

Poort naar de buitenwereld

Philip Bosscher
Henk Poortinga

In samenwerking met de NS heeft Noorderbreedte in 1996 en 1997 onder de titel 'Sporen door het landschap' een serie beschrijvingen gepubliceerd van het landschap van Noord-Nederland, gezien vanuit de trein. In de eerste beschrijving, over de lijn Groningen-Delfzijl, is kort aandacht besteed aan het markante stationsgebouw Groningen Centraal, dat in april 1996 precies honderd jaar bestond. Ter afsluiting van 'Sporen door het landschap' wordt de historie en de toekomst van Groningen Centraal als een van de mooiste stations van Nederland, nog een keer onder de aandacht gebracht.

De plannen van de NS om het station te restaureren zijn inmiddels vergevorderd. Noorderbreedte-lezers kunnen een steentje bijdragen om de prachtige centrale hal in oude luister te herstellen. De auteurs zijn bestuursleden van de Stichting Restauratiefonds NS Station Groningen.

Nederland heeft in de vorige eeuw zelden voorop gelopen als het ging om de invoering van technische vernieuwingen. Dat zien we ook bij de introductie van de spoorweg. In 1825 werd de spoorlijn tussen Stockton en Darlington in Noord-Engeland geopend, de eerste ter wereld die betalende passagiers vervoerde. In Nederland kwam zo'n verbinding pas tot stand in 1839, de lijn tussen Amsterdam en Haarlem.

De stad Groningen maakte kennis met het 'nieuwe' vervoermiddel toen in 1866 de 'Maatschappij tot Exploitatie van Staats-Spoorwegen' haar lijn Groningen-Leeuwarden opende. Eigenlijk was de stad toen nog niet echt op het nationale spoorwagennet aangesloten. Dat gebeurde pas in 1870, toen de verbinding Groningen-Zwolle werd geopend. Daarmee was de tijd voorbij dat een reis van Groningen naar Den Haag drie dagen kon vergen. Want Groningers die in de winter van 1848/1849 naar de Residentie reisden om de opening van de Staten-Generaal bij te wonen, moesten 's ochtends om halfnegen per diligence uit de stad vertrekken om pas tien uur later in Zwolle aan te komen. De volgende dag konden ze met hetzelfde vervoermiddel naar Arnhem. Vandaar bracht de Rhijspoor hen naar Amsterdam. Zij kwamen daar echter te laat aan om die dag nog de trein naar Den Haag te kunnen halen. Dat traject moest dus op de derde reisdag worden afgelegd.

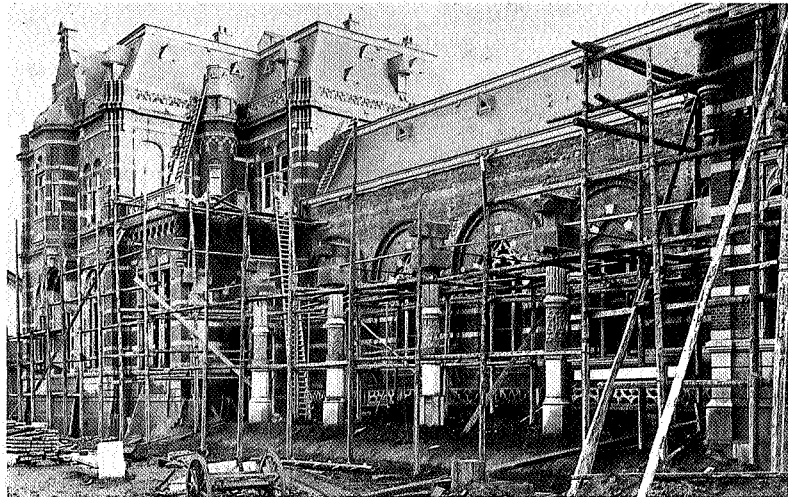
Help mee de stationshal te restaureren!

Het station Groningen Centraal wordt van binnen en van buiten grondig opgeknapt. De kosten zijn begroot op ruim zestien miljoen gulden. Een belangrijk deel hiervan komt voor rekening van de NS en de overheid. Het herstel van de stationshal in de oorspronkelijke vorm gaat de financiële mogelijkheden van de NS evenwel te boven en is voor een efficiënte bedrijfsvoering ook niet nodig. Daarom

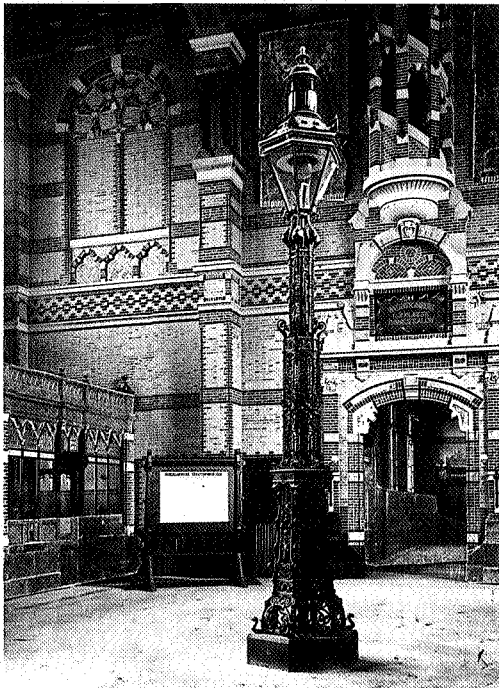
zamelt de Stichting Restauratiefonds NS Station Groningen Centraal bij burgers en bedrijfsleven geld in om deze 'Poort van Groningen' in oude luister te herstellen. Noorderbreedte-lezers worden van harte uitgenodigd hun steentje bij te dragen. Stuur vandaag nog de donateurskaart terug! Voor informatie over de Stichting Restauratiefonds: tel. 050-534 67 35

