

DE VOOR REKENING VAN DE STAAT AANBESTEDE STATIONS

Toen door de regering was beslist, dat spoorwegaanleg ook voor rekening van de Staat zou gaan geschieden, werden in 1862 door de Commissie voor de Staatsspoorwegen vijf klassen van stationsgebouwen ter goedkeuring aan de minister van Binnenlandse Zaken voorgelegd. Hiermede doet het bouwen van stations volgens standaardontwerpen zijn intrede in ons land. Van het type 1ste klasse (het grootste) zouden drie uitvoeringen worden ontworpen, te weten eerste, tweede en derde soort. Daarnaast had de commissie een ontwerping van de plaatsen gemaakt, gerangschikt naar type. Deze indeling zag er als volgt uit.

1ste klasse met overdekte spoorbaan

eerste soort: Amsterdam

tweede soort: Groningen, Rotterdam, Utrecht

derde soort: Arnhem, Breda, Leeuwarden, Maastricht, Zutphen, Zwolle.

Een overdekte spoorbaan zou worden toegepast bij stations 1ste klasse, grensstations, stations van splitsing en stations waar treinen kunnen overnachten. Ten behoeve van het laatste worden voorbeelden genoemd, bv. bij de Cie. du Nord in Frankrijk geldt voor een locomotief met tender en een reizigerstrein een overkapping, lang 184 el.

2de klasse

Alkmaar, Deventer, Dordrecht, Enschede, Harlingen, 's-Hertogenbosch, Middelburg, Roosendaal, Tilburg, Vlissingen.

3de klasse

Assen, Bergen op Zoom, Bommel, Boxtel, Culemborg, Eindhoven, Franeker, Goes, Meppel, Moerdijk, Nieuwediep, Roermond, Venlo, Winschoten.

4de klasse

Brummen, Dieren, Gilze en Rijen, Goor, Heerenveen, Helmond, Hengelo, Schagen, Sittard, Steenwijk, Velp, Willemsdorp, Zevenbergschen Hoek.

5de klasse

Anna Paulownapolder, Buitenpost, Bunde, Dronrijp, Echt, Elslloo-Beek, Grijskerk, Maasbracht, Linne-Montfort, Susteren, Veenwouden, Woensdrecht, Wouwe, Zuidhorn.

De klassen werden door de minister goedgekeurd, doch de door de commissie voorgestelde indeling werd door hem gewijzigd en zag er toen als volgt uit:

*1ste klasse derde soort: Arnhem.**2de klasse: Breda, Harlingen, Leeuwarden, Maastricht, Zutphen.**3de klasse: Moerdijk, Nieuwediep, Roosendaal, Tilburg.*

4de klasse (halte): Anna Paulownapolder, Brummen, Bunde, Dieren, Dronrijp, Echt, Elslloo-Beek, Gilze en Rijen, Maasbracht, Schagen, Susteren, Velp, Wouwe, Zevenbergschen Hoek.

Bij vergelijking van de beide overzichten blijkt, dat een aantal stations door de minister is weggelaten: daarover zou later worden beslist. Bij de in dit hoofdstuk voorkomende beschrijvingen van de typen zijn de daarin gebouwde stations vermeld. Daaruit blijkt, dat de door de minister aangegeven indeling ten dele is verwezenlijkt.¹

Uit een brief d.d. 20 augustus 1861, die door de Ingenieurs aan de Commissie is geschreven, blijkt, dat de stationstypen 2de, 3de en 4de klasse zijn ontworpen door de bouw- en werktuigbouwkundige K. H. van Brederode. Mede op grond hiervan veronderstel ik, dat deze bouwkundige ook het type 5de klasse heeft ontworpen.

De bouwkosten van de typen worden blijkens een aantekening op een los vel papier, dat zich bij de brief bevindt, als volgt begroot:

2de klasse: f 50.000,—

3de klasse: f 42.500,—

4de klasse: f 13.800,—

5de klasse: f 8.700,—.

Het type 2de klasse werd te duur bevonden. Daarop ontwierp Van Brederode een minder luxueuze uitvoering, waardoor de bouwkosten daalden tot f 29.700,—.

In de bovenvermelde brief schrijven de Ingenieurs o.a. het volgende: 'Wij hebben hierbij op te merken dat bij al de ontwerpen streng vermeden is alle ornamentiek en er alleen naar gestreefd is geworden door den vorm van het gebouw het vereischte karakter aan de zaak te geven. Alle welde is daarbij geheel op zijde gezet; bij eene behoorlijke inrigting wenschte men het doel te bereiken om het reizen voor het publiek zo gemakkelijk mogelijk te maken. Dat gemak verneemen wij te moeten zoeken in het overdenken zooveel mogelijk van de beweging van reizigers en hunne goederen, zoowel bij het komen naar de treinen, als bij het verlaten der treinen en het station. Zelfs bij een station vierde klasse (halte) is dat beginsel nog gedeeltelijk doorgevoerd'.

Met brief nr. 2256 d.d. 20 december 1861 wordt door de Commissie voor de Staatsspoorwegen aan de heren ingenieurs in algemeene dienst bij de Staatsspoorwegen medegedeeld, dat het ontwerp voor een station 4de klasse door haar is goedgekeurd. De ontwerpen voor stations 2de en 3de klasse zijn te kostbaar en de indeling is niet geheel doelmatig. Er dienen dus nieuwe ontwerpen te worden gemaakt. Hiertoe verwijst de commissie naar de bij de brief gevoegde platen uit de *Nouvelles Annales de la construction*. De eerste aflevering van dit te Parijs uitgegeven tijdschrift verscheen in 1855. De 10 ontwerpen, die tot en met 1861 zijn gepubliceerd, kunnen in enkele typen worden verdeeld.² Wanneer men de Staatsspoortypen daarbij vergelijkt, wordt men getroffen door de overeenkomst van het type 3de klasse met een van de in het bovenvermelde tijdschrift voorkomende afbeeldingen 801. Van de typen 4de en 5de klasse zou men kunnen stellen, dat zij door bepaalde afbeeldingen zijn beïnvloed. Aangezien voorts de benaming 'rondboogstijl' (zie hoofdstuk III) op de vijf MES-ty-