

# Baflo

Station

---

Baflo

Cultuurhistorische waardestelling

---

SteunhuisMeurs

---



ProRail

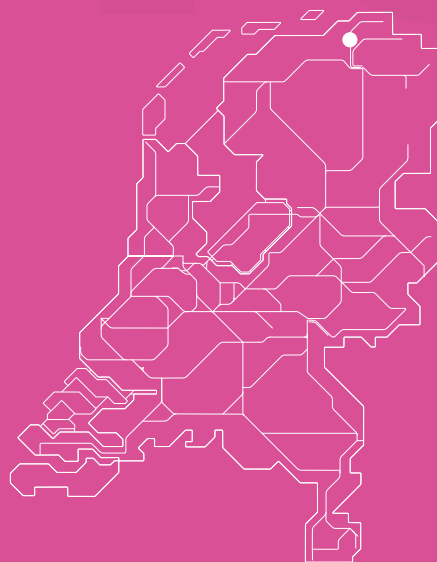
Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Baflo

## Station

---

### Baflo



#### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Susan de Vos - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

### SteunhuisMeurs

18 september 2019

---



**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.

18 september 2019

NS Stations  
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





STEEN  
HUIS  
MEURS

# STATION BAFLO

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING

STATION BAFLO | STEENHUISMEURS | SEPTEMBER 2019

PROJECTNUMMER 420



# INHOUD

<b>INLEIDING</b>	<b>05</b>
<b>1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS</b>	<b>07</b>
1.1 het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	07
1.2 het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	09
1.3 gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	13
1.4 overzicht, samenvatting en conclusies	13
<b>2. STEDENBOUWKUNDIGE EN EMPLACEMENT CONTEXT</b>	<b>17</b>
2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling	17
2.2 geschiedenis inrichting emplacement	19
2.3 geschiedenis inrichting openbare ruimte	25
2.4 overzicht, samenvatting en conclusies	25
<b>3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS</b>	<b>27</b>
3.1 hoofdgebouw extern	27
3.2 hoofdgebouw intern	29
3.3 abri en rijwielstalling	33
3.4 weeggebouwtje	33
3.5 overzicht, samenvatting en conclusies	33
<b>4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS</b>	<b>35</b>
4.1 cultuurhistorische waarden en essenties	35
4.2 bouwhistorische waardering	37
<b>5. HOE NU VERDER</b>	<b>40</b>
<b>NOTEN EN BRONNEN</b>	<b>42</b>
<b>COLOFON</b>	<b>43</b>



Een "Blauwe Engel" dieseltrein met de conducteur bij station Baflo, 1967. [HUA]



# INLEIDING

Op 16 augustus 1893 stopte de eerste stoomtrein bij het nieuwe stationsgebouw van het dorp Baflo, gelegen aan de meest noordelijke spoorlijn van Nederland. Het stationnetje lag halverwege de nieuwe spoorlijn van Groningen via Sauwerd naar Roodeschool (ook wel de Hogelandlijn genoemd). De lijn, die diezelfde dag feestelijk in gebruik werd genomen, werd aangelegd door de Groninger Locaalspoorweg-maatschappij (GLSM), een particuliere onderneming opgericht door de Rotterdamse zakenman H.E. Oving. Het traject stond ten dienste van de landbouw en deed zoveel mogelijk dorpen tussen Sauwerd en Roodeschool aan en had daardoor een enigszins kronkelig verloop.

Voor het ontwerp van het stationsgebouw werd gebruik gemaakt van een gestandaardiseerd bouwtype. Het stationsgebouw van Baflo behoorde tot een van de vier grotere standaardtypen langs het traject en is het enige dat nog bewaard is gebleven. Ook drie andere, kleinere, stationsgebouwtjes die bij de aanleg van het traject werden gebouwd, zijn inmiddels verdwenen.

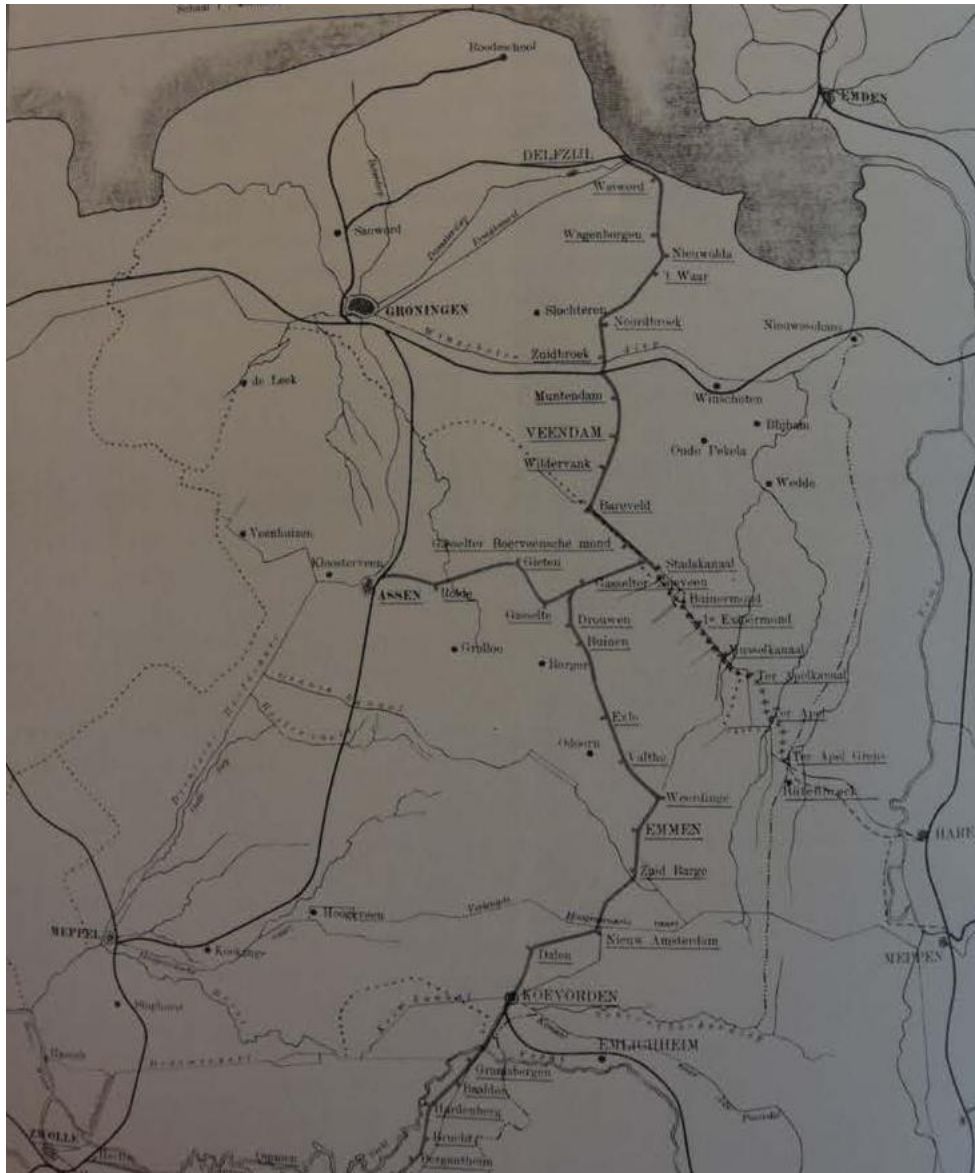
Het station van Baflo lag even buiten het dorp, maar enkele jaren na de opening van het station kwam het gebied tussen het dorp en het station tot ontwikkeling. Het station bleef evenwel aan de rand van het dorp liggen en pas de laatste jaren vindt uitbreiding aan de andere zijde van het station plaats.

Deze cultuurhistorische waardestelling, uitgevoerd in opdracht van NS Stations, heeft als doel inzicht te geven in de bijzondere waarden van het gebouw, dat mogelijk wordt aangewezen als monument. Als laatst overgebleven station van de GLSM, bovendien een zeer gaaf bewaard gebleven exemplaar, is het stationsgebouw van grote waarde op cultuurhistorisch en bouwhistorisch vlak. Stedenbouwkundig gezien is de aanleg van de spoorlijn en de positie van het stationsgebouw van groot belang geweest in de ontwikkeling van het dorp Baflo.

In het eerste hoofdstuk van deze rapportage gaan wij in op de bouw- en gebruiksgeschiedenis van het stationsgebouw. Het tweede hoofdstuk beschrijft de stedenbouwkundige context van het station en de ontwikkeling van het emplacement en in hoofdstuk 3 komt de architectonische opzet van het gebouw aan de orde. Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse in de eerste drie hoofdstukken wordt vervolgens in hoofdstuk 4 de cultuurhistorische waardestelling opgesteld. In het laatste hoofdstuk tenslotte, worden vanuit de waardestelling aanbevelingen gedaan voor de toekomst en geven we aan welke kansen en potenties er zijn.

SteenhuisMeurs, mei 2019.

↓ Kaart van noordoost Nederland met het spoorwegnet in 1909. In rood het tracé van de GLSM tussen Sauwerd en Roodeschool. Baflo is aangegeven met een rode stip. [Boer Sap, 1987]



↓ Dienstregeeling in de beginjaren van de spoorlijnen naar Delfzijl en Roodeschool, 1893. [Nieuwsblad van het Noorden]

**Van GRONINGEN naar DELFZIJL.**

		(*)					
Vertr. Groningen	7.35	11.52	1.31	4.53	7.52	10.29	
„ Sauwerd	8.1	12.19	1.58	5.19	8.18	10.55	
„ Bedum	8.11	12.28	2.7	5.28	8.27	11.4	
„ Loppersum	8.40	1.—	2.36	5.58	8.56	11.8	
„ Appingedam	9.—	1.19	2.56	6.18	9.18	11.58	
Aank. Delfzijl.	9.10	1.29	3.6	6.28	9.29	12.34	

(\*) Dagelijks, behalve Dinsdags. Dan 2.55 vertr.  
 Voor den trein, die te 10.29 's avonds van Groningen vertrekt, worden alleen te Groningen en Groningen (halte) plaatskaarten afgegeven.

**Van DELFZIJL naar GRONINGEN.**

Vertr. Delfzijl	5.35	6.45	10.30	1.7	4.12	8.16
„ Appingedam	5.46	6.58	10.43	1.18	4.24	8.27
„ Loppersum	6.10	7.26	11.11	1.42	4.48	8.51
„ Bedum	6.34	7.53	11.38	2.6	5.11	9.14
„ Sauwerd	6.48	8.2	11.47	2.15	5.18	9.28
Aank. Groningen	7.8	8.30	12.18	2.40	5.43	9.48

De treinen, die 's morgens 6.45 en 10.30 van Delfzijl vertrekken, zullen des Dinsdags stoppen te Wolddijk tusschen Bedum en Sauwerd.

De trein, die des Dinsdags te 2.55 en die, welke dagelijks te 4.53 van Groningen vertrekt, stoppen des Dinsdags te Wolddijk tusschen Sauwerd en Bedum.

**Van GRONINGEN naar ROODESCHOOI.**

Vertr. Groningen	8.32	12.45	3.15	4.58	8.36
„ *Kostverloren(wachtp. 8)	8.37	12.50		4.59	8.31
„ Groningen (halte)	8.41	12.54	3.34	5.08	8.35
„ *Adorp (wachtp. 10)	8.52	1.05	3.46	5.14	8.46
Aank. Sauwerd	8.56	1.09	3.50	5.18	8.50
Vertr. „	8.57	1.15	3.51	5.23	8.51
„ Winsum	9.07	1.33	4.01	5.33	9.01
„ Baflo	9.19	1.48	4.14	5.45	9.13
„ Warfum	9.29	2.08	4.25	5.55	9.23
„ *Watwerd	9.38	2.07	4.30	5.59	9.27
„ Usquert	9.37	2.15	4.35	6.08	9.31
„ *Munnikenweg	9.42	2.20	4.41	6.09	9.36
„ Uithuizen	9.48	2.30	4.49	6.14	9.42
„ *Dingenweg	9.51	2.33	4.52	6.17	9.45
„ Uithuistermeeden	9.55	2.42	4.58	6.21	9.49
„ *Meesterweg	9.59	2.46	5.02	6.25	9.53
Aank. Roodeschool	10.02	2.49	5.06	6.28	9.56

**Van ROODESCHOOI naar GRONINGEN.**

Vertr. Roodeschool	6.24	10.20	3.10	6.41
„ *Meesterweg	6.37	10.23	3.13	6.44
„ Uithuistermeeden	6.31	10.27	3.22	6.43
„ *Dingenweg	6.35	10.31	3.26	6.52
„ Uithuizen	6.38	10.34	3.33	6.55
„ *Munnikenweg	6.44	10.40	3.39	7.01
„ Usquert	6.49	10.45	3.48	7.06
„ *Watwerd	6.58	10.49	3.52	7.10
„ Warfum	6.57	10.53	4.01	7.14
„ Baflo	7.12	11.08	4.26	7.39
„ Winsum	7.19	11.15	4.43	7.36
Aank. Sauwerd	7.29	11.25	4.58	7.46
Vertr. „	7.30	11.27	5.18	7.47
„ *Adorp (wachtp. 10)	7.34	11.31	5.23	7.51
„ Groningen (halte)	7.48	11.42	5.34	8.03
„ *Kostverloren(wachtp. 8)	7.52	11.46	5.38	8.07
Aank. Groningen	7.57	11.51	5.43	8.13

M.B. Van en naar de stopplaatsen, welke met een (\*) zijn gemerkt, wordt geen bagage vervoerd.

# 1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

*In dit eerste hoofdstuk wordt de bouw- en gebruiksgeschiedenis van station Baflo beschreven. Welke rol speelde het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling (1.1), wie was de ontwerper (1.2) en hoe is het stationsgebouw door de tijd gebruikt en aangepast (1.3)?*

## 1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Station Baflo, gelegen aan de meest noordelijke spoorweg, van Groningen via Sauwerd naar Roodeschool, werd op 16 augustus 1893 in gebruik genomen. Twee jaar eerder was de Groninger Locaalspoorweg-Maatschappij (GLSM) gestart met de aanleg van deze spoorlijn, een aftakking van de in 1884 aangelegde staatsspoorlijn Groningen-Delfzijl.