De knellende gordel

Al eeuwenlang is Groningen een belangrijk bestuurscentrum en het middelpunt van handel, verkeer en wetenschap in het Noorden. Groningen is door zijn ligging ook eeuwenlang van strategische betekenis geweest. Aan het begin van de Gouden Eeuw noemden burgemeesters en raad vol trots hun stad 'een sleutel van gans Nederland en de poort naar Duitsland'. Door geld uit de stadskas beschikbaar te stellen, hebben zij er ook van harte aan meegewerkt dat de stad in de jaren 1608-1625 een nieuwe omwalling kreeg met niet minder dan zeventien dwingers of bolwerken. Deze versterkingen bewezen hun nut toen in 1672 'Bommen Berend', de Bisschop van Munster, vóór de stad zijn hoofd stootte (iedere rechtgeaarde Groninger viert dat ieder jaar nog steeds op 28 augustus). In de vorige eeuw was het gedaan met Groningens trots op zijn vestingwerken. Deze werden meer en



De bouw van het station in 1895, foto Gemeentearchief Groningen



meer beschouwd als een knellend korset. De poorten waren te nauw geworden voor het steeds toenemende vervoer per wagen en andere onderdelen van de vesting hinderden de scheepvaart en de waterbeheersing. De 'Kringenwet' verbood het optrekken van stenen gebouwen binnen de grenzen van het schootsveld (in feite een brede zone rondom de hele stad) maar intussen groeide de bevolking van Groningen en werd bouwgrond binnen de wallen steeds schaarser.

Ook de spoorweg heeft last gehad van de vesting. Vooral de bereikbaarheid was slecht: voetgangers en rijtuigen moesten een forse omweg maken voordat ze de binnenstad door een van de poorten konden bereiken.

Intussen bleef 'Den Haag' bij het standpunt dat de vesting Groningen

Interieur stationshal, foto J.G.Kramer, Gemeentearchief Groningen

voor de verdediging van Nederland onmisbaar was. De regering is pas enkele jaren nadat Groningen zijn spoorverbinding met Zwolle had gekregen overstag gegaan. Op 11 maart 1874 ging in de stad de vlag uit: de Tweede Kamer had een wet aangenomen tot herziening van het vestingstelsel. Groningen werd daarin opgenomen onder de 'schadelijke vestingen' die zo snel mogelijk van haar muren en wallen moesten worden ontdaan. Nu kon de stad zich, eindelijk, naar alle kanten uitbreiden!

Een nieuw station

In de vorige eeuw was het station veel meer dan nu het visitekaartje van een stad. Voor de eigen bevolking was het de poort naar de rest van de wereld, voor de bezoeker van buiten de hoofdtoegang tot zijn reisdoel. De algemene opvatting was dat zeker bij grotere steden het station door zijn bouw en versiering die functies moest uitdrukken. Het voorbeeld van zo'n 'representatief' station is Amsterdam CS, ontworpen door P.J.H. Cuypers, de grootste Nederlandse architect van zijn tijd. Omstreeks 1890 waren er veel klachten te horen over het oude, deels houten Groningse station. De



Het Groninger station rond de jaren 30 van deze eeuw, foto KLM Aerocarto

hal met loketten was te klein geworden, men vond de perrons vooral in de winter erg koud en tochtig en het tweede perron kon alleen betreden worden via enkele sporen. Het gemeentebestuur was het met deze bezwaren eens en benaderde de directie van de 'Staatspoorwegen'. Deze besloot opdracht te geven tot de bouw van een nieuw station. De eerste ontwerpen die in Groningen bekend werden, vielen slecht; men vond ze niet in overeenstemming met de betekenis van de stad. Toen viel het besluit dat Groningen een waardig hoofdstation zou bezorgen: opzet en volume van de gebouwen werd bepaald door de spoorwegingenieurs maar de uit- en inwendige versiering zou worden ontworpen door niemand minder dan Isaïc Gosschalk. Gosschalk (1838-1907) was een architect van grote naam die vooral in Amsterdam belangrijke gebouwen had ontworpen, zoals een groot huizenblok in

de buurt van het Vondelpark, de Westergasfabriek en het restaurant 'die Port van Cleve'. Verder had hij enkele belangrijke restauraties op zijn naam staan, zoals die van de Waterpoort in Sneek. Zijn stijl was sterk verwant aan die van zijn tijdgenoot Cuypers. Beiden hadden een diepe afkeer van 'shortjes-architectuur' en verwierpen in principe iedere vorm die geen verband hield met de constructie. Beiden hebben zich ook sterk laten inspireren door de oude Nederlandse bouwkunst. Behalve van renaissancevormen heeft Gosschalk aan het Groninger station ook gebruik gemaakt van vormen die aan de Gotiek zijn ontleend, zoals de bogen van de galerijen. Die galerijen maken overigens het Groninger station tot een unicum onder de Nederlandse stationsgebouwen. Nergens anders kon de reiziger na zijn plaatsbewijs te hebben gekocht via een overdekte galerij de wachtkamers bereiken.

