

Hengel

Station

Hengelo

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson

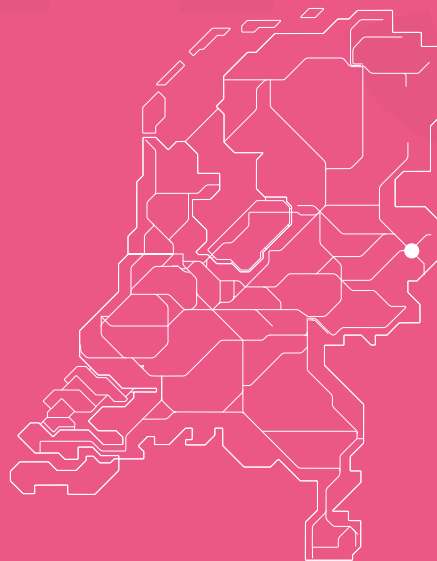


ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Hengelo



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Susan de Vos - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson

16 februari 2017



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

16 februari 2017

NS Stations
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl



Station Hengelo

Bouw- en Cultuur-
historisch onderzoek
en waardestelling

CRIMSON, februari 2017

Station Hengelo

**Bouw- en Cultuurhistorisch
onderzoek en waardestelling**



Inhoud

05	Inleiding
19	Stedenbouwkundige- en cultuurhistorische context
58	Emplacement
96	Oeuvre H.G.J. Schelling
127	Architectonische analyse
154	Bouwgeschiedenis
165	Waardenstelling
171	Aanbevelingen
176	Bronnen



Inleiding

Crimson Architectural Historians is door NS Stations gevraagd een Bouw- en Cultuurhistorisch onderzoek te doen naar Station Hengelo van architect H.G.J. Schelling. Dit onderzoek sluit aan bij vergelijkbare onderzoeken die wij eerder al verrichtten in opdracht van NS Stations naar een drietal stations van Schelling, namelijk Enschede, Naarden-Bussum en Zutphen. De resultaten van dit onderzoek zijn, gezien de stilistische overeenkomsten tussen de stations Zutphen, Enschede en Hengelo, grotendeels gebaseerd op de architectuur-analyses die we eerder opstelden.

Het stationsgebouw zelf heeft geen officiële beschermde status, de perronoverkapping daarentegen wel. Deze maakte oorspronkelijk deel uit van het niet langer meer bestaande stationsgebouw (1899) van G.W. van Heukelom dat op kleine afstand van het huidige station van Schelling was gesitueerd. De overkapping werd in 1999 aangewezen als rijksmonument.¹ Station Hengelo is, in tegenstelling tot Naarden-Bussum, Enschede en Zutphen, eveneens niet opgenomen in “De Collectie”, een lijst van markante stationsgebouwen die is opgesteld door NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester. De vijftig beschreven stations in De Collectie dienen als voorbeeld en inspireren tot een zorgvuldige omgang met het cultuurhistorisch erfgoed van het spoor. Station Hengelo beschikt echter over evenveel architectonische kwaliteiten als de overige drie stations van Schelling, waardoor wij ervoor pleiten het station met een vergelijkbare zorgzaamheid te behandelen.

Het door Crimson Architectural Historians op te leveren rapport heeft het doel de architectonische, stedenbouwkundige, cultuurhistorische en mogelijk andere waarden van Station Hengelo bloot te leggen en op basis van een uitvoerige analyse inzichtelijk te maken waar de ruimtelijke mogelijkheden liggen met betrekking tot eventuele toekomstige modernisering van het gebouw. Kortom, de resultaten van dit cultuurhistorisch onderzoek zullen een toetsingskader vormen voor de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebouw en zal de bandbreedte

1) Monumentnummer: 511470

aangeven waarbinnen deze toekomstige ruimtelijke en programmatische wijzigingen in, aan en om het gebouw kunnen plaatsvinden.

Het onderzoek is als volgt opgebouwd:

1. Stedenbouwkundige en cultuurhistorische context

In het eerste deel van de rapportage wordt een overzicht gegeven van de spoorwegontwikkeling in de regio Twente en wordt vervolgens ingezoomd op de stedelijke context van het centrum van Hengelo en de positie die het station hier in innam.

2. Emplacement

Het tweede deel behandelt de ontwikkeling van het stationsemplacement, waarbij de oorspronkelijke situatie wordt afgezet tegen de huidige inrichting. Daarbij komt eveneens de gewijzigde interne routing in en om het stationsgebouw aan de orde.

3. Oeuvre H.G.J. Schelling²

Het derde deel van het onderzoek bevat een uitgebreide omschrijving van het stations-oeuvre van de architect H.G.J. Schelling. In de beschrijving van Schellings oeuvre ligt de nadruk op de systeem- en betonarchitectuur die hij onder andere toepaste in zijn naoorlogse ontwerpen voor station Leiden, Zutphen, Hengelo, Arnhem en Enschede.

4. Architectonische analyse

In het vierde deel volgt een architectonische analyse van het gebouw op onderdelen. Eveneens wordt het ontwerp voor Hengelo waar nodig afgezet tegen de andere naoorlogse stations van Schelling.

2) Dit hoofdstuk is, met uitzondering van enkele kleine wijzigingen, geheel ontleend uit het eerder door Crimson opgestelde rapport: **Station Enschede. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling**, Rotterdam februari 2015 (in opdracht van NS Stations BV).

5. Bouwgeschiedenis

In het vijfde deel wordt de bouwgeschiedenis van het stationsgebouw beschreven en wordt in kaart gebracht welke bouwkundige wijzigingen (op het niveau van gebouwdelen) zich hebben voorgedaan in, om en aan het gebouw sinds de bouw ervan en wat het effect hiervan is geweest op het (gebruik van het) object.

6. Waardenstelling

In het zesde deel volgt de waardering van het object. Basis voor de waardering vormen de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek (april 2009) opgesteld door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

7. Aanbevelingen

Tenslotte mondt het onderzoek, de analyse en waardering van het gebouw uit in een reeks aanbevelingen in hoofdlijnen over hoe in de toekomst om te gaan met eventuele bouwkundige wijzigingen in, aan en om het gebouw. De aanbevelingen zijn algemeen van aard en gaan niet tot in detail in op specifieke situaties.

Crimson Architectural Historians, 16 februari 2017

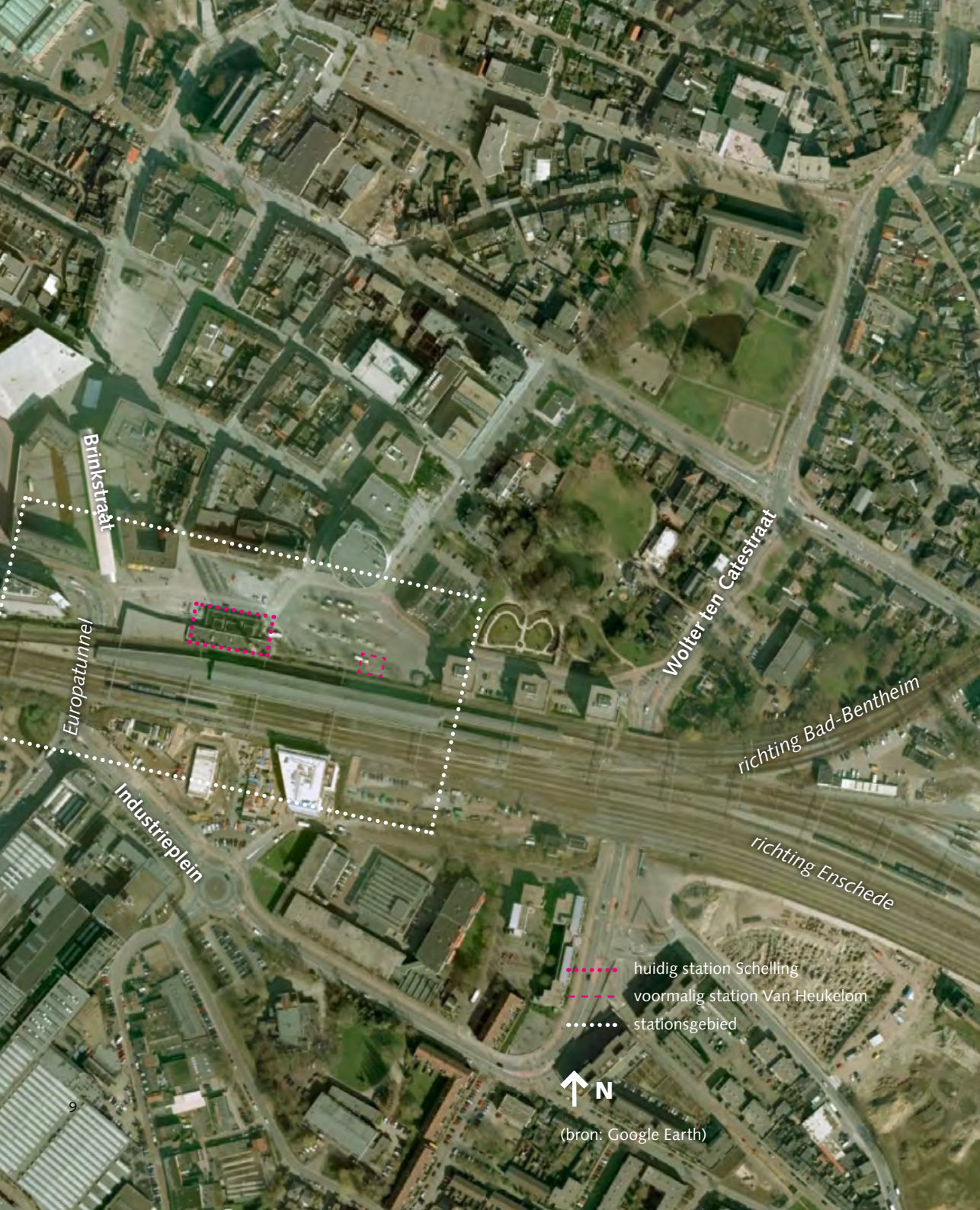


Tuindorpstraat

richting Almelo

richting Zutphen

200 m



Brinkstraat

Europatunnel

Industrieplein

Wolter ten Catestraat

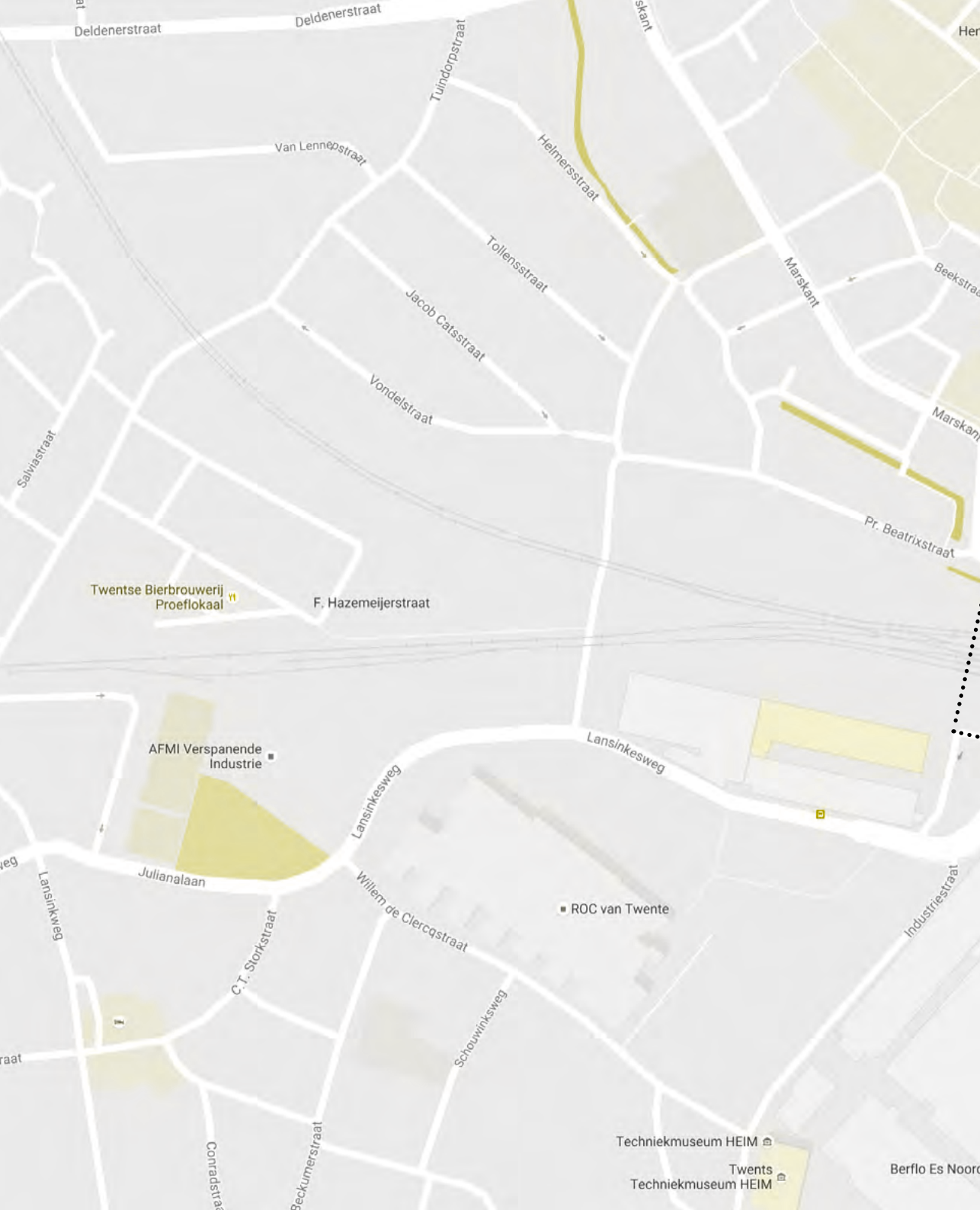
richting Bad-Bentheim

richting Enschede

- huidige station Schelling
- voormalig station Van Heukelom
- stationsgebied



(bron: Google Earth)



Deldenerstraat

Deldenerstraat

Tuindorpstraat

Scharst

Her

Van Lennepstraat

Helmersstraat

Tollensstraat

Marskant

Beekstraat

Jacob Catsstraat

Marskant

Salivastraat

Vondelstraat

Pr. Beatrixstraat

Twentse Bierbrouwerij Proeflokaal

F. Hazemeijerstraat

AFMI Verspanende Industrie

Lansinkesweg

Julianalaan

Lansinkesweg

ROC van Twente

Industriestraat

Willem de Clercqstraat

Schouwinksweg

C.T. Storkstraat

Techniekmuseum HEIM

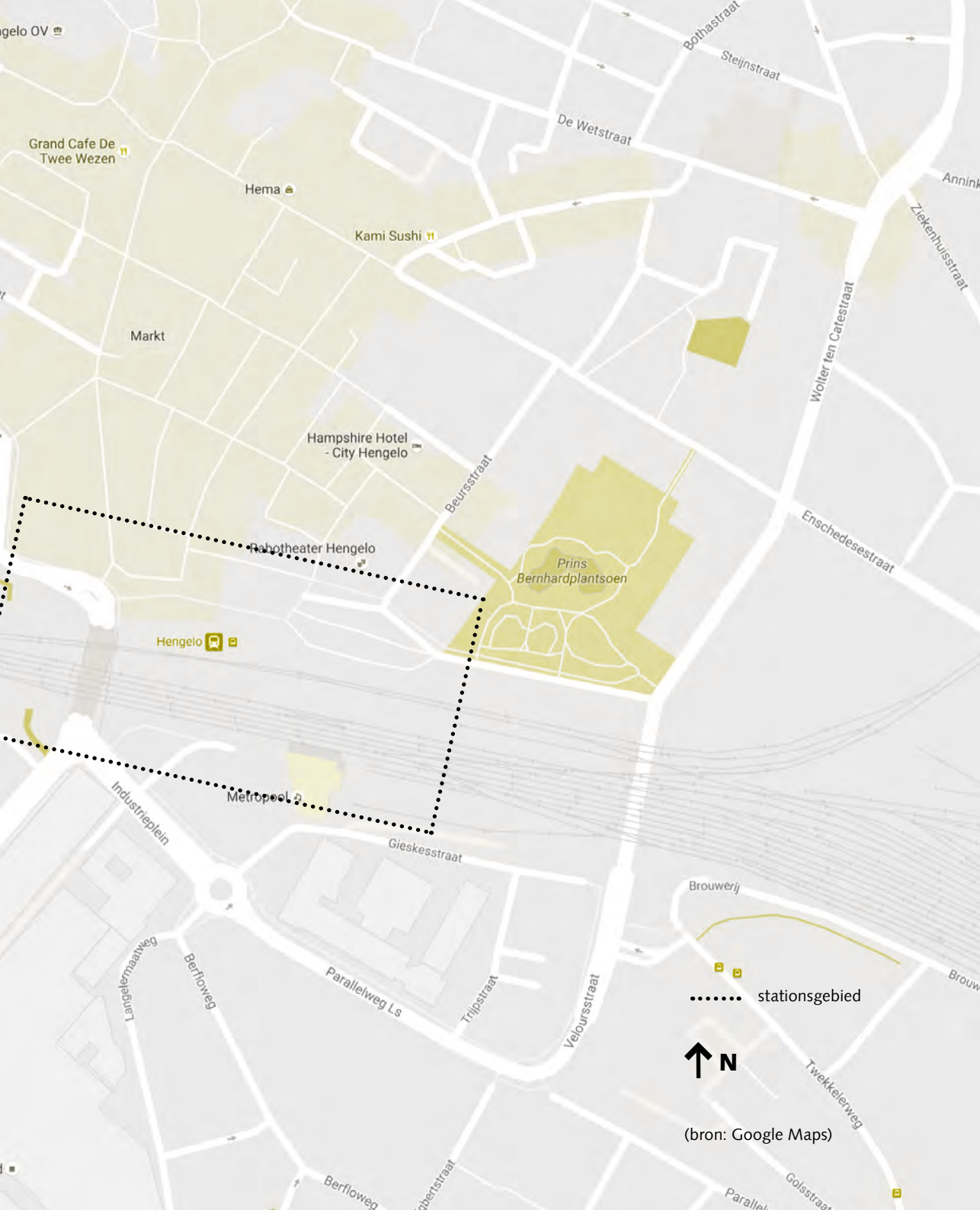
Twents Techniekmuseum HEIM

Berflo Es Noord

Conradstraat

Beckumersstraat

straat



Hengelo OV

Grand Cafe De Twee Wezen

Hema

Kami Sushi

Markt

Hampshire Hotel - City Hengelo

Reintheater Hengelo

Hengelo

Prins Bernhardplantsoen

Metropool 2

Industrieplein

Gieskesstraat

Parallelweg Ls

Brouwerij

..... stationsgebied



(bron: Google Maps)

Cartografisch overzicht

Hengelo 1831 (Kaart van het dorp Hengelo)

Cartografische reeks van de ruimtelijke ontwikkelingen in Hengelo in de periode 1831-heden, met daarin onder meer de situering van het station en andere relevante ruimtelijke elementen.



1) locatie huidig station Schelling

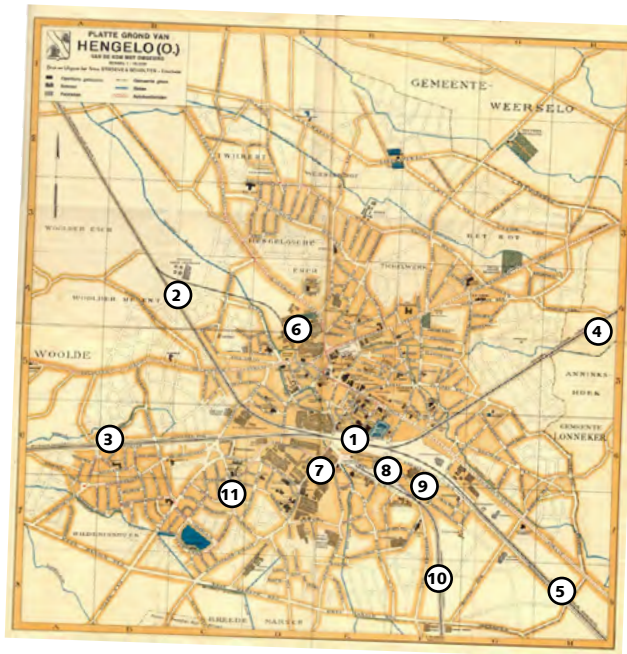
Hengelo 1908-1912 (Topografische kaart)



- 1) station
- 2) spoor richting Almelo
- 3) spoor richting Zutphen
- 4) spoor richting Salzbergen

- 5) spoor richting Enschede
- 6) Stork
- 7) Gasfabriek
- 8) spoor richting Boekelo

Hengelo ca. 1930 (Plattegrond van Hengelo (O.))

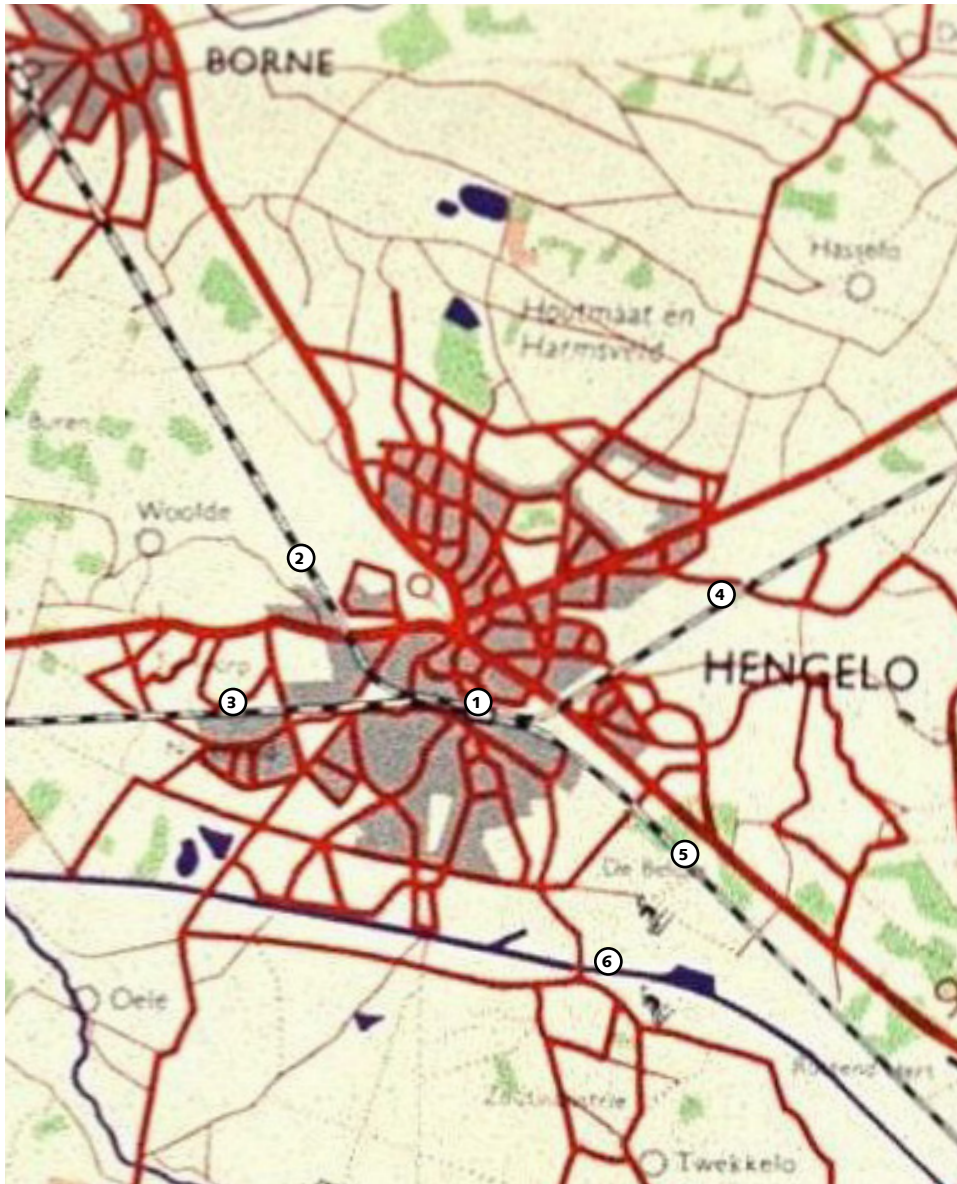


- 1) station
- 2) spoor richting Almelo
- 3) spoor richting Zutphen
- 4) spoor richting Salzbergen

- 5) spoor richting Enschede
- 6) Heemaf
- 7) Stork
- 8) Gasfabriek

- 9) Bierbrouwerij
- 10) spoor richting Boekelo
- 11) 't Lansink

Hengelo 1955 (Toeristenkaart Twente)

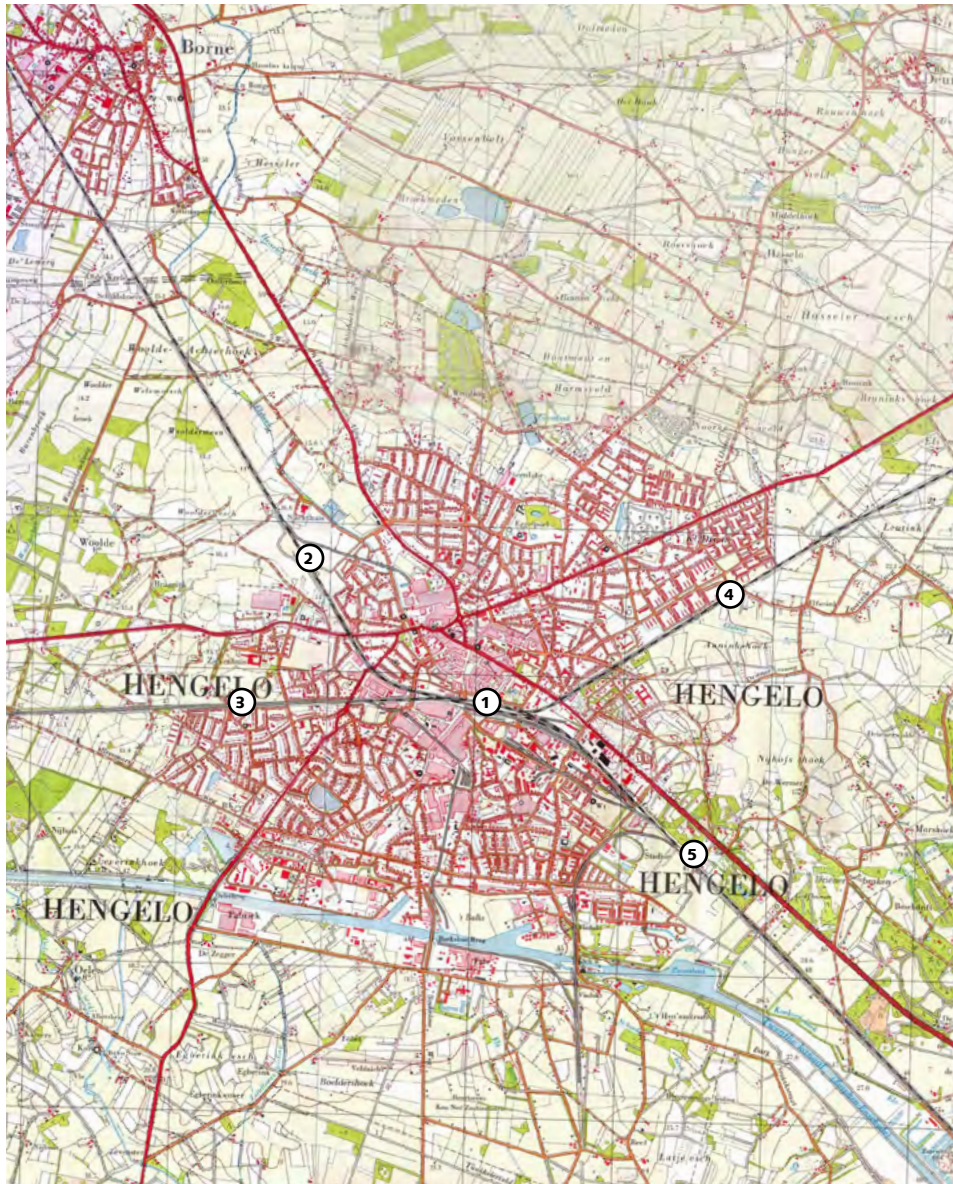


15

- 1) station
- 2) spoor richting Almelo
- 3) spoor richting Zutphen
- 4) spoor richting Salzbergen

- 5) spoor richting Enschede
- 6) Twentekanaal met de Nederlandse Koninklijke Zoutindustrie (vanaf 1938)

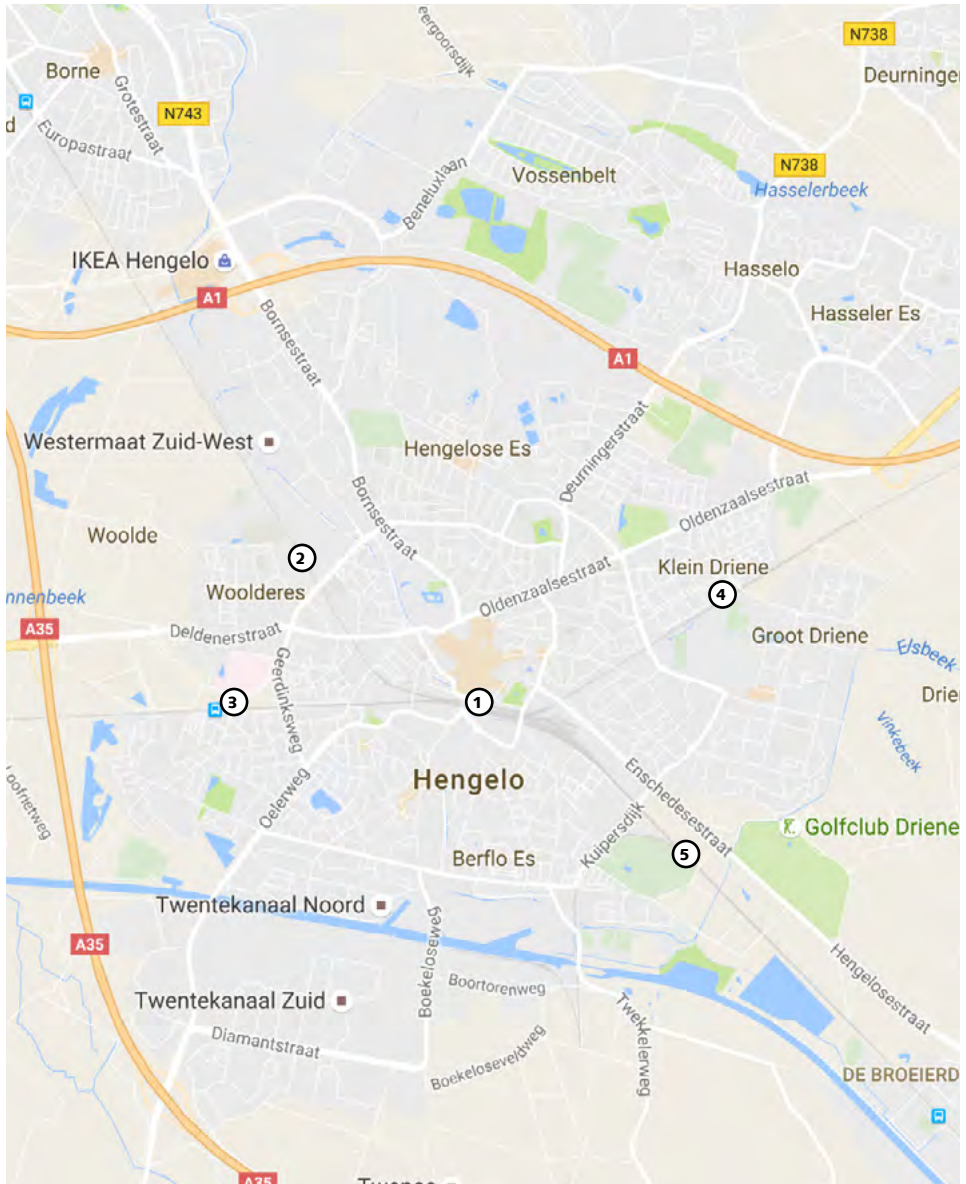
Hengelo 1963 (Topgrafische kaart)



- 1) station
- 2) spoor richting Almelo
- 3) spoor richting Zutphen
- 4) spoor richting Salzbergen

5) spoor richting Enschede

Hengelo 2016 (Google Maps)



- 1) station
- 2) spoor richting Almelo
- 3) spoor richting Zutphen
- 4) spoor richting Salzbergen

- 5) spoor richting Enschede

SPOORWEGKAART VAN NEDERLAND 1868

Lijnen zoals voorkomende in:

Van den Heuvel & van Sautens's
OFFICIEELE REISGIDS.

Extra Uitgave 1 October 1868.

— spoorlijn m stations, halte & halte facultatief dooddienst
- - - - - spoorlijn in aantog

Exploiterende maatschappijen:

SS Mij. Ind. Exp. v. Staatspoorwegen
ROM Hollandsche Overn. Spoorweg Mij.
NRS Nederlandsche Rijn- Spoorweg Mij.
NCS Nederlandsche Central Spoorweg Mij.
REG Rhenische Eisenbahn-Gesellschaft
BNS Belgische-Nederlandsche Eisenbahn-Ges.
LM C&D'Off. d. Ligge v. Maestricht naar
GCB Ch&F Grand Central Belge
(-) In eigendom van...
SV Staat der Nederlanden
SA Spaarweg van Alenlo Saltbergen
LL C&D'Off. d. Ligge v. Limbourg naar B&D
C&M C&M Minder. Eisenbahn-Gesellschaft
NSM Nijmegen'sche Spoorweg-Maatschappij
NB Schiedamschen Mij. v. Belgien
AN Aarn. Maestricht'sche Spoorweg-Mij.
AR Staatlich. d. Aarn. v. Rotterdam

overige stations aan de lijnen

MASSELT - MAASRICHT - LIJK

1. Dieperbeek
2. Beverst
3. Blijst
4. Huisst
5. Nesterhem
6. Gelm
7. Huisst
8. La Prairie
9. Merial
10. Rocour
11. Argenteau
12. Chertalle
13. Wandre
14. Merial
15. Monsterbliven
16. Eugendelen



Stedenbouw- kundige- en cultuur- historische context

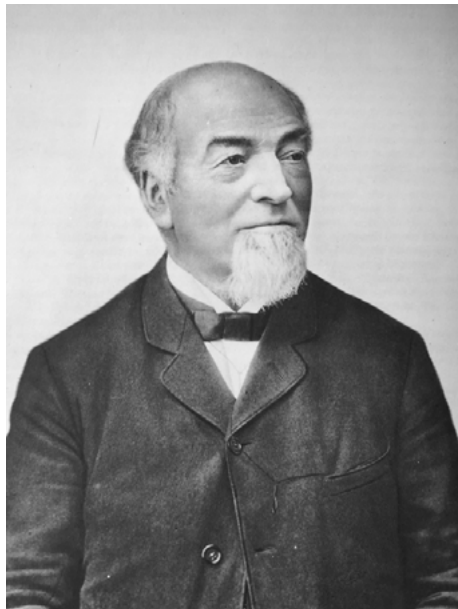
Spoorwegontwikkeling in de regio Twente³

De aanleg van de eerste spoorlijnen in de 19e eeuw verliep in Nederland vergeleken met de buurlanden enigszins traag. Hiervoor waren twee belangrijke redenen. Allereerst beschikte Nederland over een goed functionerend en wijdvertakt netwerk van vaarwegen waar het opkomende treinverkeer in eerste instantie maar moeilijk mee kon concurreren. Ten tweede was er bij de 19e eeuwse liberale regeringen lange tijd grote terughoudendheid voor actieve staatsbemoeyenis. De forse investeringen die nodig waren voor de ontwikkeling van het spoornet bleven daardoor achterwege. Grote stukken land moesten worden aangekocht, stations, spoorlijnen, goederenloodsen, kostbare bruggen en andere kunstwerken moesten worden gebouwd voordat er een trein kon vertrekken. Niet vreemd dat veel transporteurs terug bleven vallen op de al bestaande vaarwegen.

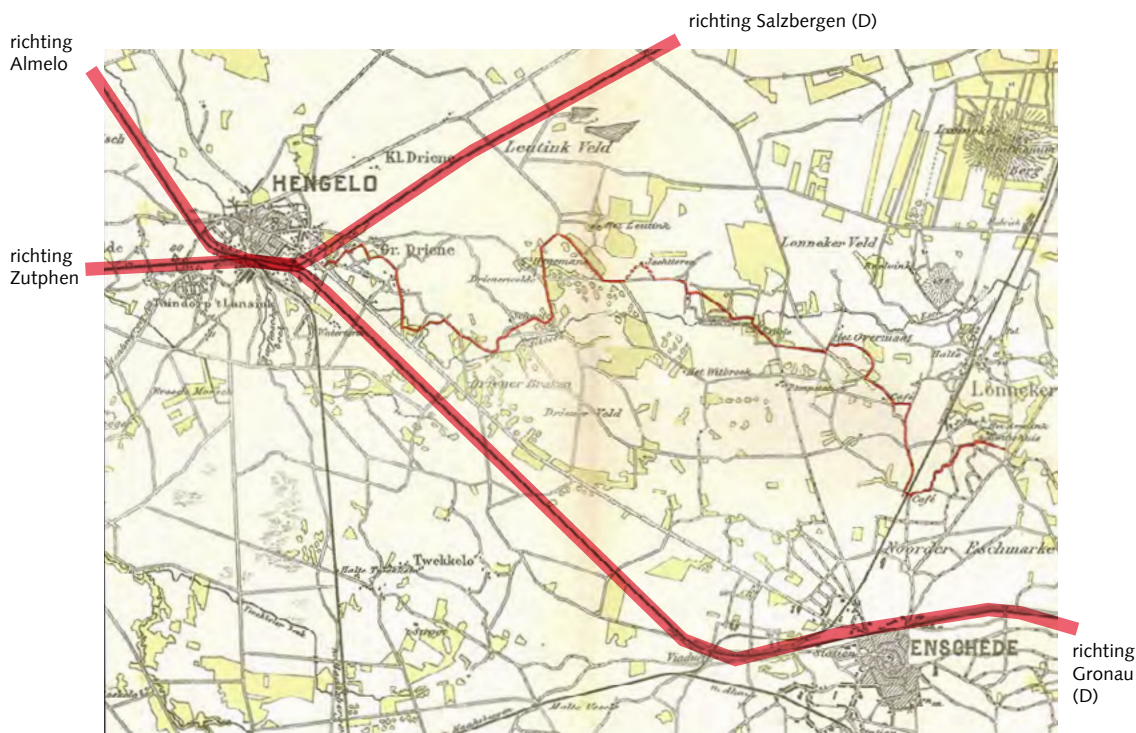
3) Gedeeltelijk ontleend uit het eerder door Crimson opgestelde rapport: **Station Enschede. Cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling**, Rotterdam februari 2015 (in opdracht van NS Stations BV).

Daar kwam halverwege de 19e eeuw verandering in; rond 1865 kwamen er door heel Nederland plotseling een groot aantal spoorlijnen bij. Deze groei van het spoornet had alles te maken met de eerste Spoorwegwet die in de zomer van 1860 door het kabinet Van Hall-Heemstra was aangenomen. Met deze wet nam de Nederlandse overheid eindelijk de leiding om het achtergebleven spoornet uit te breiden. De Nederlandse staat zou tien nieuwe lijnen aanleggen die vervolgens door een particuliere maatschappij geëxploiteerd (de MESS of de SS, Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen) zou gaan worden. De nieuwe spoorlijnen liepen voor een groot deel buiten de Randstad, ook in het oosten van Nederland dat tot dan toe grotendeels verstoken was gebleven van treinverkeer.

