

# De

Station

---

Delden

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

Aschman

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# De

## Station

---

### Delden

Onderdeel van

### De Collectie



#### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

Aschman 15 januari 2015

---



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.

April 2016

NS Stations  
ProRail  
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 DELDEN

Cultuurhistorische waardestelling

14 JANUARI 2015



# INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3		
1 Gegevens	4		
2 Historische context	5		
2.1 Globale geschiedenis van de spoorontwikkeling	5		
2.2 4e Klasse station Delden in relatie tot de klassering	6		
2.3 Ontwikkeling van de Staatsspoorlijn D	8		
2.4 Stationslocaties met Standaardstation 4e Klasse	10		
2.5 Latere verbouwingen aan station Delden en gebruiksgeschiedenis	12		
2.6 Conclusie	17		
3 Stedenbouwkundige context	18		
3.1 Sociale en economische ontwikkeling van Delden	18		
3.2 Het station in de stedenbouwkundige structuur	20		
3.3 Conclusie	21		
4 Emplacement context	22		
4.1 Ontwikkeling van het emplacement	22		
4.3 Het actuele emplacement	26		
4.4 Conclusie	29		
		5 Architectonische context	30
		5.1 Architectonische typering	30
		5.2 K.H. van Brederode als architect van het standaardmodel	30
		5.3 Architectonische opzet van het exterieur	32
		5.4 Architectonische opzet van het interieur	34
		5.5 Het actuele exterieur	36
		5.6 Het actuele interieur	38
		5.7 Conclusie	43
		6 Conclusies en waardering	44
		6.1 Conclusies	44
		6.2 Waardering	46
		7 Aanbevelingen	48
		Bijlagen	
		1 De kleine standaardstations langs Staatsspoorlijn D	51
		Bronnen	52

# INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Delden, is opgesteld in opdracht van NS Stations en Prorail.

Station Delden is gebouwd in 1863, als standaardstation 4e Klasse door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS), aan de Staatspoorlijn D Zutphen-Glanerbrug-Gronau. De stations 4e Klasse zijn het op-één-na kleinste standaard stationstype dat werd ontwikkeld. Zij kenmerken zich door

- Een tweelaags volume met flauwe puntkap doorlopend over korte zijvleugels. Het hoofdvolume met topgevels onder een haaksstaande flauwe puntkap.
- De gemetselde gevels, met terugvallende muurvlakken in een brede lijst.
- Op de verdieping drie gekoppelde rondboogvensters aan de straatzijde en drie niet gekoppelde rondboogvensters aan de perronzijde.
- In afwijking van de overige stations 4e Klasse heeft Delden geen dak- en gootafwerking gehad met houtsnijwerk in chaletstijl.

De neoclassicistische ontwerptrant is in interieur en exterieur vooral herkenbaar aan de rondboogstijl van ramen en doorgangen.

In 1985-89 en rond 2005 is het pand uitwendig gerestaureerd en inwendig gerenoveerd en op de begane grond vrijwel geheel heringedeeld voor gedeeld gebruik door NS en derden. De bovenwoning is met eenvoudige middelen gemoderniseerd, met behoud van de oude indeling. Hierdoor is station Delden een in exterieur gaaf bewaard historisch waardevol stationsgebouw, met op de begane grond een aan het gebruik aanpast, sterk gewijzigd interieur. Het station is aangewezen als Gemeentelijk monument. Als in exterieur goed bewaard standaardstation 4e Klasse is station Delden in 2009 opgenomen in de Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland.

## Leeswijzer

Het rapport volgt de opbouw van de Cultuurhistorische waardestellingen voor NS en Prorail. Hoofdstuk 1 tot en met 5 bevatten beschrijvingen en analyses van het stationsgebouw vanuit verschillende perspectieven.

Hoofdstuk 1 geeft de kengegevens over het stationsgebouw. In het 2e hoofdstuk wordt de historische ontwikkeling beschreven van achtereenvolgens de algemene spoorwegen, van de spoorlijn Zutphen-Enschede/Gronau, de standaardstations en van het stationsgebouw Delden. Hoofdstuk 3 beschrijft de relatie tussen stationscomplex en stad Delden. Zowel wat de komst van het station betekende voor de plaatselijke ontwikkeling, als de actuele stedenbouwkundige relatie tussen beide. Hoofdstuk vier bevat de analyse van het gehele oorspronkelijke stationsemplacement. Het 5e hoofdstuk betreft de architectuur en opbouw van het stationsgebouw in exterieur en interieur, in relatie tot de standaardstations 4e Klasse.

Op basis van de voorgaande hoofdstukken bevat hoofdstuk 6 de conclusies en waarderingen voor het stationsgebouw. Deze monden in hoofdstuk 7 uit in de aanbevelingen ten aanzien van het stationsgebouw.



# 1 GEGEVENS

## Stationsgebouw

Adres : Stationsweg 1–5  
7491CK Delden

Bouwjaar : 1863/65, uitbreiding met vleugel 1905

Architect : K.H. van Brederode

Eigendom : NS Stations

Kadastrale gegevens : Stad Delden, sectie A, nummer 8427

Monumentenstatus : Gemeentelijk monument<sup>1</sup>

Huidig gebruik : Stationsgebouw; verhuur per gebouwonderdeel aan particulier en bedrijf.  
Perron; in gebruik bij spoorexploitant Syntus

Voorzieningen op de stationslocatie:

*Algemene voorzieningen*

Hellingbaan  
Wachtruimte

*Informatie voor mindervaliden*

Blindengeleidelijnen  
Hellingbaan  
Toegankelijke perrons

*Van en naar het station*

Fiets en brommer : Fietskluisen  
Auto : Parkeren



Afb. 1.1 Station Delden op een detail van een recente luchtfoto. Bron; Google maps.

<sup>1</sup> Voor dit gemeentelijk monument is nog geen redengevende omschrijving aanwezig. Deze wordt in het komende jaar opgesteld. Informatie per e-mail d.d. 17 april 2014, dhr. M. Kramer, Medewerker vergunningen gemeente Hof van Twente.



## 2 HISTORISCHE CONTEXT

### 2.1 GLOBALE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

#### Ontstaan van het nationale spoornetwerk

In Nederland had de ontwikkeling van een spoornetwerk in de eerste helft van de negentiende eeuw geen prioriteit. Van oudsher lag de nadruk van Nederlandse infrastructuur op het dichte netwerk van waterwegen. Tussen 1840 en 1860 was de aanleg en exploitatie van de weinige spoorlijnen in handen van private, vaak regionale partijen. De investeerders waren sterk economisch gelieerd, omdat het spoor in eerste instantie werd gezien als zinvol voor de (inter)nationale handel. De bevordering van het reizigersverkeer werd door de meerderheid niet gezien als staatsbelang. De Rijksoverheid trad daarom vooral op als vergunningverlener bij spoorontwikkeling. Als eerste Nederlandse spoorwegmaatschappij werd de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) opgericht in 1837. Zij legde tussen 1839 en 1847 het traject Amsterdam-Rotterdam aan. In de tussentijdse jaren veranderde de zienswijze op een nationaal spoornetwerk en op 18 augustus 1860 werd de Eerste Spoorwegwet aangenomen; er kwam een spoorwegaanleg van staatswege, terwijl de wijze van exploitatie later bij wet werd geregeld. Zo legde de Rijksoverheid middels de Eerste Spoorwegwet vast dat het spoor een publieke zaak was en groot (inter)nationaal economisch belang diende. Het spoornetwerk in Nederland was op dat moment met 335 kilometer zeer beperkt vergeleken met de ons omringende landen. In de daaropvolgende jaren werden door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) tien bij wet vastgestelde spoorlijnen aangelegd, die samen een primair spoornetwerk vormden van circa 900 kilometer lengte. Hiertoe behoorde ook de in 1865 geopende Staatslijn D Zutphen-Glanerbrug-grens, met daaraan station Delden.

Toen rond 1870 op deze nieuwe wijze de belangrijkste steden, havens en grensplaatsen met elkaar verbonden waren, werd het spoor een onmisbare factor in de logistiek. Er ontstond de behoefte om welvarende regio's en regionale hoofdplaatsen op dit spoornetwerk aan te sluiten. Dit werd van staatswege geregeld in de Tweede Spoorwegwet van 1875. De afdeling Spoorwegen viel vanaf 1878 onder het nieuwe departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Vermoedelijk<sup>1</sup> waren vanaf dat moment de ingenieurs van dit departement verantwoordelijk voor het ontwerpen van de staatsspoorlijnen en -bebouwing, het leidinggeven aan de uitvoering en het toezichthouden op de lijnen van particuliere maatschappijen.

<sup>1</sup> Op dit moment is niet exact bekend vanaf welk moment de ingenieurs van Waterstaat verantwoordelijk werden voor toezicht op de spoorlijnen.

#### De spoorwegen in relatie tot grote infrastructurele projecten in de 19e eeuw

De aanleg van de spoorlijnen viel samen met grote infrastructurele projecten in geheel Nederland in de negentiende eeuw. Hierbij werd voor het eerst in de geschiedenis het landsbelang gesteld boven de plaatselijke, vaak concurrerende, belangen. Nieuwe technologische ontwikkelingen volgden elkaar in snel tempo op. Betrouwbaar massatransport van mensen en goederen werd noodzaak voor nationale en regionale sociale en economische ontwikkeling. De voor de logistiek zo belangrijke kanalen werden verbeterd en nieuwe kanalen gegraven. De grote rivieren werden 'genormaliseerd' en vergraven om ze jaarrond bevaarbaar te maken. Wegen werden verhard en soms verbreed, zodat steden en dorpen betrouwbaar bereikbaar werden. De spoorwegen werden in etappes aangelegd en parallel hieraan een eerste telegraafnet over Nederland uitgerold. En eind negentiende eeuw werd daarnaast vrijwel geheel Nederland voorzien van een fijnmazig netwerk van stoomtramlijnen.

In deze hele ontwikkeling had de infrastructuur verschillende achtergronden; de wegen waren in de eerste plaats politieke routes, de geplande spoorlijnen waren handelsroutes. Vooral het economisch doel van de spoorlijnen werd spoedig ingehaald door hun nut als snelle reizigersverbinding. Het spoor vormde een zeer belangrijk onderdeel van de ontsluiting van Nederland. Dit werd vanaf circa 1870 meer duidelijk en noodzakelijk door het toenemende goederenvervoer en groeiend reizigerspotentieel. Zo hebben de nationale en particuliere spoorwegen een belangrijke bijdrage geleverd aan de grote economische en demografische veranderingen in de negentiende en vroeg twintigste eeuw.

In paragraaf 3.1 wordt specifiek voor Delden ingegaan op deze samenhangende ontwikkelingen.

## 2.2 4E KLASSE STATION DELDEN IN RELATIE TOT DE KLASSERING

In deze paragraaf worden kort de verschillen tussen de vijf Klassen standaardstations toegelicht. Voor een uitgebreide studie naar de ontwikkeling van standaardstations wordt graag verwezen naar het in februari 2014 door bureau SteenhuisMeurs in opdracht van NS en ProRail vervaardigde essay De standaardstations van de Staatsspoorwegen, 1860-1873 (zie literatuurlijst).

### Ontstaan van standaardtypen stations

In twee perioden, bij de uitvoering van de Eerste en van de Tweede Spoorwegwet, waren in korte tijd veel stations nodig. Daarom werd een Klasseringssysteem voor stationstypen ontwikkeld, zodat dorpen en steden efficiënt een bijpassend gestandaardiseerd station kregen. De nog opererende private partijen namen dit Klassen-systeem over. Zo ontstond in het gehele land een zekere eenheid in de toepassing van stationsgebouwen. Het type station dat een plaats kreeg was afhankelijk van het maatschappelijk en economisch belang, het inwoneraantal en van de verwachte sociaaleconomische groei die het spoor zou opleveren.

De standaardtypen bebouwing werd naast stations toegepast voor allerlei bouwwerken met een openbare functie, zoals tolhuisjes, brug- en sluiswachtershuizen, seinhuisjes en dienstwoningen. De standaard basisontwerpen voor deze bebouwing werd bekend onder noemer 'Waterstaatsarchitectuur'.

De eerste generatie stations was sterk geënt op Franse classicistische voorbeelden. Een voortvloeisel uit de neoclassicistische bouwstijl uit de eerste helft van de negentiende eeuw, voor met name (grote) gebouwen met een publieke functie. Tot deze eerste generatie behoren stations als Zwolle (afb. 2.1), Harlingen (afb. 2.2) en Delden. Bij de tweede generatie stations werd gezocht naar vormgeving met een eigen identiteit, met meer gebruikmaking van Nederlandse materialen in baksteen en dakpannen. Dit paste naadloos in de architectonische smaak vanaf derde kwart 19e eeuw, waarin met de neorenaissance bouwstijl werd teruggegrepen op de Gouden eeuw, als roemrijke periode uit de wordingsgeschiedenis van het moderne Nederland.

### De Stations 4e Klasse uit de Eerste Spoorwegwet, binnen de klassering

De klassering van de stations is zowel bij de eerste als bij de tweede generatie stations onderverdeeld in vijf klassen. In 1862 legde de Commissie voor de Staatsspoorwegen de eerste verdeling in vijf Klassen ter goedkeuring voor aan de minister van Binnenlandse Zaken. De Klassen werden door hem goedgekeurd, de locaties van de verschillende Klassen echter aanpast<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Romers (1981), pag. 54.



Afb. 2.1 Station 1e Klasse, Zwolle, naar ontwerp van N. Kamperdijk. Foto 1908, coll. HCO.



Afb. 2.2 Station 3e Klasse, Harlingen. Foto 1907, coll. W. Bramer.



Afb. 2.3 Station 4e Klasse, Delden. Foto circa 1900, coll. W. Bramer.



Afb. 2.4 Station 5e Klasse, Reuver. Foto circa 1900, coll. W. Bramer.

### 1e Klasse

Dit zijn stations voor grote steden en belangrijke spooknooppunten. Ze bestaan uit een middengebouw van twee bouwlagen met een schuin dak, geflankeerd door twee vleugels van een enkele bouwlaag met een schuin dak. Soms zijn de vleugels van eindgebouwen voorzien. De traveemaat van het middendeel wordt doorgezet in de vleugels. Kenmerkend voor het basisontwerp van stations 1e Klasse is de grote lengte van de vleugels ten opzichte van het hoge middendeel. Het midden van de voorgevel wordt benadrukt door een risaliet, bekroond door een fronton. De uitwerking en uitvoering van het basisontwerp verschilt per locatie, daarnaast werd voor een aantal grote steden een eigen stationsontwerp gemaakt. Uit de Eerste Spoorwegwet reesteert bijvoorbeeld station Zwolle (afb. 2.1) .

### 2e Klasse

Deze Klasse is wel ontworpen, maar werd uiteindelijk nooit uitgevoerd door de sterke overeenkomst met type 1e Klasse en de hoge bouwkosten.

### 3e Klasse

Dit zijn stations voor (uiteindelijk acht) aanzienlijke provincieplaatsen, belangrijke grensplaatsen en zeehavensteden. Net als de 1e Klasse-stations heeft dit type een hoog middengebouw en lagere zijvleugels. De breedte van de gevel en de lengte van de vleugels zijn echter aanzienlijk kleiner. De voorgevel heeft geen risaliet en is vijf traveeën breed. Op Harlingen (afb. 2.2) en Steenwijk na zijn alle stations van deze Klasse tussen 1867 en 1904 sterk vergroot en verbouwd.

### 4e Klasse

Het 4e Klasse-station heeft een afwijkende compositie: de 'vleugels' zijn even hoog als het middendeel. Het middendeel is smal en doorgaans zonder risaliet. De nok van het schuine dak staat loodrecht op de rooilijn, zodat de voorgevel een driehoekige punt heeft. De vleugels zijn één travee breed. Zeven van de veertien stations is in de 20e eeuw gesloopt. Voorbeeld van nog bestaande stations 4e Klasse uit de eerste generatie is Delden (afb. 2.3).

### 5e Klasse

Voor de kleinste plaatsen werden stations van de 5e Klasse ontwikkeld. Ook deze hebben een even hoog middendeel en zijvleugels. Het middengebouw heeft een schuin dak met de nok loodrecht op de rooilijn, zodat dit deel een puntgevel heeft. De vleugels zijn over het algemeen slechts één travee breed. Een verschil met de 4e Klasse is, dat de vleugelgevels aan de straat- en perronzijde terugspringen. Ook van de 5e Klasse zijn de meeste stations in de 20e eeuw gesloopt en vervangen. Voorbeelden van nog bestaande stations 5e Klasse uit de eerste generatie zijn van Krabbendijke en Reuver (afb. 2.4).

## 2.3 ONTWIKKELING VAN DE STAATSSPOORLIJN D

### Periode 1865-1892;

Omdat de spoorwegbouw in Nederland relatief langzaam op gang kwam, besloot de Staat in 1860 om tussen de belangrijkste Nederlandse plaatsen zelf spoorlijnen aan te leggen. Voor de ontsluiting van Twente en een verbinding met Duitsland werd Staatslijn D geprojecteerd. De lijn zou Zutphen met Hengelo, Enschede en Duitsland verbinden (afb. 2.5). De spoorlijn werd in fasen geopend:

1 november 1865: Zutphen–Hengelo

1 juli 1866: Hengelo–Enschede

1 januari 1868: Enschede–Glanerbeek (Glanerbrug)

Een maand voordat het eerste deel van de lijn geopend werd, kwam in 1865 echter de spoorlijn Almelo-Salzbergen gereed. Deze spoorlijn was aangelegd door de particuliere Spoorwegmaatschappij Almelo-Salzbergen (AS) en verbond Almelo en Hengelo via Oldenzaal met de belangrijke spoorlijn naar Hannover (afb. 2.5). De doorgaande internationale treinen van de Staatsspoorwegen reden na het gereedkomen van Staatslijn D dan ook merendeels na Hengelo via de lijn van de AS bij Oldenzaal de grens over. Dit was de eerste tien jaar ook de enige grensoverschrijdende mogelijkheid, aangezien de spoorlijn tussen Glanerbrug en Gronau pas in 1875 gereedkwam. Deze spoorlijn was eveneens vooral van belang voor het goederenvervoer.

### Na 1892; Staatslijn met regionale functie

Toen de HIJSM de exploitatie op de KNLS-spoorlijn Deventer-Almelo en de AS-lijn naar Duitsland overnam, kreeg deze maatschappij in 1892 de kortste rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Berlijn in handen. Hiermee verdween het nationale belang van Staatslijn D grotendeels.

Het traject Hengelo-Enschede is als enige gedeelte van Staatslijn D in 1951 geëlektrificeerd. Dat traject maakte toen, in het verlengde van de lijn Deventer-Almelo-Hengelo, al jarenlang deel uit van de belangrijkste verbinding tussen de Randstad en Twente.

