheven en vervangen door een busdienst vanuit de spoorwegen. Hiermee volgde Winterswijk de landelijke trend in het opheffen van lokaalspoorwegen. In 1938 werd ook het goederenvervoer op de lokaallijn gestopt. Nadien raakte het zuidelijk, voormalige GOLS-deel van het emplacement geheel in onbruik. Er zijn voor Winterswijk geen emplacementkaarten of correspondentie bekend waar de vereenvoudiging van het spoor en locatie van de eigen busdienst worden aangegeven.

Met de mobilisatie in september 1939 werd de internationale reizigersdienst gestopt. Gedurende de Tweede Wereldoorlog bleef het emplacement wel in relatief normaal gebruik voor Duits goederentransport. Eind 1944 probeerden de Geallieerden met luchtbeschietingen de spoorlijn naar Duitsland onklaar te maken. Pas in de nadagen van de oorlog, op 24 februari 1945, werd het emplacement van Winterswijk gebombardeerd. Overigens niet totaal, want het stationsgebouw liep niet of nauwelijks schade op. Wel werden op het zuidoostelijk deel onder meer de twee locomotiefloodsen geraakt. Vanaf de zomer van 1945 werden herstelwerkzaamheden aan het emplacement uitgevoerd en kwam de binnenlandse treindienst weer op gang. In 1947 was de oorlogsschade hersteld. De locomotiefloodsen werden echter niet herbouwd. De restanten zijn vermoedelijk tot op maaiveldniveau verwijderd.¹

1 Vriendelijke mededeling Museum het GOLS-station.



Afb. 4.2.1 Het noordelijk deel van het emplacement, op de emplacementskaart van 1951. Op het emplacement zijn (vrijwel) alle rangeersporen nog aanwezig.



Afb. 4.2.2 Het noordelijk deel van het emplacement, op de emplacementskaart van 1984-86. Het merendeel van de rangeersporen is opgeruimd. Op het vrijgekomen terrein zijn begin jaren '80 enkele opslagloodsen geplaatst, die verhuurd werden aan externe partijen. Bij het station zijn in twee saneringsoperaties de beide eilandperrons verwijderd (het zuidelijk eilandperron tussen 1955-62 en het noordelijk eilandperron vermoedelijk rond 1983).



Afb. 4.2.5 Het emplacement aan de zuidzijde van het stationsgebouw (middenvoor) in 1962. Tussen het treinstel en het station is de zuidgevel van de nieuwe rijwielstalling zichtbaar. Het zuidelijke eilandperron is verwijderd (links naast de goederentrein). Rechts staat de Lampisterie.



Afb. 4.2.6 De voor- en zijgevel van het station vanuit het zuidoosten. Links de blinde gevel van de nieuwe rijwielstalling. Foto periode 1956-60.



Afb. 4.2.7 De voor- en zijgevel van het station vanuit het zuidwesten. Op de voorgrond links de keermuur met basaltkeien of tegelwerk. Foto 1966.

Gezien de geringe vervoersomvang zijn de spoorlijnen op en rond Winterswijk nooit geëlektrificeerd. Omdat slechts een deel van het emplacement nog werd gebruikt, werden de meeste rangeersporen in de loop der tijd verwijderd, dit blijkt uit de vergelijking tussen de emplacementenkaarten van 1951 en 1984 (afb. 4.2.1 en 4.2.2).

In 1957 werd de stoomtractie beëindigd en was de bijbehorende emplacementinrichting overbodig; NS ging dieseltreinen inzetten voor de reizigersdienst naar Zutphen en Zevenaar. De inrichting, waaronder de draaischijf, werd rond 1960 bovengronds opgeruimd. Vermoedelijk is van de draaischijf de draaibrug verwijderd en de put met zand opgevuld.² In die periode is ook de loopbrug over het spoor verwijderd. Mogelijk houdt dit verband met de afbraak van bijgebouwen aan de zuidwestzijde van het emplacement, waar deze brug heenvoerde. De goederentreinen naar Duitsland reden nog lange tijd wel met (Duitse) stoomlocomotieven. Deze locomotieven waren te groot voor de draaischijf. Zij konden echter zowel voor- als achteruit een trein trekken, waardoor zij niet gedraaid behoeften te worden.³

Het uitgebreide (deels ongebruikte) sporenstelsel lag tot 1955 tot nabij de zuidgevel van het stationsgebouw (afb. 4.2.1). Uit dat jaar dateert een bestekstekening voor de bouw van een rijwielstalling aan de zuidzijde (afb. 4.2.3 en 4.2.4). Op de bijbehorende plattegrond is de inkorting van de sporen aangegeven. Hierbij werd ook inrichting van de buitenruimte naar de straat aangepast. Vermoedelijk zijn toen de keermuurtjes geplaatst met tegels of basaltstenen, die zichtbaar zijn op een foto uit 1966 (afb. 4.2.6 en 4.2.7).

Bij één van de saneringen is het zuidelijke eilandperron is tussen 1955 en 1962 verwijderd (afb. 4.2.5). Het noordelijke eilandperron is tot eind jaren '70 zichtbaar op foto's (afb. 4.2.8 en 4.2.9). Waarschijnlijk is dat perron bij de sanering en renovatie van 1983-84 verwijderd; op de emplacementenkaart van 1984-86 staat tussen de sporen de invulling 'gras - struiken' geschreven (afb. 4.2.2). Een foto uit 1978 toont het emplacement vanuit het noorden (afb. 4.2.9). Goed zichtbaar is dat het sporenstelsel dan sterk vereenvoudigd is. Aan de westzijde, op de grens van NS- en GOLS-sporen staat dan nog één oude goederenloods. Aan de noordzijde van het NS-gebouw staat een klein bijgebouw. In 1979 stopte het (internationale) goederenvervoer geheel. Precies een eeuw na de bouw van NWS- station en emplacement hield haar hoofdfunctie op te bestaan.

Met de restauratie en renovatie van het stationsgebouw van 1983-84 is ook de directe omgeving van het gebouw heringericht. Hierbij is aan de straatzijde, tussen het trottoir en de parkeerstrook, een gietijzeren hek geplaatst, in 19^e-eeuwse stijl. Mogelijk zijn toen ook de keermuurtjes aan de zuidzijde verwijderd (zie afb. 4.2.7). Op het lege deel van het emplacement tussen NWS en GOLS werden begin jaren '80 enkele grote loodsen gebouwd (afb. 4.0.2 en 4.2.2), die verhuurd waren aan derden, laatstelijk aan een antiekhandel. In de jaren '80 is het gebouw voor rijwielstalling gesloopt en vervangen door eenvoudige fietsenhokken met latwerkbescherming (afb. 4.2.11). Halverwege de jaren '90 is het emplacement ten zuiden van het gebouw opnieuw opgeknapt. Hierbij

² Vriendelijke mededeling Museum het GOLS-station.

³ Idem.



Afb. 4.2.8 Het emplacement vanuit het noorden in 1977. Links het stationsgebouw met perronkap en enkele bijgebouwtjes, in het midden het eilandperron, rechts het restant van het rangeerterrein. Rechtsachter is het dak van één goederenloods zichtbaar.



Afb. 4.2.9 Het emplacement vanuit het noorden in 1978. Rechts is goed zichtbaar hoever de sporen op het rangeerterrein reeds zijn opgeruimd. Rechtsachter de goederenloods en op de voorgrond een stapel spoorbiels.



Afb. 4.2.11 De zuidzijde van het station. Op de stationsgevel is de stationsnaam verdwenen. Links is een grote loods op het emplacement zichtbaar. Rechts is de rijwielstalling vervangen door fietsenhokken. Er zijn dan nog een opstelspoor in gebruik, zoals de goederenwagon toont. Op de achtergrond, ten noorden van het stationsgebouw, zijn de bomenkronen van het parkje zichtbaar. Foto 1988



Afb. 4.3.1 Het huidige emplacement, gezien vanaf de noordelijke spoorkruising. Rechtsvoor is een opgebroken spoor herkenbaar, dat langs het verwijderde eilandperron liep. Op de locatie van het eilandperron staan nu hoge lichtmasten.

zijn de oude sporen verder ingekort en de fietsenhokken vervangen door de huidige fietsvoorzieningen. Het zuidoostelijke terrein van de vroegere locomotiefloodsen was intussen verwilderd en begroeid geraakt.

In 2001 werden op het emplacement bij het station enkele sporen heringedeeld ten behoeve van de Syntus-treinen. In het najaar van 2002 zijn oude dienstgebouwtjes aan de noordzijde gesloopt en vervangen door de huidige fietsstallingen aan die zijde. De voormalige Lampisterie aan de zuidoostzijde werd rond 2003 verbouwd. Samen met het emplacement ten zuiden daarvan is het gebouwtje in gebruik genomen door Stichting Historisch Streekvervoer Achterhoek (HSA, zie ook hs 2.4).

Tussen 2010 en 2012 is het noordelijke, voormalige GOLS-emplacement opnieuw heringericht en deels herbested. Hiertoe werden de grote loodsen in 2010/11 gesloopt. Onderdeel van de veranderingen was ook de aanleg van de langzaam-verkeertunnel onder het spoor aan de noordzijde van het stationsgebouw (afb. 4.3.1). De tunnel vormt een belangrijke nieuwe verbinding tussen de het dorpscentrum en de westelijke woonwijken. Op het emplacementdeel tussen NS en GOLS is naast het GOLS-gebouw in 2012 het gebouw Driemark van scholengemeenschap Gerrit Komrij geplaatst. Tegenover het NS-gebouw is de grote sporthal met auto- en fietsgarage geplaatst (afb. 4.3.2). Op 29 september 2012 zijn deze gebouwen geopend. In deze periode is ook het eerste perron, onder de overkapping aangepast; voor het hoofdvolume zijn vanaf het verhoogde perrondeel twee halfronde rolstoelvriendelijke hellingbanen gelegd naar het oude lagergelegen perrondeel (foto 4).

4.3 HET ACTUELE EMPLACEMENT

Het actuele emplacement bestaat uit het noordoostelijke voormalige NWS-deel dat grotendeels voor de treindienst in gebruik is en het zuidwestelijke voormalige GOLS-deel dat deel bebouwd is en deels braak ligt (afb. 4.3.1). Op de navolgende pagina's is een serie foto's opgenomen van de actuele situatie. Zie voor de fotolocaties afb. 4.3.2. Op het NWS-deel staat aan de centrumzijde centraal het oude stationsgebouw. Het station heeft één lang perron, dat ter hoogte van het gebouw overdekt is met de oude perronoverkapping (foto 3, 5 en 6). Het stationsgebouw is zeer groot voor de maat en schaal van het huidige emplacement. Het is hierdoor een beeldbepalend gebouw en goed zichtbaar gelegen en het is enige oude gebouw op dit emplacementdeel dat refereert aan het vroegere belang van Winterswijk als grensstation (foto 1, 2 en 8). Het spooremlacement is ongeveer vijf sporen breed, met aankomstsporen voor de stop-treinen uit Zutphen (noord) en Zevenaar (zuid), daarnaast liggen enkele rangeersporen (afb. 4.3.1). Ten noorden van het gebouw ligt de entree van de tunnel, fietsenstallingen (§ 3.2, foto 5 en 6), restant van het oude parkje en aan de noordzijde een parkeerplaats (§ 3.2, foto 17). Voor het station is tussen het trottoir en de weg een opstelstrook voor auto's ingericht. Deze wordt van de weg gescheiden door een groenstrook met bomen (foto 1 en 2).

Ten zuiden van het gebouw staat een uitgebreide fietsstalling en aan de straatzijde een ruime bushalte (foto 7, 9 en 10). Ten zuidoosten staat de historische Lampisterie met parkeerplaats voor het Arriva-personeel (foto 11 en 12). Ten zuiden daarvan lig-



Afb. 4.3.2 Luchtfoto uit circa 2005, gecombineerd met het ontwerp voor de beide gebouwen van Driemark (2008, midden-onder, links het ovale school- en bibliotheekcomplex, rechts de sportaccommodatie annex garage), met aangegeven de locaties van 16 foto's van de actuele situatie. Het ontwerp is over de luchtfoto gelegd, omdat de tunnel, de Driemark en de omringende terreininrichting zo recent zijn uitgevoerd, dat deze nog niet op kaarten en luchtfoto's zijn weergegeven.