Waar elders in Nederland particulier initiatief slecht van de grond kwam lukte dit wel in Hengelo, in het hart van de regio Twente. Mogelijk omdat een van de voorwaarden van de Spoorwegwet was dat er een spoorlijn tussen Zutphen en Enschede aangelegd diende te worden. In 1865 werd daar een gloednieuwe spoorlijn geopend op het traject Almelo-Hengelo-Oldenzaal richting Salzbergen in Duitsland. De lijn kwam er op initiatief van de Twentse industrieel Charles Stork die in Hengelo en het naastgelegen Borne zijn textiel- en elektrotechnische bedrijven had gevestigd. Om deze verder uit te kunnen laten groeien had hij sneller en efficiënter toegang nodig tot steenkolen, afkomstig uit het Ruhrgebied in Duitsland. De noodzaak van directe toegang tot grondstoffen vormde dan ook de reden voor Stork om eigenhandig een particuliere verbinding tussen Hengelo met het achterland van Duitsland te bewerkstelligen. In 1858 al ving de industrieel aan met zijn Haagse lobby voor de aanleg van de 60 km lange particuliere spoorlijn richting Duitsland. Als gevolg van zijn onophoudelijke inspanningen werd enkele jaren later, in 1862 de N.V. Spoorweg Maatschappij Almelo – Salzbergen opgericht, waarna in 1865 de eerste proefrit volgde en Twente



C.T. Stork

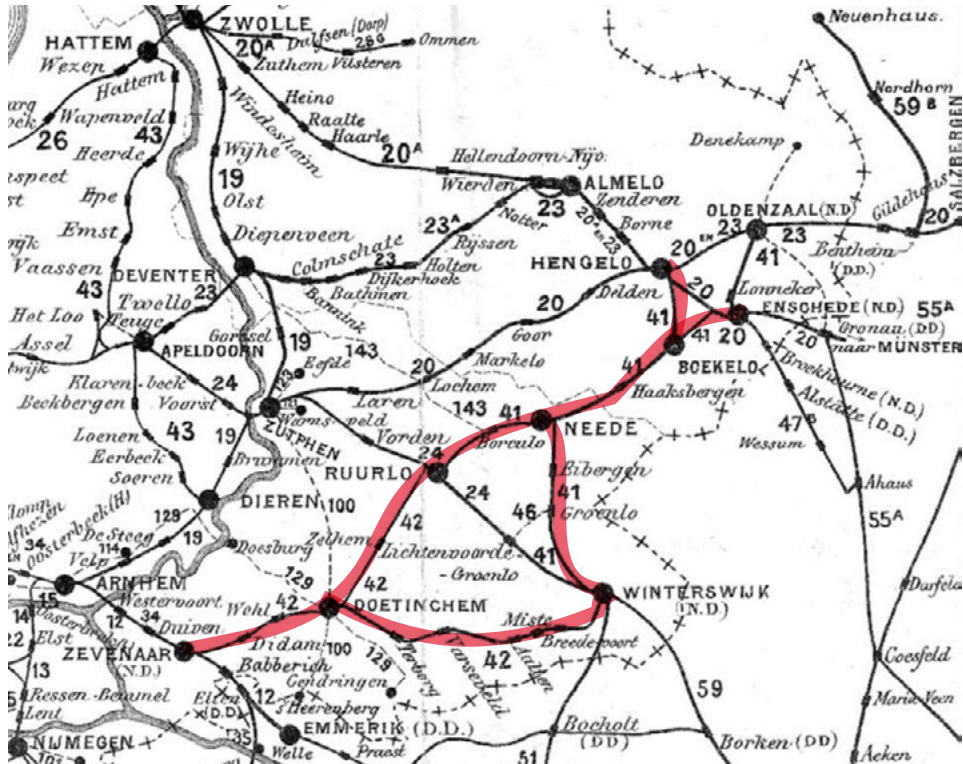


Hengelo 1886

definitief ontsloten werd op het nationale en internationale spoornet. Eveneens was Stork aanjager geweest van de andere twee Twentse lijnen die in de jaren daarop werden geopend.⁴ In 1865 werd het spoortraject Hengelo-Zutphen opgeleverd, als onderdeel van de lijn Arnhem – Leeuwarden en op 1 juli 1866 volgde de connectie van Almelo-Hengelo met het zuidelijker gelegen Enschede. Deze lijn werd vervolgens een jaar later verlengd tot Glanerbrug en ging tenslotte vanaf 1875 de grens over naar Gronau. In 1881 completeerden de spoorlijn Zwolle – Almelo en in 1888 de lijn Deventer – Almelo het netwerk.⁵ Vanaf dat moment kon men vanaf Station Hengelo in vier richtingen reizen.

4) Trix Broekmans, Wim Wennekes, **Het boek van Hengelo 1802 - 2002 : kroniek van een industriestad**, Boekhandel Broekhuis, 2002, p.46, 50-58.

5) Het spoor speelde lange tijd een hoofdrol in de industriële ontwikkeling van Twente, van oorsprong waren er geen handelsbewegingen mogelijk via het water. Hier kwam pas in 1938 verandering in met de opening van het Twentekanaal waarmee de drie grote Overijsselse steden werden aangesloten op het Nederlandse netwerk van rivieren. Het kanaal werd destijds uitgegraven voor een betere aanvoer van grondstoffen voor de Twentse textielindustrie en voor de toevoer van steenkool uit de mijnen in Limburg.



Spoorlijnen van de GOLs, voor 1910

Spoorlijnen van de GOLs

De aansluiting van Twente op zowel het nationale als op het internationale spoornet luidde logischerwijs het begin in van een economische bloeiperiode, hoofdzakelijk op het gebied van textielfabricage, voor de gehele regio. Hengelo profiteerde van de gunstige ligging aan het spoor en het resulteerde in een flinke economische opleving van het voormalige dorp dat uitgroeide tot een industriële stad. Dit gold eveneens voor de andere twee provinciale steden die aan de spoorlijn waren gelegen, Almelo en Enschede. De aansluiting op het spoorwegennet betekende bijvoorbeeld voor Enschede een enorme vooruitgang van de plaatselijke textielindustrie. De kleinschalige 'cottage industries' die er sinds de 18e eeuw tot bloei waren gekomen konden zich nu, met de betere aanvoer van grondstoffen, op grotere schaal ontwikkelen. Het gevolg voor Enschede was dat de stad uitgroeide tot een echte industriestad waar grote fabrieken het stadsbeeld bepalen.

Naast de hoofdspoorwegen die de steden en belangrijkste locaties aandeden werden er aan het eind van de 19e eeuw veel lokaalspoorwegen aangelegd in Gelderland en Overijssel om Twente en de Achterhoek beter te ontsluiten. Dit kon vanaf de invoering van de lokaalspoorwegwet van 1878 die het mogelijk maakte goedkoper spoorwegen aan te leggen. Het rijdende materieel en de sporen zelf waren lichter dan het gewone spoor, ook was de snelheid aanzienlijk lager dan op het hoofdspoor. Doordat aan lokaalspoorlijnen minder zware eisen werden gesteld met betrekking tot het gebruik konden de aanleg- en exploitatiekosten aanzienlijk worden verlaagd. De lokaalspoorwegen kwamen op in een periode waarin de vrachtauto en de bus nog geen gemeengoed waren. Vooral de Twentse fabrikanten waren groot voorstander van deze lokaalspoorwegen. Hiermee konden ze opnieuw sneller grondstoffen en goederen aan- en afvoeren, zowel richting Duitsland als richting de Randstad en bovendien de arbeiders van en naar de fabrieken vervoeren. In 1881 werd door textielfabrikant Jan Willink de GOLS opgericht, de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-maatschappij. Deze maatschappij exploiteerde twee belangrijke lijnen in de regio Twente. De lijn Winterswijk – Neede – Boekelo – Hengelo, met vanaf Boekelo een zijtak naar Enschede werd in 1882 geopend. De GOLS legde verder de lijn Winterswijk – Doetinchem – Zevenaar aan, met de zijtak Doetinchem – Ruurlo – Neede. Hoewel er wel reizigersvervoer plaatsvond op de GOLS-lijnen hadden ze primair een industriële functie. Tot het eind van de jaren '30 van de 20e eeuw fungeerden deze lokaalspoorwegen als een soort regionale tramdienst, maar door de opkomst van het busvervoer die veel frequentere diensten kon aanbieden, liep het personenvervoer op het lokaalspoor snel terug. Als aan- en afvoerlijn voor goederen hebben de lokaalspoorwegen nog wat langer dienst gedaan maar toen in de jaren '70 het kolentransport grotendeels verdween kwam hieraan ook een eind. De NS besloot de lijnen te sluiten en op te breken.⁶

Hengelo: van dorp naar industrieel spoorknooppunt

Hengelo was op het moment van aansluiting op het nationale spoorwegnet nog maar een klein, onopvallend agrarisch dorpje dat pas in 1802 bestuurlijk zelfstandig werd. Tot die tijd viel het onder het bestuurlijk gezag van Delden. Door de optimale situering aan het spoornet kon het zoals gezegd einde 19e eeuw uitgroeien tot het industriële middelpunt van de regio Twente. In eerste

6) Met uitzondering van de lijnen Haaksbergen-Boekelo en Winterswijk – Doetinchem – Zevenaar. Deze worden vandaag de dag door andere vervoersmaatschappijen geëxploiteerd.



Machinefabriek Stork, 1870

instantie floreerde er de textielproductie, net zoals bij de andere rivaliserende Twentse steden Almelo en Enschede.⁷ Maar uiteindelijk zou in Hengelo met name de elektrotechnische en chemische industrie de grootste groei doormaken, hetgeen Hengelo de bijnaam 'Metaalstad' opleverde. Belangrijkste motor achter de industriële vooruitgang was de aanwezigheid van het familieconcern Stork, waarvan de invloed te vergelijken is met die van het Philipsconcern op de ontwikkeling van de stad Eindhoven. Drie jaar na de opening van de 'eigen' spoorlijn opende de Gebr. Stork & Co. in 1868 een reusachtige machinefabriek op een terrein van omstreeks 4000 m² direct achter het gloednieuwe treinstation, hetgeen de onderneming precies volgens plan een optimale internationale handelsverbinding gaf. Doordat de omgeving rond Hengelo hoofdzakelijk bestond uit uitgestrekte landerijen en daardoor nauwelijks ruimtelijke belemmeringen opwierp kostte het geen moeite het spoortracé in het bestaande landschap te passen en een bijbehorend station te bouwen; deze werden aan de zuidelijke rand van de historische kern van Hengelo geprojecteerd, met voldoende uitbreidingsmogelijkheden in het vooruitzicht.⁸

7) De Twentse textielindustrie had een groot internationaal afzetgebied, onder andere in de voormalige Nederlandse en Engelse koloniën.

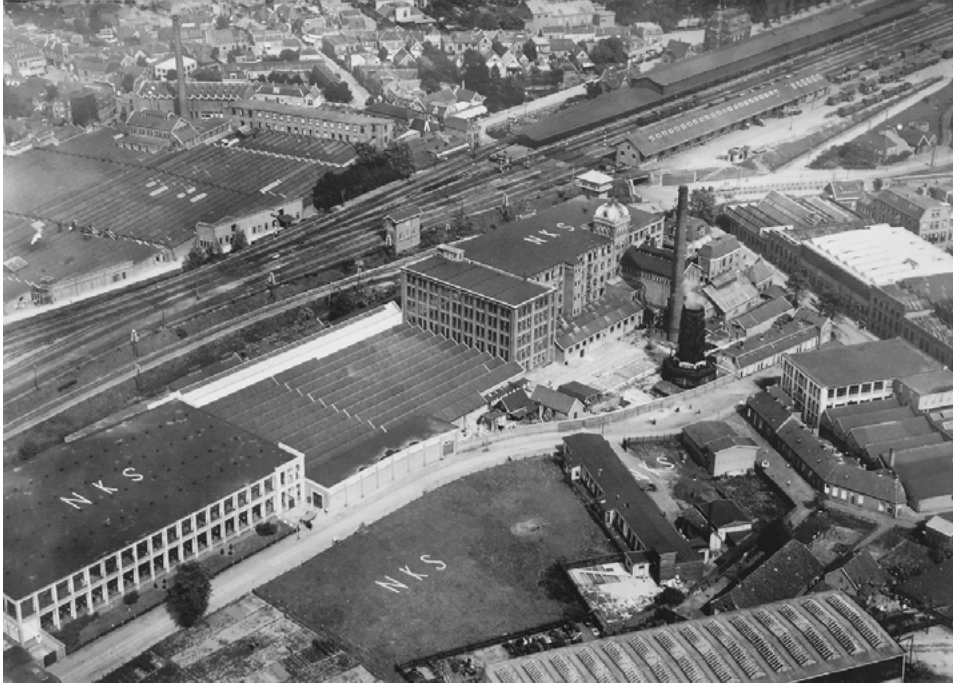
8) Het sobere, doch doelmatige stationsgebouw werd een jaar na de opening van de lijn 1866 opgeleverd naar een ontwerp van K.H. van Brederode. Het ging hier om een standaardstation ter grootte van het type 3e klasse, in neoclassicistische uitvoering.



Het eerste station van Hengelo naar een ontwerp K.H. van Brederode, 1866-1899

Na de vestiging van Stork volgden al snel andere industriële ondernemingen, aangetrokken door de optimale verbindingen die Hengelo bood. In 1879 vestigde ook de firma G. Dijkers & Co zich in Hengelo met de N.V. Kopergieterij, Appendage- en Pompenfabriek (goed voor 700 werkplaatsen). Samen met de N.V. Nederlandsche Industrie voor Elektrotechniek 'NIVE', de Nederlandse Katoen Spinnerij en de Hengelose Bierbrouwerij waren zij eveneens belangrijke spelers in het dorp die net zoals Stork eerder, hun fabriekscomplexen hoofdzakelijk vestigden aan de toenmalige rand van de stad, ten zuiden van het station in de uitgestrekte weilanden van Hengelo. Na 1900 volgden bedrijven als Twentsch Centraal Station voor Electriche Stroomlevering, F. Hazemeijer & Co, Hengelosche Electriche en Mechanische Apparatenfabriek (Heemaf), en NV Hollandsche Signaal apparaten. De aansluiting van Hengelo op het Twentekanaal in 1935 versterkte de handelspositie van Hengelo aanzienlijk, de bestaande handelsmogelijkheden via spoor- en wegverkeer werd uitgebreid met een nationaal vaernetwerk. Met de vestiging van de Koninklijke Nederlandse Zoutindustrie (later AKZO-Nobel) aan de nieuwe haven van Hengelo kreeg zo ook de chemische sector in 1938 een belangrijke voet aan de grond en zorgde het voor werkgelegenheid, niet alleen in Hengelo zelf maar voor een groot deel van de regio en Duitsland.⁹

9) L. Martens, *Hengelo als industriestad en als woonstad*, Amsterdam 1926, p. 16-23.

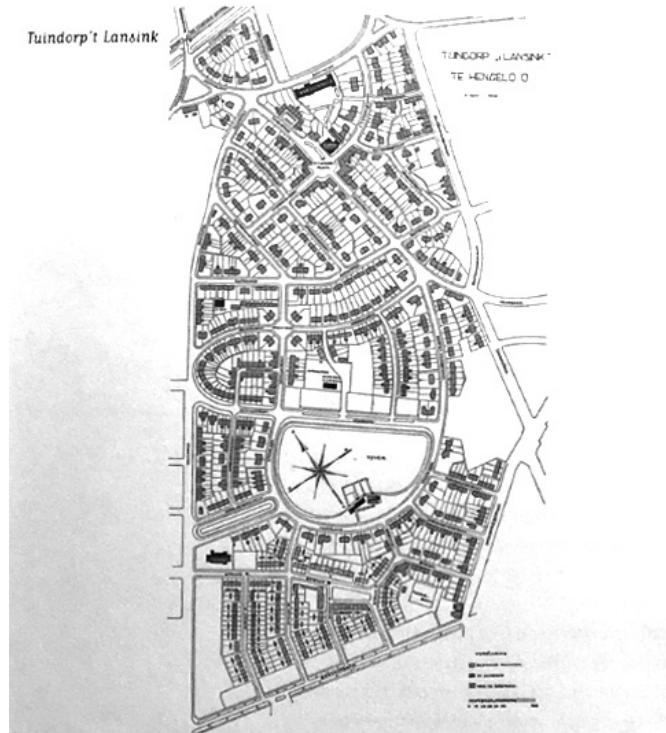


Luchtopname uit 1925, met ten zuiden van de spoorbaan een aantal industriële complexen waaronder die van de Nederlandse Katoen Spinnerij en uiterst rechts het station van architect Van Heukelom.

Tot aan de Tweede Wereldoorlog functioneerde Hengelo in wezen nog altijd als een dorp, dat te maken had gekregen met een ongekende stedelijke groei en daarmee ook met een flinke toename van inwoners. Het stadsbestuur was lang niet voldoende geëquipeerd om de stedelijke groei op een serieuze manier te begeleiden, er waren bijvoorbeeld geen uitbreidingsplannen die de verstedelijking in juiste banen leidde, waardoor de stad in de praktijk twee verschillende gezichten had. In het noorden lag het middeleeuwse hart van Hengelo dat bestond uit een verzameling van woonhuizen en een aantal villa's omringd door groene vlaktes. In het zuiden van Hengelo had zich een stedelijke industriële conglomeraat ontwikkeld, waarbij de horizon werd bepaald door grote fabriekshallen met imposante schoorsteenpijpen. De explosieve groei van de industrie trok met name in de jaren '20 en '30 talloze nieuwkomers vanuit de gehele regio aan, waarvoor de stad onvoldoende hoeveelheid woningen ter beschikking had.¹⁰ Opnieuw nam

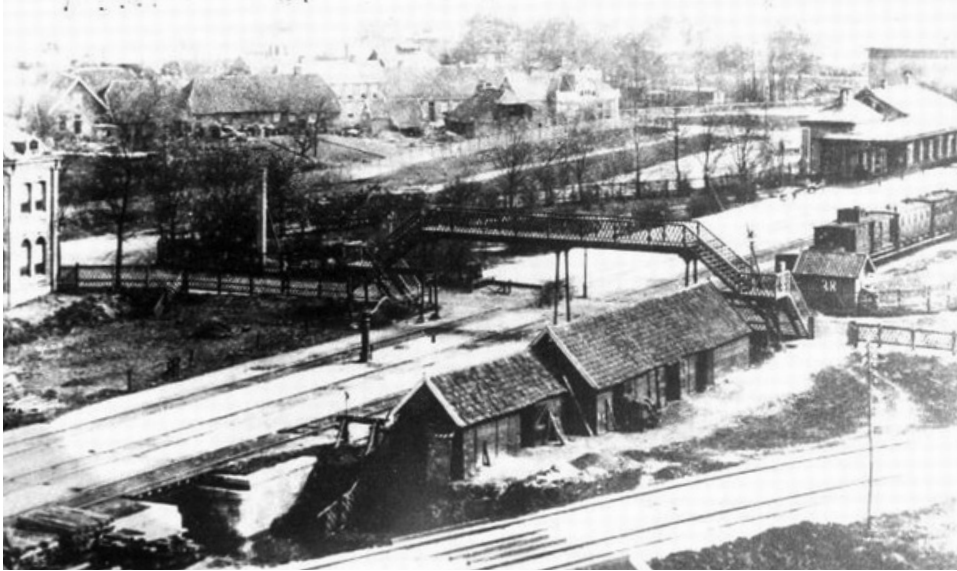
¹⁰) Stork had op dat moment 120 arbeiders in dienst en in 1926 was dit aantal gestegen tot 2500 personen. Uit: L. Martens, **Hengelo als industriestad en als woonstad**, Amsterdam 1926, p. 17.

**Stedenbouwkundig plan voor
tuindorp 't Lansink**



Charles Stork het voortouw; samen met zijn mede-industriëlen, zoals G. Dikkers, richtte hij in 1867 de Hengelosche Bouwvereniging op waarmee hij zich het doel stelde voldoende aantrekkelijke arbeiderswoningen te bouwen, voorzien van alle dagelijkse faciliteiten zoals scholen, winkels en buurthuizen. Het meest markante project waar Stork opdracht toe gaf was de bouw van 't Lansink (1911), een zelfvoorzienende company town die werd ontworpen volgens de beginselen van de Engelse Garden City.¹¹ Hij projecteerde het tuindorp ten zuidwesten van zijn eigen industriële complex waarmee de arbeiders direct toegang kregen tot de fabrieken. Als gevolg van deze organische ruimtelijke uitbreidingen in zuidelijke richting van de stad kwamen de industriële complexen steeds meer midden in het stedelijk weefsel te liggen (zie afbeelding p. 14).

11) Herald Roelevink, Wies Sanders, **Industrieel erfgoed. Op de sporen van het verleden. Hart van Zuid Hengelo**, Hengelo 2000, p. 38-39.



Loopbrug over het spoor, ca.1890

Het verschil in karakter tussen de dorpskern en de stedelijke ontwikkelingen aan de zuidelijke stadsrand werd benadrukt door de aanwezigheid van de spoorbaan die beide delen van de stad in oost-westelijke richting in tweeën deelde. Met de toenemende bedrijvigheid in de fabrieken ondervonden de fabrieksarbeiders al vrij snel na de aanleg van de lijn veel hinder met het oversteken van de spoorbaan, ze stonden geregeld lange tijd voor de spoorbomen te wachten voordat ze de fabrieksterreinen konden bereiken. Er werd in 1881 al een loopbrug over het spoor gebouwd ter verlichting, maar voor het rijdende verkeer was dit geen serieuze oplossing. Om de barrière die het spoor vormde op te heffen werd na lang onderzoek, in 1901 besloten tot het verhogen van de spoorbaan waarmee men onder het spoor doorgangen kon creëren die de doorstroming van het almaar groeiende werkvolk zouden versnellen.¹² Het zand voor de ophoging van

12) De doorgangen werden gepland onder de spoorwegtak Delden-Hengelo, in de weg van Haaksbergen naar Hengelo, onder de spoorwegtak Beckum-Hengelo, in de weg van Delden naar Hengelo, in de weg van Haaksbergen naar Hengelo en een doorgang in de weg van Beckum naar Hengelo. Onder het emplacement zelf werden de volgende doorgangen gecreëerd: een doorgang tegenover de Brinkstraat, tegenover de Wolter ten Catestraat, onder de spoorwegtak Hengelo-Oldenzaal en Hengelo-Enschede en tenslotte een doorgang in de Waerbekeweg. Uit: 'Het nieuwe station te Hengelo', in: **De Ingenieur** 9, 1900, p.127



Station Hengelo naar een ontwerp van G.W. Heukelom, 1902

het emplacement en de spoorlijnen werd in het nabijgelegen Driene afgegraven, waarbij het natuurgebied Lonnekermeer ontstond. De verhoging van het spoor betekende ook de noodzaak tot de bouw van een nieuw stationsgebouw. Dit gebouw werd geïncorporeerd aan de noordzijde van de verhoogde spoorbaan. Het nieuwe hoofdgebouw werd in 1902 opgeleverd naar een ontwerp van architect G.W. van Heukelom (1870-1952) en kwam via een tunnel en een trap uit op de verhoogde perrons.¹³ In de praktijk bleek de verhoogde spoorbaan echter lang niet de oplossing voor de scheiding. Er waren nog te weinig mogelijkheden om aan de andere kant van de spoordijk te komen waardoor de stedenbouwkundige tweedeling in feite werd verergerd ten opzichte van de oorspronkelijke situatie.

13) De hoofdstukken Emplacement en Architectonische analyse bevatten een uitgebreide omschrijving van dit station uit 1902.



Vernielingen na het bombardement, gezien vanaf het ernstig beschadigde station, 1944

Wederopbouw

Op 6 en 7 oktober 1944 werd gedurende de Tweede Wereldoorlog het centrum van de stad getroffen door bombardementen van de Geallieerden. Het bombardement was bedoeld om het spooknooppunt, dat gedurende de oorlog van groot infrastructureel strategisch belang was voor de Duitse bezetter, uit te schakelen maar miste ternauwernood haar doel en raakte in plaats daarvan de oude dorpskern ten noorden van de spoorlijn.¹⁴ Ook het stationscomplex werd daarbij hevig geraakt, slechts het eilandperron, de perronkap, en het stationsgebouw bleven overeind doch in ernstig gehavende staat. De eerste verdieping van het stationsgebouw die toegang bood tot de sporen werd wel volledig vernield. Na het desastreuze bombardement moest er in allerijl een wederopbouwplan gemaakt worden voor de zwaar getroffen dorpskern en de stationsomgeving van Hengelo. Net zoals bij andere getroffen steden het geval was, denk bijvoorbeeld aan de binnenstad van Rotterdam, kreeg het stadsbestuur

14) cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/publications/rijksdienst_voor_het_cultureel_erfgoed_2015_01_hengelo.pdf



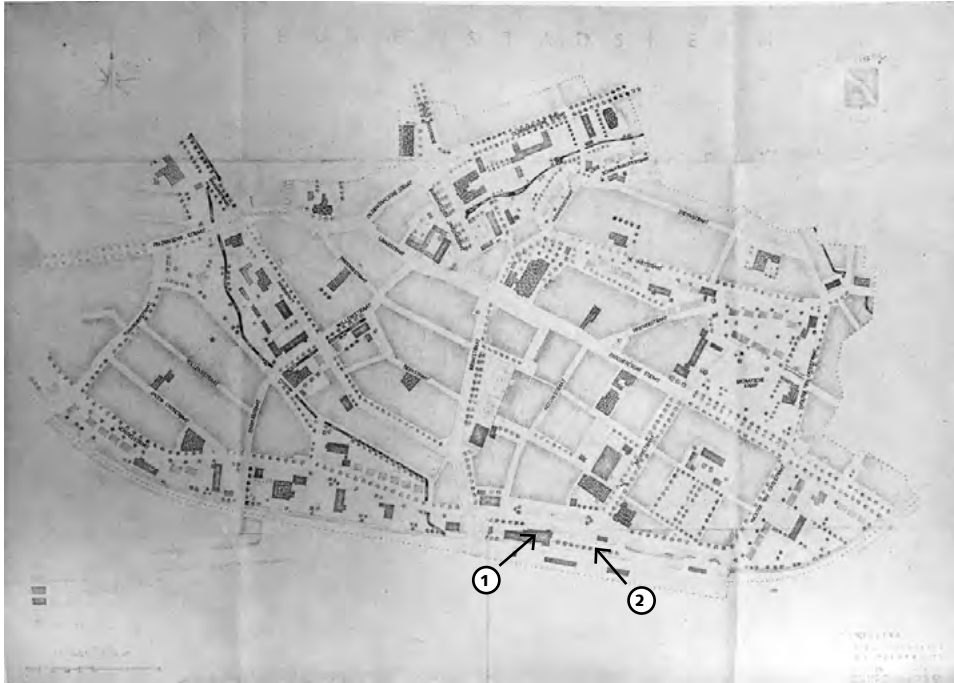
Het getroffen station Hengelo, 1944

de grote kans om met de wederopbouw in één gebaar korte metten te maken met alle bestaande stedenbouwkundige knelpunten waar men al zo lang mee worstelde. Daarnaast werd de wederopbouw gebruikt om op vrij rigoureuze wijze een heel nieuw gezicht te scheppen voor de schizofrene stad die het was geworden. Hengelo was meer dan ooit op weg haar positie als regionaal centrum van Twente te bestendigen maar functioneerde nog als een ietwat sullig dorp en miste bovendien de stedelijke allure die de vooruitgang en ambitie van de industriestad weerspiegelde.¹⁵

Terwijl grote delen van de Randstad nog niet bevrijd waren werd in 1945 al gewerkt aan het herstel van Hengelo; het wederopbouwplan dat door C. Pouderoyen en W.R. Couwelaar werd ontworpen werd als eerste van de Nederlandse steden ingediend in Den Haag.¹⁶ Het station en de stationsomgeving speelden er een belangrijke rol in. Een belangrijke opgave voor het plan was

15) In 1951 telde Hengelo 50.000 inwoners; in 1830 waren dit 1550 inwoners en in 1865 circa 5500.

31 16) Jouke van der Werf, 'De Wederopbouw van Hengelo. Ruimte maken voor een nieuwe stad', in: **Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland**, Rotterdam 1997, p. 449.



Wederopbouwplan 1945 (niet definitief)
1) station Schelling, 2) voormalig station Van Heukelom

onder meer het opheffen van de barrière die de verhoogde spoorbaan creëerde tussen de zuidelijke gesitueerde industrie en de naastgelegen arbeiderswijken en het nieuw te bouwen winkel en- kantorencentrum ten noorden ervan. Daarnaast werd gezocht naar een verbetering van het stationsplein en het aangrenzende busstation.

Het eerste plan werd niet direct goedgekeurd; ir. Piet Verhagen (stedenbouwkundig adviseur voor de dienst Wederopbouw van Den Haag) achtte het voorstel nog te romantisch en te gedetailleerd. Daarnaast ervoer hij het ontwerp als te weinig Hengeloos en niet in lijn met het industriële karakter van de stad. Hij liet een groep jonge architecten een alternatief plan ontwerpen maar het stadsbestuur koos toch het plan van Cees Pouderoyen en Wil Couwelaar.¹⁷ In licht gewijzigde vorm werd het plan alsnog vastgesteld in 1948 en kon het tot

17) C. de Cler, 'Het Wederopbouwplan Hengelo', in: **Bouw**, 19 oktober 1946, p. 765.



Luchtfoto van Hengelo met daarin een van puin ontdaan centrum, 1946

uitvoering worden gebracht.¹⁸ Het resultaat van het plan was een rasterstructuur die tussen de Enschedestraat in het noorden en het stationsgebied in het zuiden, over de deels nog bestaande bebouwing werd uitgelegd; het bestond uit een reeks brede straten en smallere parallelstraten. Centraal in het orthogonale stratensysteem waren drie grote pleinen uitgespaard voor het station, de markt en het stadhuis. Rondom deze pleinen zou het nieuwe stedelijk leven moeten gaan plaatsvinden. In het plan lag veel nadruk op het problematische spoorgebied dat de stad in tweeën deelde, het vormde een belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige opgave.¹⁹ Het bestaande station werd vervangen door een nieuw stationsgebouw dat enkele honderden meters westwaarts werd verplaatst naar het begin van de Nieuwstraat waardoor er ruimte ontstond voor een voorplein. Het kreeg daarmee een betere aansluiting op de nieuw

18) Wij hebben het definitieve plan uit 1948 niet kunnen achterhalen.

19) C. De Cler, 'Het Wederopbouwplan Hengelo', in: **Bouw**, 19 oktober 1946, p. 765.



Luchtfoto van het centrum in aanleg, met rechts onderin het net opgeleverde station, 1952



Luchtfoto van het nieuwe Marktplein als onderdeel van het Wederopbouwplan voor Hengelo, 1958



Luchtfoto van Hengelo met aan de rechterzijde het nieuwe station, 1960

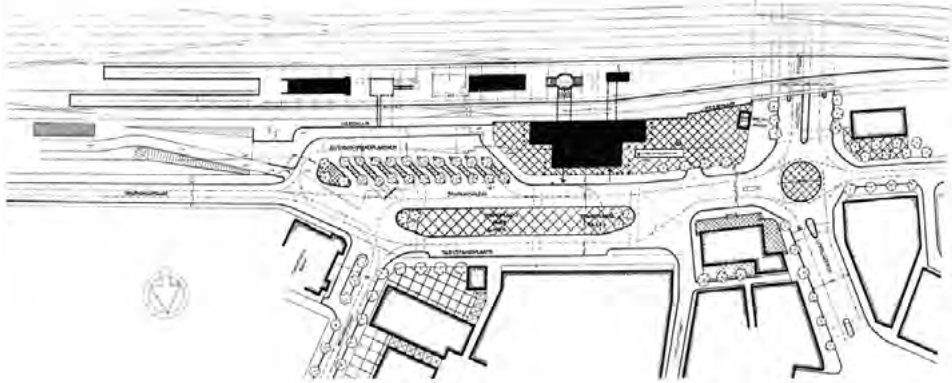


Stedenbouwkundige situatie in 1960



Luchtfoto van de stedenbouwkundige situatie rond het nieuwe Station, met aan de linkerzijde de restanten van het vorige station, 1951





Stedenbouwkundig plan voor de stationsomgeving, 1951

ontworpen verkeersaders en er ontstond meer ruimte voor voorrijdend verkeer en parkeerplaatsen. Om de slechte verbinding met de zuidelijk gelegen woonwijken en de achterliggende industrieterreinen op te heffen werden 16 viaducten in de spoorbaan opgenomen, de twee belangrijkste waren die bij de Tuindorpstraat, ca. 800 meter ten westen van het huidige station, en de Europatunnel bij de Spoorstraat, in het verlengde van de destijds belangrijke stadsader de Brinkstraat.²⁰ Om dit plan tot stand te kunnen brengen moest een groot deel van de bestaande bebouwing plaats maken.

Nieuw station voor de moderne stad Hengelo

Direct na het bombardement werd een begin gemaakt met het herstel van de sporen en het op gang brengen van de treindiensten. Het station was hoofdzakelijk op de eerste verdieping getroffen waar de kantoren zich bevonden maar de begane grond kon met kleine ingrepen snel weer dienstdoen als tijdelijk publiek voorgebouw. Net als het hoofdgebouw was ook de perronoverkapping zwaar beschadigd, de glasvullingen en dakpanelen waren vrijwel allemaal vernietigd, maar de metalen spantconstructie was nog volledig in tact. Om te kunnen functioneren werden er tijdelijk houten keten geplaatst op het perron

20) Jouke van der Werff, 'De Wederopbouw van Hengelo. Ruimte maken voor een nieuwe stad', in: **Een 38 geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland**, Rotterdam 1997, p. 453. Helaas ontbreekt er een overzichtskaart waarop de 16 onderdoorgangen onder het spoor zijn opgenomen.



Het stationsplein, 1951

die de gesneuvelde perrongebouwen vervingen. Hoewel delen van het oude station nog wel bruikbaar bleken werd er door de stad Hengelo toch voor gekozen om een heel nieuw station te ontwerpen dat beter dan het voormalige neoclassicistische station niet alleen op ruimtelijk niveau maar ook qua uitstraling zou aansluiten bij het nieuwe, ultramoderne stadshart. De restanten van het station van G.W. van Heukelom werd met de oplevering van het nieuwe station van Schelling volledig gesloopt, slechts één enkele tunnel onder het spoor bleef in tact.

Spoorbouwmeester ir. H.G.J. Schelling kreeg als verantwoordelijke voor de delen boven de rivieren de opdracht voor het ontwerp van dit nieuwe station. In tegenstelling tot andere situaties waarbij de inpassing van een nieuw station in het bestaande stedelijk weefsel over het algemeen een complexe opgave was, was er bij Hengelo nauwelijks sprake van een contextuele opgave. De directe omgeving was immers plotsklaps veranderd in een grote ruïne, die bovendien volledig was vrijgemaakt voor de bouw van het nieuwe stadshart. Sterker nog, tot ver in de jaren '50 bleef het gebied pal voor het station nog een open vlakte.

Er was te weinig bouw materiaal voorhanden om te starten met de grootschalige bouwactiviteiten.²¹

Het nieuwe station zou in tegenstelling tot de vooroorlogse situatie moeten functioneren als een koppeling tussen het nieuwe centrum van Hengelo en de zuidelijk gelegen fabriekscomplexen. Schelling positioneerde zijn station evenwijdig aan de verhoogde spoorbaan. Door de open ruimte die als gevolg van het bombardement was ontstaan kon hij met gemak een groot voorplein aanleggen voor het station dat vanuit verschillende richtingen direct aansloot op het nieuwe stratenraster.²² Hij ontwierp het nieuwe stationsplein als een langwerpige structuur die aan de noordkant uitkwam op het gloednieuwe stadshart van Hengelo. In het oosten werd het begrensd door de restanten van het voormalige stationsgebouw van Van Heukelom en in het westen door een viaduct dat toegang bood tot de achter het spoor gelegen fabrieksterreinen van onder andere Dijkers en Stork. Reizigers konden het station via het voorbordes aan drie zijden betreden en verlaten. Aan de oostzijde positioneerde Schelling het gewenste grote busstation en aan de westzijde van het stationsplein bevond zich eveneens een ruim plein met een toegang tot de fietskelder die onder het stationsgebouw was weggegraven. Op een foto daterend uit 1959 (zie p. 42, onder) is aan deze zijde van het stationsplein een kleine kiosk terug te vinden, het is echter niet duidelijk of deze ook van de hand van Schelling is. Direct voor het station tekende hij een langgerekt verkeersplein voor het af en aan rijdende autoverkeer, met in het midden eveneens een langgerekt parkeervlak. De slanke klokkentoren accentueerde op klassieke wijze de aanwezigheid van het station en het plein.²³

Om de doorstroming tussen noord en zuid Hengelo te verbeteren werd in 1959, als onderdeel van het Wederopbouwplan voor Hengelo door de Nederlandse Spoorwegen de vooroorlogse passage ten westen van het stationsplein vervangen

21) J. Koek, 'De herbouw van de binnenstad stagneert', in: **Tijdschrift Wederopbouw Hengelo** 4, 1951, p. 50.

22) Het is niet duidelijk geworden in hoeverre Schelling samenwerkte met de stedenbouwkundigen van de stad Hengelo, maar Schelling was zeer zeker op de hoogte van de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Meer specifiek met betrekking tot het nieuwe stratenpatroon dat al in het wederopbouwplan van 1945 werd gepresenteerd.

23) De bronnen zijn zeer beperkt als het gaat om de stedenbouwkundige situatie van station Hengelo. Er zijn helaas geen andere ontwerptekeningen van Schelling bekend waarin deze wordt uitgedetailleerd. Zo zijn er bijvoorbeeld ook geen ontwerpen te vinden waarin de situatie aan de zuidzijde van het spoor inzichtelijk wordt gemaakt. Schelling spreekt er in zijn gepubliceerde toelichting op het station eveneens niet over.



Stationsplein, Hengelo (O.)

Het stationsplein vanuit oostelijke richting gezien, jaartal onbekend



Het stationsplein vanuit westelijke richting gezien, jaartal onbekend



Het vooroorlogse viaduct richting de Spoorstraat vanuit het noordelijke deel van de stad met de Industriestraat in het zuiden



Europatunnel, S. Van Ravesteyn, 1959

door een nieuwe verbinding onder het spooreplacement, de Europatunnel.²⁴ De nieuwe passage was qua maatvoering berekend op het rap toenemende autoverkeer. Opvallend genoeg was het niet Schelling die tekende voor het ontwerp van de tunnel maar zijn collega spoorbouwmeester Siebold van Ravesteyn.²⁵ De tunnel is op een typische Van Ravesteyn stijl uitgewerkt met de kenmerkende rode baksteen en Van Ravesteyn-achtige ornamentiek (zie hiervoor het hoofdstuk Oeuvre Schelling) en wijkt daardoor qua architectuur af van het stationsgebouw zelf.

Huidige context

Ondanks dat men in de wederopbouw een einde had proberen te maken aan de barrière die de in 1901 verhoogde spoorbaan had opgeworpen in de alsmaar verder uitdijende stad, bleef men er wederom nog decennialang mee worstelen. De stad ontwikkelde zich ook na de oorlog hoofdzakelijk zuidwaarts maar was slechts beperkt bereikbaar. Daarnaast bereikte Hengelo ondanks alle ambities de zo gewenste grootstedelijke allure maar nauwelijks, het stedenbouwkundige ontwerp voor de binnenstad kenmerkte zich door een combinatie van elementen die uiteenlopende architectuurstromingen raakten zoals het functionalisme en het traditionalisme. Het resultaat was een modern stratenplan maar met een dorpsse haast pittoreske invulling. Hengelo was nog altijd geen echte stad, iets waar ir. Piet Verhagen gedurende het ontwerpproces al voor waarschuwde.²⁶

Halverwege de jaren '80 kwam er langzaamaan een definitief einde aan de industriële glorie dagen van Hengelo. De Koninklijke Machinefabrieken Stork N.V. was weliswaar in de loop der decennia uitgegroeid tot een beursgenoteerde multinational maar had halverwege de jaren '70 flink te lijden gehad onder de economische neergang die de wereld teisterde. Het imperium brokkelde geleidelijk af, fabrieksonderdelen als de ijzergieterijen werden gesloten en veel machines werden ofwel geautomatiseerd ofwel in lage lonen landen ondergebracht. In de jaren '80 besloot de directie van Stork bovendien het hoofdkantoor vanuit

24) Aan de noordzijde van de tunnel bevindt zich het sculptuur wederopbouw van Martin Stolk. Dit kunstwerk is gemaakt van gietsteen. De zuidzijde wordt geflankeerd door een in koper uitgevoerde metaalplaat van Jan en Marie van Eyl (1955) en beeldt de geschiedenis van Hengelo uit. De Europatunnel heeft een rijksmonumentale status. Uit: cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/downloads/dossiers/hengelo_europatunnel.pdf

25) Schelling ging in 1954, drie jaar na oplevering van station Hengelo met pensioen.

26) C. De Cler, 'Het Wederopbouwplan Hengelo', in: **Bouw**, 19 oktober 1946 p. 765.

Hengelo te verplaatsen naar de Randstad. Restanten van het concern bleven evenwel aanwezig in Hengelo, maar al snel behoorden die niet meer tot het Storkconcern of ze werden verplaatst naar het havengebied bij het Twentekanaal, ten oosten van de stad. Als gevolg daarvan kwamen midden in de stad talloze fabriekshallen leeg te staan. De problemen bij Stork stonden uiteraard niet op zichzelf, ze waren exemplarisch voor de gehele elektrotechnische en chemische industrie in Hengelo. De oliecrises van 1973 en 1979 betekende ook voor veel van deze bedrijven de genadeklap. Hengelo had hiermee haar economische motor en identiteit grotendeels verloren en diende zichzelf op economisch vlak heruit te vinden. Het stadsbestuur zocht in die periode de oplossing in een enigszins geforceerde samenwerking met de stad Enschede, die tot dan toe altijd als concurrent werd gezien. De twee steden zouden als gecombineerd stedelijk knooppunt potentieel de 5e stedelijke agglomeratie van Nederland kunnen worden. Op termijn zouden Enschede en Hengelo vervolgens fuseren en als dubbelstad verder gaan. Het station van Hengelo zou zich binnen die context transformeren tot Centraal Station van Twente. In het hieruit voortvloeiende gemeentelijke Masterplan 2000 werd door Articon een voorstel gedaan om het station te verplaatsen en de spoorlijn over een lengte van 200 meter af te graven en op zuilen te plaatsen waarmee er ruimte werd geschapen voor het nieuwe station.²⁷ De plannen voor de stationsomgeving bleken te ambitieus en te ingrijpend en werden als zodanig niet doorgezet. Van de fusie kwam het ook niet, er was onvoldoende draagvlak bij de inwoners van beide steden, maar het idee van het station Hengelo als regionaal knooppunt sijnelde wel door naar de toekomst.