Vanaf de opening van de eerste spoorlijn in Nederland in 1839, de lijn Amsterdam-Haarlem, werden nieuwe spoorwegen door veelal regionaal werkende particuliere ondernemingen geëxploiteerd. Voor een landelijk dekkend netwerk van spoorwegen moest de Spoorwegwet van 1860 zorgen.<sup>1</sup> Tien nieuwe staatsspoorlijnen werden zodanig over Nederland verspreid, dat elke provincie, met haar belangrijkste plaatsen, een spoorverbinding kreeg. Er werd tien jaar lang jaarlijks tien miljoen gulden op de rijksbegroting uitgetrokken om de aanleg te bekostigen.<sup>2</sup> Voor de exploitatie van de staatsspoorwegen, die zeer voortvarend werden aangelegd, werd de particuliere onderneming Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) opgericht. De eerste spoorlijn in Noord-Nederland kwam zo tot stand en liep van Harlingen via Leeuwarden en Groningen naar Nieuweschans, aan de grens met Duitsland (staatslijn B). Voor een betere ontsluiting van de minder bevolkte delen

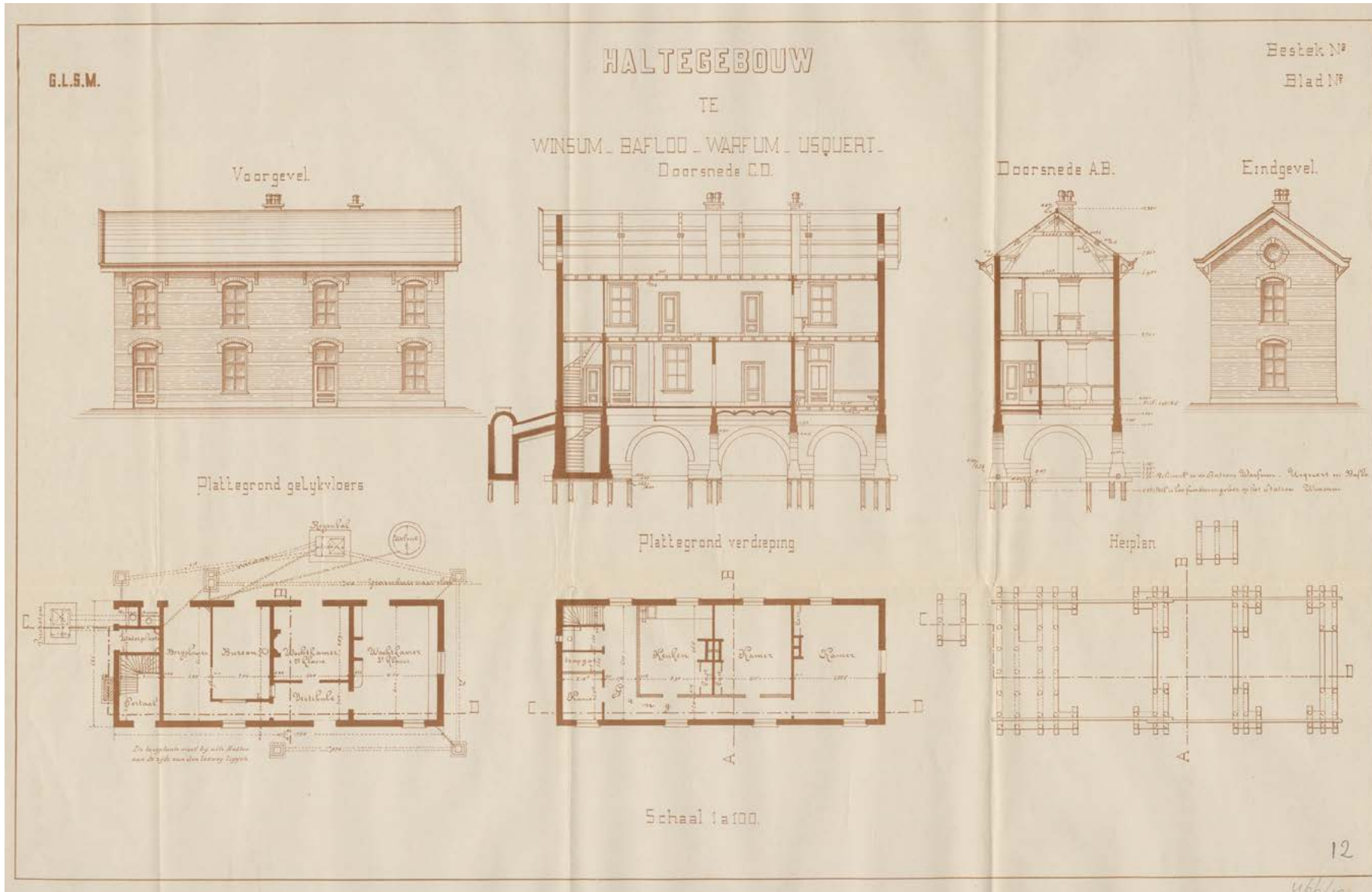
van het land diende de in 1878 in werking getreden Wet op de Locaalspoorlijnen en Tramlijnen.<sup>3</sup> Door lagere eisen aan de exploitatie te stellen was de aanleg goedkoper. Zo werden minder hoge eisen gesteld op het gebied van beveiliging: spoorwegovergangen hoefden niet bemand te zijn. De maximumsnelheid op een lokaalspoorweg lag daarentegen wel lager: maximaal 30 km per uur, in 1889 verhoogd naar 40 km/h.<sup>4</sup> Deze kleine lijnen moesten wel met particulier geld worden aangelegd.<sup>5</sup> Na invoering van de wet werden vele lokaalspoorwegmaatschappijen opgericht. De lokaalspoorlijnen stelden, in tegenstelling tot het staatsspoor, het lokale belang centraal.<sup>6</sup> Daar waar de staatsspoorlijnen vooral belang hadden bij zo snel mogelijke doorgaande verbindingen, stond de lokaalspoorlijn van Roodeschool naar Sauwerd ten dienste van de landbouw.<sup>7</sup> Er moesten zoveel mogelijk welvarende dorpen worden aangedaan.<sup>8</sup>

Initiatiefnemer van de GLSM, een van de vier lokaalspoorwegmaatschappijen in Groningen, was de Rotterdamse ondernemer H.E. Oving jr. (1852-1934). De zakenman – met wortels in Groningen – handelde in spoorstaven en stoommachines en was geïnteresseerd in alles wat met spoortechniek te maken had.<sup>9</sup> In 1887 wist Oving een concessie te bemachtigen om de ‘Lokaalspoorweg Hunsingo’, zoals de lijn aanvankelijk werd genoemd, aan te leggen.<sup>10</sup> Zijn plan betrof een bijna 27 kilometer lang enkelspoor als aftakking van de in 1884 aangelegde staatsspoorlijn Groningen-Delfzijl. Harmen Wind, opzichter bij het waterschap Hunsingo en later eerste directeur van de GLSM, onderzocht de technische en economische mogelijkheden en werkte een minutieus plan uit. Wind beschreef hoe de lijn zou komen te lopen: ‘De weg vangt aan in het tangent punt

van den staatsspoorweg Groningen-Delfzijl, op Station Sauwerd (K.M. 10.159), loopt vandaar in noordelijke en noordwestelijke richting, ten oosten langs Winsum, Obergum en Baflo, vandaar in noordoostelijke en oostelijke richting ten zuiden langs Warffum en Usquert, ten noorden langs Uithuizen en Uithuistermeeden, oostelijk gedeelte, vervolgens zuidoostwaarts tot nabij het kruispunt van den Tilweg met den Meedsterweg en vandaar in noordoostelijke richting tot den provincialen grintweg te Roodeschool, bij het kruispunt met den Tilweg, tegenover herberg Berg van Calvaria’.<sup>11</sup> De gemeenten werden geacht mee te werken aan de aanleg door gratis grond ter beschikking te stellen en geen kosten in rekening te brengen voor het doorsnijden van wegen, want het streven was immers ‘dezen spoorweg voor den minst mogelijken prijs toch deugdelijk en goed aan te leggen’, zoals Oving in 1887 in een brief aan de gemeenteraad van Baflo schreef.<sup>12</sup>

Als een van de vele regionale spoorwegmaatschappijen werd de GLSM in 1940 door de Nederlandse Spoorwegen (NS) overgenomen. Eind jaren zestig was sprake van opheffing van de lijn Sauwerd-Roodeschool vanwege de grote verliezen die de NS op dit traject leed. Gedeputeerde Staten van Groningen verhinderden dit, maar de noodzaak tot bezuinigen leidde ertoe dat langzaam maar zeker al het personeel (waaronder spoorwegwachters, stationschefs en kaartverkopers) verdween en de stationsgebouwen langs het spoor leeg kwamen te staan. Met uitzondering van het stationsgebouw in Baflo – daar stak de gemeenteraad van het dorp een stokje voor – werden de oorspronkelijke stationsgebouwen in 1973 afgebroken.

De lijn is nu een van de zeven zogenaamde Noordelijke Nevenlijnen, niet-geëlektrificeerde spoorlijnen voor



reizigersvervoer in de provincies Groningen en Friesland. In 2018 werd de lijn doorgetrokken naar de Eemshaven. In 2005 verwierf de vervoersmaatschappij Arriva een concessie voor de exploitatie van de lijn Sauwerd-Roodeschool die tot 2020 duurt.

## 1.2 HET STATION IN HET OEUVERE VAN DE ARCHITECT EN DE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

Aan de lijn Sauwerd-Roodeschool werden zeven nieuwe stationsgebouwen neergezet. De GLSM maakte hiervoor gebruik van twee standaardtypen stations naar analogie van de standaardstations die de Staat na invoering van de Spoorwegwet in 1860 had laten ontwerpen. De bouw van meer dan honderd zogenaamde 'standaardstations' van verschillend formaat, van de 'stations eerste klasse' voor grote steden tot de 'stations vijfde klasse' voor kleine halteplaatsen, paste in het streven van de 'Commissie voor de Staatsaanleg' naar eenvormigheid.<sup>13</sup> Overeenkomsten in architectonische vormgeving en de plaatsing van borden met een heldere, uniforme belettering zorgden ervoor dat de stationsgebouwen fungeerden als het uithangbord van het spoor. Daarnaast waren er uiteraard de economische voordelen. De standaardontwerpen werden echter wel telkens aangepast aan de plaatselijke eisen. De twee typen standaardstations van de GLSM zijn wat grootte betreft vergelijkbaar met de standaardtypen 4e en 5e klasse van de van de staat.<sup>14</sup>

Een architect van de standaardstations voor de GLSM is niet bekend, maar op 30 mei 1891 meldde het *Nieuws van den Dag* de benoeming door de GLSM van B. Westra als opzichter-tekenaar en opvolger van M.J. De Bie, die benoemd was tot opzichter bij de aanleg van de lijn.<sup>15</sup> Het is dus heel goed mogelijk dat één of beide heren zich met

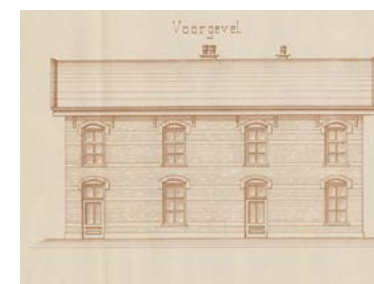
het ontwerp van de standaardstationsgebouwen heeft beziggehouden. Verantwoordelijk voor de bouw van de stations was aannemer A. Pastoor te Stedum die, aldus hetzelfde krantenberichtje, als laagste had ingeschreven voor de gebouwen en inrichtingen op de stations.

Baflo was een GLSM station van de 1<sup>e</sup> klasse. Dat betekende een rechthoekig gebouw met meer dan één verdieping. Naast Baflo waren de aan dezelfde lijn gelegen stations van Winsum, Warffum en Usquert eveneens van het type GLSM 1<sup>e</sup> klasse. Het ontwerp van het stationsgebouw was gericht op de werkzaamheden van de stationschef, maar diende ook om de reizigers te accommoderen. Op de begane grond waren voor het comfort van de reizigers twee wachtkamers, een voor 2<sup>e</sup> klasse en een voor 3<sup>e</sup> klasse reizigers (er reden op het traject uitsluitend tweede en derde klas rytuigen) en een bagagedepot. De overige ruimtes waren door de stationsbeambte in gebruik, waaronder zijn bureau waar de reizigers hun kaartjes konden kopen. Op de eerste verdieping bevond zich de woning van de stationschef. In tegenstelling tot de overige GLSM 1<sup>e</sup> klasse stationsgebouwen, die bestonden uit van speklagen voorzien metselwerk, was het gebouw in Baflo al vroeg (mogelijk vanaf de bouw) witgepleisterd.





Het standaardtype stationsgebouw GLSM 2<sup>e</sup> klasse behelsde een langwerpige gebouw met slechts een verdieping. Deze stations (Roodeschool, Uithuizen en Uithuizermeeden) hadden alle functionaliteiten op de begane grond, inclusief de (kleinere) woning van de stationschef. Aan het stationsgebouw van Uithuizermeeden (toen: Uithuistermeeden) was bovendien nog een goederenloods gebouwd.