Verborgene schatten

Gosschalk was er geen voorstander van zijn gebouwen uitbundig met beeldhouwwerk te versieren (in dat opzicht was hij anders dan Cuypers). Toch is er aan de buitenkant van het Groninger station van het nodige beeldhouwwerk te genieten: de koppen van een Groninger boer en boerin (op de sluitstenen van de galerij), hanen (als symbolen van waakzaamheid en vroeg opstaan) boven de deur van inspannende woningen van de stationschef en de hoofdconducteur, en de koppen van een postbode en een conducteur in een deuromlijsting. Gosschalk is ook verantwoordelijk voor de decoratie van de stationsrestaurant. Deze kan nog steeds door iedere bezoeker van het station worden bewonderd.

Een ander interieur van Gosschalk moet nu nog tot de min of meer verborgen schatten worden gerekend. Tot 1969 kwam de reiziger het station nog binnen door een bijzonder feestelijke hal. De wanden waren opgetrokken in gele, rode en zwarte baksteen en versierd met beeldhouwde ornamenten. Tegen een van de zijmuren was een torentje met een wenteltrap gebouwd. Daarnaast kon de reiziger nog plezier beleven aan een rijk bewerkt plafond (waarvan de ornamenten uit papier-maché waren gekneed) en tegeltafels aan de wanden. Deze waren geleverd door de Haagse plafeelfabriek 'Rozenburg'. De ontwerper was Franciscus Herman Bach (1865-1965), leraar aan de Academie Minerva. Bach was een van de begaafde Groninger kunstenaars van zijn tijd en heeft grote invloed gehad, vooral op de eerste leden van de Groninger kunstkring 'De Ploeg'. Behalve als landschapschilder blonk hij uit in zijn decoratiewerk, waarvan goede voorbeelden in diverse kerken te

zien zijn. Voor het Groninger station ontwierp hij tableaus: 'De Arbeid', 'De Tijd', 'Het Stoomwezen', de 'Groninger Stedemaagd' en 'De Telegrafie'. Eigenlijk is het niet juist over de versiering van de stationshal in de verleden tijd te schrijven. Bijna de gehele zojuist beschreven decoratie is namelijk nog aanwezig. Zij wordt alleen aan het oog onttrokken door de in 1969 aangebrachte wanden en zoldering. En gelukkig zijn er serieuze plannen om al dit moois weer voor de reiziger zichtbaar te maken. Daarmee zou een bijzonder gebouw zijn oude luster terugkrijgen!

Klaar voor de 21e eeuw

De laatste jaren is er weer ruime aandacht en waardering voor de bouwkunst van de negentiende eeuw. Tegelijkertijd ontstaan andere inzichten over de functie van stationsgebouwen. Het accent verschuift steeds meer van het huisvesten van spoorwegdiensten naar faciliteiten ten behoeve van de

reizigers. Dit is voor de NS aanleiding om het station Groningen Centraal zowel van buiten als van binnen grondig onder handen te nemen, zodat de ruim 100-jarige ook in de volgende eeuw met nieuw elan als poort van Groningen kan blijven functioneren. In de hal zal de oorspronkelijke doorgang naar de beide zijvleugels in ere worden hersteld. In de oostelijke vleugel zal behalve een enkele winkelvoorziening vooral de functie van restauratie de nadruk krijgen. Naast het bestaande café-restaurant in de voormalige eerste-klaswachtkamer wordt ook de oorspronkelijke tweede-klaswachtkamer in oorspronkelijke staat gerestaureerd. Op de verdieping komen uitgebreide vergaderfaciliteiten, geschikt voor boven-regionale en nationale bijeenkomsten in de onmiddellijke nabijheid van het knooppunt van openbaar vervoer. Een groot deel van de westelijke vleugel wordt ingericht met commerciële voorzieningen waar reizigers en andere passanten allerlei inkopen kunnen doen.

Last but not least is het de bedoeling de stationshal tot zijn oorspronkelijke afmetingen en allure te restaureren. Die hal wordt dus weer twintig meter breed, achttien meter diep en veertien meter hoog. De rijke ornamentiek wordt in originele luister hersteld. De gigantische afmetingen van de hal, de prachtige gotische ramen, het rijk bewerkte plafond met lichtkoepel van glas in lood en de prachtige tegeltafels van Bach zullen dan weer samen een uniek monument vormen.

Een paar van de fraaie tegeltafels uit de stationshal, foto EFG