Begin jaren tachtig werd het eindtraject Enschede-Gronau gesloten. In 2001 werd de spoorlijn heropend als losstaande treinverbinding Enschede-Münster en Enschede-Dortmund. De lijn wordt geëxploiteerd door de Duitse maatschappij DB Regio NRW.

In het kader van het prestigieuze plan Rail 21 uit 1988 werd het traject Zutphen-Hengelo na bijna 125 jaar weer genoemd als belangrijke internationale schakel. Het traject zou dubbelsporig en geëlektrificeerd worden. Zo kon het een onderdeel van de

Eurocityverbinding Den Haag-Utrecht-Arnhem-Zutphen-Hengelo-Osnabrück-Hannover worden. Net als de meeste projecten van Rail 21 is dit project niet uitgevoerd. Het traject Zutphen-Hengelo bleef een lijn met vooral regionaal belang. De overname van de exploitatie van de reizigersdienst op dit traject door Syntus in december 2003 versterkte de functie als regionale zijlijn.

In 2013 pleitte verladersorganisatie EVO voor het opnieuw geschikt maken van het traject Zutphen-Hengelo voor goederenvervoer. Daarmee zou de meest efficiënte route van de haven van Rotterdam naar Duitsland worden gecreëerd.<sup>3</sup>

### Standaardstations langs Staatslijn D

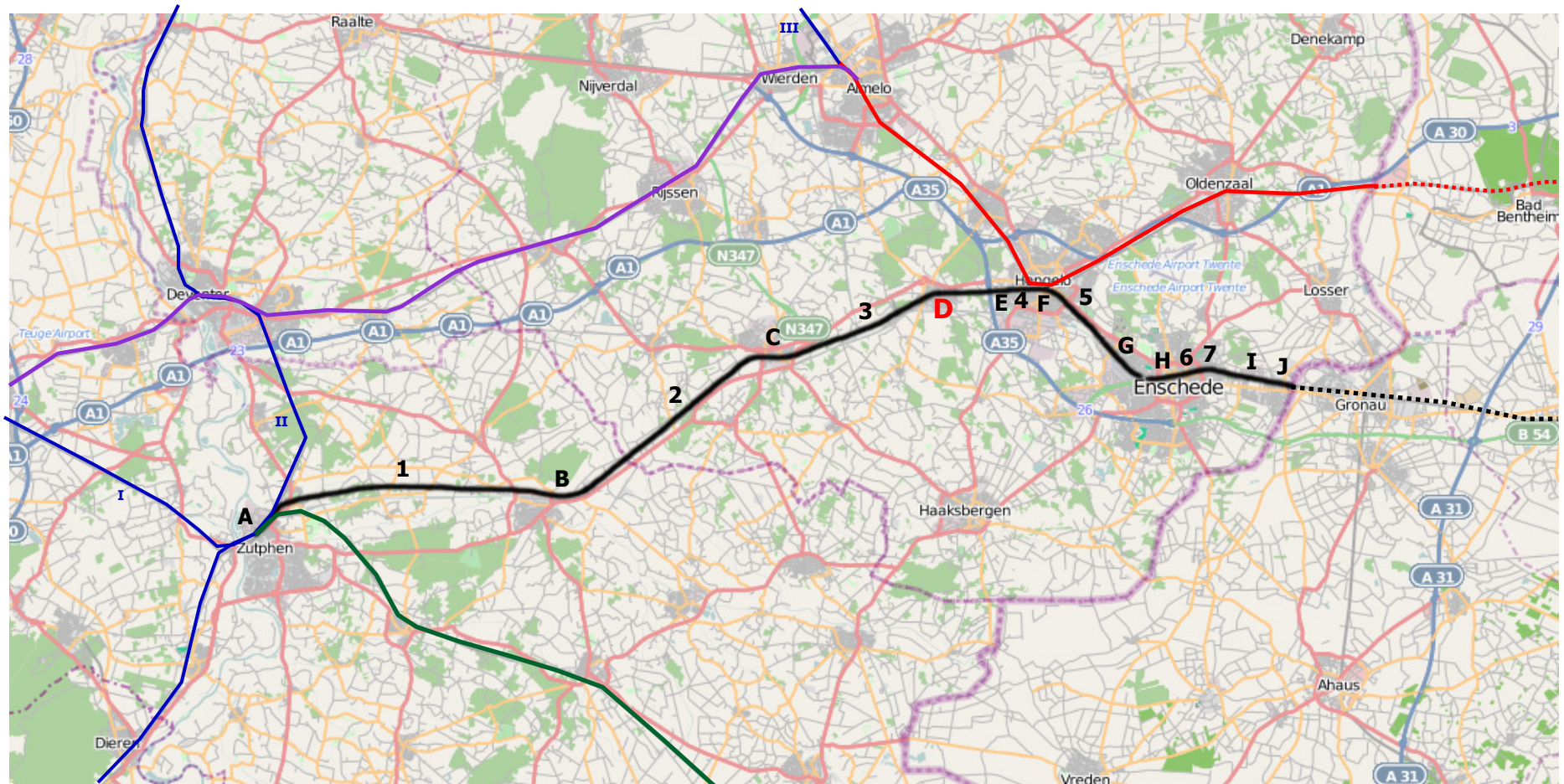
De daarvoor aangemerkte plaatsen langs de spoorlijn kregen een standaardtype MESS-station. De stationstypen langs Spoorlijn D betroffen bij opening (afb. 2.5):

Zutphen	tweede klasse
Laren-Almen	vijfde klasse
Lochem	vierde klasse
Markelo	vijfde klasse
Goor	vierde klasse
Delden	vierde klasse
Hengelo	derde klasse
Enschede	derde klasse

Bijzonder is dat tot op heden langs de spoorlijn Zutphen-Hengelo op de tussenstations alle kleine standaardstationsgebouwen bewaard zijn gebleven, zelfs de gesloten stations Markelo en Laren-Almen. Zie de afbeeldingen in Bijlage 1. Vanwege beschadiging gedurende de Tweede Wereldoorlog en veroudering kregen de grote stations Zutphen, Hengelo en Enschede in de jaren vijftig een nieuw gebouw. In 1996 werd het eerste nieuwe station langs de spoorlijn geopend; Enschede Drienerlo. Bij de reactivering van de spoorlijn Enschede-Gronau in 2001 kreeg Enschede een tweede voorstadshalte; Enschede De Eschmarke. Op de plaats van het voormalige station Glanerbeek werd de nieuwe halte Glanerbrug geopend. In 2012 is het derde nieuwe station geopend; Hengelo Gezondheidspark.

<sup>3</sup> Bericht in De Stentor, 9 juli 2013.





Afb. 2.5 Met zwarte lijn de Staatspoorlijn D van Zutphen—Hengelo—Enschede—grens. Met letters zijn de stations aangegeven en met nummers de stopplaatsen langs de lijn.

A	station Zutphen		D	Delden	H	Enschede
1	Laren-Almen	(tot 1938)	E	Hengelo Gezondheidspark	6	Hengeloschestraat (tot na 1929)
B	Lochem		4	Tuindorp-Nijverheid	7	Oldenzaalschestraat (tot na 1929)
2	Markelo	(tot 1953)	F	Hengelo	I	Enschede de Eschmarke (vanaf 2001)
C	Goor		5	Hengelo FBK-stadion	J	Glanerburg (tot 1950, heropend 2001)
3	Wiene	(tot na 1929)	G	Enschede Drienerlo		

De overige spoorlijnen in relatie tot Staatspoorlijn D zijn;

- Rode lijn AS-spoorlijn Almelo-Salzbergen
- Paarse lijn KNLS-spoorlijn Apeldoorn-Deventer/ Deventer-Almelo
- Groene lijn NWS-spoorlijn Zutphen-Winterswijk-Duitsland

- Blauwe lijnen HIJSM-lijn Amsterdam-Apeldoorn-Zutphen (I) en de MESS-lijnen Arnhem-Zutphen-Zwolle (II) en Almelo-Zwolle (III)
- Het lokale spoornetwerk van de GOLS is niet op de kaart ingetekend



## 2.4 STATIONSLOCATIES MET STANDAARDSTATION 4E KLASSE

Van het standaardstation 4e Klasse zijn in Nederland tussen 1862 en 1865 vijftien exemplaren gebouwd als station en op één locatie als dubbele brugwachterswoning. Met uitzondering van Goes, stonden alle stations in de oostelijke helft van het land.

Zeven stationsgebouwen zijn nog herkenbaar aanwezig (zwart), Roermond is echter al in vroeg stadium sterk uitgebreid en verbouwd. Vijf stationsgebouwen zijn gesloopt en vervangen door een nieuw gebouw (groen). Boxtel al in 1872, Sittard in 1923, de ander vier gebouwen in jaren zeventig en tachtig tijdens de grote vernieuwingshaussé. Twee stations, van Franeker en Dedemsvaart, en de brugwachterswoning zijn gesloopt en niet vervangen (blauw).

De stations met een gebouw van de 4e Klasse zijn in chronologische volgorde:



1 Roermond 1862, verbouwd 1864, foto ca 1900.



2 Sittard 1862, foto ca 1900, vervangen 1923



3 Franeker 1863, foto 1905, gesloopt 1973.



4 Boxtel 1863, vervangen 1872, geen afb. bekend.



5 Oisterwijk 1863, foto ca 1920.



6 Delden 1863, foto na 1904.



7 Goor 1863, foto na 1904.



8 Lochem 1863, foto voor 1902.



9 Veenwouden 1863, foto 1880, gesloopt 1973.



10 Goes 1863, foto 1865, vervangen 1980





11 Buitenpost 1864, foto 1890, vervangen 1973.



14 Scheemda 1865, foto ca 1925.



12 Helmond 1864, foto 1901, vervangen 1987.



15 Wolvega 1865, foto 1910.



13 Dedemsvaart 1865, foto 1946, daarna sloop.



16 Jeremiebrug 1890, foto 1910, gesloopt 1950.



## 2.5 LATERE VERBOUWINGEN AAN STATION DELDEN EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

In deze paragraaf worden de verschillende verbouwingen aan station Delden toegelicht, die hebben plaatsgevonden vanaf 1865. Daarbij is ook het veranderend gebruik van de ruimtes beschreven. De verbouwingen zijn beschreven per periode, aan de hand van de serie plattegronden van de begane grond waarop de verbouwingen zijn gemarkeerd (afb. 2.6). Omdat de bovenwoning qua ruimte-indeling ongewijzigd is gebleven, zijn hiervan in dit hoofdstuk geen plattegronden opgenomen.

### De uitbreiding in 1905

In 1905 vond de sinds 1865 eerste bekende verbouwing plaats en werd het stationsgebouw aan de westzijde uitgebreid met een vleugel. De kaart met het ontwerp voor deze vleugel is gedateerd 4 mei 1905<sup>4</sup>. Bij station Goor werd eenzelfde vleugel aangebouwd, terwijl bij station Lochem daarbij ook het hoofdvolume met een travee werd verlengd.

In de vleugel werden de wachtkamers 1e en 2e klasse en de 3e klasse gehuisvest. Voor deze aanbouw werd de westelijke buitenmuur tot aan de verdieping uitgedoken. Op de grens van de twee wachtkamers werd een nieuwe tussenmuur geplaatst. Langs de straatzijde werd met een nieuwe binnenmuur een gang gecreëerd vanaf de vestibule, langs de wachtkamer 1e en 2e klasse, naar de ruime wachtkamer 3e klasse. Aan de perronzijde werd het oude muurvlak met het symmetrisch en centraal geplaatste dubbel deurstel omgebouwd tot muurvlak met dubbel deurstel en een enkel venster (vergelijk de plattegronden 1865 en 1905). Hierdoor verloor de achtergevel van het hoofdvolume zijn symmetrische opzet. Voor de perrondeuren werd een ruimte afgescheiden met een hekwerk, waar bij het betreden van het perron de plaatsbewijzen werden gecontroleerd.

De nieuwe vleugel werd geheel in stijl met de bouwtrant van 1865 uitgevoerd.

In het hoofdvolume werd de wachtkamer 1e en 2e klasse omgebouwd tot kantoor voor bagage-afhandeling. Aan de hoofdentree werd een ruim tochtportaal gebouwd (afb. 2.6 en 2.7). De bovenwoning onderging hierbij geen verbouwingen.

### Modernisering in de jaren zestig

Bij een modernisering in de jaren zestig kreeg het plaatskaartenkantoor een nieuwe loketwand (afb. 2.8). De entree van het plaatskaartenkantoor aan de perronzijde werd voorzien van een eigentijdse deur met zijramen en groot bovenraam (afb. 2.9). Van

4 HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 825.

deze wijzigingen zijn geen archiefstukken aangetroffen. Bij deze of een eerdere verbouwing werden de twee wachtkamers, wegens opheffing van de klassen, samengevoegd tot één wachtkamer in de ruimte van de 1e en 2e klasse. De wachtkamer 3e klasse werd omgebouwd tot rijwielstalling. In de rijwielstalling werd daarbij met een tussenwand één travee afgescheiden als berging.

Op een andere foto is zichtbaar dat in de wachtkamer het meubilair is vernieuwd (afb. 2.10). Vanuit de fotohoek heeft de wachtkamer de sfeer van een stationsrestauratie.

Op de foto's is zichtbaar dat zowel in het plaatskaartenkantoor als in de wachtkamer de kachel een nieuwe schouw heeft van schoon metselwerk. Vermoedelijk zijn de kachels nieuwe oliegestookte kachels, zoals die in diverse stations werden aangebracht. De vloer van de wachtkamer lijkt bedekt te zijn met linoleum.

De bovenwoning werd vermoedelijk licht gemoderniseerd. In de westgevel werd het raam vervangen door een deur, dat toegang gaf tot een nieuw balkon op het dak van de vleugel (afb. 2.9 en 2.11).

Modernisering van de oude gebouwen werd zeer op prijs gesteld en met verve vermeld in het in 1962 opgerichte personeelsblad De Koppeling, zoals over de modernisering van 4e Klasse-station Scheemda<sup>5</sup>; "De entree is verfraaid met een moderne luifel en andere deuren. In de hal wordt men verrast door een lichtkleurige betegeling van de wanden en vloeren. (...) Aan het met geprofileerde boardtegels afgedekte plafond hangen moderne armaturen.

Vanaf halverwege de jaren zeventig werd aan de buitenzijde alle houtwerk van sponningen en roeden witgeschilderd (afb. 2.11). Tot die tijd waren alleen de kozijnen witgeschilderd en het houtwerk van deuren en ramen donkergroen.

### Aanpassing voor herbestemming in de periode 1985-89

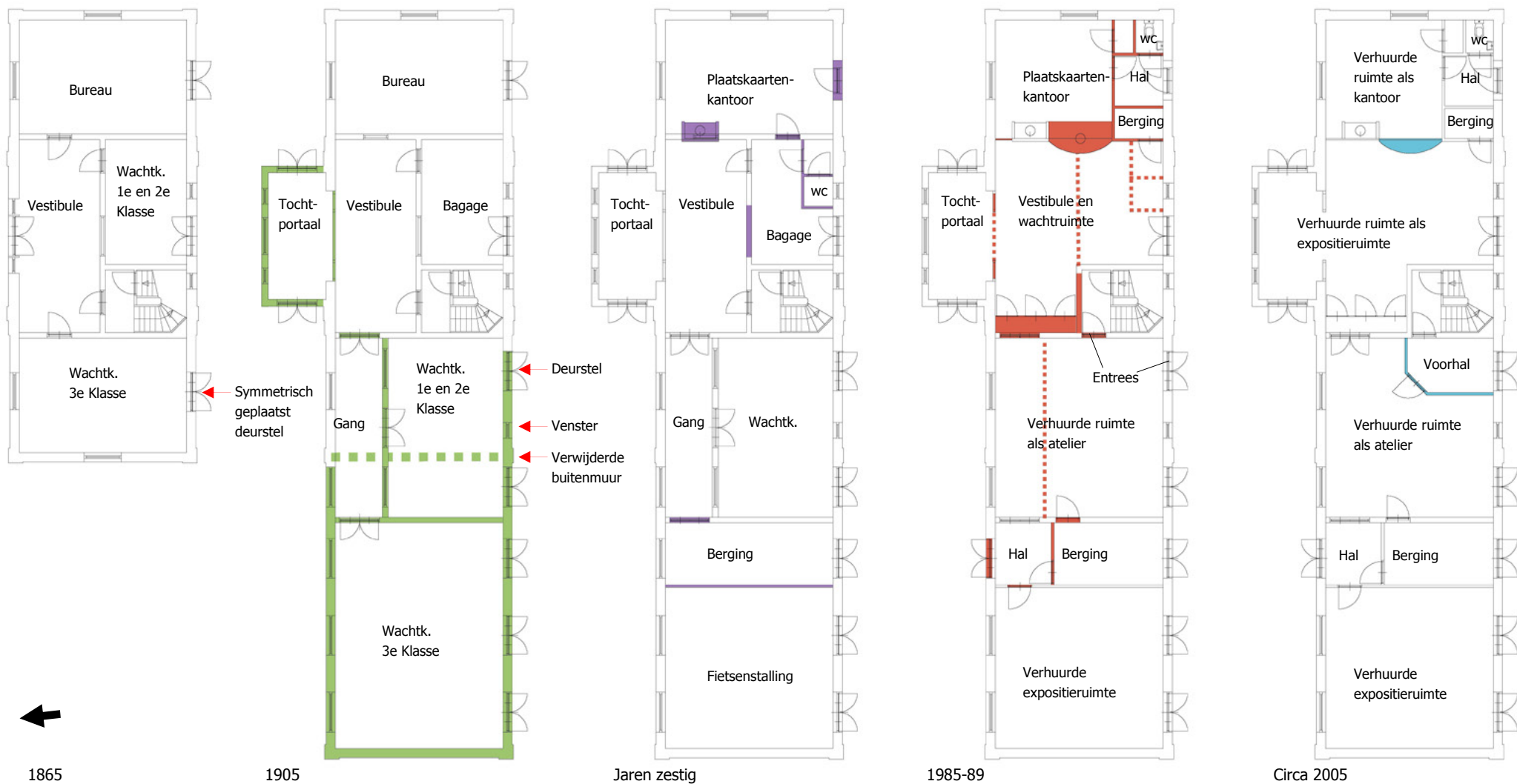
Tussen 1985 en 1989 werd het station grondig verbouwd. De bouwtekening dateert van 31 september 1987<sup>6</sup>. Bij deze verbouwing werd de begane grond gesplitst in een deel met stationsfunctie (plaatskaartenkantoor en vestibule annex wachtruimte) en een deel als verhuurobject (voormalige wachtkamer, berging en fietsenstalling) door het dichtmaken van bestaande tussenmuren tussen vestibule en voormalige wachtkamer.

In het deel dat stationsfunctie behield werd in de vestibule de binnenmuur van de bagageruimte verwijderd, waardoor één grote halruimte ontstond. Deze ruimte ging dienen als stationshal en wachtruimte, met een directe doorloop van hoofdentree naar perron. Het plaatskaartenkantoor werd daarbij voorzien van een (deels) nieuwe loketwand.