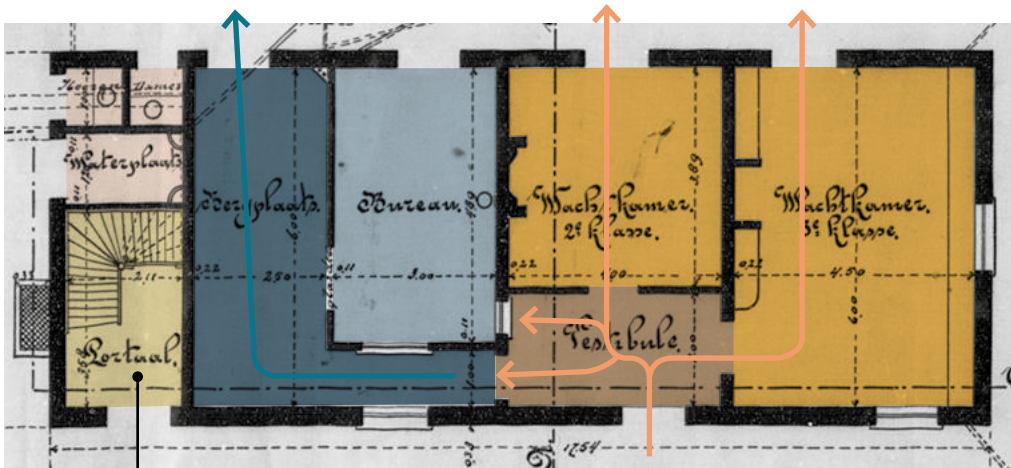


Vergelijking GLSM ontwerpen voor de stations langs de spoorlijn naar Roodeschool: Uithuizermeeden (boven), Baflo, Warffum en Usquert (midden) en Uithuizen en Roodeschool (onder). Alle stations behalve die van Baflo zijn gesloopt. [Beeldbank Groningen]



# BEGANE GROND EN VERDIEPING 1893

	vestibule		stationsbureau
	verkeersruimte		bagagebergplaats
	reizigersruimtes		woonruimtes stationschef
	kasten		sanitair
	routing reizigers		routing bagage






trap naar woning  
stationschef



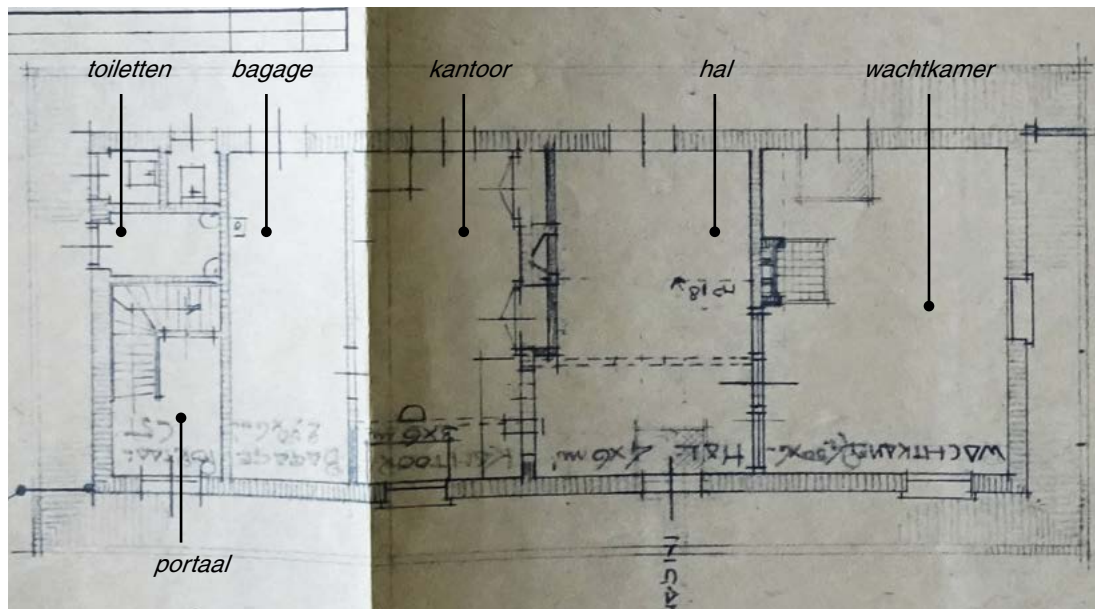
stationsplein

DOORSNEDEN 1893

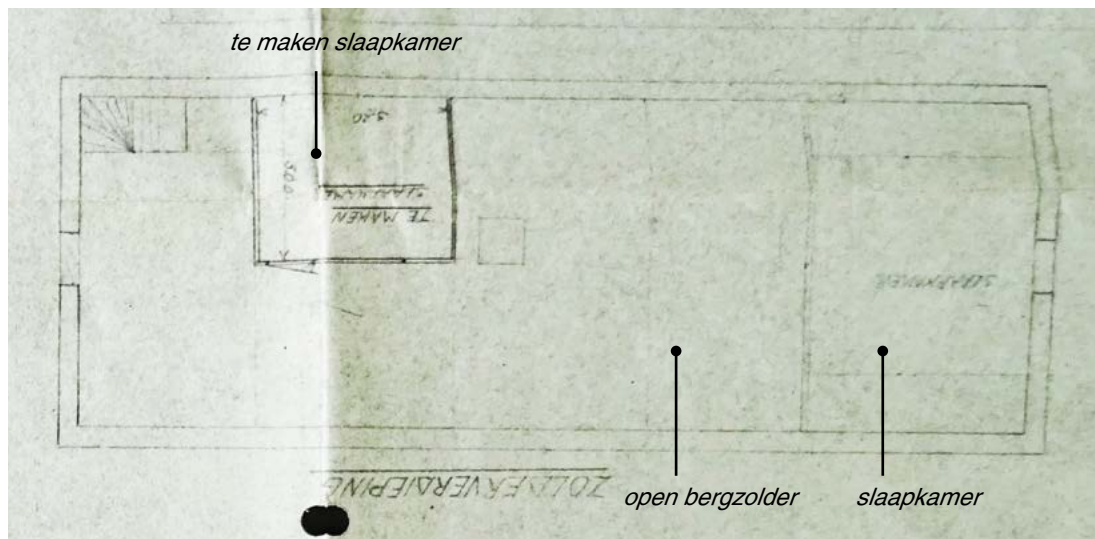
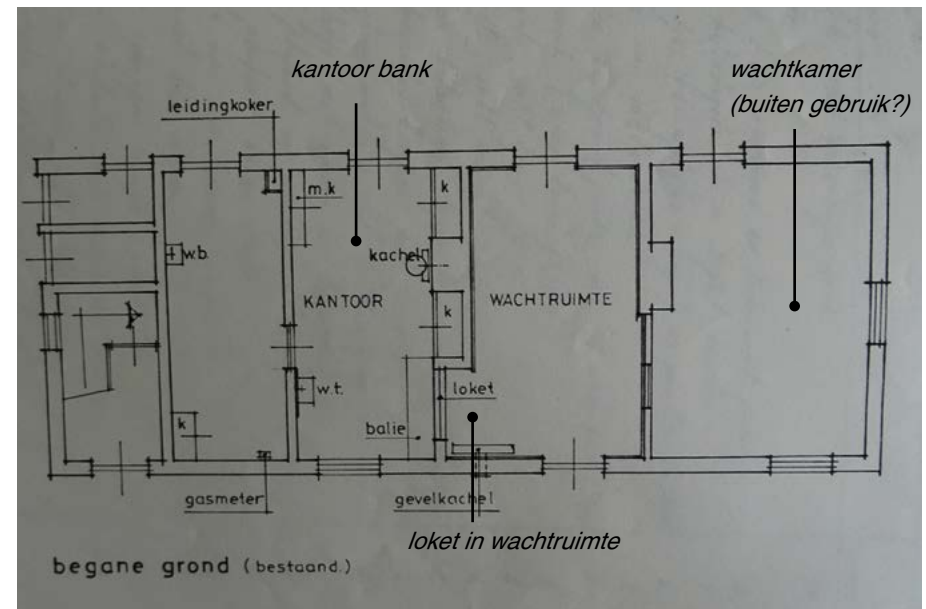
	vestibule
	verkeersruimte
	reizigersruimtes
	bagagebergplaats
	woonruimtes
	sanitair



- ↓ Tekening begane grond uit 1957, gewijzigd ten opzichte van de originele situatie. De hal en de wachtkamer tweede klas zijn samengevoegd. Ook is de hal naar de bagageruimte bij het stationskantoor getrokken en dienst gaan doen als kaartenloket. [GHW]
- ↓↓ Tekening voor een extra zolderkamer met dakkapel, 1960. [GHW]



- ↓ Situatie ten tijde van in gebruik name als bankgebouwtje (rond 1970 tot 1986). [GHW]



### 1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN











Het stationsgebouw van Baflo werd gesloten in 1969.<sup>16</sup> De gemeente huurde het gebouw hierna van de spoorwegen want 'het ligt erg leuk aan de rand van het dorp. We zouden het jammer vinden als hier een gat ontstond', aldus gemeentesecretaris H.B. Thedinga in het *Nieuwsblad van het Noorden* van 7 juni 1972.<sup>17</sup> De begane grond van het gebouw werd onderverhuurd aan de Coöperatieve Raiffeissenbank (Rabobank). Treinkaartjes konden in het bankgebouwtje worden gekocht. Mogelijk huurde de bank slechts een deel van de begane grond en bleef een wachtruimte in gebruik voor de treinreizigers. In 1973 stond het gebouw – in het licht van de bezuinigingen bij de NS – op de nominatie om afgebroken te worden, maar inspanningen van de burgemeester en de economische dienst van de NS te Groningen verhinderden dit.<sup>18</sup> Kantoor en wachtruimte werden in 1986 samengevoegd om een balie en kantoor van de plaatselijke VVV onder te brengen. Vanaf 2013 tot halverwege 2015 stond het gebouw leeg. Thans huisvest het voormalige stationsgebouw op de begane grond een pizzeria. De bovenverdieping wordt sinds 1973 als woning aan een particulier verhuurd.

### 1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Station Baflo werd tegelijk met de spoorlijn Sauwerd-Roodeschool op 16 augustus 1893 in gebruik genomen. De lijn was aangelegd door de speciaal hiervoor opgerichte particuliere onderneming Groninger Locaalspoorwegmaatschappij en was een aftakking van de in 1884 aangelegde staatslijn van Groningen naar Delfzijl. Lokaalspoorwegen dienden, in tegenstelling tot de staatsspoorwegen, het lokale belang.

Voor het gebouwontwerp van het stationsgebouw werd gebruik gemaakt van een gestandaardiseerd type, waarvan er vier langs het traject werden neergezet. Het stationsgebouw van Baflo is het enige nog overgebleven stationsgebouw van deze vier. Het gebouw is sinds 1969 niet meer in gebruik als stationsgebouw en huisvestte achtereenvolgens een bank, de plaatselijke VVV en, momenteel, een restaurant. De voormalige woning van de stationschef op de eerste verdieping wordt particulier verhuurd.

# VERBOUWING 1986 TOT VVV KANTOOR, PLATTEGROND BEGANE GROND

	verkeersruimte		personeelsruimte NS
	wachruimte/VVV kantoor		sanitair
	opslag		voorm. wachruimte
	kantoor VVV personeel		routing reizigers
	keuken VVV personeel		routing bewoner







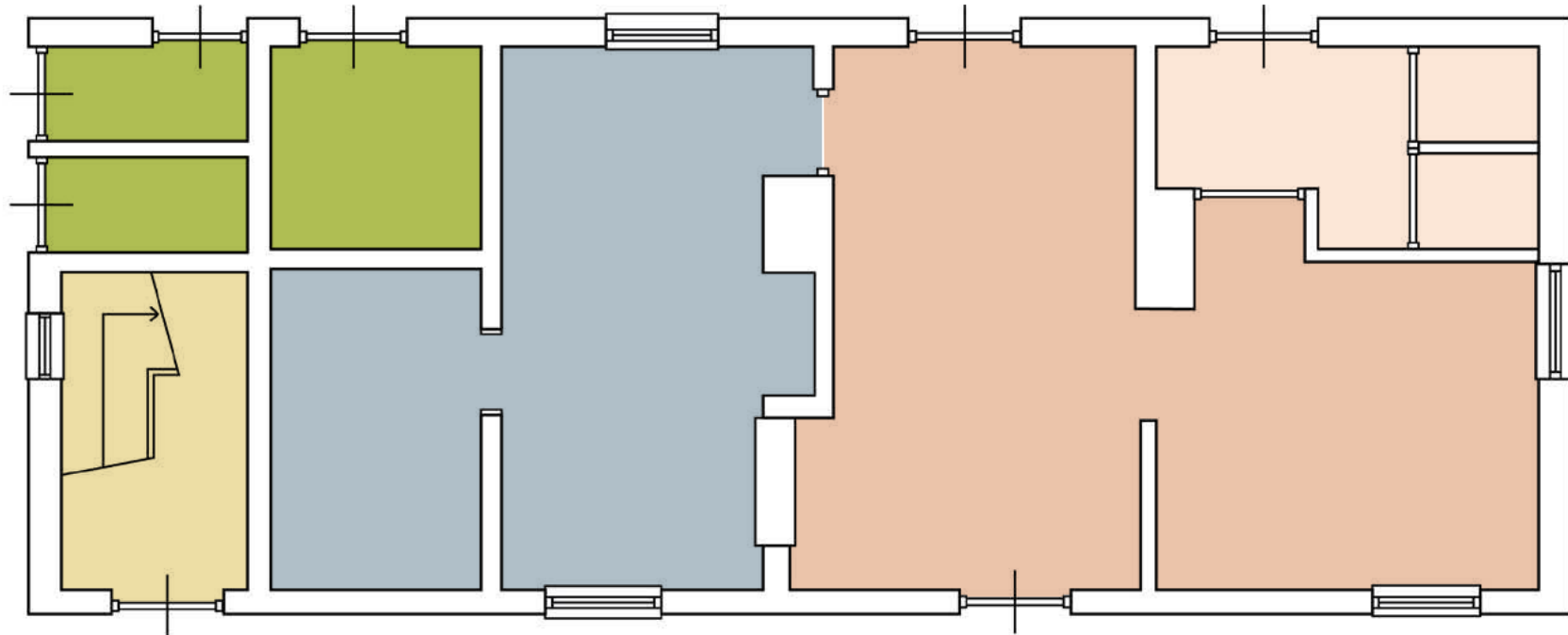
entree woning

balie

wachruimte (niet bekend of deze toegankelijk was, toegang alleen mogelijk vanaf het perron)

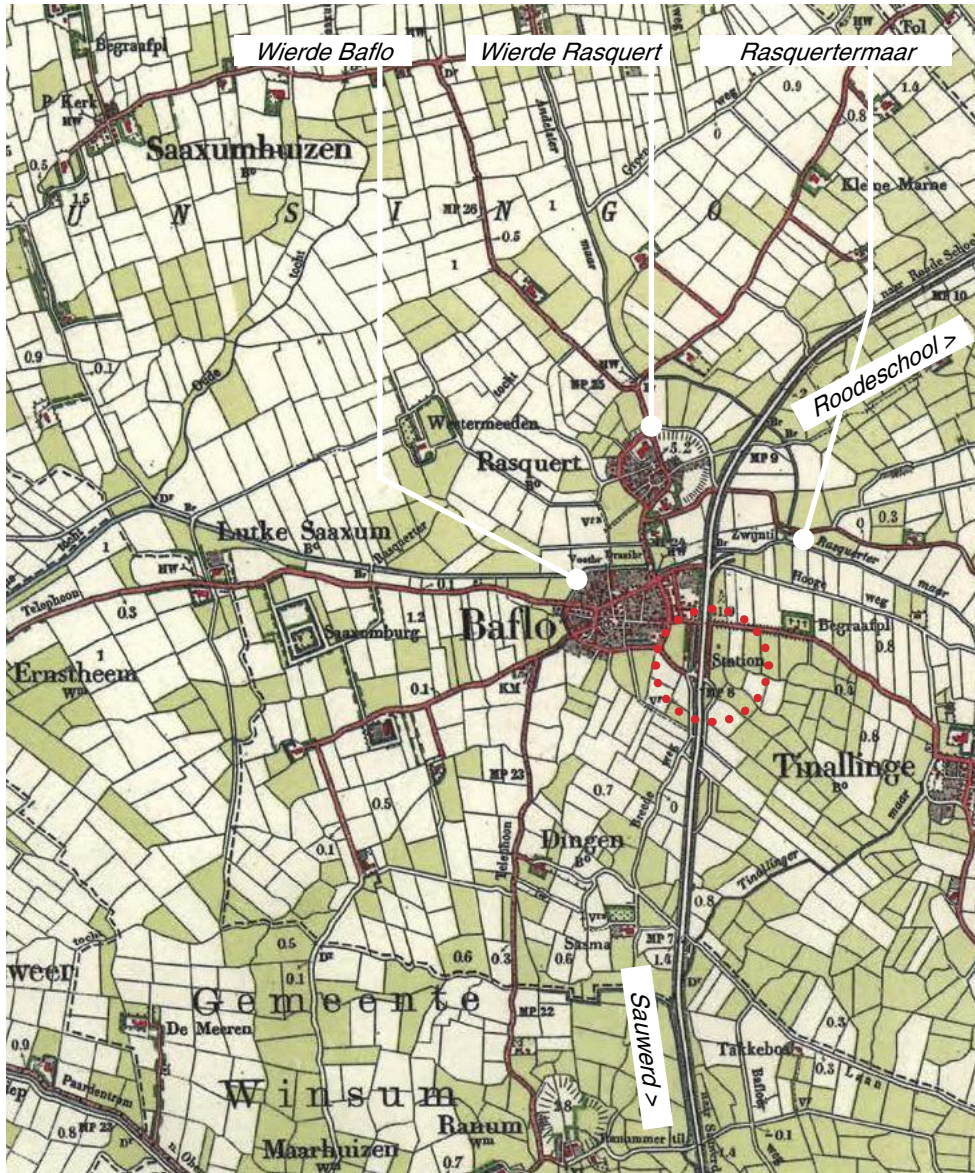
# HUIDIGE PLATTEGROND BEGANE GROND (RECONSTRUCTIE)

	verkeersruimte		horeca
	ruimtes NS		sanitair
	keuken horeca		



↓ Baflo en omstreken, rond 1905.  
[Grote Historische Atlas Groningen]

