

NS Station Enschede.

Station Nederlandse Spoorwegen Enschede.



Het station is gebouwd in 1950 naar een ontwerp van architect H.J.G. Schelling [1888-1978]. Het station is een mix tussen kopstation en parallelstation.

In de jaren vijftig van de twintigste eeuw leidde niet zozeer herstel van oorlogsschade tot de bouw van het nieuwe station maar de elektrificatie van het treinverkeer.

Architect Schelling ontwierp in de jaren 40 en 50 diverse stationsgebouwen, waaronder die van Hengelo (1951), Zutphen (1952) en Arnhem (1954), die alle zijn gebouwd in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid. Kenmerk van alle stations is het beton met de vele zuilen. Gebruik van beton kwam voort uit de beschikbaarheid van dit materiaal na de oorlog. Het ontvangstgebouw is gericht op de kopsporen. Het gebouw is opgezet uit modules van 5,25 x 5,25 meter. De ontvangsthuis is voor Schelling het belangrijkste onderdeel van het station. Niet vanwege haar hoogte, maar vanwege haar openheid. Deze openheid stimuleert hij door open sluitstenen te gebruiken. Door de haakvormige plattegrond wordt vanzelf een stationsplein afgebakend, wat gebruikt wordt voor busverkeer en taxi's. In de jaren 70 werd het busstation verplaatst naar de zijkant van het gebouw, waardoor de hoofdingang nauwelijks meer gebruikt werd en reizigers via de zij trap het station betraden.

In 2000 werd het station ingrijpend verbouwd. De zijingang verdween en midden in de grote ontvangsthuis werd een nieuw ingang gemaakt.

In 2013 is er door Pro Rail een emplacement make over gemaakt van perrons, spoor en bovenleidingen die een voorbereidingstijd van 3 tot 6 jaar heeft gehad. In 2013 zijn de draaischijven van de stoomlocs verwijderd die zich nog steeds in de fundering bevonden. Medio 2014 is het geheel opgeleverd.

Het station is een gemeentelijk monument.

Biografie Architect H.J.G. Schelling



(1888 - 1978)

Schelling was als spoorwegarchitect vrijwel uitsluitend actief benoorden de grote rivieren. Na de oorlog komen er van zijn tekentafel nog uitsluitend een vijftal ontwerpen voor (grote) stations die onderling een grote vorm overeenkomst hebben: Enschede (1950), Hengelo (1951), Zutphen (1952), Leiden (1953) en Arnhem (1954).

De gebouwen zijn allen gebouwd op een soort eigen interpretatie van het classicisme, uitgevoerd in een constructie van gewapend beton, opgevuld met verschillende soorten van prefab betonnen elementen. Dat is, in de bouw schaarste van de naoorlogse jaren, de goedkoopste wijze van bouwen, maar daarnaast was Schelling ook een verwoed voorstander geworden van het bouwen met geprefabriceerde betondelen als de eigentijdse bouwwijze, waartoe hij uitgebreide technische verhandelingen schreef. De gebouwen gaan nogal mank aan een gebrek aan visuele kracht, wat voor het grootste deel veroorzaakt wordt door de pseudo-monumentaliteit.

Portico's worden ondersteund door magere zuilen die met klassieke verhoudingen weinig meer van doen hebben. In Zutphen lijkt het dan ook eerder een half onttakelde pergola lijkt die de voorzijde van het station 'siert'. Schellings gebouwen zijn over het algemeen laag en hebben weinig volume.

Dit heeft te maken met het feit dat nieuwe stations niet meer voorzien werden van een bovenliggende woning voor de stationschef, zoals bijvoorbeeld nog wel in Amsterdam Amstel is gebeurd. Het gebouw van Arnhem is daardoor 'te klein' ten opzichte van zijn omgeving en 'verdrinkt' tussen de overige bebouwing aan het stationsplein.

Meer interessant is hier de 'Sonsbeekingang' aan de achterzijde, die lichtrijk en hooggelegen is en door de koepel en bijna sacrale sfeer geeft. Het hoofdgebouw daarentegen is donker en krap en leidt naar een te lage voetgangerstunnel.

Toch heeft Schelling geprobeerd zijn stations van relatief grote hallen te voorzien. Het doel hiervan was om de uitgangscntrole (die nog tot in de jaren zestig uitgeoefend werd) in het station te laten plaatsvinden in plaats van bij tochtige uitgangen naast het hoofdgebouw. Schellings stations worden voorts voorzien van een uurwerktoren die eerder het skelet van een in aanbouw zijnde schoorsteen lijkt en die het silhouet van het station geenszins een accent geeft.

Muurvlakken worden opgevuld met grijze, grauwe, ruwe betonplaten die op dat moment het meest goedkope bouw materiaal zijn. Wel interessante toepassingen zijn de vierkante betonnen sierelementen (claustra's), met gekleurd glas in verschillende tonen, waaruit sommige muurdelen worden opgetrokken. Zij geven de stations hier en daar een prettige

NS Station Enschede.

transparantie, maar compenseren overigens de uitgemergelde grauwheid die Schellings stations het meeste karakteriseert maar zeer ten dele.

Video: Opening nieuwe NS station Enschede.

<https://www.youtube.com/watch?v=GO3CNy-iGFM>

Video: Emplacement make over NS station Enschede.

<https://www.youtube.com/watch?v=4Vo9ZZXE55E>