5 De Koppeling, 1e jaargang, no 14 6-10-1962, p 2.

6 Bouwtekening, correspondentie en schriftelijke bouwbescheiden in HUA, arch.toeg. 941, inv.nr 1-145/ 24 Delden.





Afb. 2.6a De verschillende verbouwingen aan de begane grond van station Delden vanaf 1865. Weergegeven op een door auteur aangepaste plattegrond, op basis van de vigerende NS-plattegrond, tekeningnr DDN00200BB01, 17-02-2009. Met gekleurde lijn zijn nieuwe muurdelen aangegeven, met stippellijn verwijderde muurdelen.

1905 bouw tochtportaal aan de hoofdentree, bouw nieuwe vleugel aan de westzijde, verwijdering oude buitenmuur, bouw nieuwe gang door de oude wachtkamer.

Jaren zestig omvorming wachtkamer 3e Klasse naar fietsenstalling, nieuwe binnenmuur voor berging, afsluiting van oude deuren tussen gang en berging, inbouw wc in bagagedepot.

1985-89 herindeling van plaatskaartenkantoor, herindeling vestibule tot één open ruimte, verwijdering binnenmuur tussen gang en wachtkamer, verplaatsing entree tot bovenwoning, wijzigen indeling en entree tot berging.

Circa 2005 restauratie van het exterieur. Verbouwing van het interieur; inbouw voorhal in atelier, verbouwing lokfront tot doorgang naar voormalige plaatskaartenkantoor.



Afb. 2.6b De veranderende routing, met name voor vertrekkende reizigers (roze lijn). Voor aankomende reizigers veranderde de routing voornamelijk slechts door overheveling van de perronfunctie van het perron naar het eilandperron. In de plattegrond van de stationsverdieping zijn de ruimten met een reizigersgerelateerde functie aangegeven.

1865 vanaf de entree loopt de routing via het loket naar de twee wachtkamers in het hoofdvolume.

1905 vanaf het tochtportaal loopt de routing via het loket en de nieuwe gang naar de twee wachtkamers in de nieuwe vleugel.

Jaren zestig vanaf het tochtportaal loopt de routing indien nodig via het loket en de gang naar de gezamenlijke wachtkamer.

1985-89 vanaf het tochtportaal loopt de routing indien nodig naar het loket en de voorliggende wachtruimte.

Circa 2005 alle reizigersgerelateerde functies in het gebouw zijn opgeheven. De routing voor reizigers ligt om het gebouw heen. Onder de perronkap is een kaartautomaat geplaatst (groen).



Afb. 2.7 Het uitgebreide station met tochtportaal en vleugel. Detail van foto uit circa 1906, coll. Twents Streekarchief.



Afb. 2.8 De nieuwe loketwand, gezien vanuit het plaatskaartenkantoor. Foto 1966, coll. HUA cat.nr 165655.

Het interne trappenhuis vanuit de vestibule naar de bovenwoning werd bij het verhuurbare deel getrokken, door de deur en kozijn van het trappenhuis een kwartslag om te zetten naar de muur van de wachtkamer. Aan de perronzijde werd een deurstel van de wachtkamer omgebouwd tot externe entree tot de bovenwoning. De oude muur tussen wachtkamer en gang werd weggebroken, zodat hier één grote ruimte ontstond. De locatie van de muur is tot op heden herkenbaar in de vloer. De bovenwoning werd licht gemoderniseerd, met name door toepassing van verlaagde plafonds (zie afb. 5.27). Het balkon op de vleugel werd weer verwijderd en de deur vervangen door een raam. De voormalige wachtkamer en bovenwoning werden verhuurd aan de kunstenaar en huidige bewoner. De wachtkamer nam hij in gebruik als atelier.

In de berging bij de rijwielstalling werd aan de straatzijde met een extra tussenwand een portaal gecreëerd, met een nieuwe buitenentree, zodat deze ruimte beter afzonderlijk te verhuren was. Het verhuurbare deel werd door NS per 1987 verhuurd aan de gemeente Delden. Zij wilde het gebouw zo openbaar mogelijk houden voor de gemeenschap en richtte de voormalige fietsenstalling in als expositieruimte.

Blijkens foto's bleef aan de buitenzijde de witte kleur het houtwerk van sponningen en roeden gehandhaafd.

#### Onderhoudsbeurt en aanpassingen in 2004-2005

In 2004 is het gebouw door NS gecontroleerd, naar aanleiding van de huuropzegging door gemeente Delden. Hierbij werd vastgesteld dat het gebouw achterstallig onderhoud vertoonde. Het inspectierapport<sup>7</sup> meldt "met name het schilderwerk, stop, voeg en divers houtwerk is matig tot slecht. (...) Het schilderwerk aan het houtwerk is slecht. (...) Het voegwerk aan de schoorstenen is matig. (...) Het huidige voegwerk van de gevels is zeer divers. Delen zijn verdwenen en meerdere voegtypes zijn toegepast. In het algemeen is het voegwerk matig".

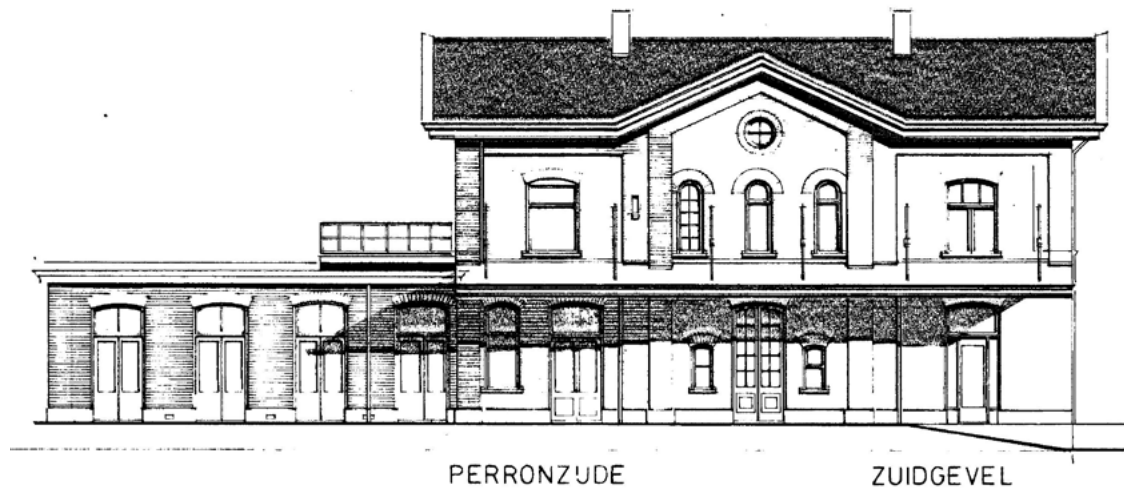
Daarop heeft het station in 2005 in opdracht van NS uitwendig een onderhoudsbeurt gehad. Hierbij kreeg het houtwerk van deuren en ramen weer een donkergroene kleur.<sup>8</sup> Bij het tochtportaal aan de voorzijde werden de deuren dichtgezet, waardoor het station geen entree meer heeft aan de straatzijde. Aan het gebouw lijkt ook zichtbaar dat de gevels zijn gereinigd en alle voegwerk is hersteld is strijkvoegen.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Rapport *Oplevering diverse ruimten Delden, 23-09-2004*, in NS-archief regiokantoor Zwolle.

<sup>8</sup> Uit *Oplevering Schilderwerk Delden - 27-09-2005* (NS-archief, regiokantoor Zwolle), blijkt het schilderwerk door Lenferink Zwolle BV. Er zijn geen archiefgegevens over andere werkzaamheden aan het exterieur.

<sup>9</sup> Deze werkzaamheden werden ook mondeling meegedeeld door de huurders van het pand.





Afb. 2.9 De perrongevel zoals deze sinds de jaren zestig bestond, getekend op de tekening van de actuele situatie in 1987. Rechtsonder de vernieuwde entree tot het plaatskaartenkantoor, linksboven het balkonhek aan de bovenwoning. In diverse ramen van de bovenwoning is de roedenverdeling vervangen door eenruits-vensters. Tekening in digitaal archief NS. Articon, Amersfoort, 'Delden station renovatie en verbouwing, bestaande toestand', 31-09-1987.



Afb. 2.10 Het interieur van de wachtkamer. Foto 1966, coll. HUA cat.nr. 166066.



Afb. 2.11 Het station met balkon op de vleugel en witgeschilderde kozijnen. Foto 1978, coll.



Inwendig zijn ruimten aangepast aan de eisen van de tijd en de gebruiker. Het deel met de vroegere stationsfunctie werd ook gereed gemaakt voor verhuur, door het loketfront te verwijderen en een doorgang te maken tussen beide ruimten. Hierdoor verdween de reizigersfunctie geheel uit het gebouw. Sindsdien staat aan de spoorzijde, onder de perronkap, een kaartautomaat opgesteld (zie ook afb. 5.18).

De ruimten werden door NS verhuurd aan een commercieel bedrijf. Sinds 2011 zijn deze ruimten verhuurd en als projectruimten in gebruik bij MIKC.<sup>10</sup> Deze organisatie gebruikt station Delden onder de naam Perron 1 voor (interactieve) exposities.

In het atelier werd rond 2005 met een nieuwe tussenwand een voorhal afgescheiden bij en entree tot atelier en bovenwoning. In de bovenwoning werd de kamer aan de noordoostzijde heringericht als badkamer. Deze voorziening was tot 2005 slechts summier in de woning aanwezig. De originele ruimte-indeling werd niet aangepast.

## 2.6 CONCLUSIE

- De gebruiksfunctie van de stationsruimten op de begane grond zijn geheel gewijzigd; het gebouw heeft geen reizigersgerelateerde functie meer en fungeert daarmee als fraai stations-decorstuk op het emplacement.
- De diverse inwendige verbouwingen betreffen vrijwel alleen de begane grond. De bovenwoning verkeert qua ruimte-indeling nagenoeg in originele staat.
- Door de verschillende verbouwingen en splitsingen is op de begane de originele ruimte-indeling van 1905 wel op hoofdlijnen herkenbaar, maar slechts weinig zichtbaar.
- Het stationsgebouw heeft sinds de onderhoudsbeurt van circa 2004 grotendeels de historische uitstraling.
- Door het dichtzetten van de entreedeuuren in het tochtportaal heeft het gebouw geen directe routing-relatie meer met de straatzijde. Hierdoor is de straatgevel veranderd in de dode hoek van het gebouw.

<sup>10</sup> Meer Innovatie in Kunst en Cultuur, een internationaal georiënteerd kunstenaarscollectief voor presentaties Beeldende kunst.

### 3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

#### INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt de stedenbouwkundige context van station Delden beschreven. De eerste paragraaf behandelt op hoofdlijnen de sociale en economische ontwikkeling van Delden en vanaf 1865 de invloed van het spoor hierop. In paragraaf 3.2 wordt de stedenbouwkundige ontwikkeling beschreven in relatie tot het station.

#### 3.1 SOCIALE EN ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN DELDEN

Het stadje Delden ligt ten westen van Hengelo en valt sinds 2001 onder de gemeente Hof van Twente. Het stadje is als cirkelvormige bastidestad gesticht rond 1320. Delden was gunstig gelegen aan de Postweg van Holland naar Hamburg en aan de weg naar Münster. In de zeventiende eeuw werd Delden redelijk welvend door particuliere textielnijverheid en de daaruit voortvloeiende linnenhandel op Holland<sup>1</sup>. Het ten noorden van het stadje liggende landgoed Twickel had van oudsher, tot ver in de twintigste eeuw, grote invloed op de Deldense maatschappij<sup>2</sup>. De stedelijke bebouwing kenmerkte zich, net als elders in Twente, tot ver in de negentiende eeuw door het grote aantal stadsboerderijen. In de zeventiende en achttiende eeuw was Delden ook een pleisterplaats aan route Holland-Duitsland, waardoor het stadje diverse logementen en herbergen telde. Een belangrijke ontsluiting over water voor vervoer van linnen en gezaagd hout<sup>3</sup> kreeg Delden in 1771, met het graven van de Twickelenvaart van Delden naar de Regge. Het inwonertal van Stad Delden nam in de eerste helft van de negentiende eeuw zeer gering toe; van circa 1100 in 1811 tot circa 1600 in 1868. Economische bronnen bleven tot derde kwart negentiende eeuw, net als elders in Twente, met name de landbouw en de niet geïndustrialiseerde textielnijverheid.

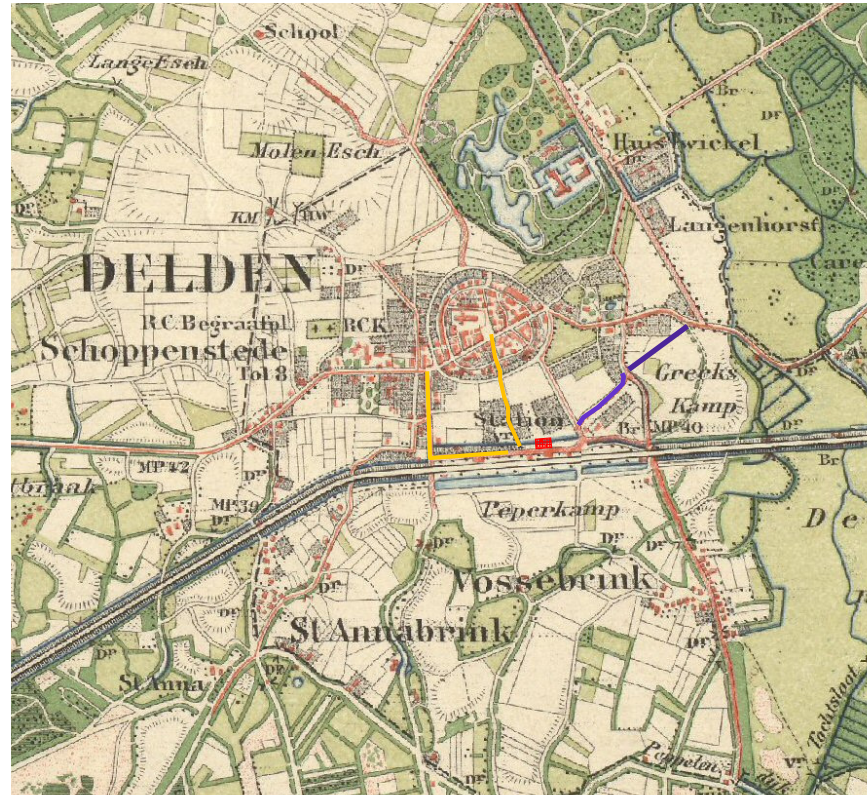
In 1863 werd zo'n 190 meter ten zuidoosten van Delden begonnen met de bouw van het station. Spoorlijn en gebouw zijn geopend op 1 november 1865. Vergelijking van de kaarten van 1848 en 1892<sup>4</sup> toont dat de komst van het spoor in de eerste decennia

1 De Amsterdams-Twentse koopman A. Schoemaker schreef in 1736; "De meeste inwoners zijn wevers of handelaars van linden, (...)." Rijksarchief Overijssel, Eijken, *inventaris handschriften*, inv.nr 862, fol. 112.

2 De invloed was zowel bestuursrechtelijk als geografisch. Landgoed Twickel heeft rond Delden nog steeds een omvang van ruim 4000 ha en telt 200 boerderijen, woningen en andere gebouwen.

3 In 1774 werd op Twickel een windhoutzaagmolen gebouwd.

4 De Veldminuut van de Topografisch Militaire Kaart (1848) en het Bonneblad van de Topografisch Militaire Kaart (1992).



Afb. 3.1 Delden op de Topografische kaart van 1892. Ten zuiden van Delden liggen spoorlijn en station (rood). Ten noorden van het stadje liggen het kasteel en park van Twickel. In geel gemarkeerd de directe routes tussen Delden en station. De paars gemarkeerde Nieuwe weg is aangelegd als directere verbinding tussen kasteel en station.





Afb. 3.2 Delden op de Topografische kaart van 1995. Het stadje is vertwintgoudigd in oppervlakte. De grootste uitbreidingen vonden plaats tussen spoorlijn en Twentekanaal. Tussen Delden en Twickel is de Provinciale weg N346 aangelegd. Het terrein van Servo, met raccordement, vallen aan de westzijde buiten het kaartbeeld.

nauwelijks zorgde voor stedenbouwkundige groei van Delden. In 1899 is de bevolking met zo'n 360 personen licht te zijn gegroeid tot 1960 inwoners.

Een jaar na opening van het spoor werd aan de zuidoostzijde van de stadskern een textiel fabriek gesticht<sup>6</sup>. De verdere ontwikkeling van de textielindustrie bleef echter zeer beperkt, zeker vergeleken met de industriële ontwikkelingen van nabijge dorpen en stadjes als Hengelo, Almelo en Enschede. Reeds in 1893-94 werd Delden, samen met Twickel, voorzien van watertoren en -leiding<sup>8</sup>.

Het spoor betekende een belangrijke ontsluiting van Delden en Twickel voor stedelijke toeristen. De oude logementen kwamen hierdoor weer in trek en er werden diverse pensions geopend. Dankzij het spoor kreeg Delden vanaf begin twintigste eeuw een nieuwe functie als forensenplaats van het sterk groeiende Hengelo. Hiertoe werd in 1925 aan de zuidoostzijde, tussen stadskern en station, een klein villapark ontwikkeld. Het recreatief bezoeken van stadje en landgoed werd in die periode eveneens populair. In het om Delden verrezen diverse daartoe diverse pensions en hotels.

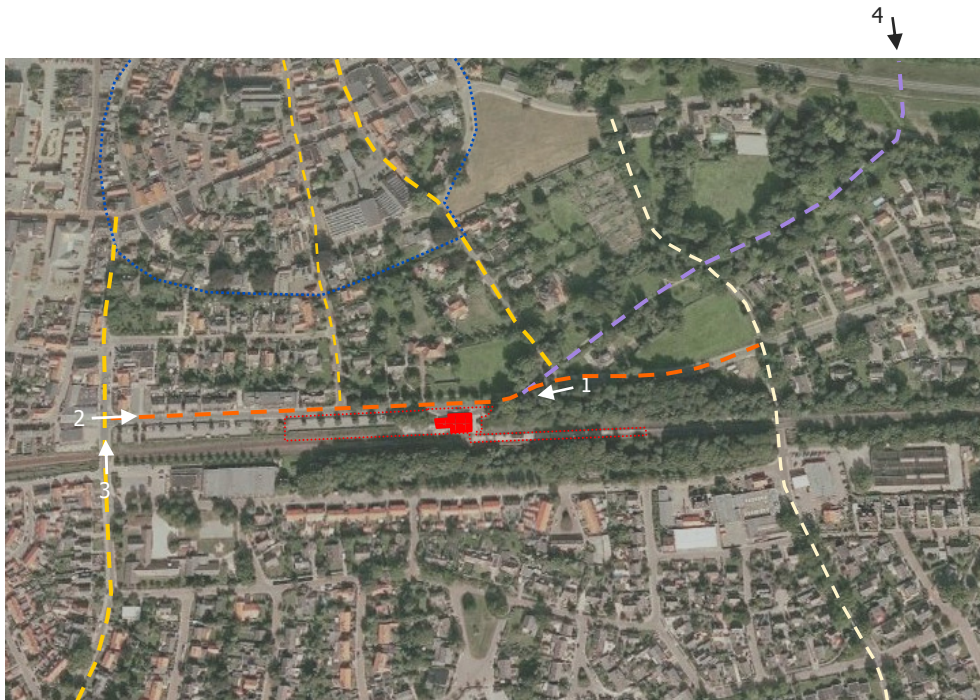
In 1926 werd bijna twee kilometer ten zuidwesten van Delden de NV Chemische Fabriek Servo gesticht. De fabriek kreeg een eigen spoorontsluiting. Dit raccordement is tot op heden in gebruik.

