

Bouwhistorisch onderzoek



BOUWHISTORISCHE VERKENNING

Adres	: Turfsingel 16
Status	: Rijksmonument (530857)
Periode	: November 2020
Onderzocht door	: [REDACTED]
Auteur	: [REDACTED]
Datum	: Groningen, 4 oktober 2020, aangepast 1 september 2022

Inleiding

Het oude benzinstation aan de Turfsingel is per 1 juni 2018 buiten bedrijf gesteld. De gemeente, tevens de eigenaar, heeft plannen gemaakt om het terrein rondom het pompgebouw tot een openbare ruimte te ontwikkelen, waarbij het benzinstation wordt gerestaureerd en een nieuwe bestemming krijgt. De bijbehorende transformator, geplaatst aan de achterzijde van het gebouw, is verouderd en zou verplaatst kunnen worden. Dit project loopt onder de naam 'Dudok aan het Diep'. Het station is namelijk ontworpen door de Nederlandse bekende architect Willem Marinus Dudok, vandaar de naam. Vanwege de hoge cultuurhistorische status van het station, en daarbij als Rijksmonument zijnde, is het van belang om een bouwhistorische verkenning uit te voeren. Deze bouwhistorische verkenning bevat een korte schets van structuur van het perceel, de bouwgeschiedenis van het station, een beschrijving van het interieur en exterieur, en tot slot een waardestelling. Het onderzoek richt zich voornamelijk op het rijksmonument, waarbij gebruik is gemaakt van ondersteunend archiefmateriaal van bijvoorbeeld Dudok en Esso, evenals het bouwdoos van de gemeente Groningen en oud kaartmateriaal. Dit om de tijdslagen in hoofdlijnen te kunnen beschrijven.



Situering/structuur

Het benzinstation is gesitueerd direct op de brede noordelijke kade van de Turfsingel aan de Diepenring (zie laatste afbeelding op de volgende bladzijde). Dit is nabij het Lopende Diep, na de overgang van Spilsluizen in de Turfsingel (Noordzijde). Het geheel ligt ten noorden van de binnenstad. Het perceel grenst aan een kruising waarbij het Boterdiep en de Bloemstraat op de Turfsingel eindigt. Het eenrichtingsverkeer wordt richting Noorderhaven geleid. Het perceel zelf heeft een langwerpige vorm, meebuigend met de bocht van het Lopende Diep, en direct gelegen aan de kade. Het vulstation is, gezien de huidige situatie, op het einde van het perceel gesitueerd. Achter het

station ligt een plantsoen met groen, tot aan de Ebbingbrug. Het vulstation bestaat uit een bouwdeel met stoep. Dit staat vrij op het perceel, en telt een bouwlaag met twee V-vormig geplaatste lessenaardaken. Door de ligging van het pand bevindt zich de belangrijkste gevel aan de oostkant en wordt de voorkant genoemd. Hiervoor, dus in oostelijke richting, bevindt zich het oorspronkelijke tankgedeelte met benzinepompen in het midden, waar de auto's via de noordelijke ingang het perceel op konden rijden en bij het gebouw verlieten. Het perceel ligt in verschillende zichtlijnen kenmerkend voor de stad, bijvoorbeeld vanaf de Boterdiep naar de Martinitoren (noordzuid), en vanaf de Ebbingbrug over de Diep (van west naar oost).

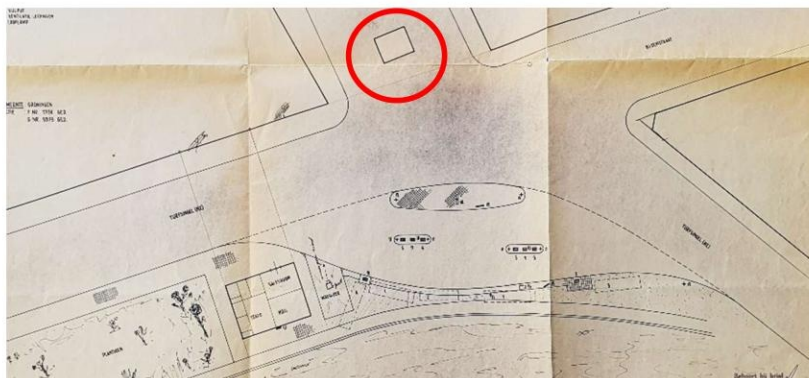
Cultuurhistorische omgeving

Het station ligt op een zichtlijn van twee diepen: het Lopende Diep/Schuitendiep en Boterdiep. Deze laatstgenoemde is in 1912 gedempt, omdat schepen dit deel niet meer gebruikten. De Turfsingel heeft pas sinds 1922 zijn naam te danken aan het feit dat hier turf wordt uitgeladen op de kade. Overigens al sinds de 15^e eeuw worden hier goederen als turf en koren verscheept. In de negentiende eeuw wordt het voornamelijk de 'Singel' genoemd, waarbij er mogelijk wordt gerefereerd naar de houtwal en/of bomen in plaats van de watergracht. In de 18^e eeuw is het in de volksmond de 'Dreckstoep', naar de steiger die hier is aangelegd voor de drecktonnetjes.¹ Daarvoor, in de 16^e en begin 17^e eeuw, staat de kruising op de kaart als 'Steenmerct'.



Ansichtkaart van open plek aan de Turfsingel (1946). Hierop is de trafo van Mullock-Houwer te zien en het houten huisje van de korenmeters. Bron: Groninger Archieven.

