Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Monumentnummer*: 530901

Smallepad 5
3811 MG Amersfoort
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort
www.cultureelerfgoed.nl

T 033 421 74 56
E info@cultureelerfgoed.nl

Status	rijksmonument
Inschrijving register*	31 mei 2010
Kadaster deel/nr	82897/99

*Woonplaats**	*Gemeente**	*Provincie**
Zutphen	Zutphen	Gelderland

*Straat**	*Nr**	*House letter**	*Toev.**	*Postcode**	*Woonplaats**	*Situering*	*Locatie*
Stationsplein	12			7201 ML	Zutphen		
Stationsplein	16			7201 ML	Zutphen		
Stationsplein	18			7201 ML	Zutphen		
Stationsplein	12 b	b		7201 ML	Zutphen		
Stationsplein	14 a	a		7201 ML	Zutphen		

*Kadastrale gemeente**	*Sectie**	*Kadastraal object**	*Appartement aanduiding*	*Grondperceel*
Zutphen	F			11692
Zutphen	F			11128
Zutphen	F			11844
Zutphen	F			12033
Zutphen	F			11132
Zutphen	F			11125

*Omschrijving***

Inleiding

Spoorwegcomplex te Zutphen bestaande uit SPOORWEGSTATION met KEERMUREN, RIJWIELSTALLING, PERRON en vrijstaand SEINHUIS gebouwd in 1952 naar ontwerp van ir. H.G.J. Schelling (1888-1978) in opdracht van de Nederlandse Spoorwegen.

Ir. H.G.J. Schelling (1888-1978) trad in 1913 in dienst bij de maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen. In 1942 werd hij benoemd tot 'chef der Architectuur Noord' welke functie hij tot 1954 zou bekleden.

Het SPOORWEGSTATION is beeldbepalend gesitueerd op een open Stationsplein in de as van de Stationsstraat. Als gevolg van de oorlogsschade kon het stationsgebied opnieuw worden ingericht om zo een goede verbinding te leggen tussen het station en de oude stad. Het plein werd 4 meter lager gelegd zodat er tussen de hal en de tunnel onder het spoor geen niveauverschil zou ontstaan, en alleen een trapopgang nodig was voor het bereiken van de perrons. Het stationsplein is opnieuw ingericht in 2007 waarbij een nieuwe fietsenkelder onder het plein is gerealiseerd. Als gevolg van de verlaging van het plein is aan weerszijden van het spoorwegstation een keermuur gerealiseerd. De KEERMUREN zijn uitgevoerd als een doosvormige ruimte ter breedte van het PERRON zodat hierin twee RIJWIELBEWAARPLAATSEN konden worden opgenomen. Het vrijstaande SEINHUIS bevindt zich aan de oostzijde, op enige afstand, van het stationsgebouw,

Het oorspronkelijk ontwerp voorzag in een reizigerstunnel centraal in de hal die toegang gaf tot twee perrons met rechts daarvan een bagagetunnel. De reizigerstunnel is inmiddels verbreed met gebruik van de bagagetunnel. De opstallen op perron 2 zijn vernieuwd en zijn om die reden niet meegenomen in de bescherming. De lift, oorspronkelijk bedoeld voor bagage, is gesitueerd in het stationsgebouw om de perronbreedte te behouden. Het type lift respecteert het beeld door de schacht niet boven het dak te laten uitsteken. Op het perron bevindt zich een schoorsteen die zich voor wat betreft materiaal goed voegt in het bestaande ontwerp. Deze schoorsteen is het gevolg van het realiseren van een CV ruimte in 1973. De CV ruimte maakt geen onderdeel uit van de oorspronkelijke opzet en is niet van groot belang voor de bouwgeschiedenis van het station. Om die reden worden geen bijzondere cultuurhistorische waarden aan dit onderdeel toegekend.

Als gevolg van de verlaging van het plein ontstonden in het stationsgebouw twee niveaus: het halniveau bestemd voor de publieksruimten (plaatskaartenverkoop, restaurant, bagageafhandeling, krantenkiosk) en het perronniveau voor de kantoren (personeel, chef, treinpers, recherche). In de hal zijn beide niveaus zichtbaar en ontmoeten de uitvoerende dienst en de reizigers elkaar. Het contact wordt bevorderd door een bordes dat de kantoorruimten verbindt. De publieksruimten zijn op onderdelen gewijzigd en opnieuw ingevuld.

Met de opening van het station in 1952 heeft het personeel een verlichte klok geschonken en de gemeente Zutphen een elektrische windwijzer en lichtkroon voor in de hal. De oorspronkelijke klok en windwijzer zijn nog aanwezig. De lichtkroon is in 2007 gereproduceerd en opnieuw geschonken door de gemeente Zutphen. De reliëfs, ontworpen door de kunstenaar Ben Guntenaar (Amsterdam), zijn aangebracht aan de buitenzijde van het betonnen portiek in de glaswand van de hal van het stationsgebouw. Boven het portiek de stationsklok.

