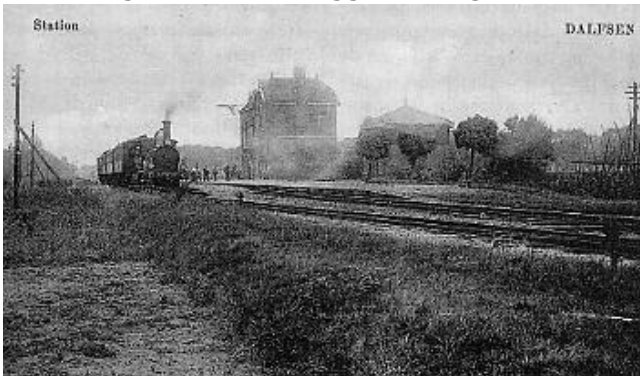


Het stationsgebouw van Dalfsen werd ontworpen door de architect Eduard Cuypers. Hij koos uiteindelijk voor een functioneel gebouw met decoratieve elementen. De gevels werden uitgevoerd in rode baksteen met houtwerk in frisse kleuren: rood, wit, en groen. Decoratief is zeker de plaatsnaamanduiding te noemen. Deze werd uitgevoerd in sectieltegels, dat wil zeggen een groot aantal tegels vormt tezamen een voorstelling, in dit geval de plaatsnaam. Het betreft hier



Jugendstil met versieringen. De architect die, aan de wieg stond van de Amsterdamse School (Nieuw Historische Stijl) is zeer in zijn opzet geslaagd betreffende het ontwerp voor het stationsgebouw te Dalfsen. Dankzij hem is er nog steeds sprake van een markant gebouw met een uniek karakter op het platteland. Het station te Dalfsen werd in 1902 voltooid.

Zomerdienst der Staatsspoorwegen 1908.

ZWOLLE—COEVORDEN:					COEVORDEN—ZWOLLE:										
Zwolle . . .	V	6.43	9.55	1.35	4.30	9.05	Coevorden . . .	V	4.10	5.48	8.14	10.18	12.00	2.54	6.45
Herfte-Veldhoek		8.58	10.04	1.44	4.44	9.14	De Haandrik . . .		4.30	5.59	8.24	10.28	12.40	3.02	6.58
Marsh-Emmen		7. —	10.12	1.52	4.52	9.22	Gramsbergen . . .		4.35	6.03	8.28	10.32	12.45	3.05	6.53
Dalfsen . . .		7.07	10.19	2.04	4.59	9.29	Esald-Rusterwijk		4.31	6.09	8.36	10.38	12.51	3.12	7.08
Rechteren . . .		7.13	10.24	2.09	5.04	9.34	Hardenberg . . .		4.40	6.15	8.44	10.41	1. —	3.19	7.10
Vilsteren . . .		7.21	10.33	2.18	5.13	9.43	Brucht . . .		4.46	6.21	8.50	10.47	1.08	3.24	7.16
Ommen . . .		7.34	10.45	2.30	5.26	9.55	Bergentheim . . .		4.59	6.37	9.06	10.53	1.18	3.30	7.21
Junne . . .		7.44	10.55	2.40	5.36	10.05	Marlenberg . . .	A	4.53	6.33	9.02	11.01	1.18	3.35	7.27
Beerse . . .		7.49	11. —	2.45	5.40	10.10	Coevorden . . .	V	4.58	6.38	9.03	11.06	1.19	3.40	7.28
Marlenberg . . .		8.15	11.11	2.56	5.57	10.17	Beerse . . .		5.06	6.46	9.10	11.13	1.25	3.46	7.38
Bergentheim . . .		8.23	11.18	3.03	6.04	10.24	Junne . . .		5.11	6.51	9.15	11.17	1.30	3.51	7.38
Brucht . . .		8.33	11.24	3.08	6.10	10.30	Ommen . . .		5.25	7.05	9.29	11.21	1.41	4.05	7.45
Hardenberg . . .		8.35	11.30	3.10	6.17	10.36	Vilsteren . . .		5.36	7.17	9.41	11.24	1.49	4.10	7.52
Esald-Rusterwijk		8.45	11.38	3.23	6.25	10.44	Rechteren . . .		5.47	7.28	9.52	11.28	1.57	4.22	—
Gramsbergen . . .		8.49	11.44	3.24	6.31	10.50	Dalfsen . . .		5.47	7.28	9.52	11.32	2.02	4.27	8.02
De Haandrik . . .		8.54	11.49	3.29	6.38	10.56	Marsh-Emmen		6.04	7.53	10. —	12. —	2.06	4.34	8.09
Coevorden . . .	A	9.08	11.58	3.48	6.46	11.05	Herfte-Veldhoek		6.02	7.53	10.08	12.08	2.16	4.42	8.16
							Zwolle . . .	A	6.10	8.14	12.16	2.28	4.50	8.28	8.28

De begane grond bestond uit een vestibule, een kantoor, een wachtkamer, een fietsenstalling en het toilet voor de bewoners boven het station. De twee eerste vertrekken hadden ongeveer dezelfde vloeroppervlakte, terwijl de wachtkamer iets groter was. De wachtkamer had een grote kachel, die met cokes gestookt werd. Tussen het kantoor en de vestibule bevonden zich de loketten voor de plaatskaartenverkoop, tot 1960 twee loketten, daarna één loket. In het kantoor bevond zich een technisch bedieningspaneel (het blok), Het blok vormde een onderdeel voor de beveiliging van het baanvak naar Herfte.



