

Het stationsgebouw van Medemblik

Het opvallende stationsgebouw staat er al 133 jaar. Het heeft vanwege zijn functie én door de periode waarin het is gebouwd bijzondere accenten en kenmerken meegekregen. Bovendien vervult het zelfs na 133 jaar nog steeds de oorspronkelijk bedoelde functie van stationsgebouw. Die functie heeft nu vooral een museaal karakter in het kader van de stoomtreinverbinding Hoorn-Medemblik. Maar al met al is het voldoende reden om dit gebouw en haar ontstaansgeschiedenis na de in 2007 gereedgekomen restauratie eens nader onder de loep te nemen.

De opkomst van de spoorwegen

De 19^e eeuw mag in Nederland gerust de eeuw van de spoorwegen genoemd worden. De spoorwegen zijn in deze eeuw onlosmakelijk verbonden met de industriële revolutie. De fabrieksmatige productie vormt een geheel nieuwe ontwikkeling in de overwegend agrarische Nederlandse samenleving. Nadat de eerste spoorlijn (Haarlem-Amsterdam) in 1839 was geopend, werd het hoofdspoorwegennetwerk vooral na 1860 door de staat gestaag uitgebouwd.

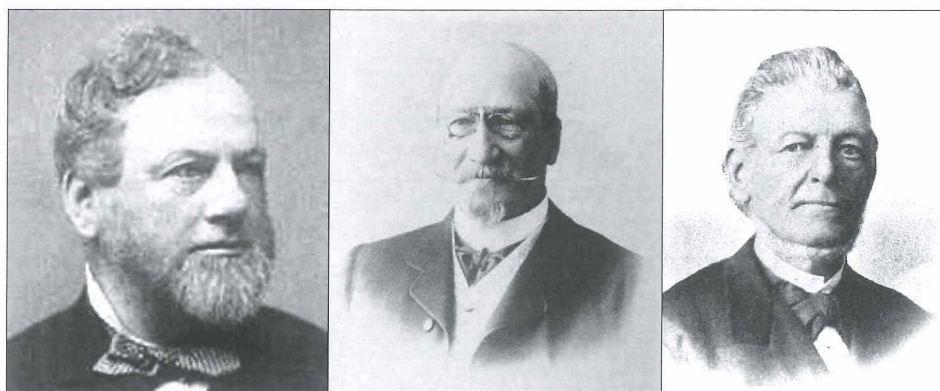
Het gemeentebestuur van Medemblik zag, samen met andere Westfriese bestuurders, al snel het belang in van een goede ontsluiting per spoor. Men bepleitte vanaf 1865 reeds de aanleg van de lijn Medemblik-Noord-Scharwoude.

Ter hoogte van Noord-Scharwoude zou de voorgestelde spoorlijn vervolgens aangetakt kunnen worden op de reeds aangelegde spoorverbinding Zaandam-Den Helder. Het plan sneuvelde echter. Een volgend, ook door Medemblik gesteund, spoorplan voorzag in een verbinding vanaf Zaandam via Hoorn naar Medemblik en verder (over water) richting Friesland.

Ook met dit plan kreeg men de handen in Den Haag niet op elkaar. In 1875 werd echter een wetsvoorstel aangenomen waarin de aanleg van de lijn Zaandam-Hoorn-Enkhuizen was voorzien inclusief een geregelde (trein)stoombootdienst Enkhuizen-Stavoren. Het tracé Zaandam-Purmerend-Hoorn werd geopend op 20 mei 1884, het baanvak Hoorn-Enkhuizen op 5 juni 1885. De veerbootdienst ging op 15 juli 1886 van start.

Met de Medemblikker burgemeester B. van Houweninge, dijkgraaf C. Donker van de Vier Noorder Koggen, burgemeester F. Groot van Midwoud en de Alkmaarse spoorwegingenieur A.J. Krieger¹ werd vanaf 1883 een spoorplan gepresenteerd dat van Hoorn naar Medemblik liep en halteplaatsen voorzag in een aantal naast het beoogde tracé gelegen dorpen. Er werd daartoe in december 1883 (in Medemblik) een heus 'Uitvoerend Comité van den ontworpen Lokaalspoorweg Hollands Noorder Kwartier' opgericht om de lobby voor de aanleg van deze lijn kracht bij te zetten. Die lobby, ondersteund met een aanzienlijk startkapitaal² van f 380.000,- werd uiteindelijk beloond door een positief besluit in Provinciale Staten van Noord-Holland op 4 juli 1884. De provinciale steun bestond uit de vrijmaking van f 150.000 ten behoeve van de aanleg³.