Het benzinstation ligt aan de buitenkant van de Diepenring, en dus aan de buitenrand van de historische binnenstad. Het perceel is ontstaan in de 17^e eeuw, toen de verdedigingswerken werden vergraven tot een diep met kades waaraan huizen werden gebouwd. Sindsdien ligt het perceel binnen de omwalde stad en blijft de plaats, samen met de noordzijde van de Turfsingel, van industriële/commerciële bedrijvigheid. In eveneens de 17^e eeuw is dit gekenmerkt door de naastgelegen bleekvelden en leerlooierijen. De bedrijvigheid blijft op de kade van de Turfsingel door de loop van de eeuwen door scheepvaart. Rondom het perceel ontstaan diverse fabrieken aan het eind van de 19^e eeuw, waardoor met name de Boterdiep veranderd van een open plek in een dicht stedelijk-



Overzicht van kruispunt met gebouw Dudok, met oude trafo zichtbaar op het Boterdiep (rood omcirkeld), bouwtekening Esso (02-03-1964, no.2)

doende straat. Vanaf 1811 is er daadwerkelijk een notie van een gebouw op de plek van het station. Namelijk een grote ruitstal, voor paarden van het Franse leger. Deze is in 1842 afgebroken. Op foto's uit de laat-19^e eeuw zijn is een klein houten huisje voor korenmeters te zien, maar dit is verder niet noemenswaardig. De kruising met kade blijft daardoor tot in de jaren '50 van de twintigste eeuw een open plek in de verder zo goed als gesloten omgeving.

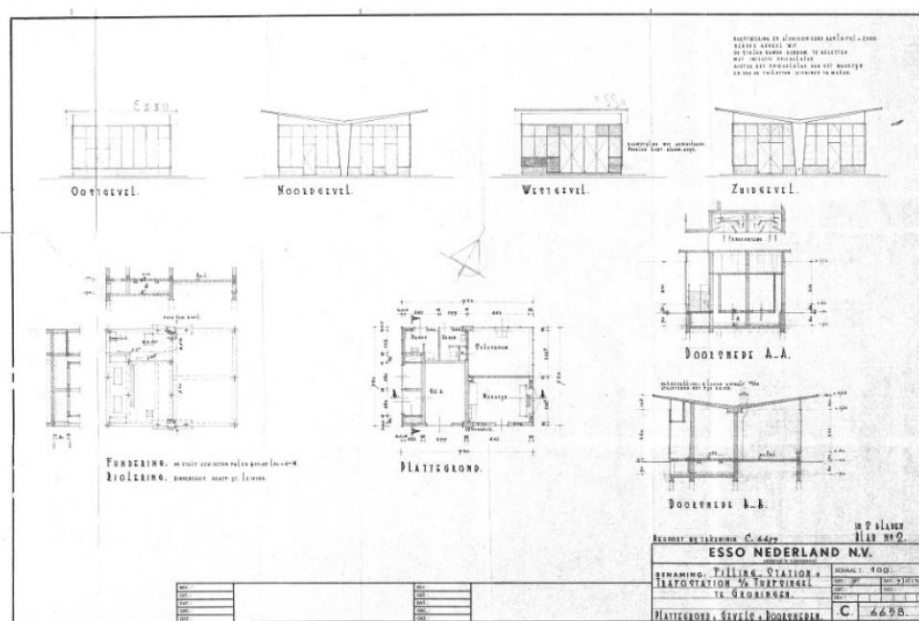
¹ Tuin, 'Historische topografie van de BIM locatie Turfsingel', p. 17

In het bestemmingsplan Ebbingekwartier (2007-nu), een plan dat is gerealiseerd ten noordoosten van het benzinstation voorbij de Bloemstraat, wordt het belang van de geschiedenis van elektriciteit in Groningen benadrukt. Als een van de eerste steden na Amsterdam krijgt Groningen in 1902 een eigen gemeentelijke elektriciteitscentrale, op het terrein van het oude gasfabriek op de hoek van de Bloemstraat/Bloemsingel. Op de kruising van Boterdiep/Turfsingel wordt vervolgens een transformatorhuisje geplaatst, ontworpen door stadsarchitect J.A. Mulock Houwer. De datum van plaatsing is onbekend, maar een ansichtkaart van 1948 laat zien dat het transformatorhuis er dan nog staat, evenals kort na de realisatie van Dudok's benzinstation op een foto in 1955.² Het is onduidelijk wanneer de trafo buiten werking is gesteld, of wanneer deze is gesloopt. De contouren van de transformator staat mogelijk nog wel op de bouwtekeningen van Esso uit 1973 (en later, een vierkant midden op de Boterdiep, mogelijk verwijderd met de herinrichting van het kruispunt aan het einde van de jaren '70). Het is bekend dat de transformator bij het benzinstation de vervanger van de trafo op het Boterdiep is.

Het station van Dudok is gerealiseerd aan een doorlopende rondweg om de Diepenring heen. In het licht van de vulstation-cultuur in Groningen neemt dit station een bijzondere plek in. Met de stijging van de populariteit van de auto aan het begin van de jaren '50, ontstaat de zogenaamde vulstation als typologie binnen de architectuur van Groningen. De meeste plannen voor vulstations worden door de gemeente tegengehouden omdat de moderne pomp niet past binnen de schoonheid van de stad. Het college adviseert destijds om pompen zoveel mogelijk bij garages te plaatsen. Toch worden er uitzonderingen gemaakt voor de stations die zijn ontworpen door vooraanstaande architecten. Er worden vier van dit soort uitgesproken stations binnen tien jaar gebouwd rondom/richting de Diepenring. De eerste is van Caltex in 1951, ontworpen door Leendert Rondeltap, op het Ged. Kattendiep (vergelijkbaar ontwerp met Dudok's prototype). Architect Sybold van Ravesteyn ontwerpt, net als Dudok, 24 benzinstations voor Purfina door heel Nederland, waaronder een op de Bedumerweg in 1954. Anders dan Dudok krijgen de vulstations van Purfina allemaal een eigen karakteristieke uiterlijk. Het Esso-station van Dudok wordt daarna in 1954 aan de Turfsingel gebouwd, tot slot de BP op het Binnen Damsterdiep in 1958. Uiteindelijk is het lot van de meeste benzinstations slecht gezind. Op Dudok's vulstation na, zijn de stations allemaal voor 1990 gesloopt wegens achterstallig onderhoud en inbraakgevoeligheid door de grote raampartijen (in het geval van Purfina).