Foto 1 De straatgevel van het NWS-station vanuit het zuidoosten. Ervoor ligt een opstelstrook voor auto's.



Foto 3 De perronzijde van het station, met perronkap, vanuit het zuidoosten.



Foto 2 De straatgevel van het NWS-station vanuit het noordwesten. Op de voorgrond de recent heringerichte buitenruimte tussen stationsgebouw en langzaam verkeertunnel. Op de achtergrond de opstelstrook voor auto's, voor het station.



Foto 4 De recente hellingbaan op het perron, ter hoogte van het hoofdvolume. Goed zichtbaar is links het verhoogde actuele perron en rechts de lager gelegen historische perronhoogte.



Foto 5 De historische perronkap aan het NWS-stationsgebouw.



Foto 7 De fietsenstallingen aan de zuidoostzijde van het NWS-station.



Foto 6 Overzicht van de spoorzijde van het NWS-station met perronkap, gezien vanaf de nieuwe sporthal.



Foto 8 Het NWS-station gezien vanaf het heringerichte deel met parkje op het GOLS-emplacment.



Foto 9 Aanzicht van het station vanuit het zuidoosten, met op de voorgrond de bushalte en fietsstallingen.



Foto 11 De Lampisterie gezien vanaf de Parallelweg.



Foto 10 De bushalte aan de Parallelweg, ter hoogte van de fietsstallingen. Ten zuiden daarvan staat de Lampisterie.



Foto 12 Het terrein rondom de Lampisterie (rechts), met parkeerplaatsen voor auto's van Arriva-personeel.



Foto 13 Spoormaterieel voor werkzaamheden en historisch spoormaterieel op de opstel-sporen ten zuiden van de Lampisterie.



Foto 14 aan de noordzijde van het emplacement is het GOLS-terrein in 2012 parkachtig heringericht en met een hek gescheiden van het resterende baanvak.



Foto 15 Het emplacement gezien naar het zuidoosten, vanaf de nieuwe sporthal (rechts).



Foto 16 Het emplacement gezien naar het noordwesten, vanaf de nieuwe sporthal. Links het heringerichte deel van het GOLS-terrein en rechts de resterende in gebruik zijnde sporen richting Zutphen.



Foto 17 De nieuwe sporthal van Driemark op het GOLS-emplacement, gezien vanaf het NWS-perron.



Foto 18 Het terrein aan de westzijde van de sporthal op het GOLS-emplacement, met pleinruimte en parkeerplaats.



Foto 19 Het fietspad langs de westzijde van het GOLS-emplacement, gezien naar het zuiden. Op de achtergrond een braakliggend en verwilderd deel van het emplacement. Links een restant van het lokaal spoor, dat is opgenomen in de nieuwe bestrating.



Foto 20 Het fietspad langs de westzijde van het GOLS-emplacement, gezien naar het noorden. Het pad loopt dood tegen het bedrijventerrein aan de vroegere spoorzijde van het GOLS-station (rechts). Rechts een restant van het lokaal spoor, met aan einde een oude locomotief.



Foto 21 De vroegere straatzijde van het GOLS-station. Hier bevindt zich ook de entree tot Museum het GOLS-station.



Foto 22 De Houtladingstraat, een vroegere toegangsweg door het woonbuurtje op het GOLS-emplacement. Op de achtergrond het bedrijventerrein bij het GOLS-station.

gen twee oude rangeersporen waar voornamelijk het historisch materieel van de HSA staat opgesteld (foto 13). Deze sporen komen zuidelijk samen met het dienstspoor ter hoogte van het zuidoostelijke terrein waar voorheen de locomotiefloodsen stonden. Het terrein van de voormalige loodsen is geheel verwilderd en verbost, hierdoor is de zichtbare band tussen station en dat ooit zeer belangrijke emplacementdeel verdwenen.

Het GOLS-emplacement valt in twee delen uiteen. Het zuidelijk deel is open en ligt braak (foto 15 en 18). Het noordelijk deel is recent bebouwd met (hoog)bouw van scholengemeenschap annex bibliotheek en een sporthal met grote garage met fietsstalling (foto 17 en 18). Tussen de sporthal en de westelijke emplacementgrens aan de Parallelweg ligt een nieuwe parkeerplaats (foto 18 en 19). Min of meer verscholen achter de scholengemeenschap staat het oude GOLS-stationsgebouw (foto 20 en 21), waarin een GOLS-museum is gevestigd. Ten noordoosten van het GOLS-station ligt nog de oude laad- en losweg Houtladingsstraat, met daarlangs oudere, niet spoorgebonden bebouwing (foto 22). Tussen het GOLS-station/ woonbuurtje en het NWS-emplacement is recent een parkje ingericht (foto 8 en 14).

4.4 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Station Winterswijk heeft in oorsprong een uitgebreid dubbelemplacement, met het noordoostelijk deel van de NWS en het zuidwestelijk deel van de GOLS. Dit dubbelemplacement is waardevol vanwege de unieke parallele ligging en vanwege de aanwezige gehele grondvorm en zichtbaarheid van de meeste onderdelen.

Het emplacement was met name belangrijk voor (internationaal) goederenvervoer. Tussen 1879 en 1914 kende het station een grote bloeiperiode. Nadien trad gestaag economisch verval op en werd het emplacement stapsgewijs vereenvoudigd, maar niet verkleind. Wat resteert van de bebouwing op het historische emplacement zijn de stationsgebouwen van NWS en GOLS en het lapisterie-bijgebouw. Alle overige bebouwing is de loop der tijd gesloopt en verwijderd. De meeste sporen op het emplacement zijn ook verwijderd, maar de grondvlak is nog als één geheel aanwezig. De recente nieuwbouw van Driemark op het emplacement heeft geen gebruiks- of architectonische relatie met het emplacement.

Het oude NWS-gebouw is tot op heden in gebruik als station, het GOLS-gebouw is in gebruik als museum over de GOLS-maatschappij. Het NWS-gebouw is van alle zijden goed zichtbaar en beeldbepalend voor het emplacement. Aan het grote gebouw is het vroegere (economische) belang van station Winterswijk goed af te lezen. De belangrijkste reizigersruimte in het station, de vestibule in het hoofdvolume, is overdag toegankelijk als doorgang en wachtruimte voor reizigers. Dit is een belangrijk onderdeel van de stationsbeleving, waardoor gebouw en emplacement ook in routing en gebruik nog met elkaar zijn verbonden.

De historische Lampisterie ligt circa 80 meter bij het stationsgebouw vandaan. Door de bescheiden omvang valt het gebouwtje, vanaf het station gezien, weg achter de fietsstallingen. Hierdoor en door de omheining en provisorische parkeerplaats rond de Lampisterie is band met het resterende emplacement en het stationsgebouw niet direct herkenbaar.

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

5.1 ARCHITECTONISCHE TYPERING

De oorspronkelijke opzet van stationsgebouw Winterswijk heeft verwantschap met de standaardstations van de Staatsspoorwegen (MESS); een hoog middendeel/ hoofdvolume en twee lagere vleugels met eindpaviljoens.

In de opzet van het gebouw zijn daarbij verschillende 'standaardvormen' gecombineerd; het hoofdvolume heeft het formaat van een 3e klasse station. De vleugels zijn echter langer, zoals bij het voormalige NRS-station Zevenaar, en voorzien van eindpaviljoens, zoals dit bijvoorbeeld ook bij MESS-station Stavoren het geval was. Station Winterswijk valt met deze opzet in de categorie grensstations.

De architectuur van het gebouw is eclectisch, zoals veel (stations)architectuur uit de periode 1870-1900. Ook particuliere spoorwegen zoals de NWS gingen met deze mode mee; bij station Winterswijk zijn de raampartijen vormgegeven met haast neoclassicistische rondbogen, de daklijsten en topgevels kregen houtsnijwerk in chaletstijl. Het hele gebouw werd uitgevoerd in baksteen, wat weer aansloot bij de behoefte aan herkenbaar Nederlandse vormgeving en materiaalgebruik.

De architectuur is zeer vergelijkbaar met de kleinere NWS-stations van Vorden en Lichtenvoorde-Groenlo. Winterswijk kenmerkt zich ten opzichte daarvan door de 3maal zo brede vleugels. Station Ruurlo had een andere topgevel op het hoofdvolume.

Van de stations van de NWS is geen architect bekend. De bestekstekeningen voor station Winterswijk zijn conform de eisen voorgelegd aan en goedgekeurd door het Ministerie van Binnenlandse Zaken. De bladen zijn ondertekend door de directeur-ingenieur. De redengevende omschrijving voor het gemeentelijk monument, vanuit de gemeente Winterswijk, geeft aan dat het ontwerp waarschijnlijk van N.J. Kamperdijk (1815-1887) is¹. Dit is echter niet aangetoond. Het eclectische karakter van Winterswijk heeft weinig vormverwantschap met andere bekende (stations)gebouwen van Kamperdijk. Dat Kamperdijk wel voor particuliere spoorwegmaatschappijen werkte, blijkt uit zijn serie standaardstations voor de Nederlandsche Centraal- Spoorweg- Maatschappij (NCS) voor de lijn Utrecht-Zwolle. Die ontwerpen zijn echter neoclassicistisch van aard. De bestekstekeningen voor het hoofdgebouw van Winterswijk zijn daarbij gedateerd 1878. Op dat moment ligt de werkzame periode van Kamperdijk zeer waarschijnlijk al achter hem.

Vormverwantschap heeft Winterswijk op onderdelen duidelijker met de stations van het Duitse Dorsten en Gladbeck Ost (afb. 5.1.1 en 5.1.2).



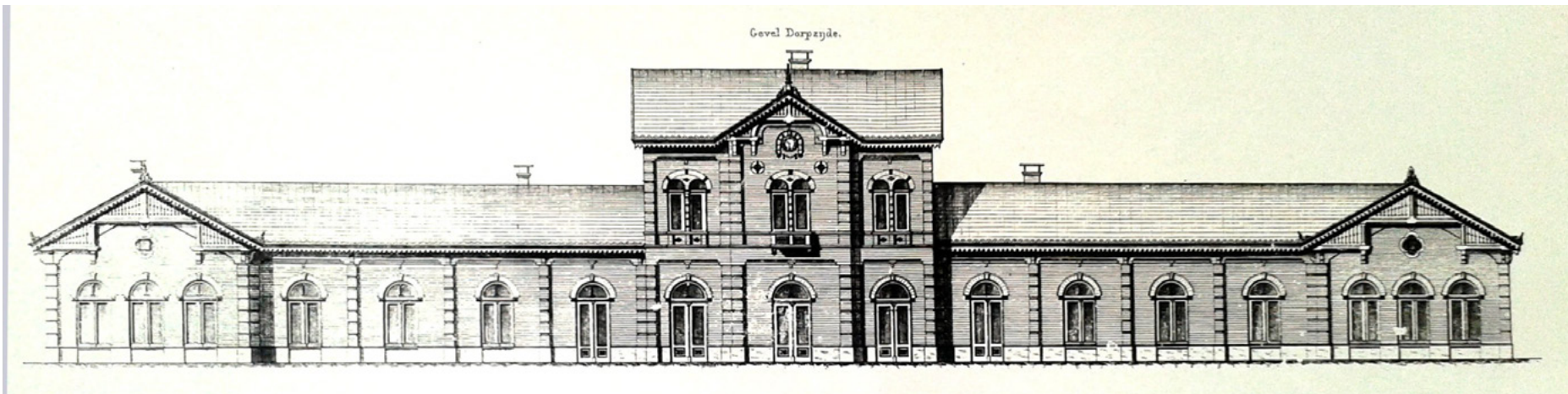
Afb. 5.1.1 De perronevel van station Dorsten, evenals station Winterswijk gebouwd in 1879.



