

Dal

Station

Dalfsen

Onderdeel van
De Collectie



Cultuurhistorische waardestelling

Monumenten Advies Bureau



ProRail

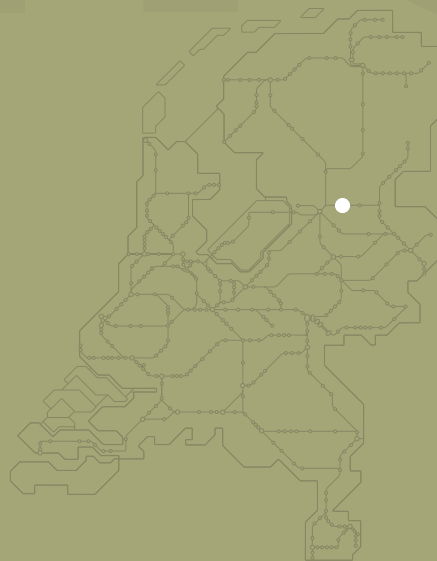
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Dal Dalfsen

Station

Dalfsen

Onderdeel van
De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

MAB 30 mei 2014



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

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING

NS Station Dalfsen

Onderzoek i.o.v. NS Stations B.V.

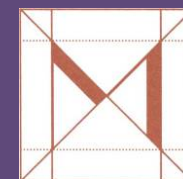
30 mei 2014



Utg. Ins. Ehuis. No. 12524

Station. DALFSEN.

MONUMENTEN ADVIES BUREAU



COLOFON

Projectgegevens

NS Station Dalfsen
Stationsweg 4
7722 HA DALFSEN

Opdrachtgever

NS Stations B.V.
Exploitatiebedrijf

Rapportage

Ing. G. Korenberg

**Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen,
mei 2014, copyright MAB Nijmegen 2014**

MONUMENTEN ADVIES BUREAU

drs. C.J.B.P. Frank
drs. F.A.C. Haans
mw. drs. C.H.J.M. van den Broek
ing. G. Korenberg
mw. drs. M. Lemmens

Bredestraat 1
6542 SN NIJMEGEN
tel: 024-3786742
fax:024-3792477

Info@monumentenadviesbureau.nl / www.monumentenadviesbureau.nl



CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING NS STATION DALFSEN

INHOUD

o INLEIDING	5	4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT: de gebouwen tot in de details	47
1 HISTORISCHE CONTEXT: de bouw- en gebruiksgeschiedenis	7	4.1 Stationsgebouw	47
1.1 De eerste spoorlijnen in Nederland	7	4.2 Fietsenstalling	60
1.2 Halte Dalfsen aan Staatslijn A	8	5 WAARDESTELLING: de gebouwde erfenis	63
1.3 Oprichting van de Noordooster Locaalspoorweg Maatschappij	8	5.1 Waardering stationscomplex	63
1.4 Aanleg van de spoorlijnen door de NOLS	10	5.2 Waardering stationsgebouw	65
1.5 Latere Ontwikkelingen NOLS	11	5.3 Toelichting en omschrijving waarden	68
1.6 Transformatie van het stationsgebied in Dalfsen	12	6 HOE NU VERDER	69
1.7 Opzet van het station	13	6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar	70
1.8 Oeuvre Eduard Cuypers	15	6.2 Aanbevelingen voor beheer	71
2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: het grote verband	21	6.3 Aanbevelingen voor Architect en stedenbouwkundige	71
2.1 Stedenbouwkundige gebiedsontwikkeling	21	6.4 Aanbevelingen voor plantoetsers	71
2.2 Nieuwe stedenbouwkundige situatie rond het station	23	6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie	72
2.3 Latere wijzigingen	24	6.6 Relevante ontwerpthema's	72
2.4 Huidige situatie	29	7 LITERATUUR EN ARCHIEFSTUKKEN	76
2.5 Toekomst	29	8 WOORDENLIJST	77
3 EMPLACEMENT CONTEXT: opzet, routing en reizigersbeleving	33	9 NOTEN	81
3.1 Opzet emplacement	33		
3.2 Routing en voorzieningen	34		
3.3 Latere wijzigingen	35		
3.4 Huidige situatie	38		





o INLEIDING

In 2012 werd door NS Stations het initiatief genomen tot het aanwijzen van “De Collectie”, een selectie van stationsgebouwen uit het rijke bestand van de Nederlandse Spoorwegen die in de toekomst het boegbeeld zullen vormen voor een zorgvuldige omgang met het cultureel erfgoed van het spoor.

Naast de publicatie van het boek “De Collectie – Bijzondere stationsgebouwen in Nederland” is de intentie om bij deze gebouwen het cultuurhistorische aspect leidend te laten zijn bij de planvorming voor toekomstige ingrepen.

Om echter de aanwezige waarden eenduidig vast te stellen is het van belang dat er voor de gebouwen uit “De Collectie” een op cultuurhistorisch onderzoek gebaseerde waardestelling beschikbaar is. Hiervoor heeft NS Stations BV diverse onderzoeksbureaus benaderd voor het uitvoeren van deze onderzoeken, waarbij de verschillende stations op basis van een uniforme rapportage worden beschreven en gewaardeerd. Het Monumenten Advies Bureau heeft opdracht gekregen voor het uitvoeren van een Cultuurhistorisch onderzoek van NS Station Dalfsen.

Voor de rapportages binnen deze opdracht is voor een vaste opbouw gekozen, waarbij na de weergave van de historische context vervolgens steeds verder wordt ingezoomd van de omgeving van het station naar de gebouwen op detailniveau.

Voor deze rapportage heeft op 1 mei 2013 veldwerk plaats gevonden.

Dit rapport vangt dan ook aan met de historische context van station Dalfsen. In hoofdstuk 2 wordt vervolgens ingegaan op de stedenbouwkundige context, waarna vervolgens op de emplacement context wordt ingegaan in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 gaat in op de

architectonische context, waarbij naast het grote geheel ook de details aan de orde komen. Nadat tot op detailniveau is ingezoomd wordt in hoofdstuk 5 de waardestelling weergegeven. Hierbij wordt ook weer op de verschillende schaalniveaus naar het station gekeken. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de waardestelling vertaald naar de praktijk van een functionerend station. Daarbij dienen de sterke punten bewaard te blijven en inspiratie te bieden voor toekomstige ingrepen, terwijl de zwakke punten als mogelijkheden voor verbeteringen kunnen worden beschouwd.

Monumenten Advies Bureau, 30 mei 2014



1 HISTORISCHE CONTEXT: de bouw- en gebruiksgeschiedenis

1.1 De eerste spoorlijnen in Nederland

Op 20 september 1839 werd tussen Amsterdam en Haarlem de eerste Nederlandse spoorlijn geopend. De lijn werd tussen 1842 en 1847 doorgetrokken tot aan Rotterdam. Naast de aanzienlijke concurrentie van de bestaande vervoersmiddelen over het water en over de weg leverde ook de aankoop van de voor de spooraanleg benodigde gronden de nodige moeilijkheden op.

Het spoorwegennet breidde zich tot ca. 1860 dan ook slechts zeer langzaam uit. In 1843 werd de tweede Nederlandse spoorlijn geopend, de Rijnspoorweg van Amsterdam naar Utrecht, die in 1845 werd verlengd naar Arnhem.

In het zuiden van Nederland werden enkele buitenlandse lijnen tot over de Nederlandse grens doorgetrokken, maar van een aaneengesloten netwerk was tot ca. 1860 nog geen sprake. Nederland liep daarmee duidelijk achter ten opzichte van de ons omringende landen.

In 1860 besloot de regering dan ook tot de uitbreiding van het spoorwegennet met de aanleg en exploitatie van de Noorder- en Zuiderspoorweg. Bij wet werd de aanleg van in totaal tien lijnen bepaald, die tussen 1863 en 1873 werden aangelegd (1e Staatsaanleg). Daarmee ontstond een grotendeels landelijke, zij het vrij grofmazige dekking. Ook de in 1866 geopende "Staatslijn A" van Arnhem, via Deventer en Zwolle naar Leeuwarden, waaraan Dalfsen een halte kreeg, behoorde tot deze eerste aanleg. Door te werken met standaard bestekken en "standaard" stations in verschillende klassen kon de aanleg van de infrastructuur betrekkelijk snel plaats vinden.

Links: Station Dalfsen omstreeks 1915. Bron: Stationsweb.nl



De spoorwegkaart van 1868, na de aanleg van de eerste staatslijnen, laat een spoorwegennet met vrijwel landelijke dekking zien Bron: wikimedia.org; Van den Heuvel & Van Santen's officieele reisgids 1868.

Particuliere initiatieven

Naast de van staatswege aangelegde lijnen ontstonden ook de nodige particuliere initiatieven. De in 1860 opgerichte Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS) legde tussen 1863 en 1865 de lijn Utrecht - Zwolle - Kampen aan en in 1869 Utrecht - Eindhoven. Met de aanleg, in 1872, van de lijn Lage Zwaluwe – Dordrecht werden voor het eerst de grote rivieren overbrugd en was er een volledige noord-zuidverbinding ontstaan.

Hiermee was in een periode van slechts 15 jaar een hoofdspoorwegennetwerk met landelijke dekking ontstaan. Nederland maakte zo de eerdere achterstand ruimschoots goed. In de hierop volgende jaren zouden door de verschillende particuliere maatschappijen nog diverse (locaalspoor) lijnen worden aangelegd, waaronder de lijn Zwolle – Mariënborg, waaraan het huidige station Dalfsen kwam te liggen.

1.2 Halte Dalfsen aan Staatslijn A

In 1872 werd de halte Dalfsen aangelegd aan het in 1867 in gebruik genomen deel van Staatslijn A tussen Zwolle en Meppel. Deze, op ruim 10 kilometer van Dalfsen gelegen halte beschikte over een wachterswoning met (later) aangebouwde wachtkamer met bureau.¹ Het in 1903 geopende station, dat veel dichterbij Dalfsen lag, kreeg daarom aanvankelijk de naam Dalfsen-dorp. Al op 1 november 1904 werd de naam van de halte Dalfsen aan Staatslijn A gewijzigd in halte Berkum. Tegelijkertijd werd de naam van het in 1903 gebouwde station Dalfsen-dorp veranderd in station Dalfsen. Op 1 juli 1923 werd de halte Berkum gesloten.²



De wachterswoning bij de voormalige halte Dalfsen aan de spoorlijn tussen Zwolle en Meppel omstreeks 1970. Op 1 januari 1904 kreeg deze halte de naam 'Berkum'. Bron: Stationsweb.nl.

1.3 Oprichting van de Noordooster Locaalspoorweg Maatschappij

Na de aanleg van de staatslijnen bleef een groot gebied in het oosten en noorden van het land verstoken van spoorlijnen. Geleidelijk ontstonden hier de nodige particuliere initiatieven, waaronder een niet uitgevoerd plan uit 1880 voor een stoomtramweg van Zwolle, via Dalfsen, Ommen, Hardenberg en Gramsbergen naar Coevorden.



Door HSM uitgegeven spoorkaart uit 1889. Op deze kaart is duidelijk te zien dat in het noordoosten nog weinig spoorlijnen zijn aangelegd. Bron: www.nicospilt.com

Een belangrijk voorvechter van de aanleg van spoorlijnen in het noorden en oosten van Nederland met verbindingen naar havens en Duitsland was de uit Winterswijk afkomstige textielabrikant Jan Willink. Hij was betrokken bij de oprichting van de Nederlandsch Westfaalsche Spoorweg Maatschappij (NWS) in 1870 en de N.V. Geldersch-Overijsselsche

Lokaalspoorweg-Maatschappij (GOLS) in 1881. Deze maatschappijen hadden lijnen in de Achterhoek en Twente.

Het belangrijkste plan van Willink behelsde een doorgaande lijn van Winterswijk naar de haven van Harlingen. Dit plan sloot aan bij Friese ideeën voor de aanleg van een spoorlijn van Harlingen en Leeuwarden naar Dokkum. In 1888 meldt Willink het Ministerie van Verkeer en Handel zijn voornemen om een concessie aan te vragen voor een spoorlijn van Zwolle naar Groningen via Dalfsen, Ommen, Hardenberg, Coevorden, Dalen, Emmen, Borger, Gasselte, Gieten, Wildervank, Veendam, Muntendam, Zuidbroek en Slochteren en een zijlijn Van Ommen naar Neede, die aansluit op de bestaande lijnen van de GOLS.

Hoewel de lijn Ommen – Neede voor de door Willink gewenste ontsluiting van de Achterhoek naar de Noordzee zorgde, werd deze lijn als zijlijn ontworpen omdat Zwolle het nut van de aansluiting op een zijlijn niet inzag. De aanvankelijk beoogde aansluiting op de lijn Harlingen – Dokkum van de NFLS door middel van een lijn tussen Dokkum en Groningen strandde doordat de beoogde exploitant (SS) geen tweede aansluiting op Groningen wilde. Hierop werd in 1890 concessie verkregen voor een zijtak van Noordbroek naar Delfzijl.

In 1890 werd al actie ondernomen voor het verkrijgen van een lening t.b.v. de voorbereidende werkzaamheden. In datzelfde jaar werd door Willink een prospectus opgesteld met de titel: “Noord Ooster Lokaalspoorweg ontwerp Groningen – Zwolle met zijtak Ommen – Neede”.

Voor de exploitatie werd samenwerking gezocht met de SS omdat deze al stationsgebouwen had in de verschillende grotere plaatsen die door de nieuw geplande spoorlijn werden aangedaan. Omdat een samenwerking met de HSM daardoor zeker tot hogere kosten zou leiden vonden geen onderhandelingen met deze maatschappij plaats. Dit werd echter door de regering gezien als oneerlijke concurrentie. Bovendien kreeg men de door de regering verplicht gestelde eigen financiering van 20 % van de

aanlegkosten niet bijeen, zodat geen concessie verleend werd.

Bij een volgende poging in 1894 werd door de deelnemers aan het project een voorlopige lening verstrekt. Nadat ook de regering instemde met het plan werd door Willink in april 1895 een prospectus gepresenteerd over de nieuw aan te leggen spoorlijn. Hierop startte de inschrijving voor een nieuw op te richten N.V. met als doel de aanleg van een lokaalspoorweg van Zwolle naar Delfzijl met een zijtak naar Almelo en een stroomtramweg van Assen naar Gasselternijveen.

Al in september 1895 had Willink 1.900.000 gulden van de benodigde 2 miljoen gulden bijeen vergaard bij gemeenten, provincies en overige belanghebbenden. Voor de resterende 100.000 gulden stond hij zelf garant en hierop zegde ook de regering haar financiële steun voor 2/3 deel van de totale kosten toe.

In januari 1896 overleed Willink, waarna het werk door zijn zoon A. Willink werd voortgezet. Nadat op 14 april 1897 een herziene prospectus was opgesteld werd door de regering een voorlopige concessie verleend. Op 14 april 1898 diende de regering een wetsvoorstel in dat op 14 juni 1898 werd goedgekeurd, waarmee de aanleg van de NOLS-lijn op 15 juli 1898 tot wet werd verheven.

Nadat alle deelnemers hun toegezegde bijdragen hadden gestort werd het bedrag omgezet in 24.000 aandelen (gedateerd op 1 maart 1905) van 250 gulden en werd op 8 mei 1899 de NOLS officieel opgericht in Zwolle. Op 29 mei 1899 werd de oprichtingsakte officieel goedgekeurd door Koningin Wilhelmina. Op 6 november 1899 werd de definitieve concessie voor de spoorlijn door de Nederlandse regering afgegeven onder voorwaarde dat de lijn binnen vijf jaar geheel in gebruik moest zijn genomen.

1.4 Aanleg van de spoorlijnen door de NOLS

Het tracé voor de NOLS-lijn werd zo efficiënt mogelijk bepaald aan de hand van een verkenning van het gebied, waarbij de lijn steeds dicht langs de zuid-oostzijde van de Overijsselse Vecht loopt en de rivier pas tussen Gramsbergen en Coevorden kruist. Daarbij kregen veel aanliggende plaatsen en diverse gehuchten stations en halteplaatsen. Gezien de ligging van verschillende stations ver buiten de bebouwde kom prevaleerde een gunstige routing van het tracé boven de plaatselijke belangen.

Afhankelijk van het te verwachten aantal reizigers kregen de plaatsen een halte of station toebedeeld. De gemeentes stelden hierop het te verwachten reizigersaantal zo hoog mogelijk om voor een zo groot mogelijk station in aanmerking te komen.

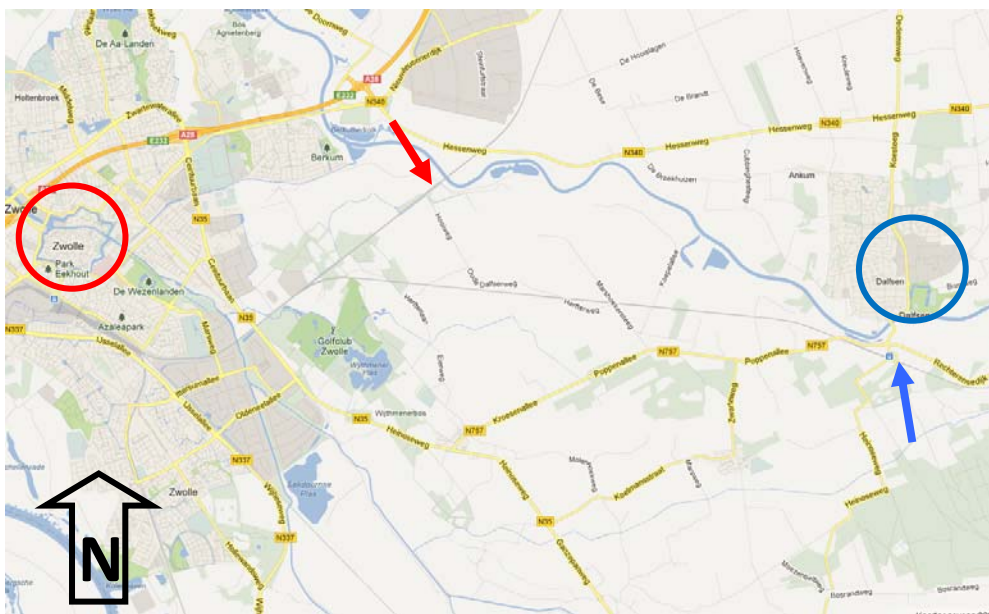
Een belangrijk onderdeel van de aanlegprocedure vormde de verkrijging van de benodigde gronden. Hiervoor moest een groot aantal grondeigenaren worden onteigend, wat tot langdurige procedures leidde. Daarnaast kreeg men op delen van het traject ook te maken met ondergronden die veel slapper waren dan verwacht en daardoor uitgebreidere grondverbeteringen vereisten. De aanvankelijk gestelde termijn van 5 jaar voor de totale ingebruikname bleek dan ook, verre van reëel. Uiteindelijk kon pas op 22 augustus 1912 de definitieve oplevering van alle spoorlijnen aan de SS plaats vinden.

Het traject Zwolle – Ommen werd echter al op 15 januari 1903 officieel geopend. De spoorlijn was toen tot mariëenberg gereed. Vanaf hier werd verder geleidelijk in noordelijke- en zuidelijke richting verder gewerkt. Het zuidelijke traject, richting Almelo werd op 1 oktober 1906 geopend. Pas op 5 januari 1910 werd het meest noordelijke deel van de spoorlijn (Zuidbroek – Delfzijl) geopend. Op 1 september 1910 werd nog een spoorlijn van de NOLS tussen Coevorden en Neuenhaus (D) geopend. De exploitatie van deze lijn vond plaats door de Bentheimer Kreisbahn (BK).



De uiteindelijke kosten voor de aanleg bedroegen Fl. 9.768.208,315 en lagen daarmee ruim boven de geraamde 6 miljoen. Belangrijkste oorzaak waren problemen bij onteigeningen en daaruit voortkomende vertragingen.

De NOLS voerde een actief beleid ten aanzien van de aanleg van nieuwe lijnen. Naast de lijn Zwolle – Mariënberg werden ook nog de spoorlijnen Mariënberg – Almelo, Gasselternijveen – Assen, Stadskanaal – Zuidbroek, Zuidbroek – Delfzijl, Coevorden – Grens en Nieuw-Amsterdam – Schoonebeek door de NOLS aangelegd. Hiermee was de NOLS omstreeks 1905 één van de grootste Locaalspoorwegmaatschappijen. De exploitatie



van alle spoorlijnen van de NOLS werd in concessie gegeven bij de Maatschappij tot exploitatie van de Staatsspoorwegen (SS).

Overzicht van het gebied tussen Zwolle (rode cirkel) en Dalfsen (blauwe cirkel). De in 1867 in gebruik genomen halte 'Dalfsen' aan staatslijn A bevond zich ongeveer bij de rode pijl, ten noorden van de Overijsselse Vecht. De blauwe pijl markeert het huidige station Dalfsen. Bron: maps.google.nl

1.5 Latere Ontwikkelingen NOLS

De NOLS kende door een gestage groei van het vervoer een goede start. Wel waren er plaatselijk problemen met verzakkingen van de spoorbaan (Traject Zuidbroek – Delfzijl). Ook bleken verschillende gebouwen last van verzakkingen en vochtproblemen te hebben. In de jaren 1913 t/m 1915 worden van diverse gebouwen gevels gepleisterd om vochtdoorslag tegen te gaan. Station Dalfsen bleef hiervoor gespaard.

De exploitatie van de spoorlijnen levert de NOLS gestaag groeiende inkomsten op. Behoudens een beperkte terugval aan het begin van de Eerste Wereldoorlog is er tot 1921 sprake van groeiende inkomsten die de aandeelhouders. Vanaf dat moment zorgt de groeiende concurrentie van het vracht- en personenvervoer over de weg voor teruglopende inkomsten. Al vanaf 1923 liggen de kosten voor de exploitatie hoger dan de opbrengsten van de lijnen. Met name bij de diverse kleine halteplaatsen neemt het aantal reizigers sterk af. Hierop worden tussen 1927 en 1934 diverse halteplaatsen gesloten. In 1934 wordt het traject Zuidbroek – Delfzijl gesloten.

Op 14 februari 1938 besluitend de aandeelhouders van de NOLS de eigendommen van de NOLS te verkopen aan de Nederlandsche Spoorwegen. Op 22 maart 1938 wordt de oprichtingsovereenkomst van november 1899 ontbonden en houdt de NOLS op te bestaan.

De NS gaat direct verder met de ingezette saneringen en wil in 1938 alle personenvervoer op de NOLS lijnen beëindigen.



Voorbeeld van het opvallend gekleurde Arriva materieel dat sinds 2010 op de Vechtdallijnen wordt ingezet. Bron: De Stentor.

Zover komt het niet en op de lijnen Zwolle – Emmen (Emmerlijn) en Mariënberg – Almelo blijven ook reizigerstreinen rijden. In 1970 werd het goederenvervoer over de Emmerlijn beëindigd.

De Emmerlijn wordt tussen 1985 en 1987 gemoderniseerd, wat ook gevolgen heeft voor de langs de lijn liggende stations. Het enkele spoor wordt deels uitgebreid tot een dubbel spoor een halfuursdienstregeling mogelijk te maken. Ook wordt de lijn volledig geëlektrificeerd. Na deze modernisering en de automatisering van de kaartverkoop kwam de oorspronkelijke functie van het stationsgebouw van Dalfsen geleidelijk te vervallen. Sinds 1997 is in het stationsgebouw Grand Café 'Het Oude Station' gevestigd.

