

# Winterswijk: weer een Oostgelder's station gered!

*Waarin niemand meer geloofde is toch gebeurd: Het zo lang met afbraak bedreigde STATION WINTERSWIJK is gered en de restauratie heeft een aanvang genomen! Na Aalten, Vorden, Lievelede en Almen-Laren opnieuw een stationsgebouw in Oost-Gelderland dat onder de slopershamer vandaan is gehaald.*

*Tegen alle voorspellingen in bracht medio augustus rijks subsidie uitkomst voor Winterswijk. De steunverlening betreft een uitkering van een kwart miljoen uit de DACW-pot voor werkverruimende maatregelen.*

*Met dat geld zullen acht werkloze bouwvakkers aan de slag kunnen. De rijks subsidie heeft alleen betrekking op de personeelslasten. De materiaalkosten bij de opknappbeurt – geschat op 50 duizend gulden – zal de gemeente Winterswijk voor haar rekening moeten nemen.*

## WATERSTAATS-ARCHITECTUUR

Station Winterswijk dateert, in oorspronkelijke vorm, van 1880. In 1916 werd het uitgebreid met een vleugel voor twee wachtkamers en een restauratie. Het werd gebouwd in opdracht van de HSM (Hollandsche Spoorweg Maatschappij), één van de vele NS-voorlopers, die in 1878 een lijn opende op Zutphen.

Het oude HSM-station geldt, bouwkundig, als het belangrijkste en voornaamste station van de Achterhoek. Het is een statig bakstenen gebouw met de bekende hoge middenbouw uit de op neo-classicistische elementen geïnspireerde waterstaats-architectuur uit de periode 1870 tot 1900.

Het heeft slechts één verlaagde vleugel (ter rechterzijde, in westelijke richting). De overkragende dakkapellen, getoogde vensters, geblokte hoekpilasters en fraai uitgesneden daklijst vervolmaken een anno 1982 voor Oost-Gelderland uniek beeld.

Landelijke bekendheid kreeg de overkapping van het perron. Die is als 'tijdsbepalend decor' gewild bij film- en televisie-regisseurs. Winterswijk, geografisch een uithoek op de landkaart, reisde met dat perron door heel Nederland via de speelfilm Rufus met Rijk de Gooyer en Pleuni Touw en de NOS-oorlogsdocumentaire 'Esther'.

Uniek, althans voor de regio, was in Winterswijk het al eerder opgebroken stations-emplacement. Tot 1978, toen de ontmanteling begon, telde dat nog ouderwetse (hand)wiel-apparatuur, twee waterkolommen, seinpalen, duizenden meters (roestig) rangeerspoor en het enige seinwachtershuisje dat alle eerdere kaalslag had overleefd.

Dat emplacement was, nog maar vier jaar geleden, een van de meest complete zichtbare herinneringen aan de spoorontsluiting van de Achterhoek. Het laatste restje van een spoorwegknooppunt, met ooit railverkeer (personen en goederen) naar Hengelo-Ov. en de Pruisische steden van destijds: Bocholt en Borken. Van alle lijnen zijn alleen de verbindingen met Zutphen (uit 1878) en Zevenaar (uit 1885) blijven bestaan. De 'grote man'

achter die toenmalige isolements-doorbreking was textiel-fabrikant Jan Willink (1831-1898), mede-oprichter van GOLS en NWS. GOLS, voluit: 'Geldersch-Overijsselsche-Lokaal-Spoorwegmaatschappij', NWS: Nederlandsch Westphaalse Spoorwegen. De 100-jarige-herinnering aan die tijd is in 1978 en 1981 met veel stoom gevierd, maar het tastbare eraan was toen al goeddeels tot schroot vermalen. Het uit 1908 daterende stationnetje van de GOLS staat er nog, hoewel onherkenbaar veranderd. Het ligt aan de noordwestkant van het emplacement, schuin tegenover het station dat nu gered is.

## AFBRAAKREEKS IN ACHTERHOEK

Het stations-sloopplan, waar nu een streep door is gehaald, doemde vier jaar geleden op als onderdeel van een veel grotere afbraakreeks.

Niet alleen Winterswijk moest plat. Ook de stationnetjes van Aalten, Varsseveld, Terborg, Lievelede (gem. Lichtenvoorde), Ruurlo, Vorden en Almen-Laren. Wat later voegde ook Doetinchem zich in de rij. (Zie Heemschut 1977 p. 191 en Heemschut 1978 p. 110).