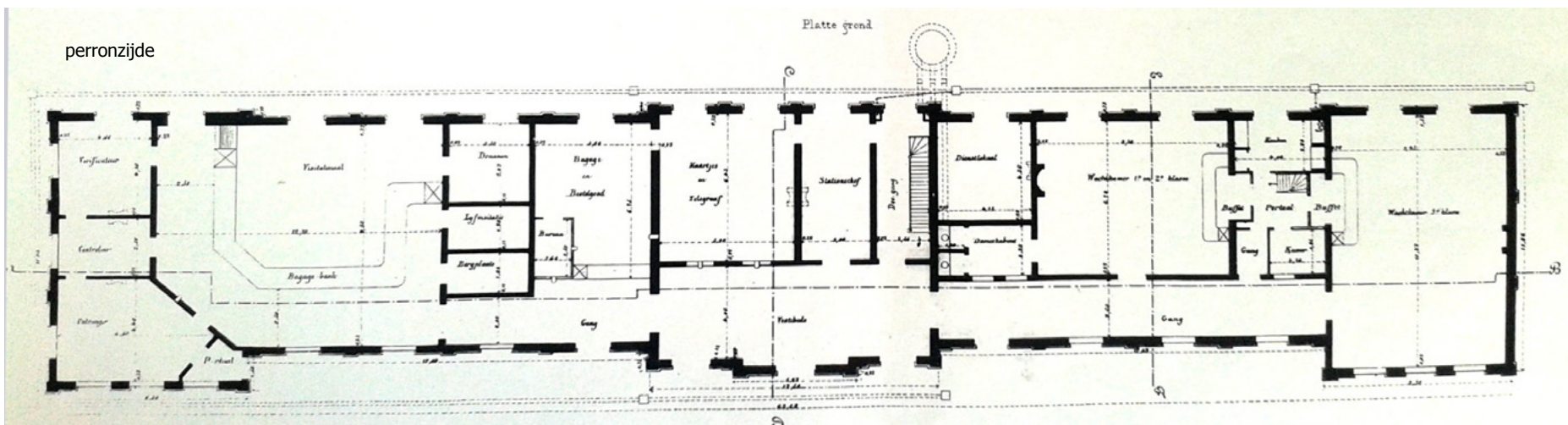
De voorgevel van station Winterswijk, op de voorgrond de noordvleugel en hoofdvolume uit 1879, op de achtergrond de hoge zuidvleugel uit 1916.



Afb. 5.1.2 De voorgevel van het verdwenen station Gladbeck Ost. Dit station lag aan de dezelfde internationale spoorbaan Winterswijk-Borken-Dorsten-Gelsenkirchen-Bismarck.



Afb. 5.2.1 Voorgevel van station Winterswijk op de bestekstekening, 1878.



Afb. 5.2.2 Plattegrond van de begane grond op de bestekstekening, 1878. Op de plattegrond is de perronoverkapping niet ingetekend.

5.2 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET EXTERIEUR

In het archief zijn van de set bestekstekeningen alleen bewaard gebleven de kaart met de vooraanzicht en plattegrond begane grond en de kaart met noord-zuid-doorsnede en plattegrond van de balklaag. Tekeningen ontbreken van de zijgevels, perrongevel, perronoverkapping, dienstwoning, zolders en kleine kelder in de noordvleugel. Voor de analyse daarom veelal gebruik gemaakt van oude foto's.

Omdat de het huidige exterieur, op details na, gelijk is aan het actuele exterieur, worden beiden in deze paragraaf beschreven.

Gevelindeling

De voorgevel van het station heeft de volgende gevelindeling (afb. 5.2.1 en 5.2.3); een hoofdvolume dat 75 centimeter vooruitspringt, met 3 brede traveeën, waarbij de middelste travee als middenrisaliet nog 33 centimeter vooruitspringt (afb. 5.2.2). De daklijst heeft ter hoogte van de middenrisaliet een extra brede overstek (afb. 5.2.3) en is als topgevel met houtsnijwerk vormgegeven. De middentravee van de dienstwoning is voorzien van een klein Frans balkon.

Oorspronkelijk stond aan weerszijden van het hoofdvolume een eenlaags vleugel, door pilasters in 4 traveeën verdeeld (afb. 5.2.1). De vleugels worden beëindigd met een paviljoen van 3 smalle traveeën (afb. 5.2.1). De paviljoens springen anderhalve meter naar voren (afb. 5.2.2). Zij hebben aan de uiteinden een pilaster (afb. 5.2.1). De zadeldaken van de eindpaviljoens staan haaks op de vleugel en geven, samen met de topgevel van het hoofdvolume, een sterke ritmiek aan het gebouw (afb. 5.2.1).

De noordvleugel heeft de originele maatvoering, de zuidvleugel is rond 1900 met één travee verlengd en in 1916 met een verdieping verhoogd. Hierbij is in architectuur aangesloten bij het bestaande gebouw. De vleugel heeft een topgevel ter hoogte van het vroegere eindpaviljoen. Door de gelijke hoogte met het hoofdvolume concurreert de topgevel van de vleugel met de topgevel van het hoofdvolume (afb. 5.2.3).

De noordelijke eindgevel is blind en door pilasters verdeeld in drie traveeën (afb. 5.2.2 en 5.2.5).

De zuidelijke eindgevel heeft in de oorspronkelijke en de verbouwde situatie drie traveeën met een raam- of deuropening (afb. 5.2.2 en afb. 5.2.8).

In de perrongevel springt het hoofdvolume in haar geheel 44 centimeter naar voren en is vier traveeën breed (afb. 5.2.1). Dit is één travee meer dan aan de voorzijde. Het hoofdvolume heeft hier geen topgevel, maar een doorlopende vlakke gootlijst (afb. 5.2.7 en 5.2.10). De beide vleugels zijn evenals de voorzijde vier traveeën breed. De



Afb. 5.2.3 De voorgevel heeft in de actuele situatie de historische uitvoering. Het enige dat ontbreekt zijn de classicistische ornamenten op de topgevels en het Franse balkon aan het hoofdvolume.



Afb. 5.2.4 De voorgevel gezien vanaf de noordoostzijde. Op de voorgrond de noordvleugel, daarna het hoofdvolume en achteraan de hoge zuidvleugel.



Afb. 5.2.5 De noordgevel van het station.



Afb. 5.2.6 De perrongevel vanaf de zuidzijde. De perronkap heeft de oude lengte.



Afb. 5.2.7 De perrongevel uit het noordwesten.



Afb. 5.2.8 Het voormalige GOLS-station, met omringend bedrijventerrein.

eindpaviljoens springen 22 centimeter naar voren en hebben hier twee brede traveeën, tegen drie smalle aan de voorzijde (afb. 5.2.2). De eindpaviljoens zijn aan de perronzijde wel voorzien van een topgevel (afb. 5.2.7 en 2.5.10).

In de actuele situatie is de gevelindeling gelijk aan de historische opzet sinds 1916 (afb. 5.2.3-5.2.8).

Ornamentiek van het gebouw

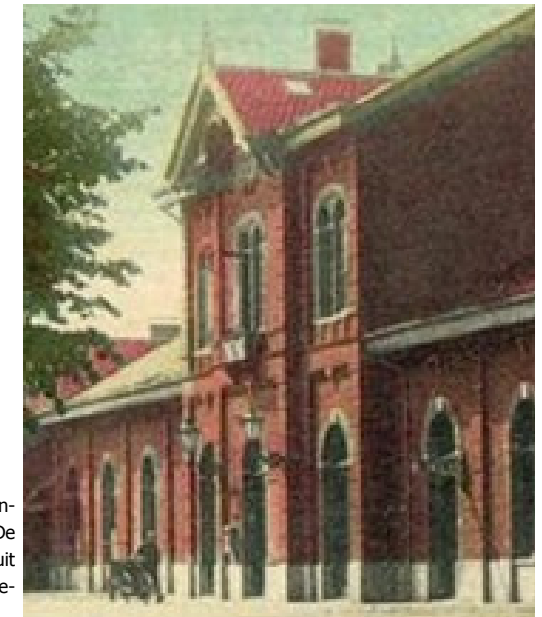
De voorgevel van het station heeft sierlijsten van houtsnijwerk langs de dakgoten. Op de horizontale delen zowel staand op als hangend onder de goot (afb. 5.2.1). Op de schuine delen alleen hangend onder de goot (afb. 5.2.1). Op een aanschiktaarten uit 1890 en 1905 is het staande lijstwerk op de goten niet zichtbaar (afb. 5.2.9). Of de staande sierlijsten zijn uitgevoerd volgens tekening of achterwege gelaten, is niet bekend. De nieuwe verdieping op de zuidvleugel kreeg in 1916 eenzelfde snijwerklijst onderlangs de goot.

De drie topgevels aan de straatzijde en de twee topgevels aan de perronzijde zijn voor het muurwerk deels ingevuld met houtsnijwerk (afb. 5.2.1), die refereert aan de Châletstijl. De topgevels werden bekroond met een classicistisch ornament (afb. 5.2.1 en 5.2.11). De topgevels van de beide eindpaviljoens zijn op de goothoeken ook bekroond met een classicistisch ornament (afb. 5.2.1). Dit is eenzelfde ornamentiek als bijvoorbeeld station Emmen heeft gehad.

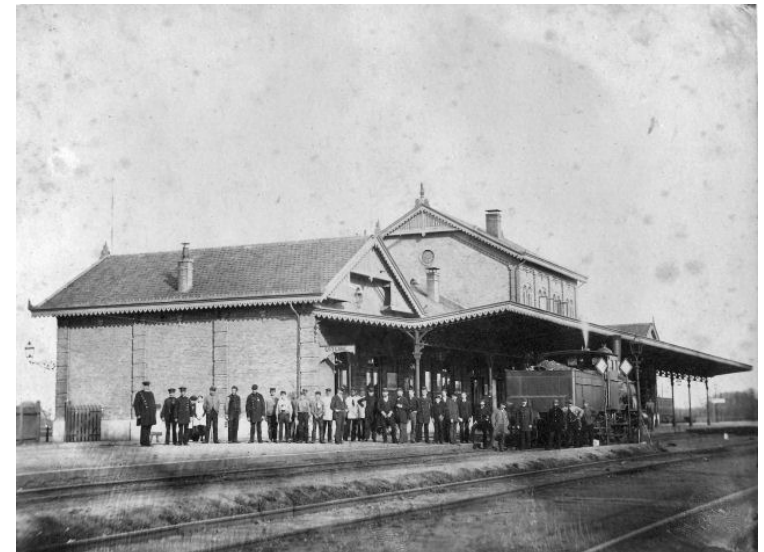
In tegenstelling tot de bestekstekening, blijkt uit een oude foto dat de noord- en zuid-topgevel van het hoofdvolume ook een ornamentale bekroning hadden (afb. 5.2.11). De nieuwe topgevel op de verhoogde zuidvleugel werd voorzien van gelijke ornamentiek. Aan de perronzijde bleef in die topgevel het afhangende houtsnijwerk echter achterwege.

Alle pilasters rondom het gebouw zijn gedecoreerd met invallende banden van gele baksteen (afb. 5.2.13). Dit geeft de gevel een levendige uitstraling.

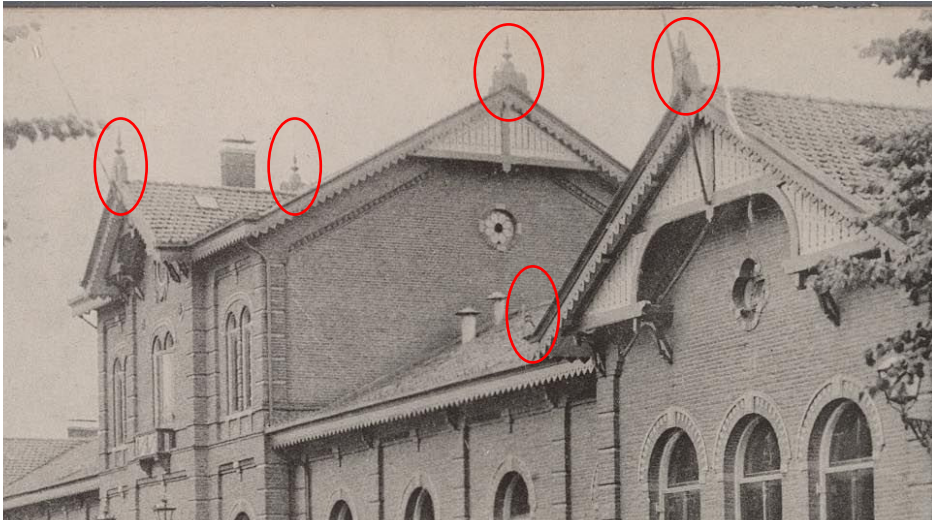
In de actuele situatie zijn topgevels aan de straatzijde, goten en de perronkap voorzien van het hangende houtsnijwerk (afb. 5.14-5.16). De decoratie die tegenwoordig ontbreekt zijn de classicistische elementen op de topgevels en het Franse balkon aan het hoofdvolume (afb. 5.2.4) en het hangende houtsnijwerk in de perrongevel van het noordelijke eindpaviljoen en de dwars-topgevel van het hoofdvolume (afb. 5.2.7).



