

# NS wil unieke in Zwolle slopen

# stationskap



De monumentale stationskap vlak na de bouw in 1868.

De NS wil de monumentale stationskap van Zwolle slopen en vervangen door een 'meer op de toekomst gerichte overkapping'. Is een stationsmonument in strijd met het nieuwe, moderne spoorwegimago? Het station van Zwolle heeft met één van de mooiste 19de eeuwse constructies in Nederland juist een grote aantrekkingskracht.

In 1860, na het vaststellen van de Spoorwegwet, was Zwolle aangewezen tot een belangrijke schakel in de verbinding tussen Midden- en Noord-Nederland. De Staat nam de aanleg van spoorwegen en stations ter hand. In 1863 werd begonnen met de bouw van het stationsgebouw van Zwolle en de overkapping. Dit Staatspoorstation was een ontwerp Eerste Klasse en daarmee geen standaardontwerp, zoals voor minder belangrijke stations gebruikelijk was.

Door de grote vlucht die het treinverkeer aan het einde der negentiende eeuw nam, werd het station later uitgebreid met een centrale werkplaats, grote spoorwegemplacements en een voetgangersviaduct (de monumentale Hoge Spoorbrug).

## Sikkelspanten

Het stationsgebouw werd in een voor die tijd gebruikelijke *eclectische stijl* ontworpen. Een gepleisterde gevel met rondbogen, pilasters en een hoog middenge-deelte geven het gebouw grote allure.

Voor de overkapping kon men echter niet teruggrijpen op stijlen en constructies uit het verleden. Grote overspanningen werden echter wel, met giet- en smeedijzer, in Engeland gebouwd. Een constructie die daar vandaan komt is het sikkelspant. Sikkelspanten zijn boogvormige vakwerkconstructies met gebogen onder- en bovenrand, die door middel van staven met elkaar zijn verbonden. Achtereenvolgens werden onder andere de stations *Amsterdam Weesperpoort* (1863 door R. M. Ordish), *Amsterdam NRS* (ca. 1864), *Zwolle Staatsspoor* (1868), *Arnhem* (1869, sterk

gelijkend op een ontwerp van Turner), *'s-Gravenhage* (1869, eveneens sterk gelijkend op een ontwerp van Turner) *Utrecht Maliebaan* (1875) en *Leeuwarder Staatsspoor* (1891) met sikkelspanten gebouwd. De kap van Zwolle is, samen met die van Leeuwarden, de enige die nog over is en van die twee de oudste.

De stationskap met een overspanning van 20 m, bestaat uit 19 spanten, die aan een zijde zijn opgelegd op muurdammen van het stationsgebouw, de andere zijde op gietijzeren kolommen. De bovenrand van het sikkelspant bestaat uit een bulbprofiel, een voorloper van het moderne IPE-profiel, de onderrand is van platijzer. De wandstaven, die onder- en bovenrand met elkaar verbinden, zijn uitgevoerd in smeedijzer. De staven zijn met bouten en spieën bevestigd, waardoor typische scharnierverbindingen ontstaan. Door de ranke vormgeving en de bijzonder mooie detaillering van onderdelen is deze kap een van de mooiste negentiende eeuwse constructies van Nederland.

## Behoud goed mogelijk

Helaas zijn delen van de ijzerconstructie door lange tijd gebrekkig onderhoud gaan corroderen. Met name aan de bovenzijde kreeg de regen vrij spel door het verwijderen van het rookkapje in deze eeuw. Door het terugbrengen van het kapje kan verder verval worden vermeden. Waar nodig kunnen wandstaven en verbindingen worden gerepareerd of vervangen door onderdelen met dezelfde vorm maar van betere kwaliteit. Van de gietijzeren kolommen zijn er enkele gescheurd of ge-

roest, maar zonder veel moeite zijn replica's te maken. Dat deze kolommen in de weg zouden staan is onwaarschijnlijk: slechts een deel van het perron ligt onder de oude kap.

Voor het nemen van de juiste maatregelen is het dus heel goed mogelijk deze waardevolle overkapping te behouden. Een overkapping die door zijn constructie en detaillering uniek is in Nederland. Tensamen met het eclectische stationsgebouw en de bijzondere voetgangersbrug vormt het een fraai negentiende eeuws industrieel ensemble. Vervanging van de kap door een slap aftreksel van deze sikkelspanten, zoals de NS voorstelt, doet grote afbreuk aan de sfeer van het station en vermindert Zwolle's monumentale bezit met een belangrijk en beeldbepalend element. ■

*Met dank aan de heer ir. G. G. Nieuwmeijer van de afdeling der Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft voor de verstrekte gegevens.*

*Ir. M. Tillema is werkzaam bij het bureau voor restauratie en onderzoek, Hoogenhouckstraat 58, 2614 BX Delft.*