Bouwgeschiedenis

Voorgeschiedenis



² Foto transformatorhuisje Boterdiep 1916-1917. Groninger Archieven.

Het benzinstation maakt onderdeel uit van een gestandaardiseerd ontwerp voor marketing-doeleinden. Willem Marinus Dudok (1884-1974, o.a. bekend van het gemeentehuis in Hilversum en het Monument op de Afsluitdijk) wordt aangenomen als architect voor het beeldmerk van het Amerikaanse petroleumbedrijf Esso in Nederland. Dit naar aanleiding van Dudok's rondreis in de Verenigde Staten, in 1953. De Nederlandse tak van Esso is op zoek naar manieren waarop Esso in grote getale herkenbaar langs de snelweg kan verschijnen, maar ondervindt ook het probleem van schaarse materialen door de oorlog. Dudok is hierin het antwoord door zijn ervaring en reputatie als architect. Hij schetst een simpel maar sterk ontwerp, met simpele materialen. Hiervoor wordt gewapend beton, glas en metalen kozijnen gebruikt. De basis voor een gestandaardiseerde Esso station is gebaseerd op een V-luifel met een open in te delen casco. Deze luifel steunt op twee, naar boven, verbredende kolommen. Hierbij herbergt de kenmerkende luifel meerdere functies, zoals die van benzinstation, een droge plek en kiosk. De grootte van de kiosk is afhankelijk van de wensen van de plaats. Er is altijd sprake van één bouwlaag. Belangrijk is de visie van Dudok voor een 'open', uitnodigend gebouw. Dudok vertaald dit in de rondom geplaatste, verticale ramen. 's Nachts vormen de benzinstations lichtbakens. De benzinepompen, bediend door medewerkers, worden afhankelijk van het perceel geplaatst onder dezelfde luifel, of zonder/met kleine luifel verderop. In vergelijking met 'luxe' benzinstations in de VS of benzinstations voor de oorlog, is de luifel na de wederopbouw relatief klein en/of ontbrekend bij de losse pompstations boven de daadwerkelijke pompsystemen. De reden hiervoor is schaarste van materialen en geld. De luifel krijgt in de jaren '50 deels een symbolische functie, belangrijk voor het benzinstation als type in de architectuur.

Van het Dudok-prototype zijn tussen 1953-1967 116 modellen gebouwd. Naast het Groningse type (zie bouwtekening hierboven) is er nog een bewaard gebleven, het voormalige Esso-station aan de A2 bij Vinkeveen. Dit model is in de jaren '90 gerestaureerd en verplaatst naar het terrein van Louwman & Parqui in Raamsdonksveer (geen museum of officiële restauratie, restauratie o.a. uitgevoerd door beheerder/vrijwilliger van het Esso-archief en oud-medewerker dhr. E. (Miel) Citroen). Deze is niet beschermd als rijksmonument, in tegenstelling tot die van Groningen.



Oud tankstation van Vinkeveen na restauratie.
Bron: Tankpro.

Situatie 1954

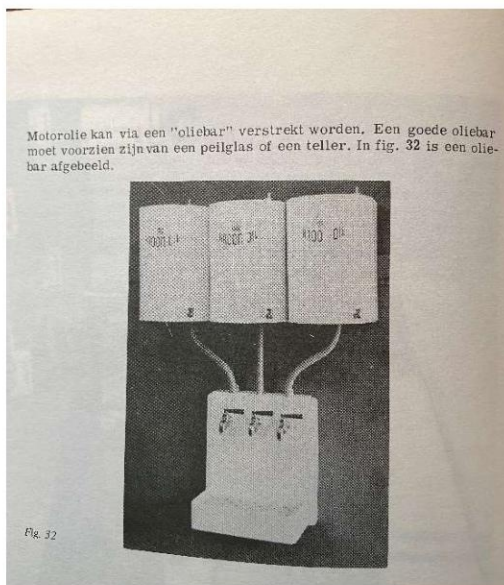
Het Groningse type is uniek door haar transformatorstation. In het geval aan de Turfsingel komt eenzelfde V-luifel principe met leeg casco. Het is echter stedenbouwkundig (mede brandweertechisch?) ongewenst, bepaald door de toenmalige directeur van Stadsontwikkeling en Huisvesting, om twee verschillende transformatorhuizen op min of meer dezelfde plek te hebben. Daardoor is de uitdrukkelijke wens van de gemeente ontstaan om de trafo en het benzinstation te verenigen. Dit tegen het zere been van Esso en Dudok. Het benzinstation is tot heden het enige model met een gecombineerde functie als deze. Dit heeft als nadeel een ingrijpende verandering op het ontwerp. Dudok besloot het casco te vergroten, maar de afmetingen van de luifel ongewijzigd te laten. Dit betekent dat de functie en duidelijkheid van de luifel als zodanig in het niet valt. De luifel-constructie is vanaf de zijkanten zichtbaar (noord- en zuidzijde) en heeft een kleine overlap bij de oost- en westzijde.



Foto van Esso-station De Jong, 1954-1955. Bron: Groninger Archieven.



Foto van Esso-station De Jong, 1955. Hier zijn de vitrines goed te zien, evenals het sobere interieur. Fotograaf Piet Boonstra. Bron: Groninger Archieven.