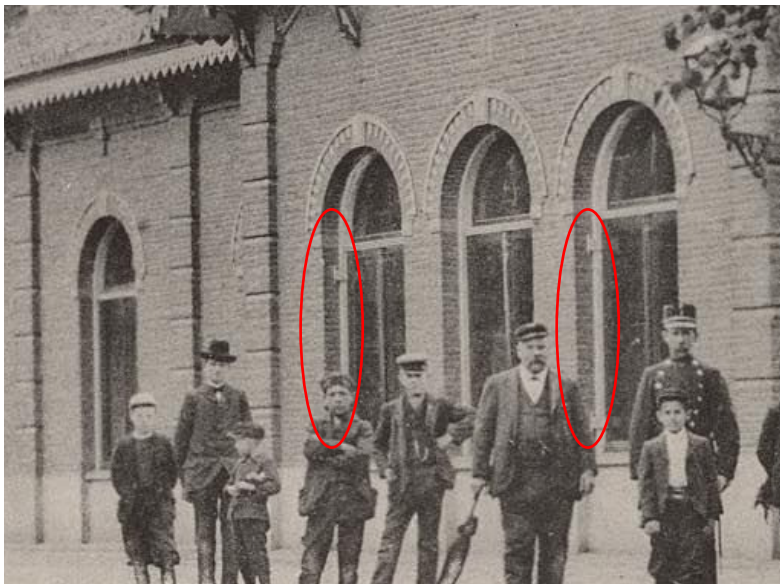
Afb. 5.2.9 De voorgevel van het vooruitspringende hoofdvolume, met middenrisaliet. De daklijst springt boven de risaliet extra ver uit en is als topgevel met houtsnijwerk vormgegeven.



Afb. 5.2.10 De noord- en de perrongevel en de perronkap op een foto uit circa 1890.



Afb. 5.2.11 De classicistische ornamentiek op de topgevels.



Afb. 5.2.12 Twee van de drie ramen in de wachtkamer derde klasse waren voorzien van draairamen, die naar buiten opensloegen.

Deuren en ramen

Alle raam- en deuropeningen zijn voorzien van halfronde ontlastingsbogen. De bogen zijn afgewerkt met een rand siermetselwerk van gele baksteen. Op de begane grond bevindt zich in de boog een half rond bovenraam (afb. 5.2.1). Op de eerste verdieping van het hoofdvolume zijn de ramen ingevuld met een dubbel venster onder de rondboog. De dubbele vensters worden van elkaar gescheiden door een smalle kolom van siermetselwerk. De middelste travée is voorzien van een klein stenen Frans balkon. De topgevels van de oude eindpaviljoens hebben aan beide zijden een vierpasvenster (afb. 5.2.1 en 5.2.9). De topgevels van het hoofdvolume zijn ingevuld met aan de voorzijde een klok (afb. 5.2.1) en aan de noordzijde een rond raam (afb. 5.2.9). Aan de zuidzijde had de gevel twee zolderramen (afb. 2.3.4), die verwijderd zijn bij de verhoging van de zuidvleugel.

Op het aanzicht en de plattegrond op de bestekstekening 1877 is de volgende indeling in deuren en ramen op de begane grond zichtbaar; De voorgevel van het hoofdvolume heeft drie paar dubbele deuren. De vleugels beginnen met een dubbele deur en daarnaast drie ramen. De eindpaviljoens hebben drie eveneens ramen. Het noordelijke eindpaviljoen had bij de wachtkamer 3e klasse twee stel draairamen (afb. 5.2.12). Bij de vernieuwde zuidvleugel (zie ook afb. 2.3.7) is in 1916-17 de vormgeving van de raamindeling voor de voorgevel geheel overgenomen van het hoofdvolume. Wel zijn de dubbele ramen op de verdieping (veel) breder opgezet (afb. 2.3.5). De hoge topgevel van de nieuwe vleugel kreeg eenzelfde vierpasvenster als het vroegere lage eindpaviljoen (afb. 2.3.3 en 5.2.15). De nieuwe zuidgevel heeft op de begane grond drie ramen. De middelste travée is tegenwoordig ingevuld met een dubbele deur. Wanneer dit is gebeurd is niet traceerbaar, wellicht is hierin afgeweken van de bestekstekening (zie ook afb. 5.2.8).

De perrongevel is zowel in de oude situatie, als bij de vleugelverbouwing geheel uitgevoerd met dubbele deuren (afb. 5.2.1 en afb. 2.3.2 en 2.3.5). Op de eerste etage werden ramen, net als aan de straatzijde, toegepast in een bredere uitvoering van de ramen in het oude hoofdvolume. Behalve bij de nieuwe toiletgroep, waar drie smalle ramen werden geplaatst (afb. 2.3.5). Sinds 1916 staan op het dak enkele dakkapellen, zowel op het hoofdvolume als op de zuidvleugel.

Aan de ramen valt op dat deze, in tegenstelling veel andere stations, al in 1878 zijn ontworpen als ramen met moderne grote éénruitsvensters, zonder roedenverdeling. De bestekstekening geeft ook voor de halfronde bovenramen van de begane grond alleen een eenvoudige middenstijl weer, zonder verdere roedenverdeling. Toen in de jaren '60 vrijwel alle oude stations werden gemoderniseerd naar grote vensters met nieuw kozijnwerk, is Winterswijk deze dans ontsprongen. Mogelijk mede omdat de oude vensterindeling modern genoeg oogde.



Afb. 5.2.13 De invallende sierbanden op de pilasters.



Afb. 5.2.15 De topgevel van de zuidvleugel aan de straatzijde.



Afb. 5.2.14 De topgevel van de perronvleugel aan de straatzijde.



Afb. 5.2.16 De topgevel van de zuidvleugel aan de perronzijde.



Afb. 5.2.17 De entree naar de vestibule vanaf het perron.



Afb. 5.2.18 De draagconstructie onder de perronkap.

In de actuele situatie zijn er slechts kleine wijzigingen in de invulling van ramen en deuren (afb. 5.2.3 en 5.2.4). In het hoofdvolume fungeert alleen de middendeur nog als entree. Deze is standaard-rood gekleurd en het bijbehorende bovenraam is dichtgemaakt (afb. 5.2.21 en 5.2.22). Aan perronzijde fungeert de zuidelijke deur als entree. Ook deze is herkenbaar roodgekleurd (afb. 5.2.17). In de noordvleugel is de entree aan de voorzijde één travee naar het noorden verplaatst. De zuidvleugel heeft een extra entree aan de voorzijde gekregen.

Perronkap

Vergelijking met foto's uit begin 19e eeuw laat zien dat de kap in constructie gelijk is aan de huidige perronkap. De kap is een eenvoudiger variant van de perronkappen bij stations van de Staatsspoorwegen. De perronkap is aan de zijkanten afgewerkt met eenzelfde sierlijst van houtsnijwerk, als de gootlijsten van het gebouw (afb. 5.2.9).

De constructie bestaat uit een geknikte stalen spanten, gedekt met een houten kap, die in de knik rust op acht gietijzeren kolommen. De kolommen zijn langs de kap onderling verbonden door een utilitair uitgevoerde staalconstructie (afb. 2.3.3 en 5.2.18). Onder de lange draagbalk is eenvoudige tl-verlichting aangebracht. De gietijzeren kolommen zijn antracietgrijs geschilderd, de staalconstructie in licht oker.

Bij de verbreding van de zuidvleugel in 1916 is de perronkap niet verlengd, maar behield de oude stationsbreedte (afb. 5.2.6 en 5.2.19).

De staat van onderhoud van de perronkap is matig. Met name aan het houtwerk is het verfwerk in slechte staat en zijn hier en daar vochtplekken zichtbaar (afb. 5.2.20).

Gevellantaarns

Aan de straatzijde hangt aan weerszijden van de hoofdentree een forse, geornamenteerde smeedijzeren lantaarn (afb. 5.2.9 en 5.2.21). Op een foto uit 1890 (afb. 5.2.10) is te zien dat op de hoek van vleugel ook een gevellantaarn was bevestigd.

Stationsklok

De bestekstekening uit 1880 geeft in de topgevel van het hoofdvolume een stationsklok weer, gedecoreerd met 'afhangend' siermetselwerk (afb. 5.2.1). De bestekstekening voor de verbouwing uit 1916 geeft de klok weer in de rondboog op de begane grond boven de hoofdentree. De ronde opening in de topgevel is dan ingevuld met een eenvoudig rond venster, evenals tegenwoordig. Er is een stationsklok bevestigd boven de voormalige linkerdeur van het hoofdvolume (afb. 5.2.17 en 2.5.22).



Afb. 5.2.19 De zuidelijke beëindiging van de perronkap.



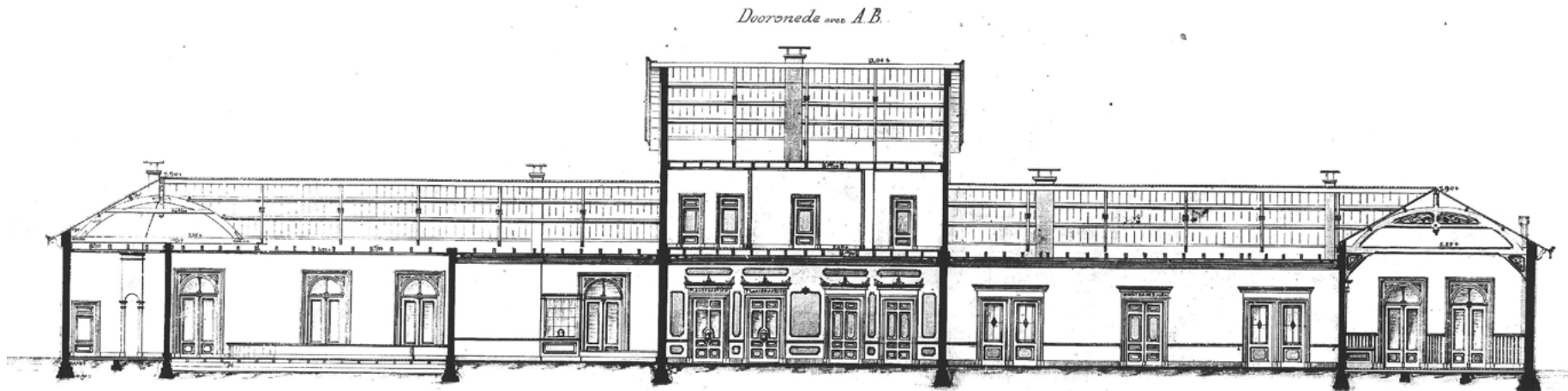
Afb. 5.2.20 De decoratie van de gietijzeren staanders onder de perronkap. Aan het bovenliggende houtwerk zichtbaar dat de kap een onderhoudsbeurt nodig heeft.



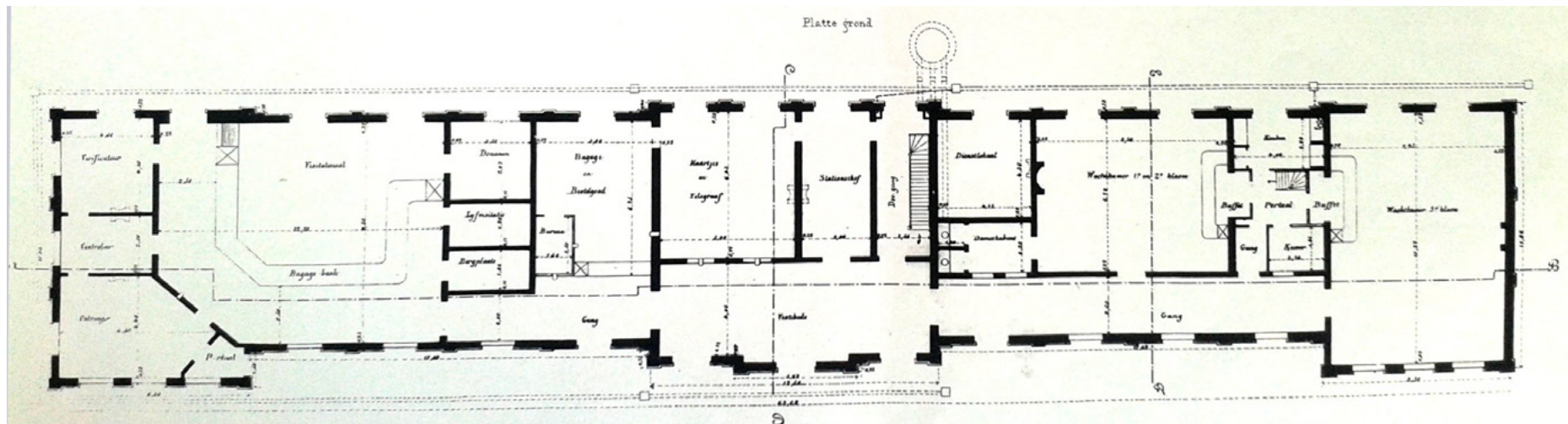
Afb. 5.2.21 De lantaarns op de pilasters aan weerszijden van de hoofdentree.