De naar 'vlug, veilig en voordelig' strevende Spoorwegen vond ze anno 1978 allesbehalve een visitekaartje dat paste bij een modern vervoersbedrijf. Reizen was geen avontuur meer, noch romantiek. De façade, die degeelijkheid en veiligheid moest uitstralen, hoefde niet meer overeind gehouden te worden. Dat kon ook op andere leest. Na het Westen moest nu het Oosten, waar nog veel techniek met de (overbodige) hand werd beëindigd, geautomatiseerd worden.

In die visie was geen ruimte voor nostalgie. 'We zijn geen levend museum' was steevast de NS-leus. Gelijktijdig werd dan verwezen naar wat al gedaan was: de bescherming via de monumentenlijst van een twintigtal stations. Pronkstukken daarbij: Amsterdam-Centraal, Haarlem en Groningen (uit de 'spoorpaleisperiode' van rondom de eeuwwisseling), Utrecht-Maliebaan (thans spoorweg-museum) en het Efteling-achtige Valkenburg, enig overblijfsel uit de eerste nabloei-periode van de stations-architectuur van bijna 130 jaar geleden.

## VOORBEELD VAN RUIMTEWERKING

De karakteristieke, maar onbeschermd Waterstaats-exemplaren waren, toen ze hun tijd hadden gehad: 'tochtig, vochtig, onpraktisch, duur in onderhoud en niet warm te stoken'. Een blok aan het been voor het zo conjunctuur-gevoelige spoorwegbedrijf, dat in

De bij cineasten zo in trek zijnde perron-overkapping van Station Winterswijk.  
(Foto: Henk Westerveld, Aalten)



de jaren van auto-concurrentie en miljoenen-verliezen het 'wegwerp-station' als alternatief introduceerde.

Wat minder economisch bekeken behoorden die Waterstaatjes tot een ineenschrimpelend restje van een periode, waarin automaten en beeldschermen alleen nog maar door Jules Verne-achtige breinen spookten. Een periode ook, waarin vele handen nog licht werk maakten en 'Meneer Spoor' het klasse-onderscheid (ook in de wachtkamers) hooghield omdat het de geest van de tijd was.

Er was, om al die redenen, vooral behoefte aan ruimte en dat leverde in het laatste kwart van de vorige eeuw de vernuftige oplossing, die het Waterstaat-station tot een uniek tijdsdocument heeft gemaakt. Zo'n station zal nooit meer worden gebouwd. De imponerende ruimtewerking, ontworpen volgens de toenmalige staatsrichtlijnen, is nu overbodig en ondoelmatig. Hoe triest, dat het enig antwoord 'kaalslag' was, en is. Juist voor het 5-klassige type, dat bouwtechnisch voorbestemd leek eeuwen te trotseren.

Winterswijk, ooit knooppunt van het lokale spoorwagennet en grensstation voor de goederhandel naar Duitsland, is een van de treffendste voorbeelden van deze ruimtewerking. De inhoudsmaat is maar liefst 10.353 kubieke meter.

'Een probleem op zich', meende, uit bestemmings-oogpunt niet helemaal ten onrechte, de NS toen eenmaal de reddings- en protestacties in Oost-Gelderland de kop opstaken. Acties, waarvoor Heemschut tweemaal aandacht vroeg (zie de nummers van sept. 1980/blz. 151 en jan. '81/blz. 2 t/m 5).

Gangmaker bij de reddingsoperatie was de inmiddels 80-jarige jhr. ir. A. L. van de Brandeler uit Hengelo-Gld., correspondent van de Bond Heemschut. Hij mobiliseerde de pers en oudheidkundige verenigingen, stond bovendien aan de wieg van de SOS (Stichting tot Behoud van Oude Stationsgebouwen).