Voorbeeld van een oliebar van een ander merk (vergroot uit om een duidelijke afbeelding te zien). Bron: Louwman Museum

Het bouwwerk heeft een fundering van 14 palen van gewapend beton. De eerste bouwlaag bestaat uit borstwering met plint. Bovenop de plint is een betonskelet i.c.m. stalen puien gesitueerd. De tussenwanden zijn van gemetselde baksteen (niet dragend). De twee V-vormig geplaatste lessenaardaken zijn van beton. Het zichtbare beton is aan de buitenkant wit geverfd, de plint en bovenrand zijn roodgekleurd naar de huiskleuren van Esso. De stalen kozijnen zijn ook wit, de panelen aan de westzijde (transformator-kant) zijn van lichtgrijze tint (aantekeningen Dudok). Het dak bestaat uit (mogelijk) uit 2 lagen asfalt, bestrooid met fijn grind, zo staat op de bouwtekening.

Door de plaatsing van de trafo is er sprake van een duidelijke voor- en achterkant. Hierbij zit de trafo aan de achterkant (bij het plantsoen, westzijde), gekarakteriseerd met dubbele, lichtgrijze stalen deuren. De noordzijde kent de ingang van de 'salesroom', evenals het dames- en herentoilet. Bij de deuren van de toiletten zijn vitrines geplaatst. De oostzijde is de 'voorkant' en zichtzijde, maar heeft geen ingang. Hier zijn twee openslaande ramen gerealiseerd vanuit het magazijn (kiosk-idee). Op verschillende foto's zijn vier hoge opslagvaten in het magazijn te zien, waar verschillende soorten motorolie zat opgeslagen (in dit geval vier soorten). Het werd ook wel een 'oliebar' genoemd. Het is destijds normaal

dat benzine moest worden vermengd met een halve of hele liter olie, afhankelijk van het type auto. Hier is geen sprake van een zelfbedieningservice, maar de pompbediende tapt de olie in een kan en goot dit vervolgens in de auto. Andere types, waaronder die in Raamsdonksveer, lijken dit soort openslaande ramen niet te hebben. Dit specifieke raamgedeelte kan dus zeldzaam worden genoemd. Dit deel heeft een aantal vitrines die het zicht in het magazijn beletten. Het magazijn is alleen te betreden door middel van een deur aan de zuidzijde. De salesroom staat niet in verbinding met de overige kamers, en heeft alleen een deur naar wat mogelijk een kitchenette wordt genoemd. In de hoek van de salesroom (noordwest) is een rookkanaal gemaakt waar de kachel van de salesroom op aangesloten zal zijn geweest. Het interieur is eenvoudig opgezet met een half opgetrokken tegelwand en keramisch (terra)rode tegels op de vloer, en witgepleisterde muren. De kleurstelling in de twee toilethokken wijkt af, deze hebben een cremewitte tegels in een half opgetrokken tegelwand, met een zwarte plint. De rest is witgepleisterd.

Belangrijk is de mate waarin licht een plaats heeft in (het ontwerp en) de uitvoering. Ten eerste door de hoeveelheid ramen, rondom de voorste helft van het station (oostzijde, gedeeltelijk noord en zuid tot de kolommen). Ten tweede krijgt lichtreclame hier een prominente plaats. Aan de onderkant van de luifel zijn namelijk lichtbalken geplaatst. Bovenop de luifel aan de westzijde staat de naam van Esso in rode neonverlichting. Daarbij komt het licht vanuit de salesroom, magazijn en vitrines van de toiletten (doorzichtigheid van het gebouw). De plaats waar benzine wordt opgepompt uit de tanks is verlicht met lichtpalen en het grote uithangbord van Esso. Er zijn geen bomen of andere overschaduw aanwezig die het zicht beletten of in het donker het licht blokkeren. Kortom: een lichtpunt.

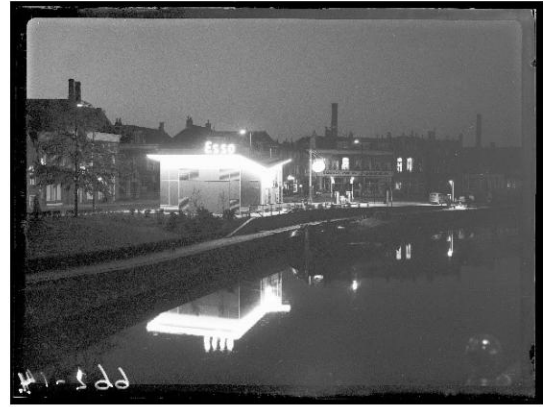


Foto van Esso-station De Jong, 1955. Vertekend beeld door de sterke reactie van de foto op het licht. Desondanks een open plek aan de kade. Fotograaf Piet Boonstra. Bron: Groninger Archieven.

Situatie 1982

Na 1973 veranderd de situatie voor benzinestations, mede als gevolg van de wereldwijde oliecrisis. Dit heeft directe invloed op Esso en het benzinestation aan de Turfsingel. Ten eerste lijdt het station verlies, ten tweede lijkt het erop dat het benzinestation dan ouderwets in gebruik is. Esso zet in op een grootschalige modernisering om klanten te trekken. In het bouwdoosje zitten plannen voor een Esso selfservice tankstation, die dateren van 1978 en 1979. Dit houdt in een overkapping (luifel van 240m²) over het bestaande gebouw en daarnaast het reconstrueren van het kruispunt. Dit plan is echter niet uitgevoerd, want de bouwvergunning voor dit plan is afgewezen wegens een 'te groot' plan dat niet past binnen het bestemmingsplan van Groningen uit 1976.³ Aantekeningen van de toenmalige beoordelende ambtenaren geven aan dat met dit plan het zicht op de binnenstad van alle kanten 'ontoelaatbaar beperkt' wordt.⁴ Dit is voor Esso een reden om het contract met de gemeente op te zeggen. De gemeente wordt vervolgens de nieuwe eigenaar van het pand, en gaat een contract aan met BIM (witte pompen).



BIM station met zichtbaar verlaagd plafond. Bron: onbekend.