Afb. 5.2.22 De stationsklok boven de linker voormalige deur naar de vestibule.



Afb. 5.3.1 Noord-zuiddoorsnede van station Winterswijk op de besteksteking, 1878.



Afb. 5.3.2 Plattegrond van de begane grond op de besteksteking, 1878.

5.3 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET INTERIEUR

DE HISTORISCHE OPZET VAN HET INTERIEUR

Hoofdvolume

Op de doorsnede (afb. 5.3.1) is te zien dat het lokettenfront twee loketten en twee stel deuren had. Deze waren uitgevoerd in eenzelfde classicistische ornamentiek als op de topgevels aan het exterieur.

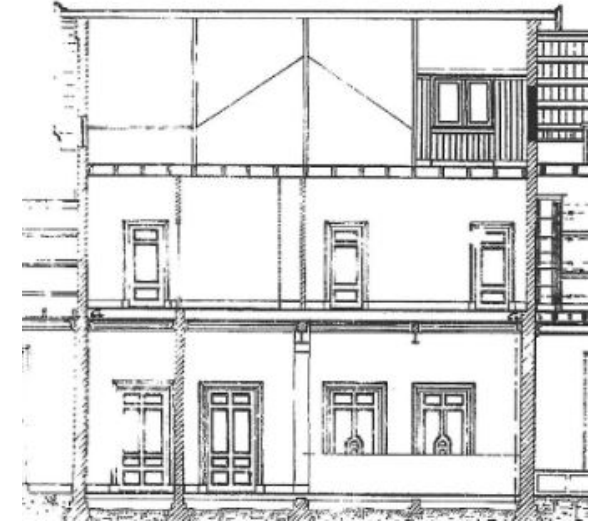
De vlakken tussen de deuren waren gestuct, met als decoratie rechthoekige vlakken met afgeronde hoeken. De muren waren voorzien van een lambrisering. De materialisatie daarvan is niet bekend. Mogelijk is bij de verbouwing van 1916 het loketfront vereenvoudigd qua detaillering (afb. 5.3.3); ook de foto van de vestibule uit 1966 toont strakkere deuroplijstingen en vlakke muren en lambrisering (afb. 2.3.13), die overeenkomen met de bestekstekening van 1916-17. De lambrisering lijkt in 1966 uit stuc of geverfde muurvlakken te bestaan.

Op de doorsnede is in de dienstwoning de plaats van de paneeldeuren zichtbaar. Gezien de vlakke muren, zonder plafondlijsten of lambrisering, lijkt de woning eenvoudig te zijn ontworpen. Het trappenhuis lag in de noordwesthoek van de vestibule. Hierdoor had de bovenwoning een iets afwijkende indeling ten opzichte van de standaarddienstwoningen bij MESS-stations (afb. 5.3.4), waar het trappenhuis centraal aan een zijmuur geconstrueerd is.

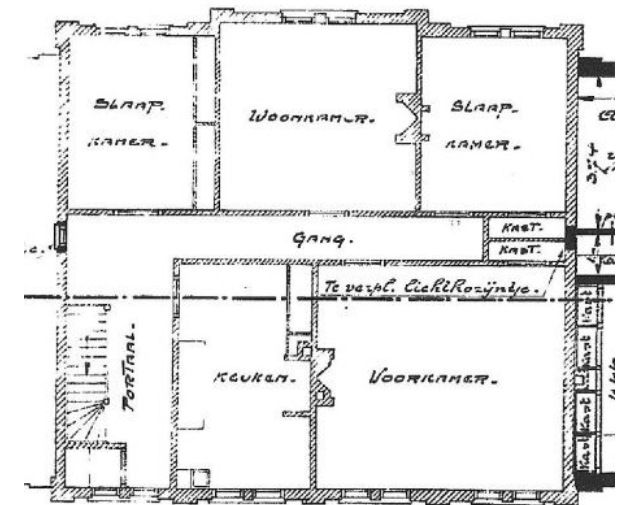
Vleugels

De beide vleugels hadden een gang vanaf de vestibule. In de noordelijke gang liep de lambrisering van de vestibule door (afb. 5.3.1). De westelijke gang was eenvoudig vormgegeven.

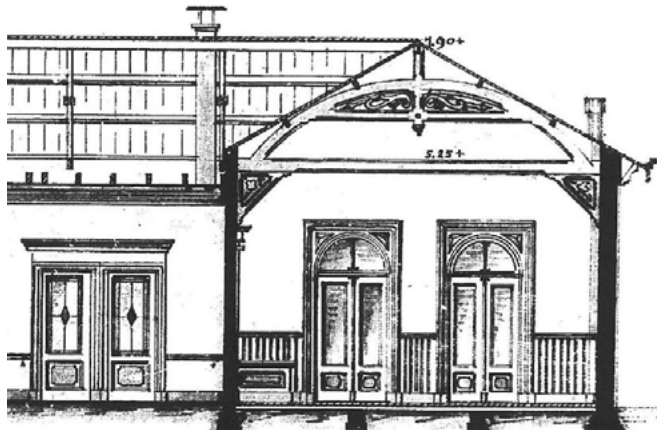
In de noordvleugel bevonden zich de wachtkamers. De 1e en 2e klasse-wachtkamer in de grote ruimte achter de gang, de wachtkamer 3e klasse besloeg het gehele eindpaviljoen. De oorspronkelijke afwerking van de wachtkamer 1e en 2e klasse is niet bekend. Op de enig bekende foto, uit 1941 (afb. 2.3.9), zijn de muren en deuren eenvoudig afgewerkt in een stijl die past bij begin 20e eeuw. Mogelijk zijn ook deze ruimten aangepast bij de verbouwing van 1916. Tussen beide wachtkamers lag de keuken, met toegang tot de kelder. De keuken had naar beide wachtkamers een buffet. De doorgang tussen keuken en buffet had in 1941 wel een afwerking in de bouwstijl van het station (afb. 2.3.9).



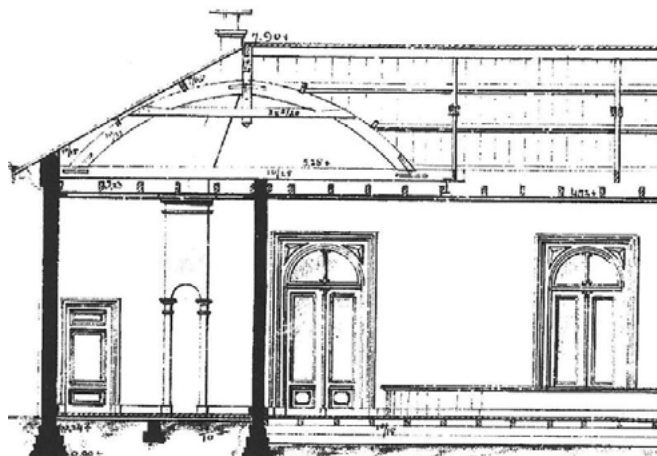
Afb. 5.3.3 Doorsnede van het hoofdvolume op de bestekstekening 1916. de deuren hebben een eenvoudiger uitvoering dan in 1878.



Afb. 5.3.4 De indeling van de dienstwoning op de bestekstekening van 1916. Het trappenhuis bevond zich links onder aan de perronzijde.



Afb. 5.3.5 Doorsnede van de wachtkamer 3e klasse op de bestekstekening van 1878. Het tongewelf werd gedragen door een waarschijnlijk zichtbare, gedecoreerde draagbalkconstructie.



Afb. 5.3.6 Doorsnede van het vroegere zuidpaviljoen, met een vlak plafond, dat doorloopt over de gehele visitatiezaal (rechts). Detail van bestekstekening 1878.

De wachtkamer 3e klasse had volgens de bestekstekening, een eenvoudige houten lambrisering (afb. 5.3.5). Het plafond had een tongewelf, gezien gedecoreerde houten draagbalkconstructie lag deze in het zicht (afb. 5.3.5).

In het oorspronkelijke gebouw was in het interieur het noordelijke eindpaviljoen herkenbaar, omdat de wachtkamer 3e klasse het gehele paviljoen besloeg (afb. 5.3.2). In het zuidelijke eindpaviljoen liep de ruimteverdeling niet mee met de opzet van het exterieur. Zo liep de grote visitatiezaal door tot halverwege het eindpaviljoen (afb. 5.3.2). Het zuidelijk eindpaviljoen was voorzien van een vlak houten plafond (afb. 5.3.6), dat doorliep boven de visitatiezaal.

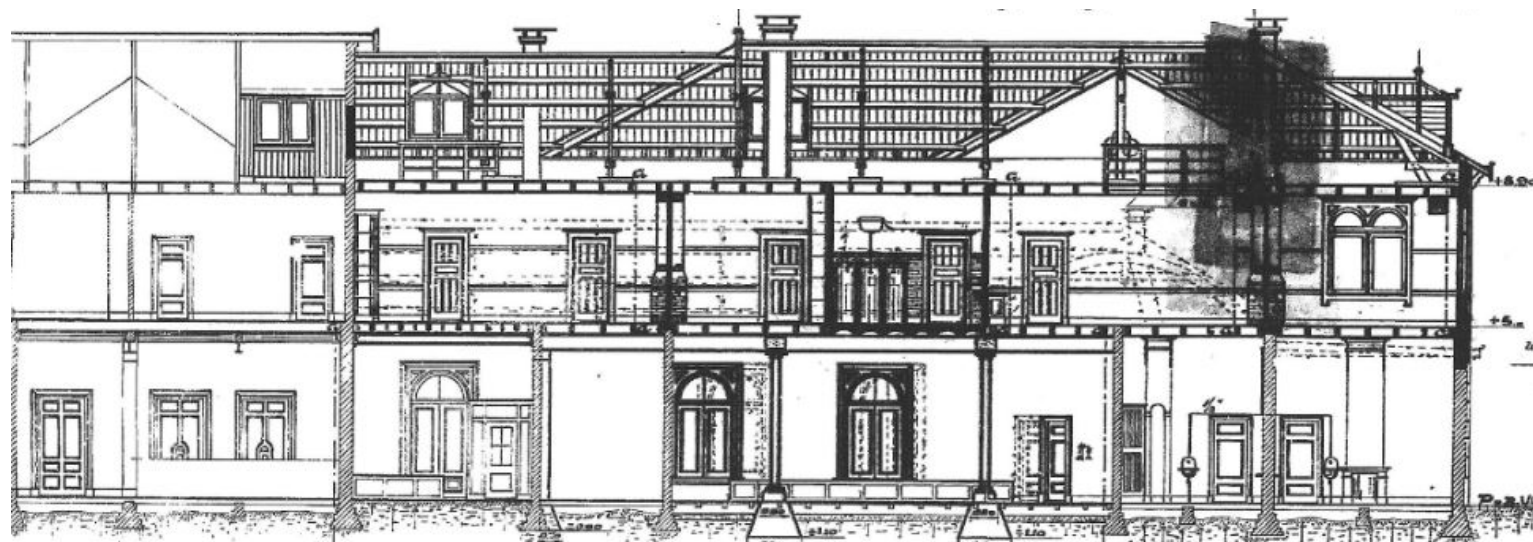
Na de uitbreiding van de zuidvleugel rond 1900 en in 1916, bleef deze indeling bewaard. Nieuwe ruimten werden aangesloten op de bestaande structuur. De zuidvleugel kreeg er een hele verdieping bij, die werd ingedeeld met negen personeelsruimten, in een praktische indeling van een middengang met aan weerszijden kamers. Over de afwerking van het interieur is geen nadere informatie beschikbaar (afb. 5.3.7). De doorsnedes op de bestekstekeningen van 1878 en 1916 geven, in afwijking van doorsnedes voor MESS-stations, geen aanwijzingen voor de afwerking van muren en plafonds met stucwerk en plafondlijsten.