In 1934 is ten zuiden van Delden het Twentekanaal aangelegd van Zutphen naar Enschede. In de jaren zestig werden voor het eerst woonwijken ten zuiden van het spoor ontwikkeld. Dit was niet zozeer vanwege de gunstige ligging ten opzichte van het station, maar omdat de oude stadskern aan de noordzijde direct grensde aan de gronden en park van Twickel. Delden ging steeds meer fungeren als forensenplaats voor Hengelo en telde in 1965 5039 inwoners. Grond voor verdere uitbreiding werd verkregen door een grenscorrectie met Ambt Delden in 1971. De bebouwing werd hierna uitgebreid tot aan het Twentekanaal. Tot in de jaren zeventig liep de oude Rijksweg dwars door het centrum. Deze weg was tot aan de aanleg van de snelwegen A1 en A35 van belang voor het internationale verkeer. In de jaren zeventig kreeg de weg als Provinciale weg N346 een nieuw tracé in een rondweg tussen Delden en Twickel door. In de tweede helft van de twintigste eeuw vertwintgoudigde Delden in bebouwde oppervlakte en telde in 2013 7400 inwoners. Het stadje heeft voor haar grootte een uitgebreid en kwalitatief hoogstaand winkelbestand en heeft een belangrijke functie in het regionale voorzieningenniveau. Over het belang van het station voor de regiofunctie van Delden zijn geen onderzoeken bekend.

5 De "Deldense wolweverij en wolappreterderij van Schröder, Schneider Tijert & Co".

6 Dit in opdracht van R.F. baron van Heeckeren van Wassenaer. Al eerder, rond 1886, was op Twickel geboord naar drinkwater. Hierbij stuitte men echter op zoutlagen. Vanaf de Eerste Wereldoorlog startte een bescheiden zoutindustrie.





Afb. 3.3 Luchtfoto (circa 2005) met het stationsgebied (rood) in de bebouwde kom. Het centrum bevindt zich ten noordwesten (blauw). De Stationsweg (oranje) ligt tussen de veel oudere uitvalswegen (Delden donkergeel, Twickel lichtgeel). De Nieuwe ligt naar het noordoosten (paars). De fotolocaties zijn aangegeven met nummers.

### 3.2 HET STATION IN DE STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR

#### Openbare ontsluiting van het station

Het station werd gebouwd in het agrarisch gebied op grond van Twickel, tussen twee uitvalswegen. Tussen de uitvalswegen werd parallel aan het spoor de Stationsweg aangelegd, die het emplacement verbond met de bestaande infrastructuur (afb. 3.3 en 3.4). De westelijke uitvalsweg (Spoorstraat) kreeg een gelijkvloerse spoorovergang (afb. 3.6), de oostelijke uitvalsweg uit Delden (nu Doctor Gewinstraat) eindigt sindsdien bij het spoor. De uitvalsweg van Twickel (Vossenbrinkweg) ligt sinds circa 1900 verdiept onder het spoor door. Langs de Stationsweg is pas in de tweede helft van de twintigste eeuw bebouwing ontwikkeld (afb. 3.5). Bij de aanleg van de oostelijke nieuwe woonwijk is de stationsweg begin jaren zestig doorgetrokken.

#### Privé ontsluiting van het station

Om de baron een directere route van Twickel naar de trein te bieden werd tussen 1865



Afb. 3.4 (1) Het station in de bocht van de Stationsweg, gezien vanuit het oosten. Door het vele omringende groen, heeft het station de uitstraling van landelijke ligging behouden.



Afb. 3.5 (2) De Stationsweg, gezien vanaf de kruising aan de westzijde.





Afb. 3.6 (3) De hoofdsluiting vanaf het station naar het centrum, via de Spoorstraat. Tot aan de komst van het spoor heette deze weg het Nieuwland.



Afb. 3.8 Deze richtingwijzer tussen Twickel en het station illustreert de internationale gerichtheid van de baronnen Van Heeckeren van Wassenaer en de historische wereld-ontsluitende functie van het spoor.



Afb. 3.7 (4) De recent geconstrueerde voetgangersbrug over de rondweg, in het herstelde tracé van de Nieuwe weg van huis Twickel naar het station.

en 1889 de Nieuwe weg aangelegd vanaf de Twickelerlaan naar het station. Door aanleg van de rondweg werd de Nieuwe weg doorsneden. Recent is de route hersteld met een deels nieuw tracé, als toeristisch voetpad met voetgangersbrug over de rondweg (afb. 3.7), waardoor de historische stedenbouwkundige link tussen station en landgoed weer beleefbaar is. Hiermee is het station opgenomen als bijzondere locatie in de toeristische infrastructuur in en om Delden.

### 3.3 CONCLUSIE

- De komst van het spoor en het station heeft in Delden in eerste instantie voor weinig economische en stedenbouwkundige ontwikkeling gezorgd, zeker vergeleken met nabijge dorpen en stadjes als Hengelo, Almelo en Enschede.
- Het station was in de loop van de twintigste eeuw wel de impuls voor de ontwikkeling van Delden als forensenplaats en voor het opkomende toerisme.
- Het station is van oudsher gericht op de noordzijde. Ondanks de forse bebouwingsuitbreiding aan de zuidzijde van het spoor, heeft het station geen entree aan de zuidzijde gekregen.

## 4 EMPLACEMENTTECHNISCH

### INLEIDING

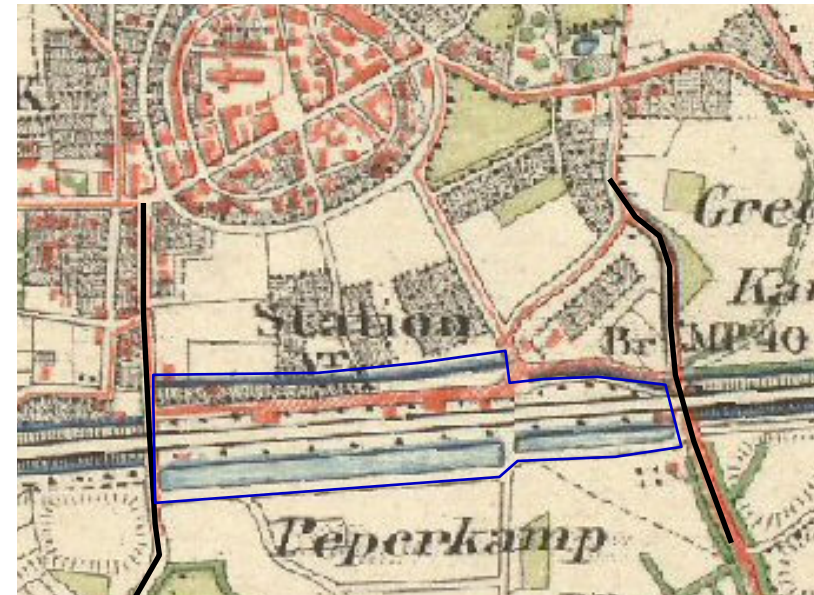
In dit hoofdstuk wordt de emplacement context van station Delden beschreven. In paragraaf 4.1 de ontwikkelingsgeschiedenis vanaf 1865. In paragraaf 4.2 het actuele emplacement, waarbij ook de delen worden benoemd die niet meer als emplacement in gebruik zijn.

### 4.1 ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

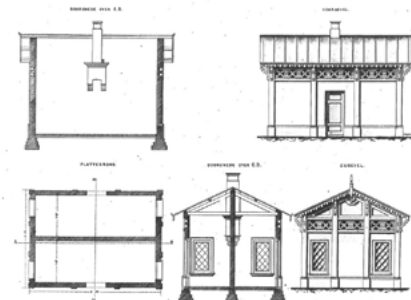
Station Delden heeft een smal, langgerekt emplacement, dat zich in oorsprong uitstrekt tussen de Spoorstraat (westzijde) en de Van Wassenaerweg/ Vossenbrinkweg (oostzijde). Langs beide lange zijden van het emplacement werd ten behoeve van de waterhuishouding een watergang gegraven (afb. 4.1). De noordelijke sloot lag vanaf het station tot aan de Spoorstraat. De Stationsweg liep dus voor het grootste deel over het emplacement. Langs de zuidzijde van het emplacement lag een brede watergang. In de brede watergang lag iets ten zuidoosten van het stationsgebouw een dam met duiker naar een zuidentree van het emplacement (afb. 4.2). Het stationsgebouw werd op een centrale plek aan de noordzijde van het spoor gebouwd (afb. 4.2). Aan weerszijden van het station werd een klein dienstgebouw geplaatst. Eén met de functies magazijn en lampenhok en één met de functies waterplaats en privaten. Het ontwerp hiervoor is gelijk voor de stations Delden, Goor en Lochem (afb. 4.3, 4.4). Het station had een perron aangrenzend aan het gebouw en een smal, eenvoudig eilandperron, vermoedelijk met name ten behoeve van reizigersvervoer (afb. 4.5).

Het deel ten westen van het stationsgebouw werd actief gebruikt als goederenemplacement. Hier werd een verhoogde los- en laadweg aangelegd, met aan weerszijden een spoor. Het ontwerp voor de laad- en losweg is gelijk voor de emplacementen van Delden, Goor, Lochem, Laren en Markelo. Naast de laad- en losweg werd bij Delden, Goor en Lochem eenzelfde goederenloods gebouwd (afb. 4.6 en 4.7).

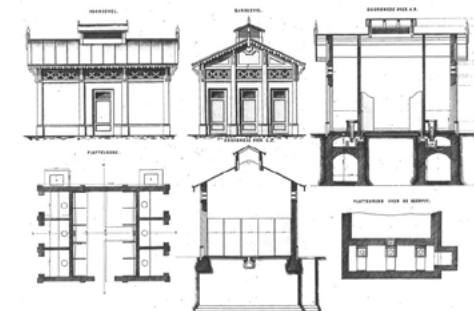
Bij vergelijking van de verschillende topografische en emplacementsskaarten van Delden lijkt het erop dat het noordoostelijke emplacementdeel tussen spoor en sloot nooit het bij actieve emplacement is betrokken en altijd als bosje begroeid is geweest.



Afb. 4.1 Het emplacement van station Delden op de Topografische kaart van 1892. Het emplacement (blauwe lijn) strekt zicht uit tussen de Spoorstraat (west, links) en de Van Wassenaerweg/ Vossenbrinkweg (oost).

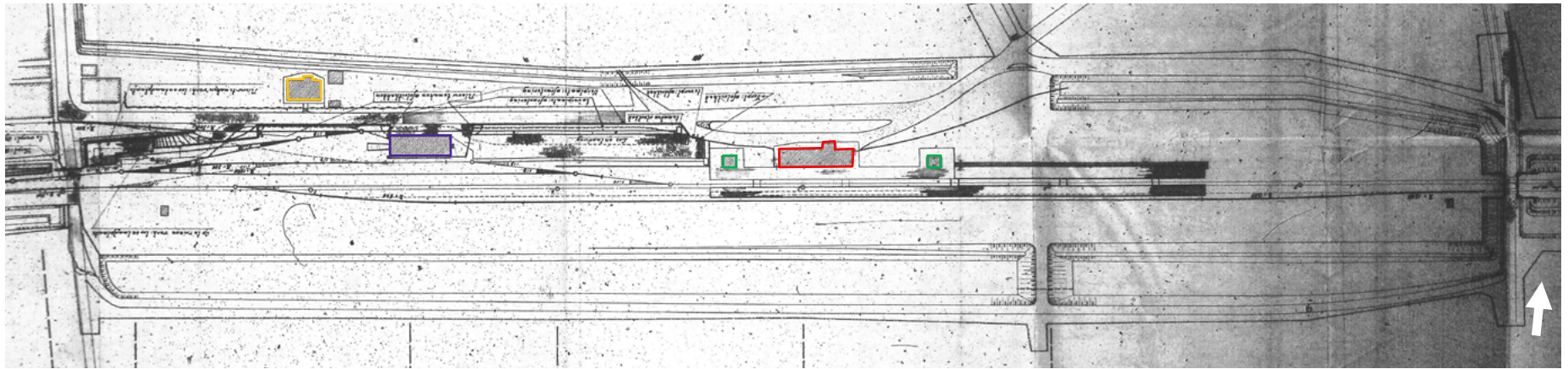


Afb. 4.3 Het westelijke dienstgebouw, bedoeld voor magazijn en lampenhok. Detail van kaart, getekend 30 juni 1864, bij bestek 187 SN. HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 775.



Afb. 4.4 Het oostelijke dienstgebouw, bedoeld voor waterplaats en privaten. Detail van kaart, getekend 30 juni 1864, bij bestek 187 SN. HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 774.

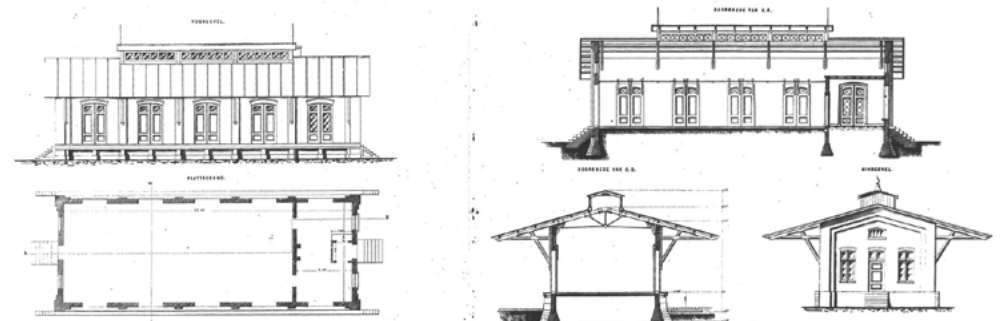




Afb. 4.2 Het emplacement van station Delden in 1916. Centraal staat het stationsgebouw (rood), met links en rechts een klein dienstgebouw (groen). Links tussen de rangeersporen de goederenloods (paars). Schuin daarboven, aan de noordwestzijde tussen Stationsweg en grenssloot, de dienstwoning uit 1896 (geel). Aan de zuidoostzijde ligt door de watergang de dam met zuidentree. Detail van emplacementskaart, bij proces-verbaal van 10 april 1916. HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 832.



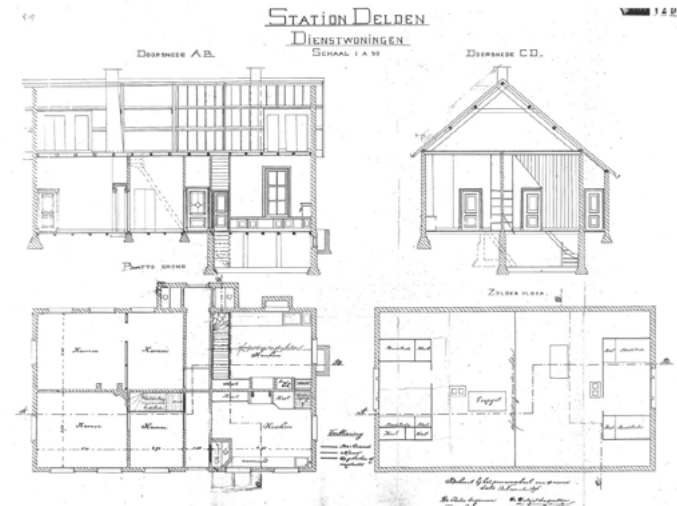
Afb. 4.5 Het emplacement, met op de voorgrond het smalle eilandperron, daarachter het station met perron. Voor de vleugel met wachtkamer staat het 'opstel-hek' waar kaartjes werden gecontroleerd. Op de achtergrond het magazijn-bijgebouw. Ansichtkaart, circa 1930. Coll. Twents Streekarchief.



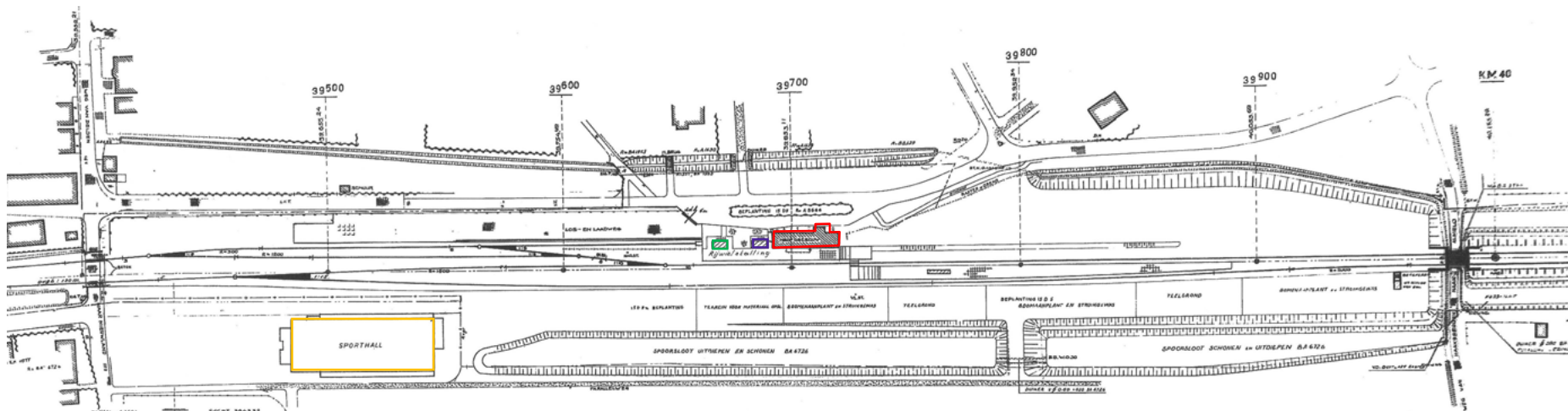
Afb. 4.6 Ontwerp voor de goederenloods te Delden. Detail van kaart, getekend 30 juni 1864. HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 773.