↓ Julianalaan, voorheen Stationslaan, kijkend richting het station, circa 1905. [RCE]  
⇓ Luchtfoto Baflo, jaartal onbekend, met daarop goed zichtbaar de oude wierdevorm.  
[Historische Kring Baflo]



# 2. STEDENBOUWKUNDIGE EN EMPLACEMENT CONTEXT

*Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door dit gebied snijdt en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd. Welke rol speelde het station in de groei en ontwikkeling van Baflo (2.1)? Welke weerslag had dat op de ontwikkeling van het emplacement (2.2)? En hoe was de ruimte direct rond het station ingericht (2.3)?*

## 2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Per 1 januari 2019 is het dorp Baflo opgegaan in de nieuwe gemeente Het Hogeland in het noorden van de provincie Groningen. Sinds de gemeentelijke herindeling van 1990 behoorde het tot de gemeente Winsum. Het dorp is ontstaan op een langgerekte kwelderwal die vanuit het zuiden in noordoostelijke richting afbuigt. De kwelderwal ontstond zo'n 2500 jaar geleden in het gebied waar de zee nog vrij spel had en het land regelmatig werd overstroomd. Door klei-afzettingen op de kwelderwal werd deze geleidelijk aan verhoogd en op de lijn Warffum-Baflo-Winsum groeide de kwelder aanmerkelijk.<sup>19</sup> De kwelderwal is in het huidige landschap nog goed zichtbaar. De eerste bewoners vestigden zich op het hoge opgeslibde land.<sup>20</sup> Ze gingen wonen op wierden (woonheuvels) om zich tegen het nog steeds onstuimige water te beschermen. Veel wierden hadden een nagenoeg cirkelvormige omtrek, waarbij de boerderijen met hun schuren naar de buitenzijde langs een ring- of ossenweg lagen gegroepeerd.<sup>21</sup> Vanuit een centraal punt liepen de percelen radiaal naar de rand. In Baflo, maar ook in de iets noordelijker gelegen voormalige wierde Rasquert, is de cirkelvorm nog herkenbaar in het wegenpatroon.

De stedelijke ontwikkeling van Baflo begon in het laatste kwart van de negentiende eeuw. Het aantal inwoners

groeide, vermoedelijk vanwege de omslag in de landbouw van grasland naar de meer arbeidsintensieve akkerbouw.<sup>22</sup> De omslag werd veroorzaakt door de veepest, verbetering van waterbeheersing en de grote vraag naar akkerbouwproducten. In eerste instantie vond verdere verdichting van de wierde plaats, die tot 1850 slechts voor circa de helft was bebouwd.

De spoorlijn kwam op enige afstand ten oosten van het dorp te liggen. De spoorlijn doorsneed de Breede Weg, de weg van Winsum naar Baflo die hier een vrijwel haakse bocht maakte, op twee plaatsen, zodat zich een opmerkelijke lus in het landschap vormde. Een parallelweg (de huidige Sasmaweg) werd ten westen van het spoor aangelegd om de doorbroken delen van de Breede Weg te verbinden. Het station werd aangelegd even ten noorden van de plek waar de parallelweg en de Breede Weg weer bijeenkwamen. Het station kreeg twee toegangswegen: een langs het spoor, de Stationsweg en de Julianalaan hier loodrecht op.

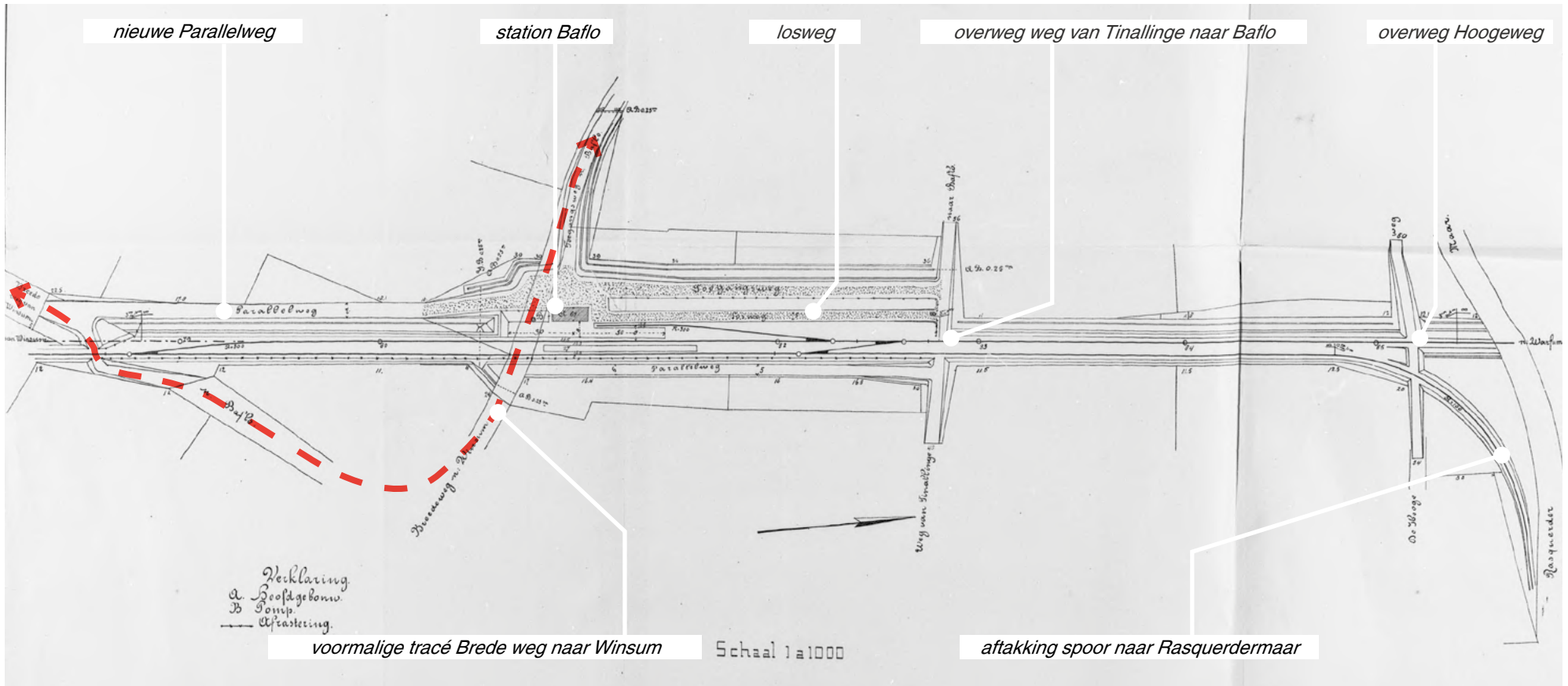
Na aanleg van het station in 1893 kwam het gebied dat ingesloten wordt door de spoorlijn, weg naar Winsum en de weg naar Tinallinge tot ontwikkeling.<sup>23</sup> Het gebied beslaat een halve 'cirkel', die gevormd wordt door de huidige Julianalaan, de Willem de Zwijgerlaan (het gedeelte tussen de Julianalaan en de Emmastraat) en de Emmastraat, verbonden door de evenwijdig aan de spoorlijn gelegen Stationsweg. De bebouwing in het gebied bestaat voor een groot deel uit op ruime kavels gelegen vrijstaande villa's en rentenierswoningen, daterend van eind 19de eeuw tot 1940. De Julianalaan was onderdeel van de voormalige Breede Weg. De kromming van deze weg vormde een nieuwe radiaal van de ringweg naar het station, en is daarmee een voortzetting van de wegenstructuur in de oude wierde. De

rooilijnen van de bebouwing volgen eveneens dit patroon, waarmee de Julianalaan een sierlijke en statige entree naar het oude wierdedorp vormt.

In de eind jaren twintig aangelegde Nassaustraat bestaat de bebouwing uit een variëteit van grotere en minder grote middenklassewoningen op kleinere kavels, allen gelegen met de voorgevel op de rooilijn waardoor een ordelijk straatbeeld ontstaat.

De Stationsweg werd ongeveer tegelijk met het station aangelegd, maar bleef vrijwel onbebouwd tot na 1940. Alleen het Stationskoffiehuis uit 1897, dat tegenover het stationsgebouw ligt, vormde samen met het stationsgebouw een ensemble uit de beginjaren van de aanleg van het spoor. Het koffiehuis, oorspronkelijk Stationskoffiehuis Venhuizen geheten, is nog immer een horecagelegenheid (Café Beuving).

Gedurende meer dan een eeuw vormde het station de oostelijke afsluiting van het dorp. Uitbreiding van het dorp vond nog wel plaats ten zuiden van de voormalige ossenweg, maar 'over het spoor' vond geen stedelijke ontwikkeling plaats. Hier kwamen industrie en sportvelden te liggen. Bij de spoorwegovergang naar Tinallinge, iets ten noorden van het station, vestigde zich in 1961 een filiaal (sorteercentrum) van het Groningse Pootgoed en Zaaizaad-Verkoopbureau (PZVB). Het grote opslaggebouw is nog aanwezig. In het laatste decennium echter, vindt ten oosten van het station verdere stedelijke uitbreiding van Baflo plaats, in de vorm van de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Oosterhuisen. Hierbij speelt het station een belangrijke rol, vanwege de directe verbinding met de stad Groningen.





Station met watertoren in het midden van de foto, begin 20<sup>e</sup> eeuw. [Stationsweb]

## 2.2 GESCHIEDENIS INRICHTING EMPLACEMENT

Het enkelspoor dat uit de zuidelijke richting van Winsum kwam, ging vlak na de kruising met de Breede Weg over in een dubbelspoor. Het westelijke spoor leidde langs het eerste perron waar tevens het stationsgebouw, een watergebouw en een schuur lagen. Ten behoeve van het goederenvervoer was een extra spoor afgetakt dat ten westen van het eerste perron eindigde bij het stationsgebouw. Langs dit goederenspoortje lagen een losweg en een weegbrug.

In het midden tussen beide sporen lag het tweede perron. Aan de oostzijde hiervan liep het tweede spoor dat voorbij de spoorovergang bij de Tinallingweg een aftakking had tot het enkelspoor richting Warffum. Het tweede spoor zelf liep nog door tot bij het noordelijk gelegen Rasquerdermaar. Aan een kade langs het water konden hier de landbouwproducten tussen trein en trekschuit worden overgeladen.

Het vierkante stenen watergebouw had een belangrijke functie in het stoomtijdperk. Vanwege de ligging halverwege het traject tussen Groningen en Roodeschool fungeerde station Baflo als bijvulstation van water voor de stoomtreinen.<sup>24</sup> Een kromme pijpleiding werd vanuit het watergebouw recht boven de ketel van de stoomlocomotief gedraaid, waarna getankt kon worden. Vanaf 1953 rijden er dieseltreinen op het traject en een jaar later zijn alle stoomtreinen door dieseltreinen vervangen.<sup>25</sup> Hierna werd het watergebouw gesloopt, in het dieseltijdperk had het immers geen functie meer.

Ten oosten van de spoorlijn was een afrastering aangebracht over de gehele lengte tussen de overgang bij de Breede Weg en de overgang bij de weg naar Tinallinge. Bij de losweg langs het goederenspoor vormde een afrastering de afscheiding van de openbare weg.

Een kleine tien jaar na de aanleg, in 1902, werd het emplacement uitgebreid en aangepast. De al bestaande, westelijk gelegen, losweg, werd verlengd en het hierlangs gelegen goederenspoor werd iets verlegd en aanzienlijk verlengd. Aan de oostzijde van de bestaande sporen werd een extra goederenspoor gelegd waarnaast een verharde losweg met keerplaats kwam, en tegelijk werd onder aan het talud een parallelweg aangelegd.

In de zestiger jaren, na vestiging van de PZVB ten noordoosten van de spoorovergang Tinallingerweg, kwam hier een overlaadplaats voor het overladen van aardappels. Het oostelijke goederenspoor liep niet meer door naar het Rasquerdermaar, maar eindigde bij dit overlaadstation. Vermoedelijk is het goederenspoor halverwege de jaren zeventig opgeheven en afgebroken.

