

Goes

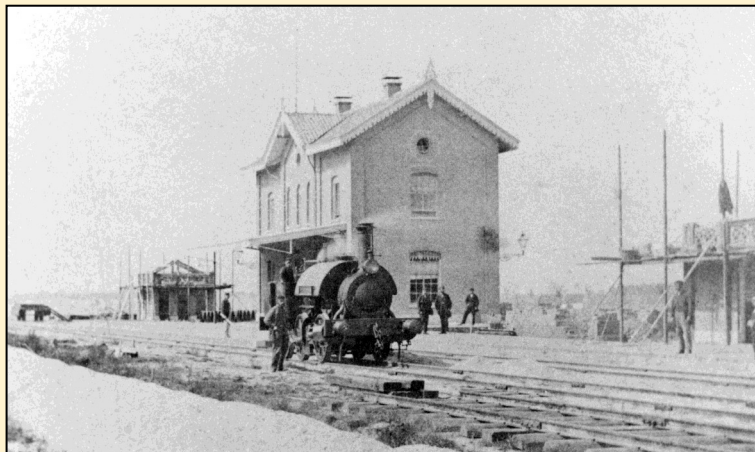
Marius Broos

Het stationsgebouw

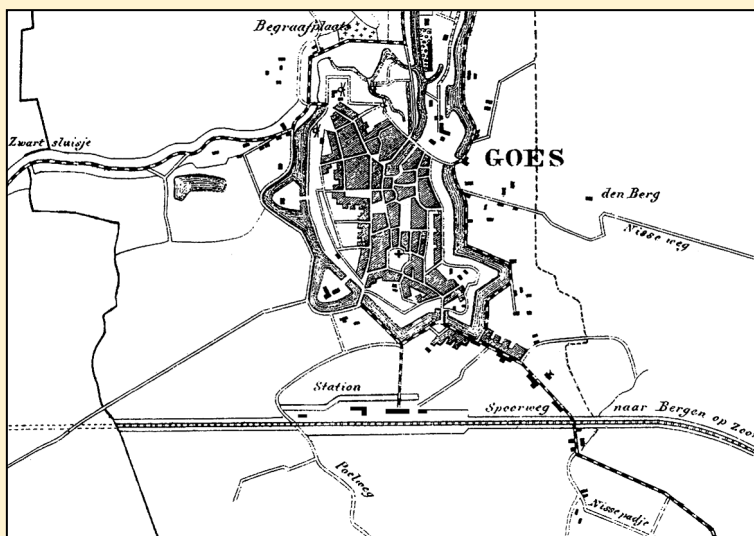
Het stationsgebouw Goes (km 49.186 Rsd – Vs), gebouwd naar een ontwerp van architect K.H. van Brederode (1827-1897), werd al in 1865 opgeleverd. De treindienst op het baanvak Bergen op Zoom – Goes begon echter pas op 1 juli 1868. Het station lag even buiten de vesting en werd bereikbaar via een nieuwe toegangsweg, meer dan een eeuw later bekend als Frans den Hollanderlaan.

De in de jaren zestig op kosten van de Staat tot stand gekomen stationsgebouwen waren ingedeeld in vijf klassen. Het gebouw in Goes was er een van het type 4^e klasse. Drs. H. Romers schrijft in zijn boek 'Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938':

'Dit type is bestemd voor minder grote plaatsen. Het gebouw is rechthoekig en hoog. Het middendeel heeft een puntgevel en op de verdieping drie gekoppelde rondboogvensters. De gootlijsten en windveren hebben een geschulpte rand. De drie vensters die zich op de verdieping in de perronzevel bevinden, zijn niet gekoppeld, doch over het middendeel verdeeld. De vensters en deuren zijn op dezelfde wijze versierd als die van de stations type 5^e klasse.' Al in 1873 kwam er een eerste uitbreiding (bestek 73 SS). Romers vervolgt: *'Het stationsgebouw wordt aan weerszijden met een naar verhouding zeer grote wachtkamer vergroot. Deze wachtkamers zijn vierkant en staan opvallend naar voren. Zij hebben een in het midden afgeplat schilddak.'* Pas in 1902 werd de rechtervleugel van het stationsgebouw tweemaal zo groot. De wacht-



In 1865 is het stationsgebouw van Goes zo goed als gereed, terwijl het 'gebouwtje voor privaten en bergplaats' (links) en het 'magazijntje stationsdienst' (rechts) nog in de steigers staan. Een aannemerslocomotief staat gereed. Foto, collectie Gemeentearchief Goes.