Afb. 4.7 Het westelijke emplacement met de goederenloods te Delden. Geheel links is de muur van de sporthal zichtbaar, op het afgescheiden zuidwestelijke emplacementdeel. Foto 1978, coll. P. Collet.



Afb. 4.8 Ontwerp voor de extra dienstwoning te Delden. Dit is de tot nu enig bekende afbeelding van het gebouw. Detail van kaart bij het proces-verbaal van opname van 18 november 1896. HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 818.



Afb. 4.9 Het emplacement van station Delden in 1939/ 1964. Centraal staat het stationsgebouw (rood), met het ten westen het magazijn-dienstgebouw (groen) en daar tussenin een vrijstaande fietsenstalling (paars). Het westelijke emplacement is nagenoeg leeg weergegeven. Ten zuidwesten van het spoor is het gebouw van de sporthal (geel) ingetekend. Direct ten zuiden van het perron liggen enkele moestuinen en een materiaalopslag. Detail van emplacementkaart, bij proces-verbaal van 10 april 1916. HUA, arch.toeg. 939, inv.nr 388.

Van 18 november 1896 dateert een ontwerptekening voor de bouw van een extra dienstwoning aan de noordzijde van de Stationsweg, tegenover de goederenloods (afb. 4.8).

In 1904 werd het station Delden, evenals Goor, aan de westzijde met een vleugel uitgebreid. Dit had geen ingrijpende gevolgen voor de inrichting van het emplacement. Uit 1916 dateert de oudst bekende emplacementskaart<sup>1</sup>, hierop zijn enkele kleine afscheidingswijzigingen weergegeven en de aanleg van een bescheiden, verhoogd loslaadperron in de uiterste westhoek van het terrein (afb. 4.2).

De emplacementskaart van 1930<sup>2</sup> toont de inrichting van het emplacement op zijn vermoedelijke hoogtepunt. Het gedeelte rond het stationsgebouw en westelijker zijn geheel in gebruik, het noordoostelijk deel en de strook langs de zuidzijde zijn grotendeels beplant. Voor de beplanting wordt op de kaart verwezen naar niet traceerbare deelkaarten.

De emplacementskaart opgemeten 1938, bijgewerkt 1958<sup>3</sup>, toont dat tussen 1930 en 1938 het westelijk deel van de brede watergang is gedempt voor de bouw van een grote loods met een extra aanvoerspoor. Ten westen van de loods staat een gebouw ingetekend met de deels leesbare vermelding "... aan .. verh. vereniging 'Boerenbond'". Van deze beide gebouwen zijn geen tekeningen in het archief aangetroffen.

Ten zuiden van het stationsgebouw is in de strook een stuk grond voor materiaalopslag bestemd. De verdere strook is in gebruik als afwisselend boom- en heesterbeplanting en "teelgrond" (mogelijk moestuinen voor het spoorpersoneel). Op deze kaart is de dienstwoning niet meer weergegeven.

De emplacementskaart 1939, ongewijzigd vernieuwd 1964<sup>4</sup>, toont een sterk opgeruimd emplacement (afb. 4.9); op het actieve emplacement zijn de goederenloods en de dienstwoning verdwenen, de laad- en losweg is wel aanwezig. De status van deze kaart is vermoedelijk de weergave van vereenvoudigingsplannen, die niet zijn uitgevoerd, omdat de goederenloods tot in de jaren tachtig heeft bestaan. Ten zuidwesten van het hoofdspoor is de inrichting met loods en Boerenbondgebouw eveneens opgeruimd en de loods is vervangen door een sporthal. Ook de privatedienstgebouwtje ten oosten van het station is niet meer weergegeven. Tussen het station en het westelijke dienstgebouwtje (magazijn) is een rijwielstalling ingetekend.

Het voorplein voor het gebouw was tot in ieder geval eind jaren zeventig ingericht als trottoir met voorrijstrook. De rijbaan werd van de Stationsweg gescheiden door een beplantingsvak (afb. 4.10).

1 Emplacementskaart, behorend bij het proces-verbaal van 10 april 1916, HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 832.

2 Het stempel op de kaart meldt; herzien 7-3-1930, HUA, arch.toeg. 939, inv.nr 388.

3 De kaart Emplacement Delden bevindt zich in het digitaal archief NS.

4 Beheertekening Delden, 1939 ongewijzigd vernieuwd 1964, HUA, arch.toeg. 939, inv.nr 388.



Afb. 4.10 De straatzijde van het station, met de voorrijstrook. Foto 1970.



Afb. 4.11 Het emplacement in 1981. Op de voorgrond het station met vernieuwd eilandperron. Op de achtergrond de goederenloods. Foto 1981, coll. RCE.





Afb. 4.12 Het handmatige bedieningspaneel voor de baanvakbeveiliging Laren-Delden.



Afb. 4.13 Het pleintje ten oosten van het station, met toeristische informatie, kunstwerk en historische waterpomp.

In 1981 was het westelijke emplacement nog herkenbaar ingericht met sporen en goederenloods (afb. 4.11). In de navolgende jaren werd ook dit emplacement geheel opgeruimd. Uit vergelijking van foto's blijkt dat tussen 1981 en 1988 de goederenloods is gesloopt.

In 1981 had NS ook het voornemen om het stationsgebouw te slopen, tegelijk met andere stationsgebouwen langs de lijn Zutphen-Hengelo. De gemeente Stad Delden hier echter tegen in het geweer<sup>5</sup>. Het verdere verloop van de discussie is niet bekend. Vermoedelijk werd het verzet tegen sloop breed gedragen; het stationsgebouw bleef, samen met de andere stations langs de lijn, gespaard en werd eind jaren tachtig door NS opgeknapt. Op 25 november 1986 werd de klassieke beveiliging van het baanvak Laren-Delden buiten gebruik gesteld. Het betreffende bedieningspaneel met de hendels staat tot op heden tegen de perronzevl van het stationsgebouw (afb. 4.12).

Tussen 1988 en 2002 is het westelijke emplacement heringericht; naast het stationsgebouw werden fietsenhokken geplaatst en aansluitend een autoparkeerplaats. Tegenover een appartementencomplex aan de Stationsweg werd naast de parkeerplaats een openbaar toegankelijke siertuin aangelegd. Waarschijnlijk is bij deze omvorming ook het voorplein heringericht, waarbij de groenstrook werd vervangen door de bushalte metabri (afb. 4.15).

In 2002 zijn de oude fietsenhokken ten westen van het station vervangen door de huidige overkapte fietsenrekken. In 2010 is deze fietsenstalling sterk uitgebreid naar het westen. Hiervoor werd de aangrenzende autoparkeerplaats verkleind.

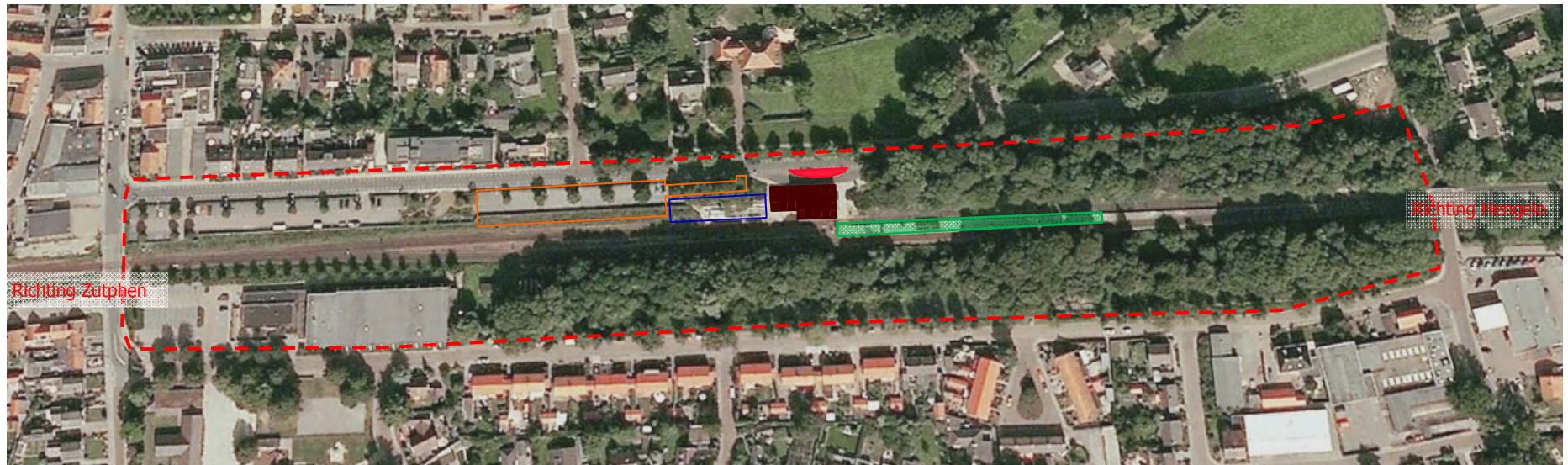
### 4.3 HET ACTUELE EMPLACEMENT

Het grondgebied van het emplacement is slechts voor ongeveer een kwart ingericht met spoorgebonden gebruik (afb. 4.14). Van oost naar west is de inrichting van het gehele oorspronkelijke emplacement grondgebied als volgt;

- Het noordoostelijke emplacementgedeelte, tussen de sloot en het spoor is geheel ingevuld als bosgebiedje (afb. 4.14). Vanaf het pleintje naast het stationsgebouw voert een wandelpad door het bosje, behorend bij toeristische wandelroutes.
- Op het pleintje staat toeristische informatie opgesteld over de wandelroutes en de omgeving. Daarnaast staan hier ook een kunstwerk van schanskorven en de historische waterpomp (afb. 4.13).
- Aan de voorzijde (noord) van het station is de smalle pleinruimte ingericht met trottoir langs het gebouw en een bushalte (afb. 4.15). De rijbaan wordt eveneens gebruikt als K&R-strook.

<sup>5</sup> Brief van 2 april 1981 van gemeente aan NS, HUA, arch.toeg. 941, inv.nr 1-145/ 24 Delden en Goor.

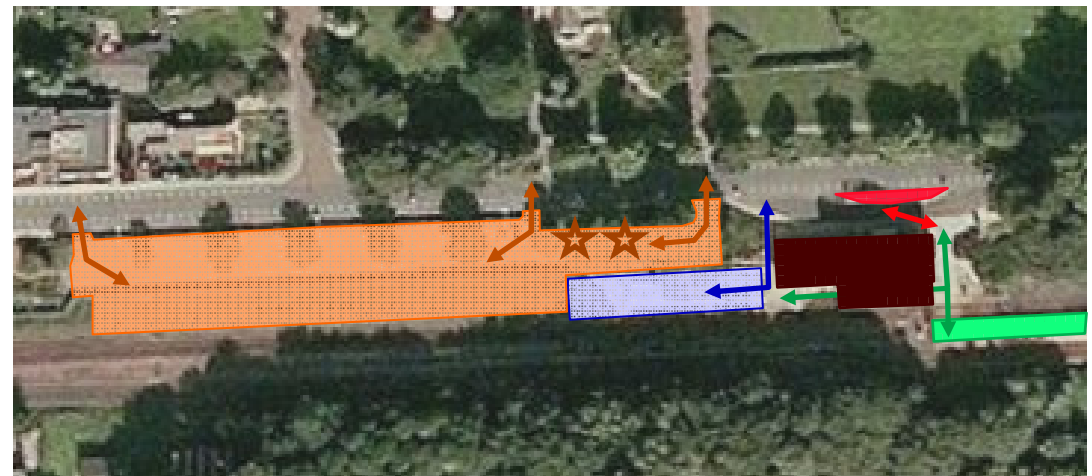




Afb. 4.14 Het emplacement van Delden, op een luchtfoto uit circa 2005. De bij het spoor behorende actieve emplacementdelen zijn gekleurd. De perceelgrootte van het originele emplacement is gemarkeerd met rode stippellijn. Middenboven ligt het stationsgebouw (bruin), met eilandperron (groen) en aan de voorzijde de bushalte (rood). Aan de westzijde achtereenvolgens de fietsenstalling (paars), parkeerplaats (oranje), tuin en openbare parkeerplaats. Aan de zuidwestzijde van het spoor het sportcomplex. De verdere zuidzijde is geheel begroeid met bos. Aan de noordoostzijde (rechts) het bosgebiedje. Bron: Google earth



Afb. 4.15 De straatzijde van het station, met trottoir, voorrijstrook en bushalte.



Afb. 4.16 De verschillende routes van reizigers over het emplacement, voor automobilisten (oranje), mindervalide automobilisten (oranje ster), (brom)fietsers en scooters (blauw), busreizigers en k&r (rood). Vanaf de respectievelijke parkeer- en uitstapplaatsen verloopt de routing als voetganger via de groene pijlen naar het perron (groen).





Afb. 4.17 Het lage, vroegere perron aan de spoorzijde van het gebouw. Over de breedte van het hoofdvolume is het perron overkapt met de originele perronkap.

- Aan de perronzijde ligt het lage voormalige perron als trottoir, dat ter hoogte van het hoofdvolume overkapt is (afb. 4.17). Hier is onder meer de kaart-/oplaadautomaat aanwezig.
- Vanaf de hoek van dit vroegere perron ligt het met spoorbomen bewaakte overpad naar het lange eilandperron (afb. 4.18). Het eilandperron ligt in bajonet-aansluiting ten opzichte van het stationsgebouw.
- Ten westen van het station is het terrein ingevuld met achtereenvolgens fietsenstallingen (afb. 4.19), stations-parkeerplaats (afb. 4.20), openbare tuin en een ruime algemene parkeerplaats van de tuin tot aan de Spoorstraat (afb. 4.21). Deze vier onderdelen zijn van het spoor gescheiden door een doorlopend hekwerk.
- Aan de zuidzijde van het emplacement staat het sportcomplex, met ervoor een ruime parkeerplaats (afb. 4.22).
- De strook grond langs de zuidzijde van het spoor is geheel begroeid als bosstrook (zie afb. 4.14 en 4.18).



Afb. 4.18 Het eilandperron, gezien vanaf het oude perron onder de overkapping. Rechts de beboste strook ten zuiden van het spoor.



Afb. 4.19 De fietsenstallingen ten westen van het station.





Afb. 4.20 De stations-parkeerplaats, gezien richting de fietsstallingen en het station (oost).



Afb. 4.21 De algemene parkeerplaats op het noordwestelijke deel van het vroegere emplacement, gezien van de openbare tuin. De parkeerplaats loopt door tot aan de Spoorstraat.

#### 4.4 CONCLUSIE

- Het emplacement van Delden was, evenals bij de 4e Klasse-stations van Lochem en Goor, opgezet als een ontworpen stationsensemble met gebouw, dienstgebouwtjes, laad- en losweg en goederenloods.
- Van dit ensemble resteert te Delden alleen het stationsgebouw met perronkap. Door het noordoostelijke bosgebiedje lijkt het station in een hoek van het emplacement te staan, in plaats van centraal op het terrein.
- Het voormalige perron aan het gebouw heeft de originele lage ligging. Het oude, lage eilandperron is tweede helft twintigste eeuw vervangen door het huidige functionerende eilandperron.
- Het emplacement is niet meer als zodanig herkenbaar;
  - terreindelen aan de westzijde zijn opgeruimd en herbestemd tot sportaccommodatie, parkeerplaatsen en openbare tuin.
  - terreindelen langs de zuid- en oostzijde zijn dicht begroeid met opgaande beplanting.
 Omdat de herbestemmingen aan de westzijde zonder zichtbare samenhang zijn uitgevoerd is ook de grondvorm van het emplacement niet herkenbaar. Deze grondvorm is echter nog wel aanwezig in de terreinstructuur.



Afb. 4.22 Het vroegere emplacement aan de zuidwestzijde van het spoor; op de voorgrond de parkeerplaats, daarachter het sportcomplex.

## 5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

### 5.1 ARCHITECTONISCHE TYPERING

Het standaardstation 4e Klasse, locatie Delden, is zoals in paragraaf 2.2 beschreven, een eerste-generatie standaardstation. De stations langs de Staatsspoorlijnen waren overheidsgebouwen met een openbare functie. Dat vertaalde zich in de architectuur in een voor die periode voor overheidsgebouwen gangbare op neoclassicisme gebaseerde vormtaal. In deze vormgeving spelen geometrische, repeterende patronen een hoofdrol, bij voorkeur symmetrisch gespiegeld in de middenas van het centrale hoofdvolume. De symmetrische opzet is bij alle Klassen het uitgangspunt. Het daarbij doorvoeren van neoclassicistische ornamentiek, met onder meer rondbogen op de begane grond en natuursteen(gepleisterde) gevels, is vooral toegepast bij de 1e en 3e Klasse (afb. 2.1 en 2.2). Bij de veel kleinere gebouwen van 4e en 5e Klasse is met name de neoclassicistische ornamentiek veel minder sterk uitgewerkt. De symmetrische gebouwen kregen de kenmerkende flauw hellende puntdaken, met langs daken en gevels veelal een houtsnijwerk-decoratie in de toen eveneens populaire chaletstijl (afb. 5.1). Hiermee is de architectuur van de stations 4e Klasse als eclectisch te typeren.

De utilitaire hoofd functie van de stationsgebouwen maakte al snel, soms al in de eerste bestekfase, uitbreiding van veel gebouwen noodzakelijk. Daarbij werd in vormgeving en materialisatie doorgaans aangesloten bij het hoofdgebouw, het neoclassicistische basisprincipe van symmetrie werd echter uit praktische overwegingen losgelaten. In hun uitgebreide vorm zijn de stations 4e Klasse uit de eerste generatie daarom architectonisch te typeren als eclectische utiliteitsbouw met neoclassicistische invloeden.

### 5.2 K.H. VAN BREDERODE ALS ARCHITECT VAN HET STANDAARDMODEL

Uit de brief over de Klassering van 20 augustus 1861, van de Ingenieurs aan de Commissie blijkt dat de stations 2e, 3e en 4e Klasse als basismodel zijn ontworpen door de bouw- en werktuigbouwkundige K. H. van Brederode [noot Romers (1981), pag. 54.].