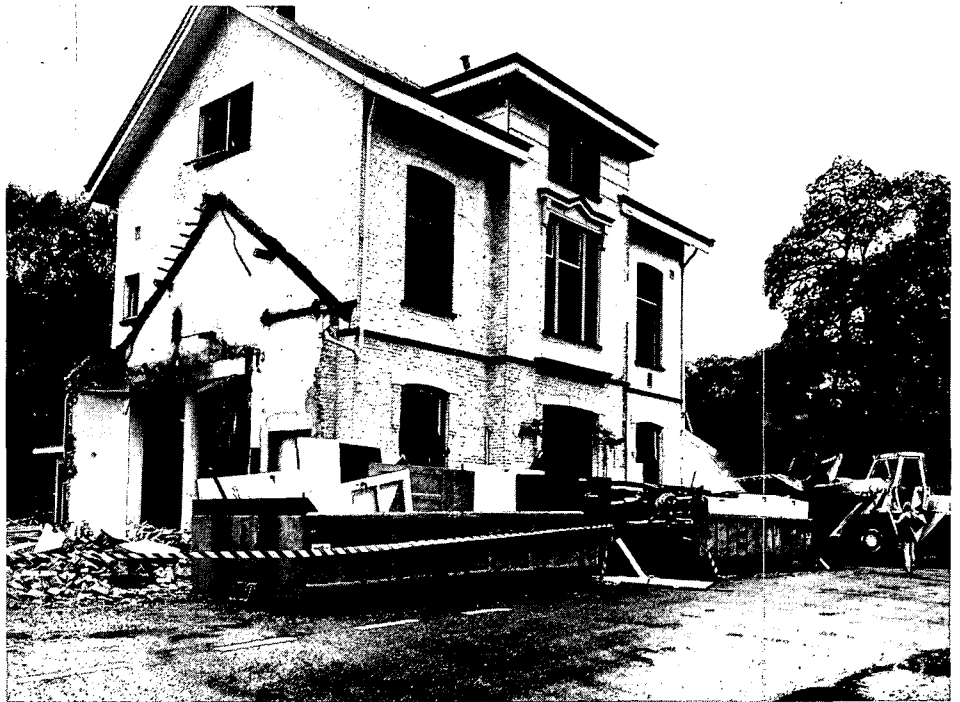
In Winterswijk kreeg zijn Oostgelderse reddingsinitiatief een plaatselijke vertaling in de acties van mev. Nel Albrecht-Duvekot, eerder al actief voor het behoud van het Mondriaanhuis (zie ook Heemschutnummer jan. 1981, bldz. 5). Voor het stationsbehoud haalde zij 6.000 handtekeningen op.

#### MAAR DE KNIP BLEEF OP DE BEURS

Mevr. Albrecht ontketende een soort sneeuwbaaleffect. Al snel kwam het in Winterswijk tot de oprichting van een Werkgroep Station, die op zijn beurt ging functioneren onder de uit een algemeen slooppriest voortgekomen plaatselijke monumentenvereniging. Er werden twee acties georganiseerd, die voor alles voeling moesten houden met de plaatselijke bevolking, die zoveel handtekeningen had gezet. Er werd veel vergaderd, er was een politiek café en twee



A



B



C

**Sloop-trilogie van een station.**

**A: Station Ruurlo juli 1978**

**B: Station Ruurlo juli 1980**

**C: Station Ruurlo juli 1982**

**(Foto's: Henk Braakhekke, Barchem)**

jonge kunstenaars (Wilma en Dick Leeuwenburgh) ontwierpen een bouwplaat voor het station op Madurodam-schaal. Enige dissonant in dit scala bleek de geringe opbrengst van de actie 'n Ton voor het Station: slechts enkele duizenden gulden. De Winterswijker wilde veel, behalve de knip van de geldbeurs halen.

Al die activiteiten, waarop ook de plaatselijke politiek dapper inspeelde, konden niet voorkomen dat de laatste bel voor Winterswijk steeds indringender begon te luiden. Vooral na december 1980. De ene negatieve ontwikkeling stapelde zich op de andere, toen de NS om formele redenen het 'sloopsein' op 'definitief' zette. Burgemeester en wethouders deden er in september '81, tot ieders ontsteltenis, een schepje bovenop door in te stemmen met de voorgestelde afbraak en dat advies neer te leggen bij de gemeenteraad. Het college berustte, zoals het zelf zei, omdat nergens een financieel gaatje kon worden gevonden voor wegwerking van een kostenpost van 3 ton aan achterstallig onderhoud.