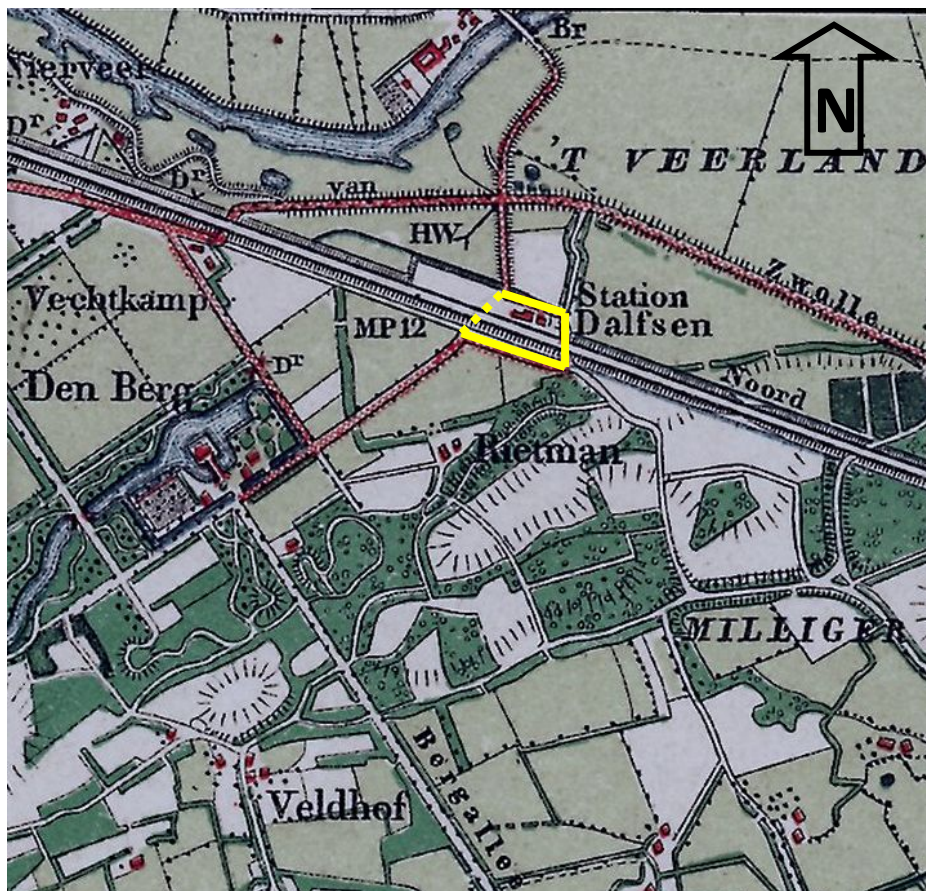
Sinds 2007 vallen de lijnen Zwolle – Emmen en Mariënberg – Almelo onder de provincies Overijssel en Drenthe en wordt voor beide lijnen de naam 'Vechtdallijnen' gehanteerd. Na een Europese aanbesteding in 2010 rijden tussen Zwolle en Emmen treinen van vervoerder Arriva. Vanaf eind 2013 zal Arriva ook tussen Mariënberg en Almelo gaan rijden.³

Hiermee is de oorspronkelijke functie van het stationsgebouw komen te vervallen en wordt de lijn geëxploiteerd door een vervoerder die geen relatie meer heeft met de NS.

1.6 Transformatie van het stationsgebied in Dalfsen

De locatie van het station werd in belangrijke mate bepaald door het tracé van de spoorlijn, waardoor het station op ruime afstand van de dorpskern aan de 'overzijde' van de Overijsselse Vecht kwam te liggen.

Tot de bouw van het huidige station liep ter plaatse de omstreeks 1839 aangelegde Heinoseweg. Deze weg werd met de aanleg van de spoorlijn in 1902 onderbroken door de spoorlijn. Hiervoor was een ingreep in de wegenstructuur nodig. Ten oosten van het station werd een overweg aangelegd, waarvoor de weg ter plaatse van het station in oostelijke richting parallel aan het spoor werd omgeleid.



Uitsnede topografische militaire kaart 1908. Aan de bovenrand van de kaart is nog juist de brug over de Overijsselse Vecht zichtbaar. Voor de aanleg van het station werd de Heinoseweg langs de oostzijde van het station omgeleid (gele markering). Het oorspronkelijke tracé is gestippeld weergegeven.

Het station werd aan de noordzijde van de nieuwe spoorlijn gebouwd en kwam daarmee tussen de spoorlijn en het omgelegde weggedeelte te liggen, waarmee het station de basis vormt van de nieuwe stedenbouwkundige opzet.

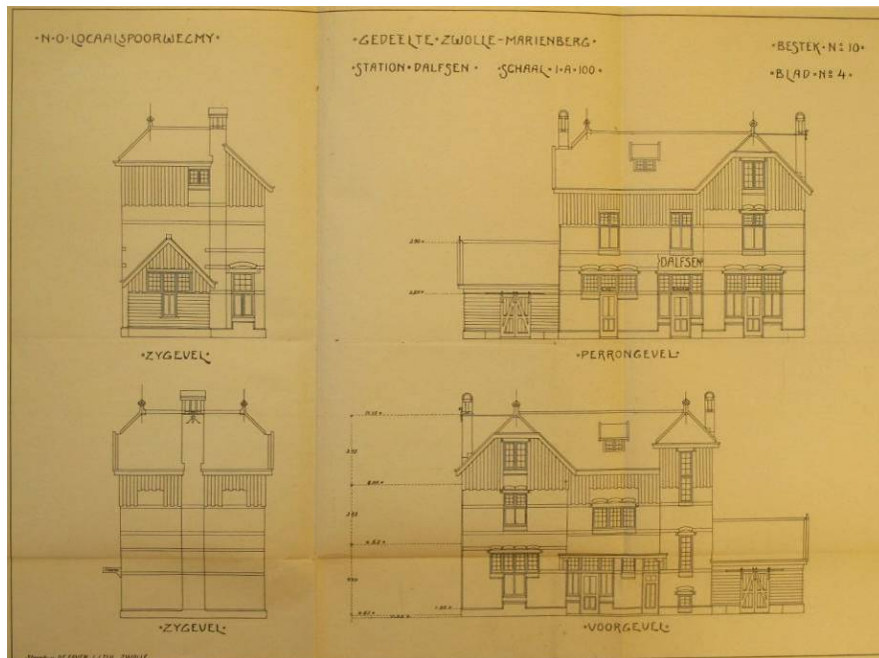
1.7 Opzet van het station

De stations van de NOLS werden ontworpen door de bekende architect Eduard (E.G.H.H.) Cuypers (1859-1927), neef en leerling van de beroemde architect P.J.H. Cuypers.

Ook de NOLS maakte voor haar stationsgebouwen onderscheid naar het belang van het station. Voor de verschillende stations ontwierp Cuypers gebouwen in een voor de stationsgebouwen uit die tijd vrij plastische vormgeving. Bij latere stations zou een wat vrijere architectonische vormgeving meer gebruikelijk worden, maar vooral de diverse locaalspoorwegmaatschappijen pasten tot dan toe vooral sobere enkellaags stationsgebouwen toe. Veelal werden de gebouwen geïntegreerd met de perronoverkappingen. Opvallend is dan ook dat station Dalfsen geen overdekt perron kreeg. De enige overdekte wachtruimte bevond zich in het stationsgebouw.

De NOLS-stations kregen allen een globaal rechthoekig tweelaags gebouw, dat met een lange zijde parallel aan het spoor werd geplaatst. Binnen het gebouw bevond zich in het midden een entree met een loket en een ruimte voor de afgifte van bagage. Dit gebied vormde de verbinding tussen de reizigers, die van hieruit naar de wachtkamer aan één zijde van het gebouw doorliepen en het personeel dat werkte in het aan de andere van het gebouw gesitueerde kantoor en goederendepot. Op de verdieping bevond zich een dienstwoning. De gebouwen kregen boven het middendeel een zadeldak, dat bij de eenvoudiger gebouwen eindigt met een wolfeind en bij de grotere gebouwen aansluit op dwarsgeplaatste zadeldaken met wolfeinden boven de risalerende zijdelen. De gebouwen kenmerken zich door een asymmetrische opzet met toepassing van siermetselwerk, speklagen, ruime dakoverstekken en verzorgd uitgevoerde schoorstenen en dakkapellen.

Voor de verschillende NOLS-stations werd in de grootte van de gebouwen en met name van de aanbouwen gevarieerd. Een helder onderscheid in 'klassen' is nauwelijks herkenbaar⁴. Wel onderscheiden de kleinere gebouwen zich door het ontbreken van risalerende gevels aan de straatzijde. Bij de grotere gebouwen werden met name deze risalerende delen breder en steken deze meer buiten het gebouw, zodat meer ruimte ontstond voor de wachruimtes en de dienstruimtes. Ook werden de enkellaags aanbouwen dan groter uitgevoerd en in een enkel geval werd aan weerszijden van het tweelaags volume een enkellaags aanbouw geplaatst. Zo werd per gebouw gevarieerd op deze basisopzet, zodat elk station uniek was.



Geveltekening van stationsgebouw Dalftsen, behorend bij bestek NOLS-10 uit 1902. Bron: HUA; 925-56.

Station Dalftsen behoort tot de grotere stations van de NOLS. Het gebouw kreeg aan de van het spoor afgekeerde zijde twee risalerende delen en aan één zijde werd een enkellaags goederenloods geplaatst.

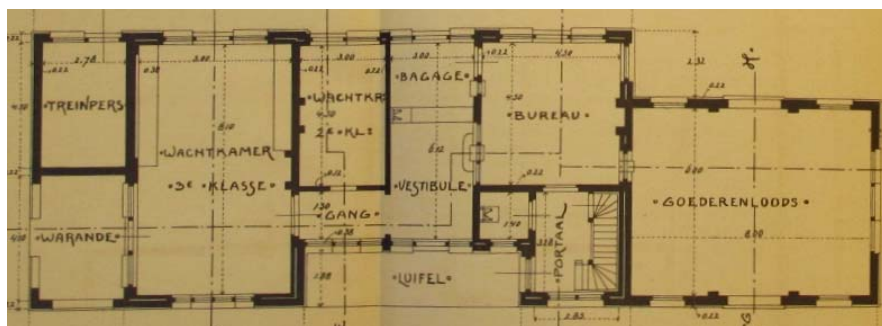
Het nieuwe station Dalftsen-dorp bestond uit een stationsgebouw met bovenwoning en aangebouwde goederenbergplaats, een nevengebouw met daarin een magazijn en privaten, een buitenpomp en twee perrons, waarvan één als eilandperron tussen het doorgaande spoor en een doodlopend nevenspoor lag. Op deze perrons waren geen verdere voorzieningen aanwezig.

Aanvankelijk leidde het ontwerp van Cuypers tot veel kritiek van de Raad van Toezicht op de Spoorwegen. Het ontwerp werd als 'te groot' en 'niet passend bij de omgeving' gezien. Door gebrek aan tijd en geld was het voor de NOLS niet mogelijk de gebouwen opnieuw te laten ontwerpen en werden de gebouwen in Dalftsen, Vilsteren en Ommen volgens het oorspronkelijke plan van Cuypers gebouwd. Latere stations van de NOLS kregen weliswaar een vergelijkbare architectuur, maar werden duidelijk soberder uitgevoerd, waarbij het ontbreken van luifels en gevelbeschietingen het meest in het oog springen.⁵ Station Dalftsen onderscheidt zich wat betreft het exterieur dan ook met name van andere NOLS-gebouwen door de toepassing van een verticale beschieting bij de bovenste geveldelen en een luifel boven de entree aan de straatzijde. Ook station Ommen en haltegebouw Vilsteren kreeg nog een gevelbeschieting. De luifel werd hierna alleen nog toegepast bij de grootste stations (Emmen, Stadskanaal en Wildervank). Het met Dalftsen vergelijkbare station Hardenberg uit 1905 kreeg geen luifel.

Voor het nieuwe stationsgebouw van Dalftsen en de aangebouwde goederenbergplaats werd een uitvoerig bestek geschreven.⁶ Naast stationsgebouw van Dalftsen werden in hetzelfde bestek ook het stationsgebouw van Ommen, nevengebouwen bij de stations Dalftsen en Ommen, haltegebouw Vilsteren, de schuilplaatsen Marshoek-Emmen en



Rechteren, een reservoirgebouw op station Ommen, een brugwachterswoning en diverse privaten, putten en leidingen omschreven. De totale aanneemsom werd geraamd op Fl. 54.000,00 gulden en de aanbesteding vond plaats op 4 april 1902. Kort daarvoor was de aanleg van de spoorlijn Zwolle – Mariënberg op 25 januari 1902 aanbesteed.



De begane grond van het grotere station Ommen. Hier is in het middendeel een wachtkamer 2^e klasse toegevoegd. Geheel links bevindt zich de wachtkamer 3^e klasse. Bron: HUA; 925-56.

1.8 Oeuvre Eduard Cuypers

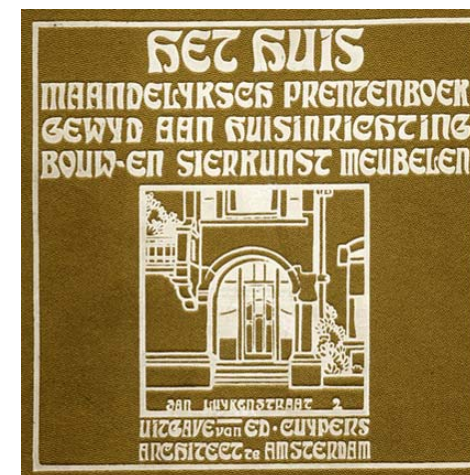
Na zijn opleiding binnen het Roermondse architectenbureau van zijn oom P.J.H. Cuypers richtte Eduard Cuypers in 1881 in Amsterdam zijn eigen architectenbureau op. Het bureau werd een groot succes en ontwierp vele kantoren, winkelpanden woonhuizen, villa's en enkele kerken. Aanvankelijk ontwierp het bureau van Cuypers in neorenaissancestijl, maar in het oeuvre is een duidelijke ontwikkeling herkenbaar, waarbij tegen het einde van de 19^{de} eeuw duidelijke Jugendstilinvloeden herkenbaar zijn. Al snel echter gaat vooral de nieuw historiserende stijl het werk van Cuypers bepalen.

Het bureau van Cuypers ontwierp naast gebouwen ook meubels, lampen en glasserviezen. Cuypers gaf van 1905 tot 1927 het tijdschrift 'Het Huis, Oud & Nieuw, maandelijksch prentenboek gewijd aan huisinrichting,

bouw- en sierkunst meubelen' uit. Daarnaast was Cuypers oprichter van het tijdschrift 'Nederlandsch-Indië Oud & Nieuw'.



Links: Portret van Eduard Cuypers, uit 1917. Bron: Het geheugen van Nederland.nl



Rechts: Voorkant van het door Eduard Cuypers uitgegeven 'Het Huis, maandelijksch prentenboek gewijd aan huisinrichting bouw- en sierkunst meubelen' Bron: wolfsonian.org.

Bekende medewerkers van het bureau van Eduard Cuypers waren Michel de Klerk, Joan van der Mey en Piet Kramer, die tot de bekendste architecten van de Amsterdamse School kunnen worden gerekend. Ook Charles Estourgie is begonnen op het bureau van Cuypers.

Na het overlijden van Cuypers in 1927 werd zijn bureau voortgezet het bureau is nog altijd actief onder de naam a/d amstel architecten.



Station Den Bosch, omstreeks 1896. Dit zeer rijk gedetailleerde gebouw is de eerste grote opdracht van Cuypers. Het gebouw werd in 1944 verwoest. Bron: Stationsweb.nl



Winkel/warenhuis Spui 10 te Amsterdam werd in 1891-1892 gebouwd als meubel- en tapijtmagazijn naar ontwerp van Eduard Cuypers. Bron: wikipedia.org.



Het landhuis De Hooge Vuursche in Baarn (1910-1911) is een goed voorbeeld van het latere werk in Nieuw-Historiserende stijl van Ed. Cuypers. Bron: HUA; catalogusnr. 7770.



Het in 1903 gereed gekomen gebouw van het Algemeen Handelsblad aan de Nieuwezijds Voorburgwal in Amsterdam heeft een uitgesproken Jugendstilontwerp. Bron: wikipedia.org

Stationsgebouwen voor de NOLS

Een substantieel deel van het kwalitatief hoogwaardige oeuvre van Eduard Cuypers wordt gevormd door de vele stationsgebouwen die hij voor de NOLS ontwierp.

Zijn eerste en tevens meest monumentale station was echter het omstreeks 1895 in opdracht van SS gebouwde, in neorenaissancestijl ontworpen stationsgebouw van Den Bosch (gesloopt in 1950).

De gebouwen voor de NOLS werden ontworpen in een periode waarin het werk van Cuypers zich al ontwikkelde richting de nieuw historiserende stijl. Desondanks worden de gebouwen van de NOLS door hun elegante asymmetrische hoofdvorm en toepassing van risalieten, overstekken en versierende gevelelementen vooral bepaald door invloeden van de Jugendstil.

Tussen 1902 en 1909 ontwierp Cuypers diverse gebouwen voor de NOLS in het noorden en oosten van het land. De eerste ontwerpen, waaronder ook voor station Dalfsen, kenmerken zich door een duidelijke uniciteit. Hoewel de verschillende gebouwen duidelijk aan elkaar verwant zijn, werd per locatie een op de specifieke omstandigheden aangepast ontwerp gemaakt. Na deze eerste serie, waarvan Dalfsen en Ommen de grootste stations waren, werden de ontwerpen enigszins versoberd. Zo kwamen bij het iets grotere station Mariënberg uit 1903 de gevelbeschietingen te vervallen.

Dit versoberde ontwerp werd vervolgens nog diverse keren met enige aanpassingen toegepast. Daarbij bleef de hoofdvorm van het tweelaags gedeelte grotendeels ongewijzigd, maar werd er gevarieerd in de grootte en functie van de nevenbouwen. Een type dat in hoofdvorm en opzet zeer sterk op Dalfsen en Mariënberg lijkt werd acht keer toegepast en is nog aanwezig in Gramsbergen (1903), Rolde (1903) en Vroomshoop (1905).

Een gespiegelde variant werd toegepast in Hardenberg (1905). Een grotere variant met grotere aanbouwen aan weerszijden werd toegepast in Stadskanaal (1903), Emmen (1903) en Wildervank (1909). Deze gebouwen zijn allen gesloopt.



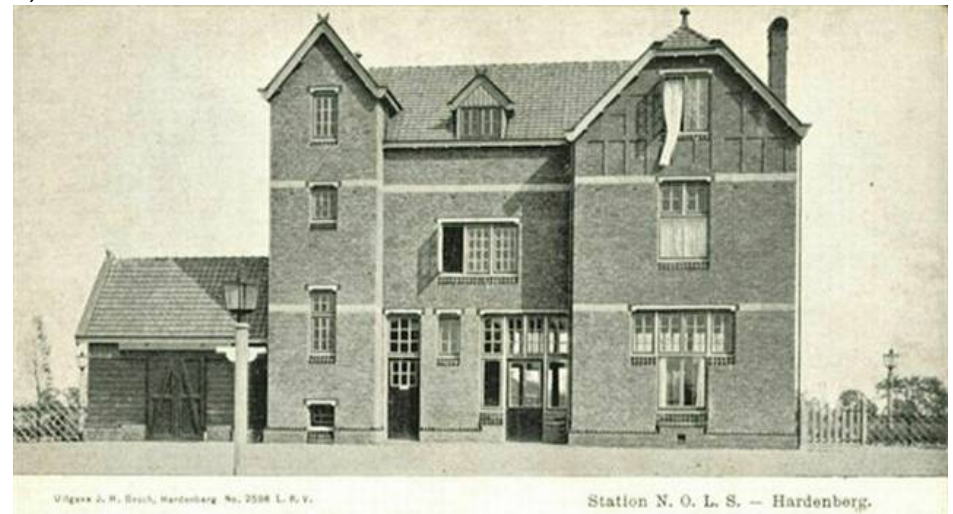
Het vrijwel tegelijkertijd met station Dalfsen gebouwde, iets grotere station Ommen kreeg ook nog een gevelbetimmering. Bron: stationsweb.nl



Dit grotere type stationsgebouw werd toegepast in Emmen, Stadskanaal en Wildervank. Deze gebouwen zijn allen gesloopt. Bron: HUA, catalogusnr. 164988



Het nog bestaande station Marienberg kwam in 1903 gereed. Dit station heeft aan beide zijden een aanbouw. Bron: stationsweb.nl



Het in 1905 gereed gekomen, nog bestaande station Hardenberg heeft een ten opzichte van station Dalfsen gespiegelde opzet. Betimmeringen en een luifel ontbreken. Bron: HUA, catalogusnr. 162913



OVERZICHT HISTORISCHE CONTEXT

Station Dalfsen is van waarde als

- Een van de eerste, door de NOLS gebouwde stationsgebouwen
- Verzorgd ontwerp van de bekende architect Eduard Cuypers
- Basis van de stedenbouwkundige transformatie van dit gebied
- Nieuwe ontsluitingsmogelijkheid voor Dalfsen
- Opvallende situering aan 'overzijde' van de Overijsselse Vecht.

Concept van Station Dalfsen

- Eenvoudige opzet met een stationsgebouw en bijgebouw in het grotendeels open overgangsgebied tussen de openbare weg en de perrons
- Station werd geïntegreerd in nieuwe stedenbouwkundige aanleg
- Reizigersfuncties hoofdzakelijk in stationsgebouw en in nevengebouw met sanitair
- Keuze voor bekende architect en gebouw met een voorname uitstraling
- Geen reizigersvoorzieningen (bankjes, overkapping, reisinformatie, etc.) op perrons
- Aparte aanbouw voor bagage en een 'losweg' t.b.v. goederenstroom





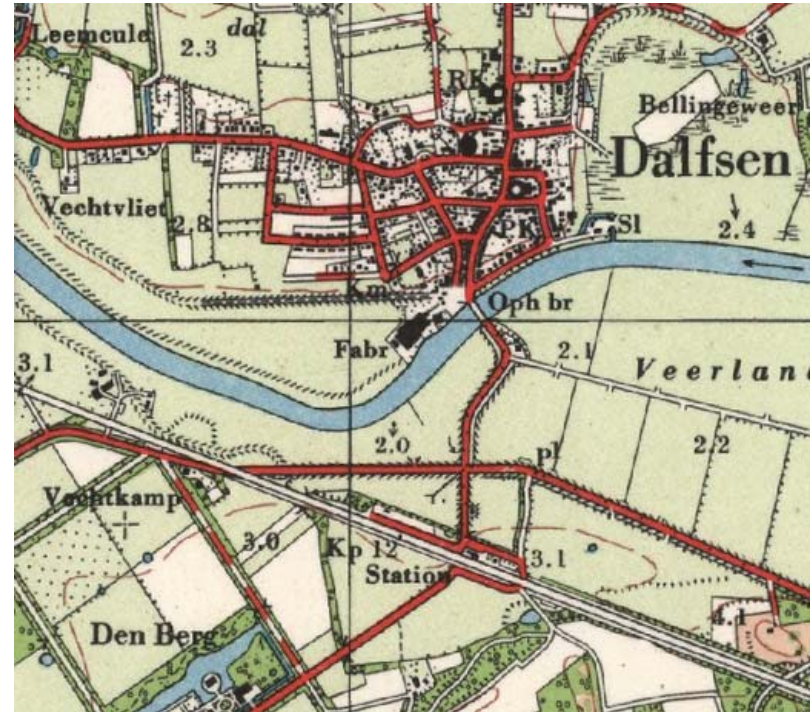
2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: het grote verband

2.1 Stedenbouwkundige gebiedsontwikkeling

Aan het eind van de 19^{de} eeuw was het direct ten noorden van de Overijsselse Vecht gelegen Dalfsen een vrij compact kernesdorp, met enkele straten direct rond het Kerkplein. Hoewel geleidelijk verdere verdichting van de bebouwing plaats vond, zou het nog tot het midden van de 20^{ste} eeuw duren voordat er een eerste echte uitbreiding plaats vond. Dit betrof een invulling van een gebied aan de westzijde van het dorp. Pas na de Tweede Wereldoorlog ontstonden grotere uitbreidingen rond de oude dorpskern, maar vooral in noordelijke richting. Aan de zuidzijde vormt de Overijsselse Vecht tot op heden de begrenzing van de bebouwde kom.