De tweelaags bouwvolumes aan weerszijden maken onderdeel uit van het spoorwegstation. De ruimten in de volumes waren aan de pleinzijde bestemd als hoogspanningsruimte (linker volume, begane grond) en PTT gebouw (rechtervolume, begane grond). Op perronniveau deed de ruimte dienst als abri. De schoorsteen op het perron behoort niet tot het oorspronkelijke ontwerp dat juist zonder schoorsteen toekon vanwege het gebruik van afstandswarmte gevoed door de locomotievenloods aan de IJssel.

Het spoorwegstation, de keermuren, het perron en het seinhuis zijn door ontwerp en materiaalgebruik onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Omschrijving

** Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister*
*** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument*
Datum van downloaden 29 march 2024

Het betonnen SPOORWEGSTATION is symmetrisch van opzet en bestaat uit twee bouwlagen afgesloten door een decoratieve tandlijst en een plat dak. De ingangspartij is monumentaal vormgegeven met behulp van een hoge betonnen luifel gedragen door twee rijen slanke betonnen zuilen met aan weerszijden een open betonnen pergola voorzien van identieke zuilen en een glaswand ter plaatse van de hal. Aan weerszijden van het stationsgebouw een tweelaags bouwvolume met plat dak, lager dan het stationsgebouw, op de begane grond wederom een luifel gedragen door slanke zuilen. Aan weerszijden volgen de keermuren ter hoogte van het perron voorzien van een gesloten balustrade. Op het perron een overkapping ter breedte van de aanwezige bebouwing.

In de glaswand bevindt zich een betonnen open portiek, voor twee derde voor de glaswand geplaatst en voor een derde achter de glaswand. In de zijwanden van het portiek buiten de hal zijn twee reliëfs gebeeldhouwd naar ontwerp van Ben Guntenaar. De reliëfs verbeelden geabstraheerde figurale voorstellingen die rechts het weggaan verbeelden uit de vertrouwde omgeving en het omzien naar wat men achterliet. Het linker reliëf verbeeldt hoe de op de reis ontvangen indrukken in het persoonlijke leven van de reiziger hun neerslag vindt. De menselijke activiteit wordt uitgebeeld door de mannengestalte en een spanning tussen bloem en vogel, als symbolen van cultuur en geestelijke werkzaamheid. De gedachte wordt met name verbeeld door het gekozen materiaal. De reliëfs zijn op het atelier in klei geboetseerd, waarvan vervolgens een gipsen afgietsel is gemaakt. Met behulp van het afgietsel is het beton op het werk gestort. Na het verharden zijn de afzonderlijke gedeelten in de sponning gesteld en later in het werk gezandstraald.

Vanuit de hal, aan weerszijden van de reizigerstunnel een trapopgang naar perron 1, op perron niveau afgeschermd met een oorspronkelijk ijzeren hekwerk bestaande uit verticale spijlen afgesloten door een houten railing. De aanzet van de rechter opgang is gewijzigd als gevolg van de verbreding van de reizigerstunnel.

Het spoorwegstation is uitgevoerd in gewapend beton waarvan de hoofdconstructie in het werk is gestort. De constructieve onderdelen zijn gestraald zijn met behoud van een onbewerkte buitenrand van 17 mm. Voor de vulling en bekleding van de hoofdconstructie zijn geprefabriceerde betonnen platen gebruikt waarbij voor de buitengevels overwegend blauwe vuursteen en gres als toeslagmateriaal is gebruikt en voor de binnenwanden veelkleurig baksteen. De platen zijn vervaardigd van cement en vermalen oorlogspuin, kenmerkend voor het werk van Schelling enerzijds vanwege de inspiratie vanuit het werk van Auguste Perret en Dennis Honegger, anderzijds vanwege de schaarste aan materialen en de bouwtechnische kwaliteiten van beton.

In de geveldelen bevinden zich vensters die voor het merendeel vervangen zijn door kunststof voorzien van een gewijzigde indeling, detaillering en kleurstelling. Oorspronkelijke vensterpartijen met stalen kozijnen zijn nog aanwezig ter plaatse van de hal en een aantal vensters in de binnenwanden. Uit kleuronderzoek in 2007 en de bestektekening uit 1950 is gebleken dat de stalen kozijnen aan de buitenzijde donkergrijs waren afgewerkt (kleuronderzoek M. Polman 2007).

De plattegrond van het spoorwegstation is gebaseerd op een raster van 4,5x4,5m. Binnen in de vierkante hal, bestaande uit negen kwadranten voorzien van een bovenlicht, een hoge open ruimte met aan weerszijden openbare voorzieningen op de begane grond en kantoren op de verdieping. De vloerafwerking in de hal is niet meer oorspronkelijk. De lichtkroon in de hal is een geschenk van de gemeente Zutphen bij de heropening in 2007, gebaseerd op het oorspronkelijke ontwerp uit 1952. Boven de oorspronkelijke (nu linker) tunnelingang een verlichte klok, waarvan de wijzerplaat uur- en minuuttekens vertoont, die in een plaat van spiegelglas zijn uitgeblazen en die aan vier randen door tl buizen wordt verlicht. De uurtekens vormen de slagzin 'Neem de trein'. Rechts van deze tunnelingang een windwijzer boven de doorgang. De vloer van de hal en de tunnel bevinden zich op één niveau zodat alleen naar de perrons een opgang nodig was. Het restaurant was iets hoger gelegen om vrijer uitzicht vanaf het terras te krijgen. Deze ruimte is als zodanig niet meer herkenbaar en in 2007 gewijzigd.

** Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister*
*** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument*
Datum van downloaden 29 march 2024

Vrijstaand betonnen SEINHUIS op rechthoekige plattegrond bestaande uit een hoog gesloten bouwlichaam en een laag open bouwlichaam onder een groot overstek, flauw hellend zadeldak gedekt met bitumen en een bakstenen schoorsteen. De betonnen hoofdconstructie van het gesloten bouwvolume is ingevuld met identiek geprefabriceerde betonplaten als die van het spoorwegstation voorzien van een beperkt aantal openingen. Inwendig bestaat het volume uit drie ongelijke niveaus. De begane grond was bestemd als rijwielstalling, berging en centrale verwarming toegankelijk via twee deuren aan de pleinzijde. Op de verdieping een relais en batterijenruimte toegankelijk vanaf twee steektrapjes langs de gevel, afgeschermd van het perron met een ijzeren hekwerk voorzien van verticale spijlen. De trappen komen uit bij twee deuren. De daglichttoetreding bestaat uit twee vierkante gevelopeningen in de zijgevels en twee in de gevel aan de pleinzijde. Daarboven een lage kabelruimte. Het lage open bouwlichaam bestaat uit een lichtstrook samengesteld uit rechthoekige gekoppelde staande ramen en een glasdeur ter plaatse van de ijzeren trapopgang vanaf het perron. De opgang gaat over in een betonnen omgang aan de perronzijde en de zijgevels, voorzien van een schuin geplaatst hekwerk met verticale spijlen. De oorspronkelijke kleurstelling bestaande uit een groene gootlijst, grijs voor het ijzerwerk, de ramen en de deuren en cementkleur voor het frame en de buitenplaten is op onderdelen gewijzigd.

Waardering

Spoorwegcomplex te Zutphen bestaande uit SPOORWEGSTATION met KEERMUREN, RIJWIELSTALLINGEN, PERRON en vrijstaand SEINHUIS gebouwd in 1952 naar ontwerp van ir. H.G.J. Schelling in opdracht van de Nederlandse Spoorwegen is een evidente mijlpaal in de ontwikkeling van de architectuur, stedenbouw, landinrichting, bouwtechniek of ruimtegebonden kunst in Nederland uit de periode 1940-1958:

* Vanwege de cultuurhistorische waarde van het gebruik van beton vanwege de fysieke en visuele herinnering aan de oorlog, de materiaalschaarste en het gebruik van oorlogspuin (baksteen, vuursteen, gresbuizen) bij de vervaardiging van het beton.

* Vanwege de architectuurhistorische waarde van het spoorwegstation met keermuren, perron en rijwielstalling als voorbeeld van naoorlogse stationsbouw en de architectuuropvattingen van ir. H.G.J. Schelling als spoorwegarchitect dat zich kenmerkt door de architectonische expressie in beton, de maatvoering van de plattegrond, de symmetrie, de uitzonderlijke situering van de buitenklok.

* Vanwege de (relatieve) zeldzaamheid van kenmerkende voorbeelden van spoorwegcomplexen van de architect Schelling met in achtneming van de reeds gesloopte spoorwegstations in Arnhem (1954) en Leiden (1953).

* Vanwege de (relatieve) zeldzaamheid van het type seinhuis uit de wederopbouwperiode * Vanwege de kunsthistorische zeldzaamheidswaarde van de reliëfs als voorbeeld van een geabstraheerde voorstelling van een traditioneel thema heengaan, vertrek en weerzien in een moderne techniek vormgegeven.

* Vanwege de bouwtechnische verbondenheid tussen de betonnen monumentale reliëfs en de betonnen architectuur, beide een toonbeeld van vernieuwing.

* Vanwege de inhoudelijke verbondenheid tussen de betekenis van het reliëf en de functie van het spoorwegstation.

* Vanwege de ensemblewaarde van het stationsgebouw, het reliëf, de keermuren, het perron, het open stationsplein, de stationsstraat, en het functioneel verbonden seinhuis.

** Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister*
*** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument*
Datum van downloaden 29 march 2024

* Vanwege de verbondenheid van de stationsklok, de verlichte klok boven de tunnel, de elektrische windwijzer en de gereproduceerde lichtkroon met het spoorwegstation als geschonken onderdelen die deel uitmaken van het gebruik en de geschiedenis van het station.

* Vanwege de stedenbouwkundige waarde vanwege de situering van het spoorwegstation op een lager gelegd stationsplein in de as van de Stationsstraat.

Hoofdcategorie	*Subcategorie*	*Functie*
Handelsgebouwen, opslag- en transportgebouwen	Transport	Spoorwegstation