### GEMEENTERAAD FURIEUS

Achteraf bleek nog een ander, belangrijk motief om stoom af te blazen, namelijk: angst. Eventuele rijks subsidie voor herinrichting van een nieuw stationsplein kon, zo werd verondersteld, weleens in gevaar komen als al te nadrukkelijk (als gemeente) werd aangehouden achter het behoudsstreven van het oude station. Per slot van rekening was een van de uitgangspunten voor een nieuw stationsplein de bouw van een nieuw, verkleind station. De gemeenteraad, die het spelletje door kreeg, reageerde furieus. In de vergadering, waarbij over sloop moest worden beslist, werd de vloer aangeveegd met de passieve opstelling van de dagelijkse bestuurders. Het college moest zijn huiswerk overmaken, omdat geen van de vier raadsfracties de overtuiging had dat welk alternatief ook 'werkelijk' – conform de opdracht – tot op de bodem was uitgespit.

### NOG ENIGE HOBBELS BLIJVEN

Hoewel de sloopdreiging voor Winterswijk inmiddels is geweken moeten nog enige hobbels worden genomen. De belangrijkste hindernis is echter overwonnen. Het kwart miljoen rijks subsidie (uit de DACW-pot) betekent een overbrugging naar de eerdergenoemde drie ton opknepkosten aan achterstallig onderhoud, het bedrag, dat in eerder stadium, gemeente noch spoorwegen op tafel wilden of konden leggen.

Het obstakel dat nu nog rest is de bestemming van de leegkomende vertrekken. Die zaak wordt weer actueel als de NS zich terugtrekt in een zijvleugel en de dienst 'invoerrechten en accijnzen' verhuist naar het nieuw te bouwen regionale belastingkantoor, bij de Winterswijkse watertoren.

Er zijn plannen om in het stationsgebouw 17 appartementen te vestigen voor onvolledige gezinnen. Breekpunt (voor gemeente en ministerie van Volkshuisvesting) is tot nu toe



Het in oude staat teruggebrachte station van Aalten.

de verhuurtermijn voor het hele gebouw. De NS houdt principieel vast aan 15 jaar, de anderen willen minstens 30 jaar. De spoorwegen vinden 30 jaar 'te lang' en met 'teveel risico's' omkleed, de woningbouw-beleggers vinden op hun beurt 15 jaar 'te kort' en 'te riskant' voor diepte-investeringen. Maar, nu de grootste barrière (het geld) is overwonnen zal – zo is de verwachting – voor de rest ook wel een oplossing komen.

### TIED VAN 'T IEZEREN ROS

De redding van het Winterswijkse station kreeg een passend tintje op zaterdag 28 augustus jl. Inhakend op het jaarlijks volksfeest (met bloemencorso) werd besloten een stukje

stoomverleden te laten herleven. Dat gebeurde door een bezoek van de oude stoomloc 41105 van de Stoom Stichting Nederland, met een vijftal historische rijtuigen stampvol duurbetalende 'spoorfanaten'. Het bezoek werd een groot succes. Bijna 4.000 mensen vergaapten zich op het Winterswijkse station aan de fluitende, stampende en stomende tsjoek, die van rangeren maar niet genoeg leek te krijgen. Er werd gezwaaid, gezongen en vooral gepraat over, zoals de Achterhoecker zegt: 'die mooie tied van 't iezeren ros'. De stoomloc kwam van Rotterdam. Onderweg waren bij alle Oostgelderse overwegen verkeersopstoppen, omdat iedereen dit stukje stoom-nostalgie wel op foto of smal-film wilde vastleggen.

Feest in Winterswijk bij het bezoek van de stoomloc 41105, een week nadat bekend werd dat het station was gered.

Foto: Henk Westerveld, Aalten.



## 'STOP-DE-SLOOPVIRUS' NIET TE STUITEN

Het protest in Oost-Gelderland is opgepikt uit incidentele reddingsgevallen als Meppel (inmiddels op de 'lijst' geplaatst), Wolfheze, Lunteren, Loppersum (dat dienst doet als bankgebouw) en Ede-Centrum (waar in het station een museum is gevestigd). De algemene strekking van het protest ging veel verder. Gevoegd bij acties elders lijkt het 'stop-de-sloop-virus' thans niet meer te stuiten.