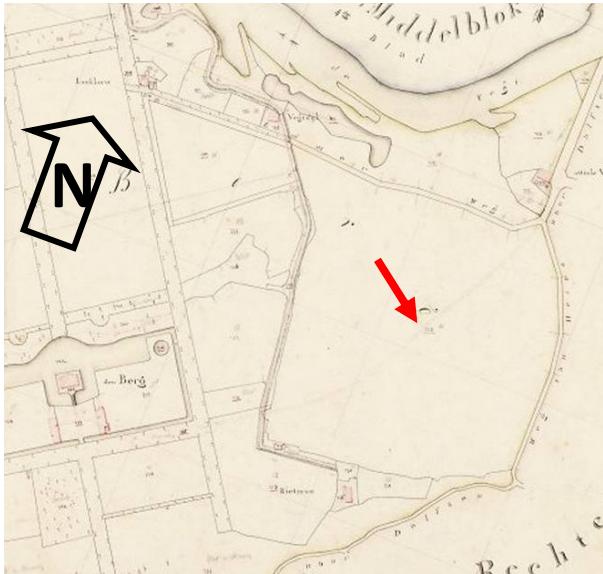


Topografische Militaire Kaart (Nettekening) 1830-1850. Hier is goed de compacte vorm van het dorp zichtbaar. Bron: Kadaster.



Topografische kaart (1:25.000) 1954, kaartnr. 21H. Dalfsen heeft dan alleen nog maar beperkte uitbreiding ondergaan aan de westzijde. Bron: Kadaster.

Het gebied met weilanden en enkele landgoederen ten zuiden van Dalfsen aan de overzijde van de Overijsselse Vecht was tot 1836, vanuit het ten noorden van de Overijsselse Vecht gelegen Dalfsen, alleen toegankelijk via twee veerdiensten. Binnen dit gebied liepen verschillende onverharde wegen in grillige patronen tussen de akkers en landgoederen door. Ter plaatse van de huidige stationslocatie bevond zich in de vroege 19^{de} eeuw een fors weiland, dat eigendom was van de op de nabij gelegen havezate Den Berg woonachtige Godert Willem baron van Dedem (1791-1866).⁷ Langs de oostzijde van het perceel liep de weg van Dalfsen naar Heino. Deze weg is in de huidige situatie ten noordoosten van het station nog herkenbaar aan de hier aanwezige bomenrij. Langs de noordzijde van het perceel liep een plaatselijke ontsluitingsweg.



Uitsnede Kadastrale minuut 1832. Hierop loopt de Heinoseweg nog langs de oostzijde van het forse perceel van Baron van Dedem, waar later het station gebouwd zou worden (pijl). De brug over de Overijsselse Vecht is dan nog niet gebouwd. Bron: watwaswaar.nl



Uitsnede topografische militaire kaart 1851. Vanaf de brug over de Overijsselse Vecht is een nieuwe weg richting havezate Den Berg. Bron: Nationaal Archief.

In 1836 werd ter hoogte van Dalfsen een houten brug over de Vecht aangelegd. Deze werd in 1939 vervangen door een ijzeren brug, die echter al in 1945 door Duitse troepen werd opgeblazen. Een korte tijd werd gebruik gemaakt van een noodbrug, waarna een nieuwe ijzeren ophaalbrug werd gebouwd. Deze brug werd in 1994 vervangen door de huidige basculebrug. Van Dedem zag in de aanleg van de eerste brug waarschijnlijk een mooie kans om zijn huis en landgoed beter te ontsluiten en liet de weg vanaf de nieuwe brug in vrijwel rechte lijn naar Den Berg lopen om vervolgens via de reeds aanwezige oprijlaan tegenover het huis weer aan te sluiten op de oorspronkelijke weg richting Heino. De nieuwe weg is nog altijd grotendeels aanwezig. Het betreft de Stationsweg ten noorden van het station en de Heinoseweg ten zuiden van de spoorlijn.



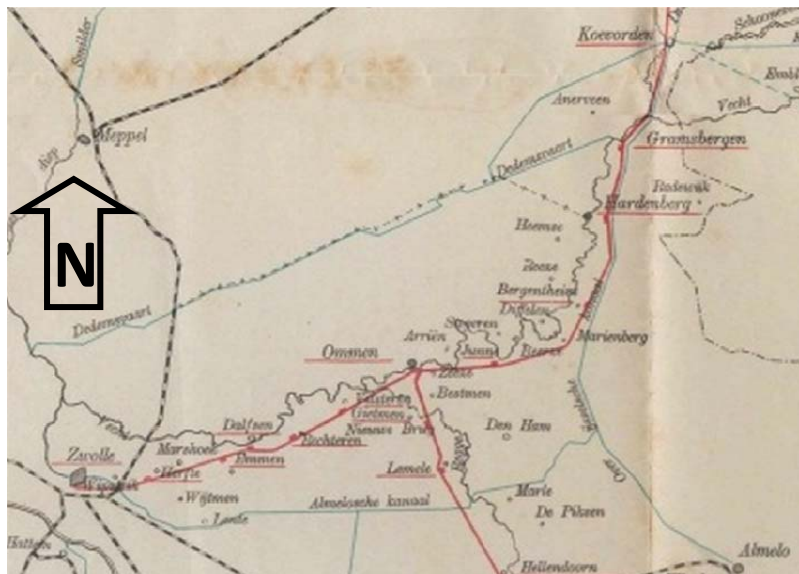
De in 1939 gesloopte eerste brug bij Dalfsen (bron: binnenvaartforum.nl)

In de tweede helft van de 19de eeuw werd de lokale weg, ten noorden van de toekomstige stationslocatie opgewaardeerd en werd dit weggedeelte onderdeel van de doorgaande route van Zwolle naar Ommen, de huidige provinciale weg N757.

Met de aanleg van de spoorlijn Zwolle – Ommen in 1902 werd een vrij rechte lijn ten zuiden van de sterk meanderende Overijsselse Vecht gevolgd. De keuze voor deze zijde van de Vecht is gezien de ligging van de



plaatsen Zwolle, Marienberg en Hardenberg en de gewenste aftakking in zuidelijke richting logisch. Nadeel was echter dat de stations van Ommen en Dalfsen aan de overzijde van de Vecht kwamen te liggen. Ter hoogte van Dalfsen kwam de spoorlijn even ten zuiden van de weg van Zwolle naar Ommen te liggen en kruiste daarmee de weg richting Heino.



Uitsnede uit een kaart uit 1890, behorend bij een aanvraag tot concessie, waarop het ontwerp voor de noordooster locaalspoorweg in rood is weergegeven. In grote lijnen volgt het tracé de zuidelijke oever van de sterk manderende Overijsselse Vecht. Bron: particuliere collectie, beschikbaar gesteld via [Wikimedia.org/noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij](https://www.wikimedia.org/nl/noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij).

2.2 Nieuwe stedenbouwkundige situatie rond het station

Met de bouw van station Dalfsen in 1902 ontstond een volledig nieuwe stedenbouwkundige situatie. De Heinoeseweg, die rond het midden van de 19de eeuw verlegd was, werd nu door de spoorlijn onderbroken en met een forse 'lus' in oostelijke richting omgeleid. Hierdoor kwam het nieuwe station tussen de spoorlijn en het noordelijke deel van de 'lus' te liggen.

De waarschijnlijk nog onverharde weg liep daarbij zeer dicht langs de voorgevel (noord) van het stationsgebouw. Langs de noordzijde van dit weggedeelte werd een sloot gegraven die ook thans nog aanwezig is. Ten oosten van het stationemplacement werd een overweg aangelegd, waarna de Heinoeseweg direct ten zuiden van het spoor, en daar parallel aan, weer aansloot op het oorspronkelijke wegtracé.

De reden om de oorspronkelijke weg om het station te leiden, in plaats van de weg rechtdoor te laten lopen en het station iets op te schuiven, is niet bekend. Door voor deze opzet te kiezen, werd echter voorkomen dat het station aan een doodlopende zijweg kwam te liggen. Bovendien werd het emplacement op deze manier niet door een overweg doorsneden. Het station kwam door de wegverlegging aan de, plaatselijk verbrede, doorgaande weg te liggen en werd daardoor zeer makkelijk bereikbaar. Bijkomende stedenbouwkundige bijzonderheid is dat met deze ingreep de overweg weer op het tracé van de oorspronkelijke Heinoeseweg kwam te liggen. Vanaf de doorgaande weg werd langs het goederengebied van het emplacement (binnen het stationsgebied) een 'losweg' aangelegd.

Het weggedeelte ten noorden van de spoorlijn heet vanaf 1903 Stationsweg.

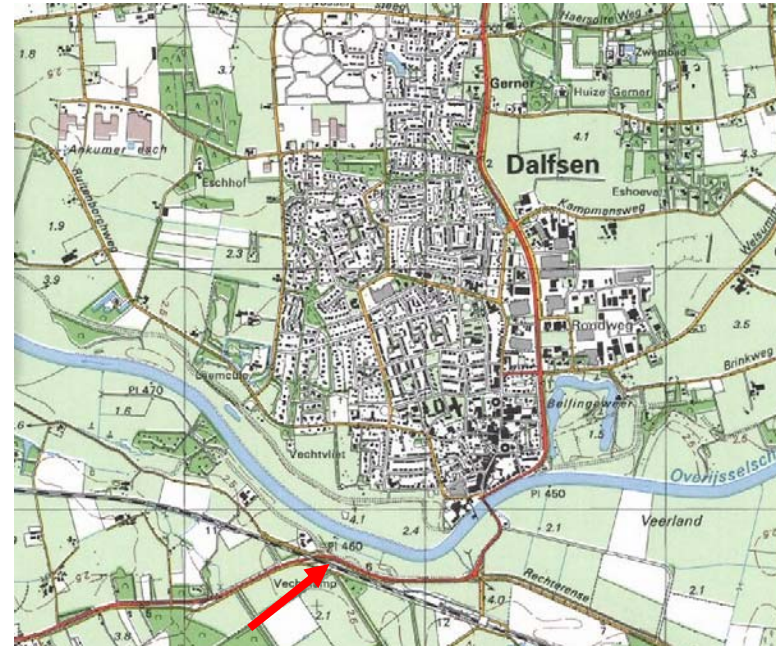


Overzicht van de stedenbouwkundige situatie omstreeks 1908. Duidelijk is de verlegging van de Heinoeseweg zichtbaar. Bron: topografische militaire kaart 1908

2.3 Latere wijzigingen

Aanvankelijk lag het nieuwe station in een vrij kaal gebied met alleen langs de al aanwezige weg een rij bomen. Na 1915 werden ten oosten van het stationsgebouw, in het verlengde van het perron, bomen aangeplant. Deze waren echter in 1937 nog altijd vrij laag. Ook langs de beide 'dwarse' delen van de Heinoeseweg, ten noorden en ten zuiden van het station werden bomen aangeplant. Het station raakte hierdoor geleidelijk steeds meer ingebed in het groen.

Het dorp Dalfsen breidde zich alleen in noordelijke richting uit, waardoor het station op enige afstand van de bebouwde kom bleef liggen. In een ruim gebied rond het station hebben tot op heden geen bouwactiviteiten plaats gevonden en bleef het landelijke karakter zeer goed behouden.



Topografische kaart (1:25.000) 1995, kaartnr. 21H. Dalfsen heeft zich sterk in noordelijke richting uitgebreid. Het gebied rond het station (pijl) behield een landelijk karakter. Bron: Kadaster.



Overzicht vanaf het eilandperron in westelijke richting in 1937. Links zijn de bomen lang de Heinoeseweg zichtbaar. Bron: HUA, nr. 161277.



Overzicht vanaf het hoofdperron in oostelijke richting, met links de nieuw aangeplante bomen rond het nevengebouw. Bron: HUA, nr. 161278.



Overzicht van de voorzijde van het station omstreeks 1970. De smalle doorgaande weg loopt nog altijd vlak langs het stationsgebouw. Bij het stationsgebouw zijn nog geen parkeerplaatsen aanwezig. Bron: stationsweb.nl

Ook de wegenstructuur rond het station bleef grotendeels ongewijzigd. Wel werden langs het weggedeelte ten noorden van het station na 1970 parkeerplaatsen aangelegd. Tegen het einde van de 20^{ste} eeuw werd langs de westzijde van de Stationsweg een fietspad aangelegd. Dit brede geasfalteerde fietspad eindigde ter hoogte van het station. Tussen 1970 en 1995 werd de Stationsweg verbreed en geasfalteerd. Door de aanleg van de parkeervakken en de wegverbreding raakte het landelijke beeld rond de voorzijde van het station wat verstoord.



Overzicht van het stationsgebouw omstreeks 1995. Op de voorgrond is het brede fietspad zichtbaar. Ter hoogte van het stationsgebouw zijn aan weerszijden van de doorgaande weg parkeerplaatsen aangelegd. Bron: stationsweb.nl

Bij een herinrichting van het stationsgebied in het najaar van 2006 werd de doorgaande weg verlegd in noordelijke richting. Ter plaatse van de vroegere weg werd het fietspad doorgetrokken langs het station. Tussen het nieuwe fietspad en de verlegde weg werd een groenstrook met een

sloot aangelegd. In deze groenstrook zijn in het kader van het Toeristisch Overstap Punt (TOP) verschillende panelen met informatie over de omgeving en de diverse toeristische routes in het gebied geplaatst.

Tussen het verlegde weggedeelte en het oorspronkelijke wegtracé werd een fors verhard parkeerterrein gerealiseerd. Op dit parkeerterrein werd een busstation aangelegd. De capaciteit van het parkeerterrein bleek echter nog onvoldoende en eind 2012 werd het parkeerterrein in noordelijke richting uitgebreid. Door deze uitbreiding ligt het parkeerterrein thans aan weerszijden van de doorgaande weg ten noorden van het station.



Huidige situatie ten noorden van het station, gezien vanaf de in noordelijke richting verlegde doorgaande weg.

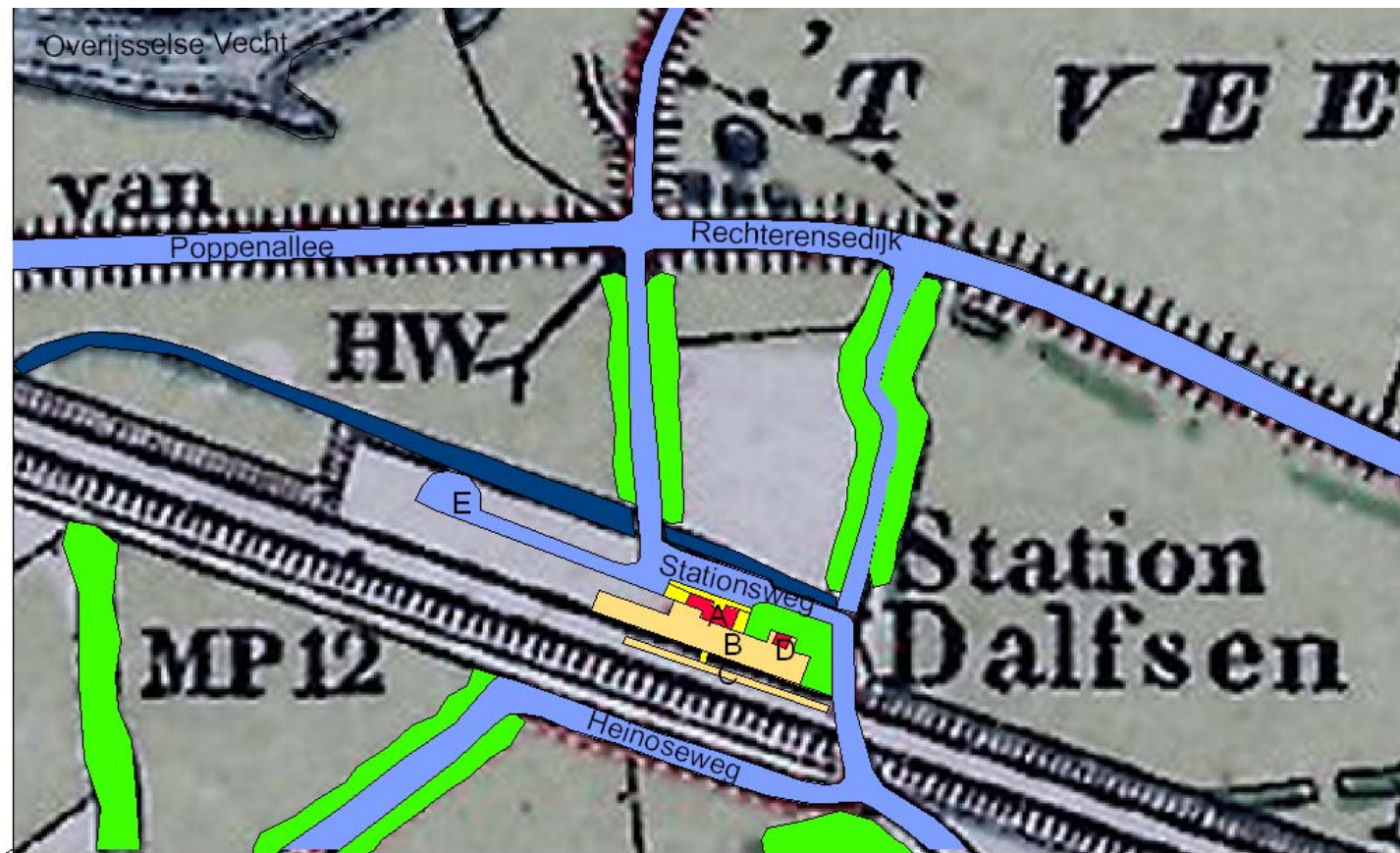


Luchtfoto met de stedenbouwkundige structuur rond het station. Het stationsgebouw is oranje gemarkeerd. Het in 2012 gerealiseerde parkeerterrein ten noorden van de doorgaande weg wordt hier nog niet weergegeven. Bron: bagviewer.geodan.nl

Aansluiting op de stad

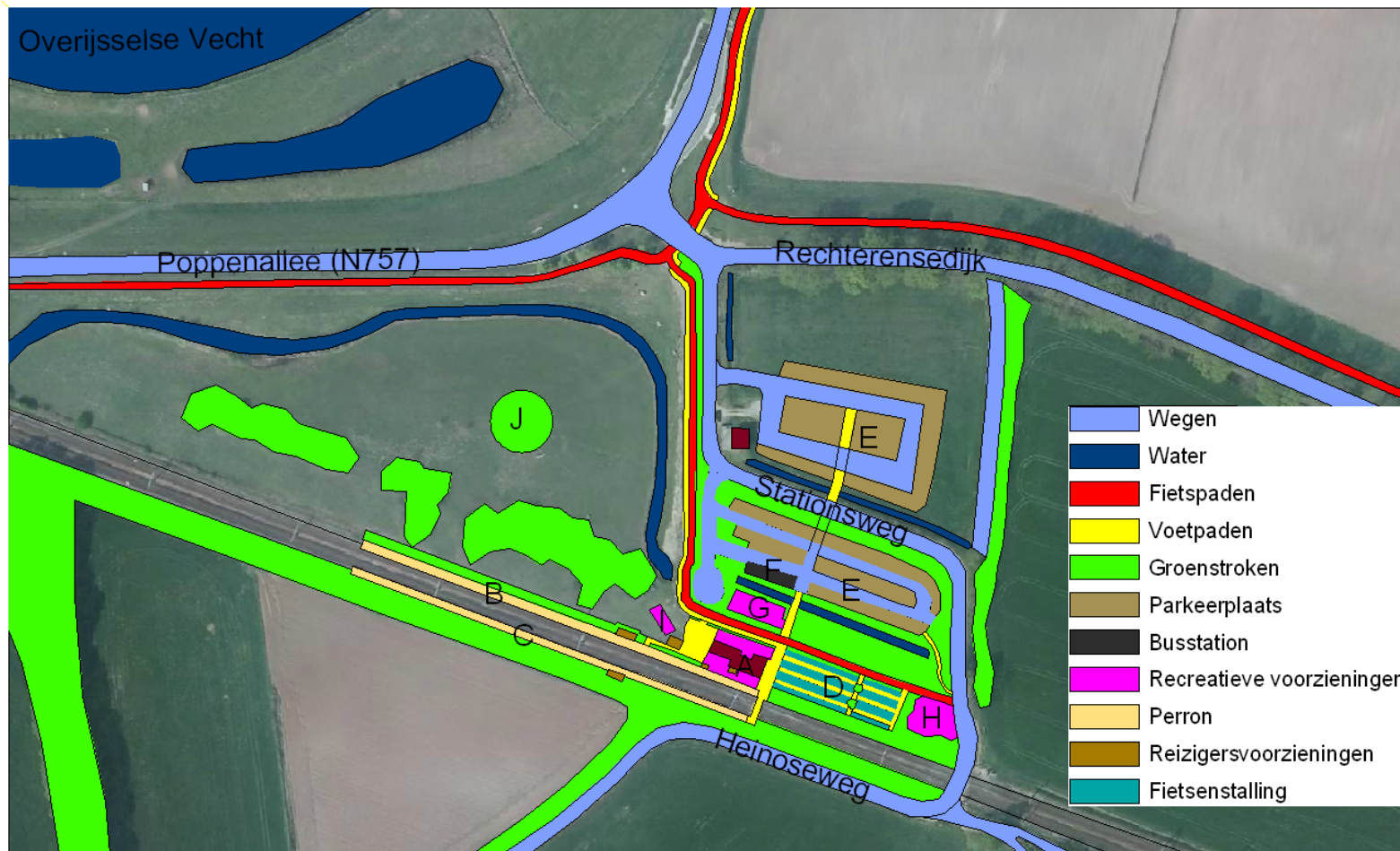
Ten noorden van het station werd de wegenstructuur enigszins gewijzigd. Hoewel de ligging van de wegen in grote lijnen gelijk bleef veranderde de onderlinge aansluiting van de wegen sterk. Oorspronkelijk liep de Stationsweg door naar de Vechtbrug. Ten noorden van het station kruiste deze de doorgaande route van Zwolle naar Ommen via de Rechterensedijk. In de jaren '80 was de kruising al wat gewijzigd, zodat er een 'sprong' in de Stationsweg ontstond.

OORSPRONKELIJKE SITUATIE



- A = Stationsgebouw
- B = Hoofdperron
- C = Eilandperron
- D = Nevengebouw met bergplaats en sanitaire voorzieningen
- E = Losweg t.b.v. goederengedeelte emplacement

(Nb. hoofdgroenstructuren zijn groen gemarkeerd en de tot de emplacementaanleg behorende waterloop is donkerblauw gemarkeerd.)



HUIDIGE SITUATIE

- A = Stationsgebouw
- B = Noordelijk perron
- C = Zuidelijk perron
- D = Overdekte fietsenstalling
- E = Parkeerterrein auto's
- F = Busstation
- G = Informatiezone toeristisch overstap punt (TOP)
- H = Picknickplaats
- I = Speelplaats
- J = Kunstwerk 'Zwevende steen'



Begin jaren '90 werden de aansluitende wegen verbreed. De doorgaande route vanuit Zwolle (Poppenallee) werd nu via het vroegere noordelijke deel van de Stationsweg naar Dalfsen geleid (N575). De Rechterensedijk richting Ommen werd een afslag van deze weg en de Stationsweg is vervolgens weer een afslag van de Rechterensedijk geworden. Doordat vanaf de Vechtbrug langs de oostzijde van de Poppenallee een dubbel fietspad werd aangelegd is er voor fietsers en voetgangers nog altijd een vrij goede aansluiting tussen het stadscentrum en het station, met slechts één oversteek.



Zicht vanaf de Poppenallee richting het station, met rechts de in 2000 aangelegde heuvel met het kunstwerk 'Zwevende steen' van Bas Maters.

In 2000 werd in het weiland direct ten westen van het station een lage heuvel opgericht met daarop het kunstwerk 'Zwevende steen' van Bas Maters (1949-2006). Het kunstwerk werd geplaatst in het kader van het door Dienst Landelijk Gebied ontwikkelde landinrichtingsproject 'Marshoek-Hoonhorst', dat in 2010 werd afgerond.⁸ Met de ligging op een glooiend, door schapen begraaft terrein wordt een link gelegd naar het glooiende karakter van het Vechtdal.