Het stadsbestuur van Hengelo presenteerde in 2001 het masterplan Hart van Zuid voor de transformatie van de voormalige fabrieksterreinen in het zuidelijke stadsdeel. De in onbruik geraakte fabriekscomplexen die samen omstreeks 50 hectare besloegen zouden gefaseerd tot een volwaardig multifunctioneel stadsdeel van Hengelo worden herontwikkeld, gestoeld op een geheel nieuwe economie die hoofdzakelijk werd gevormd door de dienstensector, technische innovatie en onderwijs. De bestaande loodsen en fabriekshallen zouden zo veel mogelijk herbestemd worden om de herinnering aan het industriële verleden levendig te houden.²⁸ Het station en de stationsomgeving speelden wederom

27) Marijke Prins, 'Hengelo en Enschede tot knooppunt aangewezen', in: **Bouw** 6, 1991, p.12.

28) Herald Roelevink, Wies Sanders, **Industrieel erfgoed. Op de sporen van het verleden. Hart van Zuid Hengelo**, Hengelo 2000.

een cruciale rol in dit grootschalige stedelijke transformatieproject dat bovendien nationale steun kreeg omdat het een gebiedsopgave van landelijke betekenis betrof. Hengelo zou de centrale positie ten opzichte van de noordelijke en oostelijke buurlanden maximaal moeten uitventen en daarmee bijdragen aan de Nederlandse economische concurrentiepositie. Een nieuwe, meer internationale stationsomgeving zou eveneens bijdragen aan Hengelo als vestigingsklimaat voor andersoortige bedrijven. Goederen en personen op weg van de Randstad naar Berlijn en van Scandinavië naar Zuid-Duitsland zouden bovendien baat hebben bij een multifunctioneel tussenstation. Het station van Hengelo zou, zoals eerder was geopperd, worden omgevormd tot Centraal Station Twente.²⁹ Het nieuwe station zou binnen de contouren van Hart van Zuid worden verbouwd tot een ruim en comfortabel infrastructureel knooppunt met uitgebreide voorzieningen voor passagiers en een eigen transferium. Daarnaast zou er een tweede stationsplein gecreëerd worden aan de achterzijde van het station met uitlopers richting het nieuwe economische hart van de stad, op contourniveau vastgelegd in het Masterplan Hart van Zuid. Met dit voorstel voor een tweede stationsplein werd overigens voortgeborduurd op de reizigerstunnel die begin jaren '90 door NS werd aangelegd vanuit de stationshal richting de zuidzijde van de spoorbaan, waarmee het station voor het eerst een wijkverbindingsfunctie kreeg.³⁰

Een groot deel van de geplande ingrepen in het station heeft inmiddels doorgang gevonden, waarover later in dit rapport meer. Het station is intern verbouwd, de oorspronkelijke passagiers- en bagagetunnels zijn in 2011 samengevoegd tot een brede doorgang waarbij het station zelf fungeert als een stedelijke passage tussen noord en zuid Hengelo.³¹ Het voorplein aan de noordkant is heringericht en voorzien van nieuwe bestrating, de parkeerplaats op het voorplein is verdwenen ten gunste van een verbreding van het stationsplein en het busstation is voorzien van een overdekte wachtplaats. De recentelijke opening van de transparante

29) Bestemmingsplan Hart van Zuid 2008. Via: bestanden.hengelo.nl/pdf_internet/projecten/bestplan/vastgesteld/Hart%20van%20Zuid/Bestemmingsplan%20HvZ%2008-01-2009%20WEB.pdf en **Nederland verandert! 23 gebiedsopgaven van nationale betekenis** - Hengelo Hart van Zuid, een publicatie van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in samenwerking met het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Economische Zaken, mei 2010.

30) Het effect van de reizigerstunnel op de routing en het functioneren van het station komt uitgebreider aan de orde in het hoofdstuk Emplacement.

45 31) De doorgang was niet helemaal nieuw, in 1990 is aan de zuidzijde van het station een aparte ingang aangebracht. Hiervoor werd de oostelijke reizigerstunnel doorgetrokken, waardoor ook de perrontrappen moesten worden aangepast.

fietsenstalling aan de noordzijde van het Stationsplein is eveneens binnen de kaders van het masterplan Hart van Zuid tot stand gekomen.³² Aan de achterzijde van het station werd door IAA architecten een luifel over de gehele breedte van het station aangebracht.

De nieuwe inrichting van het zuidelijke stationsplein is echter vooralsnog uitgebleven. Dit geldt eveneens voor een groot deel van de geplande ontwikkelingen in Hart van Zuid. De vastgoedcrisis die in 2008 uitbrak zorgde ervoor dat het tempo van de gebiedsontwikkeling fors vertraagde. Als gevolg van de crisis stokten de grote bouwprojecten en de mogelijkheden van ontwikkelaars om verder te investeren in Hart van Zuid namen snel af. De uitvoering van het overgrote deel van de grote projecten zijn tot nader order uitgesteld en samenwerkingen tussen de verschillende partners werden opgezegd.³³ Het nieuwe stationsplein ligt er vooralsnog erg verlaten bij, met een schamele fietsenstalling en een in onbruik geraakte parkeerplaats. De (nog) eenzame aanwezigheid van poppodium Metropool aan de oostzijde van het achterplein verraadt de ambitieuze maar vastgelopen plannen in de directe omgeving. Er missen gebouwen en programmering die het plein ruimtelijk omlijsten. Een op korte termijn geplande tijdelijke inrichting aan de achterzijde moet de buitenruimte voor de aankomende periode nog enigszins veraangename.

Conclusie

Alles overziend kunnen we stellen dat de aanwezigheid van het station beslissend is geweest voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Hengelo. Sterker nog, Hengelo dankt haar bestaan aan de aanwezigheid van het spoor en het station. Zonder het doorzettingsvermogen van Charles Stork was Hengelo mogelijk het landelijke dorp gebleven dat het van oorsprong was. Maar tegelijkertijd wierp de aanwezigheid van het spoor op stedenbouwkundig oogpunt wel enkele belemmeringen op, hoofdzakelijk door de scheiding die de verhoogde spoorbaan creëerde tussen het noordelijke en zuidelijke stadsdeel. Het verleden werd bepaald door het zoeken naar een oplossing om deze stedenbouwkundige beperking op

32) Met de onbewaakte stalling, die is ontworpen door studioSK, is het aantal stallingsplaatsen aan de centrumzijde van het station verdubbeld naar 2.200. Via: architectenweb.nl/nieuws/artikel.aspx?ID=39223, geraadpleegd op 14 maart 2017.

33) www.hartvanzuid.nl/nieuws/algemeen/Sluiting_Projectbureau/?showall=true, geraadpleegd op 14 maart 2017.



Masterplan Hart van Zuid, 2008
1) station



Stationsplein, 2016



Stationsplein, 2016



Zuidzijde station, 2016



Zuidzijde station, 2016



Achterzijde Station met muziekcentrum Metropool, 2016



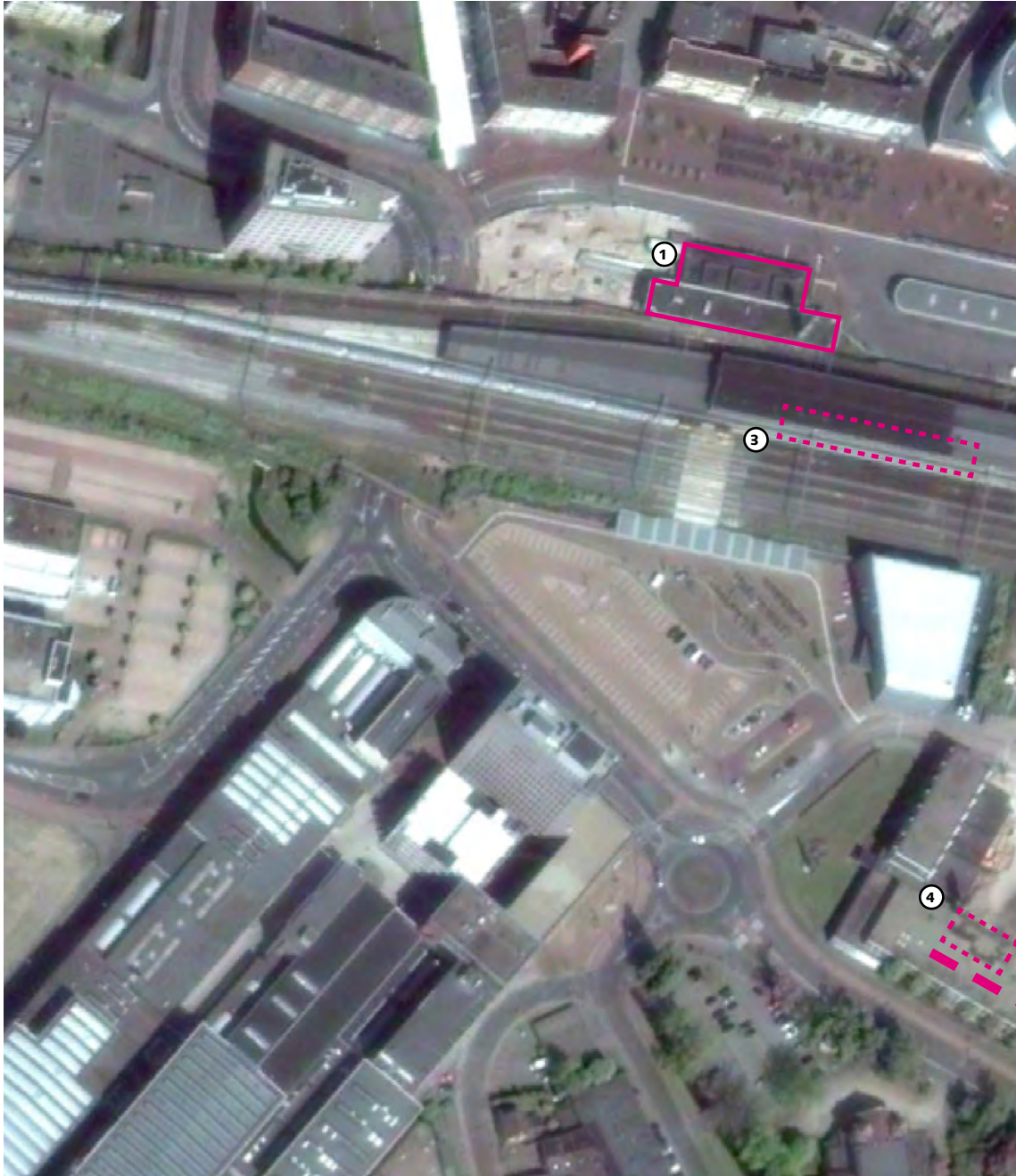
Fietsflat aan de voorzijde naar een ontwerp van StudioSK, 2016

te heffen. Deze werden slechts tijdelijk gevonden in bijvoorbeeld het aanbrengen van een loopbrug, het ingrijpende verhogen van de spoorbaan die ironisch genoeg een nog veel grotere barrière opwierp en het creëren van aanvullende onderdoorgangen. De ingrepen die recentelijk zijn gedaan in het kader van Hart van Zuid zijn volledig in lijn met de eerdere ingrepen uit het verleden. Alle hadden tot doel de wisselwerking tussen het noordelijke en zuidelijke stadsdeel te versterken. De nieuwe brede doorgang onder de spoordijk aan de zuidzijde van het station is in stedenbouwkundig opzicht een goede bijdrage die er voor gezorgd heeft dat het station meer dan in het oorspronkelijke ontwerp functioneert als een schakel tussen beide stadsdelen. Spijtig is dan ook dat de veelbelovende en ambitieuze plannen voor Hart van Zuid (voorlopig) tot stilstand zijn gekomen; de passage biedt vooralsnog slechts toegang tot een kaal, rommelig, half afgerond stationsplein met daarachter eveneens een slechts deels herbestemd stadsdeel, waarbij de inmiddels monumentale fabriekshallen en kantoorgebouwen leeg staan of slechts tijdelijk worden geprogrammeerd. Slechts in een enkel geval heeft er een herbestemming plaatsgevonden, zoals de vestiging van ROC van Twente in de voormalige ijzergieterij van Stork.

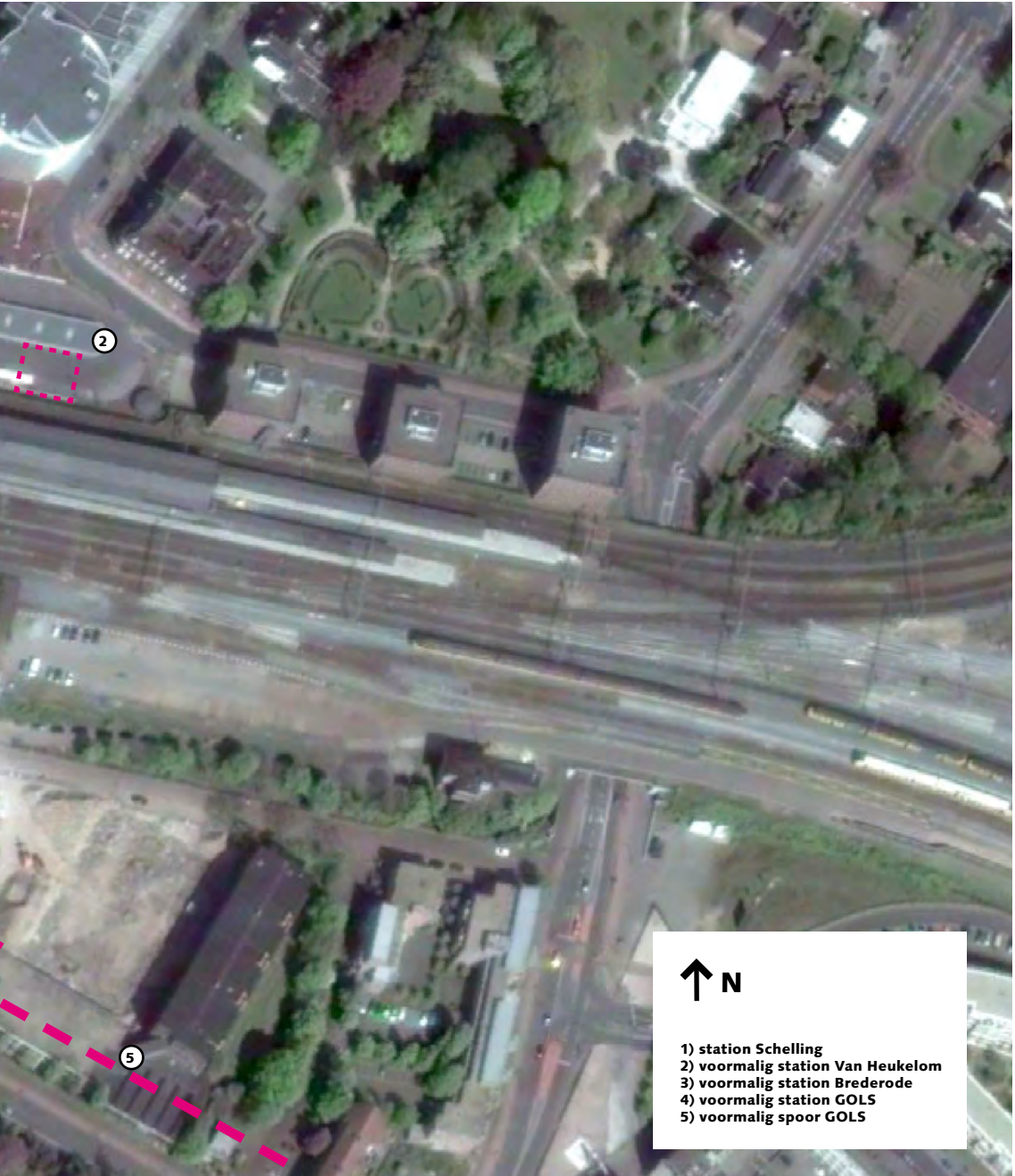


Nieuwe reizigerstunnel richting zuidzijde naar een ontwerp van IAA Architecten

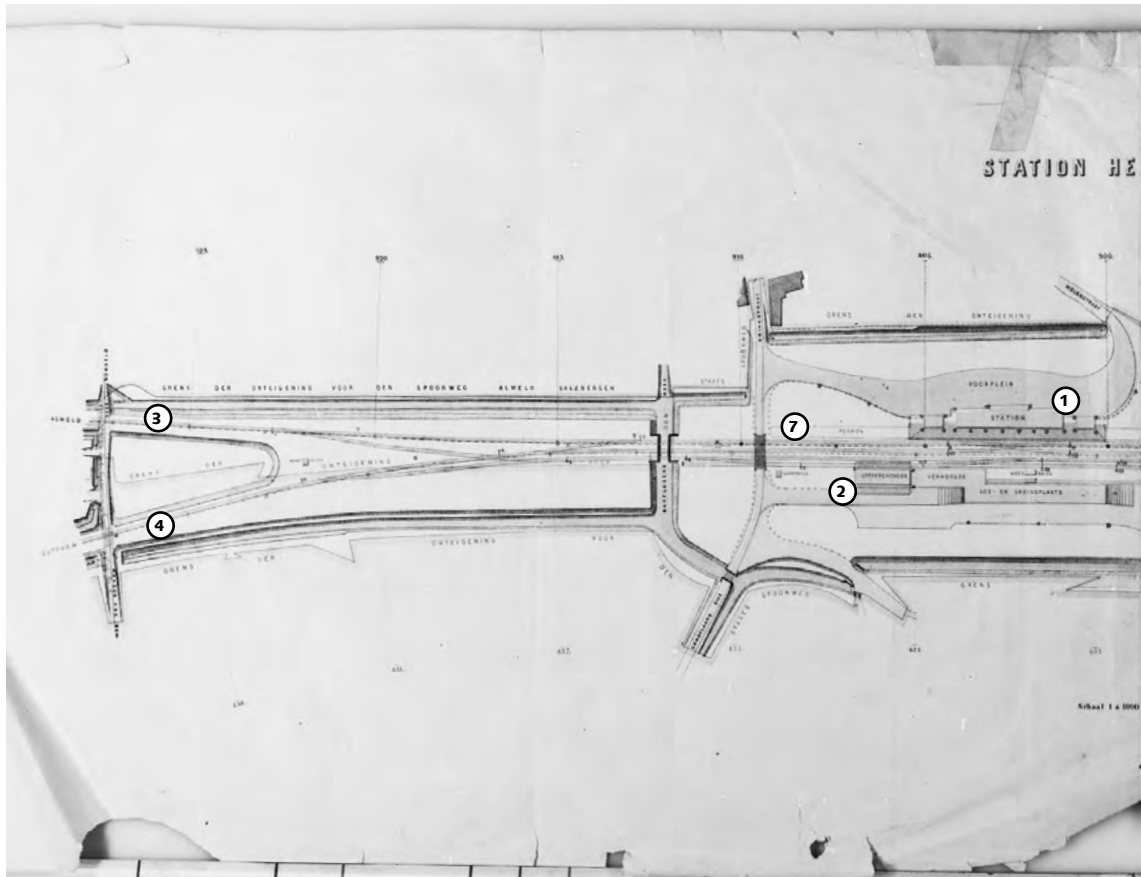




Situatie 2014 (bron: Google Earth)



- 1) station Schelling
- 2) voormalig station Van Heukelom
- 3) voormalig station Brederode
- 4) voormalig station GOLS
- 5) voormalig spoor GOLS



Situatie emplacement Station Hengelo, 1866

- 1) station
- 2) goederenloods
- 3) spoor richting Almelo
- 4) spoor richting Zutphen
- 5) spoor richting Salzbergen
- 6) spoor richting Enschede
- 7) perron

Emplacement

Situatie 1866

Het emplacement van Station Hengelo zag er in de meest oorspronkelijke situatie geheel anders uit dan nu. Het sobere stationsgebouw van K.H. van Brederode was nog gesitueerd op maaiveldniveau en daarmee direct aan het spoor gelegen. Reizigers kochten een toegangskaartje in het voorhuis en bereikten daarna door een van de twee ruime wachtkamers het achterliggende perron. Verderop in westelijke richting bevonden zich een aantal dienstgebouwen, een reservoirgebouw, een rijtuigremise en een locomotievenloods. Het emplacement werd halverwege onderbroken door een spoorwegovergang, die onder andere toegang bood tot de zuidzijde van het spoor waar het laden en lossen van de goederen plaatsvond. Hier was ook een omvangrijke goederenloods gesitueerd. Tussen het hoofdgebouw en de goederenloods lagen in totaal vier sporen, waarvan twee hoofdsporen en twee goederensporen. In 1885 vond er een uitbreiding van het emplacement plaats: ten zuidwesten van emplacement werd het lokale GOLS-station geopend, eveneens met bijbehorende laad- en losmogelijkheden en een goederenloods. De GOLS-lijn had een directe aansluiting op het hoofdspoor. Bijzonder was dat de machinefabrieken van Gebr. Stork & Co aan de zuidzijde van het spoor directe aansluitingen hadden op zowel het hoofdspoor als de GOLS-lijn. In deze fabrieksaansluitingen waren draaischijven opgenomen waarmee spoorwagens en lorries op het juiste spoor konden worden geleid, en vervolgens naar eigen werkplaatsen konden worden getransporteerd.³⁴

Situatie 1901

Door de industriële groei kwamen er steeds meer arbeiders te werken in de fabrieken hetgeen druk legde op de toegankelijkheid van en naar het spoor. Zeer regelmatig stonden werknemers te wachten bij de spoorwegovergangen ter hoogte van de Brinkstraat en de Wolter Ten Catestraat. De groeiende rangeerbewegingen op het hoofdspoor, tussen het stationsgebouw en de goederenloods, wierpen enorme belemmeringen op voor het wegverkeer. Men

34) H. de Jong, 'Het railvervoer bij Stork te Hengelo', in: Op de Rails 11, 1987, p. 330-333.



Het eerste station Hengelo, K.H. Brederode, 1866



Station Hengelo Gols (1884-1944)



Perronkap naar een ontwerp van G.W. van Heukelom, jaartal onbekend



Station Hengelo naar een ontwerp van G.W. Heukelom, jaartal onbekend

trachtte dit ongemak in 1881 op te lossen door het plaatsen van een brug over het spoor ter hoogte van de Brinkstraat, echter met een beperkt effect.

Daarnaast bleek het bestaande spoor al vrij snel ontoereikend voor het alsmaar stijgende aantal spoorbewegingen. Al in 1878 deed de stad een aanvraag voor de verbetering van het emplacement. Er werden verschillende plannen voor een aangepast emplacement onderzocht die echter geen van allen werden uitgevoerd of goedgekeurd omdat de beoogde problemen van de spoorwegovergang nauwelijks werden opgelost of het plan te duur werd bevonden. In 1898 volgde opnieuw een plan waarbij het bestaande spoor werd verhoogd en het probleem van de moeilijke spoorwegovergangen werd aangepakt door het maken van tunnels. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (die in 1892 de exploitatie had overgenomen van de N.V. Spoorweg Maatschappij Almelo – Salzbergen) had eigenlijk geen voorkeur voor dit plan in verband met de mogelijke antecedent werking voor andere stations, spoorverhoging was immers de meest ingrijpende optie en ging gepaard met hoge kosten, maar liet zich desondanks overhalen door de regering. In 1899 kon vervolgens een begin worden gemaakt met de werkzaamheden, waarbij het spoor bijna 3,5 meter hoger kwam te liggen dan in de oorspronkelijke situatie.³⁵ De nieuwe verhoogde spoorbaan strekte zich oostwaarts uit tot het de bestaande stijgende banen bij Enschede en Oldenzaal sneed en in westelijke richting tot net voorbij het scheidingspunt van de spoorbanen richting Delden en Almelo. In totaal werden er negen viaducten onder de spoorbaan door gepland die alle werden voorzien van kunstwerken. In 1901 kwam de verhoogde spoorbaan gereed en een jaar later volgde, als onderdeel van het uitbreidingsplan, het nieuwe hoofdgebouw voor het station Hengelo, ditmaal naar een ontwerp van ir. G.W. Van Heukelom. In dit voorgebouw, dat tegenover de toenmalige Beursstraat werd geprojecteerd, vond enkel de plaatskaarten- en bagage-afhandeling plaats. Door middel van een gecombineerde reizigers- en bagagetunnel kwam men via een brede trap uit bij het hoger gelegen eilandperron. Daar waren een drietal gebouwen te vinden, een publiek gebouw dat onder meer dienst deed als wachtlokaal voor de verschillende klassen en een stationsrestaurant, een dienstgebouw en een retiradegebouw.

Het perroneiland werd door van Heukelom voorzien van een imposante perronoverkapping van ruim 300 meter met een Y-vormige plattegrond. De

35) G.W. van Heukelom, 'De uitbreidingsplannen van station Hengelo (O.)', in: *De Ingenieur* 23, 1901, p. 374-379.



links eerste verdieping stationsgebouw Schelling, rechts perronoverkapping Van Heukelom



15⁶

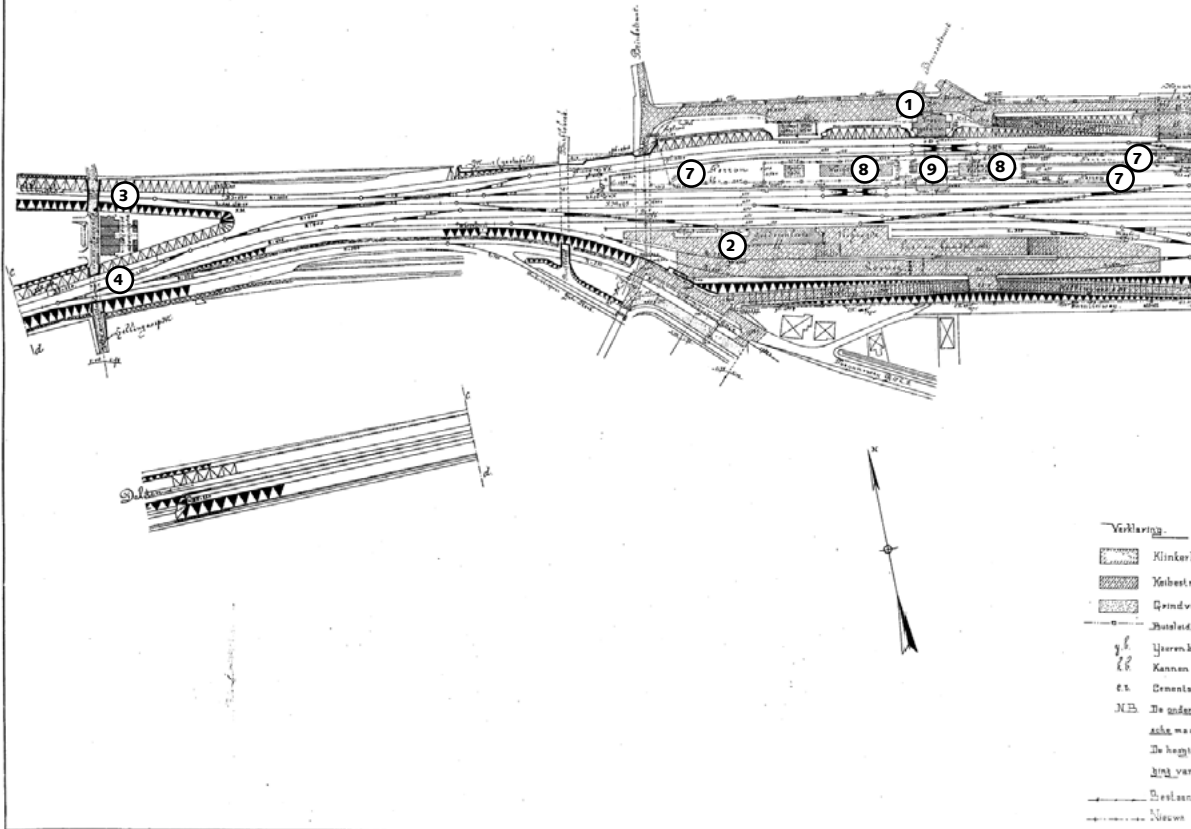
163A



156

STATION HENGELO

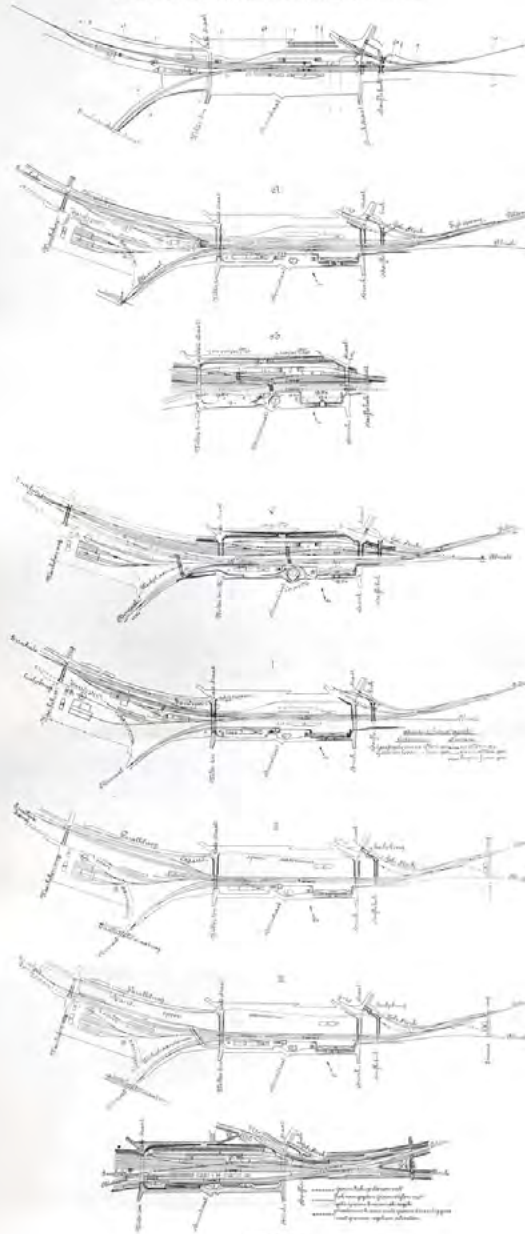
Schaal 1 à 2000.



Emplacement Station Hengelo 1901

- 1) station
- 2) goederenloods
- 3) spoor richting Almelo
- 4) spoor richting Zutphen
- 5) spoor richting Salzbergen
- 6) spoor richting Enschede
- 7) perron
- 8) perrongebouwen
- 9) trap naar perron

WERKPLANNEN UITBREIDING STATION HENGELO (O.)



Tekeningen		Tekeningen		Tekeningen	
1. Hoofdtuinen		2. Eerste verdieping		3. Tweede verdieping	
1.	Hoofdtuinen	1.	Hoofdtuinen	1.	Hoofdtuinen
2.	Hoofdtuinen	2.	Hoofdtuinen	2.	Hoofdtuinen
3.	Hoofdtuinen	3.	Hoofdtuinen	3.	Hoofdtuinen
4.	Hoofdtuinen	4.	Hoofdtuinen	4.	Hoofdtuinen
5.	Hoofdtuinen	5.	Hoofdtuinen	5.	Hoofdtuinen
6.	Hoofdtuinen	6.	Hoofdtuinen	6.	Hoofdtuinen
7.	Hoofdtuinen	7.	Hoofdtuinen	7.	Hoofdtuinen
8.	Hoofdtuinen	8.	Hoofdtuinen	8.	Hoofdtuinen

Planning voor de gefaseerde verhoging van het spoor, 1901.

Beeld afkomstig uit:

G.W. van Heukelom, 'De uitbreidingswerken van station Hengelo (O.)', in: De Ingenieur nr. 23, 1901



Een van de oorspronkelijke gebouwen van G.W. van Heukelom op het middenperron

overkapping bestond uit een hoog middendeel waaronder de perrongebouwen werden ondergebracht als losse volumes, een lager westelijk deel en twee 'poten' aan de oostkant. De twee poten van de Y eindigden aan de oostzijde van het eiland waar het eilandperron in tweeën werd gedeeld ten behoeve van een kopspoor, bestemd voor de trein richting Oldenzaal. Op die locatie ging het hoge deel van de kapconstructie over in twee afzonderlijke, lagere luifels.³⁶ De kap was uitgevoerd in geklonken stalen vakwerk kniespanten met een licht hellend zadeldak, dat gedeeltelijk met glaspanelen was dichtgezet zodat er ruimschoots licht op het perron viel.³⁷ De overkapping was verder aan weerszijden voorzien van een uitstekende luifel die reizigers royale beschutting bood tijdens het in- en uitstappen van de trein.

Het emplacement werd verder naast het nieuwe voorgebouw, de perrongebouwen- en overkapping, aan de achterzijde van het station uitgebreid

36) Helaas zijn er geen tekeningen gevonden van de perronoverkapping.

37) Van Heukelom had kort daarvoor al de ontwerpen geleverd van overkappingen van de stations Utrecht (1893-1968) en Den Bosch (1894).



Splitsing van het spoor aan de oostzijde van het perroneiland ten behoeve voor een kopspoor

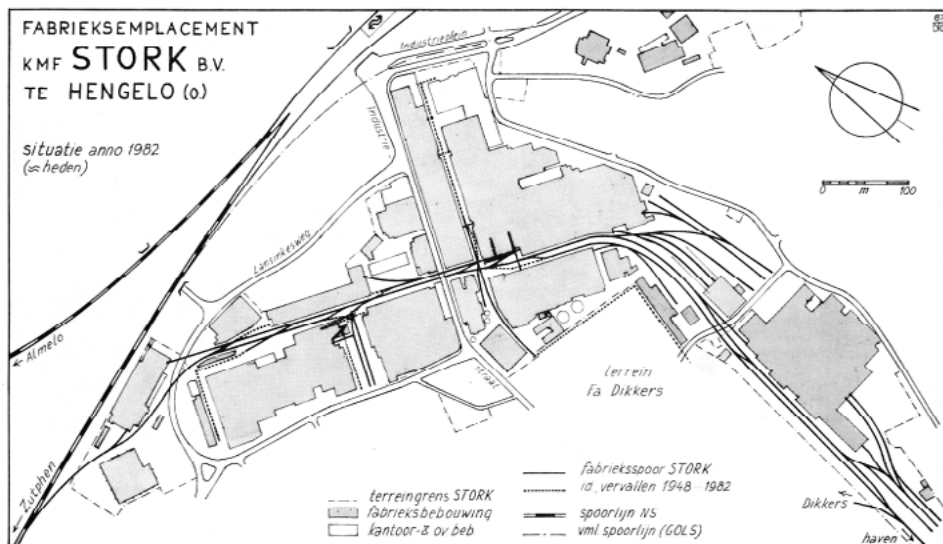


11

A

BRINK

DMT



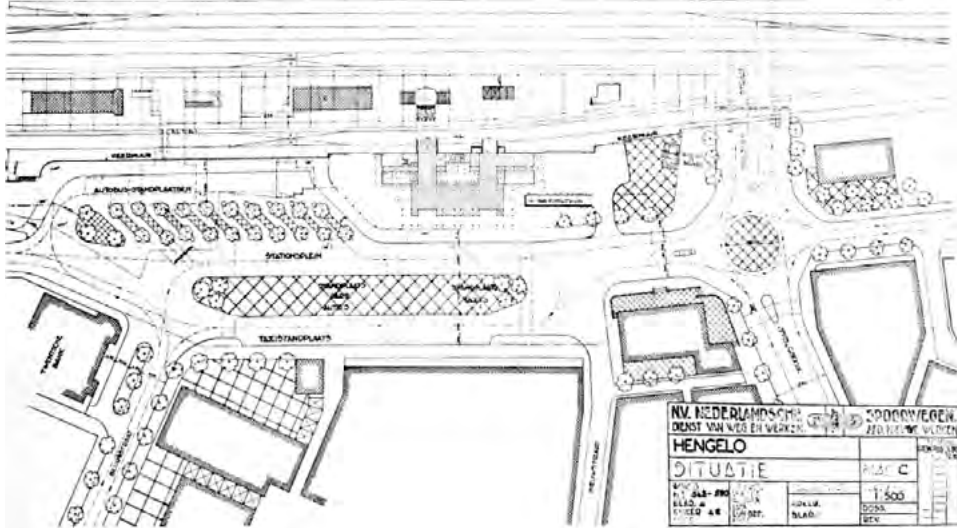
Fabrieksemlacement van Stork, 1982 (kaart: D. ten Grotenhuis)

met een nieuwe locomotievenloods, een magazijngebouw, goederenloods, een verhoogde laad- en losplek, een bestelgoederenloods en een seinhuis.

Op het aangrenzende emplacement van Stork vonden in deze periode ook diverse uitbreidingen plaats. Met het zwaarder worden van de producten moest het railtransport efficiënter worden georganiseerd en werd er opnieuw een interne spoorverbinding gecreëerd die direct aansloot op de spoorlijn Zutphen-Hengelo. Daarnaast werd er een verbinding tot stand gebracht richting de fabrieken van Dikkers. Het net werd vervolgens in 1935 doorgetrokken richting het Twentse Kanaal waardoor er nog meer mogelijkheden voor af- en aanvoer van materiaal ontstond. In totaal had het private spoornet een lengte van drie kilometer.

Situatie 1952

Het bombardement van de Geallieerden op Hengelo in oktober 1944 was bedoeld om het station en het spoornet, dat als infrastructureel knooppunt voor de Duitse bezetter gold, uit te schakelen, maar miste haar doel en trof in plaats daarvan het centrum van de stad. Het voorgebouw en de aansluitende reizigerstunnel



Een gedeelte van het emplacement van het nieuwe station, 1952

raakten echter wel beschadigd evenals de drie gebouwen die op het middenperron waren gesitueerd. Ook waren er verderop beschadigingen aan het emplacement. De goederenloods was voor een groot deel getroffen en ook het GOLS stationgebouw dat ten zuiden van het emplacement was gesitueerd ging als gevolg van de bombardementen volledig verloren.³⁸

Alhoewel het station van Van Heukelom slechts op de bovenste verdieping was getroffen en in wezen nog functioneerde besloot men toch tot de bouw van een geheel nieuw station dat ditmaal in een meer westwaartse richting werd geprojecteerd. Het sloot daarmee aan op het stedenbouwkundige wederopbouwplan dat voor het centrum van Hengelo was opgesteld door stadsplanners Pouderoyen en Couwelaar. Naast zijn hoofdgebouw aan de noordzijde van het spoor ontwierp H.G.J. Schelling eveneens twee gebouwen op het middenperron, waar echter geen ontwerpen van zijn terug te vinden.

38) Op het aangrenzende terrein van Stork vonden na de Tweede Wereldoorlog wel uitbreidingen van het interne sporennet plaats. Het oppervlak van Stork was uit gegroeid tot 28.000 hectare. Bron: H. de Jong, 'Het railvervoer bij Stork te Hengelo', in: *Op de Rails* 11 1987, p. 330-333 via: www.industriespoor.nl/Stork%20OdR%201987-11.pdf

Daarbij liet hij de bestaande overkapping van Van Heukelom ongemoeid. Dit was uitzonderlijk omdat in de wederopbouwperiode niet bepaald zachtzinnig werd omgesprongen met de vooroorlogse bebouwing die de modernisering van de stad in de weg stond. Verklaring voor het handhaven van de perronoverkapping moet worden gevonden in het feit dat er sprake was van een enorme schaarste in bouw materiaal ten tijde van de bouw van het stationscomplex. Daarnaast was er een fors verslechterd financieel klimaat, dat tot gevolg had dat Schelling gedurende het ontwerpproces meerdere bezuinigingen moest doorvoeren aan zijn ontwerp voor het station.³⁹

Het eerste perrongebouw was een publiek toegankelijk wachtkamergebouw. Dit perrongebouw was kleiner en eenvoudiger dan het voormalige perrongebouw en werd in een meer oostelijke richting geprojecteerd. Hierin vond men wachtkamers, een keuken, buffet en toiletten. Het tweede gebouw was besloten en fungeerde als dienstgebouw met daarin de kamers van de stationschef, onderchefs, het stationsbureau, perronopzichters, recherche, wagenvoerders, conducteurs, poetsers en een ruimte voor de telefooncentrale, telegraaf, telex en posterijen.⁴⁰

In 1952 werd aan de zuidzijde van het station een nieuwe goederenloods in gebruik genomen. Het betekende een verbetering van de oorspronkelijke situatie omdat de goederenopslag op een efficiëntere manier plaatsvond. Daarnaast was in het nieuwe gebouw ruimte voor de kantoren van Van Gend en Loos en hadden ambtenaren die verantwoordelijk waren voor de invoerrechten en accijnzen er een plek. Ook beschikte de goederenloods in tegenstelling tot het vooroorlogse exemplaar over een luifel waardoor de goederen droog vanuit de trein konden worden overgebracht.⁴¹ Omdat we uit deze periode geen emplacementstekening hebben kunnen vinden is het niet te achterhalen hoe de uitbreidingen op het emplacement er precies uit zagen. Ook ontbreken er foto's uit die periode die inzicht bieden in de gewijzigde situatie.