Vanwege de nieuwe moderne dieseltreinen (*Spurts*) die Arriva op het traject inzette, moesten meerdere perrons langs de lijn, waaronder perron 1 van station Baflo, worden opgehoogd.<sup>26</sup>

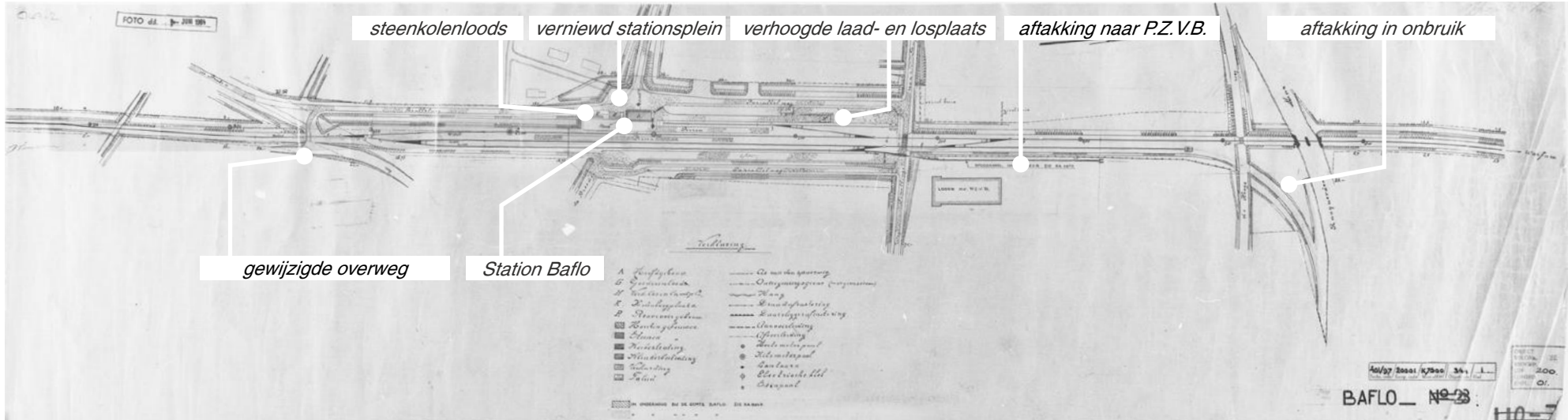




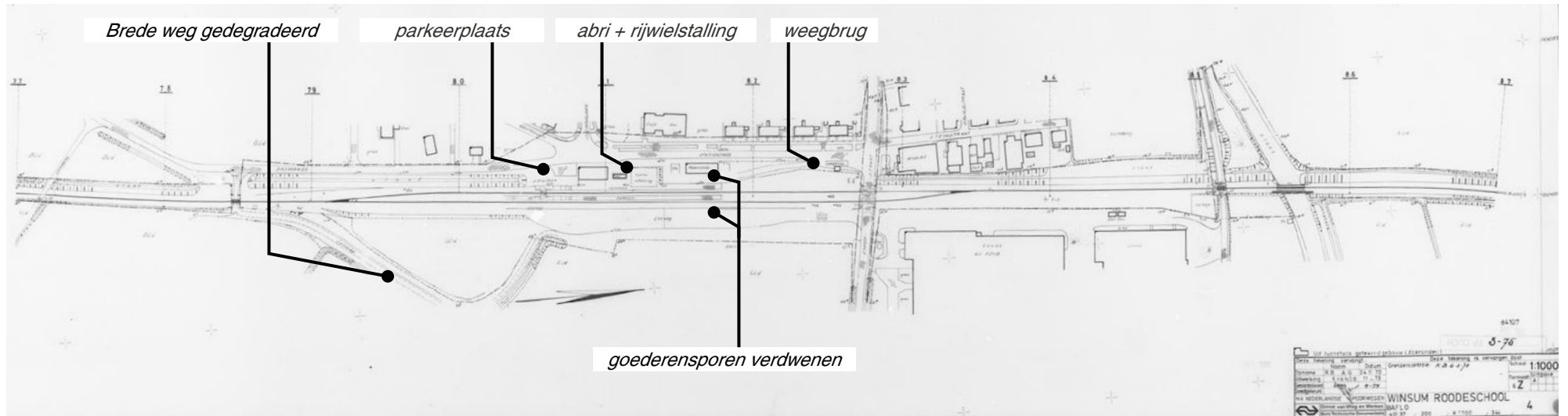
Situatie emplacement circa 1950-1955. [HUA]



Emplacement met goederenspoor (links), twee sporen voor personenvervoer en rechts het vierde spoor voor goederen, foto genomen vanaf het eerste perron, circa 1955. [HUA]



- ↓ Situatie emplacement 1973. [HUA]
- ↓↓ Emplacement circa 1970, met verhoogde perrons. [HUA]

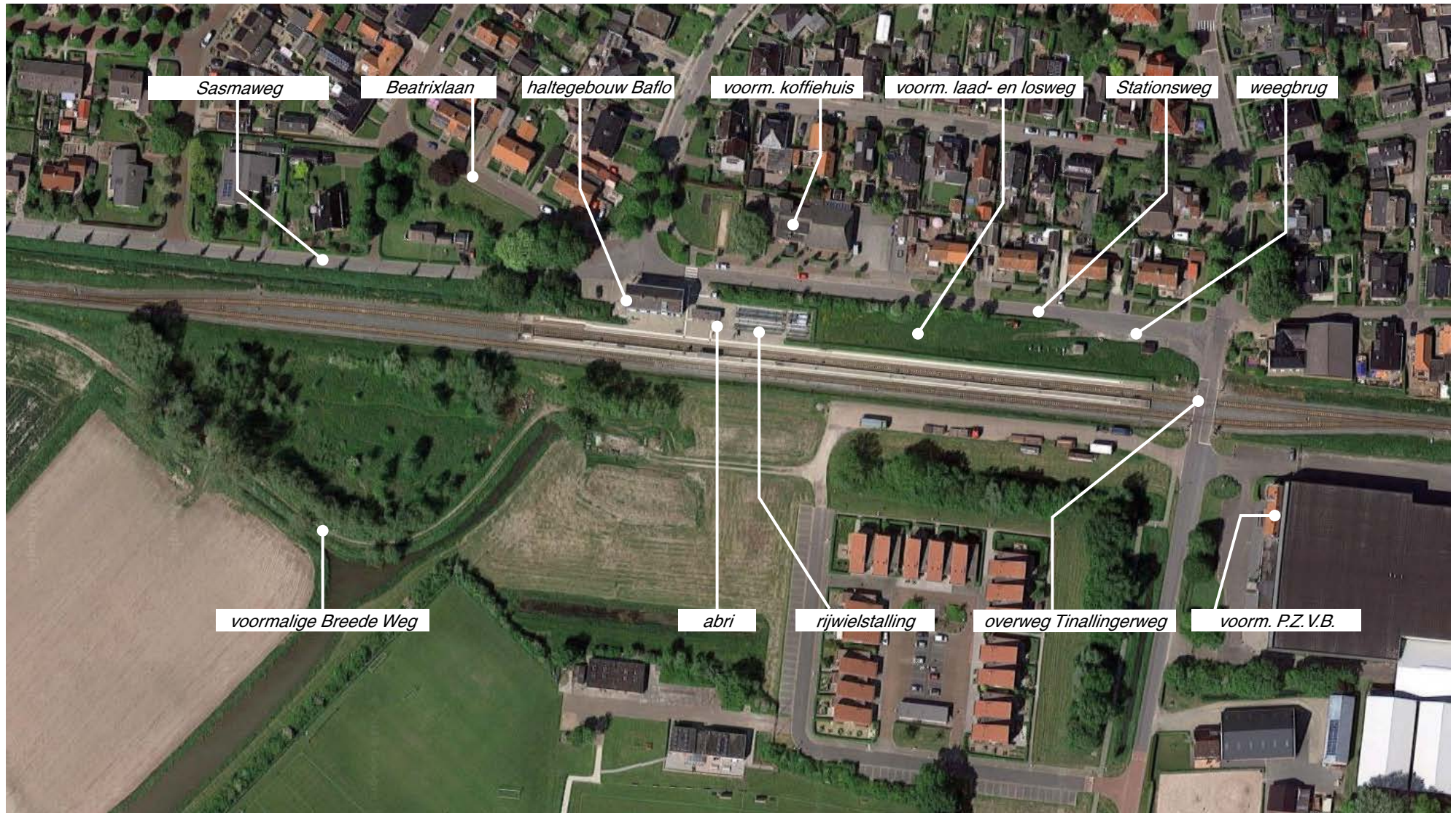


- ↓ Locatie van voormalige laad- en losweg.
- ↓↓ Weegbrug op het huidige emplacement.



- ↓ Voormalige Pootgoed en Zaaizaad bureau aan Tinallingerweg.
- ↓↓ Inrichting perron met abri en rijwielstalling.

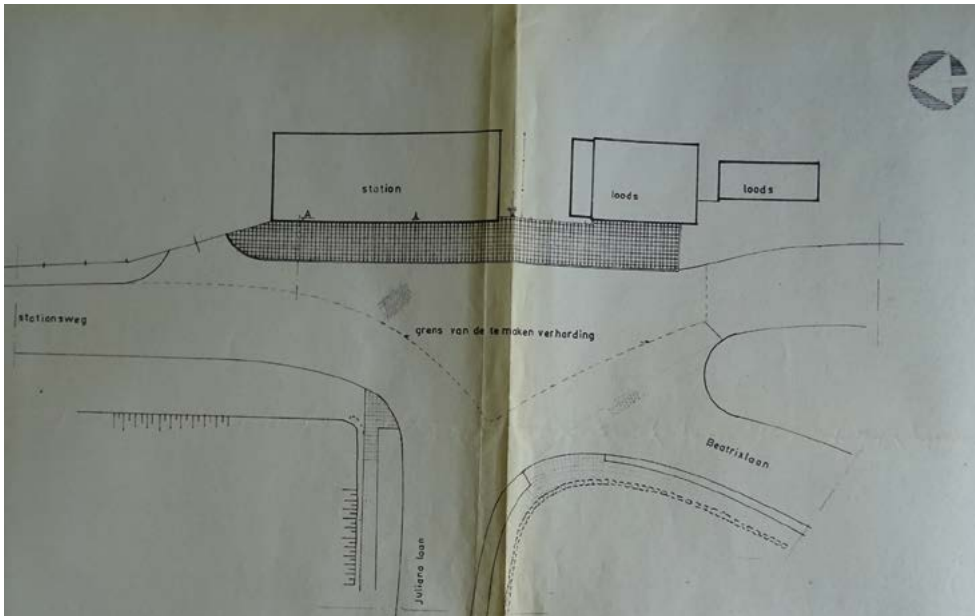




- ↓ Overzicht voorzijde station, vanaf de Beatrixlaan, begin 20<sup>e</sup> eeuw. [Baflo in oude ansichten]
- ↓↓ Plan voor de bestrating van het voorplein van het station, 1960. [GHW]



- ↓ Groene inrichting rondom het oude koffiehuis. [GHW]
- ↓↓ Inrichting Stationsplein circa 1970. [HUA]



### 2.3 GESCHIEDENIS INRICHTING OPENBARE RUIMTE

Na aanleg van het spoor en de bouw van het station werd langs het spoor in het verlengde van de parallelweg die de oude Breede Weg verving, de Stationsweg aangelegd. De Julianalaan werd aangelegd als entree naar het oude dorp. Hierdoor ontstond voor het station een driesprong van wegen. Later kwam daar vanuit de zuidelijke woonwijk, de Beatrixlaan bij, en ontstond het stationsplein waarop vier wegen uitkwamen (Stationsweg, Julianalaan, Beatrixlaan en de onverharde Sasmaweg).

Aan het begin van de jaren zestig werd de inrichting van het stationsplein aangepakt. Voor het stationsgebouw werd een trottoir gemaakt en het plein, dat bestond uit een sintelwegdek, werd voorzien van asfalt. Twee jaar later volgde de aanleg van het parkeerterrein naast het stationsgebouw. De bestaande rijwielstalling was al afgebroken.

In dezelfde tijd werd de gracht langs de westkant van de Stationsweg gedempt.

De openbare ruimte rond het stationsgebouw heeft een groene inrichting. Het stationsplein wordt aan de noordwestkant begrensd door een klein plantsoentje (met kinderspeelplaats). Ook tussen de Beatrixlaan en de Sasmaweg bevindt zich een plantsoen. Zowel de Julianalaan als het eerste deel van de Stationsweg zijn aan beide zijden met loofbomen beplant.

### 2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Baflo is een oud wierdedorp dat is ontstaan op een kwelderwal die zich uitstrekte van Winsum tot Warffum. De stedelijke ontwikkeling kwam op gang in het laatste kwart van de negentiende eeuw, in eerste instantie in de vorm van verdichting van de cirkelvormige wierde. Het station werd ten oosten van het dorp, buiten de bebouwde kom, gesitueerd. Na aanleg van het station kwam het gebied ten westen van de spoorlijn tussen het spoor en het dorp tot ontwikkeling. Het station en het spoor bleven echter meer dan een eeuw de afsluiting aan de oostkant van het dorp vormen. Pas in de laatste jaren vindt woningbouw-ontwikkeling ten oosten van het spoor plaats. Het station is daarin van belang voor het vervoer van forensen van en naar Groningen.

De voor het station liggende Julianalaan werd de statige entree tot het wierdedorp. Aan deze groene laan werden in de eerste helft van de twintigste eeuw vrijstaande villa's op ruime kavels gebouwd.

Het emplacement was voor een belangrijk deel ingericht voor het vervoer en het overladen van landbouwproducten. Vanwege de ligging halverwege het traject tussen Groningen en Roodeschool had station Baflo tot begin jaren vijftig een belangrijke functie als bijvulstation voor de stoomlocomotieven.

- ↓ Huidige inrichting Stationsplein.
- ↓↓ Overzicht ensemble station, kruispunt, plantsoenen en Café (voormalig stationskoffiehuis)
- ↓↓↓ Liggingabri en fietsenstalling t.o.v. het hoofdgebouw van het station





Huidige situatie van het exterieur van het stationsgebouw:

- (1) voorgevel is nagenoeg ongewijzigd gebleven, alleen een dakraam is toegevoegd,
- (2) raam zolderkamer, met opvallende dakgoot eronder,
- (3) gevel perronzijde met toegevoegde dakkapel,
- (4) perronzijde en noordzijde, met ijzeren consoles,
- (5) deuren perronzijde nagenoeg ongewijzigd (op rooster na)
- (6) voormalige wc deuren noordzijde.



# 3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

*Dit hoofdstuk geeft gedetailleerde beschrijvingen van het stationsgebouw en de bijgebouwen die in de huidige situatie op het emplacement staan. De bouwkundige ontwerpen worden beschreven en geanalyseerd, met aandacht voor de architectonische opzet, de constructieve opbouw, etc. Per onderdeel wordt beschreven wat in de loop van de tijd is verdwenen, wat is toegevoegd en hoe zich dat tot de oorspronkelijke situatie verhoudt.*

## **3.1 STATIONSGEBOUW EXTERN**

Het gebouw heeft aan de buitenzijde nog de onmiskenbare uitstraling van het voormalige stationsgebouw. Het oorspronkelijke exterieur is goed bewaard gebleven. Het rechthoekige gebouw is verdeeld in vier traveeën, en is aan alle zijden wit gepleisterd met aan de onderkant een donkergekleurde plint. Op de oudste foto's van dit station is het lichte pleisterwerk al te zien, het is echter niet bekend of dit pleisterwerk er vanaf het begin op heeft gezeten. In het pleisterwerk zijn dwarsgroeven aangebracht, die het gebouw, tezamen met het smalle en hoge volume, een statige uitstraling geven. De kap bestaat uit een ver overstekend zadeldak dat rust op opengewerkte ijzeren consoles. Op het dak liggen donkere pannen. Alle vensters en deuropeningen zijn getoogd en hebben donkere onderdorpels. De groeven in het pleisterwerk volgen de halfronde vorm van de gevelopeningen en suggereren een sluitsteen. De schuifvensters zijn voorzien van een roedeverdeling.