2.4 Huidige situatie

In de huidige situatie is de doorgaande weg wat verder van het station komen te liggen. Op de plaats van de oorspronkelijke weg ligt thans een breed fietspad. Deze verwisseling is beeldend voor de veranderende rol van het station. Daarbij is de oorspronkelijke functie van een lokaal opstappunt voor reizigers met een beperkte goederenfunctie veranderd in een opstappunt voor lokale reizigers met daarnaast een belangrijke spelfunctie voor het regionale (fiets)toerisme. De bij het station ingebedde toeristische informatievoorzieningen en de aanwezigheid van een picknickplaats ten oosten van het station, alsmede ook de horecabestemming van het stationsgebouw versterken deze functie. Voorts speelt het open gebied ten westen van het station met hierin het kunstwerk van Maters uit 2000 een belangrijke rol voor het beeld van de stationsomgeving.

2.5 Toekomst

Thans beraad de gemeente Dalfsen zich op het verbeteren van de veiligheid op de Rechterensedijk ten oosten van de aansluiting met de Stationsweg. Een mogelijke aanpak is de aanleg van een extra rijbaan, waarvoor dan echter mogelijk een deel van de langs deze weg aanwezige bomen zal moeten verdwijnen.

Voorts werd in 2011 een onderzoek verricht naar de verkeersveiligheid van de fietsroute tussen Dalfsen en het station⁹. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat een verbetering kan worden bereikt door de aanleg van een rotonde bij de aansluiting van de Rechterensedijk op de Poppenallee (N757) en het realiseren van gescheiden fietspaden aan weerszijden van de N757 tussen de Rechterensedijk en Dalfsen. De visuele invloed van deze ingrepen op het stationsgebied is beperkt. Een verbetering van de verkeersveiligheid zou echter wel kunnen bijdragen in een toename van het aantal reizigers voor station Dalfsen.

OVERZICHT STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

Concept

- Tracé spoorlijn bepalend voor situering station
- Verlegging doorgaande weg t.b.v. ontsluiting van het station
- Nauwelijks sprake van een plein voor het stationsgebouw
- Speciaal aangelegde 'losweg' voor goederenspoor
- Ook nog een laad/losperron bij de overweg van de weg naar Zwolle (huidige Poppenallee).

Ruimtelijke uitvoering

- Verlegging onverharde Heinoseweg via overweg ten oosten van station
- Opvallende ligging buiten bebouwde kom aan overzijde van de Overijsselse Vecht
- Ligging aan (omgelegde) doorgaande weg richting Heino
- Landelijke situering door ligging op ruime afstand van bebouwde kom

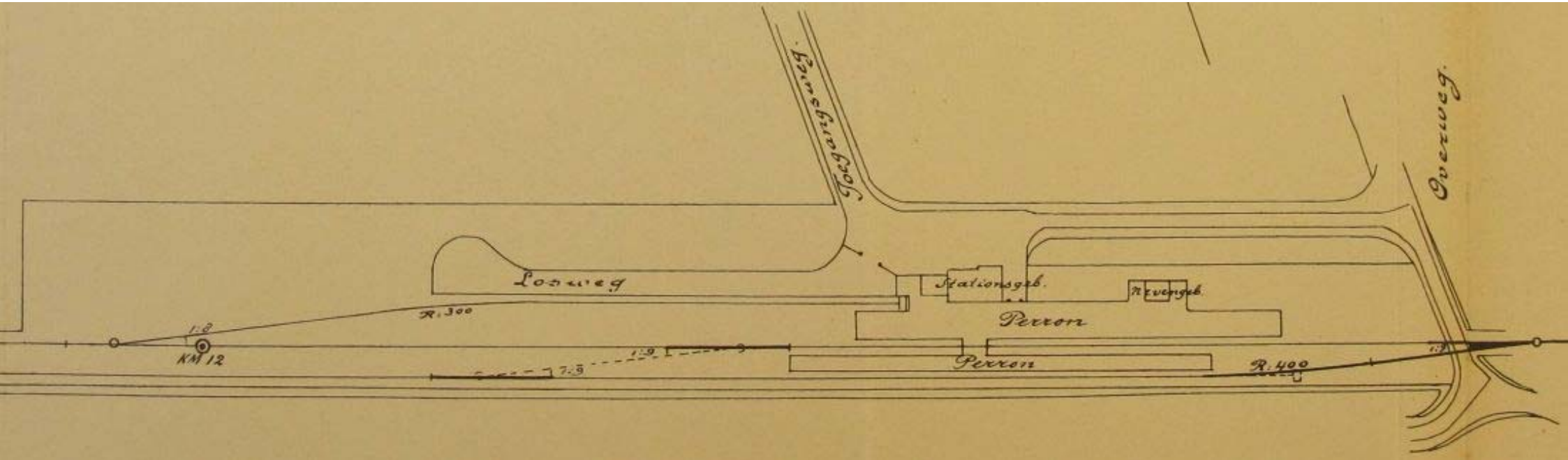
Belangrijke ingrepen

- Omvorming bestaande weg tot fietspad en verlegging doorgaande weg in noordelijke richting (2006)
- Aanleg en uitbreiding parkeerterrein
- Aanleg fietsenstallingen
- Buiten gebruikname van de 'losweg' na beëindiging goederenvervoer in 1970
- Herinrichting gebied ten noordwesten van station met in weiland geplaatste 'zwevende steen'

Huidige situatie

In functioneel opzicht is de stedenbouwkundige situatie, zoals deze ontstond bij de bouw van het station grotendeels bewaard gebleven. Daarbij is echter de rol van het fietsverkeer toegenomen en het gemotoriseerde verkeer wat verder van het station gesitueerd. De uitgebreide voorzieningen voor auto's, openbaar vervoer en fietsers maken dat het station fungeert als een 'spil' in een toeristische en recreatief knooppunt. Daarbij biedt het stationsgebied goede voorzieningen voor lokale reizigers. Ondanks de vele wijzigingen bleef het landelijke karakter van het stationsgebied goed behouden.





Overzichtstekening emplacement bij bestek 1156 uit 1908. Aanvankelijk was het emplacement uitgevoerd met een los- en laadspoor en een passeerspoor, dat vanaf één zijde toegankelijk was vanaf het verder als enkelspoor uitgevoerde hoofdspoor. In 1908 werd het passeerspoor omgevormd tot een kruisspoor, waarbij treinen in beide richtingen beide sporen konden bereiken. Dit maakte het passeren van treinen makkelijk. Ten opzichte van de huidige situatie lagen de perrons beduidend meer in oostelijke richting. Het westelijke gebied was bestemd voor de overslag van goederen, met een aparte Losweg. Op deze tekening worden de nieuw aan te leggen wissels donkerder weergegeven. Bron: HUA 916-1156



3 EMPLACEMENT CONTEXT: opzet, routing en reizigersbeleving

Met de aanleg van de spoorlijn tussen Zwolle en Ommen en station Dalfsen ontstond een geheel nieuwe invulling van dit gebied. Dit maakte ook dat er waarschijnlijk weinig belemmeringen waren voor de opzet van het nieuwe emplacement. Station Dalfsen kreeg een vrij eenvoudige opzet met een stationsgebouw en bijgebouw, twee perrons en losplaatsen voor goederen.

3.1 Opzet emplacement

De spoorlijn tussen Zwolle en Ommen was aanvankelijk als enkelspoor uitgevoerd. Bij station Dalfsen was een (vanaf één zijde toegankelijk) passeerspoor aanwezig. Hiermee konden treinen elkaar plaatselijk passeren. Daarnaast lag direct ten westen van het stationsgebouw nog een los- en laadspoor dat vanuit de richting van Zwolle toegankelijk was. Ten westen van het emplacement eindigde het passeerspoor bij de spoorwegovergang van de Emmerweg richting Zwolle. Deze opzet van het emplacement was aanvankelijk de meest uitgebreide variant¹⁰.

Door de verlegging van de doorgaande weg rond het

emplacement kwam het stationsgebouw vrijwel direct naast deze weg te liggen. Ter hoogte van het stationsgebouw werd de weg, vooral richting het station, verbreed, zodat een klein stationsvoorplein ontstond. Vanaf de bocht in de doorgaande weg liep een als 'Losweg' aangeduide, doodlopende, en met hekken afsluitbare, weg in westelijke richting, direct langs het aan deze zijde van het emplacement gelegen kopspoor.

Aanvankelijk had station Dalfsen twee onverharde perrons, zoals op deze prentbriefkaart uit omstreeks 1915 zichtbaar is. Geheel rechts is het schaarhekwerk tussen het stationsgebouw en het nevengebouw zichtbaar. Bron: stationsweb.nl



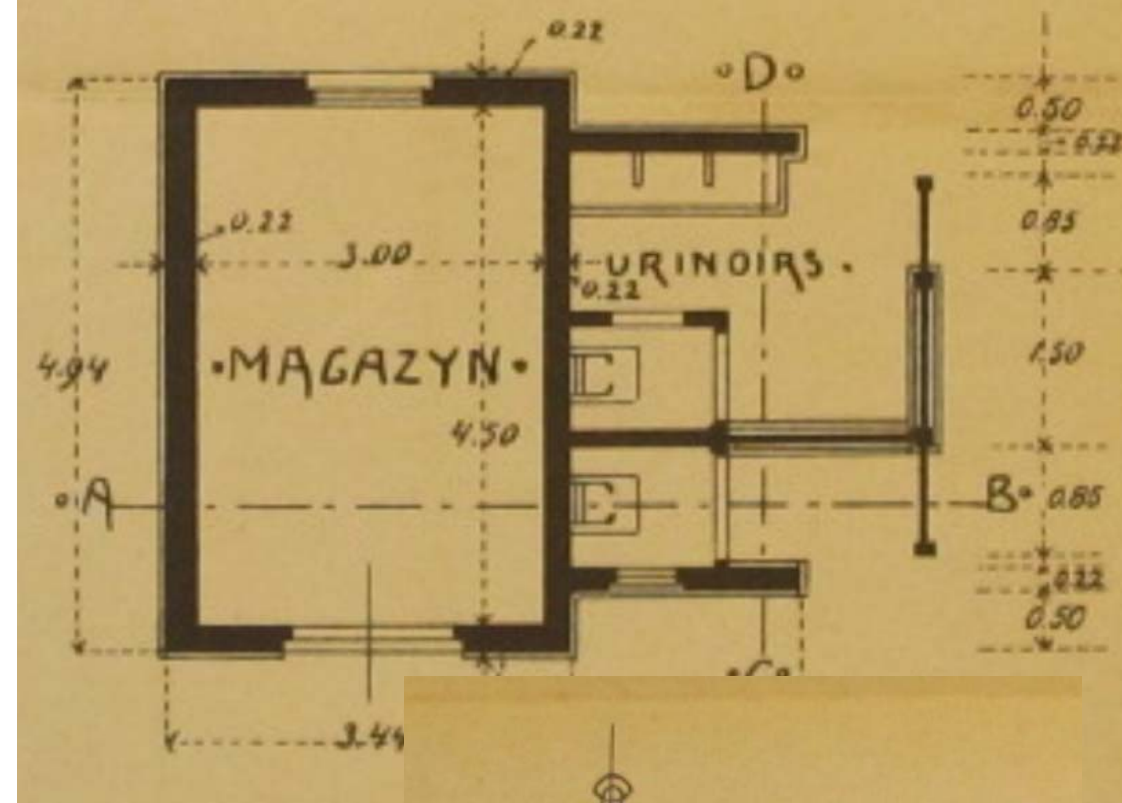
Direct langs de achterzijde van het stationsgebouw lag het met grind verharde hoofdperron. Ten oosten van het stationsgebouw liep het perron beduidend verder door dan in de huidige situatie. Ten noorden van dit perron bevond zich nog een klein bijgebouw met daarin toiletten, urinoirs en een magazijn. Tussen beide gebouwen bevond zich een pomp en waterput. Ten westen van het stationsgebouw liep het hoofdperron slechts over korte afstand langs het hier aanwezige kopspoor. Ter hoogte van het stationsgebouw lag tussen het dubbelspoor een smal, met grind afgewerkt, eilandperron dat via een oversteek vanaf het hoofdperron toegankelijk was.

Naast de overweg in de Emmerweg lag nog een vanaf deze weg toegankelijke verhoogde losplaats.

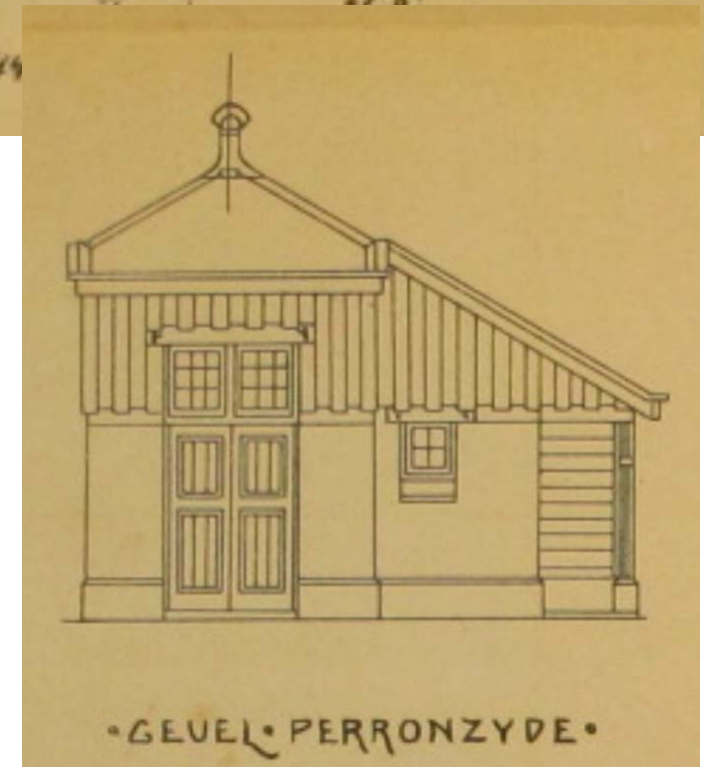
3.2 Routing en voorzieningen

Bij aankomst vanuit Dalfsen konden reizigers vanaf de doorgaande weg langs de oostzijde van het stationsgebouw het hoofdperron bereiken. Ook kon men door het stationsgebouw, via een vestibule met loket en bagagebalie en de wachtkamer naar het hoofdperron. Hoewel het perron ook ten westen aan de openbare weg grensde, was hier, gezien de beperkte ruimte, waarschijnlijk geen doorgang voor reizigers.

Tussen de zuidoosthoek van het stationsgebouw en het bijgebouw stond langs de rand van het hoofdperron een houten schaarhekwerk met direct naast het stationsgebouw een dubbel draaihek tussen hogere posten. Naast het pad langs het stationsgebouw stonden twee lantaarns. Tussen het schaarhekwerk en de doorgaande weg lag een tuin of groenstrook. Op de kop van het kopspoor ten westen van het station was een stootblok geplaatst met daarnaast enkele struiken.



Plattegrond en perrongevel nevengebouw ten oosten van het stationsgebouw.
Bron: HUA, 925-56 blad 11.

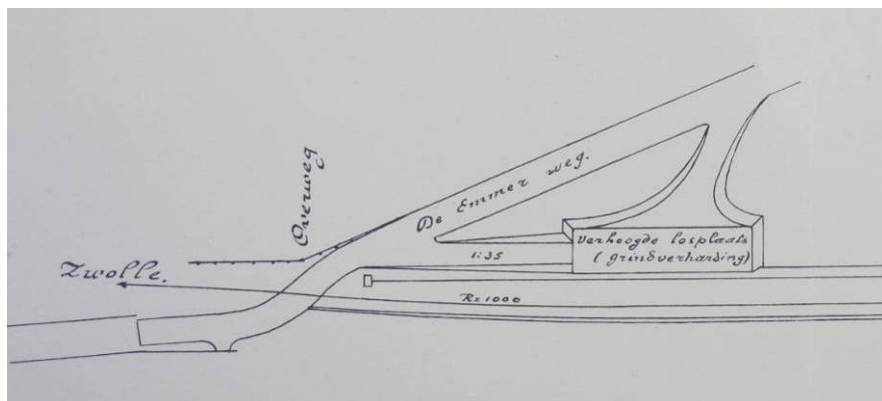




De perrons waren aanvankelijk met grind verhard en kenden geen perronranden. De oversteek van het hoofdperron naar het eilandperron bestond dan ook uit een grindpad over het noordelijke spoor. Behoudens de in het bijgebouw ondergebrachte toiletten en urinoirs waren buiten het stationsgebouw geen voorzieningen voor de reizigers aanwezig.

Voor het laden en lossen van goederen was langs de noordzijde van het emplacement, ten westen van het stationsgebouw een 'losweg' aangelegd. Deze werd door een dubbel draaihek gescheiden van de openbare weg. Aan de westzijde eindigde de losweg met een verbreding om keren mogelijk te maken.

Van de verhoogde losplaats naast de spoorwegovergang in de Emmerweg is alleen bekend dat deze (evenals de perrons bij het stationsgebouw) met grind was verhard.



Detail uit het emplacementsoverzicht, behorend bij bestek 1156 uit 1908. Deze verhoogde losplaats bevond zich even ten westen van het station bij de spoorwegovergang in de weg richting Zwolle. Bron: HUA 916-1156

3.3 Latere wijzigingen

Al in november 1903 vindt aanbesteding plaats voor de bouw van een kleine bergplaats voor ploeggereedschappen. Deze werd ten westen van de losweg gebouwd en is na 1980 gesloopt.



Op deze op 24 februari 1980 door F.J. Hoevenagel gemaakte foto is de bergplaats voor ploeggereedschappen nog zichtbaar. Tevens is zichtbaar dat het tweede perron nog tussen de beide sporen ligt. (bron: www.nols-maatschappij.info)

In 1908 wordt het emplacement opgewaardeerd en krijgt station Dal'fse een volwaardig kruisspoor, zodat treinen elkaar in beide richtingen kunnen passeren.¹¹ (bestek ss 1156) Dit was nodig omdat in de praktijk was gebleken dat alleen een als kopspoor uitgevoerd passeerspoor onvoldoende voldeed. Bij het later aangelegde traject Stadskanaal – Zuidbroek werden de emplacementen dan ook al direct uitgevoerd met kruissporen.

De aangebouwde goederenberplaats bleek al omstreeks 1910 te klein en werd aanzienlijk vergroot.¹²



Op deze foto uit 1937 is zichtbaar dat de perrons dan inmiddels zijn voorzien van gemetselde randen en een bestrating. Bron: HUA, nr. 161278

Tussen 1915 en 1937 werd het hoofdperron voorzien van een gemetselde perronrand en een klinkerbestrating. Het eilandperron bleef mogelijk nog korte tijd met grind verhard maar is vervolgens eveneens voorzien van een gemetselde perronrand en een bestrating.

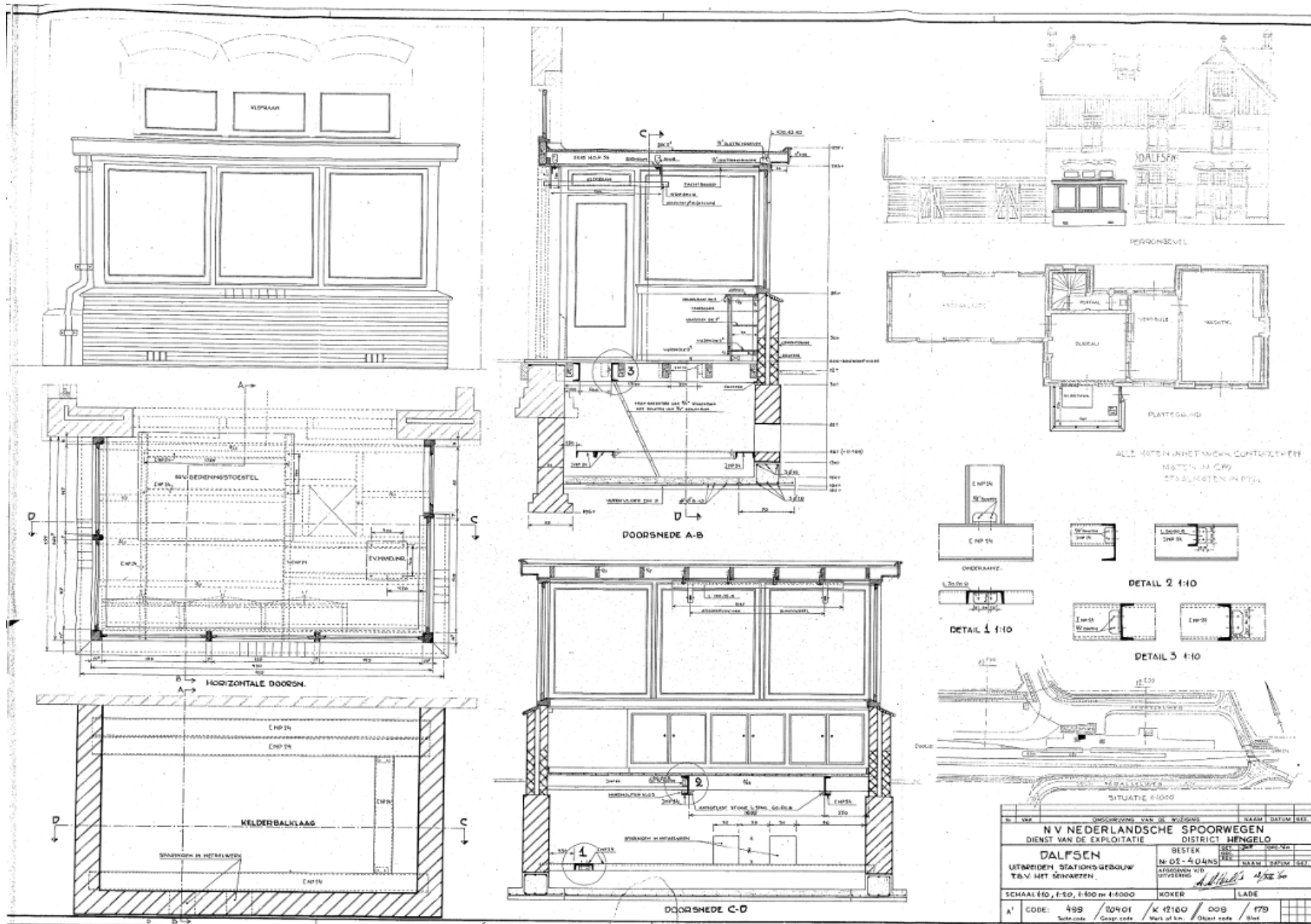
In 1961 werd aan de zuidzijde van het stationsgebouw een uitbouw t.b.v. bediening van seinen en wissels gerealiseerd. Korte tijd later werd tussen het stationsgebouw en het ten oosten hiervan gesitueerde nevengebouw een ommuurde fietsenstalling aangelegd. Deze stalling werd echter al voor 1970 vervangen door een grotere overdekte stalling. Het nevengebouw werd hiervoor gesloopt.¹³ De huidige fietsenstalling werd in 2003 in gebruik genomen.



Situatie omstreeks 2000. Ten westen van het stationsgebouw is dan nog een parkeerterrein aanwezig op de plaats van de vroegere goederensporen en losweg. Bron: maps.google.nl.

Op 31 augustus 1970 werd het goederenvervoer op het traject Zwolle - Ommen beëindigd. Enkele jaren later (1975 en 1979/1980) werden de goederensporen opgebroken. Hiermee ontstond aan de westzijde van het stationsgebouw ruimte voor de aanleg van een klein parkeerterrein.