39) Meer hierover in het hoofdstuk Architectonische analyse.

40) Ook was er een derde gebouwtje bestemd voor de bagagelift. Hoe die er uit zag was niet bekend. Schelling maakte er zelf geen melding van in zijn toelichtingen op het station.

41) 'Goederenloods op station bijna gereed', in: *Tijdschrift Wederopbouw Hengelo* 3, 1952, p. 44. Fabrieksemplacement van Stork, 1982 (kaart: D. ten Grotenhuis). Er zijn verder geen andere bronnen of ontwerp tekeningen die een en ander illustreren. Wel is op een foto uit 1951 (p.36-37) aan de zuidzijde van de spoorbaan een aantal gebouwen ten behoeve van de afhandeling van goederen te herkennen waarover waarschijnlijk gesproken wordt in het artikel.

Met de nieuwbouw van station Hengelo werden ook de sporen geëlektrificeerd, als onderdeel van een nationaal programma dat na de Tweede Wereldoorlog was opgezet met als doel alle belangrijke lijnen van het Nederlandse spoorweginet te moderniseren. Ook in Zutphen en Enschede werd de nieuwbouw van de stations gecombineerd met de elektrificatie van de sporen.

Situatie heden

De huidige situatie van het emplacement wijkt zoals geconstateerd aanzienlijk af van de situatie uit de jaren '50. Het emplacement is met name aan de zuidzijde veel kleiner geworden als gevolg van het wegvallen van de industriële activiteiten aan deze zijde van het spoor. Na de initiële uitbreidingen van de interne fabriekspoorlijnen die direct na de Tweede Wereldoorlog plaatsvonden op de terreinen van Stork volgde er in de jaren '60 een afname in het spoornet vanwege de verschuiving die was ontstaan van het spoortransport naar wegtransport.⁴² Als gevolg hiervan werden vanaf die periode steeds meer lijnen op de fabrieksterreinen opgeheven en opgebroken. Daarnaast vond in de jaren '70 de opheffing van de lokale GOLS-lijn plaats waarmee de imposante spoorbundel aan de zuidzijde van het emplacement verdween en eind jaren '80 deze langzaam werd opgenomen in het normale stedelijk weefsel van Hengelo. De goederenafhandeling verdween eveneens aan de zuidzijde van het station en maakte in de jaren '90 plaats voor een bescheiden stationsplein met een nieuwe tweede ingang naar het station met direct daarachter een nieuwe smalle tunnel die toegang bood tot de trappen onder het perron. Reizigers vanuit de zuidelijke woonwijken van Hengelo kregen nu direct toegang tot de treinen in plaats van dat zij gedwongen werden om om te lopen via de Europatunnel. In 2011 werd een begin gemaakt met de aanleg van een nieuw stationsplein aan de zuidzijde (Industrieplein) in het kader van herstructureringsplan Hart van Zuid. In de volgende paragraaf zal een overzicht gegeven worden van de wijzigingen die zich hebben voorgedaan bij de verschillende onderdelen van het emplacement en wordt vervolgens bekeken welke gevolgen deze hebben gehad op de routing in en om het stationsgebouw.

42) H. de Jong, 'Het railvervoer bij Stork te Hengelo', in: **Op de Rails** 11, 1987, p. 330-333.



Een tweede nieuwe entree naar het station aan de zuidzijde van de spoorbaan, begin jaren '90

Stationsplein

Het hoofdstationsplein is in de huidige hoofdopzet grotendeels hetzelfde gebleven ten opzichte van de situatie in de jaren '50, het bestaat nog altijd uit drie afzonderlijke pleinen aan de voorzijde en aan weerszijden van het station. In de decennia na oplevering vonden er geregeld wijzigingen plaats aan de stationsomgeving waarbij er bijvoorbeeld kleine kiosken op het plein werden geplaatst en het plein autovrij werd gemaakt. In 2011-2012 vond in opdracht van NS, ProRail, Connexion en gemeente Hengelo de meest ingrijpende herinrichting van de gezamenlijke pleinen plaats.⁴³ Deze transformatie was een van de belangrijkste onderdelen van het landelijke gebiedsontwikkelingsproject Hart van Zuid en had het doel de stationsomgeving te versterken als schakel tussen noord en zuid Hengelo. Het ontwerp voor de inrichting van het stationsgebied was van Karres en Brands Landschapsarchitecten.⁴⁴

43) www.reef-infra.nl/projecten/herinrichting-stationsplein-hengelo/

44) www.architectenweb.nl/aweb/redactie/redactie_detail.asp?iNID=25250



Huidige situatie entree zuidzijde

Het oostelijke stationsplein dat nog altijd functioneert als busstation behield haar oriëntatie parallel aan het spoor, maar werd in de nieuwe inrichting compacter en beter toegankelijk gemaakt voor mindervaliden en voorzien van een bijzonder fraaie langgerekte abri naar een ontwerp van Bierman Henket architecten. Het westelijke stationsplein behield eveneens haar oorspronkelijke functie en biedt nog altijd toegang tot de onder het station gelegen fietsenstalling. Halverwege dit jaar is het plein bovendien voorzien van een nieuwe twee-laagse overdekte fietsenstalling, die parallel aan het spoor loopt en ruimte biedt aan 2200 plaatsen.⁴⁵ Op het voorplein vonden de grootste wijzigingen plaats, zowel in ruimtelijke opzet, functie als gedaante. De langgerekte parkeerstrook die prominent voor het voorgebouw was gesitueerd voor een zo efficiënt mogelijk afhandeling van het af en aanrijdende autoverkeer is zoals gezegd verdwenen. De weg werd aanzienlijk versmald en de resterende ruimte aan de overzijde van de weg werd bij het stationsplein getrokken waardoor er een royaal stationsplein

45) Deze fietsenstalling verving een eerder kleiner exemplaar dat over ongeveer 1000 plaatsen beschikte.







Busstation, ontwerp Bierman Henket Architecten

ontstond. Om de ruimtelijke eenheid te benadrukken is het gehele plein bekleed met gebakken klinkers in een kleurenmix. Het plein werd, in tegenstelling tot het oorspronkelijke verkeersplein, nu juist ingericht als verblijfsplek en voorzien van nieuwe lichtmasten, houten bankjes en boomgroepjes om het verblijf te veraangemen.

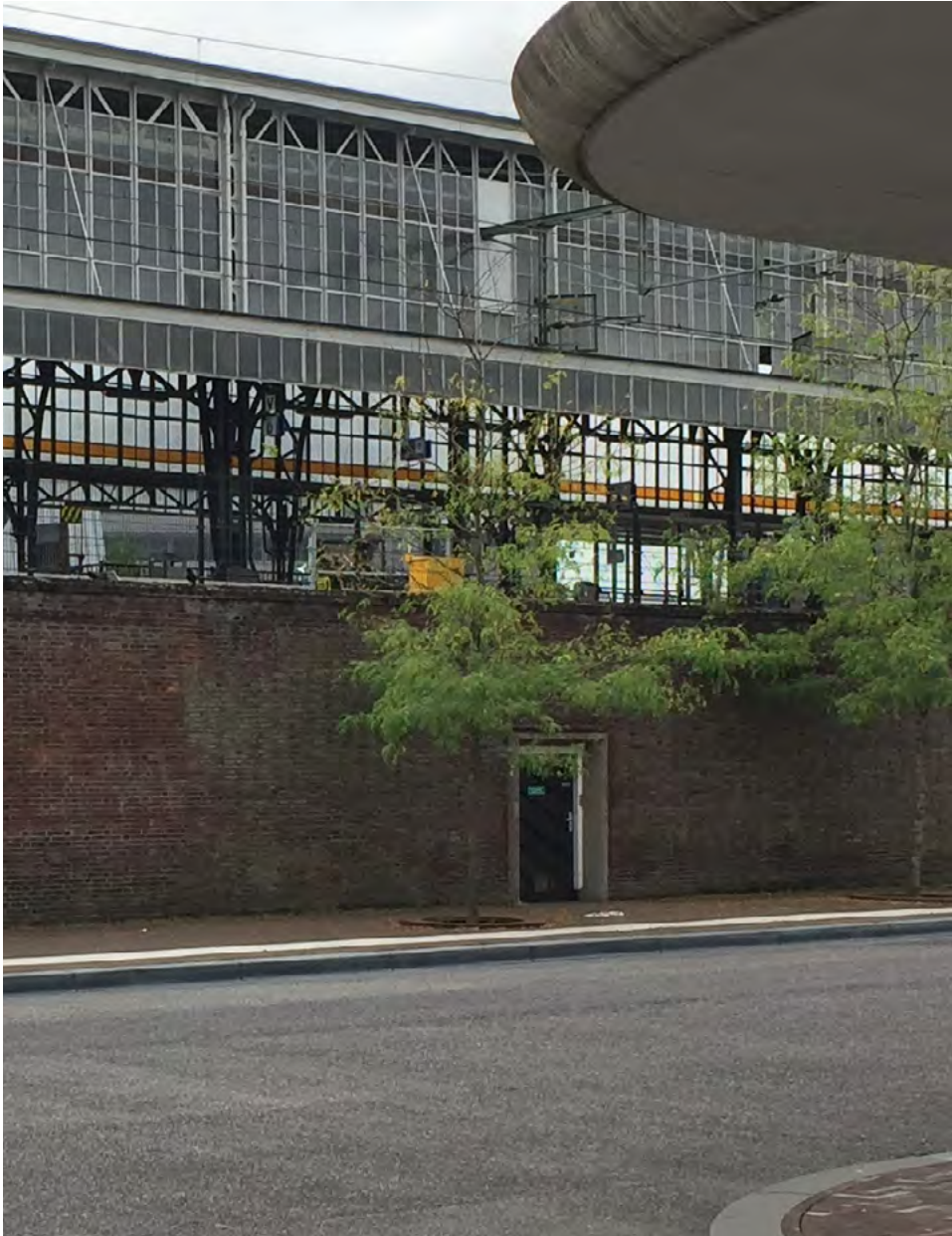
Perrons

In de situatie van 1901 bestond er in feite een functionele scheiding in het stationsemplacement: op maaiveldniveau was er sprake van een bescheiden voorgebouw voor de passagiers- en goederenafhandeling en op het eilandperron bevonden zich drie ruime gebouwen waar de overige stationsfuncties waren ondergebracht. Schelling nam deze typologie over door eveneens twee, weliswaar kleinere, gebouwen op de perrons zelf te projecteren. Het voorgebouw



Kiosk op het perron

fungeerde net als in de vooroorlogse situatie als ontvangst- en distributiehuis voor de reizigers en hun bagage. In de huidige situatie is het zwaartepunt van de stations-gerelateerde activiteiten echter verschoven naar het voorgebouw. De perrongebouwen van Schelling zijn in tact gebleven maar de functies en indeling van beide gebouwen zijn enigszins gewijzigd ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. Het wachtgebouw doet nu dienst als kiosk voor de noodzakelijke versnaperingen, als bescheiden wachtruimte, en als kantoorruimte en toiletvoorziening. Het dienstgebouw verderop aan de oostzijde van het perron wordt gebruikt als kantoorruimte voor NS Reizigers en de spoorwegpolitie. Op de perrons zelf zijn in de jaren '80 de nodigeabri's, rookpalen en bankjes aangebracht en meer recent voorzien van de noodzakelijke incheckpaaltjes voor de verschillende treinaanbieders.



Entree in de keermuur naar de fietsenkelder en locker-room voor NS personeel, ter plekke van het voormalige station van G.W. van Heukelom



De toegangstrap vormde in de vooroorlogse situatie de entree naar het perroneiland (tegenwoordig deels afgedekt met een betonplaat)

Routing

Ook in de routing van station Hengelo zijn in de loop der jaren een aantal zaken gewijzigd. Schelling had zeer uitgesproken opvattingen over de routing in zijn gebouwen, waarbij de helderheid van doorgang voor hem het belangrijkste uitgangspunt vormde. Met de architectuur voor Station Hengelo wilde hij aantonen dat een station niet meer een hoog en daardoor een belangrijk representatief openbaar gebouw behoeft te zijn maar juist een bescheiden, lichte, doorzichtige ontvangsthal waar men over voldoende ruimte beschikte maar waar men bovenal direct wist waar men heen moest om zijn reis te vervolgen.⁴⁶

Dat gold eveneens voor de stationsomgeving. De afstemming van de verschillende verkeersmodaliteiten speelde in het werk van Schelling een belangrijke rol. Bij het Amsterdamse Amstelstation uit 1939 was hij in staat verschillende verkeersstromen op ingenieuze wijze samen te brengen in een goed functionerende overstapmachine. Dit station is te zien als een hoogtepunt in zijn vooroorlogse zoektocht naar de meest efficiënte stations lay-out. Na de oorlog ontwikkelde Schelling deze rationele benadering verder en Enschede en Hengelo waren daarbij de eerste stations waarbij hij zijn benadering tot uitvoering bracht.⁴⁷ Waar Schelling in Enschede werkte in een bestaande stedelijke context kon hij in Hengelo zonder ruimtelijke belemmeringen zijn stationsomgeving vormgeven. De vernielingen van de oorlog maakte het mogelijk om er een ruim voorplein aan te leggen waarop het autoverkeer door middel van een brede vluchtheuvel van elkaar gescheiden werd. Dit plein sloot aan op drie belangrijke hoofdaders richting het stadscentrum. Daarnaast ontwierp Schelling, net zoals hij eerder in Enschede deed, aan weerszijden van het station twee afzonderlijke pleinen met ieder een eigen functie: aan de westzijde een plein met daarin de toegang tot de kelder met daarin de fietsbewaarkaats en aan de oostzijde de standplaats voor tien intercommunale autobussen.

In tegenstelling tot Enschede waar het station op een verhoging lag, was in Hengelo het niveau van het voorplein, de hal en de reizigers- en goederentunnels op gelijke hoogte. Dit zou de doorgang en de helderheid van het station bevorderen. De reiziger betrad het station via twee diepe portieken met elk drie doordraaiende en zelfsluitende deuren aan de voorzijde, waarvan de rechteringang

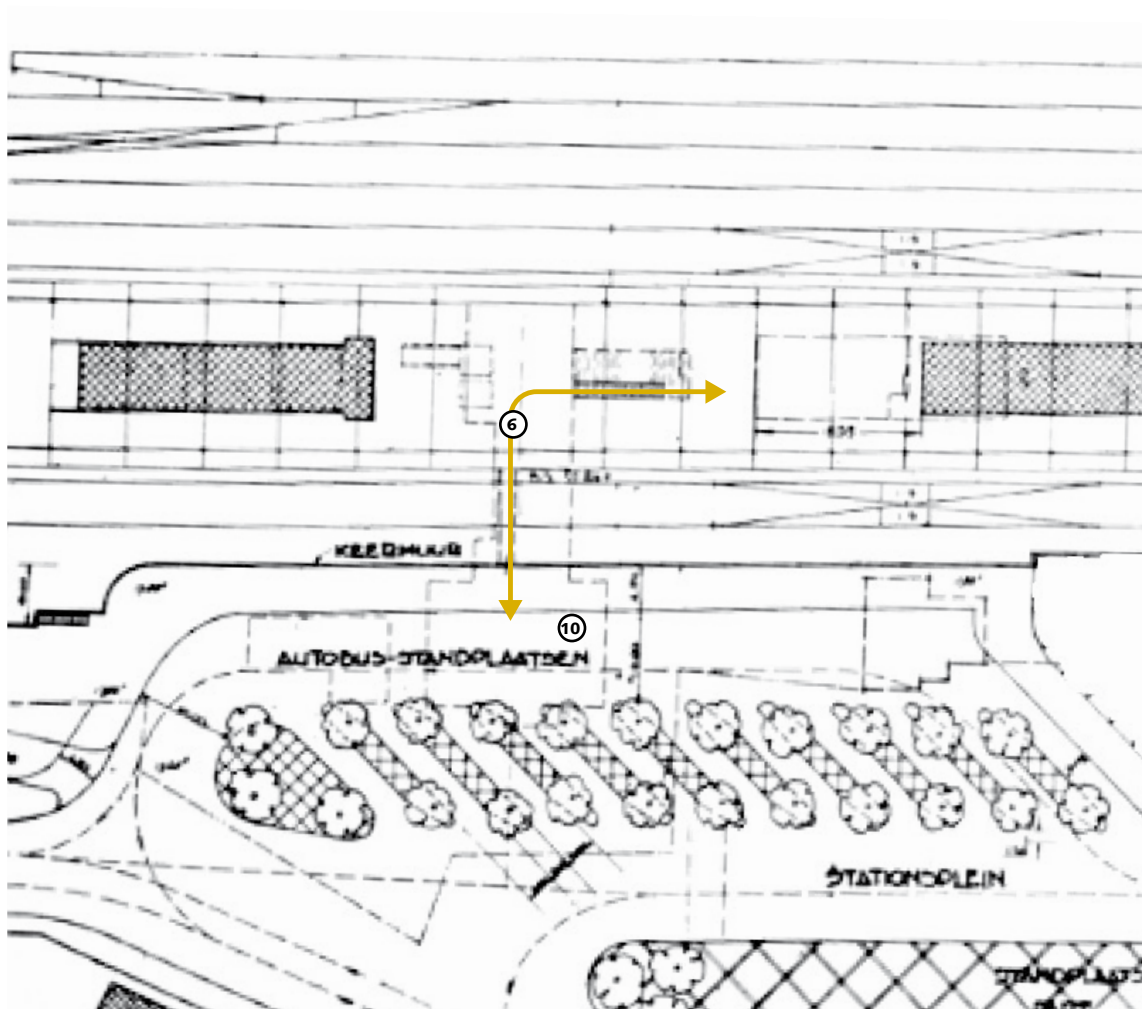
46) H.G.J. Schelling, 'Hengelo's nieuwe station gereed', in: *Tijdschrift voor Wederopbouw* 3, 1951, p. 30.

47) Crimson Architectural Historians, *Station Enschede. Cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling*, Rotterdam februari 2015 (in opdracht van NS Stations BV), p.75.

bestemd was voor het arriverende publiek en de linker ingang voor het vertrekkende publiek. De korte wanden die uitkwamen op de twee flankerende pleinen waren eveneens voorzien van een deur. Dit om onder andere de looplijn tussen het busstation en de centrale hal zo kort mogelijk te houden waardoor de reizigers die vanaf het busstation kwamen direct in de centrale hal uitkwamen. Het zelfde principe gold aan de andere zijde voor de reizigers die afkomstig waren uit het viaduct onder de spoorbaan. Fietsers namen de fietstunnel op het westelijke plein waar zij hun fiets stalden en betraden vervolgens de trap die in directe verbinding stond met de voorhal van het station. In de hal zelf bevonden zich in het midden van de zuidwand de plaatskaartenloketten, met aan de rechterzijde de 'bagagebank' en de toegang tot de bagagetunnel. Aan de linkerzijde lag de toegang tot de reizigerstunnel. Naast de bagagebehandeling vond men in de rechtervleugel van het gebouw een snelgoederenloods, een bagagedepot en een vergaderruimte. Het plaatskaartenkantoor zelf bestond uit vijf loketten met heldere opbouw. In de linkervleugel vond men ruimtes voor telefooncellen, cv-ruimte met kolenberging en een aantal kantooruimtes voor de handelsagent. Aan de rechterzijde van de reizigerstunnel was bovendien een boeken- en krantenkiosk. Na het kaartje gekocht te hebben en de bagage afgegeven te hebben bij de bagage afhandeling begaf de reiziger zich naar de in- en uitgangscntrolepost aan het begin van de tunnel waarna hij de tunnel in ging en vervolgens via twee trappartijen aan weerszijden van de tunnel het perron betrad. Daar vond de reiziger het eerdergenoemde wachtkamergebouw.

Zoals gezegd werd het stationsgebouw van Van Heukelom geheel gesloopt om plaats te maken voor het nieuwe stationscomplex van Schelling. Naast de perronoverkapping bleef er echter nog een ander element van het oorspronkelijke stationsgebouw bewaard, namelijk de reizigerstunnel die destijds tot onder het perroneiland doorliep met aansluitend een toegangstrap richting het perron. In de originele situatie liep deze tunnel vanuit het hoofdgebouw onder de spoorbaan door en was deze opgesplitst in een tunneldeel voor de reizigers en een tunneldeel voor het bagagevervoer. Onder het perroneiland werd de bagage door middel van liften op het perron gebracht en vice en versa en de reizigers namen de trap. De tunnel speelde voor zover we konden achterhalen geen rol in de nieuwe routing van Schelling. In de huidige situatie doet de tunnel dienst als personeelsfietsenstalling en locker-room voor het spoorpersoneel. Eveneens biedt het het personeel een aanvullende (niet publiek toegankelijke) toegang tot het spoor. De bagagetunnel en toegang is in de huidige situatie niet meer aanwezig.

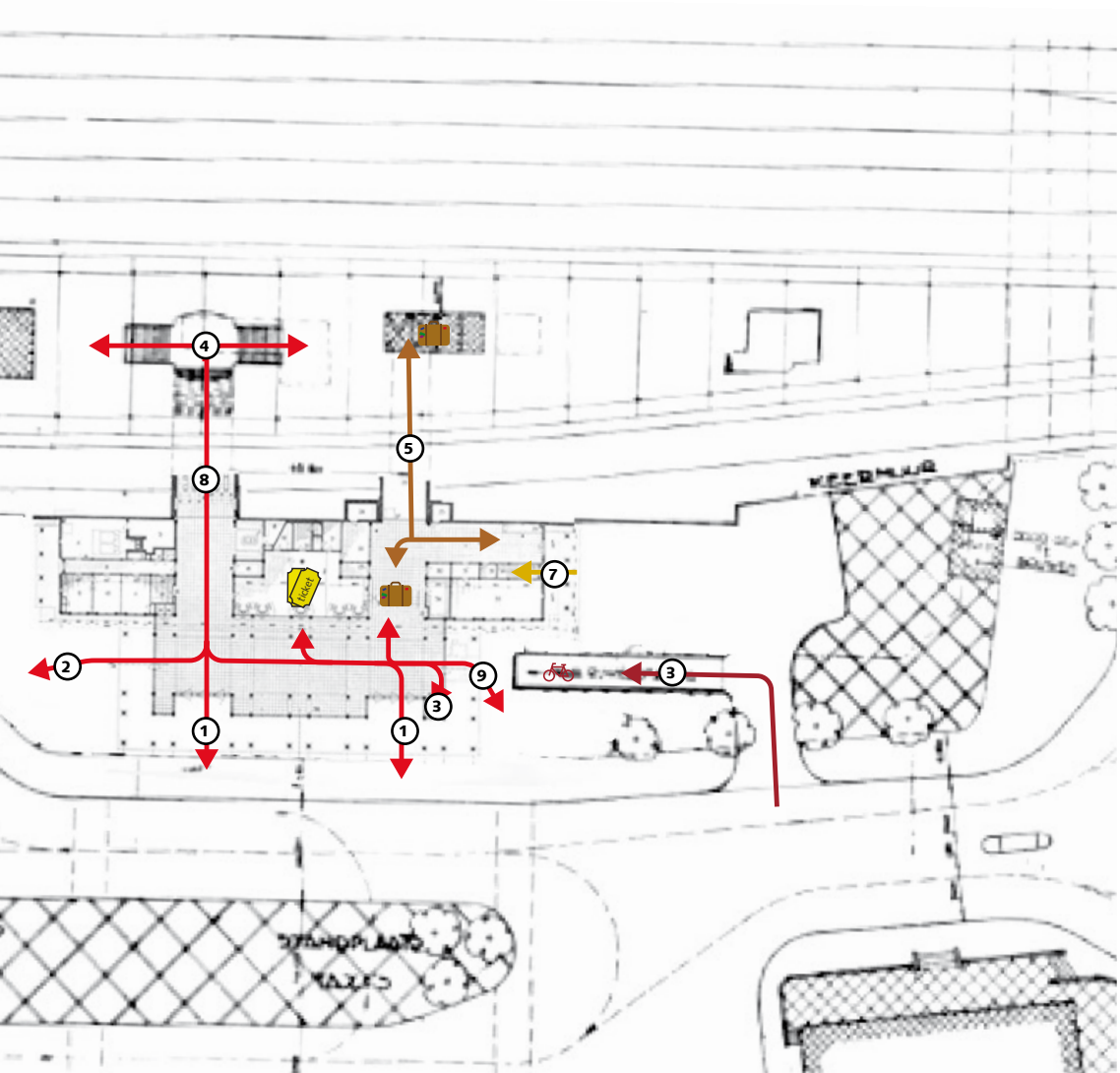
Routing station Hengelo situatie 1951



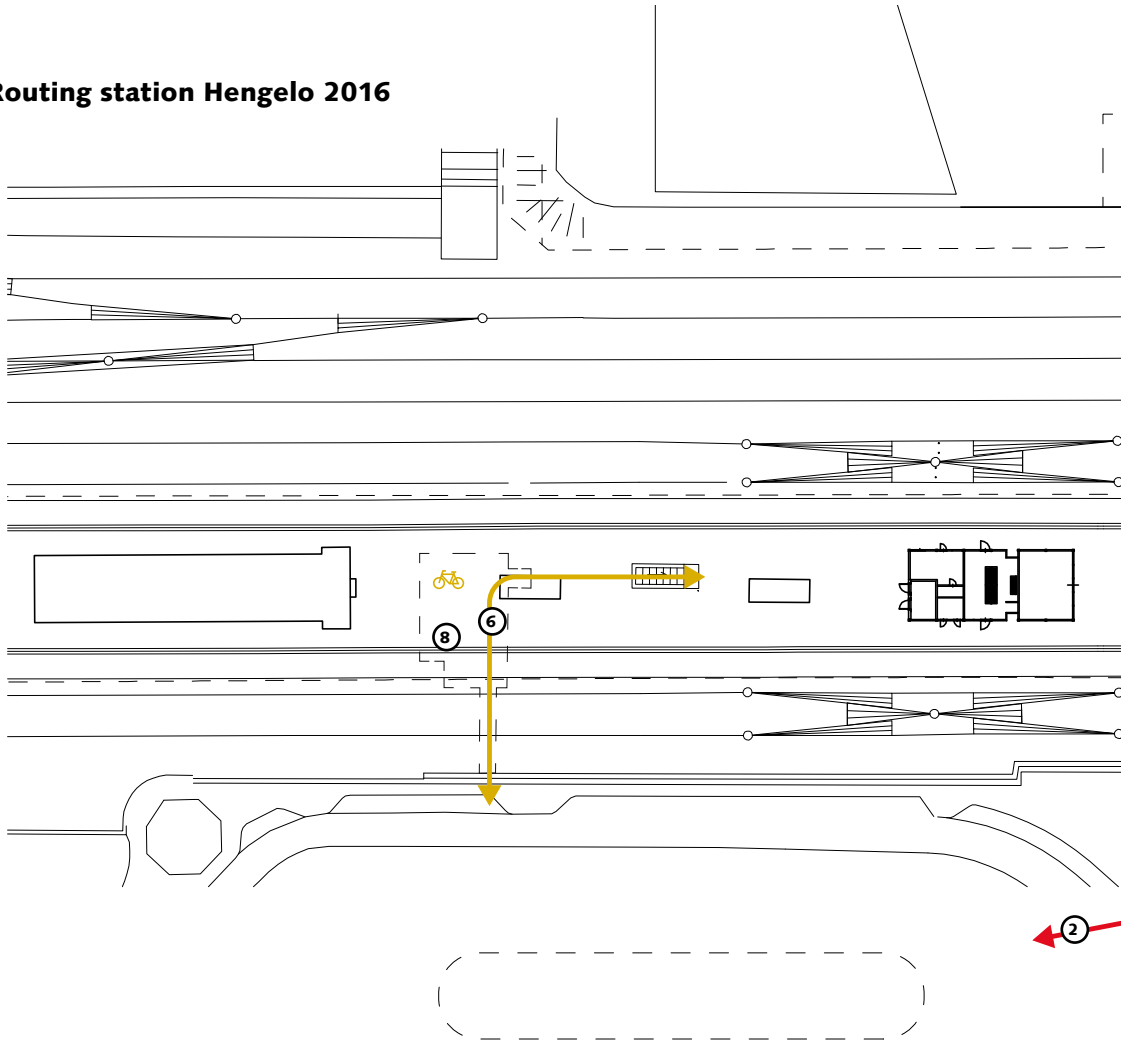
- routing reizigers
- routing NS personeel
- routing bagage en goederen
- fietsenstalling
- plaatskaartenkantoor

- 1) naar het centrum
- 2) naar het busstation
- 3) naar de fietsenstalling
- 4) naar het perron
- 5) routing bagage en goederen
- 6) toegang NS personeel via oude passagierstunnel van

- voormalig station Van Heukelom
- 7) toegang NS personeel naar eerste verdieping
- 8) in- en uitgangscntrole
- 9) naar Europatunnel
- 10) lokatie voormalig station Van Heukelom

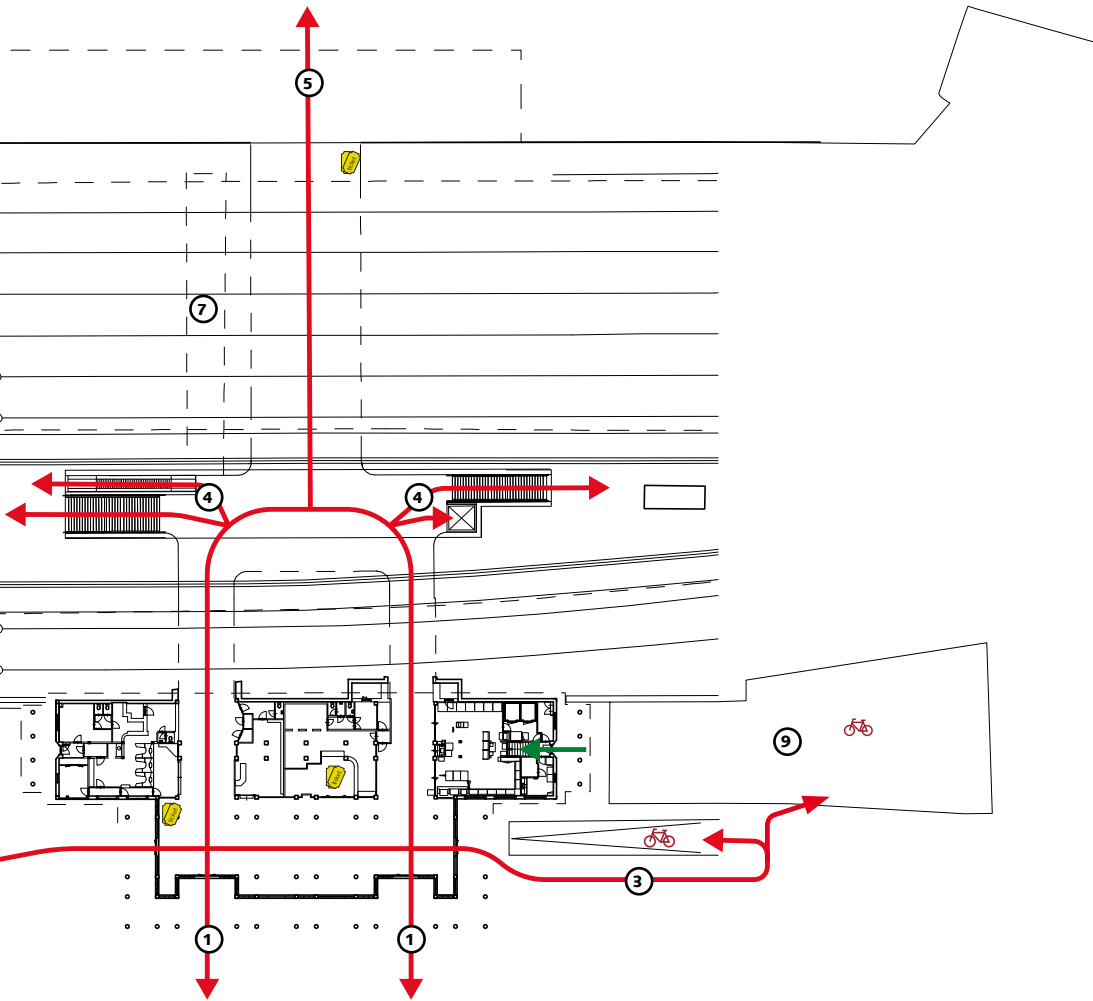


Routing station Hengelo 2016



- routing reizigers
- routing NS personeel
- routing naar eerste verdieping
- fietsenstalling
- ticketverkoop

- 1) naar het centrum
- 2) naar het busstation
- 3) naar de fietsenstalling
- 4) naar het perron
- 5) naar de zuidzijde
- 6) fietsenstalling en lockers NS personeel in oude passagierstunnel van voormalig station Van Heukelom



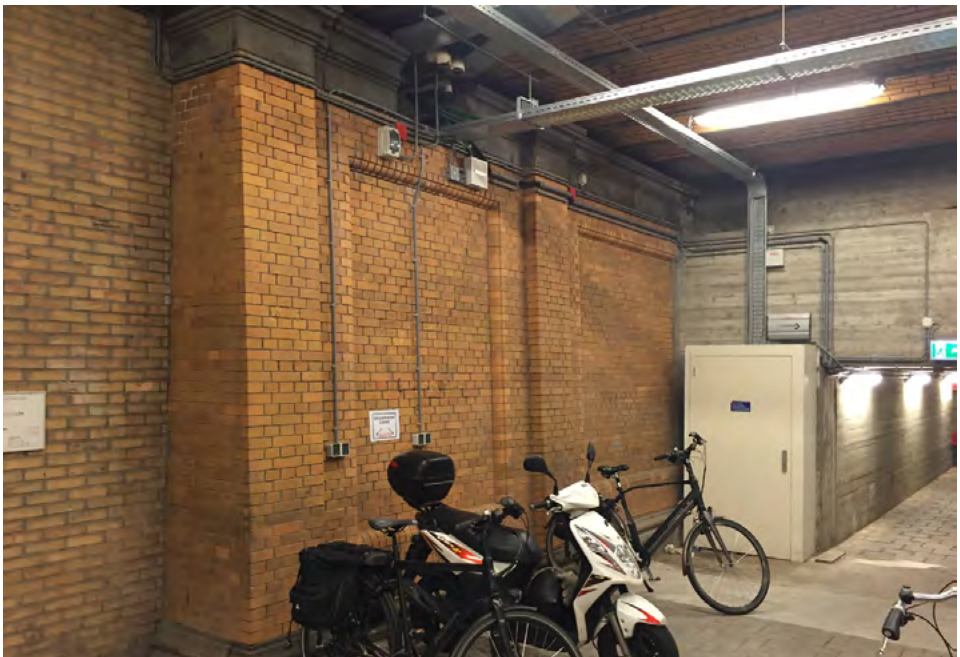
- 7) voormalige passagiertunnel (jaren '90)
- 8) passagiertunnel van voormalige station Van Heukelom
- 9) Fietsflat van StudioSK, 2016





boven: **Diensttrap naar het perron, gezien vanuit de voormalige passagiertunnel naar het perron in de situatie van 1902**

rechts: **Interieur restanten van de passagiershal naar het perron**



Een smalle buitendeur in de keerwand vormt een onopvallende herinnering aan het voormalige stationsgebouw van Van Heukelom.

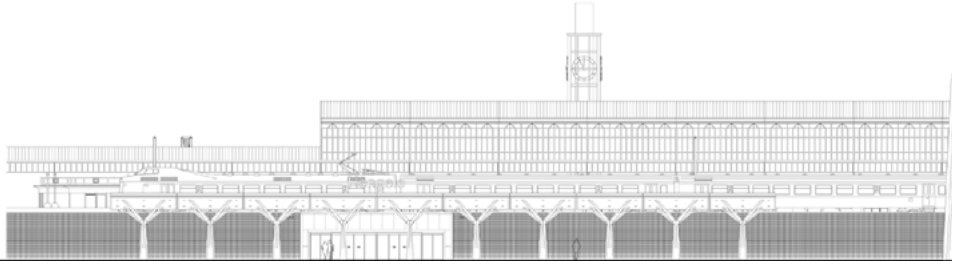
In 2011 vond gelijktijdig met de herinrichting van de stationsomgeving een ingrijpende verbouwing plaats in het station (naar een ontwerp van IAA architecten). Eerder al, in de jaren '90, was er een wijziging in de routing tot stand gebracht door de aanleg van een smalle verbindingstunnel naar de zuidzijde van Hengelo. Deze verbindingstunnel lag in het verlengde van de bestaande reizigerstunnel.

Aanleiding voor de tweede verbouwing in 2011 was dat de transfer van de passagiers tussen de hal en de perrons niet langer meer voldeed aan de eisen van de huidige tijd. Met deze ingreep werd de jaren '90 doorgang 'ingepakt'⁴⁸ en werd ernaast een nieuwe, bredere tunnel gecreëerd van 12 meter breed. Ook de ruimte met de oorspronkelijke trappartijen naar het perron werden in de nieuwe situatie verbreed en verlengd, zodat zowel de oorspronkelijk reizigerstunnel als de bagagetunnel hier nu op aansloten, waarmee de nieuwe voetgangerstunnel de vorm van een stervork kreeg. Door de samenvloeiing van de twee tunnels ontstond er bovendien ruimte voor een verbreding van de twee toegangstrappen tot het perron en werd de opgang voorzien van een roltrap. Daarnaast ontstond er een grote vide. De oorspronkelijke bagage- en goederenliften van de rechertunnel werden vervangen door een nieuwe personenlift, die net iets verschoven werd ten opzichte van de oorspronkelijke locatie. De stationsgevel aan de zuidzijde werd bij deze ingreep voorzien van een grote luifel over de gehele breedte van het station, die werd opgebouwd uit betonnen kolommen en stalen spinpoten die de betonnen

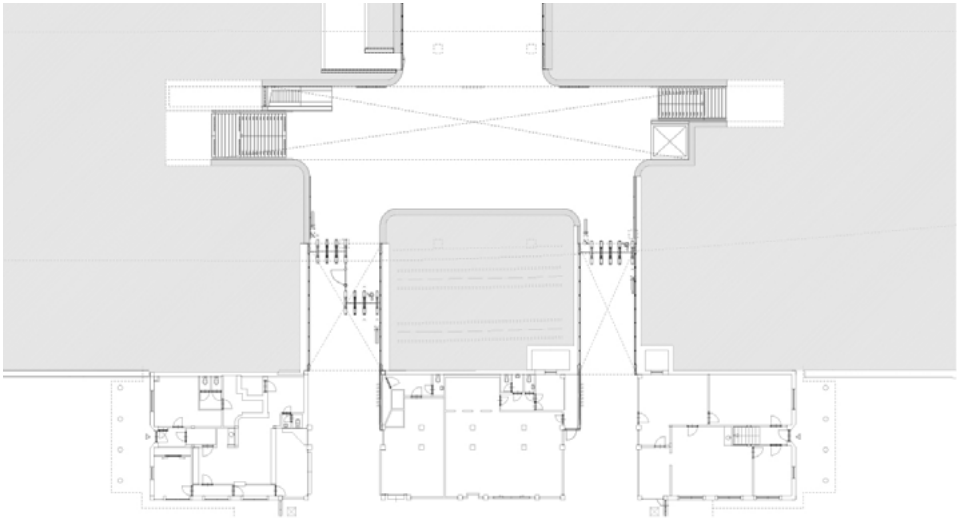


Toegang en entree in de keerwand naar de personeelsfietsenstalling en locker-room voor het spoorpersoneel en diensttoegang tot het perron

48) De oude reizigerstunnel is nu verbouwd tot opslag- en technische ruimtes.



