

Het stationsgebouw van Kesteren.

Afbeelding: J.J. van Dijk.



Veel originele details in stationsgebouw van Kesteren

Bouwhistorisch onderzoek wordt steeds vaker gevraagd bij restauratie, verduurzaming en transformatie van monumentale gebouwen. Maar wat is bouwhistorie? Wanneer is bouwhistorisch onderzoek verplicht?

Wanneer laat je het uitvoeren en hoe gaat bouwhistorisch onderzoek in zijn werk? En is bouwhistorisch onderzoek een noodzakelijk kwaad en kost het alleen maar geld, of levert bouwhistorisch onderzoek een positieve bijdrage aan het planproces? In deze nieuwe rubriek 'Bouwhistorie' is het de bedoeling elke keer een kant van bouwhistorie te belichten en de hierboven genoemde vragen door een bouwhistoricus te laten beantwoorden. In dit eerste artikel staat de bouwhistorie van het stationsgebouw in het Gelderse Kesteren centraal.

Auteur: **Willard van Reenen**, bouwhistoricus en docent

Bouwhistorie kun je omschrijven als de geschiedenis van het bouwen, het bouwvak, de constructies en de materialen in samenhang met de gebouwde omgeving. Een bouwhistoricus doet onderzoek naar deze geschiedenis en ontleent de onderzoeksgegevens uit archieven, archeologisch materiaal, literatuur, oude afbeeldingen e.d. Maar de belangrijkste bron van onderzoek is het gebouw zelf. Het gebouw is als het ware een reservoir van historische gegevens en het is aan de bouwhistoricus om het gebouw te lezen en in samenhang met archivalia de geschiedenis van een gebouw en de verschillende bouwfaseringen te achterhalen. Gebouwen vertellen ons op welke wijze onze voorouders leefden, woonden en werkten en hoe zij de samenleving hebben vormgegeven. Iedereen die zich bezighoudt met het cultureel erfgoed, heeft tot taak dit erfgoed zo goed mogelijk door te geven naar de volgende generatie. Bouwhistorisch onderzoek is hierbij een belangrijke schakel en het vertrekpunt voor het restaureren, verduurzamen of transformeren van monumenten.

Stationsgebouw Kesteren

Zo ook met het stationsgebouw van Kesteren uit 1885. Om te komen tot historisch verantwoorde ingrepen is bouwhistorisch onderzoek verricht. Er was in het recente verleden al cultuurhistorisch onderzoek gedaan waarbij de focus lag op de historische

context van het complete stationscomplex. Aan mij de vraag verder tot op detail in te zoomen op de bouwhistorische aspecten van de beide nog bestaande gebouwen (stationsgebouw en dienstwoning). Door de ligging tussen twee spoorlijnen die in Kesteren splitsen/samenkomen, wordt vanwege de vorm van het stationscomplex het station van Kesteren een vork- of wigstation genoemd. Het is een zogenaamd dubbel stationsge-

bouw dwars tussen de beide spoorlijnen. In dit dubbel stationsgebouw waren van origine twee spoorwagenaansluitingen ondergebracht, de MESS en de HIJSM. Deels met gemeenschappelijke ruimten en deels met specifiek eigen ruimten, zoals de beide plaatskaartenkantoren voor de MESS en HIJSM. Beide maatschappijen hadden een deel van het emplacement.

Pleingebouw

Van origine bestond het stationsgebouw uit een pleingebouw, een tussenlid en een perrongebouw. Het pleingebouw was voor het stationspersoneel met ondersteunende functies, zoals post en telegraaf. De huidige aanbouw aan de achterzijde vormde – voor de sloop van het perrongebouw in 1963 – het tussenlid tussen het pleingebouw en het perrongebouw. In dit tussenlid was een centrale middengang aanwezig met aan de noordzijde het plaatskaartenkantoor van de HIJSM en aan de zuidzijde het plaatskaartenkantoor van de MESS. De loketten van beide plaatskaartenkantoren kwamen uit in de vestibule van het perrongebouw. Het perrongebouw was voor de reizigers

en bevatte een vestibule, wachtkamers en toiletten.

Oorspronkelijke gebouwstructuur
Belangrijk voor het bouwhistorisch onderzoek bij dit gebouw is dan te achterhalen in hoeverre de oorspronkelijke gebouwstructuur met logistieke routes nog aanwezig is, alsmede hoeveel van de oorspronkelijke bouwmasse met afwerkingen eveneens nog aanwezig is en de verbouwingen, de oorlogsschade en een brand hebben doorstaan. Alleen het pleingebouw met een deel van het tussenlid is nog aanwezig, maar van wat er nog is bleek verrassend genoeg nog veel origineel werk te bevatten, meer dan in eerste instantie gedacht. Op basis van het onderzoek is een waardestelling gemaakt met een waardestellingsrepresentatietekening als onderlegger voor de architect om zoveel mogelijk rekening te houden met de verschillende historische waarden van dit stationsgebouw.

Bijzonder bouwhistorisch fenomeen

Vaak kom je de prachtigste details tegen waaruit blijkt dat men vroeger veel materiaalkennis had alsmede kennis van gedrag van materialen. En dat men erover nadacht. Zo werden de meest eenvoudige oplossingen bedacht voor schijnbaar moeilijke bouwkundige details. Op de foto linksonder is een gietijzeren goot te zien die wordt gedragen door gietijzeren consoles zoals die zijn toegepast bij het stationsgebouw van Kesteren. De gietijzeren elementen van de goot worden aan elkaar gebout en met een pakking van jijntouw of lording waterdicht gemaakt. Jijntouw of lording bestaat uit drie ineengedraaide hennepstrengen die in koolteer zijn gedompeld. Mocht zo'n verbinding met jijntouw of lording op den duur niet waterdicht blijken te zijn, dan dienden de consoles tegelijkertijd als spuwer voor het lekwater tussen de gootdelen en de gevel. Eenvoudig, doeltreffend en doordacht om het inwateren van de constructie en lekstrepen op de gevel te voorkomen. Als innovatieve historische oplossing bij gietijzeren goten heeft het een hoge bouwhistorische waarde en is het behouden meer dan waard.



De gietijzeren goten worden in het midden van de gootelementen gedragen door een uitgemetselde console en aan de uiteinden door gietijzeren consoles. Die kunnen lekwater bij de verbindingen van de gevel afhouden. Afbeelding: W.G. van Reenen.