BIM schakelt in de jaren '90 architectenburo Wijnsema (destijds aan de Ubbo Emmiusingel 53) in om modernisering door te voeren. Dit betekent specifiek voor Dudok's station een aantal aanpassingen: de entree verplaatst van noordzijde naar oostzijde. Daarbij is het plafond verlaagd tot huidige hoogte, onder de bovenlichten. De toiletten blijven op de originele plek zitten, maar de functie van de herentoilet vervalt. Bovendien verdwijnt de kitchenette, en wordt er nieuwe tegels over de bestaande tegels gelegd in de hoofdruimte en herentoilet. Ook de borstwering is opnieuw betegeld.

Tekeningen van het aanzicht zijn er niet, maar mogelijk met de verlaging van het plafond zijn de ramen beplakt met folie of dunne platen. Daarnaast krijgt het gebouw de huiskleuren van BIM, namelijk (konings)blauw voor de plint en dakrand + aluminium rand, deuren, en de kolommen. Het logo komt op de oostzijde. Op het perceel wordt een externe, hoge luifel gebouwd met pompen voor zelfbediening, kenmerkend voor moderne benzinepompen.

³ Hierin wordt o.a. vermeldt (artikel 32): '...in het uitwerkingsplan voorschriften op (te) nemen, teneinde te bewerkstelligen, dat geen afbreuk wordt gedaan aan historisch ruimtelijk en structurele elementen...'. Brief van 4 januari 1984 (nr. 1692). Ref. B21223 uit het bouwdoosje Turfsingel 16, Groninger Archieven.

⁴ Bouwaanvraag nr. 006931, ingekomen op 16 mei 1979. Aantekeningen vermeld op de achterkant van het roze papier. Bouwdoosje Turfsingel 16, Groninger Archieven.

Kanttekening: op een tekening, ingediend door Esso (24-10-1973), heeft de bestaande plattegrond een afwijking van de plattegrond bekend van Dudok's tekening. Zo zou één van de toiletten verplaatst zijn naar de voorkant/ingang van de trafo, daarbij is het andere toilet vergroot. Achteraf bekeken is dit een foutieve tekening, want het toilet is nooit verplaatst geweest. Bovendien is de berging/magazijn voor '84 verkleind, dus in de periode van Esso, maar ook hier zijn verder geen details van bekend. Tot slot de toevoeging van een ventilatiesysteem/airco aan de zuidzijde.

Situatie na 2008 (zie eerste foto)

In 2008 wordt het station overgenomen door Gulf, en krijgt de buitenkant de voor dit merk herkenbare kleuren (azuurblauw met oranje). Er is voor zover bekend geen wijzigingen voor het Dudok-station. Er is wel een nieuwe meterkast geplaatst aan de zuidzijde (binnenkant, tegen het kolom aan). De deuren voor de trafo zijn ergens in de zestig jaar tijd veranderd in een donkergroene kleur. De externe luifel wordt vernieuwd. In 2018 is het benzinstation uit haar functie ontheven. Voor zover bekend zijn de luifel en ondergrondse opslagtanks nu verwijderd (daar zijn ze mee bezig op het moment van schrijven, inclusief archeologisch toezicht). Het benzinstation van Dudok is echter sinds 2010 aangemerkt als een Rijksmonument, en daarmee het enige benzinstation in Nederland uit de periode van de wederopbouw als (Rijks)monument bestempeld.

Beschrijving exterieur

Het gebouw van 7,2 bij 9,5 meter (exclusief overstekend dakvlak) telt één bouwlaag. Op een fundering van 14 palen van gewapend beton, is een tweeledige bouwmassa gesitueerd. De fundering of afmetingen zijn ongewijzigd gebleven. Afmetingen zijn bepaald door de plaatsing van de trafo. De trafo verdeelt het gebouw in een duidelijke open en dichte kant. Het geraamte bestaat uit een betonnen portaal met daaraan vast twee flauw hellende lessenaarsdaken in een V-vorm. De uitlopende kolommen zijn zowel aan de buiten- als aan de binnenkant zichtbaar. Aan de buitenkant zijn ze azuurblauw geschilderd, evenals de dakrand. De twee kolommen ondersteunen het uit twee helften bestaande lessenaarsdak. Deze komt samen in het midden bij een betonnen balk (die in de betonnen kolommen overgaat), als een V-vorm. Het midden (scheiding) is van noord naar zuid gesitueerd, en scheidt hiermee het benzinstation van de trafo. Het dak steekt rondom een stuk over, aan de west- en oostzijde een deel meer dan aan de noord- en zuidzijde (afmetingen onbekend). Het overstekende deel dient als symbool voor luifel. Hieronder hebben lichtbalken vastgezet, sporen hiervan zijn zichtbaar in het beton.

Op de plint staat een geraamte van stalen puin. De onderste rand van de plint is blauw, de bovenste rand (borstwering) is wit. De helft gericht naar de oostzijde (voormalige salesroom en magazijn) heeft een (half) open karakter met een pui van stalen kozijnen en glas rondom. De toegangsdeur is in de oostzijde gesitueerd, de originele deur is herplaatst. Ook de deur van het magazijn is nog aanwezig, maar niet meer te gebruiken door de voorgeplaatste muur aan de binnenkant. Daarbij zit het originele luik van het magazijn herkenbaar in het raampartij, met originele sluiting. De ramen direct grenzend aan de kolommen (in helft met open karakter) volgen de schuine lijn van de kolom, zichtbaar aan de buiten en binnenkant. Dit versterkt de architectuur van het gebouw.

De bovenste rij ramen (bovenlichten) zijn sinds het aantreden van BIM dichtgezet met platen en pur, en destijds verborgen onder een systeemplafond. Aan de buitenkant hebben ze de huiskleuren van het laatste benzinstation. De zuidelijke zijde van de open ruimte krijgt hiermee een gesloten karakter door de dichtgezette bovenlichten.