Een klein jaar later komt er met een door de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid op 3 oktober 1885 genomen concessiebesluit eindelijk groen licht voor de daadwerkelijke aanleg en exploitatie. De NV Lokaal Spoorwegmaatschappij Hollands Noorder Kwartier, formeel opgericht op 30 december 1884⁴, ontvangt deze concessie voor de duur van 90 jaar. De exploitatie van de lijn was via een op 3 oktober 1885 afgegeven concessie verworven door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij.



Afb. 1: Drie daadkrachtige bestuurders rondom de totstandkoming van de spoorlijn Medemblik-Hoorn. Links C. Donker dijkgraaf én later voorzitter bestuur NV Lokaal Spoorweg-maatschappij Hollands Noorder Kwartier (1887); midden burgemeester B. van Houweninge van Medemblik-Opperdoes (ca. 1900) en rechts burgemeester F. Groot van Midwoud (ca. 1890).

De 20,6 km lange spoorlijn werd, omlijst door tal van feestelijkheden, voor de publieke dienst geopend op 3 november 1887. Een commercieel succes is de lijn echter nooit geworden. De jaren met exploitatieverliezen waren vooral na 1925 een veel voorkomend verschijnsel en de latere opkomst van met name de autobus deed de lijn feitelijk de das om. Het doek voor het reizigersvervoer viel op 31 december 1935. Alleen tijdens de eerste twee oorlogsjaren werden er nog reizigers vervoerd omdat de autobusdiensten geheel of gedeeltelijk uitvielen.

Stationsbouw in de 19^e eeuw

De aanleg van spoorwegen vraagt niet alleen om een railverbinding maar ook om allerlei ondersteunende infrastructuur zoals: perrons, opslagloodsen, seinpalen, kunstwerken en niet te vergeten stationsgebouwen met daarin allerlei voorzieningen. Al snel zag men van rijkszijde het voordeel in van een zekere standaardisatie in de stationsbouw. Een standaardaanpak werkt besparend in tijd en kosten voor ontwerp, aanbesteding en bouw. Bovendien kon men met die aanpak de uitstraling van de gebouwen langs het spoortracé een zekere mate van uniformiteit meegeven. Maar het besparen op kosten was wellicht een dominant gegeven gezien de hoge aanlegkosten van nieuwe spoorlijnen.

Die eerste uitingen van standaardisatie worden gevormd door de zogeheten stations van het Waterstaat-type. De naamgeving verwijst naar de rijkdienst die toentertijd, in opdracht van het Rijk, belast was met de stationsbouw: Rijkswaterstaat. De door Rijkswaterstaat vanaf 1860 ontworpen stationstypen zijn onder te verdelen in een vijftal klassen. De stations van de 4^e en 5^e klasse waren vanwege hun afmetingen vooral bestemd voor de landelijke regio's.



Afb.2: Station Lochem, gebouwd in 1863 en in 1879 aan de rechterzijde verdubbeld. Voorbeeld van een standaardontwerp van de 4^e klasse (ca. 1900).

Maar de standaardisatie van stationsgebouwen werd niet alleen toegepast op de uitbreiding van het hoofdspoorwegnet.

Ook toen het hoofdspoorwegnet tussen 1880-1890 min of meer voltooid was en op grote schaal de aanleg van lokaalspoorwegen werd opgepakt lag een aanpak op basis van standaardisatie ook hier voor de hand. Immers, de lokaalspoorwegen werden veelal gekenmerkt door (slingerende) tracé langs talloze dorpen waarvoor hele reeksen eenvoudige stations gebouwd dienden te worden.