Zuidgevel

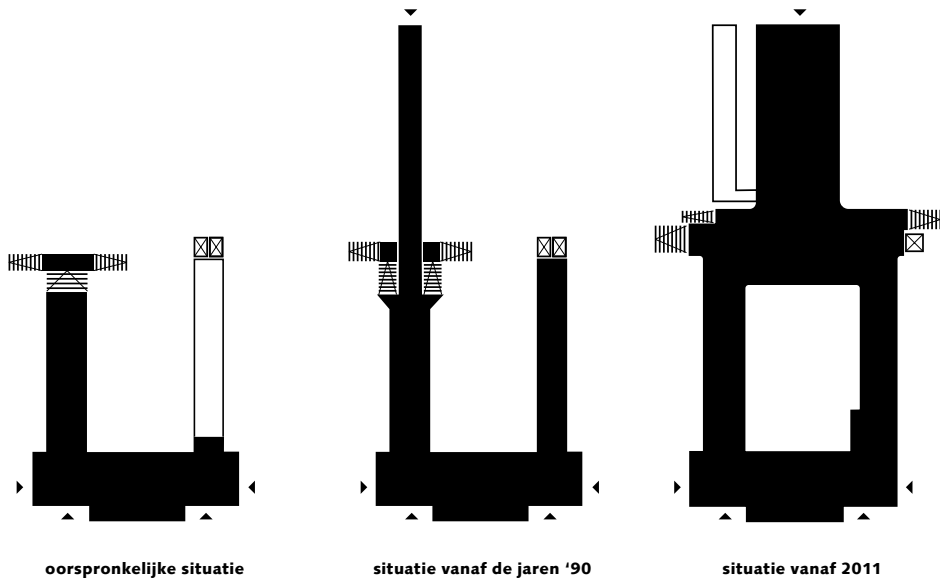


Nieuwe tunnel en vide (op 12 september 2016 waren er nog geen toegangspoortjes geplaatst zoals op de tekening vermeld staat)

luifelplaten dragen.⁴⁹ De luifel had het doel het station ook aan de achterzijde een krachtige en uitnodigende uitstraling te geven en het verschil in hiërarchie tussen de hoofdentree en achterzijde op te heffen.⁵⁰

49) www.iaa-architecten.nl/projecten/alle_projecten/500%20-%20HENGLO%20-%20NS%20Station/ en www.dearchitect.nl/projecten/2011/51/hengelo-iaa-architecten-station/hengelo-iaa-architecten-station.html

50) www.hartvanzuid.nl/nieuws/ondernemen/nieuwsitem/



Conclusie

Er hebben zich in de loop der tijd behoorlijk ingrijpende wijzigingen voorgedaan in de routing door het station Hengelo. De meest ingrijpende wijziging was allereerst dat er na het bombardement op de stad Hengelo voor werd gekozen om het ernstig getroffen stationsgebouw van de hand van Van Heukelom volledig af te breken ten gunste van een geheel nieuw stationsgebouw op een andere locatie. Slechts een deel van de oorspronkelijke reizigerstunnel bleef nog behouden in de nieuwe situatie, maar dit restant kreeg in de plannen van Schelling een zeer marginale rol toebedeeld. Het fungeerde vanaf dat moment als secundaire personeelsingang op het uiterste oostelijke einde van het eilandperron en maakte daarmee geen deel uit van de hoofdrouting van het nieuwe stationsgebouw.

De belangrijkste wijziging in het nieuwe stationsgebouw van Schelling werden in eerste instantie veroorzaakt door het doortrekken van de reizigerstunnel daterend uit de jaren '90 en in een later stadium door de verbreding van deze tunnel en het samenvoegen van de twee afzonderlijke 'Schelling' tunnels. Als gevolg van deze ingreep is de functie van de bagagetunnel opgeheven en is deze veranderd in een voetgangerstunnel.



Nieuwe tunnel en vide, 2016

Daarnaast heeft er een wijziging plaatsgevonden voor reizigers die gebruik maken van de fietsenstalling in de kelder van het station. Deze betreden het station niet langer binnendoor maar plaatsen hun fiets in de kelder, gaan terug naar buiten en betreden via de westelijke entree de centrale hal. De ruimte in de hal van het station waar zich oorspronkelijk de trap naar de kelder bevond is momenteel gevuld met een fotokiosk. Desalniettemin, tast de wijziging in de routing de ruimtelijke logica van het gebouw niet ingrijpend aan. Het huidige stationsemplacement functioneert in de huidige hoofdopzet vrijwel hetzelfde als in de situatie van de jaren '50, ondanks de ingrijpende verbreding van de reizigerstunnel en het wegvallen van de bagagefunctie. Bovendien is de wijziging in route vanuit de stationshal niet als zodanig ervaarbaar, de verbreding van de tunnel vindt pas onder de perrons plaats en is daarmee niet zichtbaar in de ontvangsthal.



Beeindiging perronoverkapping westzijde



M

spoor

2a

45

Oeuvre H.G.J. Schelling (1888-1978)⁵¹

Hermanus Gerardus Jacob Schelling werd op 15 oktober 1888 te Stompwijk geboren. Tussen 1907 en 1913 studeerde hij bouwkunde aan de Technische Hogeschool Delft – de latere Technisch Universiteit Delft. In oktober 1913 trad hij in dienst bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS). Dit bedrijf werd na de volledige fusie in 1937 met de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM), de huidige Nederlandse Spoorwegen. Na tien jaar, in 1923, ontwierp Schelling zijn eerste treinstation in Sittard (gesloopt in 1993), tevens het eerste Nederlandse treinstation met louter platte daken.⁵²

Toen H.G.J. Schelling in 1951 Station Hengelo ontwierp, had hij reeds tien stations opgeleverd voor de Nederlandse Spoorwegen en was hij langzaam opgeklommen binnen het bedrijf van aspirant-adjunct ingenieur (1913) tot 'chef der architectuur Noord' (1942). Hij drukte tot zijn pensionering in 1954 zo een belangrijke stempel op de stationsarchitectuur. Het oeuvre van Schelling is stilistisch divers; het volgde een aantal van de meest vooruitstrevende tendensen in de westerse architectuur op de voet en is in te delen in drie periodes:

51) Dit hoofdstuk is vanwege de verwantschap een bewerkte versie van het hoofdstuk dat in het eerder gepubliceerde Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling voor Station Enschede (februari 2015) verscheen.

52) Voor een oeuvrebeschrijving van Schelling die zich meer toespitst op zijn vroegere baksteenkubistische werk verwijzen we naar het rapport dat Crimson schreef over station Naarden-Bussum: *Crimson Architectural Historians, Station Naarden- Bussum. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling*, Rotterdam 2013.



Station Sittard, ca. 1927



Station Muiderpoort, ca. 1940



Station Boskoop, ca. 1934



Station Amstel, ca. 1940

- 1923-1933 Baksteenkubisme: In deze vroege periode ontwerpt Schelling in massieve kubistische composities. Station Naarden-Bussum, en enkele onderstations zijn de enige overgebleven bouwwerken uit deze periode.
- 1933-1939 Nieuwe Zakelijkheid: Station Amsterdam Amstel⁵³ en Amsterdam Muiderpoort zijn de beste voorbeelden hiervan. De gebouwen zijn te herkennen aan grote glaspuien en de slanke betonconstructie die duidelijk in het zicht blijft.
- 1950-1954 Systeemarchitectuur: Station Enschede, Hengelo en Zutphen zijn van deze serie naoorlogse stations overgebleven. De gebouwen zijn op een regelmatig grid ontworpen en zijn opgebouwd uit (prefab) betonelementen waarbij classicistische stijlelementen een rol spelen.

53) In samenwerking met gemeentelijk architect Johannes Leupen (1901-1985).

Tegenover deze stilistische diversiteit vertoont het oeuvre echter een constante ontwikkeling van de functionele en vervoerstechnische opzet van het station. Een eerste voorbeeld vormt daarvoor Naarden-Bussum waar hij in de opzet van het gebouw en het stationsplein de verschillende stromen van fietsers, voetgangers, bussen en trams op zo efficiënt mogelijke wijze probeert te geleiden. Is het resultaat in dit kubistische station nog hier en daar wat onhandig, in Amsterdam Amstel weet Schelling in een zeer heldere opzet van station en pleinen een soepel lopende overstapmachine te ontwerpen waar de vele verschillende stromen met elkaar vervlechten maar nooit verstrikt raken. Na de oorlog zet hij deze werkwijze voort in zijn wederopbouwstations en voegt hij daar nog de systematiek van het bouwen met prefab betonelementen aan toe waarin ornament, stedenbouwkunde en architectuur tot steeds andere, volstrekt eigen en herkenbare oplossingen leidden.

In deze beschrijving van Schellings oeuvre ligt de nadruk op de systeem- en betonarchitectuur die hij onder andere toepaste in zijn naoorlogse ontwerpen voor station Leiden, Zutphen, Hengelo en Enschede.

Twee spoorbouwmeesters, twee benaderingen

Samen met Sybold van Ravesteyn die Zuid (dat wil zeggen Nederland onder de grote rivieren) voor zijn rekening nam, gaf Schelling na de oorlog vorm aan de wederopbouw van de vele beschadigde stations. De architectuuropvattingen van de twee spoorbouwmeesters bewaarden, net als hun werkgebieden, duidelijk afstand tot elkaar. Sybold van Ravesteyn ontwierp architectonische en stedenbouwkundige omgevingen, vanuit de ervaring die hij de reiziger wilde geven. Deze was meestal ingegeven door zijn interesse in de Italiaanse architectuur en stedenbouw, met haar representatieve gevels en haar levendige piazza's. Van Ravesteyn maakte voor iedere plek een op maat gesneden station en stationsplein, waarin ornament, stedenbouwkunde en architectuur tot steeds andere, volstrekt eigen en herkenbare oplossingen leidden.

Schelling daarentegen vatte zijn taak totaal anders op. In plaats van per plek naar de ideale oplossing te zoeken, ging hij op zoek naar de absolute kern van de opgave van het naoorlogse spoorwegstation. Reeds voor de oorlog ontwierp Schelling vanuit de structurele logica van de architectuur, en vanuit de vragen die het architectonische en stedenbouwkundige programma van eisen hem



Station Vlissingen, Sybold van Ravesteyn, 1950

stelde. Vooral in de Amsterdamse stations (Amstel en Muiderpoort) weet hij de logistieke en ruimtelijke vraagstukken die het samenkomen van verschillende vervoersstromen met zich meebrengt goed te analyseren en vorm te geven. Hij vatte zijn spoorbouwmeesterschap op als een uitdaging om 'het' moderne station te ontwerpen, ofwel om het architectonische en stedenbouwkundige probleem van het station voor eens en voor altijd op te lossen.

Dit verklaart wellicht waarom de stationsontwerpen die Van Ravesteyn maakte voor plekken als Roosendaal, Den Bosch, Rotterdam, Vlissingen en Nijmegen, alhoewel stilistisch verwant, zulke contrasterende en diverse gebouwen en omgevingen hebben opgeleverd, terwijl de vijf stations die Schelling na de oorlog ontwierp bijna overkomen als één enkel gebouw. Voor de stations Enschede, Hengelo, Zutphen, Leiden en Arnhem, ontwikkelde Schelling een volledige architectuurtaal, die zowel de constructie, de ornamentering, de typologie maar ook de logistiek van de stations bepaalde. Deze architectuurtaal kenmerkt zich door het consistente gebruik van onbehandeld –in de zin van bedekt– beton,



Station Enschede, H.G.J. Schelling, 1950

het gebruik van klassieke motieven als kolommen, basementen, klokkentorens, symmetrie en andere architectonische conventies en het gebruik van een speciaal ontwikkeld architectonisch element, namelijk de 'claustra'. De claustra is een opengewerkt van oorsprong Romeins terracotta element, dat uitgevoerd in beton zowel een structurele als een ornamentale functie kreeg. De stations zijn steeds volgens een modulair systeem ontworpen, dat naar gelang de functie open of ingevuld is, met gesloten panelen, claustra's, ramen of glasstenen. Alle stations bestaan uit een hoofdvolume dat het hoogteverschil tussen het spoor en de stedelijke ruimte overbrugt. Soms gebeurt dit met een monumentale trap, zoals in Enschede of Leiden. In andere stations, zoals Zutphen en Hengelo, is het hoofdvolume gelijkvloers en daarmee de drempel om het station binnen te gaan minimaal. Het hoogteverschil wordt dan overbrugd door trappen naar het perron. De stations kennen allen een uiterst leesbare indeling met een stationshal die de bezoekersstroom bepaalt en begeleidt. Hierin is de architectuur dominant; deze werkt als een driedimensionaal raster dat ruimte biedt aan winkels, kiosken, kaartverkoop en restauraties.



Station Zutphen

De naoorlogse stations van Schelling zijn onmiddellijk herkenbaar door hun uitstraling en heldere opzet; ze zijn bescheiden van schaal, maar uiterst consequent in hun strenge modulaire opbouw. Ze zijn uit één materiaal opgetrokken, uiterst fijnzinnig toegepast beton, en hebben daardoor een zeer sobere uitstraling. Tegelijkertijd zijn ze door de toepassing van de pergola's en luifels, en door de verrassende dunheid van de veelvuldig –al dan niet gecanneleerde– kolommen, zeer open, licht en transparant. De vijf stations die binnen een periode van vijf jaar in deze architectonische taal zijn gebouwd, vormen een uniek architectonisch ensemble met een grote cultuurhistorische waarde. De waarde wordt onder meer bepaald door de relatieve zeldzaamheid van dit type architectuur in Nederland, door het feit dat deze stijl zo duidelijk met één bouwmeester is verbonden, en bijna exclusief is voorbehouden aan stationsgebouwen. Van dit ensemble zijn helaas de twee grootste stations, Leiden en Arnhem afgebroken ten gunste van grootschalige en spectaculaire iconische stationsgebouwen, achtereenvolgens in de 'NS High Tech-stijl' van Harry Reijnders in Leiden, en de 'Blob' architectuur van UN Studio in Arnhem. Interessant is wel dat de drie overgebleven stations van

Schelling zich allemaal aan één spoorlijn bevinden en men ze alle drie binnen een uur passeert, achtereenvolgens: Station Enschede uit 1950, Station Hengelo uit 1951 en Station Zutphen uit 1952. Voor Leiden (1953) en Arnhem (1954) moet men boeken en archieven raadplegen.

Op de betonfabriek

Wat waren de bronnen voor de naoorlogse stationsarchitectuur van H.G.J. Schelling? Deze vraag doet zich voor als we de diversiteit van zijn vooroorlogse werk afzetten tegen de zeldzame consistentie van zijn naoorlogse werk. De constructie en de architectuur van station Hengelo wordt door Schelling met name verklaard vanuit functionele en economische motieven. Er is een keuze gemaakt om de stations geheel in gewapend beton uit te voeren omdat dit materiaal na de oorlog het minst moeilijk te verkrijgen was. Ten tweede koos men vanwege kostenoverwegingen voor het prefabriceren van zoveel mogelijk elementen, en dus vanwege diezelfde efficiëntie, voor een zo klein mogelijk aantal verschillende elementen, wat dus vanzelf leidde tot een modulair ontwerp.

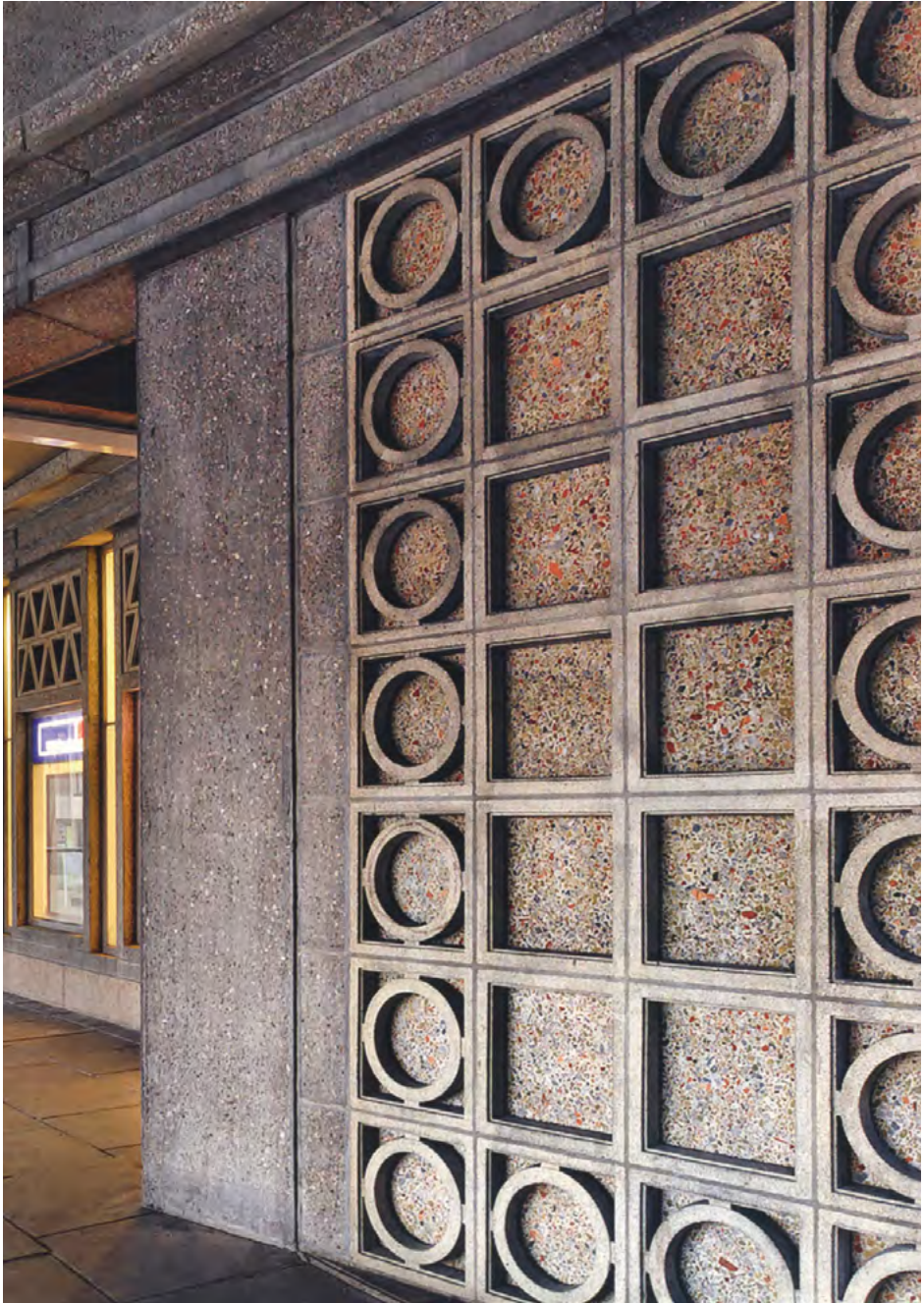
Vervolgens neemt hij echter een principiële houding in ten aanzien van de behandeling van dit materiaal : "..., dat het beton, dat gebruikt zou worden, niet met ander materiaal mocht worden bedekt, maar dat het geheel voor zichzelf zou moeten spreken, precies zoals het is, als een volkomen voldoende bouwmateriaal, dat zich niet heeft te schamen voor zijn afkomst. Ook moest dit beton niet kunstmatig worden verfraaid of bedrieglijk op natuursteen gaan gelijken. Alles wat zweemde naar kunst-steen, sierbeton, edelsier-beton of welke mooiklinkende naam er verder voor gebruikt moge worden, dit alles werd principieel afgewezen. Het beton doet zich dus niet beter voor dan het in wezen is."⁵⁴ Deze houding is bij Schelling al te herkennen bij Naarden-Bussum, waar hij ook constructieve elementen van onbehandeld beton gebruikt.⁵⁵

Het modulaire systeem dat Schelling gebruikte in zijn eerste station (station Enschede), van wat uiteindelijk een serie van vijf zou worden, was gebaseerd op een vierkant van 5,25 m x 5,25m.⁵⁶ Voor Hengelo koos hij voor een vierkant

54) H.G.J. Schelling, 'Het nieuwe stationsgebouw te Enschede', in: **Bouwkundig Weekblad** 47, 1950, p. 726.

55) Zie voor een uitgebreide beschrijving van dit station het rapport dat wij in 2013 hierover opstelden.

56) Wij hebben tijdens ons onderzoek niet kunnen achterhalen hoe Schelling tot deze precieze maatvoering is gekomen en waarom hij juist deze maat als basis gebruikte.

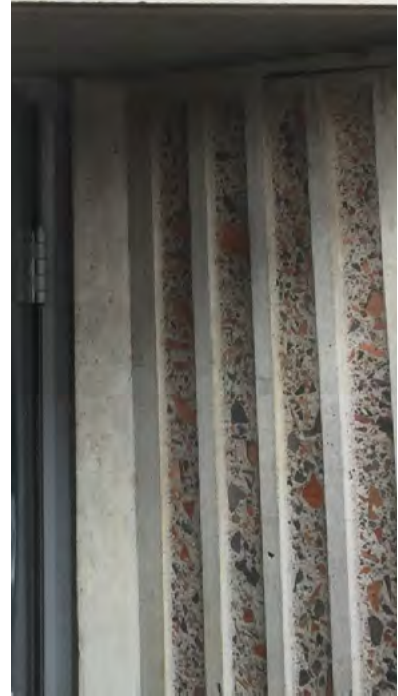




Gecanneleerde zuil station Hengelo, binnen en buiten



Detail gevelplaat station Hengelo, oostzijde, met toeslagmaterialen



Detail claustra station Hengelo, voorgevel



Ronde gecanneleerde zuil in station Enschede 1950, hoofdentree onder luifel

van 4,40 m x 4,40 m (onderverdeeld in eenheden van 1,10 m x 1,10 m) en bij Zutphen 4,5 m x 4,5 m. Dit werd gemonteerd in een structuur van op de hoekpunten van deze module in het werk gestorte kolommen. Zoals geciteerd, wenste Schelling het beton niet te verfraaien met een laag van toegevoegd materiaal. De architectonische distinctie en tactiliteit werd gezocht in het materiaal zelf, dus in de toeslag die aan het mengsel werd toegevoegd. Aan de bouw van de stations ging een periode vooraf waarin op de fabriek een hele serie proefnemingen werden gedaan niet alleen met de vorm van de prefab elementen, maar ook met de effecten op kleur en structuur van verschillende soorten toeslag. De projectbeschrijvingen van Schelling zijn dan ook eerder verwant aan het verslag van een industrieel productontwikkelingsproces, dan aan een architectuurpresentatie.

Een van de eerste elementen die door middel van prototypes en proefgietingen werd ontwikkeld was de kenmerkende slanke, ronde gecanneleerde zuil. In de fabriek –en niet slechts op de tekentafel– werd uiteindelijk gekozen voor een zuil van 36 cm doorsnede met 16 cannelures. Dit was de meest fijne contour die men kon bereiken met halfronde contravormen. Door vervolgens alleen de cannelures zelf te zandstralen, en niet de richels tussen de cannelures, kreeg men de kenmerkende afwisseling tussen glad en ruw, en kwam de toeslag aan de oppervlakte over twee derde van de oppervlakte van de zuil. Schelling beschrijft verder de proefnemingen met het toevoegen van kleurstoffen aan het mengsel, en de onbevredigende resultaten die daarmee werden bereikt. Uiteindelijk koos men voor het toevoegen van een gebroken wit grind dat na het zandstralen een zilverwit effect laat zien. Ook werd er geëxperimenteerd met het in zoutzuurbaden leggen van de kleinere elementen, zoals de claustra's, om hiermee de cementshuid te verwijderen en de samenstelling te laten zien. Naast deze chemische behandelingen, werd er echter ook gewerkt met traditionele handwerk technieken zoals het boucharderen, dat wil zeggen hameren, van het betonoppervlak zodat een bepaalde textuur verkregen wordt. Belangrijk was het verschil dat werd gemaakt tussen de buiten- en de binnenelementen, met meer nadruk op de duurzaamheid van de toeslagmaterialen voor de buitengevels en de lichtere en fijnere tactiliteit voor het interieur, bereikt onder andere door toeslagen van baksteenpuin, dakpangruis en vermiculiet (een grijswit of groen mineraal). Op deze wijze wist Schelling, in nauwe samenwerking met de betonfabrikant, een heel repertoire te creëren van elementen, technieken, materialen, toeslagen en structuren, geheel op basis van het goedkoopste en minst gedistingeerde materiaal

waar een architect mee kon werken: gewapend beton, grind, baksteenpuin, dakpannengruis en andere gerecycleerde materialen. De creativiteit en de experimenteerdrift, gecombineerd met de beschikbaarheid van veel en goedkope manuren, maakte het echter mogelijk hiermee een elementenverzameling samen te stellen die juist direct in verbinding stond met een eeuwenoude traditie van architectonische elementen, vormen en ornamenten. Door de zeer grote zorgvuldigheid wisten Schelling en de fabrikant het uiterste van distinctie, tactiliteit, plasticiteit en monumentaliteit uit het eenvoudige materiaal te krijgen. Zo was de betonfabriek als laboratorium een bron voor Schellings architectuur.

Leermeesters Auguste Perret en Denis Honegger

De fabriek was niet de enige plek waar Schelling zijn stationsarchitectuur ontwikkelde; deze was ook gebaseerd op een diepgaande studie van de betonarchitectuur zoals die in de eerste helft van de 20e eeuw tot een hoogstaand niveau was ontwikkeld door de Franse architect en aannemer –en werkgever van Le Corbusier– Auguste Perret. Schelling bestudeerde zowel de achtergronden en de ideeën van Perret, als de precieze technologie die door hem, en door zijn navolgers werd toegepast. Zo maakte hij verschillende reizen om het werk van Perret te bestuderen, maar ook dat van zijn leerling Denis Honegger. In een toelichting op het station Enschede is hij uitvoerig en expliciet over de invloed die hij heeft ondergaan van Perret, een invloed die op de ervaren, oude architect als een openbaring van een geheel nieuwe architectuur voor het naoorlogse Nederland moet hebben ingewerkt:

“Perret was feitelijk de eerste architect die begreep dat het beton een eigen architectonische taal moest spreken. Hij kwam tot een volkomen nieuwe constructiemethode, die geen enkel compromis liet gelden. Met grote vasthoudendheid werkte hij jaren lang aan de taal der betonarchitectuur, vormde er woorden van, beluisterde hun betekenis, hun toon en structuur, werkte aan hun spraakkunst, vormde van de woorden zinnen, kloeke duidelijke volzinnen. ... De taal van het beton, zoals ik die langzamerhand ben gaan verstaan door het werk van Perret en van leerling Honegger te bestuderen, gaat uit van een begrip van waarheid. Nergens bedekken: nergens bepleisteren. Zuiver de bestanddelen laten zien, het bindmiddel en de toeslagstoffen.”⁵⁷ “... De eenheid van materiaal

57) H.G.J. Schelling, 'Het nieuwe station te Enschede en zijn architectonische beton-behandeling', in: **Beton** 41, 1950, pp. 57, 58.

door de uitsluitende toepassing van het beton geeft aan het zo uitgevoerde bouwwerk een grote zuiverheid, een bijzondere rust. Beton architectuur aldus opgevat kan de frisheid vertonen van het kerngezonde, het kan de bevrediging schenken van het deugdelijke, het kan vrolijk stemmen door zijn lichtheid, ons aantrekken door zijn blankheid, het kan ons spreken van eenvoud, van waarheid, van zuiverheid en van harmonie."⁵⁸

Bijna vijftig jaar voor Schelling stelde de Parijzenaar Perret zich dus al de vraag wat de 'ware aard van het beton' was, en kwam tot de conclusie dat het een frame was: een stevige maar open draagstructuur die een enorme hoeveelheid invul en gebruiksmogelijkheden bood. Samen met zijn familie van aannemers ging Perret in de fabriek en op de bouwplaats op zoek naar de architectonische en technische mogelijkheden van dit materiaal. Perrets vroege architectuur was in die zin revolutionair omdat hij dit materiaal, dat alleen nog werd gebruikt voor en daardoor geassocieerd met, utilitaire of industriële toepassingen, ging gebruiken voor woongebouwen en gebouwen met een representatieve functie. Het meest beroemde voorbeeld is het appartementengebouw in de Rue Franklin in Parijs' 16e arrondissement uit 1903. Het open betonnen frame, ingevuld met grote glasvlakken en panelen met plantaardige ornamenten, de merkwaardige U-vormige plattegrond en vooral de hoogte van het gebouw maakte Perret in één keer tot een controversieel figuur, een roekeloze artiest, ofwel een heldhaftige ingenieur zoals zijn stadgenoot Gustave Eiffel. Een zo mogelijk nog grotere ophef



Auguste Perret: woongebouw Rue Franklin, Parijs

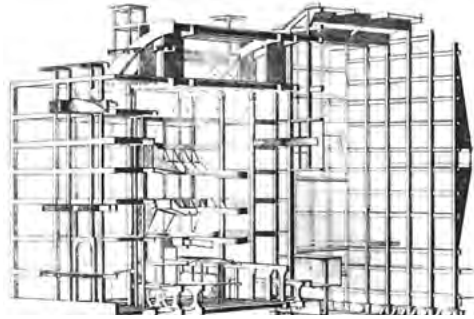


Auguste Perret: Notre Dame du Raincy

veroorzaakte zijn Theatre de Champs Élysées, omdat hier een vooraanstaand en haute bourgeois instituut gebouwd werd met een industrieel materiaal en een innovatieve –en dus riskante– technologie. In de architectuurwereld zou Perrets tekening van het betonskelet dat de classicistische architectuur droeg, nog beroemder worden dan het gebouw aan de Avenue Montaigne zelf, omdat het beter dan de statige architectuur de echte mogelijkheden van de betonarchitectuur liet zien.

Na het Theatre des Champs Élysées, zou Perret steeds minder het beton als een draagstructuur voor een toegevoegde architectuur gaan behandelen, en steeds meer op zoek gaan naar de architectonische en ook ornamentele mogelijkheden van het materiaal zelf. Daarbij heeft hij altijd vastgehouden aan een classicistisch repertoire, van zijn ranke kerk in Le Raincy, tot en met de binnenstad van het gebombardeerde Le Havre, dat geheel naar een masterplan en met de architectuur van Perret werd herbouwd, en dat een enorme furore veroorzaakte in heel Europa. Auguste Perret en zijn aannemer broers

ontwikkelden niet alleen een uiterst invloedrijke beeldtaal met hun frames, hun decoratietoepassingen van betonpanelen, en hun uiterst ranke kolommen die dikker werden naar boven in plaats van naar onderen, zij ontwikkelden ook een hele technologie om deze taal mee te kunnen realiseren in gebouwen. Tenslotte betekende hun werk een verplaatsing van de creativiteit van de tekentafel naar de



Auguste Perret: betonskelet tekening van het Theatre de Champs Élysées



Auguste Perret: Mobilier National



Denis Honegger: universiteitsgebouwen in Fribourg, Zwitserland

THE INFLUENCE OF PERRET

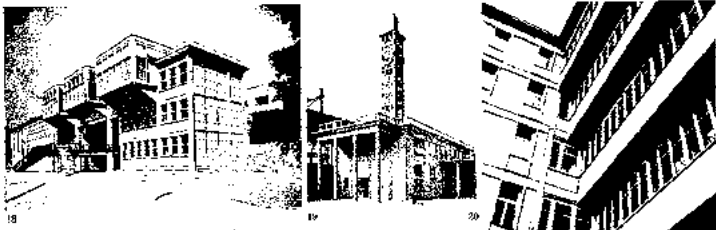
The influence of Perret is so widespread and so easily recognizable in that of other architects, that it often is surprising, for it has produced in Europe and elsewhere some buildings that resemble it very closely.

DENIS HONEGLER perhaps his most distinguished pupil, was the designer of a personal suite of ten independent apartments on the Boulevard Haussmann, No. 10.

H. G. J. SCHELLING in the new station at Haage No. 20, reveals openly an undiluted knowledge of Perret's influence which has been fully visible in such recent work for the Dutch State Railways.

WERNER VETTER on the other hand, emphasizes the adaptable and variable qualities of Perret's constructional technique in his hospital at Geneva, 26.

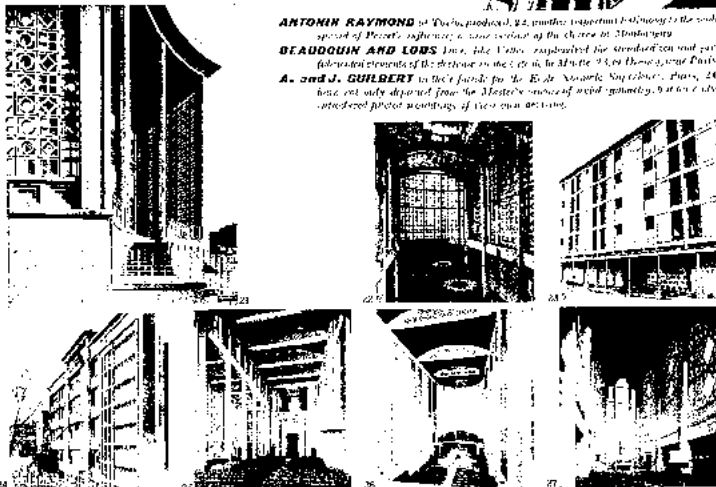
JOHN FASSLER is the designer of one of the latest and most important Perret-inspired buildings outside Europe: The Wasserkessel, Dental Hospital, N. Aachen, 21.



ANTONIN RAYMOND of Paris produced a 22-story apartment building in the wide spirit of Perret's influence; a fine example of the criteria in Brussels, 22.

DEAUQUIN AND LOBS since the 1920s emphasized the standardization and particularly complete of the structure in their 1926 No. 23, on Boulevard Saint-Denis.

A. and J. GUILBERT in their plans for the Ecole Nouvelle, Suresnes, Paris, 24, have not only departed from the Master's choice of mixed masonry, but have also introduced plastic moldings of their own design.



DUVAL AND GONSE take up the church theme in St. Pierre at Boulogne, 25, but the space relations and elevations show more precisely in Perret's Palais at Paris.

POURDIER-DUTEIL produced another variation of the church theme for a southern chapel at Gravelle, 26, with a barrel vault and hypocaust and block wall panels.

PAUL TOURNON shows an even freer attitude toward the industrial character of masonry

Artikel in Architectural Review uit 1953 over de invloed van Auguste Perret, onder andere met Station Hengelo van H.G.J. Schelling



H.G.J. Schelling bij de opening van station Hengelo

werkplaats, en een verplaatsing van een deel van de productie van de bouwplaats naar de fabriek. Daarmee legden zij de basis voor iets wat na de oorlog een enorme vlucht zou nemen, met Frankrijk in de voorhoede en Nederland als een belangrijke afnemer: de industrialisering van de bouw.

De invloed van Perret, voor en na de oorlog, was immens. De Britse architectuurcriticus Peter Collins maakte in 1953 in *The Architectural Review* een overzicht van de navolgers van Perret en hun belangrijkste gebouwen. Zo noemde hij de Zwitser Denis Honegger met zijn Universiteitsgebouwen in Fribourg, Eugène Beaudoin en Marcel Lods met hun woningbouw in Drancy bij Parijs, of de Christelijke Vrouwen Universiteit van Tokyo, van de Frans-Amerikaanse architect Antonin Raymond. Maar ook noemt Collins H.G.J. Schelling: *"... in the new station at Hengelo, [Schelling] reveals openly an underlying streak of Perret influence which has lain half-hidden in much recent work for the Dutch*

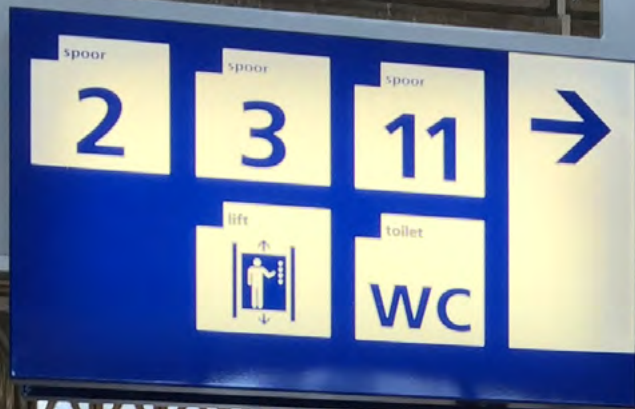
State Railways."⁵⁹ Collins verwijst hiermee naar de grootse glazen gewelven die Schelling net voor de oorlog had gerealiseerd voor de stations Amstel en Muiderpoort, die technisch maar ook ruimtelijk gezien inderdaad schatplichtig zijn aan de spectaculaire kerkgewelven die Perret en zijn navolgers dankzij de betontechniek konden realiseren. Maar pas na de oorlog zou Schelling beton niet alleen gaan zien als een technisch middel om moderne en statige gebouwen te realiseren, maar als een architectonisch thema in zichzelf.

Conclusie

Het belangrijkste kenmerk van Schellings naoorlogse werk is de innovatieve toepassing van beton. De gebouwen werden ontworpen volgens een vast maatsysteem waardoor standaardisatie en prefabricering van bouwmaterialen mogelijk werden gemaakt. Deze consequente keuze voor beton was enerzijds noodgedwongen; net na de Tweede Wereldoorlog waren maar weinig bouwmaterialen voor handen, beton was echter niet schaars. Anderzijds waren de betonconstructie voor Schelling een mogelijkheid om op esthetisch vlak te experimenteren. De toepassing van allerlei bouwmethoden in beton gaf hem op het eind van zijn carrière de instrumenten om een nieuwe, zuivere en eerlijke architectuur te creëren.