In 1961 werd het kantoor uitgebreid door de aanbouw van een serre. De uitbreiding was noodzakelijk geworden, omdat door de aanpassing van de veiligheidseisen een geheel nieuw blok moest worden geïnstalleerd. De stationschef woonde in de woning boven het station. De trap die naar de

verdieping leidde was inpandig. De woonverdieping bestond uit een gang, drie kamers en een woonkeuken en vanaf 1959 ook een toilet en doucheruimte. De zolderverdieping bestond een ruime zolder en 2 logeerkamers, die vanaf 1946 vaak gebruikt werden door de zogenaamde vervangers. Een vervanger was iemand die dienst deed als één van de vaste personeelsleden ziek was of een vrije dag had opgenomen. Het station doet nu

dienst als horecabedrijf. De toegangsdeuren zijn de "oude" vestibuledeuren. Het restaurantgedeelte was vroeger de wachtkamer, de bar het kantoor en de stamtafel staat daar waar het bedieningsconsole was. De keuken en de toiletgroep bevinden zich in de voormalige fietsenstalling. Het mag zeker niet onvermeld blijven, dat het gebouw beslist een niet meer weg te denken publieke functie vervult, vooral dankzij de actieve uitbater Thierry Hulsebos van Grand Café 'Het Oude Station'. Er zijn regelmatig muziekkavonden, waarop gerenommeerde bands optreden, vooral tijdens de 'Blauwe Bogendagen' in de zomer. Het doet ook dienst als vertrek- en aankomstpunt van sportclubs. Het is het stamcafé van de bekende Dalfser wedstrijdschaatser Erben Wennemars en oud-voetballer René Eijkelkamp.

Bij het station hoorde nog een tweetal bijgebouwtjes en een tweetal waterputten. Direct naast het station, waar nu de fietsenstalling begint, bevond zich een waterput voor drinkwater. Het drinkwater werd op verzoek met een speciale waterwagon per trein aangeleverd. De tweede put diende als opvang van het hemelwater en werd voor sanitaire doeleinden gebruikt. Door middel van een handpomp moest het drinkwater naar de woning boven het station gepompt worden. Omstreeks 1957/1958 werd door het nutsbedrijf een drinkwaterleiding naar het station aangelegd en behoorden de waterwagen en het pompen tot het verleden. Het toilet beneden op de begane grond werd afgeschaft en in de woning kwam een gecombineerde douche/toiletruimte, een geweldige luxe voor de bewoners in die tijd, de familie Kamphorst. Het bijgebouwtje aan de oostkant van het station (het magazijntje) was ingedeeld als herentoilet en damestoilet, niet bijzonder hygiënisch, denk aan de put met het hemelwater en een opslagplaats voor kleine materialen. Aan de westkant bevond zich de ploegkeet, in eerste instantie een houten schuilplaats voor de wegwerkers, later echter een enkelsteens gebouwtje, tevens dienstdoende als opslagplaats annex 'kantine'. Nadat in 1961 eerst het kantoor uitgebreid was, werden in 1963 verdere plannen voor aanpassing en modernisering gepresenteerd als 'Nieuw plein voor 't station te Dalfsen'. Het voortbestaan van zowel de spoorlijn als het stationsgebouw is met enige regelmaat onderwerp van discussie geweest. In november 1989 was het samenwerkingsverband Regio IJssel-Vecht nog "verbijsterd" over een voorstel van de Drentsche Vervoersmaatschappij (DVM) om de stoptreinen te vervangen door sneltreinen. Bussen zouden dan het vervoer op korte afstand moeten overnemen. Hierdoor zou onder meer het voortbestaan van het Dalfser station in gevaar komen. Gelukkig is het voorstel naar de prullenbak verwezen, aangezien het niet strookte met het beleid om de trein juist te promoten. In 1995 stelde de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat dat treindiensten goedkoper moesten worden en beter presteren. Om dat te kunnen bereiken werd bedacht, dat de provincie verantwoordelijk zou moeten worden voor de regionale treindiensten. Op deze treindiensten mochten vervolgens meerderen gaan bieden. Op de lijst met onrendabele spoorlijnen staat ook Zwolle-Emmen en de decentralisatie staat gepland voor 2003-2004. Reeds in het begin van de jaren negentig gingen de Nederlandse Spoorwegen de discussie aan over een herbestemming van het stationsgebouw. De komst van een plaatskaartenautomaat zou op termijn de loketfunctie geheel overbodig maken, waardoor de feitelijke bestaansgrond voor het loket zou komen te vervallen. Toen werd er al gesproken over een mogelijke verkoop aan een middenstander en zou er wellicht een horecabestemming op komen te liggen. In 1997 werd die bestemming gevonden.