Voor de lokaalspoorweg Medemblik-Hoorn (na 1900 spreekt men van Hoorn-Medemblik!) is voor de stationsgebouwen teruggegrepen op de stationsontwerpen, welke voor de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg Maatschappij (GOLS) tussen 1883-1884 waren opgesteld. Dat ontwerp (zie bijvoorbeeld de stations van Opperdoes en Twisk) betrof o.a. een klein station met een zadeldak. Voor de helft bestaat zo'n gebouw uit een krappe dienstwoning en voor de andere helft uit een wachtlokaal met dienstruimte. Langs de lijn Medemblik-Hoorn zijn zeven van dergelijke kleine stations gebouwd. Voor het eindstation in Medemblik heeft men, zoals we verderop zullen zien, voor een ander ontwerp gekozen. Ook dat ontwerp is grotendeels gebaseerd op een ander en groter stationstype dat door de GOLS is gebouwd. Zie afbeelding 3. We herkennen in dat stationstype de basiskenmerken van het Waterstaatstype 4^e klasse.



Afb.3: Het stationstype GOLS-groot dat o.a. in Groenlo in 1884 is gerealiseerd (ca. 1900).

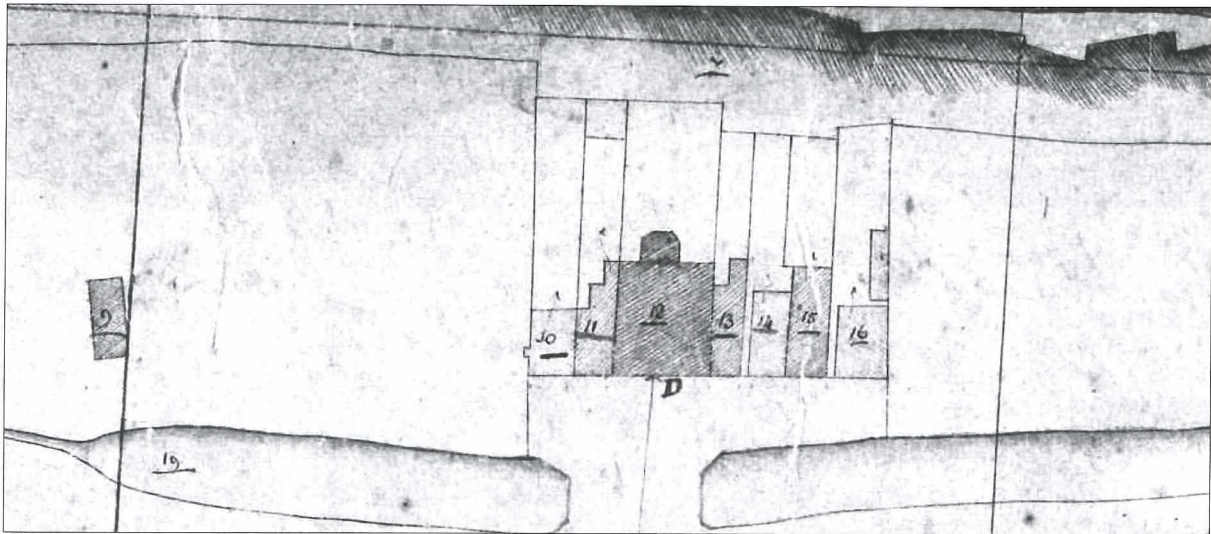
De voorbereidende werkzaamheden in Medemblik

De aanleg van spoorbaan (onder- en bovenbouw), perron, gebouwen, etc. vergde natuurlijk enige voorbereidende werkzaamheden. Vooral dienden de initiatiefnemers overeenstemming te bereiken met de grondeigenaren. Opstellen waren op de benodigde gronden vrijwel niet aanwezig⁵, zoals afbeelding 4 toont.

De voornaamste grondeigenaren waren het waterschap de Vier Noorder Koggen en de gemeente Medemblik. Het waterschap beschikte, vanwege de nabij gelegen en bij het schap in beheer zijnde zeedijk, aan de binnenzijde van de dijk over de nodige kadastrale eigendom. Op dat eigendom was een groot deel van het beoogde stationsemplacement projecteerd.

De gemeente had de overige onbebouwde gronden aan de noordzijde van de Oude Haven in bezit. Deze gronden zouden, zo blijkt uit kadastrale kaarten, vanaf 1825 tot de komst van het gehele spoorwegemplacement onbebouwd blijven.

Dat bureau was naar alle waarschijnlijkheid ondergebracht in het Waterschapshuis aan de Westerhaven nr. 20.



Afb.4: Kadastrale kaart van F.J. Nautz uit 1825 met in het midden op de Dam het stadhuis en belendende panden. Links op de kaart is de loods van de Vier Noorder Koggen ingetekend.