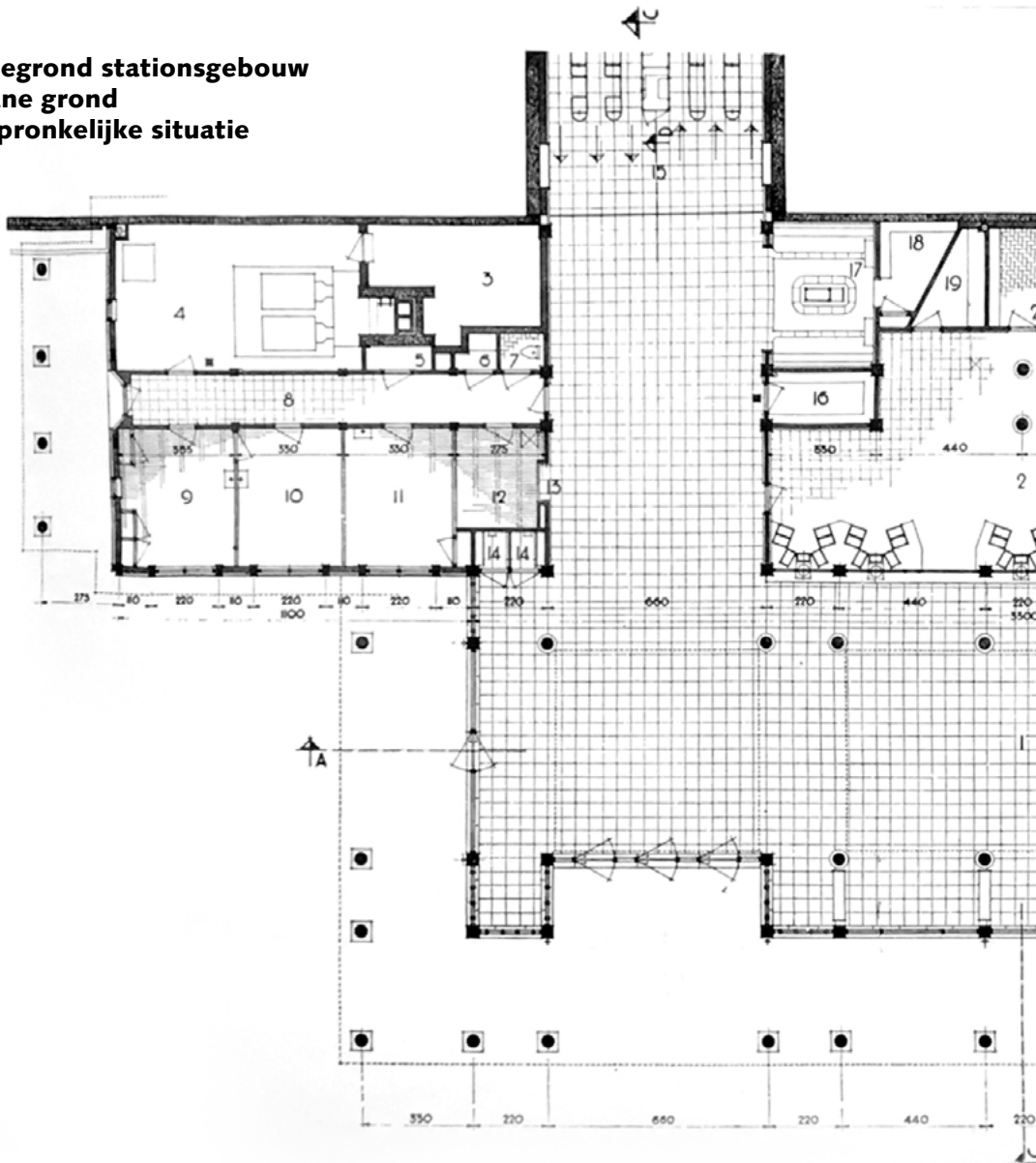




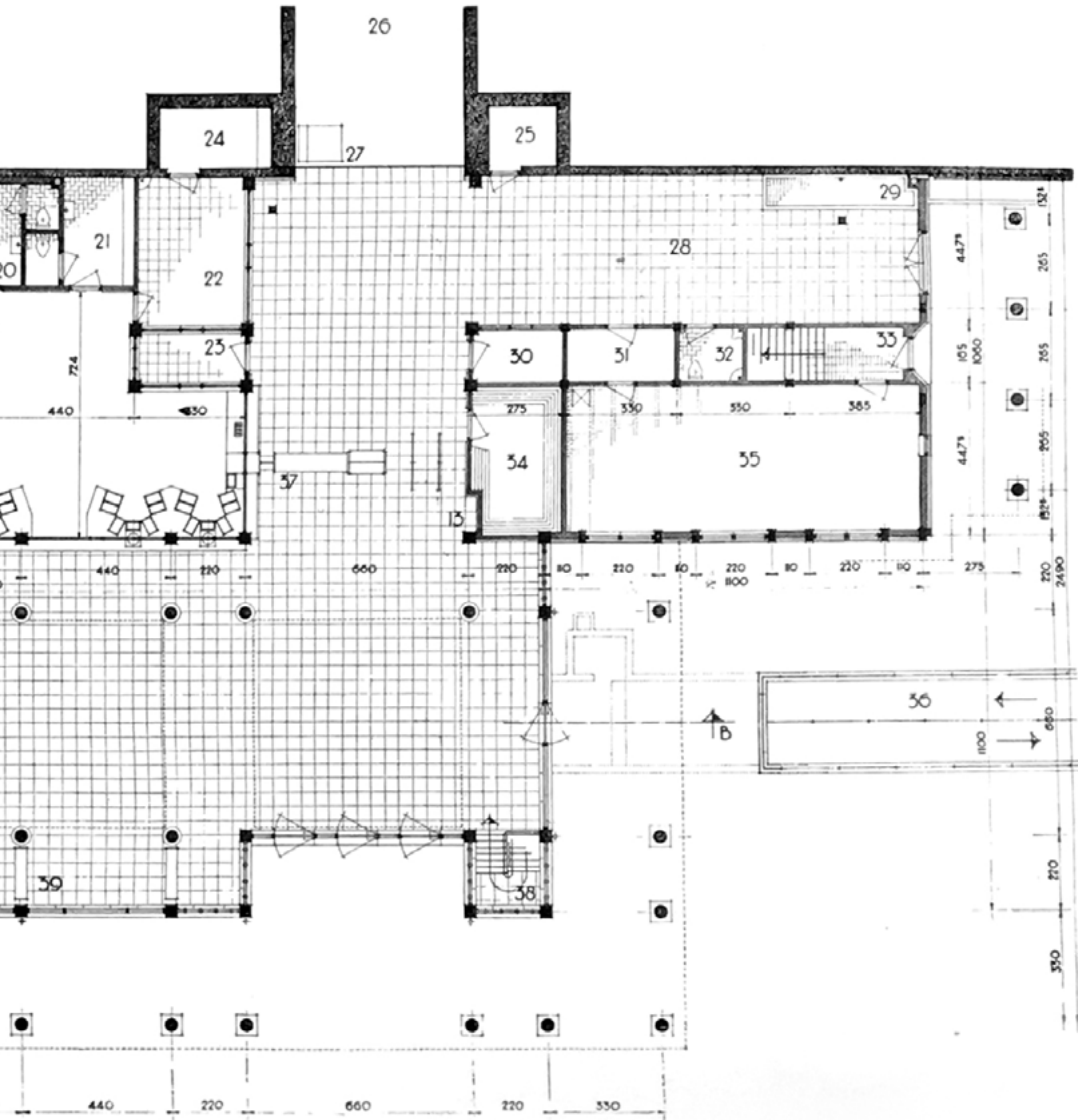


Tickets &

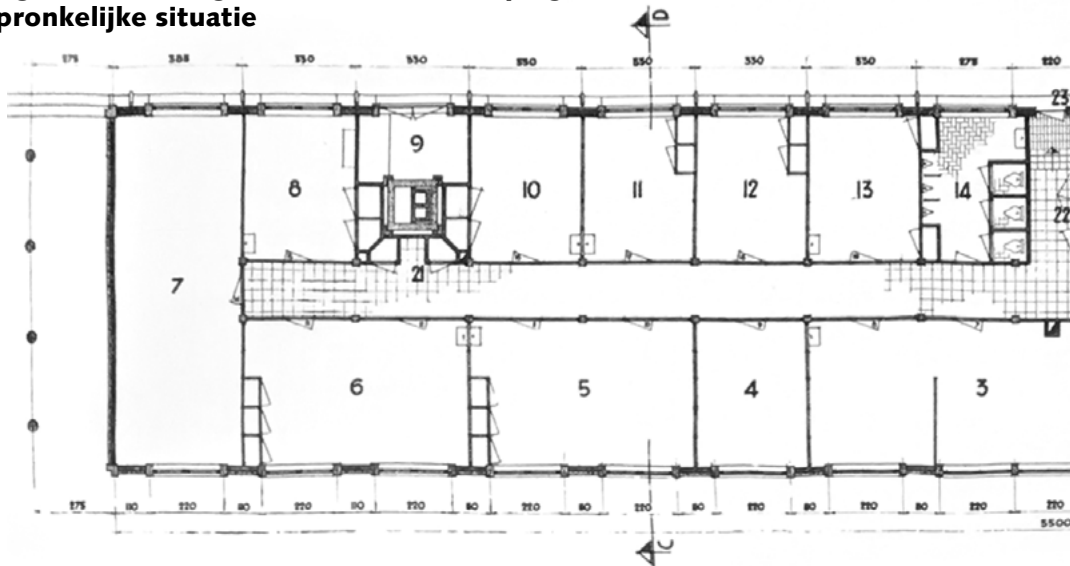
**plattegrond stationsgebouw
begane grond
oorspronkelijke situatie**



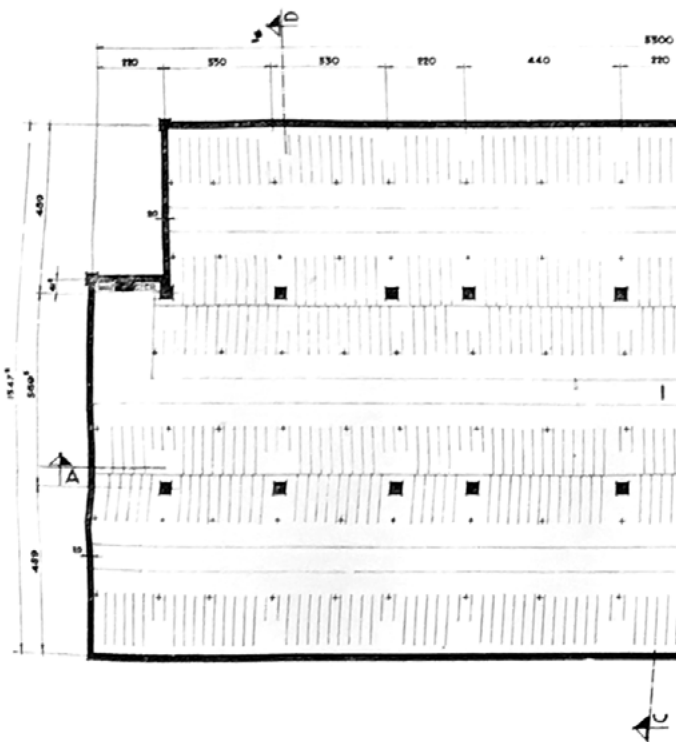
- 1) hal 2) plaatskaartenkantoor 3) kolenbunker 4) keteruimte cv 5) garderobe controleurs 6) kast 7) w.c.
handelsagentschap 8) gang 9) kantoor handelsagentschap 10) bureau handelsagent 11) idem 12) wachtkamer 13)
brandslang 14) telefoon 15) in- en uitgangscntrole 16) archief stationschef 17) boekenkiosk 18) bergruimte 19)
archief plaatskaartenkantoor 20) toilet dames 21) toilet heren 22) recreatieruimte 23) uitbetaling 24) bergruimte
25) bergruimte 26) bagagetunnel 27) bascule 28) snelgoederen 29) visbak 30) schaalknecht 31) wachtkamer
32) toilet 33) ingang naar verdieping 34) bagage-depot 35) vergaderzaal 36) helling rijwielbewaarplaats 37)
bagagebank 38) trap naar rijwielbewaarplaats 39) dienstregelingborden



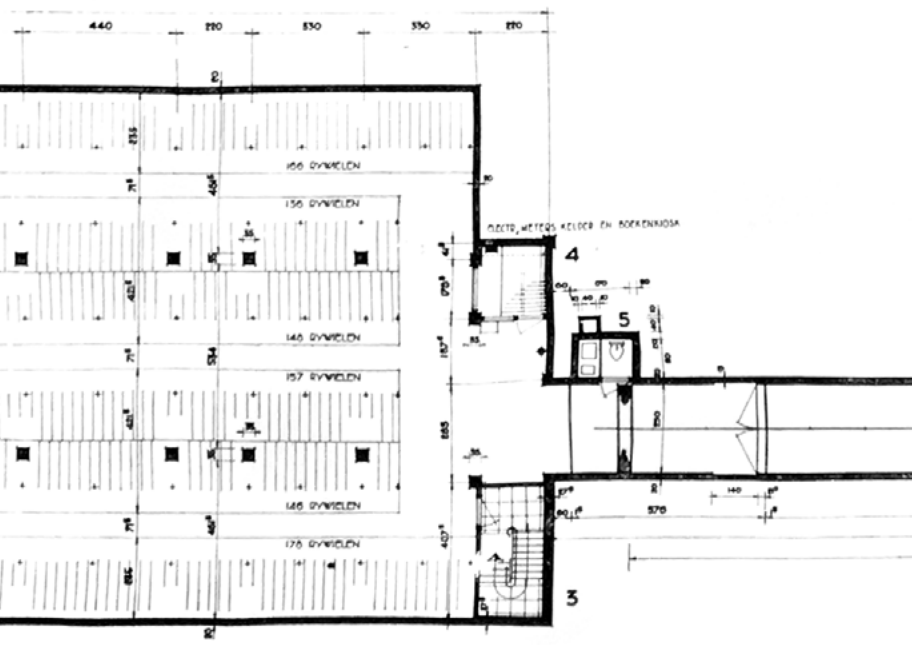
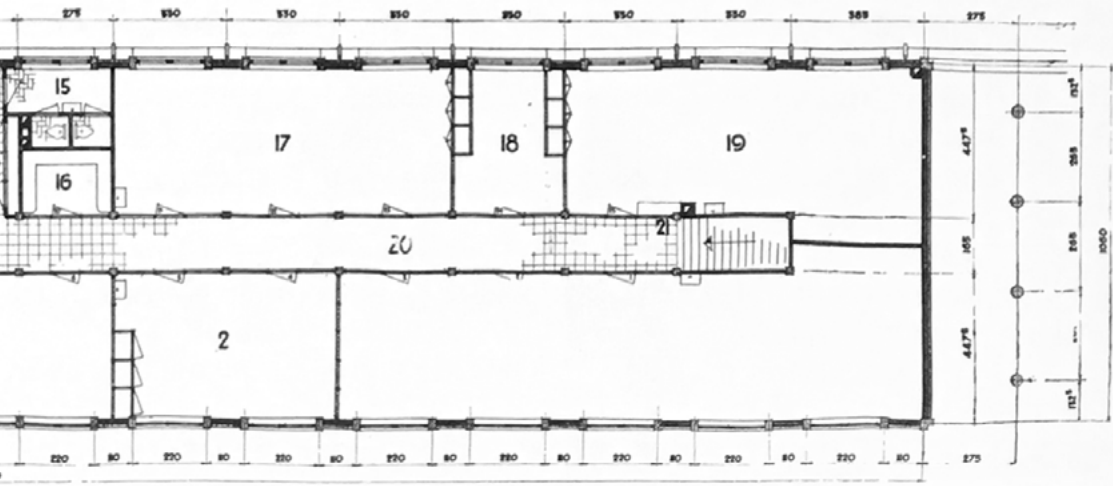
plattegrond stationsgebouw eerste verdieping en kelder oorspronkelijke situatie

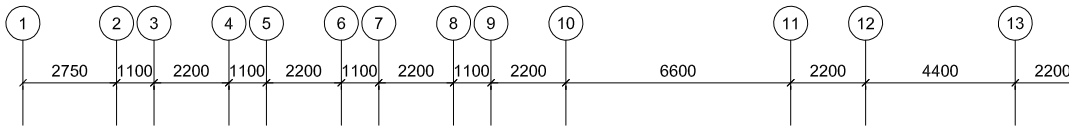


eerste verdieping: 1) kantoor algemene administratie 2) tikbureau 3) bureau treindienstleider 4) wachtkamer 5) adjuncten seinwezen en tractie 6) adjuncten vervoer en weg en werken 7) archief 8) ingenieur van weg en werken 9) kolenstort 10) ingenieur van vervoer 11) ingenieur van tractie 12) sociale werkster en woningdienst 13) ingenieur van seinwezen 14) toilet heren 15) toilet dames 16) garderobe 17) tekenkamer 18) archief tekenkamer 19) kantoor technische administratie 20) gang 21) brandslang 22) batterijkast 23) toegang naar het perron

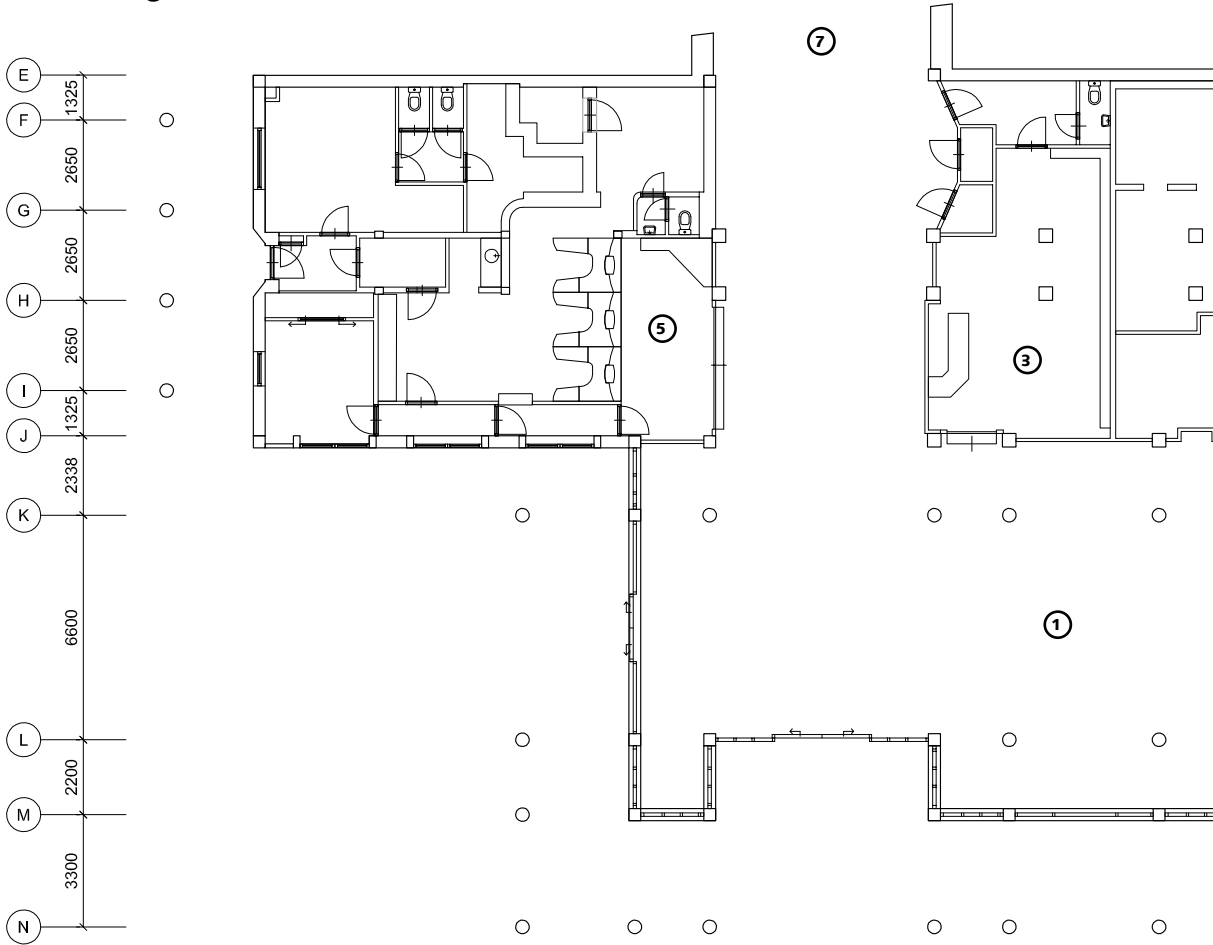


kelder: 1) rijwielbewaarplaats 2) helling 3) trapje naar hal 4) rijwielbewaarder 5) w.c. en zuigperspomp 6) vlaggemast

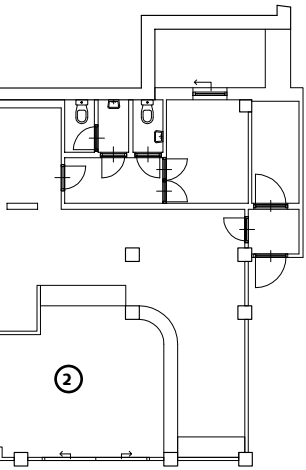
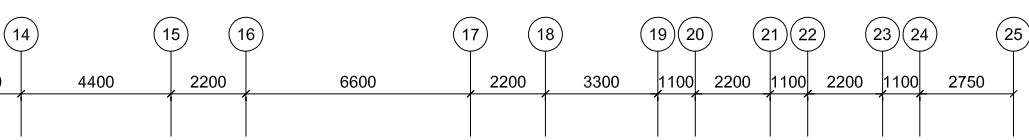




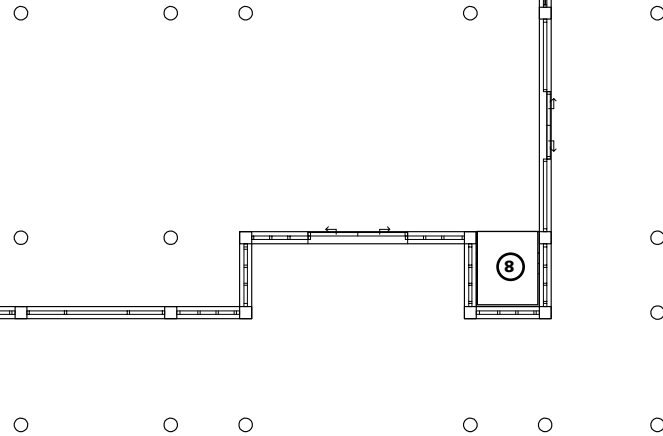
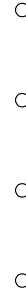
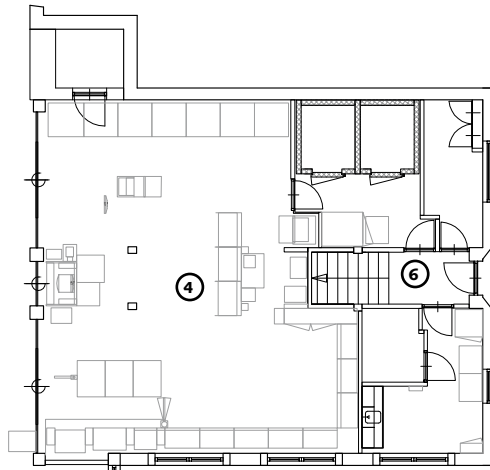
**plattegrond stationsgebouw
begane grond
huidige situatie**

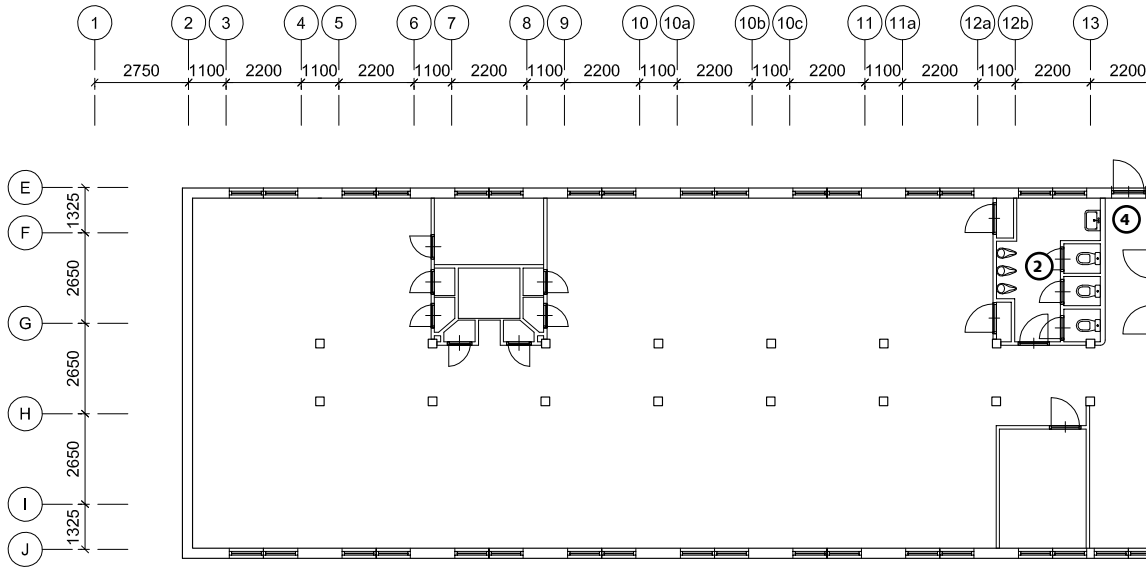


**1) hal 2) NS-service- en verkooppunt 3) AKO
boekenkiosk 4) AH to go 5) GWK 6) ingang naar
verdieping 7) tunnel naar perron 8) Pasfoto
Automaat**

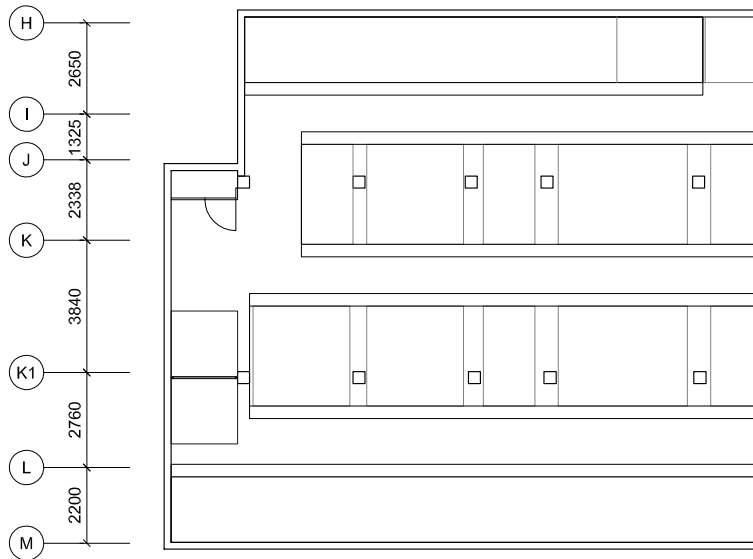
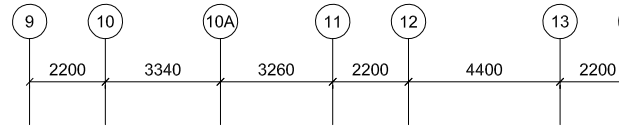


7

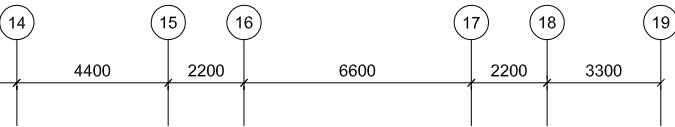
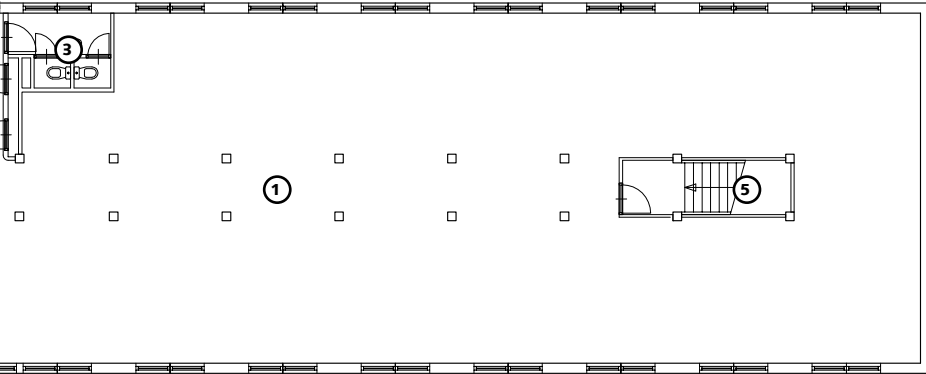
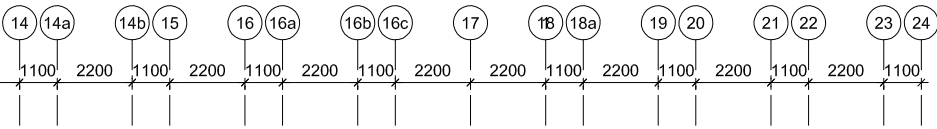




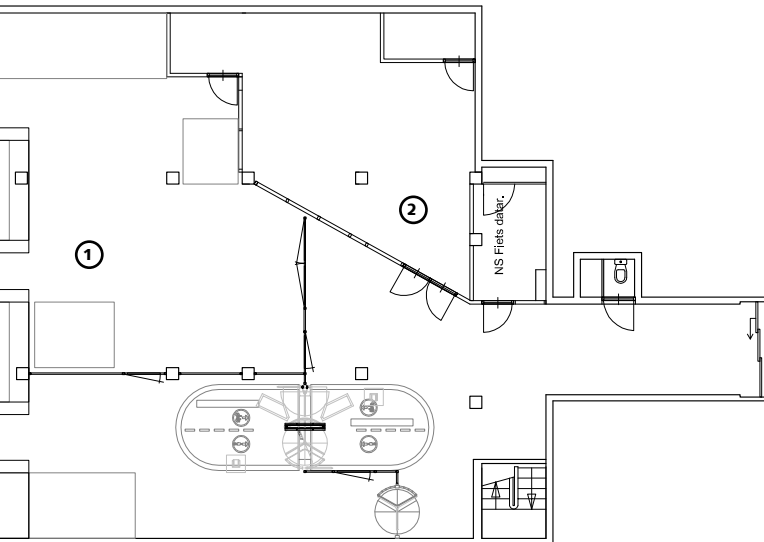
eerste verdieping: **1) tijdelijke expositieruimte**
2) toilet heren **3) toilet dames** **4) toegang**
naar het perron **5) trap naar begane grond**



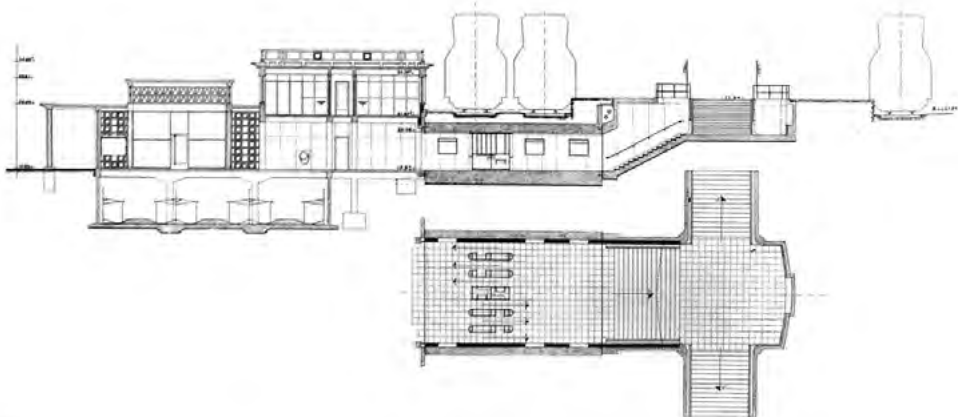
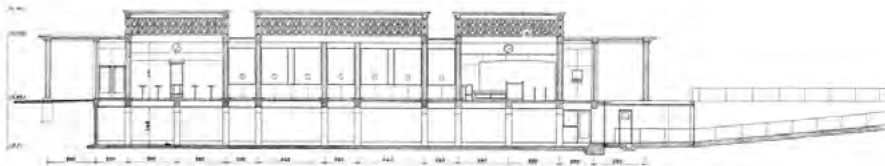
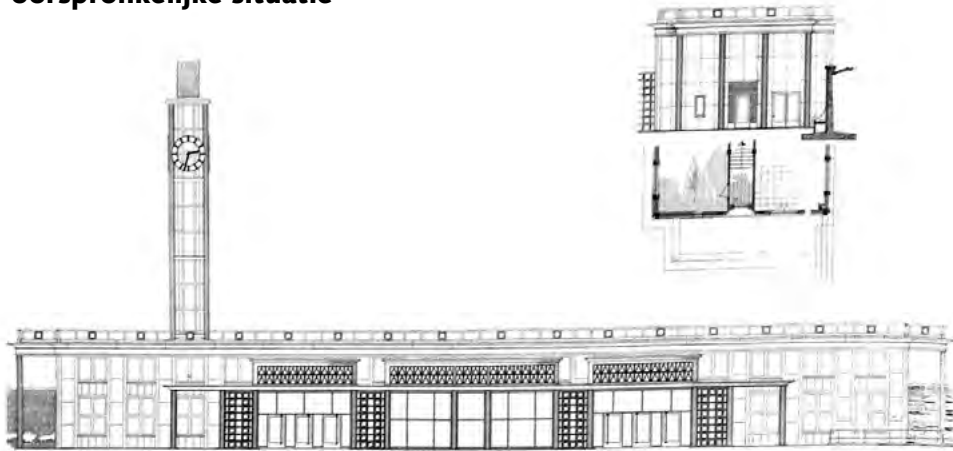
kelder: **1) fietsenkelder** **2) OV-fietsenuitgifte**



**plattegrond stationsgebouw
eerste verdieping en kelder
oorspronkelijke situatie**



**gevelaanzicht en doorsnedes
oorspronkelijke situatie**



Architectonische analyse

Inleiding

Al in 1950 leverde Schelling zijn eerste naoorlogse station op in Enschede. Het zou het eerste station in een serie van vijf worden, die alle met eenzelfde architectonische opvatting werden ontworpen. Het ging om de stations Enschede (1950), Hengelo (1951), Zutphen (1952), Leiden (1953) en Arnhem (1954). Na de oorlog was er overal in het land sprake van materiaalschaarste, zeker ook in Hengelo waar de wederopbouw van het centrum als gevolg van het gebrek aan materialen als staal, hout en baksteen, tot ver in jaren '50 voortduurde. Waar Schellings collega spoorbouwmeester Siebold Van Ravesteyn voor de bouw van zijn nieuwe stations de oplossing zocht in het hergebruik van de onbeschadigde delen van de bestaande stationsgebouwen probeerde Schelling juist een oplossing te vinden door de toepassing van een systeemarchitectuur die werd ingevuld door geprefabriceerde betondelen. Aan beton was op dat moment geen gebrek. Hengelo vormt hierbij overigens wel een uitzondering ten opzichte van de andere vier stations, de perronoverkapping van Van Heukelom handhaafde hij in zijn ontwerp, zeer waarschijnlijk vanuit economische overwegingen.

De wederopbouwstations zijn door hun transparante uitstraling en heldere opzet en de consequente doorvoering van een strenge modulaire opbouw, materialiteit en de toepassing van details als pergola's en luifels, alsook gecanneleerde kolommen in een oogopslag herkenbaar. De gebouwen konden zo snel achtereen worden opgeleverd omdat een groot deel van de onderdelen van het station, zoals de claustra's, borstweringen, gootlijsten, gevelplaten en afdekstukken,

wandplaten, deuromlijstingen, dorpels en zuilen, in fabrieken geprefabriceerd werden. Alleen de gewapend betonconstructie zelf werd ter plekke gestort.

Het stationsgebouw voor Hengelo werd slechts één jaar na dat van Enschede in gebruik genomen. Het ontwerpproces voor beider stations moet echter ongeveer gelijktijdig hebben plaatsgevonden. Schelling maakte in 1947 al een eerste ontwerp voor het station Hengelo maar dat bleek te veel gebaseerd op de optimistische opvattingen die men na de bevrijding koesterde.⁶⁰ Het gebouw was te ruim opgezet en de slechte financiële vooruitzichten maakten het plan onhaalbaar. Men kon bovendien pas in 1948 beginnen met de uitvoering van het stationsplan omdat daarvoor een gebouw voor de Dienst Weg en Werken geprojecteerd was, maar tegen het eind van 1948 was het financiële klimaat inmiddels zodanig verslechterd waardoor hij gedwongen werd nog verder te bezuinigen. Schelling kwam toen tot de overtuiging dat een hoog stationsgebouw niet passend was voor de tijd; het 'representatief karakter moest principieel prijs gegeven worden'.⁶¹ Het leidde tot een tweede ontwerp van het stationsgebouw waarin de diensten Weg en Werken, Seinwezen en Tractie en Vervoer onderdak kregen in een kantoorgedeelte van het station. Dit ontwerp werd vervolgens in 1949 aanbesteed maar werd eveneens te duur bevonden. Er diende opnieuw bezuinigd te worden op de eerdergenoemde kantoren. Het derde ontwerp diende nog soberder in uitvoering te worden en leidde uiteindelijk tot het ontwerp dat in 1950 werd aanbesteed en als zodanig werd uitgevoerd door aannemers Schipper en Meijerink en op 21 september 1951 alsnog werd opgeleverd.

Na oplevering werd het station door het publiek al snel een kleinere kopie van Enschede genoemd. Ook Schelling maakte in de toelichtingen die hij voor diverse vakbladen schreef zelf ook regelmatig de vergelijking.⁶² Maar bovenal gaf hij aan geleerd te hebben van de opgedane ervaringen in Enschede, vooral op het gebied van uitvoering. Hij zei hierover: "De door mij te Enschede gevolgde bouwwijze in gewapend beton is voor het station Hengelo behouden. Er is dus van ter plaatse gestort gewapend beton gebruik gemaakt voor alle constructieve onderdelen,

60) H.G.J. Schelling, 'Hengelo's nieuwe station gereed. Waarom het werd zoals het werd', in: **Tijdschrift Wederopbouw Hengelo** 3, 1951, p.33.

61) H.G.J. Schelling, 'Het nieuwe station te Hengelo. Zijn voorbereiding, de vele moeilijkheden, inrichting en bijzonderheden', in: **Tijdschrift Wederopbouw Hengelo** 2, 1950, p.25

62) Onder meer in H.G.J. Schelling, 'Hengelo's nieuwe station gereed. Waarom het werd zoals het werd', in: 106 **Tijdschrift Wederopbouw Hengelo** 3, 1951, p. 33 en H.G.J. Schelling, 'Nieuw Station te Hengelo', in: **Bouwkundig Weekblad** 9-10, 1952, p.69



Betonbekisting van het nieuwe station, 1950

terwijl voor de vullingen en bekledingen geprefabriceerde betonnen elementen werden toegepast. Er is getracht, geleerd door de te Enschede opgedane ervaringen, een nog betere uitvoering te bereiken. Men name is dit op te merken aan de ter plaatse gemaakte kolommen, balken en vloeren. Ten aanzien van de geprefabriceerde gevelplaten, wandplaten, claustra's enz. kon vrijwel geen grotere perfectie worden bereikt."⁶³ Echter, ondanks de onmiskenbare architectonische en bouwkundige verwantschap van de stations wijken ze op onderdelen ook van elkaar af.

Schelling maakte voor het ontwerp van zijn naoorlogse stations onderscheid tussen twee type stations: kopstations met eindigende sporen en doorgangstations met doorgaande sporen. Het doorgangstation met verhoogde ligging van het spoor ten opzichte van het straatniveau had een duidelijke voorkeur bij

63) H.G.J. Schelling, 'Nieuw Station te Hengelo', in: **Bouwkundig Weekblad**, 9-10, 1952, p. 73.

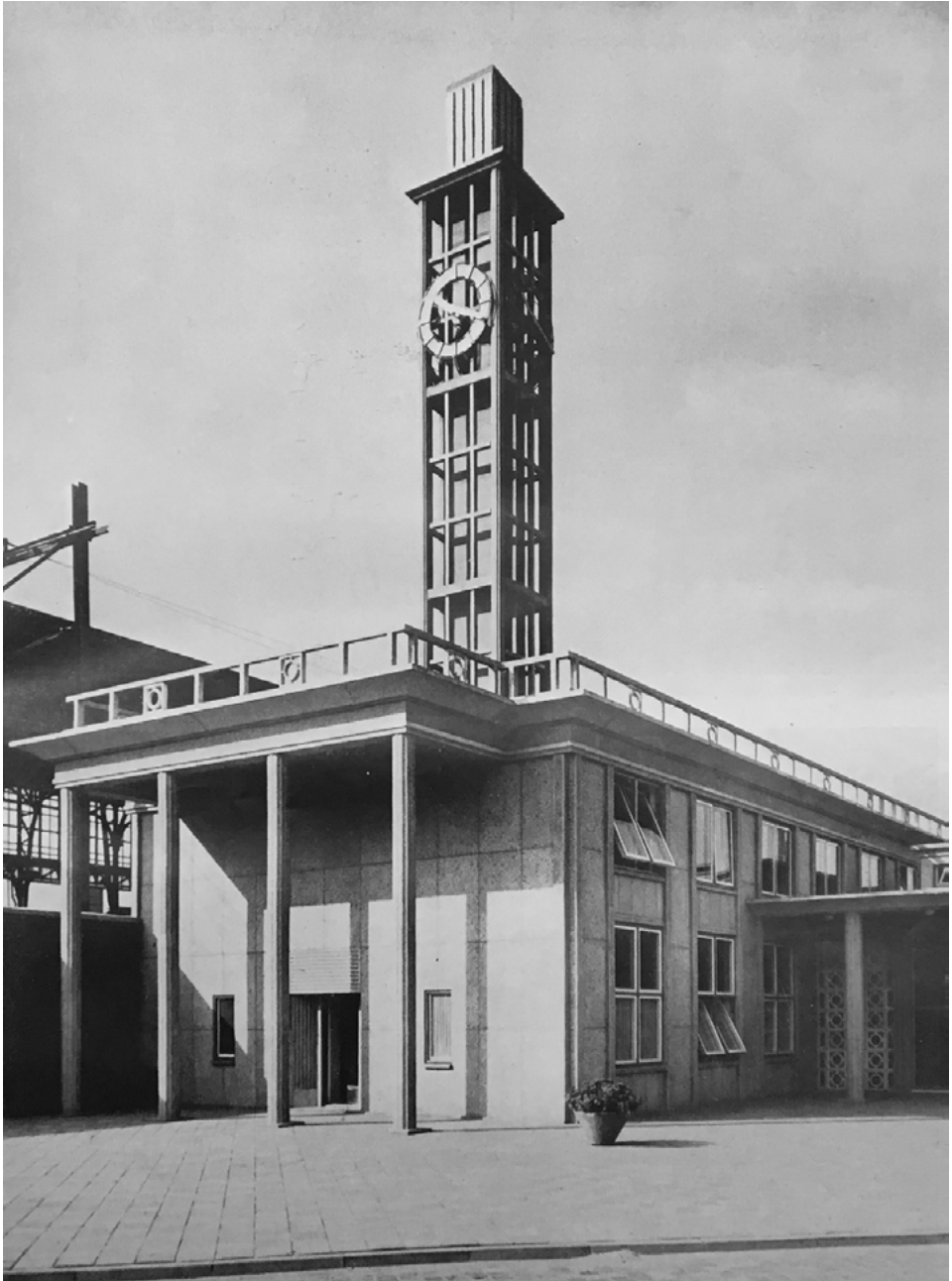


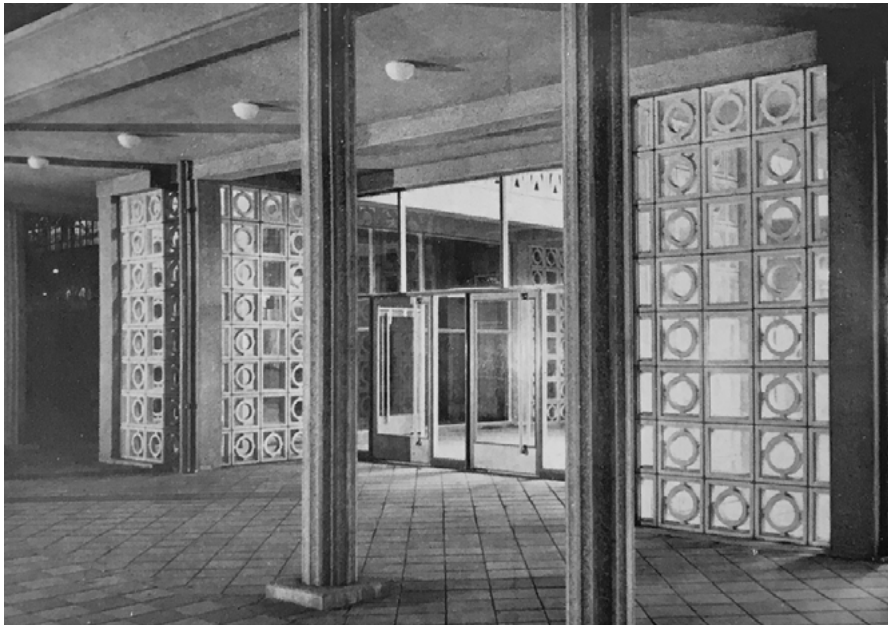
Station Hengelo, gezien vanaf het stationsplein

Schelling.⁶⁴ Hij zag de oplossing bij Hengelo, en later ook in Zutphen, Leiden en Arnhem, als het meest aantrekkelijke antwoord op het wederopbouw vraagstuk voor de stations en de stationsomgeving die voor hem samen een integrale ontwerpogave vormden. Door het verschil in niveau (minimaal 4.5 meter was gewenst) konden de reizigers- en bagagetunnels onbelemmerd onder de sporen doorlopen en kon het peil van de tunnels op gelijke hoogte liggen met die van de ontvangsthal. Dat was beter voor de doorstroming van het reizende verkeer omdat de trappen in deze variant geen verloren dalingen maakten. Daarnaast was de gelijkvloersheid vanaf het voorplein beter voor de winkeliers.⁶⁵ Het station werd vervolgens op straatniveau tegen een keermuur gebouwd. Bij station Hengelo werd dit principe van doorgangsstation logischerwijs ook nagevolgd, de spoorbaan was immers al in 1902 verhoogd. In Leiden werden de sporen omhoog gebracht en in Zutphen en Leiden moest men het voorplein laten dalen om de meest ideale doorstroming van de reiziger tot stand te kunnen brengen. Enschede werd daarentegen ontworpen als kopstation; het station was het eindpunt voor de lijn Zutphen – Hengelo – Enschede. Dit was een stationsgebouw waarvan de hoofdrichting in het verlengde staat van de sporen, en met een kop-perron tussen de treinen en de stationshal.