De pui-indeling van de gesloten westelijke helft is gelijk aan die van de open oostelijke helft, inclusief details als geronde hoekprofielen en uitstekende raamprofielen. Zowel de oost- als de westzijde heeft een verdeling van 8 kozijnen en evenzoveel kozijnen voor bovenlichten. Deze westzijde heeft echter een dicht karakter door de stalen bekleding, dichte stalen deuren en stalen roosters. De donkergroene kleur is afwijkend van het geheel en steekt daardoor af, in plaats van te camoufleren. De originele

kleur is mogelijk een licht blauwgrijs geweest, beter passend bij de lichte puien.⁵ De muur aan de westzijde is mogelijk deels opgetrokken uit baksteen, naast de stalen plaat is namelijk een stuk baksteen zichtbaar. Mogelijk aangebracht voor veiligheidsredenen, dit is niet herhaald aan de oostzijde. De drie bordjes op de stalen deuren van de trafo (twee op de westzijde, een op de zuidzijde), waar de voormalige G.B.E. waarschuwt voor hoogspanning, zijn origineel. Er zijn in totaal vier van zulke deuren, of beter gezegd, twee dubbele ingangen.

Een uitzondering op het dichte karakter vormt de toiletgroep aan de noordzijde. De verdeling van de kozijnen aan de noord- en zuidzijde zijn aan elke zijde van de kolommen vijf delen. Voor de toiletgroep betekent dit twee deuren en drie ramen, welke zijn ingevuld als vitrinekasten. Deze zijn origineel en zichtbaar vanuit het straatbeeld. Door de achterwand van gewalst glas in de vitrines is er geen inkijk in de wc's, wel laat het licht door. De bovenlichten zijn van helder glas en kunnen geopend worden.



V.l.n.r.: oostzijde met ingang, hoekpunt noordoostzijde, eerste vitrine noordzijde.



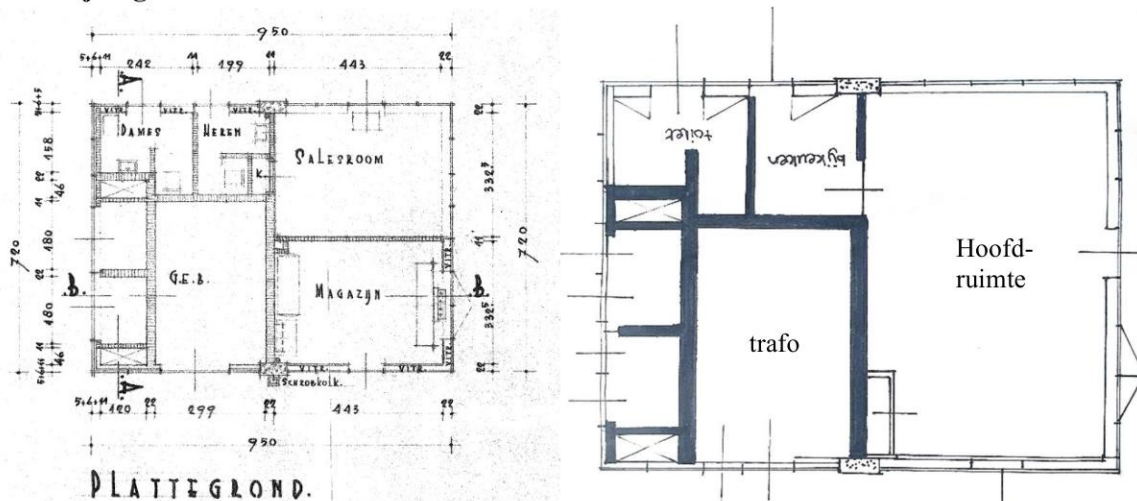
Boven: toiletgroep met de drie vitrines. Westzijde met de stalen deuren/platen en roosters.

⁵ Aanwijzing gevonden op de bouwtekening van Dudok, ref. C6658, 9 juli 1954. Bouwdossier Turfsingel 16, Groninger Archieven.



Zuidwestelijke hoek, met zicht op de zuidzijde (kadezijde). Geïntegreerd waarschuwingsbord, geplaatst op de deuren.

Beschrijving interieur



Plattegrond van de oorspronkelijke plan en huidige situatie. Let op, vanuit verschillende richtingen getekend. Huidige situatie getekend door [REDACTED] (fouten voorbehouden).

De plattegrond van het gebouw in huidige staat bestaat uit een ongedeelde ruimte die de gehele oostzijde beslaat, de westelijke bevat de traforuimtes met ten noorden daarvan de toiletgroep. De verdeling is door middel van een bakstenen muur gemaakt, onder het betonnen portaal. Deze muur is niet dragend. Er is een aantal bijzonderheden te melden betreffende het interieur. Allereerst was de oostelijke ruimte oorspronkelijk verdeeld in een salesroom (noordzijde) en magazijn (zuidzijde) met halverwege een scheidingsmuur, de aftekening van deze muur is nog in het plafond zichtbaar. Nu is het beter gezegd de hoofdruimte. De deur in het midden van de oostzijde biedt entree tot deze ruimte, deze deur is verplaatst van noord- naar oostzijde in 1991. Er zijn brede, niet-originele vensterbanken onder de ramen aangebracht, aan weerszijden van de deur. Boven de deur zit een ventilator in het glas. In de noordoostelijke deel van de pui is de verdeling van de openslaande ramen duidelijk(er) zichtbaar vanaf de binnenkant. De originele tegels zijn hier en daar zichtbaar bij de deur door de afgebroken toplaag. De kleur van de originele tegels is een aardewerk-rood. Vervolgens is aan de zuidzijde een gipsplatenwand opgezet, waardoor de contouren van het magazijn deur verdwenen zijn. Aan de zuidzijde, in de zuidwestelijke hoek van de ruimte, is een (recente) meterkast gerealiseerd. Hierin loopt nog een oude buis voor hemelwaterafvoer. De betonstructuur is hier zichtbaar, tegels en dergelijke zijn weggehaald. De achterwand van de ruimte (de muur die de trafo van de oostelijke