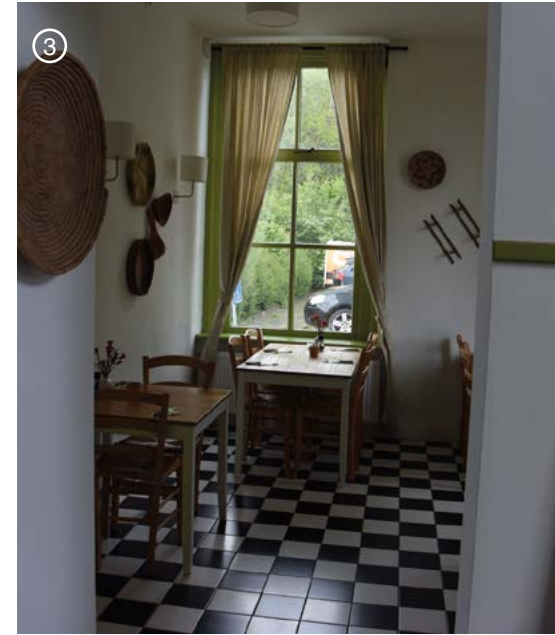
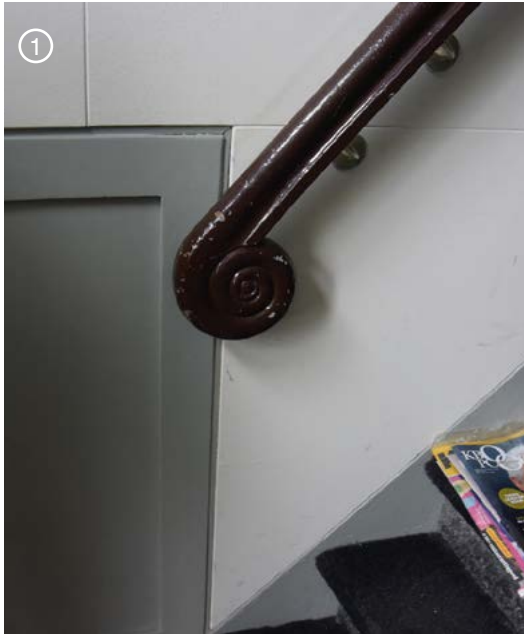
Aan de dorpskant bevinden zich twee entrees. In de linker travee bevindt zich de entree tot de bovenwoning in het gebouw. In de tweede travee van rechts is de entree naar de begane grond, deze is voorzien van een houten luifel, met daarboven een getoogd venster. Aan de noordzijde zit in de geveltop een rond raam. Op de begane grond twee deuren die oorspronkelijk naar een waterplaats en een toilet leidden. De gevel aan de zuidzijde bevat drie boven elkaar geplaatste vensters.

De oostgevel grenst aan het perron. Hier bevindt zich in elke travee een deur met bovenlicht. Van links naar rechts leidden de deuren naar de wachtkamer derde klasse, de wachtkamer tweede klasse, het bureau van de stationschef en een (bagage)bergplaats. De rechtertravee heeft bovendien nog een deur, waar achter zich oorspronkelijk een tweede toilet bevond. Het dak is aan deze zijde voorzien van een – niet oorspronkelijke – dakkapel.



Huidige staat van het interieur van de begane grond:

- (1) trappenhuis naar woning,
- (2) voormalig plaatskaartenloket,
- (3) voormalige wachtkamer derde klasse,
- (4) hoofdingang,
- (5) spoelkeuken op plek van voormalige wc en kitchenette kantoor,
- (6) voormalige deur van wachtkamer derde klasse naar perron.



### 3.2 STATIONSGEBOUW INTERN

Op de begane grond waren vier grote ruimtes geplaatst, die allen op het eerste perron uitkwamen. Vanuit de dorpszijde betrad men het gebouw via een hal die rechts toegang gaf tot de wachtkamer 3<sup>e</sup> klasse en rechtdoor tot de, kleinere, wachtkamer 2<sup>e</sup> klasse. Via een gang aan de linkerzijde van de hal konden reizigers hun bagage naar een depot brengen. Tussen de wachtkamer 2<sup>e</sup> klasse en de bergplaats bevond zich het bureau van de stationschef. Dit bureau was uitsluitend van perronzijde te betreden. Op de begane grond bevonden zich voorts twee toiletten, een waterplaats en een portaal met een trap die toegang verschafte tot de eerste verdieping.

De eerste verdieping bevatte drie grotere ruimtes, die dienden als keuken, woon- en slaapkamer, en enkele kleinere ruimtes als toilet en bergruimte. Alle ruimtes waren vanuit een gang te bereiken. De indeling vertoont grote overeenkomst met de indeling van de begane grond. Uit de plattegrond valt af te leiden dat in de wachtkamer tweede klasse een schouw was geplaatst die doorliep op de eerste verdieping. Op deze verdieping was bovendien nog een tweede schouw.

De indeling van de begane grond wijzigde functioneel gezien aanzienlijk toen de Raiffeisenbank zich in het pand vestigde rond 1970 (zie pagina 12, rechtsboven).

De wachtkamer derde klasse werd buiten gebruik gesteld en bleef waarschijnlijk ongebruikt. De hal en wachtruimte tweede klasse werden samengevoegd en vormden de nieuwe wachtkamer die nu vanaf beide zijden van het gebouw direct toegankelijk was. De gang en het bureau van de stationschef werden één nieuwe ruimte en vormden met het voormalige bagagedepot het bankkantoor(tje). Tussen de nieuwe wachtruimte en het kantoor was een loket voor de klanten van de bank en waar tevens treinkaartjes konden worden gekocht.

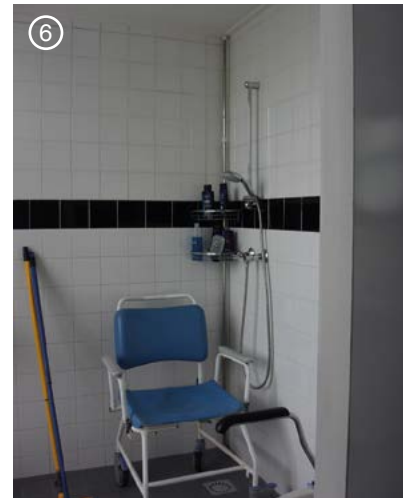
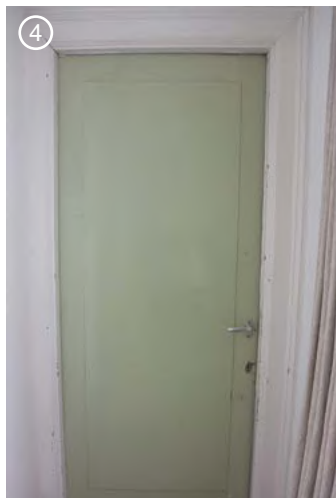
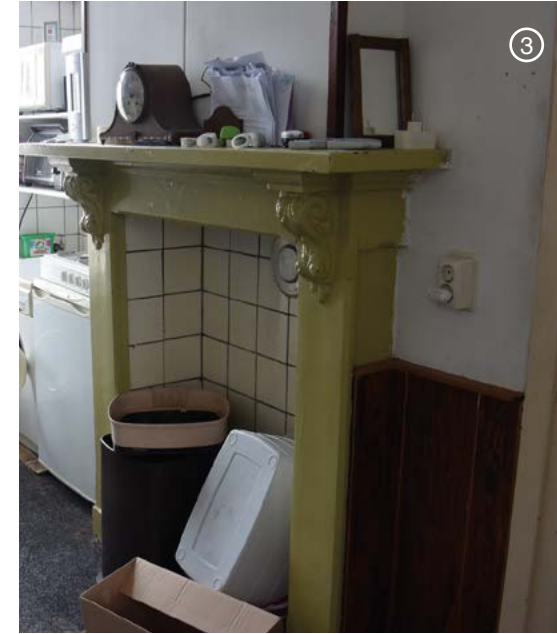
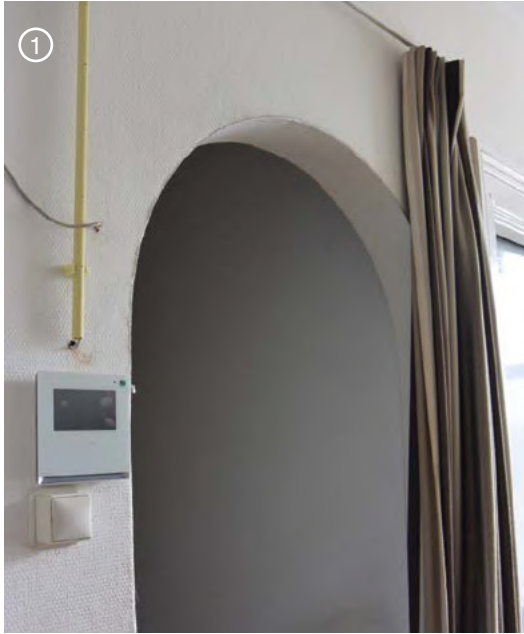
Ten behoeve van de vestiging van het plaatselijke VVV-kantoor in het gebouw werd de begane grond opnieuw gewijzigd (zie pagina 14). De voormalige derde klasse wachtkamer bleef waarschijnlijk nog steeds ongebruikt. Tussen de wachtruimte en het bankkantoor werd een grote balie geplaatst. De wachtruimte werd VVV-winkel. Een deel van het bankkantoor (het voormalige bagagedepot) werd een pantry en toiletruimte.

In 2015 volgde voor de laatste keer een grote(re) verbouwing toen het restaurant zijn intrek nam. Een deel van de oorspronkelijke derde klasse wachtkamer en VVV-winkel werden ingericht voor de restaurantbezoekers. De toiletvoorziening werd verplaatst naar de voormalige derde klasse wachtkamer. Een reconstructie van de huidige situatietekening vindt u op pagina 15.



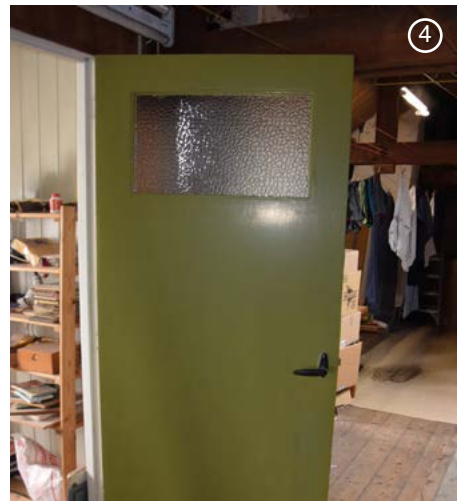
Huidige staat van het interieur van de voorm. woning van de stationschef:

- (1) rondboog naar trappenhuis begane grond,
- (2) lijstwerk bij schouw woonkamer,
- (3) originele houten schouw in keuken,
- (4) originele binnendeuren (met plaatmateriaal bekleed),
- (5) inbouwkast in slaapkamer,
- (6) voormalige kleine slaapkamer verbouwd tot badkamer,
- (7) deur naar voorm. wc.

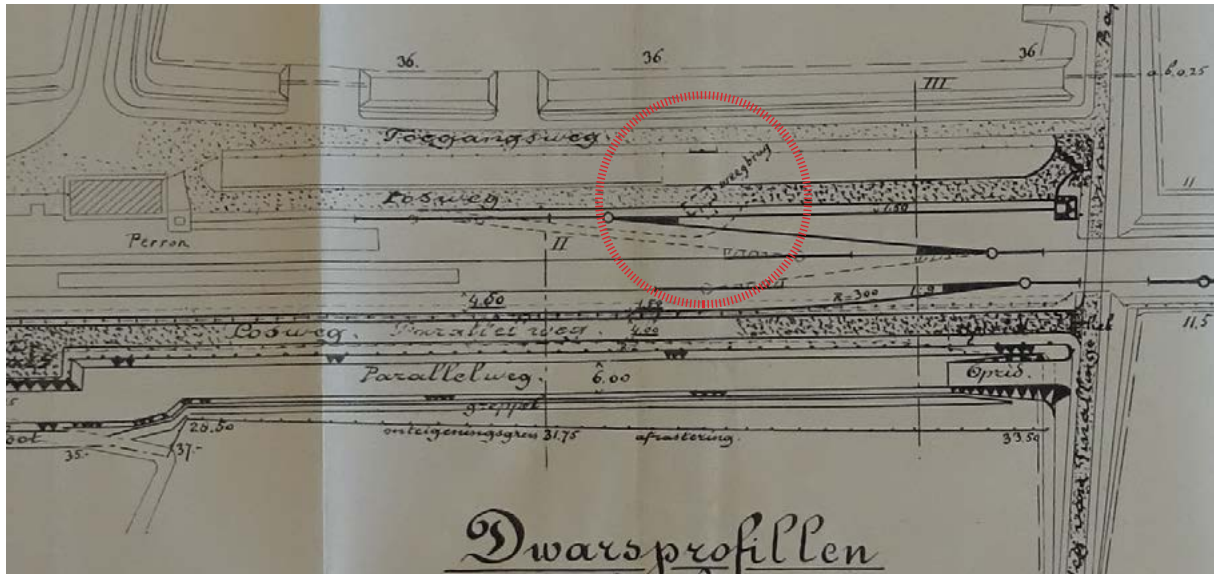


↓ Huidige staat van het interieur van de zolderverdieping:

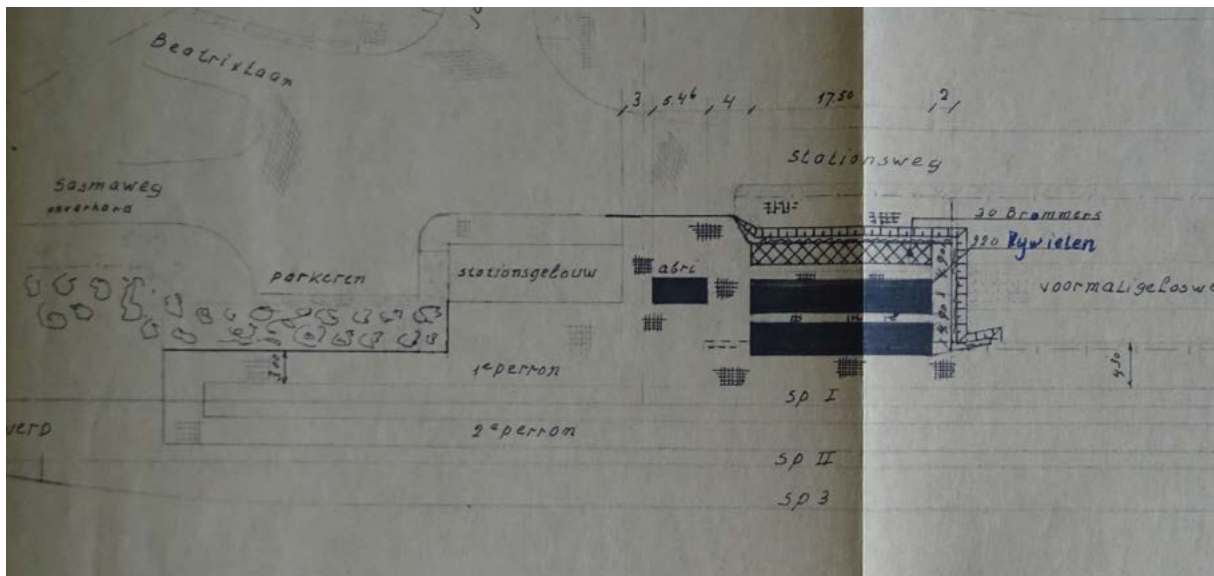
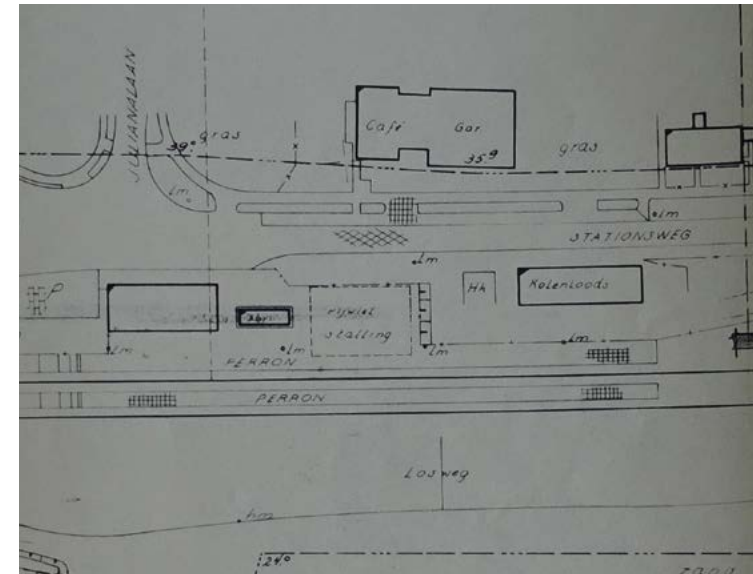
- (1) originele zolderslaapkamer,
- (2) dakkapel in 1960 toegevoegd,
- (3) originele deur naar de slaapkamer,
- (4) deur naar slaapkamer uit 1960
- (5) dakconstructie.



- ↓ Tekening uit 1902 met de sloop van een weegbrug daarop aangegeven (rood omcirkeld). [GHW]
- ↓↓ Tekeningen voor een abri en rijwielstalling ten noorden van het stationsgebouw, 1967. [GHW]



- ↓ Tekening uit 1982 met daarop de sloop van de rijwielstalling aangegeven. De abri is bewaard gebleven en functioneert nog. [GHW]



### **3.3 ABRI EN RIJWIELSTALLING**

Aan de zuidzijde van het stationsgebouw was vóór de jaren zestig van de vorige eeuw een rijwielstalling geplaatst. In 1961 werd deze rijwielstalling gesloopt, evenals de overige bergplaatsen die hier nog waren. Nieuwe bergplaatsen en rijwielstallingen kwamen aan de noordzijde van het stationsgebouw te liggen. Het waren lage gebouwtjes met een flauw hellend plat dak. In 1970 werden deze gebouwen weer gesloopt. Hiervoor in de plaats kwamen nieuwe rijwielstallingen en eenabri.

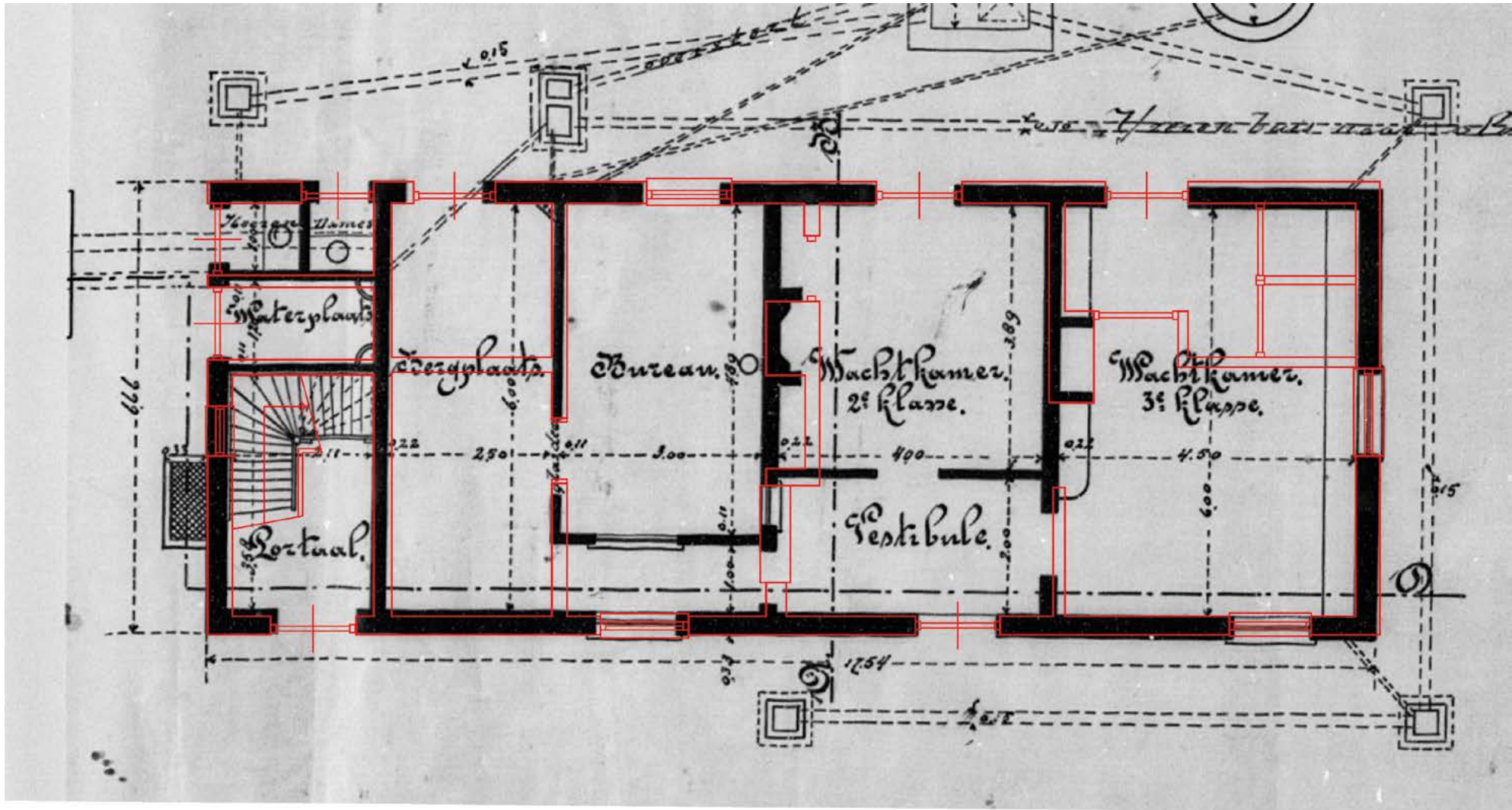
### **3.4 WEEGGEBOUWTJE**

Aan het einde van de Stationsweg, op het voormalige losweggedeelte, bevindt zich een (voormalige) weegbrug met weeggebouwtje daterend uit 1955. Niet duidelijk is of dit gebouw een bestaand weeggebouwtje heeft vervangen. Op de bestektekening uit 1902 van de uitbreiding van het spoorwegemplacement is aangegeven dat een aan de losweg gelegen weegbrug zou worden afgebroken. Mogelijk is er op dat moment een nieuwe weegbrug aan de verlengde losweg aangelegd met bijbehorend weeggebouw. Het bestek doet hier echter geen uitspraak over.

### **3.5 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES**

Het stationsgebouw van Baflo heeft aan de buitenzijde nog de oorspronkelijke uitstraling van het 1e klasse standaardstation van de GLSM. Het hoge, smalle volume en het gegroefde witte pleisterwerk zijn goed bewaard gebleven. Het pleisterwerk is een uitzondering in de uitvoering van de bestektekeningen. Het zit er al op sinds de oudst bekende afbeelding van het station, maar het is niet bekend of het pleisterwerk er al op zit vanaf het begin. De indeling van de begane grond van het stationsgebouw is enkele malen gewijzigd nadat het niet meer als zodanig in gebruik was (na 1969). De hoofdopzet van het interieur is echter nog grotendeels herkenbaar. Dit geldt ook voor de eerste verdieping en zolder. Een weeggebouwtje daterend uit 1955 is nog ongewijzigd aanwezig langs de voormalige losweg. Op het eerste perron zijn in de jaren zeventig een rijwielstalling en eenabri geplaatst.

↓  
Huidige situatie (2018) geprojecteerd op de oorspronkelijke situatie begane grond (1893). De verdieping is nagenoeg ongewijzigd gebleven. Alleen de kleine slaapkamer aan de straatzijde is verbouwd tot badkamer.



# 4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

*Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarden. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en de knelpunten, is er mogelijk wat misgegaan? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn (4.1) en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan (4.2).*

## 4.1 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

### Cultuurhistorische waarde

- Het stationsgebouw is van cultuurhistorische waarde als laatst overgebleven 1<sup>e</sup> klasse haltegebouw van de GLSM (Sauwerd – Roodeschool). Vrijwel identieke haltegebouwen hebben gestaan in Winsum, Warffum en Usquert, maar zijn gesloopt.

### Stedenbouwkundige en ensemblewaarde

- Het station is van stedenbouwkundige waarde door zijn ligging tussen de dorpskern en het landelijke gebied ten oosten van Baflo. Dit is nog herkenbaar aan de openheid van het landschap aan de achterzijde van het station en de positie van het station ten opzichte van de dorpsuitbreiding tussen wierde en spoorlijn. Hier zijn de plantsoenen bij de Beatrixlaan/Sasmaweg en aan de overzijde van het station, tussen Café Beuving en het stationsgebouw van belang als overgang van de dorpsbebouwing naar de spoorlijn.
- Van waarde is de verbinding tussen het station en de oude wierde van het dorp, via de Julianalaan. Deze laan heeft een sierlijke kromming die uiteindelijk zicht geeft op de voorgevel van het station. Hieraan is merkbaar dat de route van het dorp naar het station en v.v. zorgvuldig is ontworpen. De statige

woonhuizen aan de Julianalaan dragen bij aan het beeld van de 'stationsbuurt' die tussen de wierde en het station in kwam te liggen. Zowel de Sasmaweg, als de Julianalaan en de Stationsweg zijn beplant met laanbeplanting. Deze beplanting behoort bij het nog grotendeels oorspronkelijke profiel van belangrijke (toegangs)wegen rondom het station en de dorpskern.

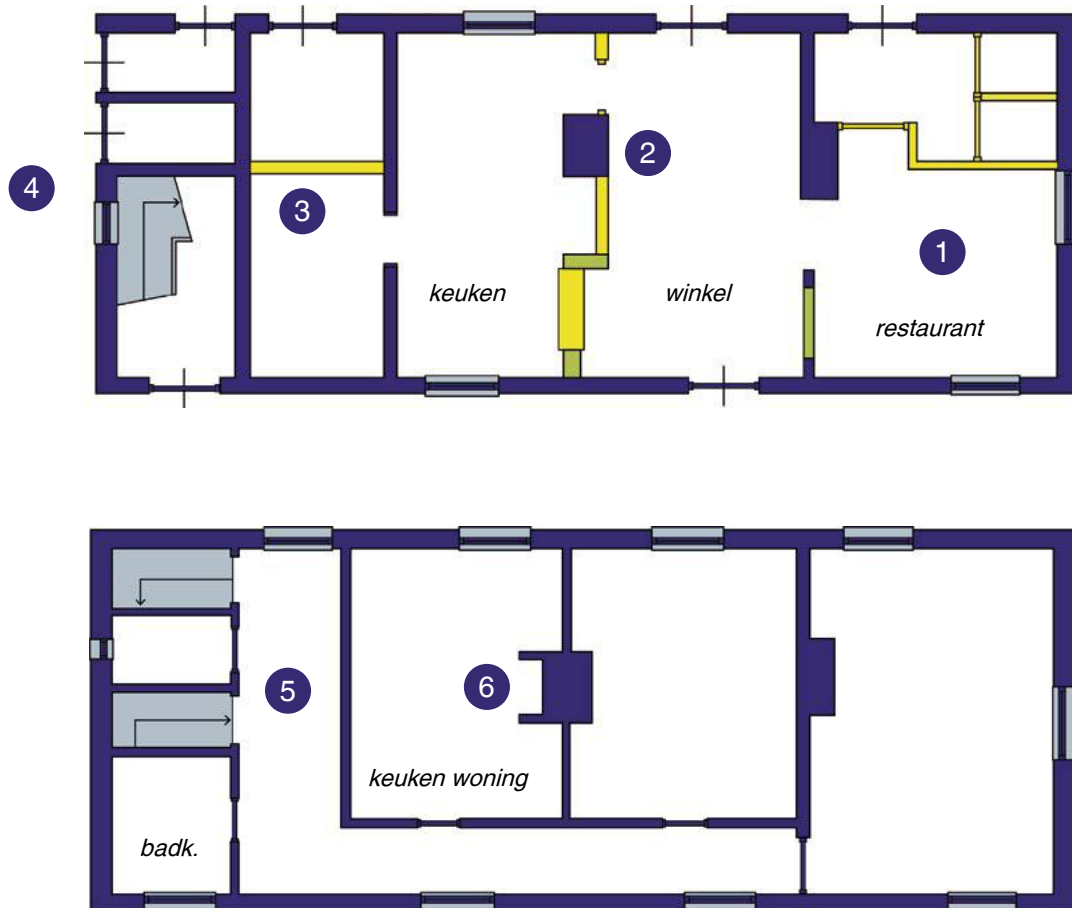
- Het station vormt een ensemble met het voormalige koffiehuis (Café Beuving), op zowel ruimtelijk (zichtrelatie) als van oorsprong functioneel vlak (het was het stationskoffiehuis). De zichtrelatie tussen het koffiehuis en het station is nog steeds intact, doordat het plantsoen dat ertussen ligt onbebouwd is gebleven.
- Het emplacement is meerdere malen aangepast en uiteindelijk gereduceerd tot twee sporen. Toch is de oorspronkelijke (groene) contour nog in het landschap herkenbaar. Twee erfenissen van het goederenemplacement zijn de weegbrug en de laad en losweg bij de Tinallingerweg, aan de noordoostzijde van het emplacement.
- Het Stationsplein heeft van oudsher een minimale inrichting en fungeert met name als verkeersplein, de bestrating en inrichting is hier van indifferente waarde.