DE ACTUELE OPZET VAN HET INTERIEUR

Hoofdvolume

De vestibule, die overdag ook dienst doet als wachtkamer, ligt van oost naar west over de diepte van het hoofdvolume (afb. 5.3.8). Aan de straat- en perronzijde bevindt zich een entree. Aan de zuidzijde is het voormalige plaatskaartenkantoor (afb. 5.3.10), met aangrenzend een toiletgroep voor personeel. In de noordelijke muur bevindt zich op de originele plaats het deurstel tussen vestibule en vroegere gang in de noordvleugel. Links daarvan doen twee stel oude deuren uit het vroegere loketfront sinds 1983-84 dienst als toegangsdeuren naar de stationsrestauratie (afb. 5.3.9). Omdat deze twee oude deuren en omljstingen zijn gebruikt naast de originele entree, oogt deze gehele wand als een authentiek element in de verder moderne ruimte. Het trappenhuis dat in de noordwesthoek stond is verwijderd. De wanden vlak gestuct en afgewerkt met een tegellambrisering. De vloer is belegd met standaard NS-tegels. Het plafond is verlaagd met een systeemplafond. De vestibule is op dit moment de enige stationsruimte die voor reizigers toegankelijk is.

De historische brede hoofdentree met de drie deurstellen is vanaf de straatzijde wel zichtbaar, maar is in het interieur niet meer te beleven; de hal en de loketten zijn een



Afb. 5.3.7 Noord-zuid doorsnede van de verbouwde zuidvleugel, gezien vanaf de perronzijde. Links staat het hoofdvolume. Op de tekening zijn vlakke wanden en plafonds aangegeven op technische wijze, zonder aanduiding voor mogelijke detaillering met plafondlijsten. Geheel rechts is aan de stippellijn zichtbaar dat de eerste vleugeluitbreiding van circa 1900 een iets lager plafond had. Detail van bestekstekening 1916.



Afb. 5.3.8 De vestibule gezien vanaf de perron- naar de straatzijde. Rechts de hoofdentree, zonder bovenraam. Een zitbank is half voor het linker oude deurstel geplaatst.



Afb. 5.3.9 De oude deurstellen herplaats als entree naar de stationsrestaurant. Ook hier staan zitbanken voor de deuren. De in vormgeving afwijkende entreeduren (midden) zijn niet te herleiden op de bestekstekeningen.



Afb. 5.3.10 De loketwand aan de zuidzijde van de vestibule. Foto 2009



Afb. 5.3.11 De gesloten stationsrestauratie, gezien vanuit de vestibule. Rechts het tochtportaal voor de buitenentree. Op de achtergrond de keuken.



Afb. 5.3.12 De gang met werkruimten in het noordelijk eindpaviljoen, gezien vanaf de entree op het perron.

kwartslag gedraaid. Hierdoor is een nieuwe hal ontstaan van twee deurstellen breed. Het zuidelijke deurstel is bij de personeelstoiletruimte getrokken. Alleen het midden deurstel is als entree in gebruik, voor het noordelijke deurstel is een zitbank geplaatst. Door het omzetten van het plaatskaartenkantoor en inbouw van personeelstoilet langs de zuidzijde, is de directe doorgang tussen vestibule en zuidvleugel verdwenen.

De voormalige dienstwoning boven de vestibule kon op het moment van inventarisatie niet worden bezocht. Op basis van de actuele kaart van NS-Stations lijkt het dat de dienstwoning uit één grote ruimte bestaat. De voormalige woning kan betreden worden via een nieuwe entree naar de zuidvleugel.

Noordvleugel

De noordvleugel wijkt qua indeling sinds de renovatie van 1983-84 nagenoeg volledig af van de historische situatie; volgens de vigerende plattegrond (2009) bevinden alleen de keukenkelder met toegang en de deur naar de vroegere gang zich nog op de originele plaats (zie ook afb. 6.2.1).

Aan de vestibule grenst een grote stationsrestauratie (afb. 5.3.11). Tussen de restauratie en vestibule staan de originele gang-entree en oude delen van het loketfront. De restauratie heeft daarnaast een eigen entree aan de straatzijde, met tochtportaal (afb. 5.3.11). De ruimte is volledig ingericht, maar op het moment van schrijven zonder uitbater en niet toegankelijk. Aan de noordzijde ligt de keuken. Onder de keuken bevindt zich de kleine kelder die in opzet en mogelijk in uitvoering dateert uit 1879.

In het eindpaviljoen liggen personeelsruimten, die bereikbaar zijn via de entree aan de perronzijde (afb. 5.3.12). Deze ruimten worden op het ogenblik niet gebruikt. Vanuit het eindpaviljoen is er sinds de renovatie geen doorgang meer naar het de noordvleugel.

Zuidvleugel

De zuidvleugel is sinds de renovatie van 1983-84 geheel gescheiden van het hoofdvolume en heeft eigen entrees aan de drie buitenzijden. De begane grond bestaat voornamelijk uit één grote kantooruimte, waar omheen enkele kleinere ruimtes liggen als gang/ portaal naar de entrees en het trappenhuis en als toiletten.

Op de verdieping is de ruimte-indeling op hoofdlijnen vergelijkbaar met de situatie van 1916. Hier bevinden zich acht kantooruimtes en enkele sanitaire voorzieningen. De afwerking van het interieur in de zuidvleugel dateert uit de renovatie van 1983-84. De begane grond en een groot deel van de verdieping worden op dit moment niet gebruikt. Op de begane zijn de vensters geblindeerd met zichtwerend folie en raambekleding.

5.4 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Station Winterswijk heeft in exterieur, en oorspronkelijk ook in interieur, kenmerken van een standaardstation, maar met een eigen invulling in ruimteverdeling en detaillering. De architectuur is eclectisch, in een vormtaal die past bij de bouwperiode rond 1880. Het is niet bekend of en welke architect door NWS is ingeschakeld voor het ontwerp. De architectuur is enigszins vergelijkbaar met het stationsgebouw van Dorsten, dat aan dezelfde voormalige internationale spoorlijn staat.

In de actuele situatie bestaat het stationsgebouw in exterieur, met de perronkap, vrijwel geheel uit de historische opbouw, zoals die ontstaan is na de uitbreiding van 1916-17. In interieur is het gebouw in 1983-84 zo sterk gewijzigd, dat er, behalve in diverse muurdelen en het noordoostelijke deurstel tussen vestibule en stationsrestauratie, geen sprake is van een historisch (herkenbaar) interieur. Twee stel deuren en omlijstingen van het oude loketfront zijn als losse historische elementen herplaatst tussen vestibule en stationsrestauratie.

Het stationsgebouw heeft nadrukkelijk twee gezichten; het cultuurhistorisch waardevolle historische exterieur van gebouw met perronkap en het gemoderniseerde interieur dat, op originele muurdelen na, cultuurhistorisch niet waardevol is.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

INLEIDING

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 de conclusies gegeven ten aanzien van station Winterswijk. De conclusies zijn opgesteld per aandachtsgebied, in de voorgaande hoofdstukvolgorde. In paragraaf 6.2 worden het station gewaardeerd vanuit de cultuurhistorische waarde. De waardering is opgezet naar dezelfde aandachtsgebieden.

6.1 CONCLUSIES

CULTUURHISTORISCH

- De cultuurhistorische waarde van het NWS-station Winterswijk wordt bepaald door het gebouw en door de herkenbare relatie van dit gebouw met het unieke dubbelemplacement. In de gehele setting van het dubbelemplacement speelt het NWS-stationsgebouw visueel een hoofdrol. Uit cultuurhistorisch oogpunt is daarnaast de relatie met het aanwezige GOLS-station en de Lampisterie van hoge waarde.
- In exterieur heeft het station de historische opbouw die het pand met peronkap sinds 1916 heeft. In interieur is qua indeling de eerste verdieping van de zuidvleugel het meest originele onderdeel van het station. De overige ruimten zijn zodanig verbouwd dat van een historisch interieur geen sprake is.
- Het exterieur is cultuur- en architectuurhistorisch bijzonder, omdat het sinds de bouw in 1879 en vleugeluitbreiding in 1916 niet of nauwelijks is gewijzigd, beschadigd of gemoderniseerd.
- Het interieur is cultuur- en architectuurhistorisch niet waardevol, omdat dit in 1983-84 ingrijpend is gewijzigd. Daarbij de stationsruimten aangekleed met eigentijdse elementen, zoals systeemplafonds. Dit doet geen recht aan de beleving van het historische stationsgebouw.
- De enige herkenbare, originele interieurelementen zijn het oude deurstel tussen vestibule en noordvleugel en de twee deurstellen uit het loketfront, die ernaast herplaatst zijn, in de muur tussen vestibule en stationsrestauratie.
- Het gebouw verkeert in een goede staat van onderhoud.

- De stationskap heeft de originele omvang en uitvoering, maar verkeert in matige staat van onderhoud.
- De Lampisterie is extern en intern herkenbaar als historisch bouwwerk.
- Het gebouwtje is niet direct herkenbaar als historisch onderdeel van het emplacement, door de wat geïsoleerde ligging (zie ook 'emplacement technisch').

STEDENBOUWKUNDIG

- Het stationscomplex is niet planmatig opgenomen in de stedenbouwkundige structuur; in beginsel lag het station buiten de bebouwde kom en bij 20e-eeuwse uitbreidingen is Winterswijk min of meer organisch om het station heen gegroeid.
- Sinds de dorpsuitbreidingen aan de westzijde van het spoor, vormde het emplacement juist een barrière binnen de stedenbouwkundige opzet.
- Het stationscomplex is in 2012, in opdracht van Gemeente Winterswijk, bewust betrokken bij de stedenbouwkundige structuur, door gebruik te maken van het emplacement voor aanleg van de langzaam-verkeertunnel en gedeeltelijke herbestemming van het emplacement met bebouwing van complex Driemark.

EMPLACEMENT TECHNISCH

- Het dubbelemplacement van NWS en GOLS is uniek, omdat niet elders in Nederland twee verschillende spoormaatschappijen hun spoorcomplex zo aan elkaar verbonden. In de actuele situatie dit dubbelemplacement in grondvlak geheel en in invulling grotendeels herkenbaar.
- De stationsgebouwen van NWS en GOLS en de lampisterie zijn de enige historische spoor-gerelateerde bebouwing die op het emplacement resteren.
- Door de recente herbestemming van het GOLS-emplacement voor de bouw van de scholengemeenschap en sporthal, is het emplacement sterker betrokken bij de stedelijke en sociale structuur. Het emplacement als zodanig is hier echter minder herkenbaar door geworden, omdat de visuele relatie tussen NWS- en GOLS-station door de hoogbouw is verbroken.

- Het oude NWS-gebouw is van alle zijden goed zichtbaar en beeldbepalend voor het emplacement. Aan het grote gebouw is het vroegere (economisch) belang van grensstation Winterswijk goed af te lezen.
- De belangrijkste reizigersruimte in het station, de in 1983-84 verbouwde vestibule in het hoofdvolume, is overdag toegankelijk voor reizigers. Deze gebruiksrelatie tussen gebouw en emplacement is een wezenlijk onderdeel van de stationsbeleving.
- De hoofdloopstroom van reizigers van en naar de perrons ligt, zeker sinds de sluiting van de loketten, om het stationsgebouw heen. Het in standhouden van een doorgangs- en wachtruimte in het gebouw is belangrijk om de gebruiksrelatie tussen gebouw en spoor levend te houden.
- Deze wachtruimte hoeft niet specifiek in de vestibule gehuisvest te zijn; historisch gezien kwam de reiziger wel via de hoofdentree binnen, maar bevonden de wachtkamers zich in de noordvleugel, van waaruit het perron werd betreden.
- Van oudsher is de zuidvleugel, als douanevleugel, voor reguliere reizigers een afgesloten gedeelte van het gebouw. Reizigers maakten gebruik van de vestibule en de gehele noordvleugel. Met de renovatie in 1983-84 is de (personeels)doorgang tussen vestibule en zuidvleugel dichtgemaakt, waarmee de scheiding is versterkt. Van de noordvleugel werd het eindpaviljoen intern gescheiden van de noordvleugel. De publieksruimtes zijn sindsdien de vestibule en de stationsrestauratie.
- De Lampisterie ligt circa 80 meter bij het stationsgebouw vandaan. Door de bescheiden omvang valt het gebouwtje, vanaf het station gezien, weg achter de fietsenstallingen.
- Door de omheining en de provisorische parkeerplaats rond het bijgebouw, is band met het resterende emplacement en het stationsgebouw niet direct herkenbaar.
- Het zuidelijke deel van emplacement, waar locomotiefloodsen en werkplaatsen stonden, verkeert deels in vervallen staat. Dit terreindeel vraagt om een invulling die functioneel en uitnodigend is voor de omgeving, waarbij de eigenheid van de plek als spooremplacement richtinggevend is.