Karel Hendrik van Brederode werd geboren op 11 december 1827 te Haarlem. In zijn jonge jaren (1843-1853) werkte Van Brederode als 'aspirant' bij de aanleg van de

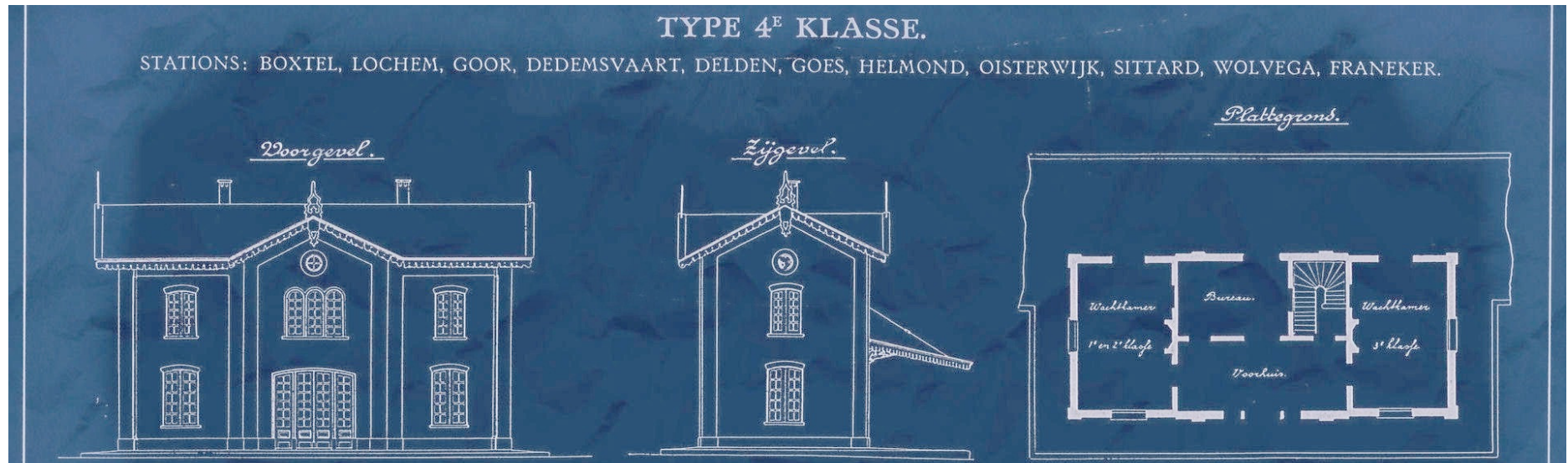
spoorlijn Haarlem-Rotterdam voor de HIJSM en tussendoor ook voor de Rijkstelegraaf. In de jaren 1860-1880 was hij als ingenieur werkzaam bij de aanleg van de Staatsspoorwegen. Door de verwijzing in de genoemde brief worden de ontwerpen van veel standaardstations aan hem toegeschreven, maar volledige zekerheid bestaat hierover niet. In 1882 werd hij aangesteld als directeur/hoofdingenieur van de KNLS (Koninklijke Nederlandsche Locaalspoorweg-Maatschappij) en is vanuit die betrekking waarschijnlijk ook verantwoordelijk voor het ontwerp van veel stations van deze maatschappij. In 1890 trad hij af en werd commissaris bij deze maatschappij, wat hij bleef tot aan zijn overlijden in Deventer op 19 september 1897.

Van de huidige collectie vooroorlogse standaardstations bestaat ongeveer vijftientig procent uit door Van Brederode ontworpen of aan hem toegeschreven gebouwen. Van Brederode ontwierp een basisconcept voor de stationsgebouwen. Het ontwerp voor een specifiek station, of meerdere stations langs een spoorlijn, werd doorgaans in detail uitgewerkt door een ingenieur van het Ministerie of door de plaatselijke aannemer/ bouwmeester. Deze uiteindelijke ontwerpen werden ter goedkeuring voorgelegd aan het Ministerie. Hierdoor ontstond vanaf het begin van de serie-stationsbouw een zekere variatie tussen de gebouwen in materialisatie en decoratie (vergelijk afbeelding 5.2 en 5.3).

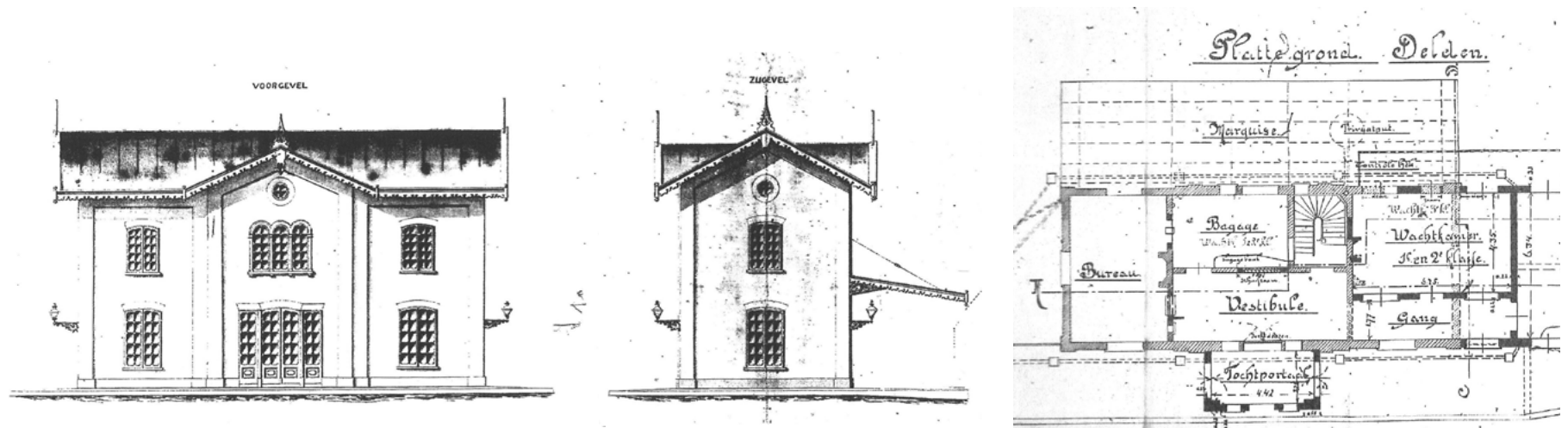


Afb. 5.1 Station 4e Klasse Oisterwijk, met de kenmerkende decoratie in chaletstijl. Foto circa 1920, coll. W. Bramer.





Afb. 5.2 Voorgevel, westgevel en plattegrond van het basisontwerp standaardstation 4e Klasse. Detail van blauwdruk van onbekende herkomst. Bron; website modelspoorbouw.



Afb. 5.3a Voorgevel en westgevel van station Delden, Goor en Lochem. De entreepartij is afwijkend vormgegeven. De schoorstenen ontbreken. Op alle hoeken van het gebouw zijn gevellantaarns ingetekend. Detail van ongedateerde ontwerptekening, vermoedelijk 1864, HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 767.

Afb. 5.3b Plattegrond van station Delden, met vleugeluitbreiding. In 1865 is de opzet van het basisontwerp toegepast, echter met aanpaste functie-indeling; de wachtkamer 1e en 2e Klasse en het Bureau werden gewisseld. Detail van tekening, 4 mei 1905, HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 825.



### 5.3 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET EXTERIEUR

Het stationsgebouw 4e Klasse had een eenvoudige opzet, zonder siermetselwerk, op de ontlastingsbogen na. Station Delden is sinds 1905 opgebouwd uit twee onderdelen;

- Tweelaags hoofdvolume uit 1865 met een iets vooruitspringend middendeel gedekt door en uitlopend in een puntedak dwars op het gebouw, met aan weerszijden een korte vleugel/ zijdeel gedekt door een puntedak.
- Eenlaags vleugel uit 1905, aan de westzijde, gedekt met een plat dak.

#### Gevels

Alle muurdelen werden opgetrokken uit rode baksteen, op een hardstenen plint. De muurvlakken vallen aan de weers- en bovenzijden, met hun plint, ongeveer een halve steen terug binnen een circa veertig centimeter brede gemetselde omlijsting. Aan de westmuur van de bovenwoning was het terugvallende vlak wit gestuct, tegen weersinvloeden (afb. 5.4). Door afwezigheid van het bouwbestek van Delden in het HUA/NS-archief is onbekend is of dit muurvlak al in 1865 werd gestuct. De deur- en raamopeningen kregen een van gele baksteen als rollaag gemetselde ontlastingsboog. De raamopeningen kregen een hardstenen vensterbank, de deuropeningen een hardstenen drempel.

#### Dak

Het doorlopende flauw hellende dak, met iets lager liggende dwarskap boven het middendeel werd geheel gedekt met asfaltpapier. Rondom heeft het dak een overstek van ongeveer vijftig centimeter. De overstek wordt tot op heden ondersteund door ornamenteel bewerkte houten dragers. Het dak kreeg rondom een doorlopende vlakke daklijst, die volgens een ingekleurde Ansichtkaart uit circa 1920 een zandgele kleur had (afb. 5.4). Op de ontwerptekeningen van 1865 (afb. 5.3a) en 1905 is echter de decoratie in chaletstijl, met *houtsnijwerk* langs daklijsten en *kuiven* op de topgevels wel ingetekend. Op de nu bekende foto's is deze versiering niet aanwezig bij Delden (afb. 5.5) en Goor; de decoratie is of niet aangebracht of reeds kort na 1905 verwijderd. Op oude foto's is zichtbaar dat Buitenpost en Dedemsvaart geen kuiven hadden, maar wel een geheel versierde daklijst met houtsnijwerk in chaletstijl. Franeker, Helmond, Goes, Lochem, Oisterwijk, Sittard, Scheemda, Veenwouden en Wolvega bezaten de complete set van versierde daklijst met kuiven en zijn overeenkomstig het basisontwerp uitgevoerd.

#### Ramen en deuren

Op de begane grond waren in het oudste gebouwdeel de houten dubbele deuren voorzien van elk tienruits vensters, de ramen bestonden uit twee tienruits draaivensters. Op de kruispunten van de roeden werd in het houtwerk een rozetversiering aangebracht. In de vleugelaanbouw hadden de dubbele deurstellen aan



Afb. 5.4 Het wit gestucte muurvlak, binnen de omlijsting van metselwerk aan de westgevel van Delden. Detail van ingekleurde Ansichtkaart, circa 1920, coll. Twents Streekarchief.

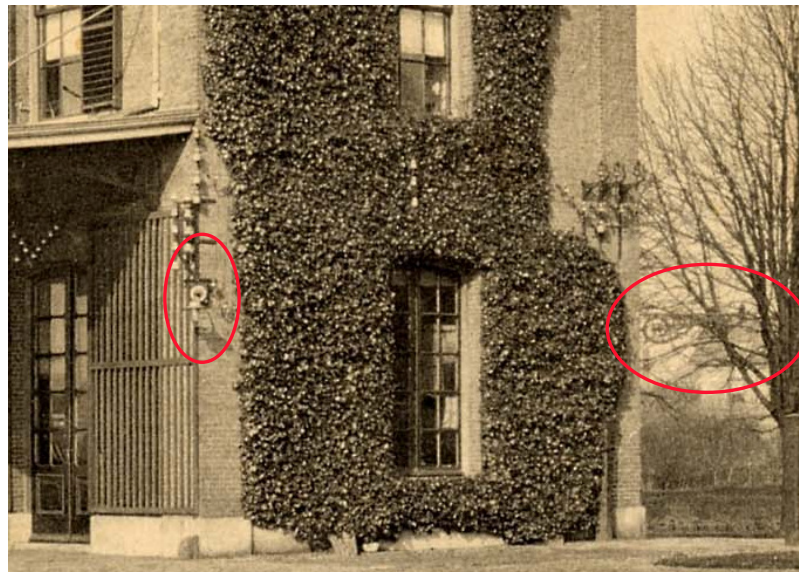


Afb. 5.5 De vlakke, niet gedecoreerde lijsten aan dak en perronkap. Detail van ingekleurde Ansichtkaart, circa 1920, coll. Twents Streekarchief.





Afb. 5.6 De persiennes aan de ramen van de bovenwoning. Ansichtkaart, circa 1930, coll. Twents Streekarchief.



Afb. 5.7 De gietijzeren gevellantaarn aan de noordoosthoek van het gebouw en de elektrische lamp op de zuidoosthoek. Detail van Ansichtkaart, circa 1930, coll. Twents Streekarchief.

de perronzijde elk een tweeruitsvenster en een groot eenruits bovenlicht. De deuren lijken op de ingekleurde Ansichtkaart een olijfgroene kleur te hebben (afb. 5.4). Aan de straatzijde waren de vaste ramen voorzien van grote tweeruits vensters met een bovenlicht.

Aan de bovenwoning hadden de halfronde ramen van het middendeel achtruits draaivensters, de grote ramen bestonden uit zesruits schuifvensters met een drieruits bovenlicht. Op de foto uit circa 1930 is zichtbaar dat de vensters van de bovenwoning aan de perronzijde (zonzijde) waren voorzien van persiennes (vergelijk afb. 5.5 en 5.6). Deze luiken zijn zichtbaar op foto's tot begin jaren zeventig.

### Perronkap

De perronkap werd met zes gietijzeren dragers aan de perronzevl gehangen. Aan de muurzijde lopen de dragers uit in met ornamentwerk versierde steunen. De constructie werd aan de bovenzijde verstevigd met trekstangen, die met haken aan de bovenverdieping zijn bevestigd. Vermoedelijk was de constructie afgedekt met planken. In de tweede helft van de twintigste eeuw waren (delen hiervan) vervangen door lichtdoorlatend golfplaat. Bij de groot onderhoudsbeurt van 2005 (zie par. 2.5) is een plankenbedekking aangebracht.

De kap kreeg aan drie zijden een rondlopende *vlakke* daklijst (afb. 5.5). Dit in tegenstelling tot het basisontwerp (afb. 5.2) en het definitieve ontwerp (afb. 5.3a), waarop een in chalet-stijl uitgevoerde zijlijsten zijn weergegeven. Buitenpost, Goes, Helmond, Scheemda, Sittard, Veenwouden kregen wel gedecoreerde zijlijsten.

### Buitenverlichting

Op de foto uit circa 1930 is zichtbaar dat in ieder geval op de noordoosthoek van het gebouw van Delden een schuingeplaatste ornamentele gietijzeren buitenlantaarn aanwezig was (afb. 5.7). Op eerdere en latere foto's is de lantaarn niet herkenbaar. Vermoedelijk betreft het een standaardmodel, zoals dit bij zeer veel stations toegepast werd en dit ook op het definitieve ontwerp is ingetekend (afb. 5.3a). Aan de perronzijde zijn op deze en latere foto's, tot in de jaren zeventig, op de twee hoeken eenvoudige elektrische lampen zichtbaar.

Op foto's uit begin twintigste eeuw van de andere 4e Klasse-stations is, behalve bij Lochem, Scheemda en Wollega, veelal op iedere hoek, in ieder geval aan de straatzijde, een schuingeplaatste gietijzeren buitenlantaarn zichtbaar.

### Kleurgebruik

De ingekleurde Ansichtkaart (afb. 5.4) geeft de kleuren van het houtwerk, met zandgele lijsten, olijfgroene deuren en donkergroene raamkozijnen, hoogstwaarschijnlijk correct weer. Dit kleurenpalet was eind negentiende, begin twintigste eeuw gangbaar. Dit bleek onder andere bij onderzoek voor de recente restauratie van het huis Daalwijk in Utrecht-Zuilen. Door naoorlogse verfschaarste is na 1945 bij vrijwel alle gebouwen de oorspronkelijke kleurenrijkdom verdwenen.

## 5.4 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET INTERIEUR

Van de bouw van de stations Delden en Goor is geen bestek in het HUA/NS-archief aangetroffen. Ook zijn er geen interieur-afbeeldingen van voor 1966 bekend. De oorspronkelijke materialisatie en afwerking van het interieur zijn daarom niet bekend, tenzij zij in actuele situatie nog aanwezig zijn.

### Begane grond

Van de afwerking van het originele interieur van Delden zijn door de verschillende verbouwingen en het gebrek aan afbeeldingen nagenoeg geen gegevens bekend. Uit de bouwtekeningen van 1865 en 1905 komt het beeld naar voren van een zeer eenvoudige wand- en plafondafwerking (afb. 5.8). Zonder sierelementen in stucwerk of lambrisering, zoals dit bij standaardstations 3e Klasse wel op de bouwtekeningen is aangegeven. Een ander verschil met de 3e Klasse stations is dat de wachtkamers 1e & 2e Klasse en de 3e Klasse op de tekening eenzelfde afwerking hebben, waardoor in de aankleding geen onderscheid tussen de reizigersklassen zichtbaar was.

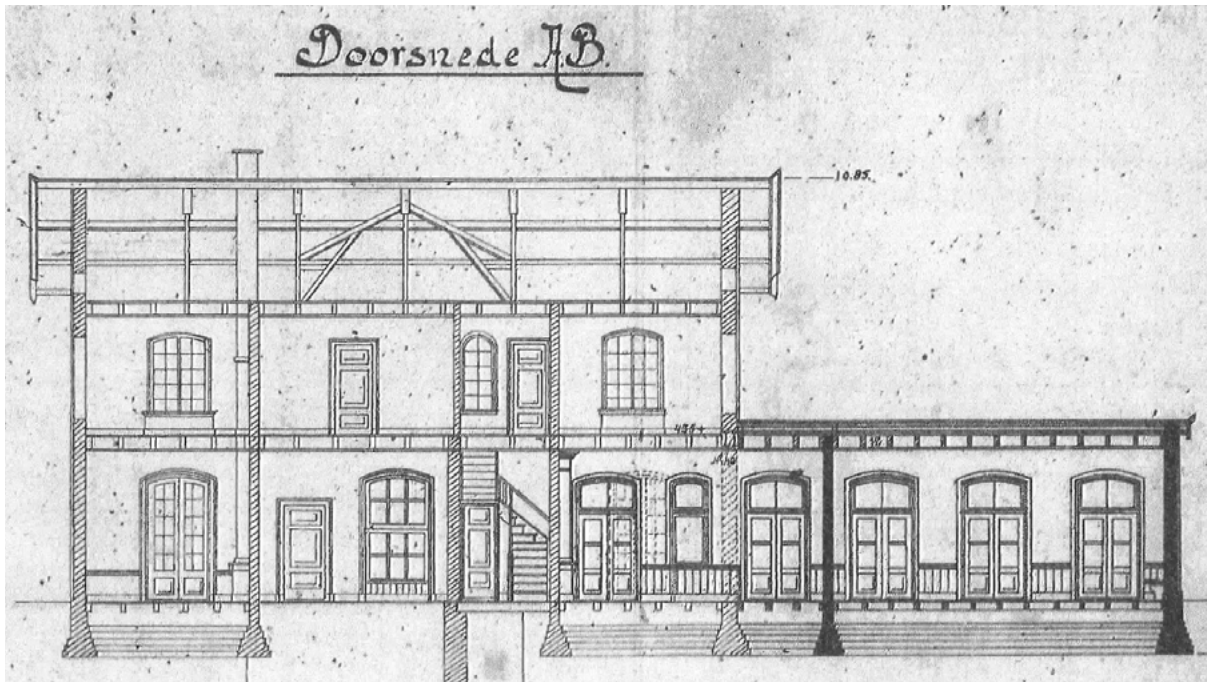
### Wanden

Volgens de bouwtekeningen van 1865 en 1905 waren de wanden vlak afgewerkt, vermoedelijk in stuc. De beide wachtkamers werden volgens tekening afgewerkt met een eenzelfde eenvoudige houten lambrisering. In de actuele situatie blijkt dat de lambrisering bestond uit verticale geprofileerde kraaldelen met een brede, geprofileerde toplijst. Mogelijk bevond dergelijke lambrisering zich ook in de vestibule. In de jaren zestig is hier een tegellambrisering aangebracht, die bij latere verbouwingen weer is verwijderd.