### Architectuurhistorische waarde

- Het station is van architectuurhistorische waarde als gaaf bewaard gebleven voorbeeld van een standaardstation van de GLSM. De vorm van het hoofdgebouw is vrijwel geheel intact gebleven sinds de bouw in 1893. De oorspronkelijke architectuurkenmerken in de gevels van het gebouw zijn nog goed herkenbaar, bijvoorbeeld het witte pleisterwerk waar detaillering in groeven is aangebracht. Waardevol zijn met name de

rechthoekige opzet van het gebouw en de ritmiek, vorm en ambachtelijkheid van de vensters en deuren en het dakvlak met licht overstek op ijzeren consoles. Het station is hiermee een uniek voorbeeld van de standaardtypen stations die Nederland rijk is.

- Op een paar plekken na is de hoofdopzet van het interieur nog geheel intact gebleven. De wandafwerking is grotendeels verdwenen. Op de verdieping is echter nog wel het lijstwerk intact bij het plafond rond de schouwen. Ook zijn op deze verdieping alle originele binnendeuren nog aanwezig en een aantal inbouwkasten. De keuken heeft nog de originele houten schouw. De indeling is nog geheel zoals bij oplevering in 1893. Alleen de kamer aan de noordwestzijde is omgebouwd tot badkamer. Op de zolder is op een in 1960 gebouwde slaapkamer na geheel in originele staat.

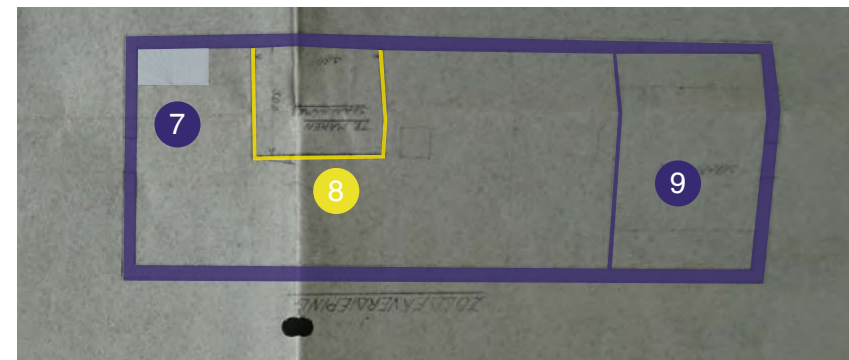


- hoge monumentwaarde
- hoge waarde interieurelementen
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde



Interieuronderdelen:

1. Voormalige wachtkamer 3<sup>e</sup> klasse ruimtelijk nog intact, wc's zijn ingebouwd (indifferente waarde).
2. Deels oorspronkelijke scheidingswand tussen voorm. wachtkamer 2<sup>e</sup> klasse en kantoor stationschef.
3. Oorspronkelijke bagageruimte gesplitst.
4. Trappenhuis en wc ruimtes noordzijde nog intact.
5. Originele trappen nog aanwezig.
6. Originele schouw in keuken.
7. Originele trap naar zolder.
8. Slaapkamer en dakkapel (1960)
9. Originele slaapkamer op zolder.



#### 4.2 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aangegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekennen van de waarden zijn:

- Wanneer wanden worden gewaardeerd dan horen daar alle originele details en afwerking bij;
- Elementen die niet origineel zijn en die afbreuk doen aan de herkenbaarheid van het gebouw zijn als indifferent gewaardeerd.

#### Hoge monumentwaarde

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1893) of die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde.

Dit zijn:

- De oorspronkelijke hoofdopzet van de begane grond (wanden, gevels, vensters en buitendeuren, trappen),
- De gehele eerste verdieping, op de wandafwerking van de badkamer na,
- De zolderverdieping met houten dakconstructie, inclusief die slaapkamer aan de zuidzijde.

#### Positieve monumentwaarde

Onderdelen die dateren van latere verbouwingen, maar essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een positieve monumentwaarde. Deze waarde geldt niet voor de afwerking van deze onderdelen, omdat dit juist een verstoring kan vormen voor de oorspronkelijke architectuur.

Dit zijn:

- De wand met het loket tussen de huidige keuken en winkelruimte, hier was in de oorspronkelijke locatie het loket voor kaartverkoop en de toegang naar de bagageruimte gesitueerd,
- De dichtgezette oorspronkelijke doorgang naar de wachtkamer 3<sup>e</sup> klasse (tussen restaurant en winkel),
- De voormalige losweg aan de oostzijde,
- De weegbrug inclusief weeggebouwtje.

#### Indifferente monumentwaarde

Onderdelen die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Dat geldt eveneens voor nieuwe toevoegingen op het emplacement.

Dit zijn:




- De ingebouwde toiletten in de voormalige wachtkamer 3<sup>e</sup> klasse,
- De wijzigingen in de voormalige bagageruimte,
- De vernieuwde doorbraak tussen winkel en keuken,
- De toegevoegde slaapkamer op de zolderverdieping met dakkapel,
- Het toegevoegde dakraam op de zolderverdieping,
- De rijwielstallingen,
- De inrichting van het stationsplein en de parkeerplaats.

↓ Waardering voorgevel, achtergevel en zuidzijde, van de noordzijde is geen tekening bekend. [HUA en GHW]



- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde



-  hoge monumentwaarde
-  positieve monumentwaarde
-  indifferente monumentwaarde



# 5. HOE NU VERDER

*De conclusies van het cultuurhistorisch onderzoek zijn, naast de waardstelling, te vatten in aanbevelingen voor de toekomst. Hierin wordt aangegeven welke kansen en potenties er zijn, gezien vanuit de cultuurhistorische waarde en betekenis. Sommige aanbevelingen zijn al bij de waardering van de verschillende bouwdelen genoemd. Hier zijn ze nogmaals gerangschikt per betrokken partij die aan het station werkt.*

## 5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

### Hoofdgebouw, gevels en dak

- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels (inclusief vorm en roedeverdeling vensters),
- Behoud de samenhang en de rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het hoofdgebouw. Een uitbreiding van het stationsgebouw is niet wenselijk, om de vorm van het oorspronkelijke 1<sup>e</sup> klasse standaardstation herkenbaar te houden,
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven. Behoud de indeling van de vensters in het gevelbeeld. Bij het eventueel vervangen van de deuren en/of ramen dient dit consequent te gebeuren (materialisering) en met oog op de oorspronkelijke situatie van 1893,
- Let bij het plaatsen van relingen, bordjes en automaten voor, op of rond het gebouw op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren,
- Overweeg kleuronderzoek uit te voeren op het pleisterwerk.

### Hoofdgebouw, functionaliteit en interieur

- Ambieer een bestemming voor het station die zorgt voor dynamiek op het station en positief bijdraagt aan de reizigersbeleving. De huidige ontwikkeling van horeca en een winkel past goed binnen deze ambitie.
- Van het originele interieur tot 1893 zijn vooral op de eerste verdieping en zolderverdieping nog elementen aanwezig: de oorspronkelijke indeling met houten binnendeuren, de schouw in de keuken, de plafondlijsten bij de schouwen en de houten dakconstructie. Koester deze elementen en benut de nog oorspronkelijke interieurdelen om de ruimtelijke beleving van het station in 1893 te doen herleven.

### Emplacement

- Behoud de groene contour van het emplacement en de herinnering aan het goederenvervoer dat hier heeft plaatsgevonden. Elementen als de weegbrug dragen bij aan de beleving van het voormalige goederenemplacement en kunnen worden ingezet in de activering van het stationsgebied. Koester de landschappelijke ligging van het emplacement en het groene karakter.

## 5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardekaart, die in hoofdstuk 4 is opgenomen, leidend.
- Houd bij het plaatsen van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, verkoopautomaten, technische voorzieningen, banken en borden op de perrons en aan de voorzijde van het station rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het station. Deze dienen de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het stationsgebouw niet te verzwakken. Het plaatsen van elementen met een afstand van de gevel geniet de voorkeur,
- Wees terughoudend met het plaatsen van borden (signing) op de gevel. Plaatsing met afstand van de gevel heeft de voorkeur.

### 5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

- Het station is van belang geweest in de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied tussen de oude wierde en de spoorlijn. Koester het gebouw als anker- en herkenningspunt op het knooppunt van Stationsweg, Sasmaweg en Julianalaan. De sierlijke, gekromde zichtas vanaf de Julianalaan is hierbij van groot belang.
- De laanbeplanting rondom het station is van belang als geleider naar het gebouw en als belangrijk kenmerk van de straatprofielen van de toegangswegen naar het dorp.
- Behoud de plantsoenen aan de voorzijde van het station, dit is niet de plek voor nieuwe bebouwing.
- Het station vormt een belangrijk ensemble met het voormalige koffiehuis (nu Café Beuving), behoud de ruimtelijke relatie tussen de twee gebouwen.
- Behoud en versterk de groene contour van het voormalige stationsemplacement, het kan dienen als groene buffer tussen de dorpskern en de nieuwe ontwikkelingen nabij de sportvelden.

### 5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Voor het behoud van de historische betekenis van station Baflo als laatst overgebleven standaardstation 1<sup>e</sup> klasse van de GLSM is het van essentieel belang om het stationsgebouw intact, compleet en herkenbaar te houden. Voor de gevels wordt een restauratieve aanpak aanbevolen en een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details, die zich moeten verhouden tot de originele details en kleurstellingen, waarvan tekeningen aanwezig zijn en enkele foto's. Het interieur is van belang vanwege de hoofdzet die nog grotendeels intact is. Op de verdieping en zolderverdieping is vrijwel alles in originele staat te vinden. Op de begane grond is relatieve vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen, maar het is de uitdaging om (met nieuwe of met oude vormen) samenhang te bereiken en de identiteit van het stationsgebouw vorm te geven.
- Gezien de zeldzaamheid en gaafheid van het stationsgebouw en de betekenis voor de ontwikkeling van de nationale spoorwegen adviseren wij dit gebouw aan te wijzen als (rijks)monument, waarbij vooral het exterieur van belang is.

### 5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

- De buitenkant van het station laat een gaaf standaard type 1<sup>e</sup> klasse van de GLSM zien. Het is het laatst overgebleven stationsgebouw van de gehele spoorlijn. Nu het station niet meer als zodanig in gebruik is, zijn met name het exterieur en de inrichting van de openbare ruimte van belang voor behoud van de herkenbaarheid van het station en de ruimtelijk kwaliteit.

# NOTEN EN BRONNEN

## NOTEN

- 1 De Boer Sap 1987, p. 13.
- 2 SteenhuisMeurs 2013, p. 6.
- 3 De Boer Sap 1987, p. 21
- 4 Van der Woud 2013, pp. 318.
- 5 Stiller 2018, p. 29.
- 6 Van der Woud 2013, p. 319.
- 7 Van der Woud 2013, p. 319.
- 8 De Boer Sap 1987, p. 54.
- 9 Stiller, pp. 26-27.
- 10 Stiller, p. 35.
- 11 Stiller 2018, p. 64.
- 12 GHW inv.nr. 510.
- 13 SteenhuisMeurs 2013, pp. 7-8.
- 14 Romers 2000, p. 202.
- 15 *Nieuws van den Dag*, 30 mei 1891, via [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl).
- 16 Stiller 2018, p. 182.
- 17 'Stationnetje of "glaspaaisje"?', *Nieuwsblad van het Noorden*, 7 juni 1972, via [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl).
- 18 [www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl)
- 19 Schroor 2009, p. 29.
- 20 Schroor 2009, p. 25.
- 21 Schroor 2009, p. 32.
- 22 MIP p. 9.
- 23 MIP p. 20.
- 24 Stiller 2018, p. 182.
- 25 Stiller 2018, p. 228.
- 26 Stiller 2018, pp. 393-394.

## ARCHIEVEN

Het Utrechts Archief (HUA)  
Groninger Archieven (GA)  
Gemeentearchief Het Hogeland (Winsum) (GHW)

## LITERATUUR

Boer Sap, S. de, *Spoorwegen in Groningen*, Stad & Lande Historische Reeks 6, Utrecht 1987.

Iest, H. van der e.a., *Gemeentebescrijving Baflo, Monumenten Inventarisatie Project provincie Groningen*, z.j. (MIP).

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

Schroor, M., *Het Hoogeland. Hart van de Ommelanden*, Bedum 2009.

SteenhuisMeurs, *De Standaardstations van de Staatsspoorwegen 1860-1873*, Schiedam 2013.

Stiller, Louis e.a., *Sporen door het Hogeland, 125 jaar Hogelandspoor (1893-2018)*, Warffum 2018.

Thedinga, H.B., *Baflo in oude ansichten*, Zaltbommel 1991.

Thedinga, H.B., *Baflo, van verleden tot heden*, 1989

Stichting Historische Kring, *De geschiedenis van Baflo, Rasquert, Den Andel, Tinallinge, Saaxumhuizen*, 2004.

Woud, Auke van der, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2013.

# COLOFON

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van NS Stations door SteenhuisMeurs BV.

Projectteam SteenhuisMeurs:  
Prof. dr. ir. Paul Meurs, drs. Joke Reichardt, ir. Benjo Zwarteveen en José Luikens

SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Rotterdam  
Hoofdweg 255 9765 CH Paterswolde  
050 3080100  
[www.steenhuismeurs.nl](http://www.steenhuismeurs.nl)

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs. Let op: Op de afbeeldingen in deze rapportage kunnen auteursrechten van toepassing zijn. Wij zijn niet aansprakelijk voor schade die voortkomt uit het ongeoorloofd gebruik van het beeldmateriaal in deze uitgave.

Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact met ons op.

© SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Rotterdam



STEEN  
HUIS  
MEIJRS



