

uit de

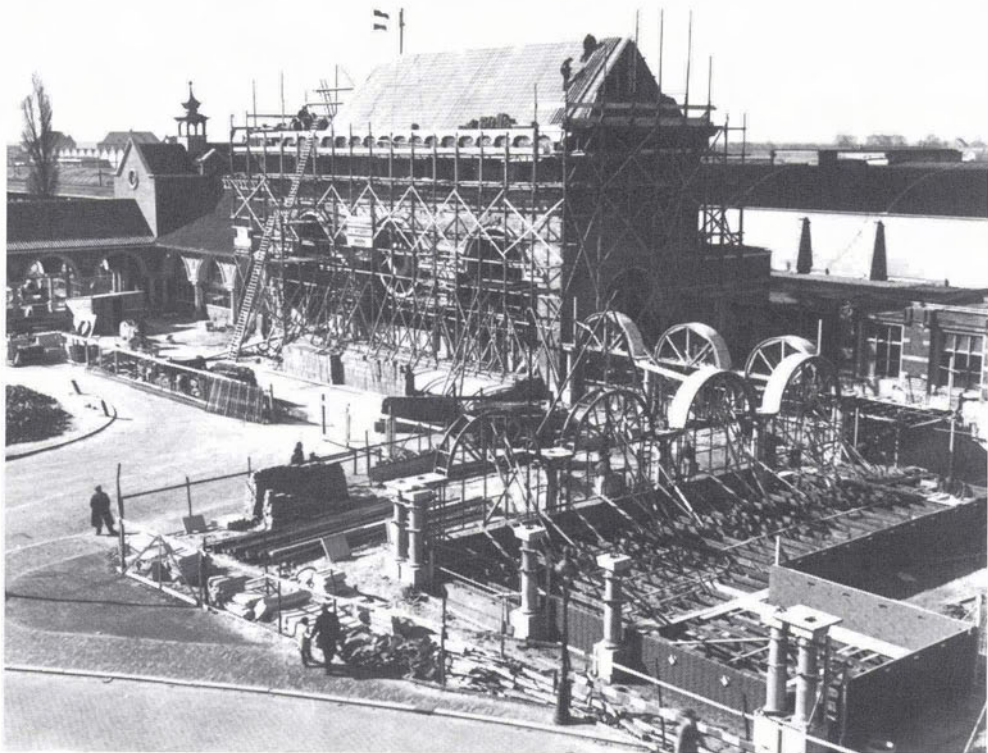
Atlas

Stationsbouw

'Is de afbraak al in zo'n ver stadium?' zal menig een zich wellicht afvragen bij het zien van deze foto. Lijkt het wel wat weg hebben van een stationsgebouw in staat van afbraak, het is in feite andersom. Het betreft hier immers geen recente foto maar een uit 1952 en wel van de bouw. Een prachtige overzichtsfoto van de bouwwerkzaamheden door het bouw- en aanne-

mersbedrijf Fa.v/h G.J.van Wingerden & Zn uit Gouda. Bouwactiviteiten die eindelijk plaatsvonden na een slegend gevecht van vijf jaar om behoud van het oude station uit 1896. Dat station was immers tijdens de bevrijdingsdagen danig vernield door oorlogshandelingen. Vernield, maar niet onherstelbaar. Toch leek het er even op dat het station zou worden

afgebroken om het puin te gebruiken voor de aanleg van een militair vliegveld te Schijndel. Dat gerucht, verspreid door een overijverige sergeant, resulteerde zelfs in een rapport, samengesteld onder leiding van de directeur van de Nederlandsche Spoorwegen, prof dr ir J.Gourdriaan, om het voor sloop te behoeden. Nog in zijn brief van 9 februari 1945



stelt de directeur NS 'dat alles in het werk moet worden gesteld om het station in den ouden toestand te restaureeren'.

Na de beëindiging van de oorlog werd door het stadsbestuur aan de directie van de spoorwegen de nadrukkelijke wens tot restauratie overgebracht. De nieuwe president-directeur ir. Den Hollander had daar andere gedachten over dan zijn voorganger, Goudriaan, die nog zo hartstochtelijk pleitte voor herstel. Den Hollander oordeelde evenwel dat het te zeer vernield was en bovendien geheel uit de tijd. Bovendien kon Monumentenzorg in die dagen 'net niet voldoende architectonische schoonheid in het gebouw zien om het binnen de kring zijner zorgen en behoudzaamheid te trekken' aldus 'Het Huisgezin' van 24 april 1950. Herstel zou vele miljoenen hebben gekost vanwege de vele kostbare bouwmaterialen die bij de bouw waren gebruikt. De prioriteit van de zorgen van NS lagen in de jaren na de oorlog begrijpelijkerwijs anders. Toen eindelijk een besluit viel betekende dat het einde van het station van Cuypers.

Een architect uit eigen gelederen van de NS, ir Van Ravesteyn, kreeg opdracht tot het ontwerp van de nieuwbouw. Al was men, bij de presentatie, niet overtuigd enthousiast over het plan,

toch zag men een tegemoetkoming aan de wensen van de gemeente in de handhaving van dezelfde lengte en hoogte als het oude gebouw. En 'het zal gelukkig niet uit beton maar uit baksteen met natuursteen worden opgetrokken', liet 'Het Huisgezin' weten. Begin 1951 werd met de sloop begonnen en de grond bouwrijp gemaakt. Wat overbleef van het oude station waren enige ornamenten zoals o.a. de twee leeuwen en enige van de wapenstenen. Van het oude gebouw zelf behield men, behalve de perronoverkappingen, het eindgebouw van de rechtervleugel. Dat laatste gedeelte was tezamen met een privaatgebouwtje aan de linkervleugel het enige dat de oorlogshandelingen had overleefd. Het rechter eindgebouw werd evenwel ontdaan van het hoge dak en een bouwlaag omdat anders de sky-line van het nieuwe station aangetast zou worden. Dat laatste relict zal bij de uitvoering van de huidige plannen nu definitief verdwijnen. De Kamer van Koophandel en Fabrieken wenste als wijziging op het plan een uitgang aan de westzijde of een voetgangersbrug over het gehele emplacement. Na de oorlog was men immers begonnen met de bebouwing aan deze zijde van het station. De directie van de NS wees echter op de aanleg van een tunnel waarover de onderhandelingen gaande waren. Men

achtte een voetgangersbrug bovendien weinig 'populair'. Hoe kunnen zienswijzen in de loop der tijd veranderen. Het plan van toen wordt nu als novum gerealiseerd.

Rob van de Laar ■