ruimte scheidt), is een gepleisterde, effen muur. Richting de noordelijke zijde, in de tussenmuur, zit een kozijn (zonder deur). Deze geeft nu toegang tot de eerste toilet, die niet meer als zodanig in gebruik is (toilet is weggehaald). Hier suggereert het kozijn in combinatie met achterliggende ruimte dat de oorspronkelijke kitchenette of kast (op de bouwtekening alleen met een K aangeduid) is opengebrosen. Dit deel ligt verhoogd, met een kleine opstap. Hier zijn de roodbruine tegels weer zichtbaar, deze lopen door op de tussenmuur maar zijn hierop overgeschilderd. De vloer van de wc en de oorspronkelijke kitchenette/kast loopt gelijk. Op de tussenmuur, tussen het kozijn en de noordelijke pui, is nog een half opgetrokken tegelwand zichtbaar, deze hebben dezelfde kleur als die in de toiletgroep.

In de hoofdruimte zijn aan beide zijden de kolommen aan de binnenkant zichtbaar, de raampartij aan de noord- en zuidzijde tegen de kolom aan, zijn hiernaar gevormd. Het verlaagd plafond is weggehaald, maar de contouren hiervan zijn nog duidelijk zichtbaar. Boven de lijn van het verlaagd plafond, vanaf de scheiding tussen de onderste kozijnen en bovenlichten, is het hele plafond zwart geverfd. Hierdoor is het gat van het rookkanaal overigens goed zichtbaar (achterwand, midden). Ook zijn de ramen in de bovenlichten met platen dichtgeplakt, en zijn de hierdoor ontstane kieren dichtgemaakt met bouwschuim (pur).

De andere bijzonderheden zijn te vinden in de toiletgroep. Van de toilet grenzend aan de hoofdruimte, is de functie van toilet verloren gegaan in de jaren '90. De kitchenette/kast is opengebrosen, en alleen de kozijn is nog zichtbaar. De deur tussen de hoofdruimte en toilet ontbreekt. Bovendien loopt de tegelwand niet helemaal rondom door de kitchenette/kast. Door het behoud van de tegels, de vitrinekasten en details zoals radiatoren en originele deurgrepen heeft de toiletgroep een relatief gave uitstraling. De oorspronkelijke tegels die erin zitten zijn wel in een gave staat, cremewit met zwarte plinttegels. De nieuwere vloertegels in de hoofdruimte lopen ook door in deze toiletruimte. Wel is de originele radiator, luchtvochtigheidsmeter en de vitrinekast nog aanwezig. De achterwand van de vitrine bestaat uit een houten draairaam waarin gewalst glas is geplaatst, kenmerkend voor de jaren '50 en zeldzaam. De drie in de toiletgroep zijn de laatste vitrines, overgebleven van 116 modellen. De metalen steunen waar de planken van de vitrine op lagen zijn behouden gebleven. Het gewalste glas is later geschilderd waardoor de lichtdoorlatendheid is afgenomen. De toilet in de noordwestelijke hoek is toegankelijk via de oorspronkelijke deur aan de noordzijde. Hierin zijn twee van de drie vitrines gesitueerd. Deze ruimte heeft dezelfde cremewitte tegels met zwarte plinttegels, en de oorspronkelijke grijzige, kleine tegels op de vloer. Ook hier zitten de originele radiator, luchtvochtigheidsmeter en oorspronkelijke deurknoppen nog. De ruimte wordt in tweeën gesplitst door een houten deur, met daarachter planken voor opslag. Dit is van recente datum.

De ruimtes van het trafostation zijn niet bekeken.



Foto's van de hoofdruimte; boven: de dichtgeplakte bovenlichten. In de tweede foto boven zijn de openslaande ramen zichtbaar. Onder: zicht op de bijruimte (oorspronkelijk toilet), met opstap van originele tegels. Onder links: zicht op de originele deur en zichtbare oorspronkelijke tegels.



Foto's van de toiletgroep met oorspronkelijke details. Midden en zijkant: doorkijk van de vitrine met gewalst glas. Het glas heeft een ribbelige structuur.

Waardstelling

Het pand is van belang vanwege:

De context/ stedenbouwkundige of landschappelijke situering:

- **Open karakter** van zowel de landschappelijke situering als het gebouw, onbewust aan elkaar verbonden. Voorbeeld van licht, lucht en ruimte (leus van de wederopbouw).
- Het perceel ligt op een **kruispunt van (voormalige water)wegen en zichtlijnen** m.b.t. tot de historische binnenstad (Martinitoren). Perceel vormt het einde van het vroegere Boterdiep als diep, tegenwoordig als weg, en dient daarvoor als belangrijk herkenningspunt voor reizigers uit noordelijke richting van de provincie naar Stad.
- Dudok's station is een product van stedenbouwkundig belang voor de ontwikkeling van (het wegennet in) Groningen en het toelaten van auto's in de historische binnenstad. De Diepenring was destijds een belangrijke schakel was in het noordelijke wegennet. De gemeente besloot echter dat er geen benzinstation zou komen zonder dat er een architect met naam aan verbonden was. Daarom kan deze benzinstation als een weloverwogen beslissing van de gemeente destijds worden gezien. Dit behoort hiermee tot één van de tijdslagen van de naoorlogse Stad.
- De herkenbare vorm van Dudok's station op een open punt in de stad, tegenover de vele oude monumenten, zorgt voor een **hoge mate van karakter** van deze plek/bocht in de diepenring.