ARCHITECTONISCH

- Station Winterswijk is in exterieur een architectonisch mooi voorbeeld van een nagenoeg origineel grensstation door een particuliere spoorwegmaatschappij. Hierin is het station bijzonder in de gehele stationscollectie van NS.
- De eclectische architectuur van het station is illustratief voor de bouwkunst in de periode 1870-1900. In de huidige detaillering worden de classicistische elementen op de topgevels node gemist; zij vormen oorspronkelijk de finishing-touch in de gebouwbeleving.
- De hoofdentrees tot het station doet op dit moment afbreuk aan de beleving van het oude gebouw; door de hardrode kleur aan straat- en perronzijde en het dichtgemaakte bovenraam aan de straatzijde, missen deze entrees sterk het hoofdmoment van betreding van een bijzonder stationsgebouw.
- In het interieur heeft de vestibule de kansen en architectonische kwaliteiten om met een juiste herinrichting het centrale punt van het emplacement te worden; de vestibule ligt centraal, het bescheiden oppervlak van het hoofdvolume past bij het reizigerspotentieel, de historische straat- en perronentrees zijn aanwezig. De historische indeling is in 1983-84 verwijderd. Door bijvoorbeeld verwijdering van de huidige jaren '80 loketwand, ontstaat een hoofdvolume-grote ruimte. In deze ruimte kan een inrichting naar actuele gebruikseisen gecombineerd worden met een historische stationsbeleving.
- Het interieur van de overige gebouwdelen op de begane grond is architectuurhistorisch niet waardevol. Op de verdieping van de zuidvleugel is de indeling grotendeels origineel, maar in afwerking niet architectonisch opvallend of waardevol voor het stationsgebouw en de stationscollectie.
- Bij herbesteding kunnen de ruimten daarom nogmaals heringedeeld worden. De architectonische waarde van het gebouw als geheel wordt verhoogd, door bij herindelings van ruimte en gebruik aan te sluiten op de historische geleiding die het exterieur kenmerkt; tweelaags hoofdvolume, lage noordvleugel, bescheiden eindpaviljoen en de afzonderlijke tweelaags zuidvleugel.

6.2 WAARDERING

In deze paragraaf wordt station Winterswijk nader gewaardeerd. Station Winterswijk geniet bescherming als gemeentelijk monument, zie bijlage 1. In aanvulling hierop geldt de volgende waardering;

CULTUURHISTORISCHE WAARDERING

(zie afb. 6.2.1 en 6.2.2)

- Het stationsgebouw heeft in exterieur als origineel en gaaf gebouw een hoge cultuurhistorische waarde.
- Het stationsgebouw heeft in interieur enige waarde waar het origineel muurwerk betreft en in het originele noordoostelijke deurstel tussen vestibule en noordvleugel. Voor het overige heeft het interieur cultuurhistorisch op de begane grond een indifferente waarde en op de verdieping positieve waarde, mede door de jaren '80-afwerking van alle vloeren en plafonds.
- De twee andere originele, maar verplaatste deurstellen tussen vestibule en stationsrestaurant hebben als object een hoge cultuurhistorische waarde, de locatie ervan heeft cultuurhistorisch echter een indifferente waarde.
- De perronkap heeft door de originele uitvoering en grootte een hoge cultuurhistorische waarde.
- Als in exterieur gaaf voorbeeld van een Nederlands grensstation heeft het gebouw een hoge cultuurhistorische waarde.
- De Lampisterie heeft als bewaard gebleven bijgebouw van het ooit uitgebreide stationscomplex een hoge cultuurhistorische waarde.

STEDENBOUWKUNDIGE WAARDERING

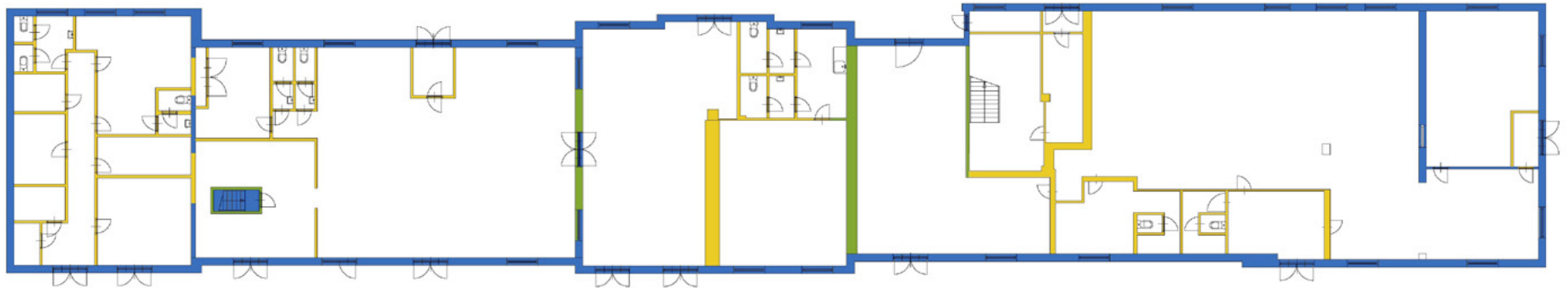
- Het stationsgebouw is een beeldbepalend, historisch gebouw in het dorp en daarmee van hoge waarde voor de stedenbouwkundige structuur.
- Mogelijk heeft het verwilderde zuidoostelijke emplacementdeel van de locomotiefloodsen zekere natuurwaarden ontwikkeld als natuurlijke plek binnen de bebouwde kom.

EMPLACEMENT TECHNISCHE WAARDERING

- De stationsgebouwen en de Lampisterie hebben als laatste overgebleven historisch bouwwerken voor het emplacement een hoge waarde.
- In het NWS-stationsgebouw heeft het gebruik van vestibule als wachtkamer en de daardoor levende band tussen gebouw en emplacement een hoge waarde. Te meer daar veel stations hun stationsfunctie geheel hebben verloren. Voortzetting van deze stationsfunctie in het gebouw betekent behoud van de bijzondere waarde.
- Het unieke dubbelemplacement van NWS en GOLS heeft een cultuurhistorisch hoge waarde voor de (internationale) spoorgeschiedenis.
- De huidige en merendeels recente inrichting van het emplacement heeft emplacement-historisch een indifferente waarde, omdat de nieuwe gebouwen geen gebruiks- of architectonische relatie met het emplacement hebben.
- De afgescheiden ligging van de Lampisterie gaat ten koste van de waarde als complex-onderdeel.

ARCHITECTONISCHE WAARDERING

- Het exterieur heeft als origineel en vrijwel ongeschonden gebouw een hoge architectuurhistorische waarde.
- Het interieur dateert in uitvoering en afwerking voornamelijk uit de renovatie van 1983-84 en heeft architectonisch geringe waarde.



Afb. 6.2.1 Cultuurhistorische waardestelling begane grond station Winterswijk. Legenda:

Station Winterswijk heeft casco een hoge cultuurhistorische waarde. In het interieur bevinden zich op de begane grond weinig originele ruimte-indelingen, dienstengevolge weinig origineel muurwerk en slechts enkele originele inrichtingsdetails

Blauw	hoge monumentwaarde	Exterieur; gehele muurwerk uit 1879 en 1916-17 van de buitenmuren, sponningen en invullingen van ramen en deuren. Interieur; restanten muurwerk in de vleugels uit 1879 (links, noordvleugel) en 1916-17 (rechts, zuidvleugel). Tussen vestibule en noordvleugel het originele noordoostelijke deurstel en daarnaast twee stel originele, maar verplaatste, deurstellen. Trappartij naar de kleine kelder onder de noordwestvleugel.
Groen	positieve monumentwaarde herkennen is..	Interieur; verbouwd muurwerk op originele muurlocatie, mogelijk met restanten origineel muurwerk, waarin tot op heden de historische basisstructuur van het gebouw te herkennen is..
Geel	indifferente monumentwaarde	Interieur; muurwerk, alle (afwerking van) vloeren en plafonds uit de renovatie van 1983-84.



Afb. 6.2.1 Cultuurhistorische waardestelling eerste verdieping station Winterswijk. Legenda:

De verdieping van Station Winterswijk heeft in exterieur een hoge cultuurhistorische waarde. In het interieur heeft de zuidvleugel grotendeels de originele indeling van 1916, de afwerking, vloeren en plafonds dateren echter vooral uit de renovatie van 1983-84.

Blauw	hoge monumentwaarde	Exterieur; gehele muurwerk uit 1879 en 1916-17 van de buitenmuren, sponningen en invullingen van ramen en deuren.
Groen	positieve monumentwaarde	Interieur; de indeling van de ruimten met originele tussenmuren uit 1916-17; deze is cultuurhistorisch waardevol in de plaatsing en (door renovatie) niet waardevol in de afwerking.
Geel	indifferente monumentwaarde	Interieur; Alle (afwerking van) vloeren en plafonds en nieuwe tussenmuren, daterend uit de renovatie van 1983-84.

7 AANBEVELINGEN

Op basis van de conclusies en de waardering worden in dit hoofdstuk aanbevelingen gedaan om de cultuurhistorische waarden van station Winterswijk te herstellen en te versterken.

CULTUURHISTORISCH EN ARCHITECTONISCH

- Houd de huidige staat van onderhoud van het gebouw vast. Hierdoor blijft het station een (in exterieur) zeer waardevol gebouw voor emplacement, Winterswijk en stationscollectie.
- Vervolmaak het historische exterieur door herstel van de classicistische ornamenten op de topgevels en van het Franse balkon aan de middenrisaliet van het hoofdvolume. Dit completeert het levendige gevelbeeld in de van origine rijke detaillering, die hoort bij de stationsarchitectuur uit de bouwperiode van het station Winterswijk.
- Herstel de halfronde bovenramen van de entreedeuuren in de vestibule. Hierdoor zal het gebouw aan uitstraling winnen.
- Geef de perronkap het noodzakelijke onderhoud, zodat de waarde van het ensemble van gebouw en perronkap behouden blijft.
- De gebouwvleugels bieden goede kansen voor herbestemming en mogelijk herinrichting. Geef hierbij het interieur een indeling en aankleding die aansluit bij het exterieur, met een architectonische kwaliteit die recht doet aan de staat van het gebouw.
- Het gebruik van naamborden en/ of logo's van derden aan het exterieur dient ondergeschikt te zijn aan de eenheid in historische uitstraling van het gebouw.
- Als bij herbestemming opnieuw een verplaatsing van de oude deuren uit het loketfront wenselijk is, geef deze dan weer zichtbare plaats in of aan de vestibule. Zodat deze (enige) originele interieurelementen behouden blijven binnen de context van de vestibule.
- De jaren '80 aankleding van het interieur doet geen recht aan de beleving van het historische stationsgebouw. Geef de (publieke) stationsruimten daarom bij herinrichting een (eigentijdse) aankleding die een *versterking* is van de resterende historische kwaliteiten in het interieur.