Beide wachtkamers en het bureau/ plaatskaartenkantoor waren voorzien van een eenvoudige schouw. Vermoedelijk stond voor de schouw een kolen- en later petroleumkachel opgesteld, zoals zichtbaar is op foto's uit de jaren zestig van Delden (afb. 2.x) en Lochem.

### Plafonds

Volgens de bouwtekeningen van 1865 en 1905 waren de plafonds vlak afgewerkt, zonder sierlijstwerk langs de wanden.



Afb. 5.8 Oost-westdoorsnede van het stationsgebouw met de vleugeluitbreiding. Alle plafonds zijn vlak weergegeven. In de beide wachtkamers is lambrisering ingetekend. Detail van tekening, 4 mei 1905, HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 825.





Afb. 5.9 De eindversiering van de trapeuning.



Afb. 5.10 De trappartij naar de bovenwoning, gezien vanuit de woning.

### **Vloeren**

De vloer in de vestibule en bagageruimte werd belegd met grote rechthoekige, donkergrijze hardsteenplaten. In de westvleugel uit 1905 kreeg de gang eenzelfde, tegenwoordig nog zichtbare hardsteenvloer. De wachtkamer 1e en 2e klasse kreeg een, tegenwoordig nog zichtbare, betonvloer. De oorspronkelijke afwerking was vermoedelijk met houten planken, zoals zichtbaar op een foto uit 1970 van de wachtkamer te Veenwouden. In de jaren zestig was de ondervloer bekleed met linoleum (afb. 2.10). De wachtkamer 3e Klasse is, vermoedelijk bij de ombouw tot fietsenstalling in de jaren zestig, voorzien van een nog aanwezige betontegelvloer, formaat 30x30.

### **Bovenwoning**

De bovenwoning heeft in zichtbare historische delen van het interieur eenzelfde eenvoudige afwerking als de ruimten op de begane grond. Van de bovenwoning te Delden zijn geen bestek of oude afbeeldingen bekend.

### **Trappartij**

In het hoofdvolume bevindt zich de entree met linksdraaiende houten trappartij naar de bovenwoning. Aan de buitenzijde is aan de muur een doorlopende houten leuning bevestigd, die aan de einden uitloopt in een neerwaartse krulversiering (afb. 5.9). Aan de binnenzijde is de leuning bevestigd op geornamenteerde houten balusters (afb. 5.10). De leuning met balusters loopt op de eerste verdieping in honderdtachtig graden door als balustrade van een korte overloop (afb. 5.10).

### **Wanden**

Van de oorspronkelijk afwerking van de halfsteens muren is onbekend of dit (geverfd) stucwerk betrof, of dat de wanden waren betengeld of behangen. In de woning is voor geen van de ruimten een lambrisering ingetekend (afb. 5.8).

**Plafonds**

De originele plafonds zullen eenzelfde vlakke afwerking hebben (gehad), mogelijk met een vlakke randlijst, zoals deze nog zichtbaar is in de hal (afb. 5.26).

**Vloeren**

De originele afwerking van de houten vloeren is onbekend. Naar alle waarschijnlijkheid lag de vloer in het zicht en had deze een afwerklaag.

**Ramen en deuren**

De ramen en deuren werden gevat in kozijnen met een brede geprofileerde rand, zoals deze tot op heden aanwezig is.

**Zolder en kapconstructie**

De doorlopende puntkap bestaat constructief tot op heden uit de originele gordingkap met dakbeschoot (afb. 5.11). De kapconstructie is voorzien van extra, gebogen spanten, die via makelaars de nokbalk dragen (afb. 5.11).



Afb. 5.11 De originele dakconstructie.

**5.5 HET ACTUELE EXTERIEUR****Gevels**

Alle muurdelen hebben hun originele opzet, zoals deze verkregen in 1865 en 1905 (afb. 5.12). Het voegwerk bestaat uit strijkvoegen, die zijn aangebracht bij de restauratie van circa 2005. De westgevel van de bovenwoning is geheel wit gestuct, inclusief de omlijsting (afb. 5.13).

**Dak**

Het dak heeft de originele vormgeving met flauwe hellingen. De afwerking van het dak met asfaltpapier is bij alle verbouwingen en restauraties gehandhaafd (afb. 5.14). Rondom heeft het dak een overstek van ongeveer vijftig centimeter. De overstek is aan de onderzijde afgewerkt met witgeverfde planken en wordt ondersteund door ornamenteel bewerkte, witgeverfde houten dragers (afb. 5.15). Het dak heeft rondom een doorlopende vlakke, witgeverfde daklijst (afb. 5.14).



Afb. 5.12 De oost- en noordgevel van het stationsgebouw.



Afb. 5.14 Het dak aan de straatzijde, met vlakke bedekking van asfaltpapier.



Afb. 5.13 De witte westgevel van de bovenwoning, waardoor het stationsgebouw zichtbaar is tussen de dichte omringende begroeiing.



Afb. 5.15 Geornamenteerde houten drager onder de overstek.



### Ramen en deuren

Een groot deel van de ramen en deuren verkeert in originele staat en/of heeft een historische roedenverdeling. Kenmerkend voor het type zijn op de eerste verdieping de drie aaneengesloten ramen centraal in voorgevel (afb. 5.14 en 5.16) en de drie gescheiden ramen in de achtergevel (afb. 5.17). Bij de restauratie van circa 2005 zijn de enkele ooit veranderde roedenverdelingen niet hersteld naar de historische situatie. ook zijn van twee halfronde ramen in de achtergevel de bovenlichten niet herplaatst (afb. 5.17).

### Perronkap

De perronkap hangt met zes gietijzeren dragers aan de perronzevel (afb. 5.18). Aan de muurzijde lopen de dragers uit in met ornamentwerk versierde korbelen (afb. 5.19). De constructie is aan de bovenzijde verstevigd met trekstangen, die met haken aan de bovenverdieping zijn bevestigd (afb. 5.17). De gietijzeren constructie, met trekstangen, is origineel. Tegenwoordig is de constructie donkergroen geschilderd en sinds de restauratie van circa 2005 afgedekt met witgeverfde planken. De kap heeft aan drie zijden een rondlopende donkergroen geschilderde, vlakke daklijst.



Afb. 5.16 De drie aangesloten ramen in de voorgevel.

## 5.6 HET ACTUELE INTERIEUR

### Begane grond

#### Wanden

De wanden van de verschillende ruimten hebben voor het merendeel een afwerking van witgeverfd stucwerk. De wanden van de vestibule zijn zwart geschilderd. In de voorhal bij de entree naar atelier en bovenwoning bevindt zich een restant van de historische lambrisering van de wachtkamer (afb. 5.20).

#### Plafonds

Op de begane grond zijn geen originele plafonds meer zichtbaar. De vestibule heeft een verlaagd, zwartgeschilderd systeemplafond (afb.5.21). Het aangrenzende kantoor heeft een verlaagd systeemplafond met witgeschilderde rietplaten. Het atelier en de voorhal hebben een verlaagd plafond van witgeschilderde rietplaten. De westelijke expositieruimte heeft een verlaagd plafond van gidsplaten (afb. 5.24).



Afb. 5.17 De drie gescheiden ramen, centraal in de achtergevel. Twee van de drie ramen hebben geen bovenlicht meer. Tussen de ramen zijn de haken bevestigd voor de trekstangen van de perronkap.



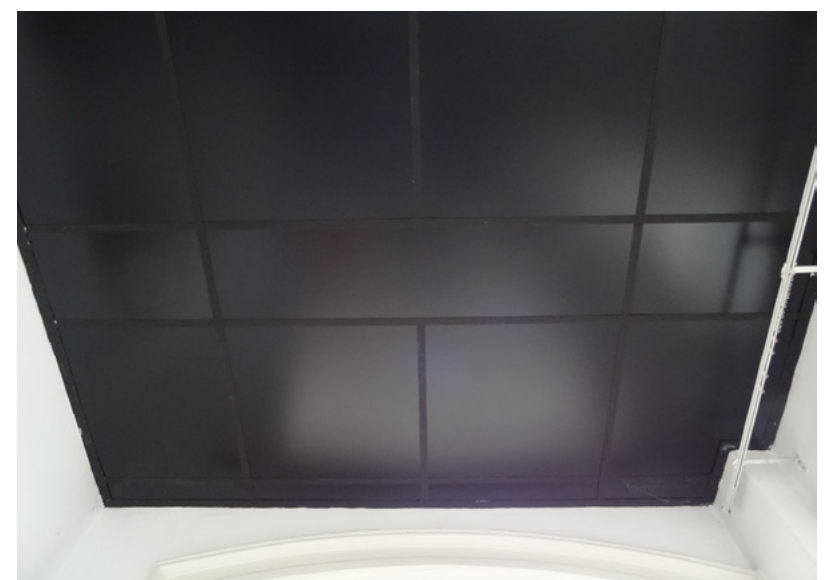
Afb. 5.18 De perronkap aan het hoofdvolume.



Afb. 5.20 Restant van de wachtkamer-lambrisering in de huidige voorhal bij het atelier.



Afb. 5.19 De geornamenteerde gietijzeren korbelen onder de draagbalken.



Afb. 5.21 Het zwarte systeemplafond in vestibule en tochtportaal.



### Vloeren

De vloer van de vestibule is belegd met de originele hardsteenplaten (afb. 5.22). In de vloer is de aanvulling zichtbaar op de locatie van de scheidingswand naar de bagageruimte (afb. 5.22). Het aangrenzende kantoor heeft een eigentijds vloerafwerking met linoleum.

Het atelier heeft een grotendeels een vloer van boardplaten op een ondervloer en ter plaatse van de vroegere gang de zeer vervuilde originele hardsteenvloer (afb. 5.23). In de vloer is locatie van de vroegere wand tussen gang en wachtkamer herkenbaar (afb. 5.x 23).

De westelijke expositieruimte heeft de jaren zestig vloer van, in later stadium grijsgeschilderde, betontegels in 30x30-formaat (afb. 5.24).

### Bovenwoning

De bovenwoning heeft in interieur eenzelfde eenvoudige afwerking als de ruimten op de begane grond.

### Trappartij

In de voorhal op de begane grond bevindt zich de herplaatste originele entree deur met kozijn naar de bovenwoning (afb. 5.25). In het trappenhuis bevindt zich de originele houten trappartij (afb. 5.10).

### Wanden

De wand van het trappenhuis is gedeeltelijk afgewerkt met witgeverfd stucwerk. De overige wanden in de woning zijn afgewerkt met wit structuurbehang (afb. 5.26).

### Plafonds

De bovenwoning heeft vlakke plafonds. In de gang is het verlaagde gipsplaatplafond afgewerkt met een vlakke randlijst (afb. 5.26). De overige ruimten zijn voorzien van verlaagde plafonds van gipsplaat (afb. 5.27).

### Vloeren

De originele houten ondervloeren zijn aanwezig. Zij zijn al naar gelang de ruimte belegd met een vloerbedekking of linoleum.



Afb. 5.22 De originele hardstenen vloer in de vestibule. Rechtmidden zijn smalle aanvulstroken zichtbaar, die de locatie van de vroegere scheidingsmuur aangeven.



Afb. 5.23 De originele hardstenen vloer uit 1905 in het atelier. Op de voorgrond een betonnen rand die de vroegere scheidingsmuur markeert.



Afb. 5.24 De westelijke expositieruimte, met tegelvloer en plafond van gipsplaten.



Afb. 5.26 De wanden van de bovenwoning zijn afgewerkt met structuurbehang. Rechtsboven de trap naar de zolder.



Afb. 5.25 De in 1989 herplaatste originele entree tot de bovenwoning.



### Ramen en deuren

De raam- en deurkozijnen zijn origineel en dateren uit de bouwperiode. De meeste ramen hebben hun originele hang- en sluitwerk (afb. 5.28). Enkele ramen zijn in de loop der tijd vervangen door eenruits vensters. Op de zolder van het gebouw bevinden zich enkele originele kozijnen die bij een verbouwing zijn weggenomen (afb. 5.29). De originele deuren zijn, vermoedelijk in de jaren zestig, vervangen door deuren van boardplaat (afb. 5.27).

### Zolder en kapconstructie

Onder de doorlopende puntkap bevindt zich de ruime zolder in originele staat. De zolder is niet geïsoleerd en de kapconstructie en dakbeschot zijn geheel in beeld (afb. 5.11). Aan de noordzijde is op enig moment een ruimte afgeschot met houten wanden. De trap naar de zolder heeft de originele uitvoering, met leuning op geornamenteerde houten balusters (afb. 5.26).



Afb. 5.28 De originele sluitwerk aan de halfronde ramen aan de straatzijde .



Afb. 5.27 Het gipsplaatplafond in de bovenwoning. Links en rechts van de schouw zijn delen van de board-deuren zichtbaar, met originele kozijnen.



Afb. 5.29 Oude kozijnen, die na een verbouwing zijn bewaard op de zolder.

## 5.7 CONCLUSIE

- Station Delden behoort tot de herkenbare standaardstations van de eerste generatie. Door weglating van de houtsnijwerkdecoratie is het gebouw een eenvoudiger uitvoering van het standaardtype 4e Klasse.
- Ondanks de uitbreiding met een vleugel in 1905, is het basisgebouw uit 1865 goed herkenbaar.
- In exterieur heeft het station met perronkap de historische opbouw en uitstraling, op enkele latere roedenverdelingen van ramen en de latere perrondeur naar het plaatskaartenkantoor na. Hiermee is het stationsgebouw uitwendig een fraai en nagenoeg gaaf voorbeeld van een negentiende-eeuws standaardstation voor kleinere plaatsen. Ook vergelijking met de stations van Lochem en Goor, die beiden zijn voorzien van latere uitbouwen aan het plaatskaartenkantoor.
- In interieur is de begane grond dusdanig verbouwd dat de historische opbouw en materialisatie slechts gefragmenteerd herkenbaar is. De architectonische waarde van het interieur op de begane grond is uit historisch stationsoogpunt gering.
- Omdat de ruimte-indeling van de begane grond regelmatig is aangepast aan nieuwe functies, is de originele indeling met relatie tot de stationsfuncties niet meer aanwezig.
- In interieur verkeert de bovenwoning qua ruimteverdeling in originele staat. In afwerking is de bovenwoning niet origineel, op de trappartijen en kozijnen na.
- Het zo'n hoog percentage ramen dat het negentiende-eeuwse hang- en sluitwerk bezit, is bijzonder binnen de groep nog bestaande kleine standaardstations uit de eerste generatie.
- Het huidige kleurenpalet van het houtwerk aan het exterieur, in spierwit en donkergroen, is een sterke verschraling ten opzichte van het meer gevarieerde historische kleurenpalet. Hierdoor heeft het gebouw aan levendigheid en historische uitstraling ingeboet.



## 6 CONCLUSIES EN WAARDERING

### INLEIDING

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 de conclusies gegeven ten aanzien van station Delden. De conclusies zijn opgesteld per aandachtsgebied, in de voorgaande hoofdstukvolgorde. In paragraaf 6.2 worden het station gewaardeerd vanuit de cultuurhistorische waarde. De waardering is opgezet naar dezelfde aandachtsgebieden.

### 6.1 CONCLUSIES

#### CULTUURHISTORISCH

- Het stationsgebouw is als bouwkundig geheel, daterend uit 1865 en uitgebreid in 1905, in exterieur nagenoeg gaaf aanwezig. Daarin heeft het gebouw een hoge cultuurhistorische waarde;
  - Als in exterieur nagenoeg gaaf voorbeeld van een standaardstation 4e Klasse uit de Eerste Spoorwegwet van 1860.
  - Als voorbeeld van midden negentiende-eeuwse bouwkunst en architectuur voor overheidsgebouwen met een openbare functie.
  - Als in indeling gaaf voorbeeld uit de periode van de spoorgeschiedenis dat personeel in het station gehuisvest werd.
- Aan het station is goed zichtbaar dat de meest gebruikte verdieping de begane grond is; deze verdieping is diverse malen verbouwd en aangepast aan de eisen van de tijd en veranderend gebruik. De diverse inwendige verbouwingen betreffen alleen de begane grond. De bovenwoning verkeert qua ruimte-indeling in originele staat. De zolder met kapconstructie verkeert geheel in originele staat.
- Door de verschillende verbouwingen en splitsingen is op de begane de originele ruimte-indeling van 1905 op hoofdlijnen in muurdelen en bouwsporen herkenbaar, maar nauwelijks beleefbaar.
- Het stationsgebouw heeft sinds de restauratie van circa 2005 in exterieur grotendeels de historische uitstraling.
- Sinds eind twintigste eeuw bevat het gebouw geen reizigersgerelateerde functie meer. In het interieur is geen referentie meer naar de vroegere functies en band met het treinverkeer. De belevingswaarde van de cultuurhistorische band tussen gebouw en spoor is hierdoor sterk afgenomen.
- Door het dichtzetten van de entreeuren in het tochtportaal heeft het gebouw geen directe routing-relatie meer met de straatzijde. Hierdoor is de straatgevel veranderd in de dode hoek van het gebouw.

### STEDENBOUWKUNDIG

- De komst van het spoor en het station heeft in Delden in eerste instantie voor weinig economische en stedenbouwkundige ontwikkeling gezorgd, zeker vergeleken met nabije dorpen en stadjes als Hengelo, Almelo en Enschede.
- Het station was in de loop van de twintigste eeuw wel de impuls voor de ontwikkeling van Delden als forensenplaats en voor het opkomende toerisme.
- Het station is van oudsher gericht op de noordzijde. Ondanks de forse bebouwingsuitbreiding aan de zuidzijde van het spoor, heeft het station geen entree aan de zuidzijde gekregen.