64) H.G.J. Schelling, 'Nieuwere spoorwegstations', in: **De Ingenieur** 12, 1953, pp. 57-58.

65) H.G.J. Schelling, 'Nieuw Station te Zutphen', in: **Bouwkundig Weekblad** 43-44, 1952, p. 329.





Ontvangsthal



Reizigerstunnel met in het midden een controlehuisje, en aan de rechterzijde de krantenkiosk

Omschrijving station

Een soepele doorstroming van het reizigersverkeer was, zoals in het hoofdstuk Emplacement al aan de orde kwam, de belangrijkste onderligger voor de stations van Schelling. Al sinds Schelling in dienst trad bij het spoorwezen was hij bezig dit gegeven tot perfectie te brengen. In Hengelo slaagde hij daar goed in, hoofdzakelijk vanwege de enorme helderheid en eenvoud van de plattegrond. Het gebouw bestaat uit een langgerekt bouwvolume van twee verdiepingen (met een oppervlakte van 55 x 11 per verdieping) dat evenwijdig aan een keermuur is geprojecteerd.⁶⁶ Daarvoor ligt in het midden een ruime, een-laagse centrale ontvangthal met een oppervlakte van 33 bij 11 meter. Onder deze hal

66) Uit de beschikbare bronnen hebben we niet kunnen opmaken of de gehele keermuur is ontworpen door Schelling of nog een restant is van de vooroorlogse situatie. Een deel van de keermuur is in elk geval aangelegd in 1951. In oostelijke richting van deze keermuur waar oorspronkelijk het vooroorlogse stationsgebouw was gesitueerd, integreerde Schelling een kleine entree in de vorm van een enkele deur die toegang bood tot een ruimte onder de spoorbaan. Deze ruimte fungeerde van oudsher als reizigerstunnel. Vanuit deze ruimte liep bovendien een smalle trap richting het perron.



NOODUITGANG
VRIJHOUDEN





fietsenkelder onder het station



Trapogang op het middenperron

ligt de fietsenkelder voor 924 fietsen die een directe verbinding met de hal had. De hal, waarin centraal de plaatskaartenloketten waren gesitueerd, kwam aan weerszijden uit op twee gescheiden tunnels, waarvan één tunnel bestemd was voor de bagage-afhandeling en de andere voor het personenverkeer. De tunnels liepen door tot onderaan het perron, waarna in de reizigerstunnel trappartijen en in het geval van de bagagetunnel een lift, leiden tot het middenperron. Op het middenperron bevond zich feitelijk het zwaartepunt van de reizigersvoorzieningen, in twee perrongebouwtjes waarin onder andere de wachtkamer, stationsrestauraties en de wc's waren onder gebracht. Hiermee borduurde Schelling voort op de ordening van de gebouwen in de vooroorlogse situatie. Door de stations-activiteiten op het ruime perron te situeren kon de ontvangsthal zo zuiver en schoon mogelijk blijven, met enkel toegang tot het plaatskaartenkantoor met daarachter een kantoor en archiefruimte en wat bergplekken, een kiosk en aan de rechterzijde de bagage-afhandeling en een vergaderzaal.

Achter de hal lag het twee verdiepingen tellende hoofdvolume van het station. De eerste verdieping was bereikbaar vanaf buiten door middel van een deur in de westelijke kopgevel en via de vergaderzaal (ter plekke van de huidige AH). In de linkervleugel grenzend aan de personentunnel bevonden zich aan

weerszijden van een smalle gang verder de kantoren van het handelsagentschap, met daarbij een kleine wachtkamer en technische ruimtes ten behoeve van de centrale verwarming. De rechtervleugel bood ruimte aan de afhandeling van de bagage van de passagiers en andere snelgoederen. Verder vond men hier het bagagedepot, de al eerder genoemde vergaderkamer met een toegang tot de eerste verdieping, een ruimte voor de schaalknecht en een kleine wachtkamer. De eerste verdieping, die aan de voorzijde uitzicht bood op het stationsplein en aan de achterzijde direct uitkeek op de sporen en het perron, was bedoeld voor het personeel van de Nederlandse Spoorwegen. De kantoren waren onder andere bestemd voor het administratiebureau, de ingenieurs van het Seinwezen, Tractie en dienst Weg en Werken alsook de archieven, en werden geordend rondom een lange smalle middengang. Centraal bevond zich haaks op de middengang een diensttoegang die direct uitkwam op het spoor, hierdoor was het personeel snel in staat het spoor te betreden in geval van calamiteiten of reparaties aan het emplacement. Aan weerszijden van de gang was er tenslotte ruimte voor de toiletten en garderobekasten.

Architectuur, ornamentiek, materiaal en kleur

Net zoals eerder in Enschede en later ook bij de andere drie stations vormt een raster de basis voor de opzet van het gebouw. Het gebruik van een grid als onderlegger is een logisch gevolg van systeembouw met prefab betonelementen en daarmee kenmerkend voor naoorlogse architectuur in het algemeen. Bij het ontwerp van al zijn naoorlogse station koos Schelling steeds voor een andere maatvoering, in het geval van Hengelo werkte hij met een ontwerpstramien opgebouwd uit vierkanten van 1,10 meter x 1,10 meter. Met name in het voorgebouw past hij deze zeer consequent toe. In het hoofdvolume wijkt hij er op enkele momenten in de plattegrond vanaf, hoofdzakelijk in de middengang van het hoofdvolume, die een bredere maatvoering heeft. Binnen dit modulaire systeem vonden alle architectonische ingrepen plaats.

Meest opvallend aan het gebouw is de symmetrische opbouw van het twee-laagse hoofdvolume en het centraal daarvoor gelegen enkel-laagse voorgebouw met een uitgesproken horizontale geleding. Het stationsgebouw is klein en bescheiden en lijkt bijna dienend te zijn aan de langgerekte perronoverkapping van Van Heukelom die achter het station is gelegen op de verhoogde perrons. Doordat de keerwand in een rode handvorm baksteen werd uitgevoerd sprong



STATION
4

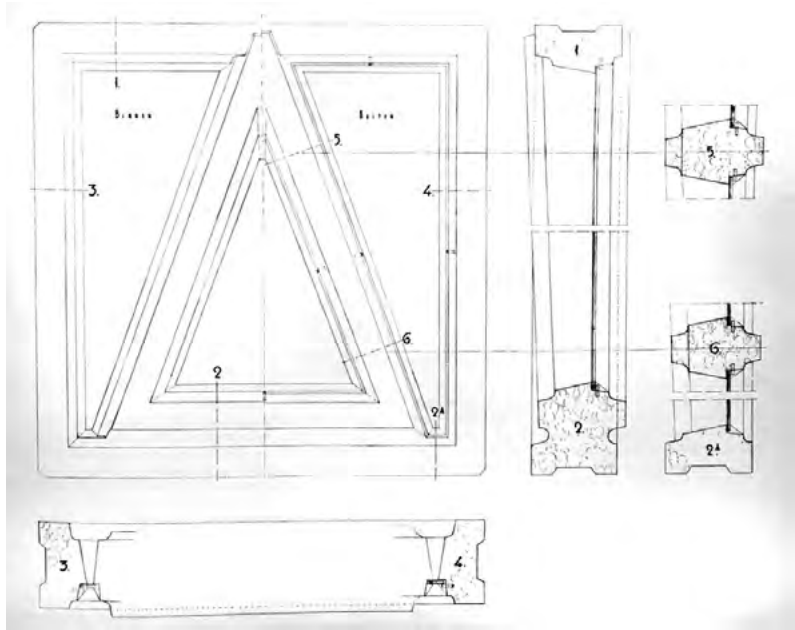


verdieping met tijdelijke expositieruimte

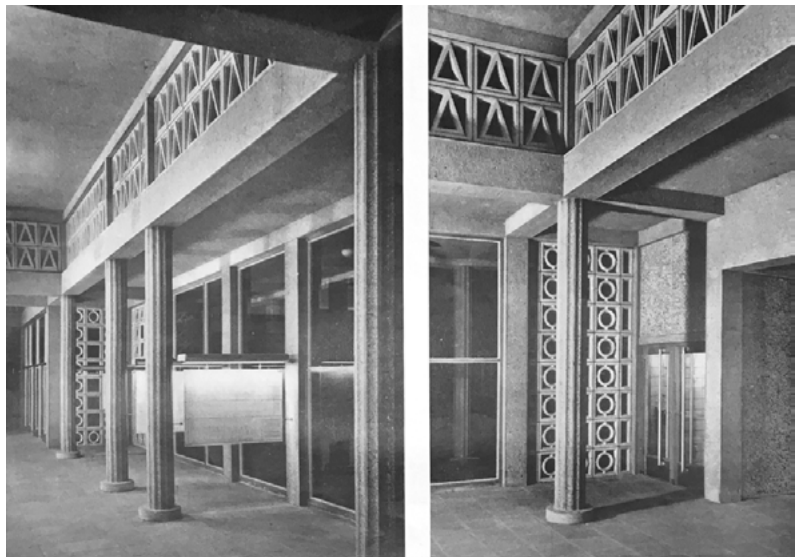


Station Hengelo vanuit het oosten, met het hoofdvolume en het voorgebouw

het grijs en zandkleurige stationsgebouw er extra uit. De uitnodigende luifel voor het voorgebouw die is opgebouwd uit een colonnade van 12 gecanneleerde betonzuilen, geven het kleine en lage gebouw toch nog de moderne monumentaliteit waar Schelling voor zijn stations naar zocht. De luifel beslaat het gebouw aan drie zijden, het loopt rondom het hele voorgebouw en gaat aan weerszijden de hoek om voorbij de kopse zijden van het voorgebouw, waar zich de secundaire toegangen tot de ontvangsthallen bevinden. De betonconstructie van het voorgebouw is volledig ingevuld door een combinatie van opengewerkte claustra's die de hoekpartijen accentueren en glazen wandplaten die tot aan de vloer doorlopen, waarmee de ontvangsthallen een transparante uitstraling krijgen. In Hengelo waren er twee type claustra's terug te vinden, namelijk een cirkel in een vierkant en driehoek in een vierkant en deze werden vervolgens in twee verschillende maten toegepast. Net zoals bij de andere stations speelden ze hier ook een belangrijke rol, de geometrische ornamenten zorgden enerzijds voor lichttoetreding maar dienden ook ter verzachting van het strengheid van de architectuur. Het voorgebouw werd afgedekt door drie uiterst lage dakopbouwten die volgens de regels van het ontwerpstramien midden boven de hal waren



Detailtekening van een claustra, type V



Verschillende architectonische elementen in de ontvangthal

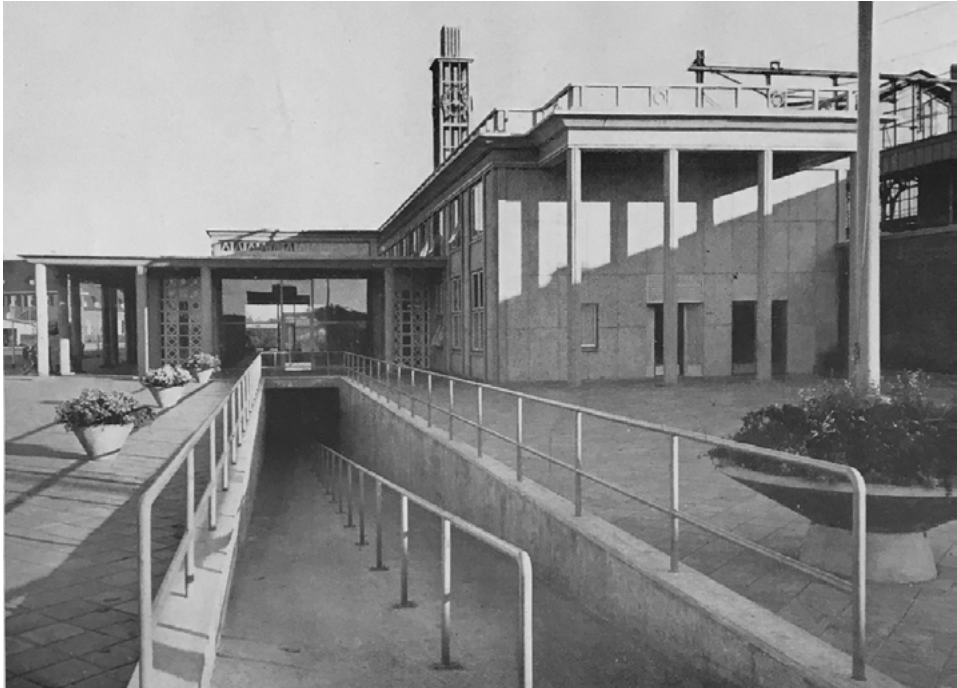


Station gezien vanaf het perron

uitgelijnd en waarvan de wanden eveneens uit een enkele reeks opengewerkte claustrategels van het V-type waren opgebouwd. Hierdoor stroomde het daglicht ook van boven royaal de ontvangthal in.

Ook het hoofdbouw dat achter het voorgebouw lag werd aan de kopse zijden voorzien van een luifel, eveneens gedragen door slanke gecanneleerde betonzuilen die ditmaal over twee verdiepingen doorliepen tot aan het dak. De muren van de kopse kanten zijn in tegenstelling tot de publieke ontvangthal beduidend minder transparant uitgevoerd, het betroffen immers niet publiek toegankelijke ruimtes met kantoren, en ruimtes bestemd voor bagage afhandeling. Daardoor zijn deze gevels over twee verdiepingen voorzien van gesloten betonnen platen met slechts een deur en aan weerszijden een klein raam als uitsparing. De vleugels op de begane grond werden aan weerszijden van het voorgebouw uitgevoerd met een drietal houten ramen van het Zweedse type Cardo.⁶⁷ Op de verdieping

67) H.G.J. Schelling, 'Hengelo's nieuwe station gereed. Waarom het werd zoals het werd', in: *Tijdschrift Wederopbouw Hengelo* 3, 1951, p. 35.



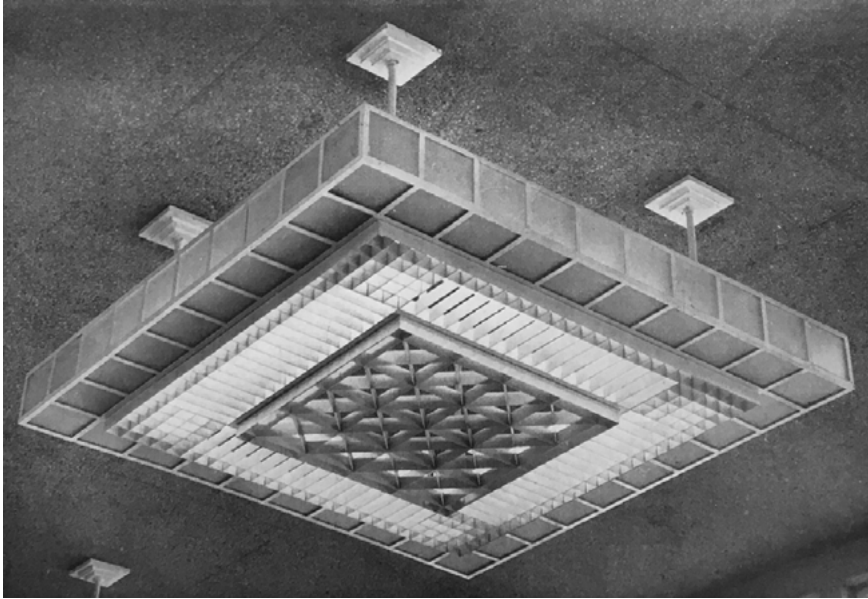
Entree naar de fietsbewaarplaats in de kelder

paste hij eveneens een doorlopende reeks houten Cardo-ramen toe, die eveneens bijdroegen aan de sterke horizontale geleding van het gebouw. De achterzijde van de kantoorverdieping grensde aan de spoorbaan. De wand werd voorzien van een opeenvolgende reeks kleine Cardo-ramen die tussen de gewapend betonnen stijlen werden geordend. De ramen werden geaccentueerd door geprofileerde omlijstingen. In het midden van de gevel bevond zich een diensttoegang. De verdieping werd tenslotte afgesloten met een gootlijst en daarbovenop een ranke gezandstraalde balustrade, spaarzaam afgewisseld met een open claustrategel. In de oostelijke hoek van het stationsgebouw, verrees de kenmerkende klokkentoren, die eveneens dienst deed als schoorsteen voor de verwarmingsketels. De toren, die in de top aan vier zijden werd voorzien van een klok, is een opengewerkte constructie met claustra's en vormde naast de zuilen het enige verticale element van het gebouw. De klokkentoren doorbrak ondermeer de strenge symmetrie van het gebouw en vormde een verticale tegenhanger voor het hoofdzakelijk horizontaal geledede gebouw. Daarnaast was het uiteraard een opvallend baken en oriëntatiepunt in de stedelijke omgeving.



Plaatskaartenkantoor





Verlichtingsornament in het voorgebouw



Station met verlichting

Het interieur van de voorhal was uiterst sober. De loketten waren gesitueerd achter een glazen strook, omlijst door een betonnen borstwering. Om de overzichtelijkheid te bewaren in het plaatskaartenkantoor kwamen er in het bureau geen meubelen voor die hoger waren dan het bovendak van de horizontaal liggende kasten van waaruit de kaartjes verkocht werden.⁶⁸ Schelling besteedde zoals gezegd veel aandacht aan de behandeling van het beton, in het interieur werden de in het zicht blijvende onderdelen gezandstraald, de gladde scherpe randjes die daarbij ontstonden verhoogden de 'kantigheid van het betonwerk'.⁶⁹ De binnenbekleding van de hal en tunnelwanden bestond uit geschuurde gewapend betonplaten met een rode kleur. De vloer van de ontvangsthal was voorzien van een Noors Alta-kwartsiet die vloeiend doorliep in de tunnels. In het oogspringende details waren de vier vierkante verlichtingsornamenten met geometrisch patroon op het plafond. Doordat deze los hingen van het plafond leek het alsof ze zweefden.

Ze vormden een belangrijk onderdeel van het ontwerp omdat deze ook in de avonduren, het open karakter van de ruimte benadrukten.⁷⁰ Een eenvoudiger versie van deze verlichting vond men terug in de tunnels en de ruimtes in zowel de linker- als rechtervleugel. Andere visuele afwisseling ontstond bijvoorbeeld door de toepassing van platen met andere betonbehandeling, bijvoorbeeld bij de krantenkiosk die werd omlijst door grover gezandstraalde platen.

Schelling ontwierp tenslotte ook twee eenvoudige en kleine perrongebouwen die hij als losse volumes onder de bestaande perronoverkapping projecteerde. Met het ontwerp toonde hij zich wederom dienend ten opzichte van het imposante vooroorlogse perron. Hij nam de constructie van de perronkap over in zijn gebouwtjes door eveneens gebruik te maken van een kniespantenconstructie. Net zoals het hoofdgebouw waren de perrongebouwtjes transparant en uiterst sober. De kenmerkende architectonische taal van Schelling vinden we er niet in terug.

68) 58) H.G.J. Schelling, 'Hengelo's nieuwe station gereed. Waarom het werd zoals het werd', in: **Tijdschrift Wederopbouw Hengelo** 3, 1951, p. 34. Schelling geeft in zijn toelichtingen op het station geen gedetailleerde informatie over de architectonische uitvoering van het plaatskaartenkantoor. Ook hebben we geen historisch beeldmateriaal kunnen achterhalen.

69) idem, p. 35.

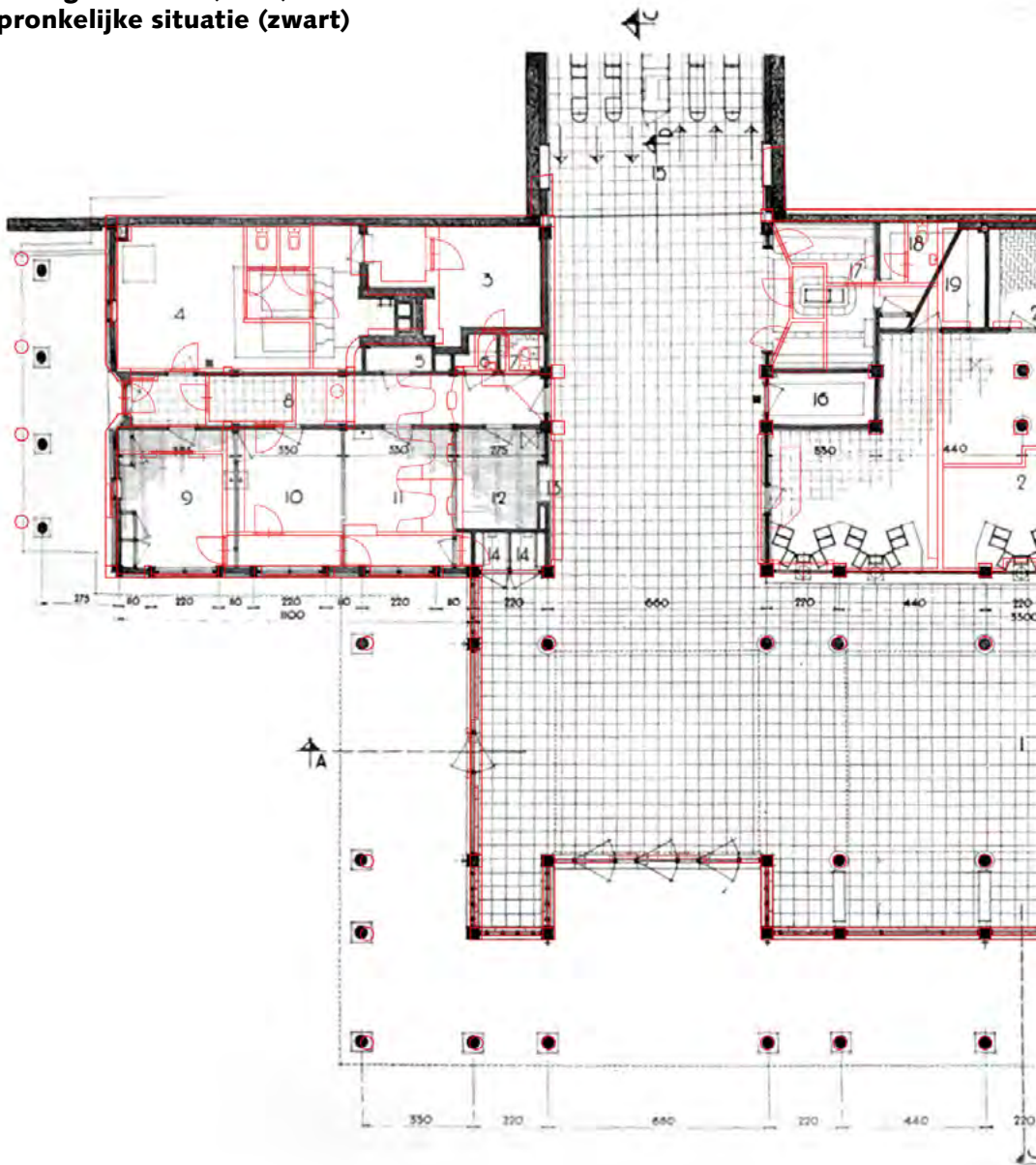
70) H.G.J. Schelling, 'Nieuw Station te Hengelo', in: **Bouwkundig Weekblad** 9-10, 1952, p. 82.



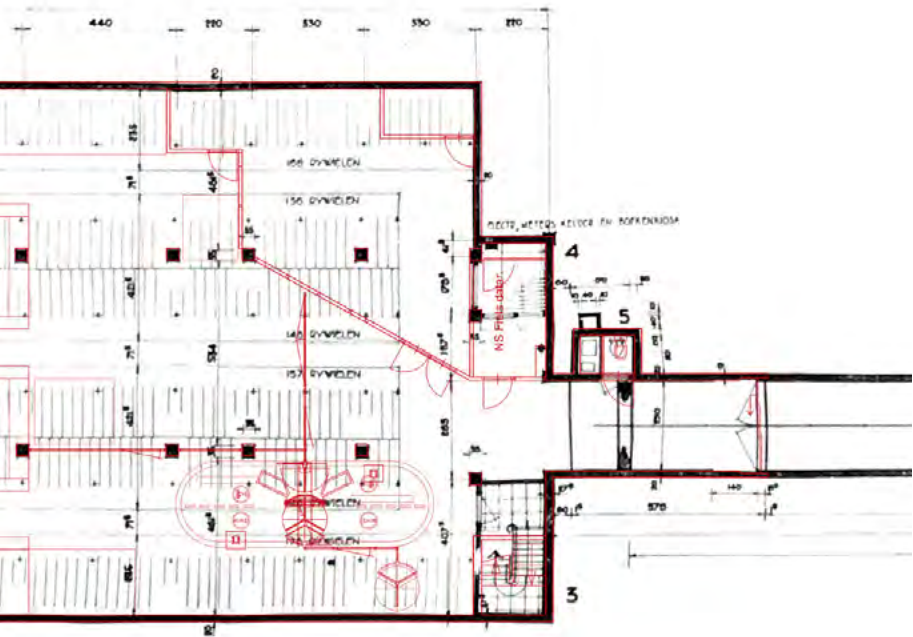
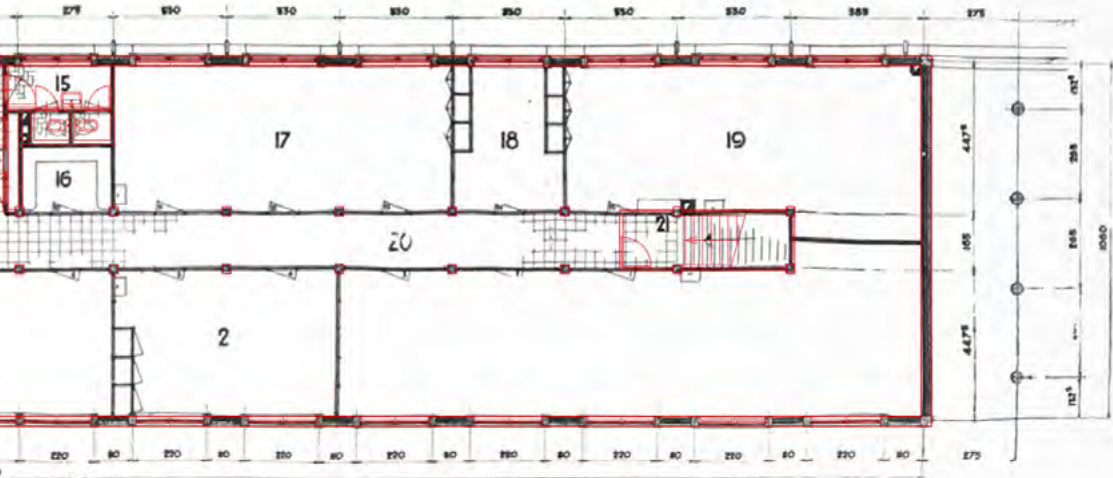
Dienstgebouw op het perron



**plattegrond begane grond
met huidige situatie (rood) over de
oorspronkelijke situatie (zwart)**







Bouw- geschiedenis

Sinds de oplevering van Station Hengelo in 1951 hebben zich tal van wijzigingen voorgedaan in, aan en om het hoofdgebouw, het perron en de perrongebouwen. Dit wordt bijvoorbeeld zichtbaar wanneer we de huidige plattegrond over de originele plattegrond heen leggen. We beperken ons in dit hoofdstuk tot een opsomming van de grote ingrepen die in het verleden zijn gedaan, die het architectonische en ruimtelijke karakter van het gebouw raken en daarmee van invloed zijn op de uiteindelijke waardering van het gebouw en de hieruit voortvloeiende aanbevelingen.

Jaren '90

Tot aan de jaren '90 waren de ingrepen aan het hoofdgebouw beperkt. Met het veranderen van het reizigersgedrag vonden er enkele wijzigingen in de indeling van de hal plaats: oorspronkelijke functies als de plaatskaartenloketten en bagage-afhandelingsruimtes in de ontvangsthallen maakten plaats voor commerciële uitbatingen. Daarnaast werd er een kleine kiosk en een snackloket in de hal voor de entreegevel geplaatst. De gevels van het stationsgebouw bleven eveneens min of meer ongewijzigd, met uitzondering van alle oorspronkelijke houten Cardo ramen in het hoofdvolume. Deze werden uit onderhoudsoverwegingen allemaal vervangen door kunststof kozijnen.

De eerste grote bouwkundige wijziging die diep ingreep op de oorspronkelijke logica van het gebouw werd gedaan in de jaren '90. De oorspronkelijke reizigerstunnel werd doorgetrokken naar de achterzijde van de spoorbaan, waarmee het station een zuidelijke entree kreeg en vanaf dat moment fungeerde als een aanvullende stedelijke verbinding tussen de noordelijke en zuidelijke stadswijken. Om de doorgang tot stand te brengen moesten de trappen naar

het perron aangepast worden en als gevolg hiervan werden de oorspronkelijke metalen armleuningen op het perron verwijderd.

In uiterste oostelijke deel van het eilandperron bevindt zich nog een laatste restant van het stationsgebouw van Van Heukelom uit 1902, de reizigerstunnel. Deze is in de afgelopen decennia verhoekt door NS om personeelsvoorzieningen als lockers, opslag en fietsparkeergelegenheid te realiseren. Door het ontbreken van bouwtekeningen zijn de verschillende onderdelen niet te dateren, maar de eerste ingrepen stammen vermoedelijk ook uit deze periode.

2010

Op de eerste verdieping van het hoofdvolume werden na het wegtrekken van de kantoorfuncties van NS, alle binnenwanden van de kantoorruimtes verwijderd waardoor er een grote open ruimte met kolommen ontstond. De diensttoegang naar het spoor en de wc ruimtes bleven ongewijzigd in deze situatie. De ruimte staat inmiddels al enkele jaren leeg en is tijdelijk in gebruik genomen door een groep kunstenaars die er exposities organiseren.

2011

Het station en de stationsomgeving speelden een cruciale rol in het stedelijke transformatieproject Hart van Zuid, het zou een schakel worden tussen de noordelijke delen van Hengelo en het te herontwikkelen voormalige industriegebied in het zuidelijk deel van de stad. Dit vormde de directe aanleiding voor een aantal grootschalige ingrepen in en om het station:

- In de periode 2011-2012 vond in opdracht van NS, ProRail, Connexxion en gemeente Hengelo een zeer omvangrijke herinrichting van de gezamenlijke pleinen plaats, naar een ontwerp van Karres en Brands. Het voormalige verkeersplein werd heringericht tot aantrekkelijke verblijfsruimte. Het oostelijke busverkeersplein werd compacter gemaakt en uitgebreid met eenabri van Bierman Henket Architecten.
- Gelijktijdig met de herinrichting van de stationsomgeving werd ook het stationsgebouw zelf onder handen genomen onder leiding van IAA Architecten, met het doel de transfer van de passagiers tussen de hal

en de perrons te stroomlijnen. Er werd voortgeborduurd op de passage die al eerder in de jaren '90 was gebouwd. Ter hoogte van de perrons werden de van oorsprong gescheiden passagierstunnel (7 meter breed) en de bagagetunnel (5 meter) verbonden door nieuwe vergrote ruimte met trappartijen naar de perrons. Haaks hierop liep vervolgens de nieuwe 12 meter brede tunnel onder de spoorbaan door naar het zuidelijke Industriplein. De bestaande doorgang uit de jaren '90 werd verborgen achter een nieuwe tunnelwand. In de nieuwe ruimte onder de perrons met de trappartijen werd daarnaast een extra retailruimte gecreëerd. Vanwege de beperkte hoogte van de reizigerstunnel naar de zuidzijde zijn lichtwanden aangebracht die regelmatig van kleur veranderen en de ruimte veraangename.

- De bestaande trappartijen en lift maakten plaats voor een nieuwe, brede trap richting het perron, en daarnaast werden er een nieuwe lift en een roltrap toegevoegd. Door de verbreding van de tunnel ontstond bovendien een grote vide op het perron. Om plaats te maken voor de nieuwe trappartij werd het publieke perrongebouw gedeeltelijk ingekort. Het huisvest thans een stationskiosk, een wachtruimte en een aantal onbewaakte toiletten.
- Om het station ook aan de zuidzijde een uitnodigende stedelijke uitstraling te geven en de hiërarchie tussen voor- en achterzijde op te heffen, werd aan de keermuur een grote luifel aangebracht die de volle breedte van het station overspant.
- In de ontvangsthuis zelf werd groot onderhoud gepleegd en is er getracht de ruimte zo leeg mogelijk te maken, conform de ontwerpvoorstellen van Schelling. Een kiosk die tegen de entreewand was geplaatst en daarmee een hinderlijke sta-in-de-weg was werd verwijderd. In de rechtereuleugel kwam een Albert Heijn to Go waarvoor er enkele ruimtes werden samengetrokken teneinde een grote ruimte te kunnen creëren. Gelijktijdig vonden enkele restauratieve ingrepen plaats aan de perronoverkapping.

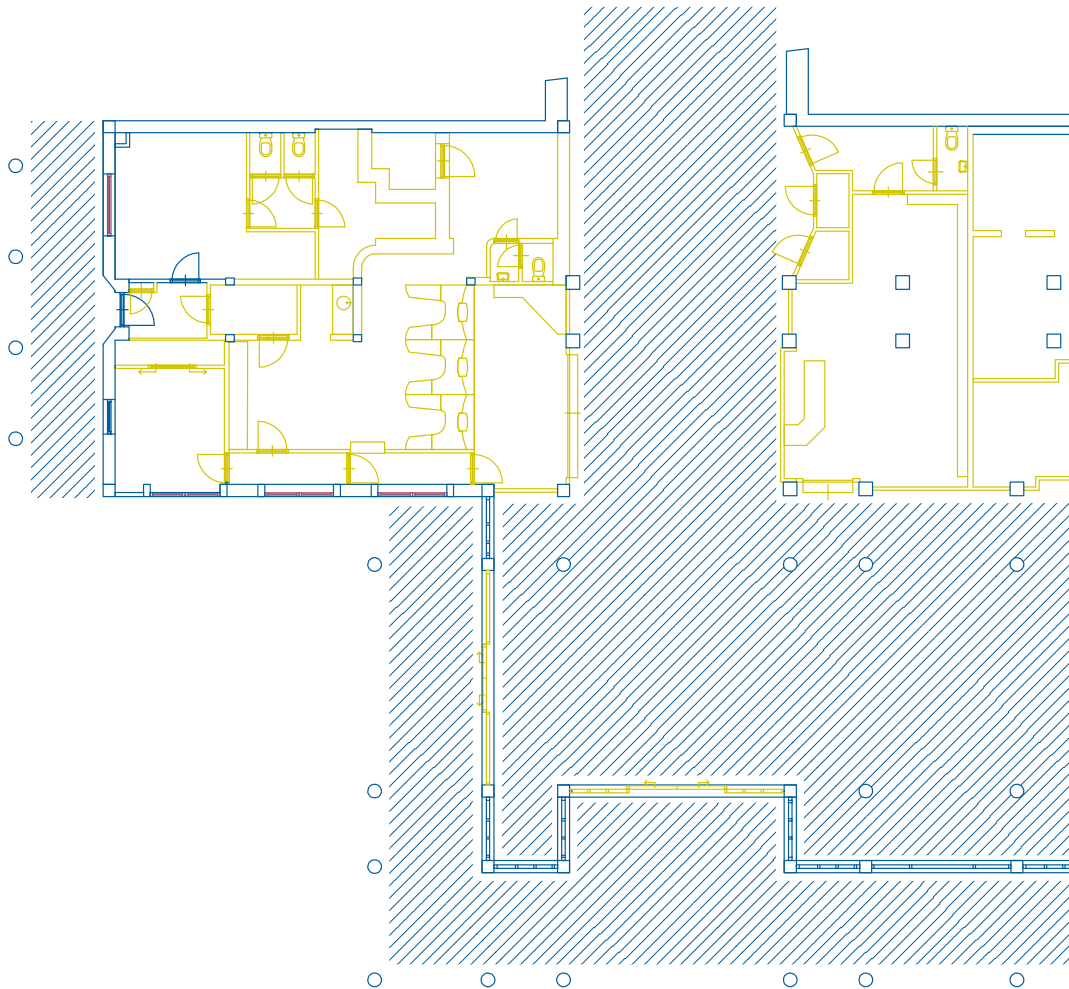


Fotokiosk in de voorhal, op de plaats van de voormalige trap naar de fietsenkelder

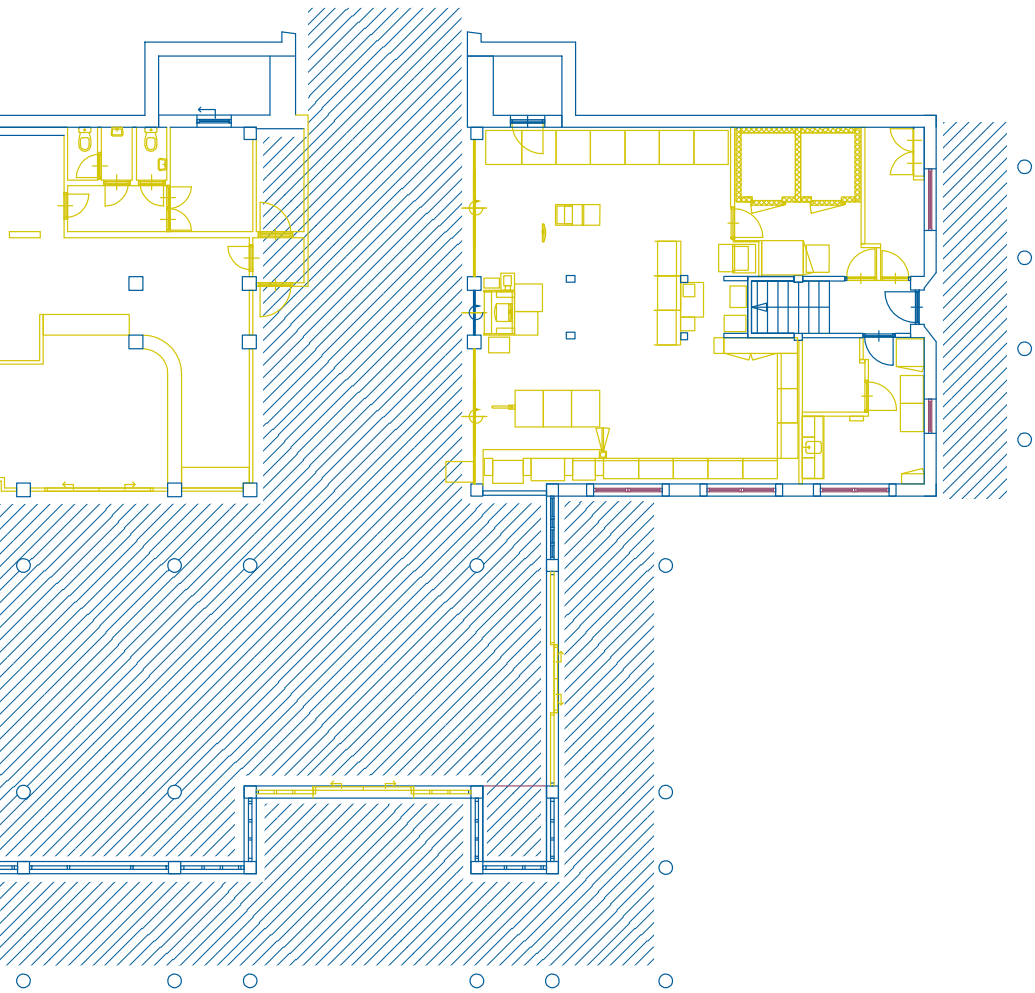
2016

- De bestaande externe fietsflat op het westelijke plein werd vervangen door een nieuwe fietsparkeergelegenheid, bestemd voor 2200 fietsen.
- De plattegrond van het dienstenperrongebouw werd in 2016 intern gewijzigd, ten behoeve van de nieuwe gebruikers, onder meer het personeel van NS Reizigers. Daarnaast doet het dienst als kleine kantine voor het spoorwegpersoneel.