EMPLACEMENT TECHNISCH

- Richt de vestibule zo in dat de oorspronkelijke brede entreepartij met drie deurstellen weer zichtbaar wordt. Aangezien het plaatskaartenkantoor geen reizigersfunctie heeft, kan deze samen met de toiletgroep worden verwijderd. Hierdoor ontstaat een ruime hal die een duidelijke stationsbeleving geeft aan het gebouw, juist ook wanneer de beide vleugels door herbestemming afgesloten zijn.
- Gebruik de historisch architectonische en gebruikmatige indeling van het gebouw (in hoofdvolume, noordvleugel, eindpaviljoen en gescheiden zuidvleugel) bij eventuele herbestemming van ruimten en gebouw-delen.
- Gebruik ook bij herbestemming de historische routing, waarbij de vleugels via de perronzijde en via zuidgevel toegankelijk zijn.
- Verzorg in één van de publiekruimtes informatie voor de bezoeker over de historische achtergrond en actuele situatie van het unieke dubbelemplacement van grensstation Winterswijk. Leg hierbij een relatie met Museum het GOLS-station, dat sinds de aanleg van de langzaam-verkeertunnel vanaf het NWS-station eenvoudig bereikbaar is.
- Onderhoud het emplacement op zodanige wijze dat het geen verwaarloosd achteraf-gebied binnen de stedelijke structuur wordt.
- Versterk de beleefbare samenhang tussen emplacement en Lampisterie door dit bijgebouw zichtbaar te maken vanaf het stationsgebouw en perron. Met relatief eenvoudige ingrepen in de terreininrichting wordt de waarde van het gebouwtje voor het complex sterk vergroot.
- Behoud en versterk de beleving van het historische emplacement door bij herbestemming de eigenheid van de plek als spooremplacement leidend voor de inrichting te laten zijn. Hierdoor wordt voorkomen dat het NS-emplacement langzaamaan onherkenbaar veranderd in een algemene nieuwbouwlocatie.

STEDENBOUWKUNDIG

- Om de herkenbaarheid van het unieke dubbelemplacement duurzaam te behouden, is het noodzakelijk een totaalvisie/ masterplan voor ontwikkeling van het emplacement op te stellen. Hierdoor wordt voorkomen dat delen afzonderlijk worden ingericht en herbestemd en de waardevolle, historische samenhang verdwijnt.
- Geef de begrenzing van het originele emplacement een heldere markering, waardoor dit uitgebreide terrein binnen de stedelijke structuur herkenbaar wordt.
- Zet bij herbestemming van (delen van) het emplacement de historische en ruimtelijke kwaliteiten van het emplacement zo in, dat het terrein voor omwonenden en gebruikers uitnodigend en zichtbaar is als unieke plek van historische infrastructuur en industrie binnen Winterswijk.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 REDENGEVENDE OMSCHRIJVING GM STATION WINTERSWIJK

Gemeente	:	Winterswijk
Postcode + plaats	:	7101 GH Winterswijk
Straat + huisnr	:	Stationsstraat 34/36
Naam object	:	Station N.S.
Bescherming	:	gemeentelijk monument
Oorspr. functie	:	Station met gietijzeren perron overkapping
Huidige functie	:	Station en bedrijfsruimten
Bouwjaar	:	1880, 1916/1917
Architect	:	M.J. Kamperdijk (?)
Bouwtype	:	Stationsgebouw
Bouwstijl	:	Eclectische stijl
Beschrijver	:	Gelders Genootschap (ML)
Datum descr.	:	20 mei 1996
Datum foto	:	07 mei 1996
Neg. nr .	:	ML960113 - 24
Bronnen	:	Groeten uit Winterswijk, deel 1, W. Peletier, 1993

Redengevende beschrijving

Historie en ligging

Het oorspronkelijke station kwam in 1880 gereed en werd in de jaren 1916-1917 uitgebreid. In 1983/1984 werd het gemoderniseerd en gerestaureerd. Het station werd gebouwd aan een destijds pas aangelegde spoorlijn, de verbinding van Winterswijk naar Dorsten. Dit spoor werd aangelegd door de Nederlandsch Westfaalsche Spoorwegmaatschappij (NWS) en functioneerde vanaf 1878. 27 juni 1879 werd het station op het gemeentehuis van Winterswijk aanbesteed. Waarschijnlijk is het een ontwerp van de architect M.J. Kamperdijk. Het vertoont veel verwantschap met de stations van Borken, Dorsten en Gladbeck-Ost.

Begin van de 20ste eeuw werd het station te klein met het toenemen van het treinverkeer. De zuid-oostvleugel werd verbreed en verlengd en van een tweede verdieping voorzien om de rijksbelastingdienst, de douane en de inspectie van de Hollandsche Spoorweg Maatschappij te herbergen. Rond 1980 was het gebouw te omvangrijk geworden en werd het gewijzigd. In de oostelijke vleugel werden bedrijven gehuisvest, de westelijke vleugel bleef voor de spoorwegen. Het exterieur werd geheel opgeknapt. Het station heeft aan de perronzijde een ijzeren kap met gietijzeren zuiltjes.

Eind 19de eeuw lag Winterswijk aan het knooppunt van vijf spoorlijnen: naar Arnhem,

naar Zutphen, naar Enschede, naar Borken-Dorsten en naar Bocholt-Oberhausen. Op het emplacement lagen in die dagen 18 sporen van de NWS en 7 van de Geldersch-Overijsselsche Lokaal Spoorweg naast elkaar. Na de Tweede Wereldoorlog zijn het grootste deel van de rangeerlijnen in ongebruik geraakt en ontmanteld.

Plattegrond en opbouw

Het stationsgebouw is oorspronkelijk symmetrisch van opbouw en bestond uit een middendeel van twee bouwlagen met twee identieke vleugels van een bouwlaag. Door de verbouwing in 1916/1917, uitgevoerd in dezelfde stijl en met dezelfde decoraties, is een asymmetrisch gebouw ontstaan met grote nadruk op de linker vleugel. Deze vleugel bestaat geheel uit twee bouwlagen en ligt bijna geheel verder naar voren dan de centrale entree van het gebouw. De gevels zijn opgemetseld van rode baksteen in kruisverband, accenten zijn aangebracht in gele verblendsteen. De gevel heeft een plint in cement, gevelindeling van uitkragende baksteen-pilasters en -lijsten. De zadelen insteekappen zijn gedekt met gesmoorde kruispannen. Onder de dakrand zijn uit hout gesneden lijsten aangebracht en de drie topgevels hebben sierspanten.

Voorgevel

De voorgevel strekt zich uit over een behoorlijke lengte, met onderling verspringende bouwdelen. Het meest in het oog springend is de linker vleugel die als een zwaar blok ook het meest naar voren komt. Het centrale deel heeft een risalerend midden met topgevel, de rechter zijvleugel is éénlagig en heeft als afsluiting een dwarskap. De baksteen gevel is verdeeld door pilasters en een eenvoudige brede sierlijst ter hoogte van de verdieping. In de lijsten, pilasters en raamdecoraties zijn gele verblendstenen gebruikt. Venster- en deuropeningen zijn versierd met halfrondbogen met hardstenen aanzet- (diamantkoppen) en sluitstenen. Op de begane grond zijn grote stolpvensters geplaatst met halfronde klappervensteren ter afsluiting. De stolpnaalden hebben een eenvoudig uitgewerkt voet- en kopstuk, de stijlen van de halfronde ramen een eenvoudige aanzet. Op de verdieping zijn veelal gekoppelde vensters met halfronde bovenlichten geplaatst.

Op de begane grond zijn onder een aantal rondbogen dubbele deuren geplaatst voorzien van grote vensters en tot plint-hoogte houten panelen met diamantkoppen. De entree in het middendeel heeft aan weerszijden van de hoofddeuren gietijzeren lantaarns aan de gevel. Onder de topgevels zijn zolderramen geplaatst, in de vleugels een vierpas en in het centrale deel een rond venster met baksteen decoratie en, waarschijnlijk gietijzeren, guirlande. Ter hoogte van de tweede verdiepingvloer twee gietijzeren rozetten met baksteen omkraging. De gevels worden afgesloten met gesneden daklijsten en uitkragende sierspanten. Op het dak staan eenvoudige dakkapellen.

Linker zijgevel

De linker zijgevel beslaat twee verdiepingen en is verdeeld in drie traveeën, waarvan de middelste een dubbele deur bevat. De overige vijf gevelopeningen bevatten stolpvensters met halfronde klaprampen ter afsluiting, op de begane grond met stolpnaald met voet- en kopstuk. De vensters zijn voorzien van hardstenen lekdorpels. Langs de dakrand een gesneden lijst, in het dakvlak een dakkapel.

Achtergevel

De achtergevel gaat op de begane grond schuil onder de aangebouwde ijzeren peronkap. De begane grond laat 17 gevelopeningen zien waarin 12 dubbele openslaande deuren en in de uitgebouwde vleugel zes vensters. De deuren hebben glazen panelen en tot plinthoogte houten panelen met diamantkoppen. Deuren en vensters hebben half rondboog-bovenlichten met decoratie in baksteen, met geboorte- en sluitstenen. De gevel boven de kap bevat gekoppelde vensters met halfronde klaprampen.

De ijzeren perronoverkapping is in de lengte geknikt en wordt ondersteund door achtzijdige gietijzeren zuilen met eenvoudig basement en een fantasie kapiteel bestaande uit gestileerde bladeren waarboven een Romaans kapiteel met bladdecoratie onder een eenvoudig kussen en dekplaat. Op de gietijzeren constructie liggen kraalschroten.

Rechter zijgevel

De rechter zijgevel is een blinde gevel over een bouwlaag met een driedeling door pilasters, langs de dakrand een eenvoudige bakstenen lijst met muizentand. In het dakvlak een kleine opgemetselde schoorsteen.

Interieur

Het oorspronkelijke interieur is grotendeels verdwenen. In het middendeel bevinden zich als entree naar het restaurant nog de oorspronkelijke zware houten dubbele openslaande deuren met glaspanelen en houten diamantkoppanelen.

Reden van plaatsing

Architectuurhistorische criteria:

- Het object is van belang als goed voorbeeld van een stationsgebouw uit het einde van de 19de eeuw.
- Het gebouw valt op door de consistente vormgeving in oorspronkelijke bouw en latere uitbouwen, door het gebruik van een eclectische bouwstijl waarin elementen uit verschillende voorafgaande bouwstijlen zijn samengevoegd tot een geheel, en door de ijzeren overkapping aan de achterzijde van het stationsgebouw.

Stedebouwkundige criteria:

- Het station, nauw verbonden met de groei van de spoorwegen en het emplacement in Winterswijk, is onderdeel van een historisch gegroeid, en deels al weer ontmanteld, stedelijk gebied en speelt hierin een beeldbepalende rol.

Cultuurhistorische criteria:

- Het object is vanwege bestemming en verschijningsvorm als station van belang vanwege de verbondenheid met de sociaalhistorische, economische en technische ontwikkeling van Winterswijk.

BRONNEN

Archief

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, in de inventarissen:

- 900 Hollandsche ijzeren spoorwegmaatschappij
- 914 Hollandsche ijzeren spoorwegmaatschappij: bestekken
- 916 Maatschappij tot exploitatie van staatspoorwegen: bestekken
- 942 Nederlandse spoorwegen, deelnemingen en vervoerscoördinatie
- 943 Nederlandse spoorwegen, dienst vervoer en dienst exploitatie
- 959 Nederlandse spoorwegen: tekeningen infrastructuur en tekeningen objecten (tekeningen op microfiche)
- 960 Nederlandse spoorwegen, dienst weg en werken

Literatuur

In de literatuur over stationsarchitectuur en –historie wordt station Winterswijk slechts zelden genoemd of beschreven.

Gietman, C.A.M. e.a., *Biografisch woordenboek Gelderland*, Hilversum 1998-2006, VerLoren

Romers, drs. H., *De Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, Zutphen 1981, Walburg Pers

Steenhuis Meurs, *Staatsspoor in Nederland*, concept-essay, juni 2013

Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/landschap, *Vooroorlogse stations, cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008

Websites

www.gols-station.nl

www.oudwinterswijk.nl

www.stationsweb.nl

www.stichting-hsa.nl

www.watwaswaar.nl

maps.google.nl

www.bdp.com/nl/Nederland/

www.keypointconsultancy.nl

Overige bronnen

Gemeente Winterswijk

Museum het GOLS-station

Stichting Historisch Streekvervoer Achterhoek

COLOFON

project: Stations Winterswijk
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations
mr drs ing. J.J. Friesen

auteur: ing. Korneel D. Aschman
advies en voorlichting voor cultureel erfgoed
F. Koolhovenstraat 61
3555 VG Utrecht
t +31 (0) 6 10203348
e k.d.aschman@gmail.com

datum: 30 juli 2013