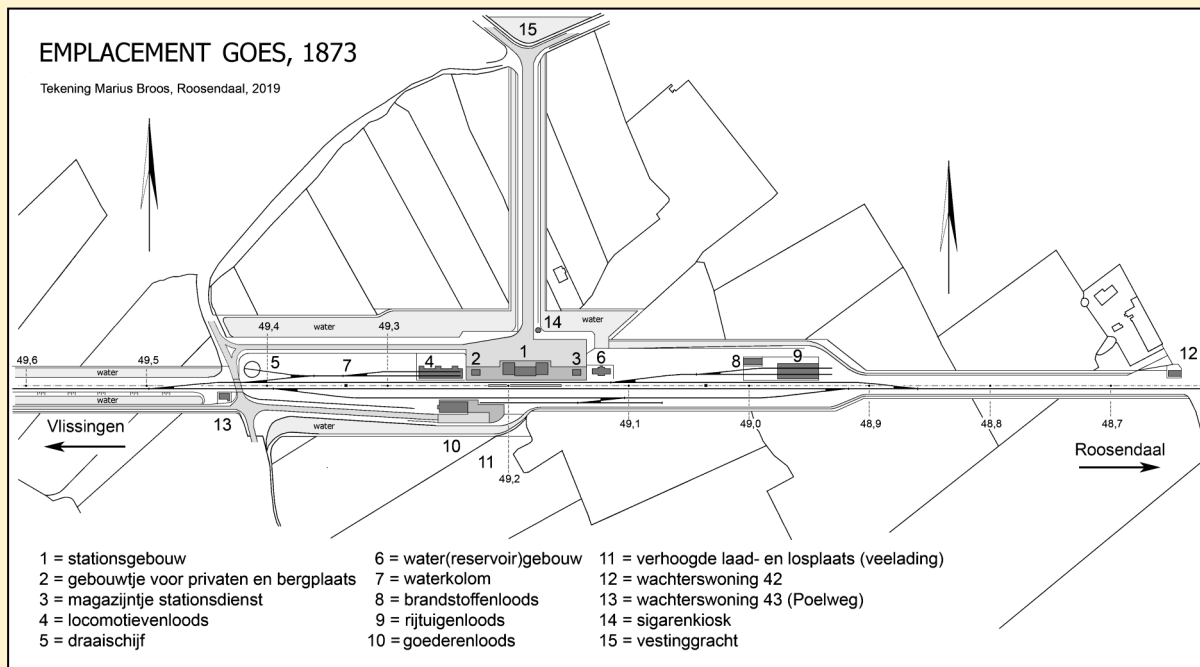


De 'Gemeente Atlas van de provincie Zeeland' van J. Kuyper uit 1866 toont de inplanting van het baanvak Bergen op Zoom - Goes op enige afstand ten zuiden van de stad Goes. Verder dan de gemeentegrens in het westen komt het tracé nog niet. Vanuit de stad is een toegangsweg ontworpen.

kamer 3^e klasse was kennelijk nodig aan uitbreiding toe. In 1913 volgde nog de uitbreiding van de linkervleugel van het stationsgebouw met een wachtkamer 'Niet Roken'.

Het emplacement

De aanleg van een spoorweg in de Zeeuwse klei begon met het graven van sloten aan weerszijden van het toekomstige baanlichaam. De vrijgekomen specie zorgde voor de onder-



Het spoorwegemplacement te Goes, 1873. De gebouwen zijn getekend in donkergrijs, de perrons en de verhoogde laad- en losweg in grijs, de wegen in lichtgrijs en het water (sloten langs de spoorweg en toegangsweg) in heel lichtgrijs. De stad zou in de eerste decennia na 1868 geleidelijk aan naar het spoorwegstation uitgroeien. De Poelweg wijzigde later in M.A. de Ruijterlaan. Tekening Marius Broos, Roosendaal.

bouw, waarop eerst 'na het zich zetten' zand werd gestort en later de bovenbouw (rails en dwarsliggers) kwam. Het maken van een em-

placement gebeurde op dezelfde manier, alleen ontstonden hier veel bredere sloten. Zelfs de toegangsweg, haaks op het stationsgebouw en



In het stationsgebouw te Goes lag de wachtkamer 3^e klasse aan de westzijde (links). Vanwege het mooie weer is het zelfs mogelijk om lekker in het zonnetje op het eerste perron een kopje koffie of een drankje te nuttigen. Een stoptrein in de richting Roosendaal is zojuist binnengekomen. Onder het toezien van de stationschef haasten enkele reizigers zich nog via het overpad naar hun trein. Ansichtkaart uit circa 1910, collectie Marius Broos, Roosendaal.

aansluitend op de weg langs de buitenzijde van de vesting, kwam op soortgelijke wijze tot stand. Het was dan ook niet vreemd, dat van tijd tot tijd het emplacement na verzakkingen moest worden opgehoogd en dat de slechte afwatering moest worden verbeterd door drainage.