Het is in dat opzicht verheugend dat de NS de bot afwijzende houding van weleer heeft laten varen. Er is nu ruimte voor begrip en overleg. Ir. C. Douma, chef nieuwbouw van de NS, heeft in een aantal interviews verklaard ook 'om' te zijn gegaan. Hij is niet langer die verwoede sloopaanhanger uit de jaren zestig. Dat wil niet zeggen dat de meer dan 200 oude stations, die er nog zijn, ook allemaal behouden kunnen blijven. Maar, zo vindt ook Douma, wel de meest markante. De NS-chef hamert in al die vraaggesprekken wel op een zinvolle bestemming, nog steeds het grootste zorgkind.

*Rob Lureman*



### PROTESTSTORM OVER ANDERE STATIONS

Station Varsseveld, enkele dagen voor de sloop.  
Foto: Henk Westerveld, Aalten

Achteraf beschouwd hebben de Spoorwegen bij hun afbraak- en automatiseringsplannen voor Oost-Gelderland niet gerekend op de proteststorm die in dit gebied de kop zou opsteken. Een storm, inmiddels overgeslagen op andere bedreigde baanvakken, en...: nog lang niet uitgewoed.

In het spoor van jhr. Van de Brandeler en mevr. Albrecht voeren hele legioenen. Niet alleen in Oost-Gelderland! Om het wel tot die regio te beperken:

– In Vorden werden bijna 3.000 handtekeningen verzameld, vooral dankzij de plaatselijke Leefbaarheidsgroep.

– In Aalten onderhandelde burgemeester Bekius net zo lang tot hij de NS bereid vond tot verhuur.

– Ook de landelijke politiek hield zich, via Kamervragen, herhaaldelijk bezig met de Achterhoekse stationnetjes.

Almen-Laren was het eerste station dat kon worden gered. Twee kunstenaars zullen er hun intrek nemen. Na Almen kwam Aalten, inmiddels in oude staat teruggebracht en weer gedeeltelijk in gebruik als station. Toen: Lielvelde (nog geen bestemming), vervolgens Vorden (gedeeltelijk ingericht als tandartsgroepspraktijk) en dan nu: Winterswijk.

De reddingsacties mochten niet baten voor Varsseveld en Ruurlo. Eerstgenoemd station ging in januari 1980 plat, het lieflijke witgepleisterde Ruurlo (in 1878 door de GOLS gebouwd) een half jaar later, in juli. Op de plaats van beide afgebroken accommodaties staan nu strakgelijnde, fantasielozeabri's.

Sloop dreigt nog voor Terborg, terwijl in Doetinchem de bulldozer bijna voor de deur staat. Voor Terborg (gem. Wisch) heeft het college van b. en w. nooit 'echt' strijd gevoerd. Net zo min eigenlijk als voor

Varsseveld. De zogenaamde 'hevige druk' van NS-zijde, met bijbehorende kostenpressie, bleek een mooie gelegenheid om de 'reddingsactie' te staken en tegelijk gezichtsverlies te voorkomen.

Voor Doetinchem kwam het afbraak-protest (ondermeer van de Oudheidkundige Kring 'Deutekom') pas op gang toen de sloopvergunning al was verleend.

De initiatiefnemers nog eens bijeen voor het (geredde) Winterswijkse station. Van links naar rechts: mevr. Albrecht, Dick Leeuwenburgh, jhr. A. L. van de Brandeler, Ben Vreeman (woordvoerder Stations-werkgroep) en Wilma Leeuwenburgh.

Foto: Henk Westerveld, Aalten

Literatuur: historisch archief dagblad De Gelderlander/Doetinchem; diverse artikelen dagblad Tubantia/Winterswijk; 'Is er nog hoop voor Lochem, Goor en Delden' (Charles Groenhuijsen in de Volkskrant van 24 januari 1981); 'Station Winterswijk' uit de Stationsencyclopedie van Marinus Vermooten, Den Helder (voorpublicatie Nieuwe Winterswijkse Courant); Stroomtractie (jubileum-uitgave 1981 SSN); 'Daar komt de trein' (Marie-Anne Asselberghs, 1981, De Bezige Bij, Amsterdam); 'Spoorwegstations in Nederland' (L. van Paddenburgh en J. van de Meene, 1981, Kluwer, Deventer); 'Spoorwegmonumenten: op een zijspoor?' (P. Nijhof in: Stedebouw en Volkshuisvesting, febr. 1981, no. 2, pag. 74-85); persoonlijk archief R. E. Lureman (waaronder aantekeningen diverse gesprekken met jhr. Van de Brandeler/Hengelo-Gld.).