Op verzoek van de spoorwegmaatschappij neemt het dagelijks bestuur van het waterschap in 1885 het besluit om grondeigendom te verkopen en nabij de teen van de zeedijk gronden in erfpacht uit te geven teneinde aanleg, inrichting, onderhoud, exploitatie en beveiliging van de spoorbaan mogelijk te maken. De gemeente neemt op 12 november 1886 een vergelijkbaar besluit. Bovendien wordt dan tevens besloten dat de spoorweg mag worden doorgetrokken tot op de kade van de Oosterhaven.

Opdracht aan ir. A.J. Krieger

Een belangrijke vervolgstap in de daadwerkelijke realisering van de spooraanleg in Medemblik wordt gevormd door de op 30 maart 1885 gesloten overeenkomst tussen de NV Lokaal Spoorweg-Maatschappij Hollands Noorder Kwartier en ingenieur A.J. Krieger. In deze overeenkomst wordt hij belast wordt met het ontwerpen, het hoofdpzicht en het toezicht op het maken van de plannen voor de aanleg van de lokaalspoorweg. Zijn jaarwedde bedraagt f 3.000,- gerekend vanaf 1 juli 1884. De contractperiode duurt in beginsel twee jaar. Mocht de spoorweg binnen die contractperiode worden opgeleverd en goedgekeurd, was een bonus voorzien van f 2.000,-.

Indien de spoorweg niet op 1 juli 1886 operationeel was, diende Krieger zijn werkzaamheden zonder tegemoetkoming voort te zetten tot zulks wel het geval was. Verder waren er nog vergoedingen in het contract opgenomen voor reis- en verblijfskosten alsmede een tegemoetkoming voor de inrichting van een bureau.

Dat de opdracht bij Krieger⁶ terecht kwam mag nauwelijks een verrassing heten. Hij was namelijk al enige jaren betrokken bij het spoorplan Medemblik-Hoorn (o.a. als secretaris van het 'Uitvoerend Comité') en had daardoor alle tijd en gelegenheid om zijn kennis en expertise op spoorweggebied bij zijn toekomstige opdrachtgever(s) voor het voetlicht te brengen. Krieger, zoon van een waterstaatsingenieur, was feitelijk zowel tracé-ontwerper, technisch adviseur als architect. We zouden nu spreken over een zelfstandig werkend ingenieur (ZZP-er) die op contractbasis zijn diensten aanbood.

Voorafgaande aan zijn betrokkenheid bij diverse lokaalspoorplannen in de Noordkop, had hij tussen 1875 en 1880 als adjunct-ingenieur ervaring opgedaan in dienst van de Staatsspoorwegen op Java. Bovendien moet hij vanwege zijn contacten in zowel ingenieurs-⁷ als spoorwegwereld alsmede zijn kennis van de gang van zaken op het departement van Waterstaat geweten hebben hoe de hazen op spoorgebied in Nederland liepen. Hij was per slot van rekening van meerdere lokaalspoorweg-initiatieven de concessieaanvrager. Ook mede daardoor was hij een aantrekkelijke contractpartij.

Uitwerking in bestekken

Ten behoeve van de aanleg van het Medemblikker spoorwegemplacement inclusief gebouwen waren een viertal bestekken met specificaties opgesteld. Op grond van die bestekken wisten aannemers wat ze moesten bouwen en welke materialen ze moesten gebruiken.

Kennelijk spreken de wat grotere stations langs het hoofdspoorwegnet bij de auteurs wat meer tot de verbeelding dan de wat kleinere regionale stations. De kleine, eenvoudige en veelal in serie gebouwde, stationnetjes worden veelal op een hoop geveegd.

De zeer beknopte beschrijvingen worden soms met een enkel voorbeeld geïllustreerd. Dat is jammer omdat veel eigenaardigheden en subtiele verschillen binnen de ogenschijnlijk homogene reeksen van stations van het standaardtype daarmee onderbelicht blijven. De zogenaamde 'standaardstations' zijn bij nadere beschouwing maar zelden echt gelijk aan elkaar.

Het door Krieger ontworpen stationsgebouw is duidelijk geënt op het GOLS-type groot. Het gebouw in Medemblik is vrijwel identiek aan het de stations van Neede en Groenlo. Zie afbeeldingen 3 en 8.