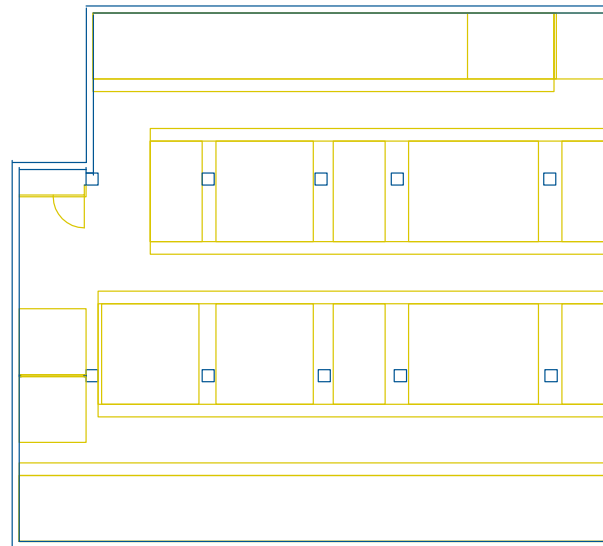
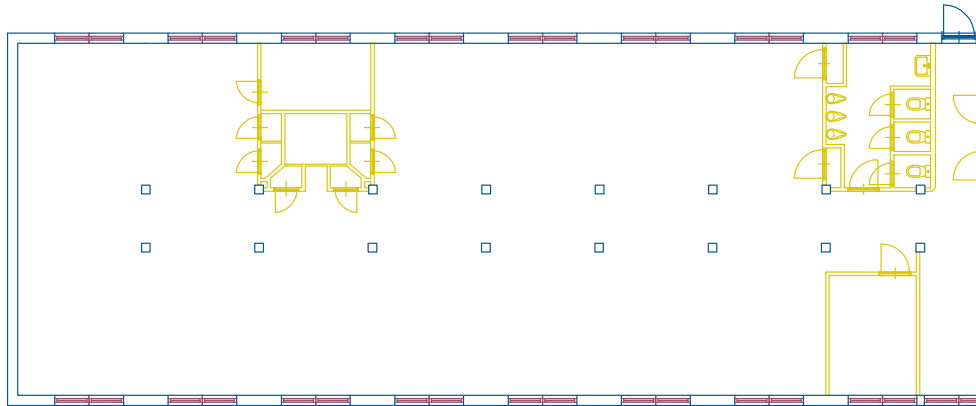
waarderingstekening begane grond







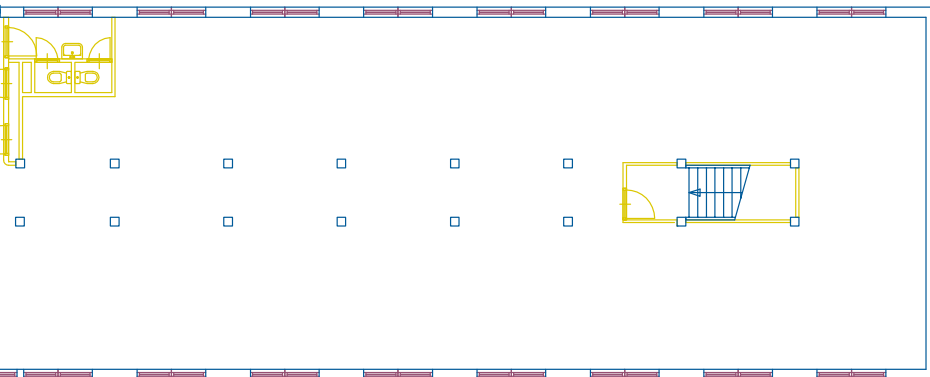
- Blauw:** hoge monumentwaarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Groen:** positieve monumentwaarde, van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Geel:** indifferente waarde, van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Paars:** negatieve monumentwaarde, de gemarkeerde elementen hebben een verstorende werking op de monumentale waarden van het gebouw.



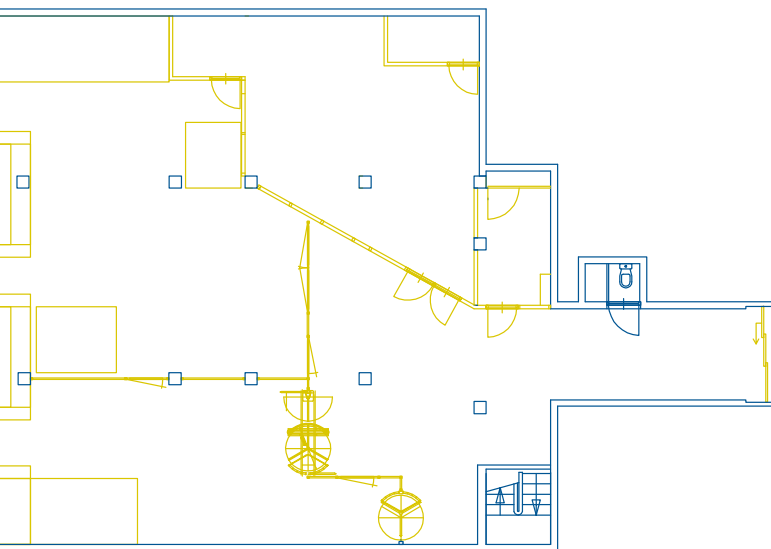
waarderingstekeningen eerste verdieping en kelder



-  Blauw: hoge monumentwaarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
-  Groen: positieve monumentwaarde, van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
-  Geel: indifferente waarde, van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
-  Paars: negatieve monumentwaarde, de gemarkeerde elementen hebben een versturende werking op de monumentale waarden van het gebouw.

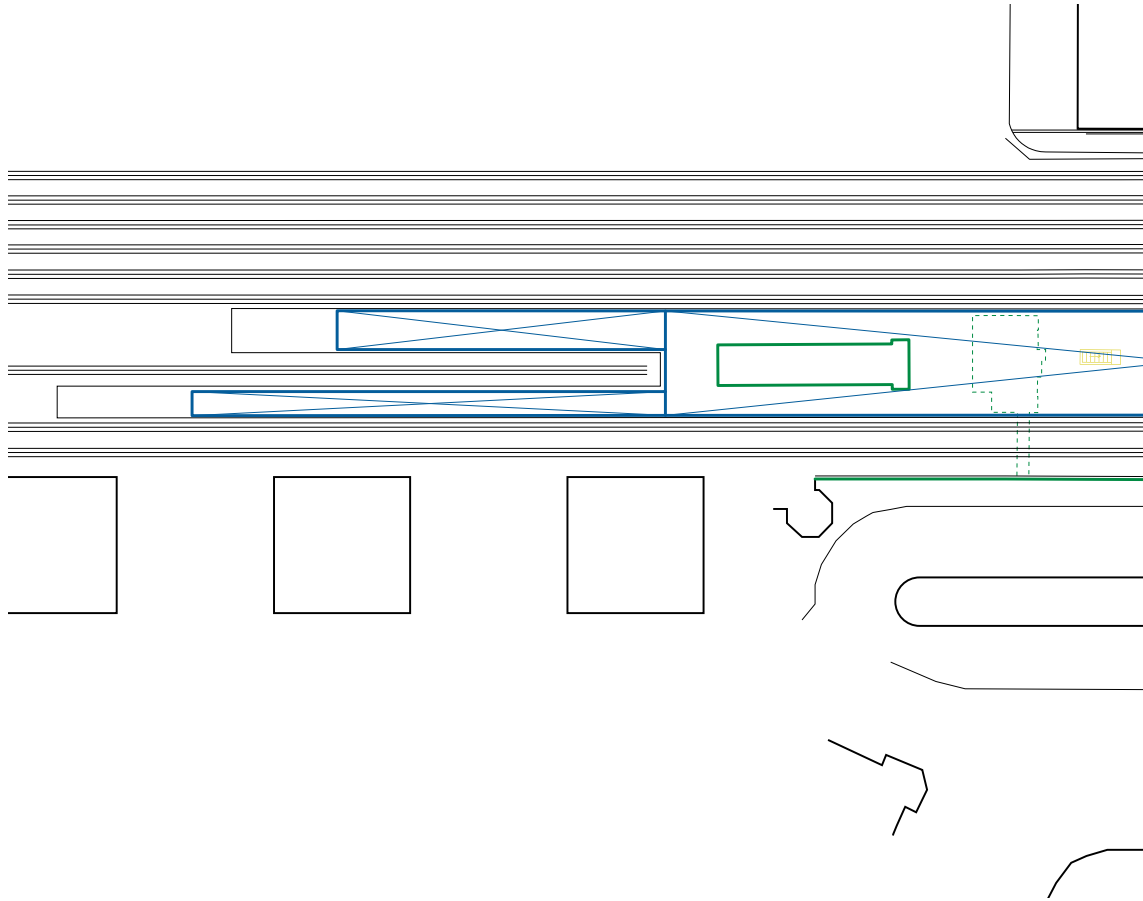


eerste verdieping

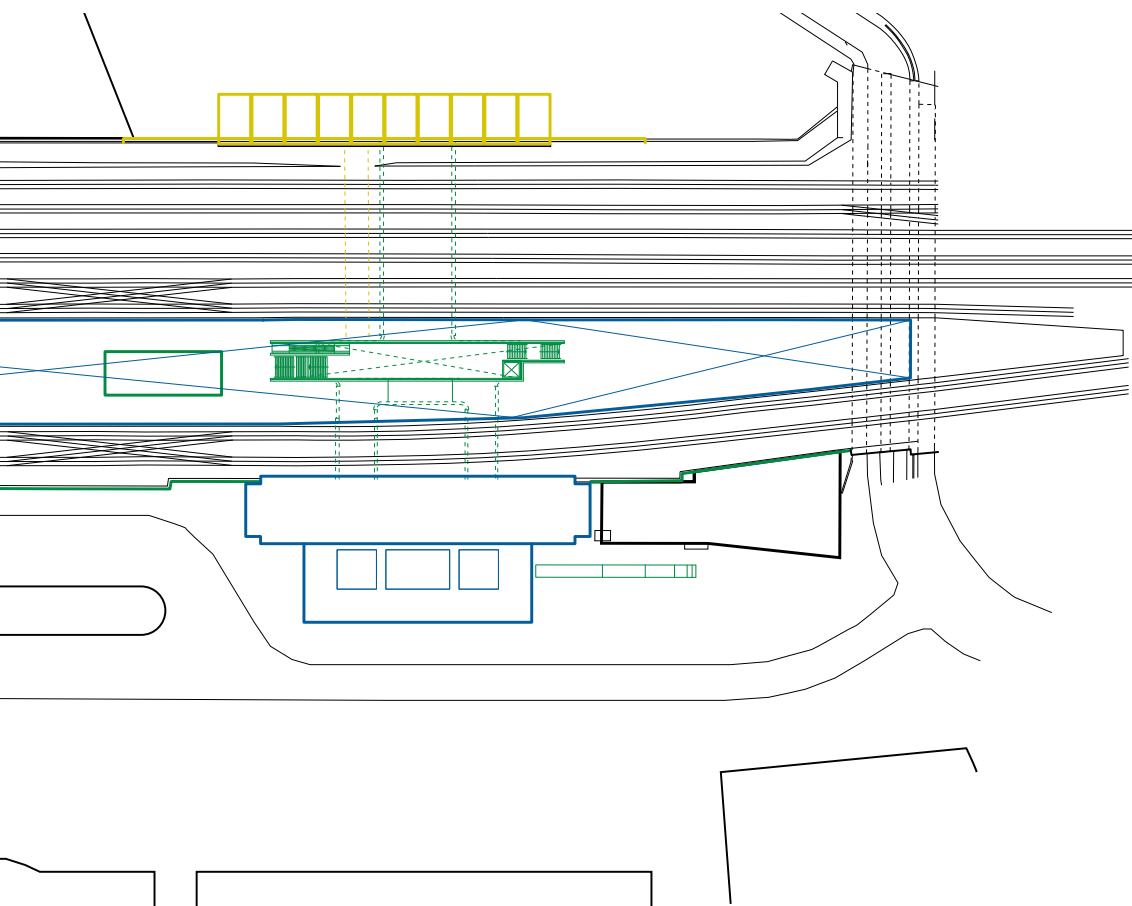


kelder

waarderingstekening perronoverkapping en tunnels






- Blauw: hoge monumentwaarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Groen: positieve monumentwaarde, van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Geel: indifferente waarde, van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Paars: negatieve monumentwaarde, de gemarkeerde elementen hebben een versturende werking op de monumentale waarden van het gebouw.



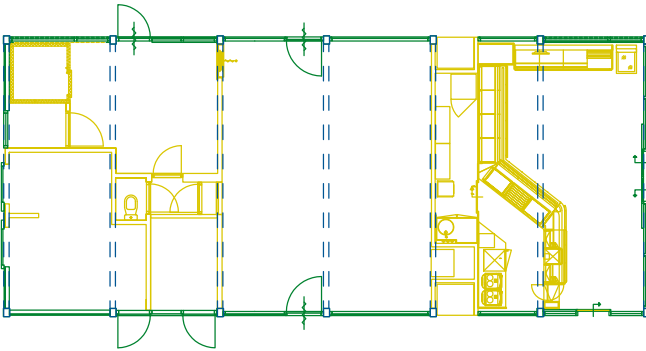
eerste verdieping

waarderingstekeningen perrongebouwen

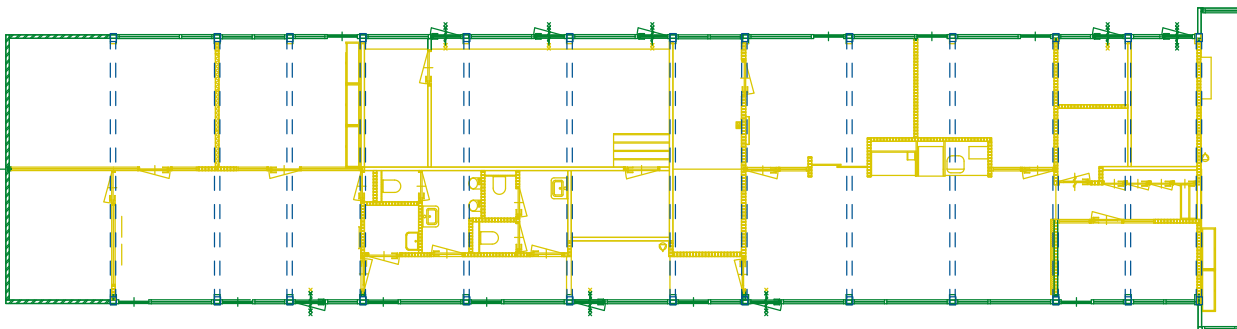


-  Blauw: hoge monumentwaarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
-  Groen: positieve monumentwaarde, van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
-  Geel: indifferente waarde, van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.

kiosk



dienstgebouw



Waarden- stelling

Crimson Architectural Historians is gevraagd om een waardenstellend onderzoek te doen naar het station van Hengelo, zoals wij dat eerder ook al deden voor een aantal andere stations, waarvan drie stations toebehoren aan het oeuvre van spoorbouwmeester H.G.J. Schelling. Station Hengelo maakt in tegenstelling tot de stations Enschede, Zutphen, Naarden-Bussum, Amsterdam Amstel en Arnhem Sonsbeekzijde geen deel uit van De Collectie, een verzameling van vijftig stationsgebouwen die door de NS, ProRail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als objecten die vanwege hun cultuurhistorische waarde met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden. De in De Collectie voorkomende stations worden niet alleen erkend als een herinnering aan het verleden, maar ook als een waarde die in het heden en in de toekomst ingezet kan worden voor het maken van aantrekkelijke stationsgebieden. De zorgvuldige omgang met de cultuurhistorische waarden van de stationsomgeving dient dus niet alleen om tegemoet te komen aan de vragen en eisen van de architecten en stedenbouwkundigen, maar volgt ook uit het bedrijfsbelang en het beleid van de NS en de aan haar gerelateerde bedrijven. Het is ons niet bekend waarom Station Hengelo met het samenstellen van De Collectie geen plek op de lijst heeft gekregen. Het station kan zich, zoals uit de hieronder volgende waardenstelling zal blijken, kwalitatief uitstekend meten met zijn tijdgenoten Zutphen en Enschede en zou daarom, wat ons betreft, met evenveel zorg als de overige Collectiegebouwen behandeld moeten worden.

Methode

Voor de waardenstelling van station Hengelo hebben we ons gebaseerd op de waarderingsrichtlijnen zoals opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed voor bouwhistorisch onderzoek van 2009. Elk van deze deelwaarden wordt getoetst aan de hand van de criteria gaafheid (authenticiteit) en zeldzaamheid.

Naast dat we bij de beschrijving gebruik maken van de genoemde deelwaarderingscriteria, maken we in bijbehorende tekeningen ook gebruik van de kleurcodering die door RCE is vastgesteld:

- Blauw staat daarbij voor een hoge monumentwaarde. Deze gemarkeerde delen zijn onderdeel van het originele ontwerp, in goede staat bewaard gebleven en van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Dit betekent dat ernaar gestreefd moet worden het onderdeel of ensemble intact te houden en zoveel mogelijk te beschermen.
- Groen staat voor positieve monumentwaarde Elementen met deze kleur zijn onderdeel van het originele ontwerp en van belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Ook deze elementen dienen zoveel mogelijk intact te worden gehouden. In sommige gevallen zijn latere toevoegingen met een positieve monumentwaarde aangeduid omdat deze het oorspronkelijke ontwerp versterken.
- Geel staat voor indifferente waarde. Deze onderdelen zijn van relatief weinig belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Met geel gemarkeerde elementen kunnen zo nodig worden aangepast.

Daarnaast hebben we ervoor gekozen twee kleurvarianten toe te voegen:

- Blauwe arcering representeert eveneens hoge monumentwaarde. De essentie van modernistische gebouwen ligt vaak in de ruimtelijkheid, visuele en fysieke doordringbaarheid van gebouwdelen, de constructie en de materialiteit van de architectuur. Om in dit geval de ruimtelijkheid leesbaar te kunnen maken en te waarderen is er voor gekozen om die lege ruimtes een beschermende kleur te geven.
- Paars representeert een negatieve monumentwaarde. De paars gemarkeerde elementen hebben een verstorende werking op de monumentale waarden van het gebouw. Het verdient de voorkeur deze onderdelen te verwijderen als dit mogelijk is.

Algemene historische waarden

- Het huidige station is van grote cultuurhistorische waarde als monument voor de wederopbouw van de stad Hengelo die gedurende de Tweede Wereldoorlog zwaar getroffen werd. Het toenmalige stadsbestuur greep de wederopbouw aan om een nieuw ultramodern stadshart te creëren. Het gloednieuwe station en de nieuw aan te leggen stationsomgeving vormden samen een cruciaal onderdeel van deze transformatie.
- Op architectonisch gebied vertegenwoordigt het station als openbaar gebouw eveneens een belangrijke waarde voor de stad Hengelo. Een groot deel van de architectuur die gedurende de wederopbouw in het nieuwe stadscentrum werd gebouwd is inmiddels al weer verloren gegaan, als gevolg van de diverse stedenbouwkundige facelifts die het stadscentrum de afgelopen decennia heeft ondergaan.

Ensemblewaarden (samenhang) en stedenbouwkundige waarden

- De stedenbouwkundige waarde van station Hengelo is al sinds de ingebruikname van het spoornet in 1865 zeer hoog. De aanwezigheid van het station is essentieel geweest voor de verdere stedenbouwkundige ontwikkeling van Hengelo. Het zorgde ervoor dat het van oorsprong agrarische dorp kon uitgroeien tot industriestad. Tegelijkertijd werkte de in 1901 verhoogde spoorbaan echter ook als barrière tussen het noordelijke en zuidelijke stadsdeel en werd er decennialang gezocht naar oplossingen om deze stedenbouwkundige belemmering op te heffen. De in 2011 verbrede doorgang in het station is in stedenbouwkundig opzicht een goede oplossing, die er voor heeft gezorgd dat het station meer dan in het oorspronkelijke ontwerp functioneert als een schakel tussen beide stadsdelen. Ook de herinrichting van het stationsplein aan de noordzijde levert een positieve bijdrage aan de stationsomgeving en de versmelting ervan met het stadshart. Het stationsplein aan de zuidzijde voldoet daarentegen niet voldoende aan de potenties. De veelbelovende passage vanuit het station biedt voorsnog toegang tot een kaal, rommelig, half afgerond stationsplein. Het station scoort bovendien hoog als integraal onderdeel van het wederopbouwplan dat in 1944 voor het stadscentrum van Hengelo werd opgesteld en in 1948 tot uitvoering werd gebracht.

Architectuurhistorische waarden

- Station Hengelo is de tweede van een serie van vijf wederopbouwstations die in de jaren '50 zijn ontworpen door spoorbouwmeester H.G.J. Schelling. Zijn opvattingen ten opzichte van de vormgeving van stationsgebouwen waren van groot belang voor de ontwikkeling van de moderne stationsarchitectuur in Nederland. Schellings naoorlogse stations vertegenwoordigen daarnaast een architectonisch model waarin moderniteit met traditie werd versmolten. De wederopbouwstations nemen als serie een heel eigen plaats in in het oeuvre van Schelling; het zijn de laatste stations die door Schelling zijn gebouwd voor zijn pensionering in 1954. De nog bestaande stations Enschede, Hengelo en Zutphen vormen gezamenlijk een volstrekt uniek en zeer hoog gewaardeerde serie.
- Binnen deze serie neemt Hengelo een bijzondere positie in, in tegenstelling tot de andere naoorlogse stations, heeft Schelling de oorspronkelijke perronkap uit 1902 gehandhaafd. De combinatie tussen oud en nieuw geeft het station een meer hybride karakter.
- Het hoofdgebouw bevindt zich niet langer in gave toestand, hoofdzakelijk als gevolg van de samenvoeging van de reizigers- en bagagetunnel in 2011. Echter, omdat de samenvoeging pas onder het spoor tot stand is gebracht en daarmee niet direct zichtbaar is vanuit de ontvangsthal werkt dit niet verstorend op het architectonische karakter van het gebouw. De ruimtelijke kwaliteit en logica blijft gehandhaafd en scoort daarmee nog altijd hoog.
- De ontvangsthal scoort eveneens hoog in de waardering. De gebruikelijke commerciële voorzieningen hebben weinig druk uitgeoefend op het gebouw. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat een groot deel van de faciliteiten, zoals de wc's en de stationsrestaurant gesitueerd zijn in de perrongebouwen op het middenperron. De verwijdering van de later aangebrachte kiosk en een snackmuur in de voorgevel van het ontvangstgebouw is een zegen voor de ruimte; het van origine open en lichte effect van de glazen wand is daarmee hersteld. Wel moet het verlies van de oorspronkelijke verlichtingselementen opgemerkt worden, deze vormden een integraal onderdeel van het stationsontwerp.

- Ook de gevels van het ontvangstgebouw en het hoofdvolume bevinden zich in een relatief gave staat en scoren daardoor eveneens hoog op architectuur historische waarde. Zeer verstarend in het gevelbeeld is echter de toepassing van de kunststof kozijnen bij alle ramen aan zowel de voor- als achterzijde van het gebouw. Het geheel geeft het gebouw een povere uitstraling en is daarmee Schelling onwaardig.
- Evident is de hoge architectuurhistorische waarde van de perronoverkapping, vanwege het ontwerp, de constructie en uitvoering. Het vormt bovendien één van de twee nog overgebleven exemplaren van vooroorlogse perronoverkappingen van de hand van Van Heukelom in Nederland en bevindt zich bovendien in gave staat. In tegenstelling tot de overkappingen in Den Bosch (1894) en Utrecht (1893-1968) die zijn voorzien van halfronde perronkap is Hengelo uitgevoerd met een licht hellend zadeldak.
- De perrongebouwen onder de perronoverkapping scoren daarentegen op het gebied van architectuur minder hoog. Beide objecten zijn eenvoudige, sobere gebouwtjes, waarbij de uitgesproken vormtaal die Schelling hanteerde bij zijn stationsgebouwen ontbreekt; hij paste er geen kolommen, claustra's of pergola's toe. Bovendien zijn beide perrongebouwtjes niet langer meer in oorspronkelijke staat, de plattegronden zijn gewijzigd en in één geval is een deel van het gebouw afgebroken om meer ruimte te bewerkstelligen op het eilandperron.

Bouwhistorische waarden

- Station Hengelo scoort hoog op bouwhistorische waarde vanwege de toegepaste bouwtechniek en het materiaalgebruik. Door het zichtbaar laten van de betonconstructie, het 'wassen' en zandstralen van het beton en het toevoegen van verschillende toeslagmaterialen, kreeg het beton verschillende tinten en texturen. Schelling maakte er een begin mee in Enschede en bereikte naar eigen zeggen een vorm van perfectie in Hengelo.
- Daarnaast ontwikkelde hij een bouwmethode waarbij het overgrote deel van de gebouwonderdelen, zoals de betonnen gevelbeplating, dorpels en claustra's, werden gestandaardiseerd en geprefabriceerd, waardoor een

hoge bouwsnelheid kon worden gehaald. Dit maakt het station ook tot een industrieel monument.

- Het gebouw scoort eveneens hoog op het gebied van de historische afleesbaarheid. Met de bouw van het nieuwe station in de jaren' 50 bleef de imposante vooroorlogse perronoverkapping van Van Heukelom uit 1902 gespaard. Schelling stelde zich met het ontwerp voor het nieuwe stationsgebouw haast dienend op ten opzichte van de langgerekte overkapping die door de positie op de verhoogde spoorbaan in zijn geheel boven het station van Schelling uitsteekt. Met name vanaf het stationsplein vormen beide onderdelen een onafscheidelijk ensemble en daarmee een bijzondere, gelaagde herinnering aan het Hengelose spoorverleden.

Waarde vanuit de gebruikshistorie

- Tenslotte is vanuit gebruikshistorisch oogpunt de waarde van het station Hengelo groot. De ordening en de samenhang van het hoofdgebouw, de perrongebouwen en de vooroorlogse perronoverkapping, maar ook de nieuwe reizigerstunnel vormen gezamenlijk een herinnering aan het spoorverleden van het station en geven een historisch overzicht van het veranderende gebruik van de stationsomgeving.
- In het bijzonder noemen we hier een restant van het vooroorlogse stationgebouw uit 1902, de nog bewaard gebleven reizigerstunnel. De tunnel is in de afgelopen decennia flink verhoogd en verkeert daardoor niet langer meer in gave staat. Desondanks zien we in de gele baksteen gemetselde wanden nog een aantal details van de oorspronkelijke neo-classicistische architectuurstijl van Van Heukelom terug. Naast de perronoverkapping vormt deze 'geheime' tunnel nog eveneens een bijzondere herinnering aan het spoorverleden van Hengelo.

Aanbevelingen

Station Hengelo maakt deel uit van het unieke naoorlogs oeuvre van H.G.J. Schelling. Zijn naoorlogse stations combineren alle een sober klassiek idoom met een zeer uitgewerkt en nauwkeurig gebruik van prefab betonelementen. In zijn ontwerp voor Hengelo zijn alle stijlelementen terug te vinden die het een onmiskenbaar Schelling station maken: de dunne gecanneleerde kolommen, de opengewerkte claustra's, een variatie aan behandeld en onbehandelde beton, pergola's en een symmetrische ruimtelijke indeling binnen een modulaire maatvoering. Wij pleiten ervoor om het station alsnog op te nemen in De Collectie waarmee het gebouw formeel wordt erkend als cultuur- en architectuurhistorisch icoon en het daarmee verzekerd is van een behoedzamere aanpak als het gaat om onderhoud en transformatie. Dat brengt ons tot de vraag hoe een behoedzame omgang er dan uit ziet; waar liggen de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden met betrekking tot eventuele toekomstige modernisering van het gebouw? En dan meer concreet, wat is er wel en wat is vooral ook niet geoorloofd bij de verdere behandeling van het gebouw?

In dit hoofdstuk volgen een aantal algemene aanbevelingen voor de omgang met het stationsgebouw. Deze aanbevelingen komen, vanwege de onderlinge verwantschap, sterk overeen met de aanbevelingen die we eerder al deden voor de stations Enschede en Zutphen. Daarnaast doen we per gebouwonderdeel een aantal aanbevelingen die specifiek van toepassing zijn op de situatie van Hengelo.

Algemene aanbevelingen

- De oorspronkelijke architectuur uit de jaren '50 dient behouden, gerespecteerd en waar nodig gerestaureerd te worden. Dit geldt zowel voor het exterieur als voor het interieur. Dit betekent dat de gebouwen en hun architectonische compositie onaangetast dienen te blijven. Het spreekt voor zich dat er geen volumes op, tegen of aan het gebouw gebouwd mogen worden, dit zou de symmetrische compositie verstoren en de bestaande architectuur verhullen. Alle originele details moeten behouden blijven en zo mogelijk worden gerestaureerd.

Perronoverkapping

- De oorspronkelijke perronoverkapping uit 1902 dient vanwege haar architectonische kwaliteiten onomwonden behouden en gerespecteerd te worden. Wij bevelen te alle tijden een restauratieve aanpak aan, zowel voor de constructie als voor de architectonische details. De kapcompositie dient bovendien gevrijwaard te blijven van alle volumes die op, tegen of aan de constructie gebouwd worden. Met andere woorden de perronoverkapping dient als onaangetast vrijstaand element gehandhaafd te blijven.

Gevels

- Wij bevelen een zorgvuldige restauratieve aanpak aan bij het onderhoud van de gevels, de balustrade op het dak en de luifel en geen wijzigingen door te voeren in de originele gevelindelingen.
- Daarnaast raden wij aan de huidige raamkozijnen te vervangen door een nieuw type kozijn dat de oorspronkelijke situatie, zowel in materiaal als profilering, zo goed mogelijk benadert. De huidige kozijnen geven het gebouw een zeer povere uitstraling en het geheel doet op geen enkele wijze eer aan de architectuur van Schelling en Van Heukelom, alsook aan de latere toevoegingen van IAA architecten.
- We bevelen aan geen reclame-uitingen toe te staan op de gevels van het gebouw. Het gebruik van reclame in stationsgebouwen werd door Schelling in zijn geheel afgewezen en ook in de huidige situatie zouden met name aan de voorgevel opvallende reclame-uitingen afbreuk doen aan het gebouw als representatieve entree naar de stad.⁷¹

Interieurs

- De ontvangsthall gold oorspronkelijk, zeker ook al in de vooroorlogse situatie, puur en alleen voor de ontvangst en doorvoer van passagiers en de afhandeling van bagage. Wachtkamers voor de verschillende klassen en de stationsrestauratie bevonden zich op het eiland perron in speciaal hiervoor ontworpen perrongebouwen. Wij raden aan deze scheiding in functies

71) H.G.J. Schelling, 'Nieuwere spoorwegstations', in: **De Ingenieur** 12, 1953, p. 66.

zoveel mogelijk door te zetten. Organiseer bij eventuele verdere uitbreiding van commerciële uitbatingen in de ontvangsthal deze expliciet binnen het modulaire systeem van de constructie en laat deze uitdrukkelijk in het zicht.

- We zijn te spreken over de restauratie die recentelijk plaatsvond in de ontvangsthal. De ruimte is zoveel mogelijk ontdaan van elementen die de lichtinval en transparantie van de ruimte belemmerden. Met name het verwijderen van de kiosk en het snackloket aan de entree hebben een positief effect op de ervaring van de ruimte.
- Verder raden wij aan om de inrichting van de publiek toegankelijke ruimtes zo sober mogelijk te houden en bewaar bij eventuele nieuwe invullingen voldoende afstand tot de oorspronkelijke architectonische elementen. Bijvoorbeeld door het verplaatsen en wegwerken van kaartjesautomaten en andere losse objecten.
- Voor reclame-uitingen ten behoeve van commerciële uitbatingen geldt dat deze zo bescheiden en discreet mogelijk uitgevoerd worden.
- Dit geldt ook voor de driedimensionale transparantie van het ontwerpstramien. Zorg ervoor dat winkelpuien binnen de modulaire structuur vallen en houdt de kolommen eveneens zichtbaar.
- Bij eventuele programmatische krimp in het gebouw als gevolg van het wegvallen van commerciële functies is het mogelijk om ruimtes, bijvoorbeeld ter hoogte van het oorspronkelijke plaatskaartenkantoor te laten vervallen, mits het oorspronkelijke ontwerpstramien in de vorm van de zuilen in tact blijft.
- Voor de voormalige kantoorverdieping bevelen wij aan bij toekomstige herindeling de oorspronkelijke kolommenstructuur in onbehandelde staat wederom zichtbaar te houden.

Materialisering en kleurgebruik

- De architectuur van Schelling onderscheidt zich door de rijke diversiteit en de subtiliteit van het gebruik en behandeling van het beton. Daarom is

het van groot belang dat het gebouw op een zorgvuldige manier schoon en onbehandeld wordt gehouden zodat de oorspronkelijke tactiliteit en kleurschakering van het beton zichtbaar blijft. Verwijder waar mogelijk later aangebrachte verf- of stuclagen. Dergelijke ingrepen moeten echter niet losstaand worden gedaan, maar als onderdeel van een gedetailleerde restauratievisie op het gebouw.

Architectonische detaillering

- Bewaak (en herstel waar nodig) de openheid en transparantie van de bouwkundige elementen zoals de luifel, de zuilen, de balustrade en de talloze claustra's.

Routing

- Torn niet verder aan de interne routing van het gebouw. Handhaaf de toegangen tot de ontvangsthal in de hoofdentree alsook de secundaire toegangen op de kopse kanten van het voorgebouw.
- De positie van de hellingbaan die tot de fietskelder onder de ontvangsthal leidt maakt deel uit van het totaalontwerp voor station Hengelo en dient als zodanig gehandhaafd te blijven. Indien mogelijk verdient het de voorkeur om de oorspronkelijke interne verbinding tussen kelder en ontvangsthal terug te brengen.

Perrongebouwen

- Zorg ervoor dat eventuele wijziging van de plattegronden binnen het bestaande maatsysteem en de kniespantenconstructie plaatsvinden.
- Houdt de ruimtes waar mogelijk open en transparant.
- Eventueel aanvullend programma op het perron dient ondergebracht te worden in een nieuwe losstaand object onder de perronkap en niet door middel van een aanbouw tegen de bestaande perrongebouwen plaats te vinden.

Vooroorlogse reizigerstunnel

- Ondanks dat de tunnel niet volledig in tact meer is en haar functie heeft verloren bevelen we aan om zorgvuldig om te gaan met de gemetselde wanden. Bij eventuele nieuwe inbouw kiezen voor een reversibele oplossing.



Bronnen

Literatuur:

M. Bakker en J.G. Roding, **George Willem van Heukelom (1870-1952). Innovatieve constructies en sobere monumentaliteit**, Rotterdam 2000

'Bebouwingsplan voor Stationsplein Hengelo', in: **Bouw** 35, 1955

Trix Broekmans, Wim Wennekes, **Het boek van Hengelo 1802 - 2002: kroniek van een industriestad**, Boekhandel Broekhuis, 2002

C. de Cler, 'Het Wederopbouwplan Hengelo', in: **Bouw** 19 oktober 1946

Crimson Architectural Historians, **Station Enschede. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling**, Rotterdam februari 2015 (in opdracht van NS Stations BV)

Crimson Architectural Historians, **Station Zutphen. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling**, Rotterdam juni 2014 (in opdracht van NS Stations BV)

Anette van Dijk, 'De regio Twente. Van wederopbouw naar bandstad', in: **Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedebouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland**, Rotterdam 1997

C. Douma, **Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998**, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 43-44.

Edo Fuldauer, Piet Hamer, Jan Hinke, **Hengelo herrezen**, Hengelo 1986

W.J. Gerritsen, 'Stationsgebouwen – vroeger en nu', in: **Bouw** 1953

'Goederenloods op station bijna gereed', in: **Tijdschrift Wederopbouw Hengelo** 3, 1952

'Het nieuwe station te Hengelo', in: **De Ingenieur** 9, 1900, p.125-130

'Het Station te Hengelo (O.)', in: **Bouwwereld** 1957

G.W. van Heukelom, 'De uitbreidingsplannen van station Hengelo (O.)', in: **De Ingenieur** nr. 23, 1901

H. van Heukelom-Van den Brandeler, **Dr. Ir. G.W. van Heukelom. De Ingenieur – De Bouwmeester – De Mens**, Utrecht 1953

H. de Jong, 'Het railvervoer bij Stork te Hengelo', in: **Op de Rails** 11, 1987

J. Koek, 'De herbouw van de binnenstad stagneert', in: **Tijdschrift Wederopbouw Hengelo** 4, 1951

L. Martens, **Hengelo als industriestad en als woonstad**, Amsterdam 1926

'Naoorlogse stationsgebouwen in Nederland', in: **Bouwwereld** 1951

Nederland verandert! 23 gebiedsopgaven van nationale betekenis - Hengelo Hart van Zuid, een publicatie van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in samenwerking met het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Economische Zaken, mei 2010

Marijke Prins, 'Hengelo en Enschede tot knooppunt aangewezen', in: **Bouw** 6, 1991

Herald Roelevink, Wies Sanders, **Industrieel erfgoed. Op de sporen van het verleden. Hart van Zuid Hengelo**, Hengelo 2000

D. H. Romers, **De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1939**, Zutphen, 1981

H.G.J. Schelling, 'Hengelo's nieuwe station gereed. Waarom het werd zoals het werd', in: **Tijdschrift Wederopbouw Hengelo** 3, 1951

H.G.J. Schelling, 'Het nieuwe station te Hengelo. Zijn voorbereiding, de vele moeilijkheden, inrichting en bijzonderheden', in: **Tijdschrift Wederopbouw Hengelo** 2, 1950

H.G.J. Schelling, 'Nieuw Station te Hengelo', in: **Bouwkundig Weekblad** 9-10, 1952

H.G.J. Schelling, 'Nieuwere spoorwegstations', in: **De Ingenieur** 12, 1953

Jouke van der Werff, 'De Wederopbouw van Hengelo. Ruimte maken voor een nieuwe stad', in: **Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland**, Rotterdam 1997

Timo G. Nijland, 'Van Doornikse kalksteen tot beton 'als het definitieve materiaal'', in: **KNOB** 5-6, 2009

Weblinks:

<http://www.stationsinfo.nl/Hengelo3.htm>

<http://museumhengelo.nl/hengelo-toen-en-nu-2/>

<http://www.archieven.nl/nl/zoeken?miview=ldt&mivast=0&mizig=190&miadt=1&miaet=14&micode=ORGANISATIES&minr=771621>

<http://www.stationsinfo.nl/Hengelo.htm>

<http://www.geheugenvannederland.nl/>

<http://wederopbouwhengelo.nl/>

<http://www.hartvanzuid.nl/overzicht/>

http://www.iaa-architecten.nl/projecten/alle_projecten/500%20-%20HENGELO%20-%20NS%20Station/

<http://www.railgoed.nl/historie-twente.htm>

https://www.historischcentrumoverijssel.nl/files/de_geschiedenis_van_stork_in_beeld_-_van_staalkaart_tot_familie-album_van_productie_tot_sociaal_leven.pdf

http://www.hvng.nl/info/Pouderoyen,_C

http://bestanden.hengelo.nl/pdf_internet/projecten/bestplan/vastgesteld/

Hart%20van%20Zuid/Bestemmingsplan%20HvZ%2008-01-2009%20WEB.pdf

http://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/php/main.php?cAction=show&cO_ffset=53&cLimit=25&cOBJnr=1004768&oOrder=ASC&cLast=77&oField=OBJ_RIJKSNUMMER&sCompMonNr=&sCompMonName=&sStatus=&sProvincie=Overijssel&sGemeente=&sPlaats=Hengelo&sStraat=&sHuisnummer=&sPostcode=&sFunctie=&sHoofdcategorie=&sSubcategorie=&sOmschrijving=&ID=0&oField=OBJ_RIJKSNUMMER#

<http://www.reef-infra.nl/projecten/herinrichting-stationsplein-hengelo/>

Beeld en geraadpleegde archieven:

NS Stations

Museum Hengelo

Gemeentearchief Hengelo

Utrechts Archief

Het Nieuwe Instituut

Crimson Architectural Historians

Station Hengelo

Bouw- en Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

In opdracht van NS Stations – Vastgoed en Ontwikkeling

Crimson Architectural Historians
(Ewout Dorman, Annuska Pronkhorst)

Rotterdam, februari 2017

*Mathenesserlaan 179-181
3014 HA Rotterdam The Netherlands
(31) 10 2827724 / crimson@crimsonweb.org
www.crimsonweb.org*

Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS



Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS