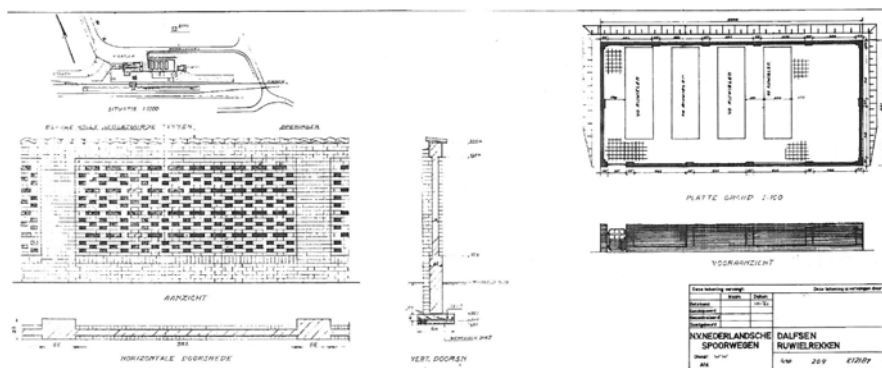
Omstreeks 1980 vond een spoorverdubbeling op het traject plaats. Hoewel bij station Dalfsen al een dubbel spoor aanwezig was, werden de perrons vernieuwd en verhoogd. Hierbij schoven de perrons iets op in westelijke richting. Het tweede perron bleef nu nog een eilandperron. (zie foto 1980 op vorige pagina). Dit veranderde echter met de elektrificatie van het traject rond 1985. Het tweede perron kwam nu ten zuiden van het dubbele spoor te liggen. Ook werden beide perrons in westelijke richting verlengd.



Tekening behorend bij bouwaanvraag uit december 1960 t.b.v. de aanbouw van een ruimte voor bediening van seinen en wissels. Op de plattegrond is zichtbaar dat de balie voor afgifte van bagage dan al is opgeheven. Bron: Archief BWT gemeente Dalftsen

Als gevolg van een steeds verdere automatisering van de reizigersafhandeling kwam de functie van het stationsgebouw in de jaren'90 te vervallen. Sinds 1997 heeft de begane grond van het gebouw een horecafunctie en is hier Grand Café 'Het oude Station' gevestigd. De zolder is in gebruik als opslag van het grand café. In de vroegere goederenbergsplaats bevinden zich de keuken en sanitaire voorzieningen. De bovenwoning wordt afzonderlijk van het grand café verhuurd. Met de komst van de horeca is een deel van het hoofdperron, ten zuiden van het stationsgebouw als terras ingericht.

In september 2004 werd door de gemeente besloten tot de aanleg van een parkeerterrein ten noorden van het station. Na de aankoop van het hiervoor benodigde terrein vond in het najaar van 2006 een herinrichting van het gebied plaats, waarbij de huidige stedenbouwkundige opzet ontstond. Het eerder ten westen van het stationsgebouw aangelegd parkeerterrein kwam daarbij te vervallen.



Tekening betreffende aanleg eerste fietsenstalling in 1961. Deze ommuurde fietsenstalling werd al voor 1970 vervangen. Bron: HUA, 959-9837.



De voorzijde van het station omstreeks 1995. Pas met de wegverlegging en aanleg van het parkeerterrein omstreeks 2006 is dit gebied ingrijpend veranderd. Bron: RCE, nr. 20350730

3.4 Huidige situatie

Van de oorspronkelijke opzet van station Dalftsen resteren nog het stationsgebouw, een deel van de perronopzet en een deel van de stedenbouwkundige structuur. Door de vele wijzigingen is een volledig nieuw beeld ontstaan, waarin het historische stationsgebouw ondanks het verlies van de oorspronkelijke functie, nog altijd een spilfunctie vervult.

Naast het stationsgebouw uit 1903 bestaat het emplacement uit twee



perrons (huidige opzet 1980/1985) een overdekte rijwielstalling (2003) en een parkeerterrein en busstation uit 2006. Voorts zijn diverse voorzieningen, gericht op het toerisme aanwezig, zoals een picknickplaats, een speelplaats en informatievoorzieningen. Behoudens het stationsgebouw zijn alle elementen in een eigentijdse vormgeving uitgevoerd.

In de huidige situatie neemt de in het stationsgebouw gevestigde horeca een belangrijke plaats in op het emplacement. Het functioneren van het grand café staat echter geheel los van de stationsfunctie. T.b.v. de horecafunctie is direct ten zuiden van het stationsgebouw (op het perron!) een ruim terras ingericht. Het terras ten noorden van het gebouw is zeer beperkt en zal in de regel weinig gebruikt worden.

Het noordelijke perron heeft een uit betonelementen samengestelde perronwand en een tegelbestrating. Het oostelijke deel van het perron sluit aan op het stationsgebouw en dit deel is in gebruik als terras bij het grand café. Ten westen van het stationsgebouw loopt het perron zonder onderbreking over in de bestratingen van het openbare gebied. Verder in westelijke richting loopt het terrein langs het perron iets af, zodat de hier aanwezige toegang is uitgevoerd met een betonnen trapje. Rond de hiernaast gesitueerde abri is een keerwand van spoorbuisen aanwezig. Op het perron bevinden zich twee eigentijdse abri's, waarvan de westelijke onderdak biedt aan de kaartverkoopautomaat. Naast deze abri bevindt zich een door hekken afgescheiden containeropstelplaats t.b.v. het grand café.

Het zuidelijk perron is overeenkomstig het noordelijke perron uitgevoerd met een betonnen perronwand en een bestrating van betontegels. Langs de zuidzijde van het perron staat een lage heg met daarlangs een met gras begroeid talud. Op het zuidelijke perron bevindt zich één abri in een eigentijdse vormgeving.



Het terras van het in het stationsgebouw gevestigde Grand Café neemt een prominente plaats in op het noordelijke perron.

Vanaf het parkeerterrein en het hiernaast gesitueerde busstation is het station bereikbaar via een brug over de hier al vanaf de bouw van het station aanwezige sloot. Vervolgens dient het fietspad, dat zich op de plaats van de oorspronkelijke weg bevindt, te worden overgestoken. Fietsers kunnen vanaf dit fietspad de ten oosten van het stationsgebouw gesitueerde overdekte fietsenstalling betreden.



Ontsluiting vanaf het parkeerterrein en de bushalte via een in 2006 aangelegde brug.

Ten noordwesten van de vroegere goederenbergruimte is nog een doodlopend ovaal pleintje aanwezig, dat voor het ophalen en afzetten kan worden gebruikt. Dit pleintje bevindt zich op het tracé van de oorspronkelijke doorgaande weg langs het station.

Reizigers kunnen zowel langs de oostzijde als de westzijde van het stationsgebouw de perrons naderen. Daarbij zullen vaste reizigers in de regel voor het noordelijke perron langs de westzijde lopen en voor het zuidelijke perron langs de oostzijde lopen. Dit mede omdat het ten zuiden van het stationsgebouw op het perron aanwezige terras de doorloop enigszins beperkt.



Ovaal pleintje ten noordwesten van de voormalige goederenbergruimte.

Het zuidelijke perron is via een met slagbomen beveiligde overweg, direct ten oosten van het stationsgebouw bereikbaar. De brede doorgang langs de oostzijde van het stationsgebouw vormt hiervoor een logische route.

Het noordelijke perron is ook vanaf de oostzijde toegankelijk, maar heeft tevens toegangen direct ten westen van de voormalige goederenbergruimte en verder in westelijke richting.



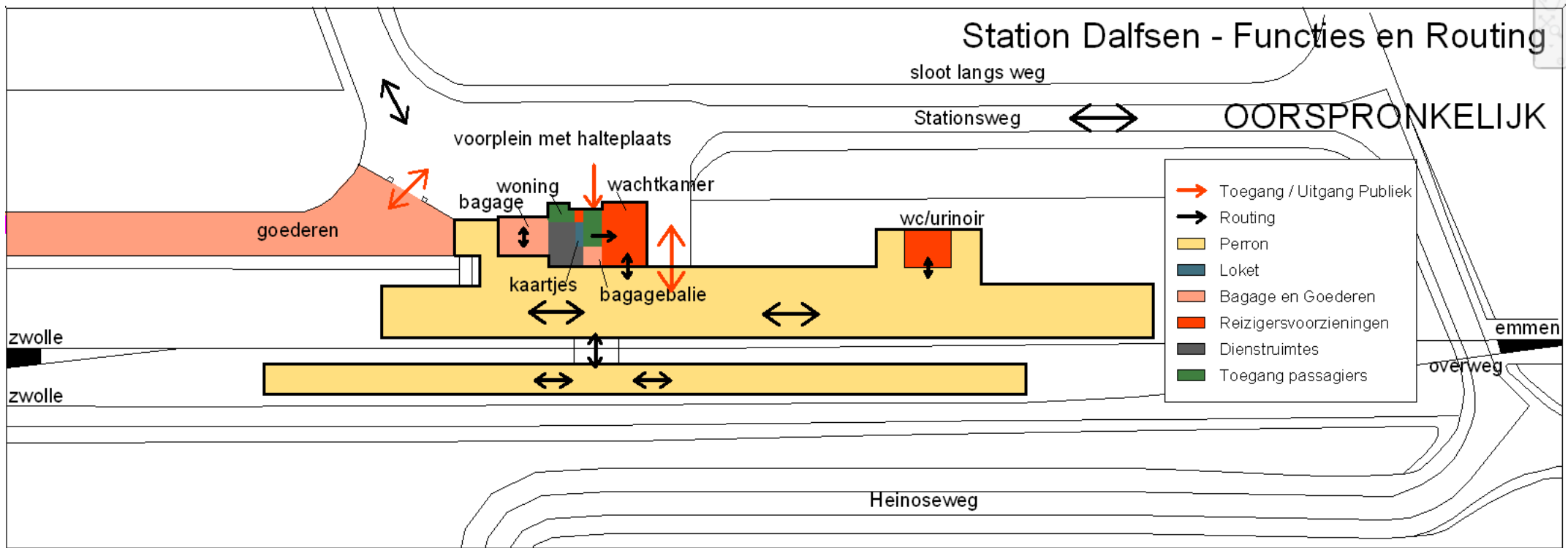
De enige kaartverkoopautomaat staat ten zuidwesten van de voormalige goederenbergplaats, bij de toegang tot het noordelijke perron. OV-incheckzuilen (Arriva) bevinden zich bij alle toegangen tot de perrons.

Beide perrons zijn voorzien van een eigentijds vormgegeven Abri en enkele stalen bankjes, evenals diverse elementen t.b.v. informatievoorziening.

Linksboven: toegang tot de perrons langs de oostzijde van het stationsgebouw.

Linksonder: Via het plein ten westen van het stationsgebouw is het noordelijke perron toegankelijk.

Boven: Zicht vanaf het zuidelijke perron in westelijke richting.



Beeld van de oorspronkelijke opzet



Eilandperron ter hoogte van stationsgebouw



Onverharde en nauwelijks verhoogde perrons



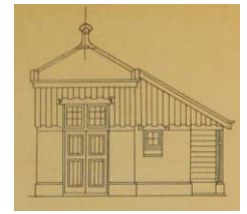
Geen voorzieningen op perrons



Treinen kunnen elkaar alleen bij station passeren



Station ligt direct aan doorgaande weg



Nevengebouw met sanitaire voorzieningen



Belangrijkste veranderingen



Uitbreiding goederenberplaats



Uitbouw voor bediening seinen en wissels



Spoorverdubbeling en opheffing eilandperron



Verlegging weg en aanleg fietspad langs station



Aanleg recreatieve toeristische voorzieningen



Aansluitingen regionaal vervoersnetwerk



Aanleg fietsenstalling



Horeca in stationsgebouw



Perron wordt tevens recreatiezone



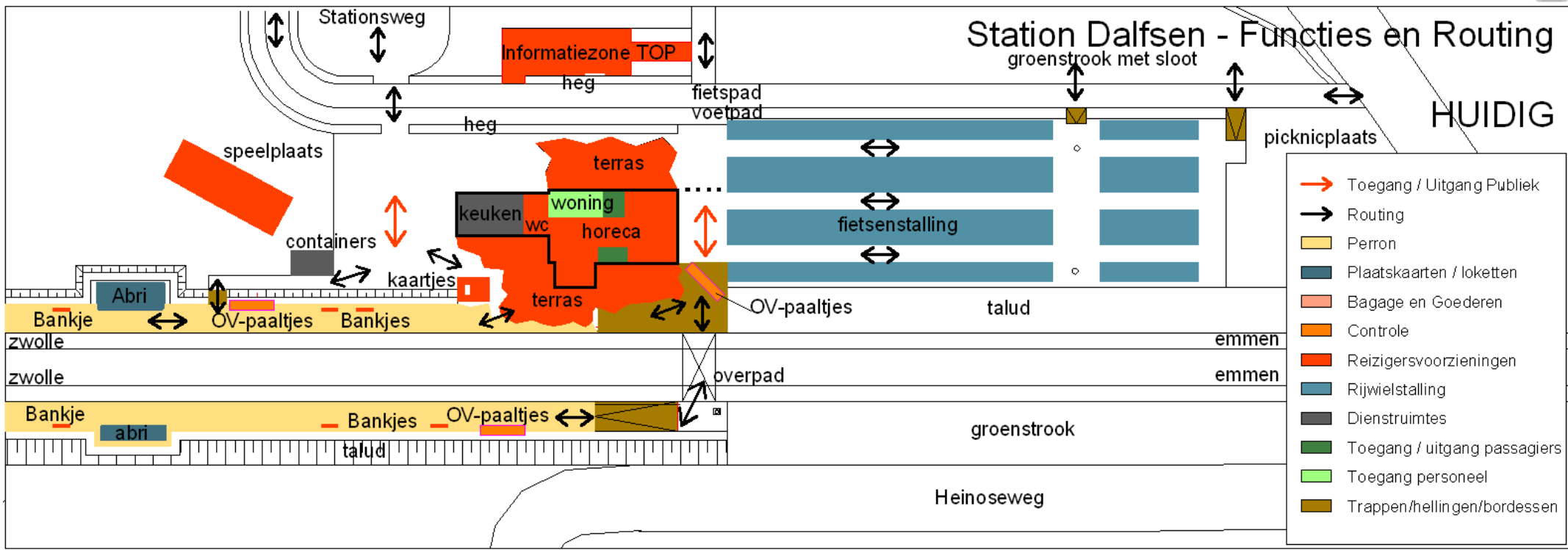
Verlegging perrons in westelijke richting



Herinrichting terrein ten westen van station



Plaatsing kaartverkoopautomaat en eigentijdse voorzieningen



Huidige reizigersbeleving station Dalfsen



Aankomst bij bushalte



Auto parkeren



Looproute naar station



Fiets stallen



Reisbewijs via TVM



Inchecken bij OV-poortje



Wachten op perron



Aankomst op station Dalfsen



Bezoek horeca



Informatie inwinnen



Recreëren



Vervolgroute

OVERZICHT EMPLACEMENT CONTEXT

Concept

- Belangrijkste voorzieningen ondergebracht in stationsgebouw
- Toegang tot perrons door- of langs het stationsgebouw
- Grotendeels scheiding tussen reizigers en goederen
- Station lag vrij centraal binnen het emplacement
- Onverharde, nauwelijks verhoogde perrons, waarbij zuidelijke perron als eilandperron was uitgevoerd

Ruimtelijke uitvoering

Bij de aanleg van het station werd de bestaande Heinoeseweg met een lus langs de oostzijde van het station omgeleid. Door deze omlegging kwam het emplacement langs de, tot Stationsweg omgedoopte weg te liggen en waren zowel het reizigersgedeelte als het goederengedeelte vanaf de openbare weg te bereiken, zonder dat het emplacement door de doorgaande weg werd doorsneden. Het stationsgebouw vormt de kern van het emplacement, maar vormt geen afsluiting. De perrons zijn langs weerszijden van het gebouw toegankelijk. Binnen het stationsgebouw kon men via de kaartverkoopbalie en afgiftebalie voor bagagestukken de eveneens in dit gebouw ondergebrachte verwarmde wachtkamer bereiken. De sanitaire voorzieningen waren in een bijgebouw ten oosten van het stationsgebouw ondergebracht.

Ruimtelijke erfenis

Station Dalfsen heeft in de loop der tijd grote veranderingen ondergaan, waarbij vrijwel het gehele emplacement onherkenbaar is gewijzigd. Kern van het emplacement vormt echter nog altijd het markante, prominent in de landelijke omgeving gesitueerde stationsgebouw. Hoewel ook dit gebouw niet ongeschonden is gebleven en haar oorspronkelijke functie heeft verloren, is de karakteristiek goed bewaard gebleven. Met de nieuwe horecafunctie heeft het gebouw zich weer duidelijk functioneel verankerd in het emplacement en met de focusverlegging richting het regionale toerisme vormt de huidige functie een logische schakel tussen het reizen en de toeristische vervolgetappe.

Conclusie

T.b.v. de functionaliteit hebben belangrijke wijzigingen aan het emplacement plaats gevonden. Daarbij zijn de oorspronkelijk in het stationsgebouw en nevengebouw ondergebrachte reizigersfuncties naar de sterk gewijzigde, en in westelijke richting verlengde perrons verplaatst. De goederenfunctie is geheel komen te vervallen. Ondanks het wegvallen van de oorspronkelijke functionaliteit speelt het stationsgebouw met de huidige horecabestemming nog altijd een rol in de reizigersbeleving. Nieuwe functionaliteiten, zoals parkeerplaatsen, busstation, fietsenstalling en toeristische informatievoorzieningen liggen vooral aan de noordzijde van het stationsgebouw, waardoor het gebouw ondanks aanpassingen en functiewijzigingen nog altijd centraal binnen het emplacement ligt.





4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT: de gebouwen tot in de details

In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van de gebouwen van station Dalfsen. Hierbij komen ook specifieke bijzonderheden en details aan de orde. In de beschrijving worden tevens de belangrijkste wijzigingen vermeld.

4.1 Stationsgebouw

Het stationsgebouw werd in 1902 gebouwd naar ontwerp van Eduard Cuypers in een betrekkelijk sobere, maar verzorgde overgangsarchitectuur met Jugendstilinvloeden, die vooral herkenbaar zijn in de detaillering van het houtwerk en de lateien, het materiaalgebruik van de gevelbanden en vensterdorpels en het in de zuidgevel geplaatste tegeltableau. Het gebouw bestaat uit een tweelaags hoofdgebouw met gemetselde gevels en pannengedekte zadeldaken met overstekken en een daar aan de westzijde tegen gebouwde voormalige, grotendeels in hout uitgevoerde goederenbergruimte met eveneens een pannengedekt zadeldak.



Foto vorige pagina: Station Dalfsen tijdens de bouw in 1902. Bron: Stationsweb.nl
Overzicht van het stationsgebouw vanuit het noorden

Hiernavolgende tekeningen behoren bij bestek NOLS-10 uit 1902, t.b.v. de bouw van station Dalfsen. Bron: HUA, 925-56, bladen 1 en 4.

• N. O. • LOCAAL SPOORWEGMY.

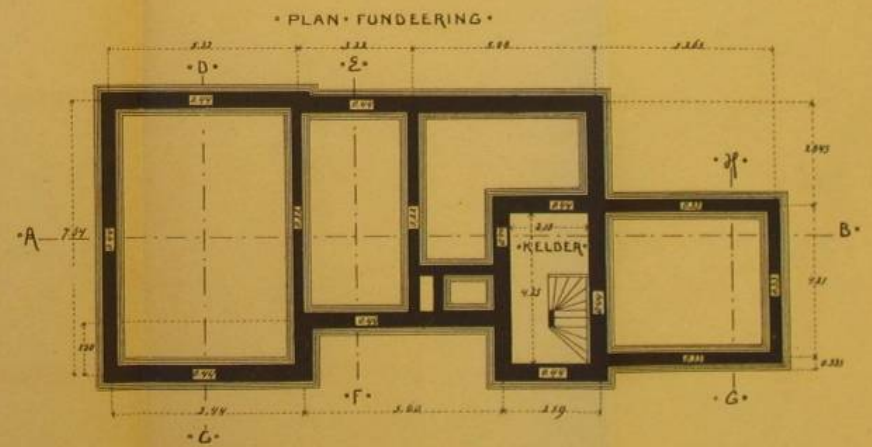
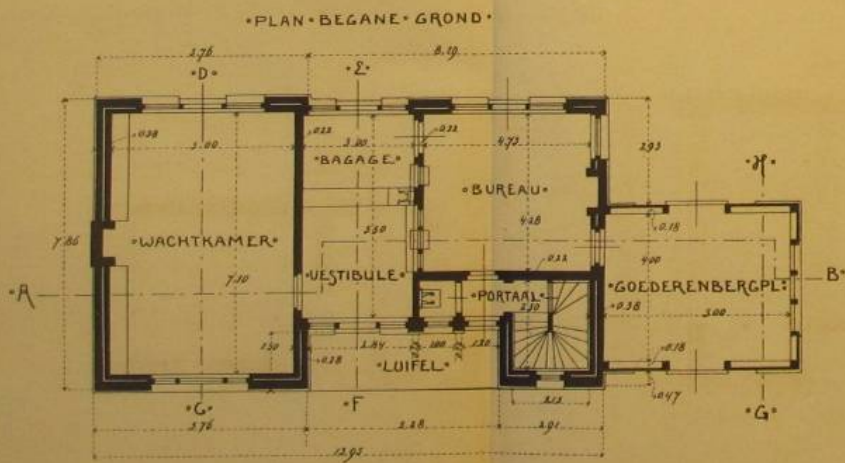
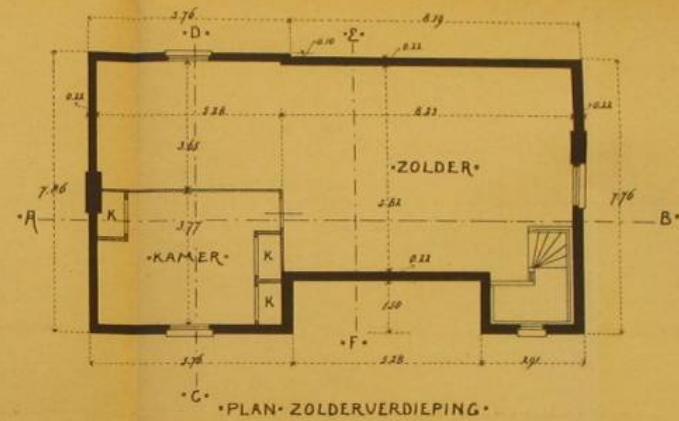
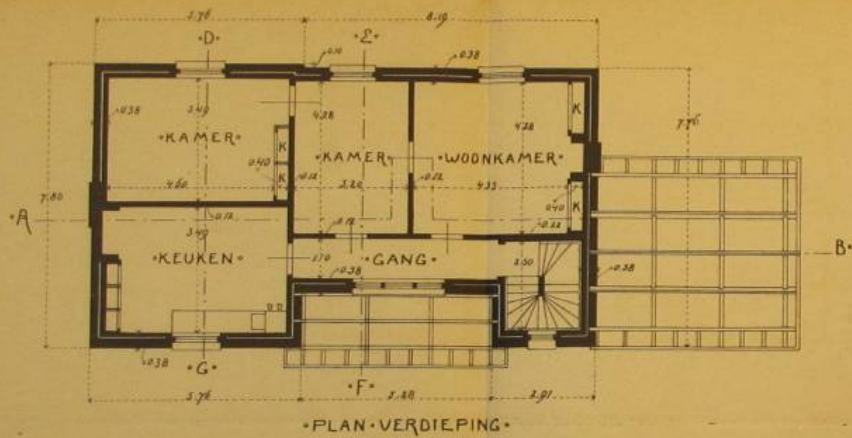
• GEDEELTE • ZWOLLE - MARIENBERG.

• BESTEK • N^o 10.

• STATION • DALFSEN.

• BLAD • N^o 1.

• SCHAAL • 1 : A • 100.