Zie ook bouwtekeningen op afbeelding 9 met de voorgevels van station Medemblik en Doetinchem. Laatstgenoemde station werd reeds in 1883 geopend.

De bijzondere stijlkenmerken van het station van Medemblik

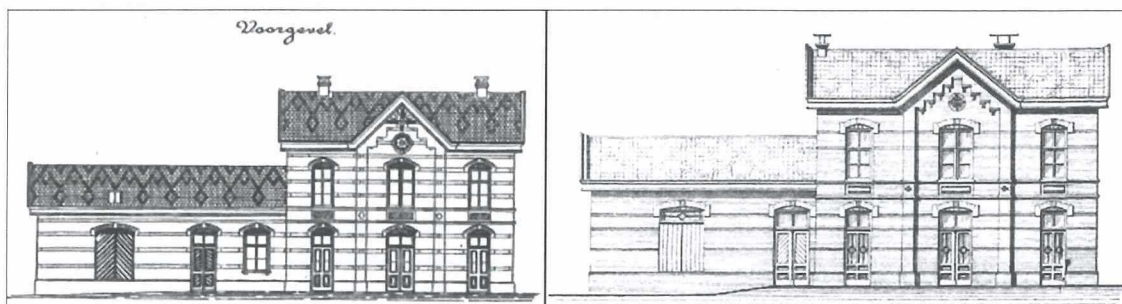
Het station van Medemblik is een mooi en gaaf voorbeeld van een gebouw met neorenaissance stijlkenmerken. Met deze stijl werd in de 19^e eeuw teruggegrepen op de renaissancebouwkunst. Elementen die daarin terugkomen zijn: trapgevels, speklagen, de kenmerkende horizontale lijnen die de gevels in 'vlakken' verdelen, natuursteenblokken en kruiskozijnen. In Nederland kwam deze stijl zo rond 1875 in de mode.



Afb.8: Het voormalige station van Neede aan de perronzijde (1900).

Krieger moet via zijn contacten in de spoorwegwereld goed op de hoogte zijn geweest welke ontwerpen van stationsgebouwen er circuleerden en kon daar waarschijnlijk ook makkelijk over beschikken. Wetten ter bescherming van intellectueel eigendom bestonden nog niet en binnen de ingenieurswereld kon het ook als een verdienste worden opgevat als een bepaald ontwerp ook op andere plaatsen navolging kreeg.

De stijl, met weglating van religieuze gotische elementen (o.a. kruiskozijnen), evolueerde echter snel tot een meer neutrale bouwstijl die zich goed leende voor overheidsgebouwen en andere publieke objecten. Zie afbeelding 10 voor één van de oudste foto's van het station van Medemblik. De zonneblinden aan de zuidzijde van het gebouw zijn pas rond 1904 op de gevel gekomen.



Afb.9: Links de voorgevel van station Medemblik en rechts de perronzijde van station Doetinchem.

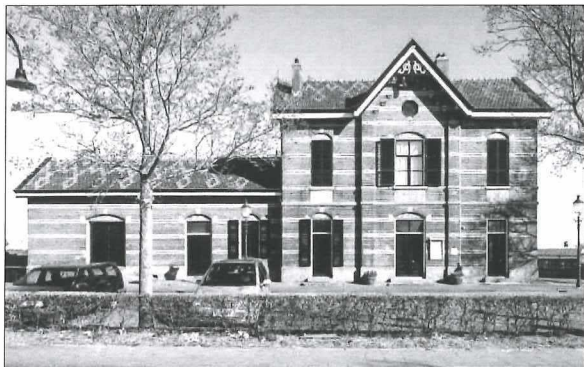


Afb. 10: Het stations- en retiradegebouw (ca. 1902).

Krieger trad dus met zijn ontwerp, maatvoering, materiaalkeuze, detaillering en versiering, in de voetsporen van collega's die zich lieten inspireren door de neorenaissance bouwstijl. Daarbij maakte hij, zoals gezegd, slim gebruik van de reeds gerealiseerde stationsontwerpen in de Achterhoek. In dezelfde stijl ontwierp hij het retiradegebouwtje (rechts te zien op afbeelding 10) en de eerder genoemde locomotiefloods.¹¹ De neorenaissance stijkenmerken zijn duidelijk herkenbaar op de voorgevel van het station. Zie afbeelding 11.