Tot na 1900 waren er geen grote wijzigingen. Pas in 1902 werden de perrons verlengd en verhoogd. Het tweede perron kreeg zelfs een overkapping (bestek 909 SS). Dat het er in

1903 nog vrij primitief aan toeging, blijkt uit het opnieuw bestraten van de toegangsweg en het stationsplein. Ook werden in de goederenloods twee bureaus gemaakt en in het plaatskaartenkantoor een tochtvrij loket.

In de jaren 1904-1908 werd het uitbreiden en wijzigen van sporen en wissels (zelfs een derde perron) ter hand genomen (bestek 990 SS), alsmede de aanleg van een centraal bediende beveiliging van wissels en seinen. Daartoe werd in het stationsgebouw een handelinrichting met bloktoestel opgesteld (post T).

Voor de beveiliging aan de oostzijde van het emplacement werd bij de overweg aan de oostzijde in 1906 een seinhuis A gebouwd (bestek 1039 SS).

In 1915 werd de oude rytuigenloods ingericht als tijdelijk veilinggebouw. In 1930 volgde een nieuw en veel groter veilinggebouw met een spooraansluiting. Overigens was er in 1919 een eerste spooraansluiting tot stand gekomen bij de 'N.V. Zeeuwsche Appelstroopfabriek en Drogerij Zuid-Beve-land', maar die werd in 1925 al verleden tijd. Voor en na de Tweede Wereldoorlog volgden nog enkele aansluitingen. Klanten waren onder meer de veiling en kolenhandlaren. Lang duurde dit niet, toen in de jaren zestig en zeventig de vrachtauto alle vervoer overnam.

Tenslotte

Na 1914 wijzigde het stationsgebouw nauwelijks meer. Rond 1925 kreeg het tweede perron een nieuwe



De rond 1925 aangelegde voetgangersbrug in Goes verbond drie perrons met elkaar. Het derde perron was niet overdekt. Ansichtkaart uit circa 1930, collectie Marius Broos, Roosendaal.

overkapping, terwijl dit en het nog niet overdekte derde perron bereikbaar werden via een voetgangersbrug vanaf de stadszijde. Bij de elektrificatie in 1956 van de Zeeuwse lijn verdween het derde perron en maakte de brug plaats voor een overpad tussen de overgebleven twee perrons. Pas veel later ontstond er, in verschillende fasen, een onderdoorgang (zelfs met liften), die de stad aan noord- en zuidzijde van het station met elkaar verbond.



In het stationsgebouw Goes lag de wachtkamer 1^e en 2^e klasse, en ook de wachtkamer 'Niet Rookten' (destijds speciaal bestemd voor dames van de betere stand) aan de oostzijde. Goes was nog een echt stadje. Duidelijk is de dakconstructie te zien boven de wachtkamers te zien: een in het midden afgeplat schilddak. Het gebouw verdiende ongetwijfeld een monumentenstatus. Foto Marius Broos, 31 juli 1976.



Treinstel NS 1731 staat gereed voor vertrek te Goes als trein 2123 (Amsterdam CS - Vlissingen). In de jaren zeventig telt Goes nog mee in het goederenvervoer naar en het Sloegebied. Het emplacement is nog niet gesaneerd, zoals dat in 'spoorse' terminologie heet. Vier jaar later maakt het stationsgebouw plaats voor een foeliekelijk kantoorgebouw met slechts enkele faciliteiten voor de NS. Foto Marius Broos, 31 juli 1976.

Het stationsgebouw was overigens in 1980 vervangen door een nieuwbouw op dezelfde plaats. Dit complex, in gebruik genomen op 19 november 1982, was meer een multifunctioneel kantoorgebouw met wat dienstruimten voor de NS en aan haar gelieerde bedrijvigheid, dan een echt stationsgebouw met uitstraling voor een stad als Goes. Inmiddels zijn zowel het plaatskaartenkantoor als ook de stationsrestaurant opgeheven. Alleen een 'stationskiosk' kan nog enigszins voorzien in de behoeften van de reizigers, die verder zijn aangewezen op kaartautomaten en het perron dat hen wat beschutting tegen weer en wind geeft. Het emplacement, dat inmiddels nog maar twee hoofdsporen en een uitwijkspoor telt, straalt al enkele decennia de teloorgang van het lokale goederenvervoer uit. ◀



Zelfs een plotseling doorbrekend novemberzonnetje kan niets aan de naargeestige stationsomgeving van Goes veranderen. Goes is aan de Zeeuwse lijn niet meer dan een halte. Het 'stationsgebouw' uit 1982 is slechts een 'utiliteitsbouw' naast 'het spoor'. Alleen de twee brede bovenleidingsportalen met het voetstuk buiten de afrastering geven nog de plaats aan van het vroegere stationsgebouw en het (eerste) perron. De overkapping op het (tweede) perron is bijna een eeuw oud. Gezicht vanuit de cabine van trein IC 2137 (Amsterdam Centraal - Vlissingen). Foto Marius Broos, 29 november 2012.