### EMPLACEMENT TECHNISCH

- Het emplacement van Delden is, evenals te Lochem en Goor, opgezet als een ontworpen stationsensemble met gebouw, dienstgebouwtjes, laad- en losweg en goederenloods.
- Van dit ensemble resteert te Delden alleen het stationsgebouw. Door het noordoostelijke bosgebiedje lijkt het station in een hoek van het emplacement te staan, in plaats van centraal op het terrein.
- Door het verdwijnen van gebouwen die onlosmakelijk verbonden waren met negentiende-eeuwse functioneren van het emplacement, is de historie van het emplacement niet op de locatie beleefbaar.
- De rol van het stationsgebouw in het spoorgerelateerde functioneren van het emplacement is die van herkenningspunt. Het gebouw heeft verder geen functie voor reizigers en vormt meer een decorstuk bij het perron.
- Voor reizigers is op dit moment de historische perronkap, als schuilgelegenheid, het enige functionele deel van het gebouw.
- Het voormalige perron aan het gebouw heeft de originele hoogte en hoort daarmee tot één geheel met perronkap en gebouw.
- Het emplacement is daarnaast niet meer als zodanig herkenbaar, omdat delen van het terrein zijn opgeruimd en herbestemd tot sportaccommodatie, parkeerplaatsen en openbare tuin. Omdat deze veranderingen zonder zichtbare samenhang zijn uitgevoerd is ook de grondvorm van het emplacement niet herkenbaar. Deze grondvorm is echter nog wel aanwezig in de terreinstructuur.

### ARCHITECTONISCH

- Station Delden behoort tot de herkenbare standaardstations van de eerste generatie. Door weglating van de houtsnijwerkdecoratie is het een eenvoudiger uitvoering van het standaardtype 4e Klasse.
- In exterieur heeft het station met perronkap de historische opbouw en uitstraling, op enkele latere roedenverdelingen van ramen en de latere perrondeur naar het plaatskaartenkantoor na. Hiermee is het stationsgebouw uitwendig een fraai en relatief gaaf voorbeeld van een negentiende-eeuws standaardstation, met vroeg twintigste-eeuwse vleugelaanbouw, voor kleinere plaatsen.
- In interieur is de begane grond dusdanig verbouwd dat de historische opbouw en materialisatie slechts gefragmenteerd herkenbaar is. De architectonische waarde van het interieur is uit historisch stationsoogpunt gering.
- In interieur verkeert de bovenwoning qua ruimteverdeling in originele staat. In afwerking is de bovenwoning niet origineel, op de trappartijen en kozijnen na.
- Het huidige kleurenpalet van het houtwerk aan het exterieur, in spierwit en donkergroen, is een sterke verschraving ten opzichte van het meer gevarieerde historische kleurenpalet. Hierdoor heeft het gebouw aan levendigheid en historische uitstraling ingeboet.



## 6.2 WAARDERING

### CULTUURHISTORISCHE WAARDERING

(zie afb. 6.1)

- Als in exterieur gaaf voorbeeld van een Nederlands standaardstation 4e Klasse uit de eerste generatie heeft het gebouw een hoge cultuurhistorische waarde.
- Het stationsgebouw heeft in exterieur, muurwerk, kozijnen en originele ramen en deuren, als nagenoeg gaaf gebouw een hoge cultuurhistorische waarde.
- De jaren zestig entree aan de perronzijde naar het vroegere plaatskaartenkantoor is geplaatst in de originele deuropening. Deze invulling heeft cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- Enkele ramen van de bovenwoning hebben door vervanging van de roedenverdeling door grote eenruitsvensters een positieve c.q. potentieel hoge cultuurhistorische waarde.
- Twee van de drie halfronde ramen in de perronzevel van de bovenwoning hebben door het dichtzetten van het halfronde bovendeel een potentieel hoge cultuurhistorische waarde.
- Het stationsgebouw heeft in interieur cultuurhistorische waarde waar het origineel muurwerk betreft uit 1865 en de uitbreiding uit 1905.
- De originele, maar verplaatste entree deur tussen atelier en trappenhuis naar de bovenwoning heeft als object een hoge cultuurhistorische waarde, de locatie ervan heeft cultuurhistorisch echter een indifferente waarde.
- De perronkap heeft door de originele constructie en grootte en gerestaureerde kapafwerking een hoge cultuurhistorische waarde.

### STEDENBOUWKUNDIGE WAARDERING

- Het stationsgebouw is een belangrijk onderdeel van de zichtbare ontwikkelingsgeschiedenis van Delden en daarmee van hoge waarde voor de stedenbouwkundige structuur.

### EMPLACEMENT TECHNISCHE WAARDERING

- Het stationsgebouw heeft als enig laatste overgebleven historisch bouwwerk voor het emplacement een hoge waarde.
- De rol van het stationsgebouw in het spoorgerelateerde functioneren van het emplacement is die van herkenningspunt. Het gebouw heeft verder geen functie voor reizigers en vormt meer een decorstuk bij het perron. Herstel van een reizigersgerelateerde functie in het gebouw zou de band tussen gebouw en emplacement herstellen en versterken.
- De historische perronkap heeft voor reizigers een zekere functie als schuilgelegenheid en locatie waar de kaartautomaat is geplaatst.

### ARCHITECTONISCHE WAARDERING

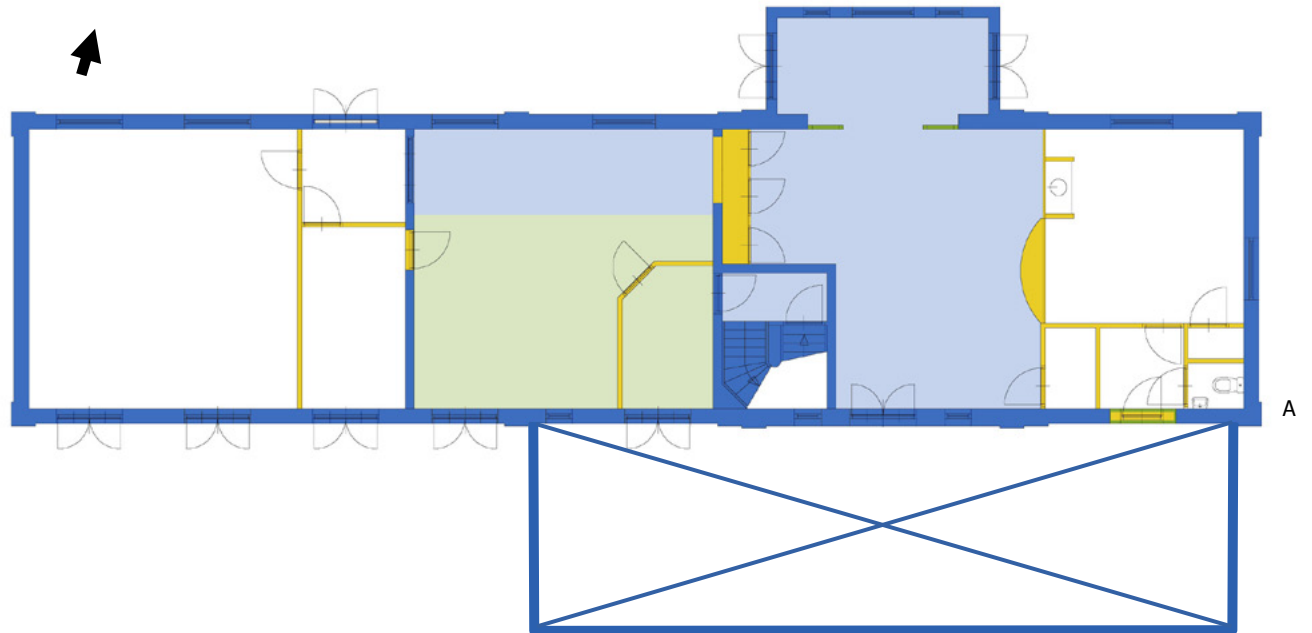
- Het exterieur heeft, als grotendeels origineel en deels gerestaureerd gebouw, een hoge architectuurhistorische waarde.
- Het interieur van de begane grond dateert in uitvoering en afwerking voornamelijk uit verschillende verbouwingsperiodes en heeft architectonisch een geringe waarde.
- Het interieur van de eerste verdieping is qua indeling geheel origineel en heeft een hoge architectuurhistorische waarde.
- Het interieur van de zolder met kapconstructie is geheel origineel en heeft een hoge architectuurhistorische waarde.

Afb. 6.1 Cultuurhistorische waardering station Delden. Het stationsgebouw heeft als bouwkundig ensemble daterend uit 1865 en uitgebreid in 1905, een hoge cultuurhistorische waarde. Per verdieping is de cultuurhistorische waarde als volgt;

Blauw hoge cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gaaf aanwezig zijn en bepalend zijn voor de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

Groen positieve cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gemankeerd, maar herkenbaar aanwezig zijn en (in potentie) bijdragen aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

Geel indifferente cultuurhistorische waarde; bij verbouwingen aangebrachte, niet bij de bouwstijl passende elementen, die geen bepalende bijdrage leveren aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.



A Begane grond

Hoog

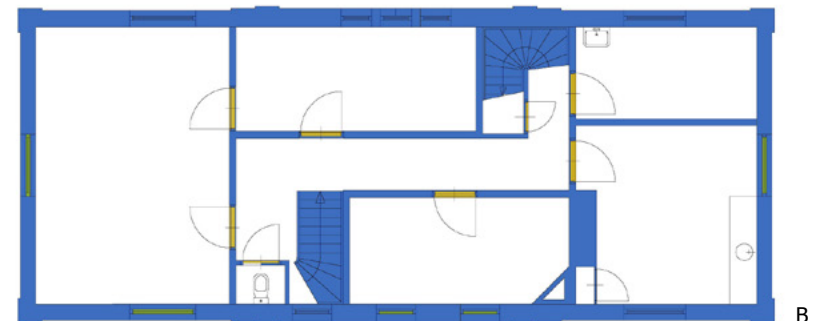
- Het originele muurwerk
- De originele vloer in vestibule en atelier
- Het originele kozijnwerk en ramen en deurstellen met originele roedenverdeling
- Het originele trappenhuis naar de bovenwoning
- De herplaatste originele entree deur naar het trappenhuis
- De perronkap met gietijzeren draagconstructie

Positief

- Het portaal met verwijderde deuren tussen tochtportaal en vestibule.
- De deuropening van de entree naar het vroegere plaatskaartenkantoor
- De originele ondervloer in het atelier

Indifferent

- De tussenmuren uit de jaren zestig en tachtig en de bijbehorende kozijnen en deuren
- De dichtgezette deuropening tussen vestibule en vroegere gang (nu atelier)
- De deur met zijramen in de entree naar het vroegere plaatskaartenkantoor
- De afwerking van alle plafonds en van de vloeren in de niet genoemde ruimtes



B Eerste verdieping, bovenwoning

Hoog

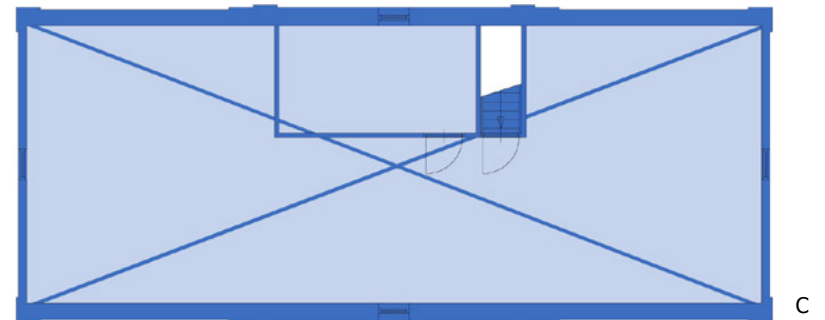
- Het originele muurwerk en de originele ruimte-indeling
- Het kozijnwerk van binnendeuren, ramen en de ramen met originele roedenverdeling
- Het originele trappenhuis met leuning annex balustrade

Positief/ potentieel hoog

- De drie niet originele eenruitsvensters en de twee later dichtgezette bovendelen van de halfronde ramen aan de perronzijde

Indifferent

- De later ingezette binnendeuren
- De afwerking van vloeren en plafonds



C Zolder

Hoog

- De originele trappartij
- De originele kapconstructie en zoldervloer
- De originele afschotting van de kleine kamer

## 7 AANBEVELINGEN

Op basis van de conclusies en de waardering worden in dit hoofdstuk aanbevelingen gedaan om de cultuurhistorische waarden van station Delden te herstellen en te versterken.

### ALGEMENE AANBEVELINGEN VOOR EEN STANDAARDSTATION

- Bij toekomstige veranderingen wordt aanbevolen de specifieke eigenschappen en onderdelen (opbouw, architectonische uitwerking, aanwezigheid van perronluifels, aanwezigheid verlichting) van het standaardtype 4e Klasse zoveel mogelijk in stand te houden of te herstellen.
- Behoud en versterk de eenduidige uitstraling van het station als standaardstation. Het gaat daarbij om het zichtbaar houden van het 'blokkendoosprincipe' (de symmetrische opzet met een centraal middendeel, en twee even hoge korte zijvleugels) aan het hoofdvolume en de toepassing van de Rondboogstijl in zowel het exterieur als het interieur.
- Daarbij is het belangrijk de grote diversiteit per locatie te bewaren; de precieze uitwerking is per locatie niet standaard. Elk station werd aangepast aan de plaatselijke eisen, de beschikbaarheid van materialen in de betreffende regio, en de voorkeuren van de eerstaanwezende ingenieur die het standaardtype omvormde tot een geschikt stationsgebouw. De diversiteit is te vinden in de architectonische uitwerking (materiaalgebruik, locatie en hoeveelheid van gevelopeningen, detaillering en ornamentiek) en de precieze indeling van ruimten in het interieur. Voor Delden betekent dit dat de architectuur op standaardwijze is beïnvloed is door het neoclassicisme, maar dat in tegenstelling tot andere 4e Klasse-stations niet het houtsnijwerk in chaletstijl is toegepast.

### CULTUURHISTORISCH EN ARCHITECTONISCH

- Houd de huidige staat van onderhoud van het gebouw en perronkap vast. Hierdoor blijft het station een (in exterieur) zeer waardevol gebouw voor het emplacement, stad Delden en de NS-Stationscollectie.
- Vervolmaak het historische exterieur door;
  - Vervanging van de jaren zestig entreedeur tussen perron en voormalig plaatskaartenkantoor door een deur met vormgeving die aansluit bij de bouwperiode.
  - Toepassing van het originele kleurenschema dat kenmerkend is voor de 'glorietijd' van het station.
  - Herstel van de twee halfronde bovenramen aan de perronzijde van de bovenwoning. Hierdoor zal het gebouw aan uitstraling winnen.
  - Aanbrenging van een buitenlantaarn naar origineel model op de noordoosthoek van het gebouw.
- Als voor de ruimten op de begane grond een nieuwe bestemming wordt gezocht, onderzoek als eerste de mogelijkheden van stationsgerelateerde functie(s).
- Geef het interieur van de begane grond bij volgende herbestemming of renovatie een indeling en aankleding die aansluit bij de oorspronkelijke indeling en het exterieur van het standaardgebouw, met een architectonische kwaliteit die recht doet aan de statuur van het gebouw.
- De huidige aankleding van het interieur doet geen recht aan de beleving van het historische stationsgebouw. Geef de (publieke) stationsruimten daarom bij herinrichting een eigentijdse aankleding die gerelateerd is aan de ontwerphouding van 1863; sober en doelmatig, maar wel met vakmanschap / oog voor detail verzorgd. Daarmee vormt het een *versterking* van de resterende historische kwaliteiten in het interieur.



**EMPLACEMENT TECHNISCH**

- Geef het stationsgebouw een duidelijke plaats in de beleving van emplacement; maak het interieur toegankelijk en functioneel voor de reiziger en herstel de historische routing naar de vestibule door de entreedeuren aan de straatzijde weer werkend te maken.
- Gebruik de historisch architectonische en gebruiksmatige indeling van het gebouw (in hoofdvolume, westvleugel en bovenwoning) bij eventuele herbestemming van ruimten en gebouw-delen.
- Verzorg in één van de publieksruimtes informatie voor de bezoeker over de historische achtergrond en actuele situatie van Standaardstations van NS.
- Onderhoud het emplacement op zodanige wijze dat het geen verwaarloosd achteraf-gebied binnen de stedelijke structuur wordt.
- Behoud en versterk de beleving van het historische emplacement door bij herbestemming de eigenheid van de plek als spooreplacement leidend voor de inrichting te laten zijn. Hierdoor wordt voorkomen dat het NS-emplacement langzaamaan onherkenbaar veranderd in een algemene nieuwbouw- en/of parkeerlocatie.

**STEDENBOUWKUNDIG**

- Geef de begrenzing van het originele emplacement een heldere en herkenbare markering, waardoor dit langgerkte terrein binnen de stedelijke structuur weer beleefbaar wordt.
- Zet bij herbestemming van (delen van) het emplacement de historische en ruimtelijke kwaliteiten van het emplacement zo in, dat het terrein voor omwonenden en gebruikers uitnodigend en zichtbaar is als unieke plek van historische infrastructuur binnen Delden.



## BIJLAGE 1 DE KLEINE STANDAARDSTATIONS LANGS STAATSSPOORLIJN D

Langs de spoorlijn Zutphen-Enschede, de vroegere Staatsspoorlijn D, zijn alle vijf de originele kleine standaardstations bewaard gebleven. Alleen de grote eindstations Zutphen, Hengelo en Enschede zijn vervangen. Een dergelijke complete set originele stations is zeldzaam in Nederland. Hiermee heeft de spoorlijn een bijzondere cultuurhistorische waarde.

Van west naar oost betreft het de volgende stations;



1 Station Laren-Almen, vijfde klasse



2 Station Lochem, vierde klasse



3 Station Markelo, vijfde klasse



4 Station Goor, vierde klasse



5 Station Delden, vierde klasse



## BRONNEN

### Archief

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, de archieftoegangen:

915	Staat der Nederlanden: bestekken	;	187
916	MESS: bestekken	;	975
917	NS: bedieningsvoorschriften	;	146
939	NS: beheertekeningen van de infrastructuur	;	388
941	C. Douma, als bouwmeester bij de NS	;	24
959	NS: tekeningen infrastructuur en tekeningen objecten	;	767, 772, 773, 774, 775, 818, 825, 832

### Literatuur

Romers, drs H., *De Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, Walburg Pers, Zutphen 1981

Stenvert, R., e.a., *Monumenten in Nederland. Overijssel*, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist / Waanders Uitgevers, Zwolle 1998

Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/landschap, *Vooroorlogse stations, cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008

Voerman, drs L., e.a., *De standaardstations van de Staatsspoorwegen, 1860-1873*, Steenhuis Meurs, Schiedam februari 2014

### Websites

[www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl)

[www.watwaswaar.nl](http://www.watwaswaar.nl)

[www.servodelden.nl](http://www.servodelden.nl)

[maps.google.nl](https://maps.google.nl)

[www.dehofmarken.nl](http://www.dehofmarken.nl)

### Overige bronnen

Gemeente Hof van Twente

Stichting Historisch centrum Hof van Twente/ Twents streekarchief

Mondelinge informatie door huurders van het gebouw

## COLOFON

project: Station Delden  
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations  
Mevr. N. Scheltema

auteur: ing. Korneel D. Aschman  
advies en voorlichting voor cultureel erfgoed  
F. Koolhovenstraat 61  
3555 VG Utrecht  
t +31 (0) 6 10203348  
e k.d.aschman@gmail.com

datum: 15 januari 2015