Het voormalige stationsgebouw met dienstwoning bestaat uit een hoofdgebouw en een lager bouwdeel links ervan. Het hoofdgebouw is op een rechthoekig grondplan gebouwd en heeft twee bouwlagen met zolderverdieping onder een zadeldak, gedekt met grijze kruispannen en een geometrisch (o.a. ruitvormig) patroon van rode kruispannen. De bovenverdieping werd gebruikt als dienstwoning voor de stationschef. De nok is evenwijdig aan het spoor en aan de staartzijde. De dwarskap was in de nok voorzien van twee vulstukken van houtsiersnijwerk.

De voorgevel (zuidkant) is boven een hoge, met kalkzandsteen iets uitgemetselde plint opgetrokken in paarsrode baksteen in kruisverband. Het metselwerk van de voorgevel wordt verlevendigd door horizontale banden (speklagen) van kalkzandsteen.



Afb. 11: De voorgevel van het station na de in 2007 uitgevoerde restauratie (april 2020).

Onder de bovenramen zijn, met een metselmozaïek van kleurige blokjes kunstzandsteen, ter versiering gevulde velden aangebracht. De zonneblinden zijn met de in 2007 uitgevoerde restauratie wederom op de gevel aangebracht.

Tot slot

Stationsgebouwen waren in de 19e eeuw een nieuw element in zowel stad als buitengebied. Ook qua functionaliteiten waren het volstrekt nieuwe objecten. Immers, het vervoer per spoor was nieuw en vroeg om speciaal daarop toegesneden gebouwen. Krieger was zich daar, als spoorwegingenieur, terdege van bewust.

Het door hem ontworpen stationsgebouw van Medemblik als start- en eindpunt van de spoorlijn heeft hij om die reden een duidelijke herkenningswaarde in haar stedelijke omgeving willen meegeven. Iets waar hij zeker in geslaagd is.

Feitelijk trad hij met het ontwerp in de voetsporen van andere (deels) anonieme architecten die kort daarvoor in het oosten van het land tot een stationsontwerp, gebaseerd op het waterstaatstype 4^e klasse, waren gekomen dat kennelijk ook op andere plaatsen in het land functioneel en aantrekkelijk werd bevonden. Het stationsgebouw van Medemblik is vandaag de dag nog steeds een visueel aantrekkelijk en gaaf gebouw waar we als stad best trots op mogen zijn. Mede omdat het ook door Medemblikkers is gebouwd.

Ad Kamma
Hoogkarspel, april 2020

Geraadpleegde bronnen

Johan W. van Dal, *Architectuur langs de Rails; Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer, 1981.

J. Flierman, *De geschiedenis van het openbaar railvervoer in West-Friesland*, in: *West-Frislands oud en nieuw*, 54, 1974, blz. 91-108.

R. Korthof, *100 jaar locaalspoorweg Hoorn - Medemblik: 1887-1987*, Stoomtram-Hoorn-Medemblik, Hoorn, 1987.

V.M. Lansink, *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980; variatie in standaardisatie*, doctoraalscriptie kunstgeschiedenis, Universiteit Utrecht, 1998.

J.G.C. van de Meene, *De lokaalspoorweg Hoorn-Medemblik*, in: *Op de rails*, 40, 1972, blz. 133-135.

Provincie Noord-Holland, *Erfgoedregister, redengende omschrijving voormalig station Medemblik*, Haarlem, 24 september 2019.

D. van der Pijl, *Honderd jaar lokaalspoorlijn Hoorn-Medemblik*, in: *West-Frislands oud en nieuw*, 54, 1987, blz. 141-146.

H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841/1938*, Zutphen, 2000.

P.S. Teeling, *Grepen uit de roemrijke geschiedenis van de oude Radboudstad*, Medemblik, 1988, blz. 96-97.

WFA – Westfries Archief, Hoorn.

Bevolkingsregisters van de gemeente Medemblik 1860-1890, toegangsnr. 1701-15, inv.nr. 12, scan 1701-15_12_00015.

UA – Utrechts Archief, Utrecht.

Locaalspoorwegmaatschappij Hollandsch Noorderkwartier, toegangsnr. 910, inv.nrs. 10, 13, 14, 16 en 17.

