

# Toen en nu: het station

HAN KOOLHOF

Op 2 februari 1865 werd het eerste gedeelte van Staatslijn A (Arnhem-Leeuwarden) in gebruik genomen: het traject Arnhem-Zutphen. Zutphen kreeg een standaardstation van de 2de klasse, het enige dat gebouwd is. Architect was K.H. van Brederode, die alle standaardstations van de Staatsspoorwegen (vijf types) had ontworpen. Tien jaar later al werd het stationsgebouw aanzienlijk vergroot door de toevoeging van twee hoge eindgebouwen. Vóór het hoofdegebouw kwam een lage vestibule.



Het station van Zutphen rond 1930. Rechts is een van de hoge eindgebouwen te zien die in 1875 zijn toegevoegd. Links van de vestibule bevindt zich de serre van de stationsrestaurant.

(foto: collectie Stedelijk Museum Zutphen)



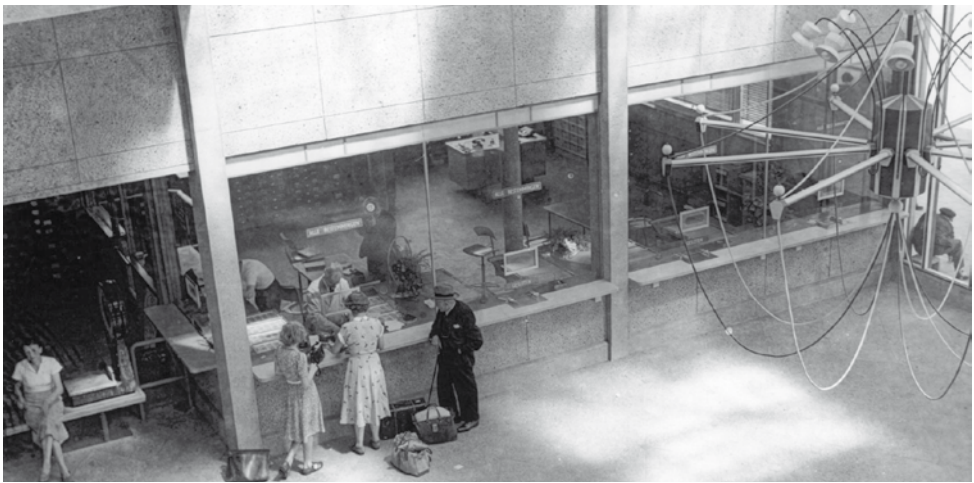
Entree van het oude station met reclame voor de interland Nederland-België op 29 maart 1936.

Voor f 2,37 kon men heen en weer naar Amsterdam. (foto: collectie Stedelijk Museum Zutphen)

Ooit stopten in Zutphen internationale treinen. Zo lieten de Staatsspoorwegen treinen rijden tussen Amsterdam (-Arnhem-Zutphen) en Hannover (via Lochem). Na het gereedkomen van de Oosterspoorlijn (Amsterdam-Amersfoort-Apeldoorn-Zutphen), en in het verlengde daarvan de spoorlijn naar Winterswijk (-Borken) op 21 juni 1880, reed ook de HIJSM met internationale treinen via Zutphen. Nog in 1930 deed een luxe boottrein naar Vlissingen (-Londen) Zutphen aan, met rijtuigen uit Berlijn, Hannover, Dresden, Leipzig en Altona (vice versa). Als gevolg van grote oorlogsschade – door een ontplofte munitietrein – werd in 1948 begonnen met de sloop van het station. Het stond links van het huidige station, daar waar de nieuwbouw voor ROC Aventus komt. Het stationsgebouw bevond zich op perronhoogte,

in tegenstelling tot het ‘nieuwe’, dat op straatniveau ligt.

Het nieuwe station, dat op 28 mei 1952 officieel werd geopend, was een ontwerp van architect H.G.J. Schelling. Soortgelijke stations, opgetrokken uit gezandstraalde prefab betonelementen, ontwierp hij voor Leiden, Arnhem (beide gesloopt), Enschede en Hengelo. De afgelopen jaren is het Zutphense station gerenoveerd. Hierbij verdwenen de stationsrestauratie en de loketten. Terug kwam (een replica van) de oorspronkelijke lichtkroon in de hal; toen en nu een geschenk van de gemeente Zutphen. Vóór het station werd een grote ondergrondse fietsenstalling gerealiseerd. Het gebouw is sinds 15 oktober 2007 een rijksmonument, al ontbreekt het blauw-witte schildje op de voorgevel.



*Het nieuwe station is net een maand oud (30 juni 1952). Rechts de lichtkroon, die ook door ir. Schelling ontworpen was. Er zijn maar liefst vier plaatskaartenloketten ('alle bestemmingen'); links bevindt zich de bagageafdeling. (foto: Stedelijk Museum Zutphen, collectie Zeylemaker)*

## Bronnen

Douma, C. (1998), *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*, Zutphen: Uitgeversmaatschappij Walburg Pers.

*Officieele reisgids der Nederlandsche Spoorwegen, kleine uitgave, 5 oktober 1930.*

Poll, H. van, & B. Steinkamp (2001), *Vervlogen stoom, De Nederlandse Spoorwegen in de periode 1921-1940*: Rosmalen: Uquilair.

Romers, H. (1981), *De Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen: De Walburg Pers. Stationsweb. Geraadpleegd op 8 december 2008, [www.stationsweb.com](http://www.stationsweb.com).

*Zutphen 2-2006*, 42-47.

*Zutphense Koerier*, 16 januari 2008.

Wikipedia. Geraadpleegd op 8 december 2008, [http://nl.wikipedia.org/wiki/Station\\_Zutphen](http://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Zutphen).