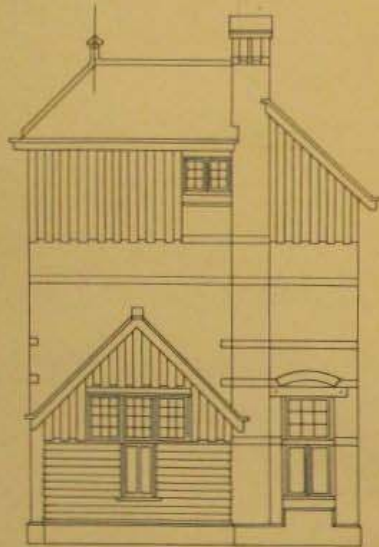
•N-O•LOCAAL SPOORWEGMY•

•GEDEELTE•ZWOLLE-MARIENBERG•

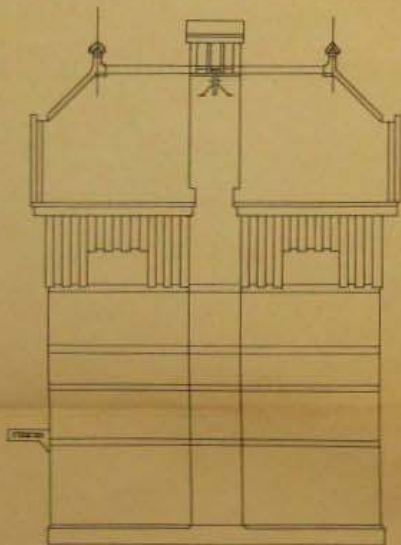
•BESTEK•Nº 10•

•STATION•DALFSEN• •SCHAAL•1•A•100•

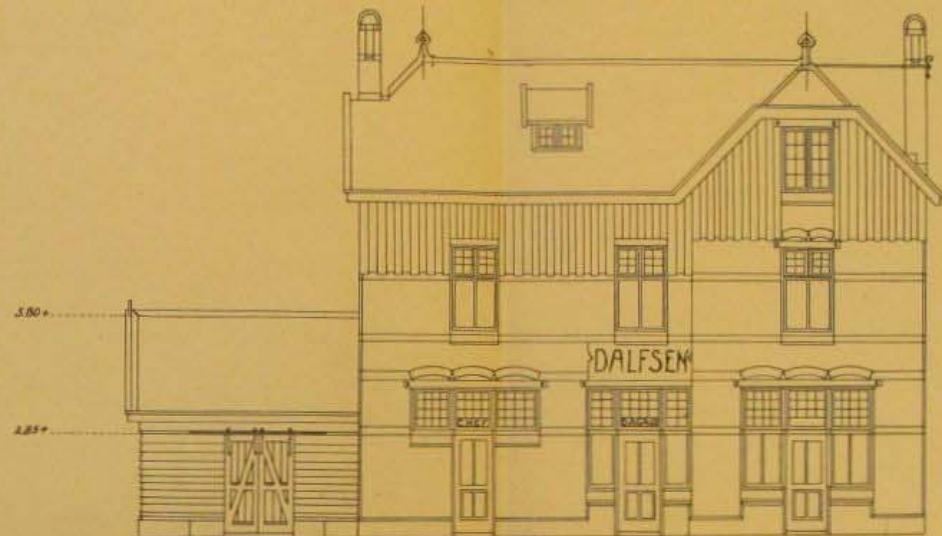
•BLAD•Nº 4•



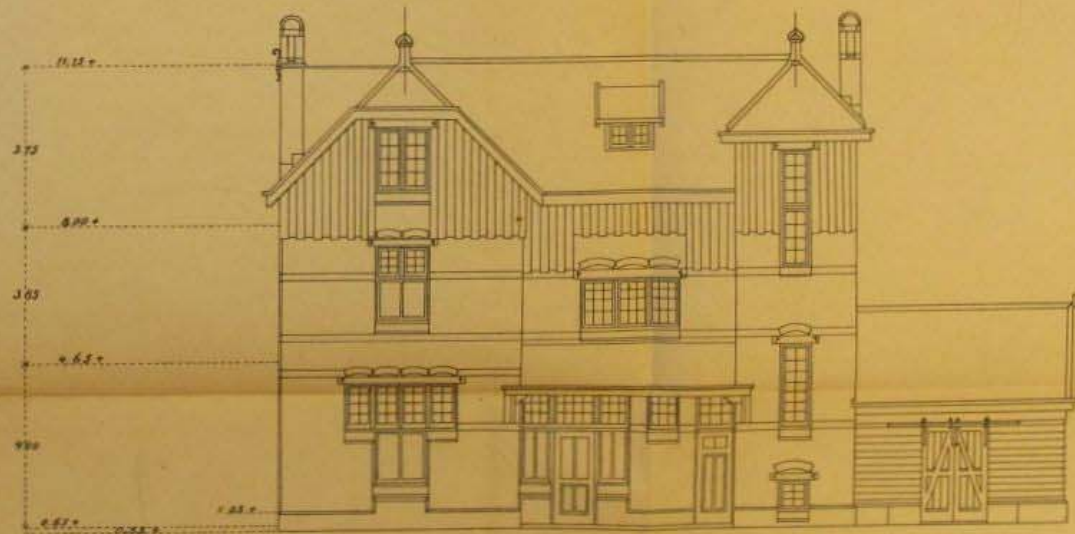
•ZYGEVEL•



•ZYGEVEL•



•PERRONGEVEL•



•VOORGEVEL•

Exterieur hoofdgebouw

Het deels onderkelderde hoofdgebouw heeft een globaal rechthoekige plattegrond met aan de noordzijde twee risalerende delen. Het gebouw telt twee bouwlagen onder met rode betonpannen gedekte zadeldaken met wolfeinden. De daken hebben bakgoten en overstekken op bewerkte klossen. Boven de oost- en westgevel zijn schoorstenen met een in afwijkende detaillering vernieuwde bovenzijde aanwezig. Op het zuidelijke- en noordelijke dakschild bevinden zich vernieuwde dakkapellen met zinken zadeldaken.

De in belangrijke mate ongewijzigde gevels zijn uitgevoerd in rode machinale baksteen in kruisverband met speklagen van gele verblendsteen. De iets uitspringende plintzone sluit af met roodbruin geglazuurde profielstenen. De bovenzijde van de gevels is voorzien van oorspronkelijke verticale houten delen met eenvoudige profileringen. De huidige witte kleurstelling van deze delen is niet oorspronkelijk en doet afbreuk aan het gevelbeeld.

De verschillende gevels hebben diverse, in vorm en afmetingen sterk wisselende gevelopeningen onder geprofileerde houten lateien met een afdekking van in profiel uitgesneden zinkstroken. Boven de lateien zijn halfsteens segmentboogjes toegepast. Onder de vensters zijn geglazuurde profielstenen toegepast. Bij de begane grond zijn veelal samengestelde openingen met verdeelstijlen toegepast, terwijl op de verdieping de openingen overwegend wat smaller zijn. Alle openingen hebben nog de oorspronkelijke kozijnen met randprofileringen. Bij een groot deel van de openingen zijn de invullingen in verschillende periodes vervangen, waarbij echter de hoofdkenmerk is aangehouden. De voor het beeld belangrijkste wijziging is de integrale verwijdering van de vroegere roedenverdeling van de bovenlichten en kleinere draairamen.



Overzicht oostgevel met hiertegen bevestigd kunstwerk van Gerhard Merz uit 1992.



Geheel boven: overzicht stationsgebouw vanuit het zuidwesten, met op de voorgrond de uit 1961 daterende aanbouw.

Boven: detail van het in de zuidgevel opgenomen tegeltableau.

Rechtsboven een detail van de gevelbetimmeringen.

Rechtsonder een overzicht vanuit het zuidoosten.



Luifel tegen de noordgevel met hieronder de oorspronkelijke toegang tot de stationsvestibule (links) en de toegang tot de bovenwoning (rechts)



Overzicht van het venster, links in de noordgevel. Ook hier is de roedenverdeling van de bovenlichten verdwenen. Rechtsboven een detail van het in dezelfde gevel aanwezige kelderlicht.



Tegen de westelijke travee van de zuidgevel werd in 1961 een forse enkellaags aanbouw onder een platdak gerealiseerd. Door de vrij forse afmetingen en de beduidend soberder detaillering doet deze aanbouw enigszins afbreuk aan het totale exterieurbeeld.

Boven de deuropening in de middelste travee van de zuidgevel bevindt zich een tegeltableau met het opschrift “DALFSEN”, vervaardigd door J. Thooft en Labouchère uit Delft¹⁴. Tussen de beide risalerende delen van de noordgevel is een oorspronkelijk pannengedekt afdak aanwezig. Tegen de oostgevel werd in 1992 een glassculptuur van de uit Duitsland afkomstige kunstenaar Gerhard Merz (1947) geplaatst. Het kunstwerk bestaat uit twee vierkante panelen van gezandstraald gehard glas. Beide panelen zijn aan de boven- en onderzijde gevat in twee edelstalen houders. De installaties van Merz vormen veelal een verwijzing naar literatuur, kunstgeschiedenis en politieke geschiedenis¹⁵.

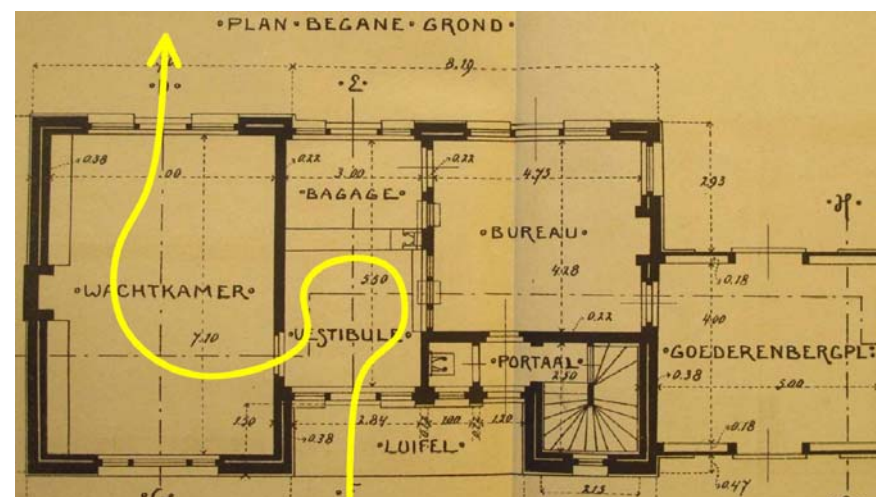


Het tegeltableau in de zuidgevel en het in 1992 aangebrachte glassculptuur van Gerhard Merz.

Interieur hoofdgebouw

In het hoofdgebouw waren oorspronkelijk op de begane grond de functionele ruimtes gehuisvest. Op de verdieping bevond zich de woning voor de stationschef met een aparte buitentoegang.

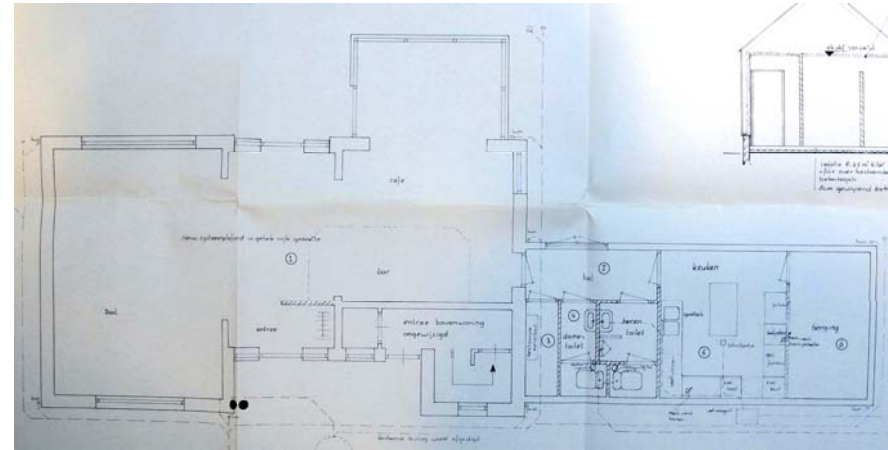
De begane grond had achter de entree in de noordgevel een vestibule, met in de rechter (west) wand loketten. Het achterste deel van de vestibule vormde de ‘bagageafdeling’. Dit gedeelte was door middel van een balie van het publieke deel gescheiden. In de linker (oost) wand bevond zich de toegang tot de wachtkamer. In de zuidwesthoek bevond zich het ‘bureau’. Deze ruimte stond in verbinding met zowel de ‘bagageafdeling’ als de in de westelijke aanbouw gesitueerde ‘goederenbergplaats’. De route voor de reizigers liep via de vestibule langs het plaatskaartenloket en de bagagebalie naar de wachtkamer. Vanuit de wachtkamer kon men direct het perron betreden. Reizigers die op station Dalfsen aankwamen konden eventueel hun bagage bij de trein afhalen en het perron langs het stationsgebouw verlaten.



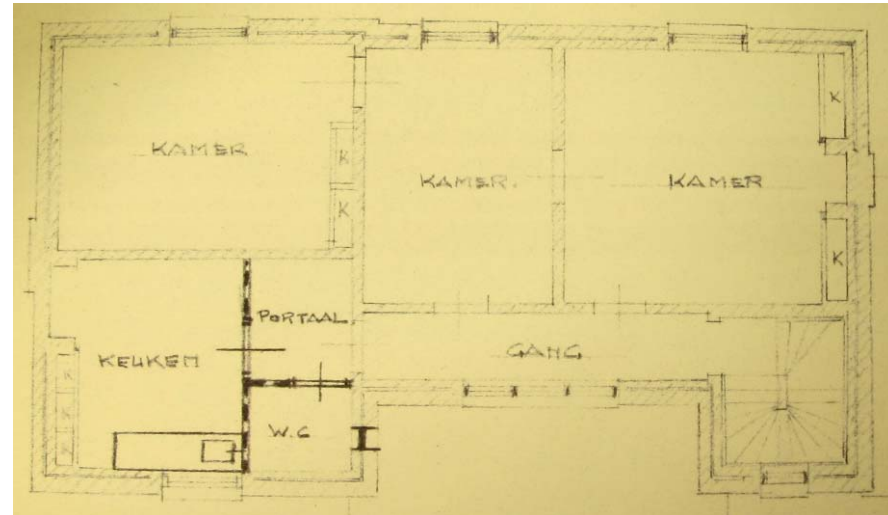
Plan Begane grond bij bestek NOLS-10 uit 1902, t.b.v. de bouw van station Dalfsen. De gele lijn geeft de routing voor de reizigers aan. Bron: HUA, 925-56, blad 1 (uitsnede).

In verschillende ruimtes zijn nog oorspronkelijke onderdelen aanwezig en ook een deel van de oorspronkelijke indeling is behouden gebleven. Desondanks is de oorspronkelijke ruimtewerking en karakteristiek, met name op de begane grond, sterk aangetast door verlaagde plafonds en latere afwerkingen. Op de verdieping heeft weliswaar enige versobering plaats gevonden, maar hier is de oorspronkelijke opzet beter bewaard gebleven.

Met uitzondering van de entree tot de bovenwoning is de begane grond volledig in gebruik bij het grand café. Hier is de naast de oostgevel gelegen voormalige wachtkamer als ruimte nog aanwezig. In deze ruimte zijn nog delen van de betimmerde lambrisering en een restant van de oorspronkelijke schouw aanwezig. De overige ruimtes, welke door een later aangebrachte schuifwand van de vroegere wachtkamer worden gescheiden, zijn allen samengevoegd. Hoewel hier nog enkele delen van de oorspronkelijke lambriseringen aanwezig zijn, wordt deze samengestelde ruimte gedomineerd door de forse bar en het latere brandwerende plafond, waardoor de oorspronkelijke functie en karakteristiek hier beperkt herkenbaar is. De huidige vestibule is slechts een restant van de oorspronkelijke vestibule. In het naastgelegen vroegere toilet (thans kast) en de entree van de bovenwoning en hierop aansluitende trappenhuis is een groot deel van de oorspronkelijke betegelde afwerkingen en onderdelen bewaard gebleven.



De op deze tekening uit 1996 weergegeven 'gewijzigde situatie' komt overeen met de huidige indeling van de begane grond. Bron: verbouwingstekening 1996 dossier BWT gemeente Dalfen (uitsnede).



Bij de op deze tekening uit 1957 weergegeven verbouwing ontstond de nog altijd actuele indeling van de verdieping. Bron: Verbouwingstekening 1957 dossier BWT gemeente Dalfen (uitsnede).



Restant van de vroegere schouw tegen de oostwand van de wachtkamer.

Linksboven: overzicht interieur begane grond, vanuit de vroegere wachtkamer in westelijke richting.

Linksonder: zicht door de vroegere wachtkamer in noordelijke richting.



Detail aansluiting lambrisering op vensteromlijstingen.



Detail tegelvloer en lambrisering bij entree bovenwoning

Op de verdieping bleef de woonfunctie behouden en is het grootste deel van de oorspronkelijke indeling bewaard gebleven. Aansluitend op het in de noordwesthoek gesitueerde trappenhuis loopt hier langs de noorgevel een gang die de verschillende ruimtes ontsluit. Langs de zuidgevel liggen drie kamers. De twee westelijke ruimtes zijn thans door een getoogde doorgang met elkaar verbonden, maar waren oorspronkelijk volledig van elkaar gescheiden.

Ten oosten van de gang lag oorspronkelijk alleen een keukenruimte, maar hier bevindt zich thans aansluitend op de gang een portaal dat toegang biedt tot een badruimte en een keukenruimte.

In twee kamers liggen de oorspronkelijke houten vloeren in het zicht. Alle drie de zuidelijke kamers hebben oorspronkelijke vlakke stucplafonds met randlijsten. Daarnaast hebben de oostelijke- en westelijke kamer een oorspronkelijke kastenwand, waarbij in de westelijke kamer een eenvoudige hardstenen schouw is opgenomen. Het merendeel van de binnendeuren en omlijstingen is nog oorspronkelijk en uitgevoerd met glasopeningen met roedenverdeling. De gang, badkamer en keuken hebben sobere vernieuwde afwerkingen. De voor de nieuwe indeling toegevoegde deuren zijn beduidend soberder uitgevoerd.

De zolderruimte wordt bepaald door de in het zich liggende dakconstructie. Binnen de zolderruimte zijn naast de oostgevel twee kamers afgescheiden. Het resterende deel van de zolder wordt thans grotendeels in beslag genomen door de hier ingebrachte koeling t.b.v. het grand café.



Links: zicht door de gang op de verdieping in oostelijke richting.



Rechtsboven: de kwastwand met schouw tegen de oostwand van de woonkamer.



Rechtsonder: zicht door de tot woonkamer samengevoegde kamers en een detail van de oorspronkelijke binnendeur.





De vaste kasten tegen de westwand van de zuidoostelijke slaapkamer. Details van de bovenbeëindiging van de trapbaluster en een messing deurkruk.



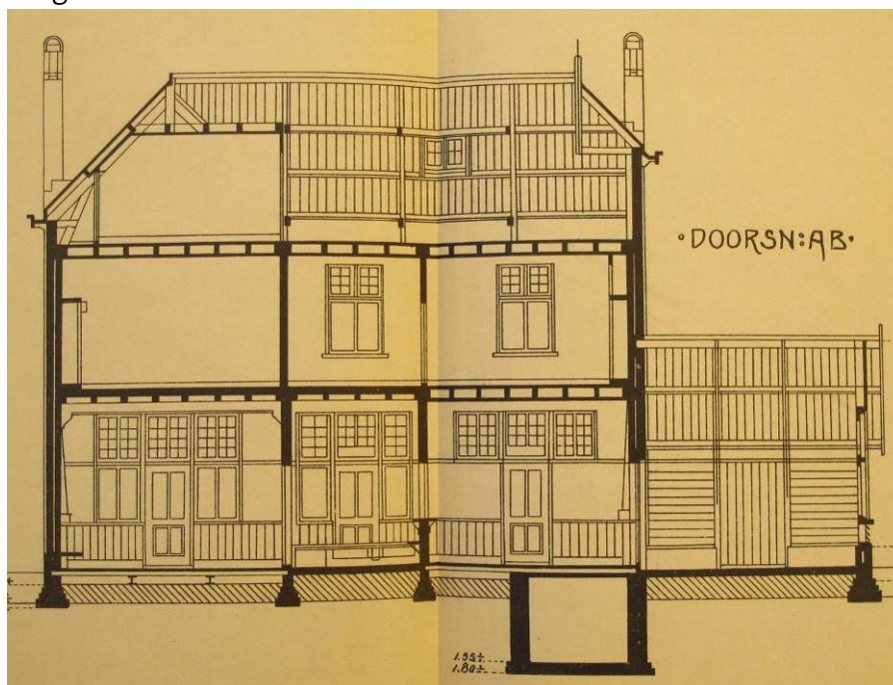
Zicht langs het noordelijke dakvlak in westelijke richting. Links is de op stalen liggers geplaatste koeling zichtbaar.



Constructie hoofdgebouw

Het hoofdgebouw heeft een opzet met dragende bakstenen gevels en enkelvoudige grenen balklagen. In de kelder, de vestibule, de entree van de bovenwoning en de bagageruimte werden steenachtige vloeren aangelegd. Boven de kelder bestaat de vloer uit gemetselde gewelfjes tussen stalen liggers. De aard van de overige steenachtige vloeren is niet bekend. Opvallend is dat de gevels al met een luchtsponw zijn uitgevoerd, wat voor de bouwtijd vrij uitzonderlijk was.

De dakconstructie bestaat uit een reeks grenen spanten met kreupele stijlen en een tussenbalk met daarop geplaatste nokstijl. De spanten ondersteunen de gordingen, waarover het verticale dakbeschot is aangebracht.



Detail uit de bestektekening NOLS-10 uit 1902, blad 13. Hierop is goed de constructieve opbouw van het stationsgebouw te zien. Bron: HUA, 925-56.

Voormalige goederenbergaats

Dit kleinere, tegen de westgevel van het hoofdgebouw geplaatste bouwdeel heeft één bouwlaag op een rechthoekige plattegrond. Het gebouw heeft een met rode betonpannen gedekt zadeldak met overstekken en bakgoten op bewerkte klossen. De gevels hebben een lage plint van rode baksteen. Deels springt deze plint verder uit en heeft deze een afdekking met roodbruin geglazuurde profielstenen. Boven de plint zijn de wanden uitgevoerd met groen geschilderde brede rabatdelen. De bovenste strook ligt iets terug en is wit geschilderd. De westelijke topgevel is uitgevoerd met verticale witte delen. In dit deel zit een brede vensteropening met een eenvoudig kozijn met twee verdeelstijlen. De lage noordgevel heeft één venster met een oorspronkelijk kozijn en afgeplate ramen. In de zuidgevel zitten vernieuwde vlakke dubbele deuren (1997). Als gevolg van een forse uitbreiding (XXc), het vernieuwen van gevelbeschietingen (XXd) en wijziging van de gevelopeningen (1997) is het sobere karakter van dit aanvankelijk met dubbele schuifdeuren en gepotdekselde wanden uitgevoerde bouwdeel ingrijpend gewijzigd.

In het interieur van dit bouwdeel bevinden zich in het oostelijke deel een berging en sanitaire ruimtes. Ten oosten hiervan bevinden zich een keuken en opslagruimte. Alle ruimtes hebben eenvoudige eigentijdse afwerkingen.

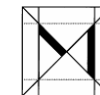
De dakconstructie is niet zichtbaar, maar waarschijnlijk is de oorspronkelijke dakconstructie met eenvoudige spanten met een nokstijl nog aanwezig, al zijn de onderste delen van de wandschoren (delen onder huidige plafonds) weggezaagd.



Overzicht van de voormalige goederenbergruimte, boven vanuit het zuidwesten en onder vanuit het noorden.

4.2 Fietsenstalling

Ten oosten van het stationsgebouw bevindt zich een uit 2003 daterende overdekte fietsenstalling. De stalling bestaat uit drie paden in oost-westelijke richting met ter weerszijden stallingen onder getoogde, deels ruggelings gekoppelde overkappingen. Aan de oost- en westzijde zijn onder de overkappingen deels afsluitbare fietsboxen aanwezig. De fietsenstalling sluit aan op het pad langs de oostgevel van het stationsgebouw en heeft tevens twee toegangen vanaf het doorgaande fietspad.