Oudheidkundige Vereniging "Medenblik"; Database kadastrale informatie ir. Teeling / Ko Staven- uiter.

www.stationsweb.nl/

www.stoomtram.nl/

<https://books.google.nl/>

<https://beeldbank.cultureelerfgoed.nl/>

<https://noord-hollandsarchief.nl/beelden/beeldbank/>

<https://www.westfriesgenootschap.nl/>

<http://www.wildernis.eu/chart-room/>

<https://www.westfriesarchief.nl//krantenarchief> en [beeldbank/](#)

https://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Medemblik/

<http://www.museumstoomtram.nl/>

<https://www.delpher.nl/>

<https://www.pondes.nl/>

<https://tresor.tudelft.nl/tijdschrift/architectuurtijdschriften/opmerker/ingenieur/>

<https://www.openarch.nl/>

https://lib.tudelft.nl/tijdschriften/kivi/1874-1875_dl_1.pdf.

Herkomst afbeeldingen:

Fotoarchief Eerste Kamer, Den Haag: 1L.

Westfries Archief, Hoorn: 1M, 1R.

Rijksdienst voor het Cultureel, Amersfoort: 2.

Spoorwegarchitectuur in Nederland: Zutphen: 3.

Noord-Hollands Archief: Haarlem 4.

Arnold de Greeuw, Medemblik: 5, 6, 10 en 11.

Collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie Den Haag: 7.

www.stationsweb.nl: 8.

Utrechts Archief, Utrecht: 9.

¹ Krieger (een afbeelding van hem kon helaas niet achterhaald worden) zou later in de rol van architect, via een in 1885 verkregen opdracht, onder andere de stationsgebouwen langs de spoorweg ontwerpen en de bijbehorende bestekken opstellen.

² Het Ambacht van West-Friesland genaamd de Vier Noorder Koggen werd uiteindelijk met 150 aandelen (à f 1.000,-) met een totale waarde van f 150.000,- grootaandeelhouder van de NV Lokaal Spoorwegmaatschappij Hollands Noorder Kwartier. Medemblik was goed voor een inleg van f 63.500,-. Alle andere aanliggende gemeenten inclusief Hoorn, polderbesturen en particulieren tekenden en doneerden beduidend lagere bedragen. Alles in de vorm van hele aandelen (f 1.000,-) of van vierde aandelen (f 250,-).

Ook ingenieur Krieger werd met twee aandelen van f 250,- participant in het project.

³ Feitelijk betrof het een renteloos voorschot, geen subsidie.

⁴ De statuten van de NV Lokaal Spoorwegmaatschappij Hollands Noorder Kwartier werden op 25 februari 1885 in de Staatscourant gepubliceerd.

⁵ De Vier Noorder Koggen beschikte aan de westzijde van het stadhuis wel over een houten opslagloods. Deze loods stond op gemeentelijk kadastraal eigendom. Dit terrein stond bekend als 'Zorg en Vlijt'. Later zou de loods in opdracht van de spoorwegmaatschappij, conform Bestek nr. 1 van december 1885, naar Het Hoofd worden verplaatst.

⁶ Vanwege zijn intensieve bemoeienis met het spoorplan verhuisde Krieger en zijn vrouw op 18 november 1884 van Alkmaar naar Medemblik. Zij zouden tot 3 september 1888 ingezetenen van Medemblik blijven en daarna naar Gouda verhuizen. Krieger ging daar aan de slag met andere locaalspoorplannen. Tijdens hun verblijf in Medemblik woonde het echtpaar Krieger in het Koggehuis op Nieuwstraat 26. De spoorwegingenieur Adrianus Johannes Krieger overleed op 24 juli 1931 te Harderwijk op 82-jarige leeftijd.

⁷ Krieger werd in juni 1875 vanuit Java als lid toegelaten tot het Koninklijk Instituut van Ingenieurs. Hij verkreeg daarmee toegang tot een forum van vakgenoten waarbinnen ideeën en (spoorweg)plannen werden uitgewisseld.

⁸ Dit betrof de loods van de Vier Noorder Koggen.

⁹ In dit gebouwtje waren toiletvoorzieningen voor de reizigers aangebracht.

¹⁰ Andere Medemblikker aannemers die biedingen op spoorwegbestekken hadden gedaan waren: Gijzelaar, Kenter, Franssen en Berkhout.

¹¹ Het retiradegebouwtje is in de jaren '50 van de vorige eeuw gesloopt. De sloop van de locomotiefloods heeft tussen 1950-1956 plaatsgevonden.