Het exterieur: bouwmassa:

- Dudok's station behoort tot de architectuur van wederopbouw, welke staat voor openheid en groei (ondanks tegenslagen). De gevel en de plaatsing van licht rondom het gebouw benadrukt dit. Door het dichtzetten van de bovenlichten is echter de openheid van het gebouw (bovenste rij ramen heeft geen doel) deels verdwenen.
- De kenmerken van het exterieur, zoals de V-vorm, stalen ramen (vorm van) en de trafo, zijn goed herkenbaar. Afmetingen of typerende uiterlijkheden zijn door de jaren heen nauwelijks veranderd (met uitzondering van het openslaande ramen en de wijziging van de entree). Daardoor bezit Dudok's station een zekere gaafheid.
- Symmetrie van het gebouw in zowel de voorkant als de achterkant benadrukt de architectuur. De trafo is niet weggedrukt of verstopt, maar kent dezelfde ronde profielhoeken en verdeling van de ramen. Hierdoor valt de trafo weg in het geheel, en versterkt dit de eenvoudige eenheid.
- **Zeldzaamheid van de drie vitrines aan de noordzijde**, met een grote mate van gaafheid door oorspronkelijke materialen. Met name voor exterieur van belang, omdat het de klant van buitenaf moet trekken. Doordat vrijwel alle vitrines in overige gebouwen zijn gesneuveld, ook die van Raamsdonksveer en de exemplaren die in het magazijn van de Groningse variant zaten, is de waarde hiervan groot. Hiervoor zijn de vitrines in het benzinstation uniek te noemen.

De constructie: structuur/ hoofdopzet van het gebouw:

- **Zeldzaamheid van vorm** door plaatsing van de trafo. Hierdoor een duidelijke geleiding in exterieur vanaf het begin: een open voorkant, een gesloten achterkant. Andere stations hebben dit niet gehad. De trafo heeft in die zin invloed op het ontwerp gehad. De trafo zorgt voor een mate van karakteristieke architectuur vanwege het dichte karakter van staal (wanneer je dit verandert, verander je het hele aanblik vanaf de westzijde).
- De karakteristieke hoofdform van het gebouw (V-vorm) is van alle kanten zichtbaar, ook in het interieur door de schuine van het plafond en zichtbaarheid van de kolommen. Dit is van belang door de cultuurhistorische achtergrond (schaarste van materialen, de 'schoonheid' van zichtbare materialen) en geeft een hoge mate van gaafheid voor het gebouw zoals het in 1954 bedoeld is.

Het interieur:

- Hoofdruimte: de stalen puien die de architectuur van binnen benadrukken. De verplaatste, oorspronkelijke stalen deur. De openslaande ramen in de gevel aan de oostzijde die herinneren aan de oorspronkelijke functie van het gebouw, het verkopen van benzine en olie. De dichtgeplakte, maar herkenbare bovenlichten. De verdikte borstwering met daarop originele tegels (onder de huidige laag). Originele tegels onder de huidige laag tegels (roodbruin). Deze kenmerken zijn van invloed op het lichte karakter van het interieur.
- Toiletgroep: de vitrinekasten met gewalst glas en een met originele greep. De plaats van de toiletgroep, behouden op de originele plek. In zekere mate de cremewitte tegels met zwarte plint. De functionele bovenlichten.
- Authenticiteit van de indeling; op de verwijdering van de muur tussen het magazijn en de salesroom (verkoopruimte) en de muur tussen het toilet en de kitchenette na zijn er geen wijzigingen en daardoor is de plattegrond een belangrijk herkenningspunt voor functioneel bouwen uit de jaren '50. Ieder deel heeft een eigen entree van buitenaf, de ruimtes zijn/waren niet aan elkaar gelinkt. Deze entrees/kozijnen bestaan nog steeds (zoals de openslaande ramen van het magazijn, een duidelijke karakteristieke kenmerk van het verkoop pand)

Andere cultuurhistorische aspecten:

- Historische omgeving van belang: geschiedenis van elektriciteit in Stad terug te vinden in Dudok's station door plaatsing van de trafo. Elektriciteitscentrale ligt in de nabije omgeving/wijk. Bovendien is de kade van **historisch industrieel/economisch belang** door het vervoer van goederen en het overzetten hiervan op de Turfsingel. Overigens geen connectie tussen water en land d.m.v. Dudok's station.
- Ontwikkeling van benzinstations in Stad door de intrede van welvaart. Auto staat hierin centraal, als mogelijk onderdeel van (onomkeerbare) persoonlijke vrijheid verworven in de jaren '50. Dudok's station is hiermee een van de laatste herinneringen voor Stad én Nederland uit deze tijd van wederopbouw.
- Enige rijksmonument in deze categorie, namelijk benzinstations in de periode van de wederopbouw. Mogelijk ook een van de weinige stations over uit deze periode met een hoge mate van gaafheid, gezien de verbouwing op grote schaal van benzinstations vanaf de jaren '90 (van benzinstation naar tankstation met selfservice)

Conclusie ten aanzien van de waardestelling.

Over het geheel gezien heeft het benzinstation van Dudok aan de Turfsingel 16 een hoge waarde door;

- De zeldzaamheid van het type gebouw in Groningen en in Nederland, en dat als enige op de oorspronkelijke plaats is overgebleven.
- De betekenis van deze architectuur van de wederopbouw voor Groningen en omstreken.
- De locatie van het station i.c.m. met de landschap-stedelijke kenmerken van het perceel.
- De gaafheid van de architectuur van zowel het exterieur als de plattegrond. Geen ingrijpende wijzigingen door de jaren heen, vrijwel alle details (behalve de vitrines in het voormalige magazijn) zijn in minder of meerdere mate aanwezig.
- De plaatsing van de trafo door de gemeente, waarvoor de architectuur van het gebouw moest worden aangepast. Daardoor is dit type gebouw uniek ten opzichte van de 115 niet meer bestaande modellen en het enige andere benzinstation van Dudok in Raamsdonksveer die door verplaatsing aan de slopershamer is ontsnapt.