Oostzijde van de beide perrons. Boven het langs het stationsgebouw lopende noordperron en onder het zuidelijke perron.



Boven een overzicht over de perrons in westelijke richting. Onder de ten oosten van het stationsgebouw gelegen fietsenstallingen.







5 WAARDESTELLING: de gebouwde erfenis

5.1 Waardering stationscomplex

Bouw- en Architectuurhistorische waarden

Buiten het uit 1903 daterende stationsgebouw zijn op het emplacement geen gebouwde onderdelen met bouw- of architectuurhistorische waarde aanwezig.

Stedenbouwkundig

Hoewel station Dalfsen door de jaren ingrijpende wijzigingen heeft ondergaan ligt in de huidige opzet van het station nog altijd de oorspronkelijke opzet uit 1902/1903 besloten. Zeer bepalend is de rond het emplacement omgeleide doorgaande weg met deels historische bomen en het direct langs het stationsgebouw lopende noordelijke perron.

Zeer kenmerkend is de ligging op ruime afstand van de bebouwde kom, en hiervan zelfs gescheiden door de Overijsselse Vecht, in een zeer landelijke omgeving. De landelijke ligging wordt sinds 2000 nog versterkt door de aanleg van het kunstwerk 'Zwevende Steen', welke zich op een heuvel in een door schapen begraasd (voor publiek toegankelijk) weiland bevindt.

Hoewel het in 2006 ten noorden van het station aangelegde parkeerterrein op zichzelf geen stedenbouwkundige waarde heeft, betekende de aanleg van dit terrein een duidelijke verbetering van de ontsluitingsmogelijkheden van het station. Daarbij bleef bovendien de historische wegenstructuur herkenbaar in het doorgaande fietspad, wat tevens het belang aangeeft voor het station binnen het regionale fietstoerisme.

Ensemble- en situeringswaarde

Hoewel de verschillende gebouwde onderdelen van het station een functionele eenheid vormen, dateren deze allen uit verschillende periodes en is in het verleden ook geen duidelijke poging gedaan tot afstemming in stijl en vormgeving. Enige ensemblewaarde is hierin dan ook nauwelijks aanwezig. Deze is echter wel aanwezig in het ensemble dat het stationsgebouw vormt met de hier omheen gesitueerde groenstructuren en dan met name de forsere bomen, waarvan een deel terugvoert tot de oorspronkelijke aanleg van de wegenstructuur.

Hoewel bij de perrons een verschuiving van de functionaliteit in westelijke richting plaats heeft gevonden, wordt door de huidige situering van de rijwielstallingen de reizigersfunctionaliteit ter plaatse van het vroegere nevengebouwde ten oosten van het stationsgebouw gecontinueerd.

Cultuurhistorische waarde

Station Dalfsen markeert een tweede belangrijke verbetering in de bereikbaarheid van Dalfsen. Na de aanleg van een brug over de Vecht in 1839 kreeg Dalfsen in 1872 een halte aan Staatslijn A. Deze halte bevond zich echter ruim tien kilometer van de stad en was derhalve meer in naam dan in functionaliteit een echte verbetering. Met de aanleg van de locaalspoorlijn Zwolle – Ommen met daaraan een volwaardig station, dicht bij Dalfsen kwam hierin een grote verbetering. Hoewel het goederenvervoer kwam te vervallen is het reizigersvervoer (met een kleine onderbreking in de oorlogsjaren) tot op heden actueel gebleven. Hoewel het stationsgebouw haar oorspronkelijke functie heeft verloren, geeft dit markante gebouw nog een beeld van de allure welke de Noordoosterlocaalspoorwegmaatschappij haar gebouwen meegaf.

WAARDERING EMPLACEMENT OP ONDERDELEN

Hoge Waarde

- Vrije ligging in landelijk gebied
- Openheid van de zuidzijde van het emplacement
- Behoud van spoorgerelateerde functionaliteit emplacement
- Hoofdvorm en karakteristiek Stationsgebouw
- Toegangen tot emplacement langs weerszijden van stationsgebouw
- Functionaliteit stationsgebouw sluit ondanks functiewijziging nog aan bij functionaliteit emplacement
- Aanwezigheid van oudere groenstructuren (bomen) rond het emplacement
- Herkenbaarheid van het tracé van de oudere wegenstructuur rond het emplacement

Positieve waarde

- Hoofdvorm perron voor wat betreft gedeelte ter hoogte van stationsgebouw
- Locatie fietsenstallingen als continuering van reizigersfunctionaliteit ter plaatse van voormalig nevengebouwtje ten oosten van stationsgebouw
- Door aanwezigheid terras op perron, ondanks functiewijziging stationsgebouw toch sterke functionele interactie tussen stationsgebouw en reizigers

Indifferente waarde

- Hoofdvorm perrons, met uitzondering van gedeelte ter hoogte van stationsgebouw
- Materialisering perrons
- Op de perrons aanwezige reizigersvoorzieningen
- Bestratingen rond stationsgebouw
- Fietsenstallingen

Storend

- Nadrukkelijke aanwezigheid van containeropstelplaats



5.2 Waardering stationsgebouw

Bouw- en architectuurhistorische waarde

Het stationsgebouw heeft architectuurhistorische waarde vanwege de betrekkelijk sobere, maar zeer verzorgde overgangsarchitectuur, waarin invloeden van de Jugendstil een rol spelen. Voorts is het gebouw van belang als onderdeel van het oeuvre van de bekende architect Eduard Cuypers.

Het stationsgebouw van Dalfsen is één van de eerste door de Noordoosterlocaalspoorweg-maatschappij gebouwde stations na haar oprichting in 1899. Als gevolg hiervan heeft dit stationsgebouw binnen de groep van de door de NOLS gebouwde stations een duidelijk eigen karakteristiek omdat bij de latere stations sprake was en versoering van het, overigens per stations op de specifieke situatie aangepaste, basisontwerp.

Het stationsgebouw geldt binnen de Nederlandse stationsarchitectuur niet als één van de meest hoogwaardige of bijzondere gebouwen. Als betrekkelijk gaaf bewaard gebleven voorbeeld van de door de NOLS gehanteerde stationopzet en vanwege de keuze voor een vrij fors stationsgebouw in het landelijke buitengebied van de betrekkelijk kleine stad Dalfsen is er wel sprake van architectuurhistorische waarde.

In de nog ten dele herkenbare karakteristieke opzet met op de begane grond reizigersvoorzieningen en dienstruimtes en op de verdieping een woning is architectuurhistorische waarde gelegen. Van belang zijn met name de nog herkenbare hoofdstructuur, constructieve en ruimtelijke opbouw en in het interieur bewaard gebleven historische onderdelen. In de constructieve opbouw met voor die tijd vrij uitzonderlijke toepassing van spouwmuur is bouwhistorische waarde gelegen.

Situerings- en ensemblewaarde

In de ligging, direct naast het hoofdperron en aansluitend op de verschillende verkeersstructuren, waarvan de oorsprong terugvoert tot de eerste helft van de 19de eeuw is situeringswaarde gelegen. Voorts is ensemblewaarde gelegen in de visuele en functionele relatie met het omliggende emplacement en de direct omliggende oudere groenelementen.

Cultuurhistorische waarde

Het stationsgebouw heeft cultuurhistorische waarde vanwege de nog aan de indeling en opzet afleesbare oorspronkelijke functie als hoofdgebouw van het in 1903 geopende station Dalfsen. Met de opening van de spoorlijn Zwolle – Ommen en de bouw van Station Dalfsen kreeg Dalfsen aansluiting op het spoorwegennet en daarmee een aanzienlijke verbeterde ontsluiting.

Het stationsgebouw geeft, ondanks het verlies van haar oorspronkelijke functie voor het emplacement nog een beeld van de functionele, maar zeer verzorgde uitvoering van de door de NOLS geïnitieerde spoorlijnen en daaraan gelegen stations. Bijzonder is dat de woonfunctie voor de verdieping behouden bleef.

WAARDERING STATIONSGEBOUW OP ONDERDELEN

Hoge Waarde

- Hoofdvorm met een tweelaags hoofdvolume. met aangebouwd enkellaags goederengedeelte (voor zover dit het oorspronkelijke volume betreft)
- Gevels, inclusief materiaal en detaillering en hierin opgenomen oorspronkelijke vensters en deuren (met uitzondering van gevels voormalig goederengedeelte)
- Detaillering daken met betimmeringen en de nog oorspronkelijke (onderste) delen van de schoorstenen
- Plaats en beperkte afmetingen van de aanwezige dakkapellen
- In de zuidgevel aangebracht tegeltableau
- De tegen de noordgevel aanwezige luifel, inclusief detaillering en materialisering
- Oorspronkelijke constructies (kelderplafond, balklagen en kapconstructie)
- Tot de hoofdstructuur behorende binnenwanden en daarin aanwezige binnendeuren, afwerkingen en omlijstingen van zowel de begane grond als de verdiepingen
- Historische houten lambriseringen in vroegere wachtkamer en chefsruimte op de begane grond
- Historische tegelvloer en betegelde lambriseringen in entree bovenwoning
- Trappenhuis met hierin aanwezige afwerkingen
- Authentieke schouw, kastenwanden, binnendeuren en stucplafonds verdieping

Positieve waarde

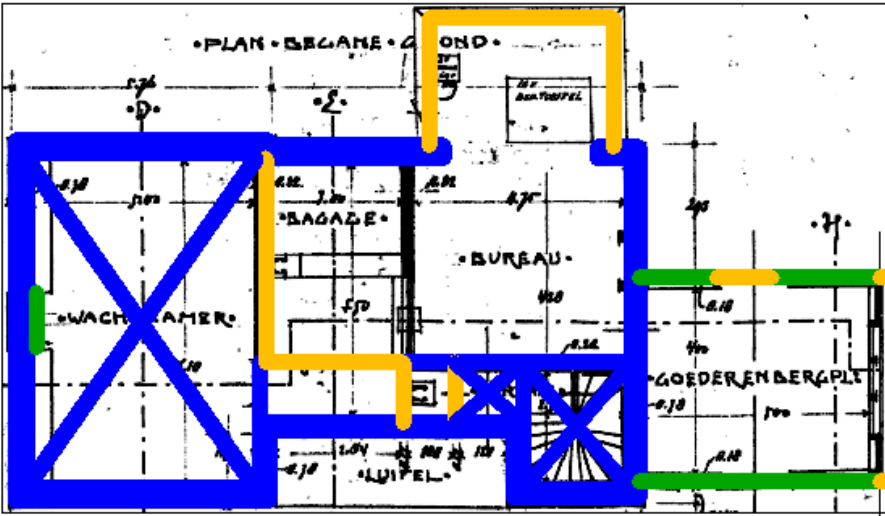
- De wanden, met in afwijkende detaillering vernieuwde gevelbekleding, van het oorspronkelijke volume van de goederenloods, inclusief de verplaatste kopgevel
- Niet tot de hoofdstructuur behorende binnenwanden met daarin aanwezige binnendeuren, afwerkingen en omlijstingen van zowel begane grond als verdiepingen
- Keldertrap
- Restant van de oorspronkelijke schouw van de wachtkamer

Indifferente waarde

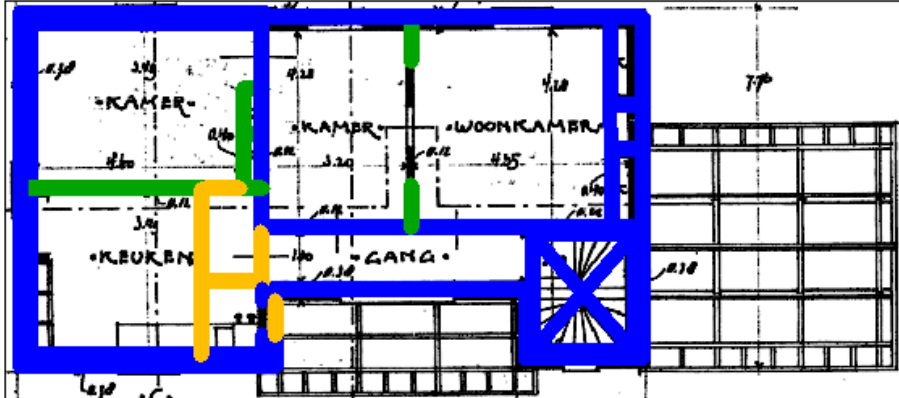
- Materialisering huidige pannendeckering van zowel het hoofdgebouw als de aangebouwde goederenloods
- Opbouw en constructie van de verlenging van het voormalige goederengedeelte, met uitzondering van de verplaatste kopgevel.
- De in 1961, in afwijkende detaillering gerealiseerde aanbouw t.b.v. bediening van seinen en wissels
- De later aangebrachte indeling met een portaal en doucheruimte op de verdieping
- Later vernieuwde afwerkingen, voorzetwanden en verlaagde plafonds
- T.b.v. de huidige horecabestemming aangebrachte interieuronderdelen, waaronder de bar en de vouw wand ter afscheiding van de vroegere wachtkamer



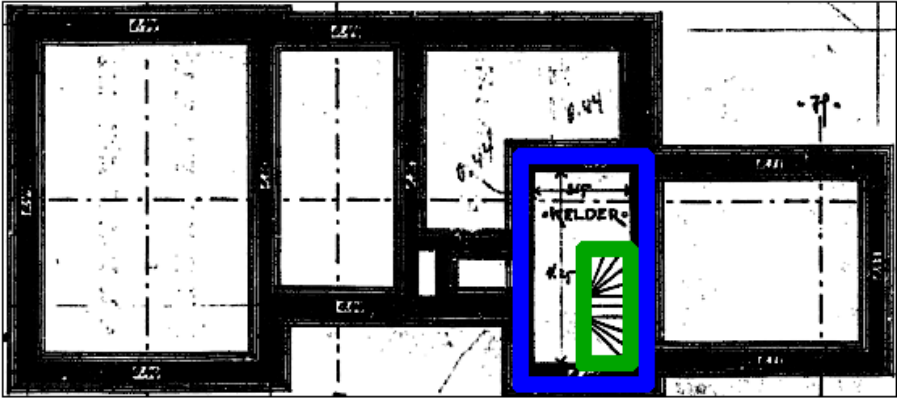
- Hoge waarde
- Positieve waarde
- Indifferente waarde



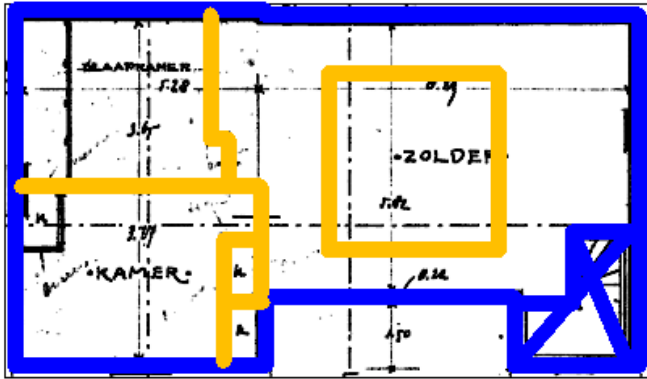
BEGANE GROND



VERDIEPING



KELDER



ZOLDER

5.3 Toelichting en omschrijving waarden

De volgende waardengradatie (getrapte waardenstelling), toegesneden op het toegepast bouwhistorisch onderzoek, wordt in de waardenbepaling gehanteerd (de bijbehorende kleuren corresponderen met de gebruikte gradaties in de waardenkaarten). Achter iedere waarde volgt een korte toelichting ten behoeve van het toegepast bouwhistorisch onderzoek, zoals dit in het herontwikkelingsproces kan worden ingezet.

■ Hoge monumentwaarde (blauw)

Alle beschermenswaardige onderdelen die van wezenlijk en onlosmakelijk belang zijn voor het monument en zijn bouwhistorische ontwikkeling en derhalve onverkort gerespecteerd moeten worden.

■ Positieve monumentwaarde (groen)

Alle beschermenswaardige onderdelen die voor de instandhouding van de ontwikkelingsgeschiedenis van het monument veel waarde bezitten. Behoud is gewenst, maar de waarde is niet dusdanig hoog, dat aanpassing of verandering onmogelijk is. Voorwaarde is dat het onderdeel als dusdanig herkenbaar blijft.

■ Indifferente monumentwaarde (geel)

Onderdelen, die niets of weinig aan de waarde van het gebouw toevoegen en ook geen wezenlijke onderdelen van de ontwikkelingsgeschiedenis zijn. Behoud is mogelijk, maar niet noodzakelijk.

■ Storend (rood)

Betreft meestal vrij recente toevoegingen, die een sterke aantasting vormen van het oorspronkelijke concept, de ruimtewerking of de detaillering.

KWALITEITEN



Zeer karakteristieke ligging in landelijk gebied



Markant stationsgebouw



Goede ontsluitingsmogelijkheden



Spil in lokaal en regionaal toeristisch netwerk



Ondanks functiewijziging vormt stationsgebouw spil van emplacement



Ondanks aanpassingen geheel eigen karakter behouden

Met de bouw van station Dalfsen kreeg het tot dan toe betrekkelijk geïsoleerd gelegen Dalfsen een goede aansluiting op het spoor netwerk. Het station kwam niet, zoals vaak het geval, dicht tegen de stadskern te liggen, maar werd aan de overzijde van de Overijsselse Vecht, enkele honderden meters van Dalfsen gesitueerd. Hierdoor bevond het station zich in een geheel landelijke omgeving met een wegenstructuur welke op het station werd aangepast.

Door de jaren heen heeft station Dalfsen vele wijzigingen ondergaan, waardoor de oorspronkelijke opzet van het emplacement volledig is veranderd. De landelijke ligging en het karakteristieke stationsgebouw zijn echter nog aanwezig en geven dit markante station haar bijzondere karakter. Belangrijke elementen zijn daarbij ook de verzorgde opzet van het emplacement, de goede voorzieningen voor auto's, busreizigers en fietsers en verwevenheid van het station met het lokale sociale leven en het regionale toerisme door de in het stationsgebouw gevestigde horeca en de diverse toeristische informatievoorzieningen.

6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar

Grote kracht van station Dalfsen is de landelijke ligging en het vrij goed bewaard gebleven stationsgebouw, dat ondanks de functiewijziging, nog altijd een spilfunctie heeft binnen het emplacement.

Hoewel het karakter van de omgeving door de verlegging van de doorgaande weg en de aanleg van het parkeerterrein wat is veranderd, is voldoende rekening gehouden met het landelijke karakter, waardoor de nieuwe voorzieningen liggen ingebed tussen krachtige groenelementen. Met name het gebied direct ten westen van het stationsgebouw wijkt door het vrij grote verharde oppervlak en het ontbreken van grotere, richtinggevend groenelementen wat af van de hoofdkarakteristiek. Toepassing van enkele bomen en een meer gestructureerde inrichting van dit pleintje kunnen hier duidelijk verbetering brengen. Daarbij zou eventueel aansluiting gezocht kunnen worden bij het tot de oudere

stedenbouwkundige structuur behorende tracé van de Stationsweg door langs deze weg de oorspronkelijk aanwezige hoge bommenrij terug te plaatsen en zo de, vroeger doorlopende lijn met de Heinoeseweg ten zuiden van het station visueel te benadrukken.

Bij een herinrichting van dit gebied zou tevens aandacht moeten worden geschonken aan de langs het pleintje gesitueerde omheinde containeropslag van het grand café. De direct naast de toegang tot het noordelijke perron geplaatste containers doen afbreuk aan de verder zo verzorgde uitstraling. Door de containers wat meer in te bedden in een groenstructuur kan een aanzienlijke verbetering bereikt worden.

Wat betreft het stationsgebouw is het van belang om het goed behouden gebleven exterieur te koesteren en bij het interieur de nog aanwezige historische structuur en op verschillende plaatsen bewaard gebleven historische interieuronderdelen als uitgangspunt te nemen voor eventuele aanpassingen.

Een versterking van het monumentale karakter van het stationsgebouw is aan te bevelen. Punten welke hiervoor in aanmerking komen zijn het terugbrengen van de oorspronkelijke dekking met keramische dakpannen, reconstructie van roedenverdelingen in de bovenlichten, reconstructie van schoorsteenbekroningen en een reconstructie van de oorspronkelijke kleurstelling. Met name de reconstructie van het oorspronkelijke kleurbeeld zal de architectuur van het gebouw versterken en de thans sterk afstekende (wit geschilderde) hogere delen meer bij de architectuur doen aansluiten.

De aan de gevels aanwezige zonneschermen doen weliswaar enigszins afbreuk aan de oorspronkelijke architectuur, maar spelen wel degelijk een rol voor de horecafunctie. Daarbij is de gekozen kleur voldoende terughouden om niet al te zeer te storen. Voor wat betreft het (geheel overbodige) zonnenscherm aan de noordgevel is verwijdering vanuit architectonisch oogpunt sterk aan te bevelen.



De aanwezigheid van de terrassen rond het stationsgebouw dragen bij aan de verankering van het buiten gebruik geraakte stationsgebouw in het nog steeds functionerende emplacement. De interactie tussen het reizigersgebied en het horecagebied geeft een prettige sfeer. Voorkomen moet echter worden dat de horeca een al te groot beslag legt op, met name, het noordelijke perron en de doorgang voor reizigers wordt belemmerd. Dit is vooral direct ten zuiden van de vroegere goederenberging enigszins het geval. Beter zou de thans nauwelijks benutte ruimte ten westen van het gebouw hiervoor kunnen ingezet.

Thans zijn alleen toiletten en verwarmde wachtgelegenheid aanwezig in het particulier geëxploiteerde Grand Café, waardoor deze, vooral op het reizigerscomfort gerichte voorzieningen buiten de openingstijden van de horeca niet beschikbaar zijn. Een verruiming van de openstelling of het weer terugbrengen van de oorspronkelijke wachtkamer in het stationsgebouw zal toegevoegde waarde hebben voor de betekenis van het stationsgebouw als ‘spil’ binnen het emplacement.

6.2 Aanbevelingen voor beheer

Sinds de bouw van station Dalftsens is het emplacement telkens weer geheel op de nieuwe behoeften van het vervoer aangepast. Dit heeft er toe geleid dat de oorspronkelijke opzet weliswaar volledig verdwenen is, maar het station wel goed kon blijven functioneren.

Voor alle nieuwe elementen is gekozen voor een eigentijdse vormgeving en toepassing van de gebruikelijke standaard elementen. Deze voegen zich goed in de toch sterk landelijke omgeving en geven het station ook een eigentijds en efficiënt karakter. Deze koers kan dan ook voor alle later toegevoegde en nog nieuw aan te brengen onderdelen worden aangehouden.

Voor wat betreft het stationsgebouw dient een veel meer behoudende koers te worden aangehouden. Dit gebouw heeft haar karakteristiek

weten te behouden door de hoogwaardige architectuur en toepassing van deugdelijke materialen en detailleringen. Bij toekomstig onderhoud moet dan ook worden voorkomen dat tijdgebrek of het kostenaspect leiden tot de keuze voor minder duurzame materialen of slecht ontworpen detailleringen.

6.3 Aanbevelingen voor Architect en stedenbouwkundige

Behoud van de belangrijkste kwaliteiten van station Dalftsens, de landelijke ligging en het bijzondere stationsgebouw, zijn voor eventuele toekomstige ingrepen de voornaamste aandachtspunten.

Wat betreft de stedenbouwkundige structuur rond het station hebben recent de nodige ingrepen plaats gevonden, waarbij zowel de landelijke karakteristiek als ook de herkenbaarheid van de historische stedenbouwkundige structuur goed zijn behouden. Een verdere versterking van de herkenbaarheid van deze structuur zou nog bereikt kunnen worden door de oorspronkelijk langs de Heinoseweg aanwezige doorlopende hoge bomenrij ook ten noorden van het emplacement (langs Stationsweg) door te trekken en zo deze oude stedenbouwkundige lijn te benadrukken. Het is zeer de vraag of de thans aanwezige, betrekkelijk lage zuilbomen dit effect ook zullen bereiken.

Bij eventuele aanpassingen aan het stationsgebouw dient de bestaande historische architectuur voor zowel het exterieur en interieur leidend te zijn, zodat aanpassingen zich voegen binnen de bestaande karakteristiek. Uiteraard verdient behoud van historische elementen daarbij altijd de voorkeur boven vernieuwing of aanpassing.

6.4 Aanbevelingen voor plantoetsers

De belangrijkste aandachtspunten bij plantoetsing kunnen in principe onderling tegenstrijdig zijn maar sluiten ook aan bij de thans binnen de monumentenzorg heersende opvatting dat behoud soms alleen mogelijk

is wanneer mogelijkheden worden geboden voor weloverwogen en zorgvuldig uitgevoerde vernieuwing.

Het stationsemplacement werd ontworpen ten dienste van het spoor en als belangrijke ontsluiting van Dalfts en de omliggende regio. Om deze functionaliteiten door de jaren te behouden hebben voortdurend grotere en kleinere aanpassingen plaats gevonden. Ook in de toekomst kan het stationsgebied alleen blijven functioneren wanneer aanpassingen op zich aandienende veranderingen mogelijk blijven. Het zonder meer uitsluiten van elke wijziging zal tot gevolg hebben dat het station niet meer naar behoren zal functioneren en haar bestaansrecht verliest.

Anderzijds is in de verschillende onderdelen van het emplacement sprake van hoge architectonische kwaliteit en daarmee gepaard gaande cultuurhistorische waarde. Van toekomstige, vanuit functionaliteit gewenste ingrepen mag dan ook worden verwacht dat deze met oog voor de aanwezige cultuurhistorische waarden en hierop afgestemd worden ontwikkeld.

6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie

Aangezien de oorspronkelijke architectuur van het stationsgebouw nog altijd sterk bepalend is, kan deze ook als uitgangspunt voor beeldversterking worden genomen. Door de oorspronkelijke architectuur, waar deze eerder verstoord werd, te herstellen of opnieuw in beeld te brengen. Te denken valt hierbij aan reconstructie van de oorspronkelijke kleurstelling of het terugbrengen van eerder verdwenen elementen, zoals de keramische pannendekking, roedenverdelingen, schoorsteenbekroningen of interieurelementen.

6.6 Relevante ontwerptheema's

In voorgaande paragrafen zijn al voor verschillende betrokkenen de diverse aandachts- en uitgangspunten behandeld. Hieronder volgt nog

een kort overzicht met per thema de belangrijkste uitgangs- en/of aandachtspunten:

Behoud en versterking architectonische kwaliteiten

- Respect voor bestaande architectuur
- Nieuwe ontwikkelingen afstemmen en aansluiten op historische architectuur
- Waar mogelijk beeldversterking door herstel oorspronkelijke architectuur

Behoud functionaliteit

- Stationsgebouw behouden als 'voorziening' voor station
- Versterken functionaliteit stationsgebouw voor reizigers, maar voorkomen dat een uitbreiding van, niet direct aan de stationsfunctionaliteit gerelateerde activiteiten een belemmering zullen vormen voor reizigers.

Stedenbouwkundige structuur

- Herstel beeld historische wegenstructuur door 'groene lijn' langs Heinoseweg door te trekken langs Stationsweg
- Doortrekken groen karakter aan westzijde stationsgebouw door herinrichting pleintje.

Inrichting emplacement

- Verrommeling door veelheid aan losse elementen voorkomen
- Aan het zicht onttrekken van containeropstelplaats

Gebruik gebouw



- Versterken rol stationsgebouw voor stationsfunctionaliteit
- Behoud openbare functie voor begane grond
- Behoud meer besloten (woon-)functie voor de verdieping.

VERBETERPUNTEN



Verdere versterking van de groene lijn op het oorspronkelijke tracé van de Heinoseweg.



Voorkomen dat de nieuwe functie leidt tot een aantasting van de karakteristiek van het station.



Voorkomen dat horecabestemming een belemmering zal vormen voor functionaliteit perrons.



Beeldverbetering gebied ten westen van stationsgebouw door herinrichting en doortrekken groenstructuren binnen stationsgebied.



Beeldverstorende containeropslag verplaatsen of aan het zicht onttrekken door aanvullende groenstructuur.



Versterking architectonische kwaliteiten door reconstructie kleurstelling en verdwenen of aangetaste onderdelen.



7 LITERATUUR EN ARCHIEFSTUKKEN

- Leeuwen, drs. W.R.F. van, Romers, drs. H., *Een spoor van verbeelding. 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen.*
- Paddenburgh, L. van, Meene, J.G.C. van de, *Spoorwegstations in Nederland, Van Outshoorn, tot Schelling en Van Ravesteyn,* Deventer 1981.
- Romers, drs. H., *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938,* Zutphen 1981.
- Hurk-van Haagen, T. van den, K. van der Gaast (1923-1993). *Transparantie en onverhulde constructies,* Rotterdam 2004.
- Frank, C.J.B.P., *Afscheid van een station. Documentatie van het NS Station van Ir. H.G.J. Schelling te Arnhem,* Nijmegen 2006.
- Eibink, A. (red.), *Nieuwe stations te Amsterdam (Bouwkundig Weekblad Architectura),* Amsterdam 1938.
- Veenendaal, G., *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu,* Amsterdam 2008.
- Stenvert, R., Kolman, C., Olde Meierink, B., *Monumenten in Nederland – Overijssel,* Uitgave Rijksdienst voor de Monumentenzorg / Waanders, Zeist/Zwolle, 1997.

Archieven en geraadpleegde externe bronnen:

- Het Utrechts Archief
- Beeldbank Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Historisch Centrum Overijssel (voormalig archief gemeente Dalfsen is hier onder gebracht)
- Gemeente Dalfsen - Archief Bouwen en Wonen (bouwdossiers) en afdeling Civiel
- www.stationsinfo.nl
- www.stationsweb.nl
- www.dalfsen.nl
- www.Mijnstadmijndorp.nl (publicaties historische vereniging Dalfsen)
- www.watwaswaar.nl
- www.geheugenvannederland.nl



8 WOORDENLIJST

Anker:

Ijzeren bouwonderdeel om constructiedelen (muren, balken, stijlen) aan elkaar te bevestigen en voor uitwijken te behoeden. De ankers bestaan uit een door de muur gestoken en op de balk bevestigde veer, die aan de buitenzijde een oog (knoop) heeft waardoor de tegen de gevel gelegen schieter (ankerstaaf) steekt. Deze schieters zijn soms fraai versierd.

Balustrade:

Borstwering of afzetting van een balkon, terras, trap, galerij, venster of brug, soms gesloten, soms opengewerkt met spijlen of balusters (middels draaiwerk of snijwerk versierde houten spijlen of gietijzeren sierspijlen).

Basement:

Basis of voet (vaak versierd met profielen) van een pijler, pilaster of zuil, in Europa toegepast vanaf de klassieke bouwkunst van de Grieken.

Beklampen:

Het herstellen of opdikken van een muur middels een dunne gemetselde laag (klamp) aan de buiten- of binnenzijde.

Beschot:

Houten bekleding van een wand (*gevelbeschiëting*) of een dakvlak (*dakbeschot*)

Biljoen:

Schuine kant aan de hoek van een houten of stenen element.

Borstwering:

Dichte lage muur tot borsthoogte bij een verdedigingsmuur, gesloten of opengewerkt deel ter bescherming tegen vallen (balustrade) of een boven de zoldervloer doorgezet muurgedeelte waarop de *muurplaat* van de dakvoet rust.

Bovenlicht:

Lichtopening boven de voordeur, voorzien van een vulling van glas-in-lood of van een *roedenraam*.

Console:

Houten of stenen ondersteuning voor balken, kroonlijsten, bogen, enzovoort. Consoles (of "kraagstenen") zijn vaak versierd met profielen en soms met beeldhouwwerk.

Dakbedekking:

Materiaal en constructie waarmee het regenwater uit de constructie en zolder van het dak wordt geweerd (riet, stro, houten spanen, dakpannen, daktegels, leien, zink-lood- of koperplaten, bitumen)

Dakbeschot:

Betimmering van een dakvlak op *daksporen* of *gordingen* bestaande uit planken of houten delen (vroeger borden genoemd) die verticaal (van nok tot dakvoet) of horizontaal geplaatst kunnen worden. Bij leien is vrijwel altijd een meestal horizontaal dakbeschot aanwezig. Tegenwoordig werkt men vaak met dakplaten (geïsoleerd).

Dakspoor:

Betrekkelijk dun en lang stuk hout, rond of rechthoekig van doorsnede, dat van de

dakvoet tot aan de nok doorloopt. De sporen dragen de er haaks op gespijkerde panlatten of rietlatten of het *dakbeschot*. Daksporen worden gebouwd in sporenparen die in de nok tegen elkaar aansluiten en bovenin ook onderling worden verbonden door een liggende balk (*haanhout* of *hanebalk*) Een samenstel van twee sporen met haanhout noemen we een *gespan*.

Dakvlak:

Een hellend vlak (dakschild) in een dak.

Dekbalk:

Horizontale gebintbalk, aan beide einden opgelegd op de stijlen.

Dekplaat / dekstuk:

Horizontale afdekking, meestal van natuursteen, op een boven het dak uitstekende geveldeel.

Dorpel:

Horizontaal houten of stenen vensterdeel (kozijn) of liggende deel van een deurkozijn. Onderscheiden worden de onderdorpel, tussendorpel, wisseldorpel (bij schuiframen) en bovendorpel.

Ezelsrug:

Muurafdekking van bakstenen die in een omgekeerde V-vorm zijn gemetseld, toegepast op tuinmuren, 'trappen' van trapgevels of de schouders, hals en schuin oplopende geveleinden van tuitgevels.

Fries:

Onderdeel van het klassieke *hoofdgesteel*; de horizontale band tussen *architraaf* en *kroonlijst*.

Fronton:

Bekroning van een gevel, venster of ingang door een driehoekig segment, vaak met een door geprofileerde lijsten omgeven verdiept vlak (*timpaan*). Bij de barok komen ook zogenaamde gebogen frontons en gebroken frontons voor.

Gebosseerd:

Een ruw behakte bewerking van natuursteen.

Gebouchardeerd:

Berwerking van natuursteen waarbij met een van rijen spitse punten voorziene bouchardeerhamer reeksen putjes zijn aangebracht in een vlakke zijde van een natuurstenen blok of plaat.

Gefrijnd:

Bewerking van natuurstenen blokken of platen met een beitel, waarbij reeksen smalle groefjes worden aangebracht, vaak op *neuten* en *dorpels* van venster- en deurkozijnen.

Getoogd:

Afsluiting van een deur- of vensteropening in de vorm van een segmentboog.

Gevelbeschiëting: Houten bekleding van een gevel.

Gootlijst:

Geprofileerde, opstaande zijde van een houten dakgoot.

Gordelboog:

Boog die loodrecht staat op de lengteas van een langgerekt gewelfveld (bijvoorbeeld een *tongewelf*) of een opeenvolging van gewelfvakken (bijvoorbeeld kruis- en

kruisribgewelven). De gordelboog accentueert in het gewelf de indeling in *traveeën*.

Gording:

Houten ligger, aangebracht in de lengterichting van een kap, waarvan twee zijden evenwijdig zijn aan het dakvlak.

Juk:

(Kap)gebint van twee schuin geplaatste stijlen (rechte stijlen of gebogen stijlen ook wel krommers genoemd) met een ligger (bint) daaroverheen of –tussen, zoals bij de veel in Nijmegen voorkomende tussenbalkjukken. Het meest algemeen is het dekbalkjuk, waarbij de ligger op de stijlen is gepend. De stijlen en ligger worden bij de verbinding extra versterkt met schoren (*korbelen*).

Kalf:

Dwarsregel tussen een deur en haar bovenlicht, vaak versierd met snijwerk of profielen.

Korfboog:

Een uit vijf, zeven of meer cirkeldelen samengestelde boog, vaak toegepast in de renaissancearchitectuur en bij oudere openingen van deeldeuren van boerderijen.

Kopgevel:

Een korte gevel van een gebouw, vaak voorzien van een topgevel

Kraagsteen:

Zie console.

Kroonlijst:

Bovenste uitspringende geprofileerde deel van een *hoofdgestel*

Lekdorpel:

Uit de gevel uitstekende, afwaterende dorpel van natuursteen, hout of baksteen onder een venster, een gebruikelijk vensterelement vanaf de negentiende eeuw

Lessenaardak:

Dak bestaande uit één hellend dakschild.

Lichtbeuk:

Het van vensters voorziene bovenste gedeelte van een middenschip of koor van een meerbeukig gebouw (meestal kerken) dat boven de daken van de zijbeuken uitrijst.

Lijstgevel:

Door een *kroonlijst* of *compleet hoofdgestel* recht afgesloten gevel.

Neut:

Basis in natuursteen (vaak hardsteen) van een kozijnstijl van meestal een deurkozijn, soms een vensterkozijn. Neuten werden aanvankelijk vooral toegepast om inrotting van de stijl door optrekkend vocht te voorkomen. Later werden ze ook als sierend element en voortzetting van de plint op het kozijn gezien.

Ojief:

Profiel met s-vormige doorsnede. Een recht ojief is boven hol en onder bol van doorsnede.

Persienne:

Luik met schuin geplaatste dwarslatjes, waardoor gedempt licht nog kan binnentreden (*store*)

Pilaster:

Iets vooruitspringende vlakke muurpijler, voorzien van een basement, schacht en kapiteel in steen of hout. Houten pilasters zijn veel toegepast bij klassieke deuromlijstingen in de periode tussen 1780 en 1850

Piron:

Loden versiering ter afdekking van de boven het dak uitstekende middenstijl of *makelaar* van een kapspant.

Puntgevel:

(Ook wel *tuitgevel*) gemetselde gevel met een driehoekige top, overeenkomstig de belijning van het achtergelegen zadeldak. De afdekking geschiedde door rollagen, vaak ook in het gevelvlak zichtbaar als vlechtingen of in de middeleeuwen door een ezelsrug.

Rabatdelen:

Horizontaal aangebrachte houten delen die met een sponning in elkaar grijpen.

Risaliet:

Vooruitspringend gedeelte in een gevel.

Roeden:

Houten of metalen liggers en staanders die een onderverdeling van een raam in meerdere glasruiten bewerkstelligen.

Rollaag:

Afdekking van een muur of topgevel van op hun kant geplaatste bakstenen, meestal maar een halve steen hoog. Rollagen worden ook in plaats van bijvoorbeeld *strekken* gebruikt als afsluiting van gevelopeningen en bij vensters van voor 1800 ook onder het venster met daarboven een terugliggende normale liggende laag steen.

Schilddak:

Dak gevormd door twee trapeziumvormige schilden aan de lange zijde en een of twee driehoekige dakschilden aan de korte zijde. Bij een schilddak ligt de dakvoet van alle dakvlakken op gelijke hoogte, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de schilden van een *wolfdak*.

Schoor:

Diagonaal geplaatste balk die een rechte hoek tussen een verticale balk (stijl) en een ligger versterkt. Schoren bij gebinten en jukken worden ook wel *korbelen* genoemd.

Schouderstuk:

Uitragende aanzet van een topgevel, bij een trapgevel ook wel de eerste geveltrap

Schuifraam:

Raam, bestaande uit een onderlicht en bovenlicht, waarvan het onderraam achter het bovenlicht omhoog kan worden geschoven. Soms kan ook het bovenlicht (alleen, of tezamen met het onderlicht) schuiven. In oorsprong bezaten de schuiframen nog een kalf in het kozijn waarachter het raam opschoof. Later ontstond de wisseldorpel, waarbij de onderdorpel van het bovenlicht en de bovendorpel van het onderlicht in gesloten toestand tegen elkaar rusten en het raam dus direct achter het bovenlicht kan opschuiven. Schuiframen worden in Gelderland gangbaar vanaf omstreeks 1730-1740.

Segmentboog:

Boog die minder dan een halve cirkel beslaat, dus in feite een segment van een boog.

**Speklaag:**

Horizontale sierband van natuursteen of pleisterwerk, als afwisseling in bakstenen metselwerk.

Stijl:

Tegen of in de zijmuur verticaal geplaatste houten balk als onderdeel van het houtskelet, dienend ter ondersteuning van de (moer)balk. Bij vakwerkwanden zijn in deze stijlen regels (liggende balken) gepend. Bij gebinten betreffen stijlen de staanders waarin of op de gebintbalken (liggers) rusten.

Stolpraam:

Draairaam, bestaande uit twee raamvleugels, waarvan de sluiting tussen beide vleugels als een stolpsluiting (één vleugel heeft een bolle zijde, de andere een holle zijde) is uitgevoerd, afgedekt tegen tocht middels stolpnaald.

Store:

Luik met schuin geplaatste dwarslatjes, waardoor gedempt licht nog kan binnentreden (*persienne*)

Strek:

Gemetselde afsluiting ter ontlasting van het gewicht van het metselwerk boven een gevelopening, waarbij verticaal geplaatste bakstenen, vanuit het hart naar beide zijden iets uitwaaiëren, totdat op de hoeken de hoeksteen in schuine stand staat.

Tongewelf:

Tunnelvormig gewelf met halfcirkelvormige of spitsbogige doorsnede.

Toog:

Boog in het metselwerk boven een gevelopening of gesloten vlak.

Topgevel:

Bovenste deel van een voor- of achtergevel van een langshuis, of zijgevel van een dwarshuis, bekroning van een gevel.

Traptoren:

Kleine uitgebouwde toren waarin de trap is ondergebracht.

Travee:

Geveldeel met één vensteras. Ook: Vak (ruimtelijke eenheid) in een gebouw dat wordt begrenst op de hoeken door een pijler en (bij gotische architectuur) wordt overdekt met een eigen gewelf dat door *gordelbogen* van de andere traveeën wordt gescheiden.

Tuitgevel:

Puntgevel waarvan de top eindigt in een smalle rechthoekige hals.

Tweelicht:

Venster dat door een middenstijl of *deelzuiltje* in tweeën is verdeeld.

Vakwerk:

In spanten: constructie waarbij balken en staven verbonden worden tot een geheel.

Verblendsteen:

Zeer gladde, egaal gekleurde met een strengpers vervaardigde baksteen. Vaak in heldere kleuren geel en rood, gebruikt in siermetselwerk rond ondermeer vensters en voor lijstwerk.

Wandstijl:

In een gemetselde buitengevel aan de binnenzijde deels ingelaten houten verticale

balk, onderdeel van het houtskelet die en moerbalken ondersteund.

Waterlijst:

Uitgemetselde bakstenen of natuurstenen lijst in een gevel met een aflopende bovenzijde, die voorkomt dat regenwater langs het geveloppervlak stroomt.

Windveer:

Plank, bevestigd langs de kanten van een met pannen of riet gedekt dak ter afdekking van de voorrand boven de topgevel.

Wolfdak:

Zadeldak met één of twee kleinere dakschilden (*wolfeinden*) boven de in dat geval afgeplatte topgevels. De dakvoet van de wolfeinden ligt bij dit daktype hoger dan die van de hoofdschilden van het zadeldak.

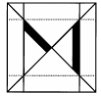
Wolfeind:

Een klein dakschild, toegepast bij een *zadeldak* (dat dan een afgewolfd zadeldak of wolfdak wordt genoemd) boven de korte gevel van een pand. In tegenstelling tot een schilddak ligt bij een afgewolfd dak de dakvoet van het wolfeind aanmerkelijk hoger dan de dakvoet van de overige dakvlakken.

Zadeldak:

Dak dat bestaat uit twee rechthoekige, tegen elkaar geplaatste, hellende dakschilden, die aan beide zijden aansluiten op een topgevel.





9 NOTEN

1 Bestek SS nr. 75 d.d. 1872 betreffende het “Bouwen van eene wachtkamer met bureau aan de wachterswoning no. 66 bij de halte Dalfsen en den aanleg van een verhoogde stoep aldaar.”

² Bron: www.stationsweb.nl; gegevens betreffende stopplaats Berkum

³ Gegevens ontleend aan www.vechtdallijnen.nl

⁴ In de in 2009 door het NAI uitgegeven publicatie De Collectie, wordt aangegeven dat station Dalfsen behoorde tot de eerste klasse. Op de website www.Nols-maatschappij.info, waarin veel detailinformatie over de NOLS wordt gegeven, wordt het station tot de tweede klasse gerekend. Op de aangetroffen tekeningen en bestekken wordt de desbetreffende klasse niet vermeld. Het is dan ook de vraag of er ook daadwerkelijk sprake was van een ‘harde’ indeling in klassen. Waarschijnlijker lijkt het dat er gevarieerd werd op een basistype, waarbij het ontwerp afhankelijk van de locatie werd aangepast. Er lijken dan echter twee ‘basistypen’ te zijn toegepast, waarbij de grotere stations, waartoe ook Dalfsen behoort, risalerende gevels aan de straatzijde hebben en de kleinere stations een rechthoekige plattegrond zonder risalerende delen hebben.

⁵ Gegevens ontleend aan www.stationsinfo.nl

⁶ NOLS bestek No. 10, “Bestek en voorwaarden wegens het maken van gebouwen en inrichtingen voor den locaalspoorweg van Zwolle naar Mariënberg.” Bron: archief opdrachtgever.

⁷ Legger bij kadastrale minuut 1832. Het perceel heeft in de kadastrale minuut gemeente Dalfsen, sectie H het perceelnummer 723.

⁸ Bron: website Dienst Landelijk Gebied – www.dienstlandelijkgebied.nl; artikel d.d. 6 december 2010.

⁹ Advies Route Dalfsen – NS station; Verkeerskundig advies kruispuntontwerpen d.d 28 april 2011. Onderzoek verricht door Bono Traffics bv i.o.v. de gemeente Dalfsen.

¹⁰ De NOLS kende aanvankelijk een vijftal uitvoeringen voor haar emplacementen, te weten: stopplaats zonder los- en laadspoor, halte met los- en laadspoor, station met los- en laadspoor, station met passeerspoor en station met los- en laadspoor en passeerspoor. Bij verschillende emplacementen, waaronder ook Dalfsen werd het passeerspoor later omgevormd tot een volwaardig kruisspoor. Bron: nols-maatschappij.info.

¹¹ Beschrijving werkzaamheden in bestek SS 1156 uit 1908.

¹² Blijkens vermelding op www.nols-maatschappij.info. Ten aanzien van de datering van deze uitbreiding, waarbij het oppervlak van de goederenloods ongeveer verdubbelde worden zowel 1908 als 1912 genoemd.

¹³ Vermelding op www.nols-maatschappij.info.

¹⁴ Vermelding in Monumenten in Nederland, deel Overijssel, pag. 75.

¹⁵ Von 1969 bis 1973 studierte er an der Akademie der Bildenden Künste München und wurde Meisterschüler von Rudi Tröger. Zwischen 1964 und 1969 entstanden, angeregt durch Francis Bacon und Uwe Lausen, expressive Bilder und in der Folge erste Metall-Skulpturen. Seit Beginn der 1970er Jahre arbeitete er zunehmend erfolgreich mit Rauminstallationen, in denen er Bezüge zur Literatur- und Kunstgeschichte wie auch zur politischen Geschichte herstellte, sowie mit der Entwicklung großformatiger, monochromer, mit Liniennetzen aus Bleistiftstrichen überzogenen Bildern. Mit Beginn im Jahr 1977 war er mit seinen Werken insgesamt viermal in Folge auf der documenta in Kassel vertreten. 1983 wurde ihm der Arnold-Bode-Preis der documenta – Stadt Kassel verliehen. 1991 erhielt er einen Ruf als Professor an die Kunstakademie Düsseldorf. 1998/1999 war er beauftragt, im Rahmen der Altbausanierung des Auswärtigen Amtes in Berlin in einem gemeinsamen Projekt mit dem Architekten Hans Kollhoff die Räume zu gestalten. 2004 wechselte er auf eine Professur an die Akademie der Bildenden Künste München.

Gerhard Merz lebt und arbeitet in München und in Pescia, Italien. Bron: [http://de.wikipedia.org/wiki/Gerhard_Merz_\(Künstler\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Gerhard_Merz_(Künstler))

