

# Rilland-Bath

## Marius Broos

### Inleiding

Als je met de trein vanuit Bergen op Zoom naar Zeeland rijdt, kom je vanaf de Brabantse Wal bij Woensdrecht vrij plotseling in het lage land terecht. Eenmaal de Kreekrakdam en het in 1975 geopende Schelde-Rijnkanaal gepasseerd, liggen in het smalste deel van Zuid-Beveland de dorpjes Rilland en Bath.

Toen op 1 juli 1868 het (nog enkelsporige) baanvak tussen Bergen op Zoom en Goes in dienst werd gesteld, had Rilland slechts één rijtje huizen. Het zuidelijker gelegen Bath telde al helemaal niet mee en verder woonden er in de polders nog wat boeren en arbeiders in verspreid staande boerderijen en huisjes. Desondanks kwam er in 1869, anderhalve kilometer ten westen van Rilland en naast wachterswoning 22,

een halte met de naam Rilland (km 28,176) tot stand. Veel zal het niet geweest zijn, maar de activiteiten in het goederenvervoer trokken toch werkgelegenheid aan en zo werden er wat huisjes bij gebouwd. Dit alles zou uitgroeien tot het gehucht 'Stationsbuurt'.

### Van halte naar station

Naar verluidt verrees er in 1871 een éénlaags haltegebouwtje (wachtkamer en bureau), dat in 1878 aan de westzijde een uitbreiding kreeg. In 1876 wijzigde de naam van de halte in Rilland-

Bath. Het tweede spoor tussen Bergen op Zoom en Kruiningen kwam in dienst in mei 1887. Tegelijkertijd werd in 1884 en in 1887 het emplacement uitgebreid. Met ingang van 1 januari 1887 ging de halte open voor reizigersverkeer met alle andere stations. Tot dan toe kon je er slechts kaartjes kopen in lokaal verkeer. In 1895 kreeg de halte een verlichting met twee lantaarnpalen, afkomstig van het oude station in 's-Hertogenbosch. Kort na de eeuwwisseling ontving de halte nog meer faciliteiten. In 1901 werden de perrons verlengd, een bergplaats voor steenkolen gemaakt en een nieuwe laad- en losplaats aangelegd.



*Trots poseren personeelsleden, waaronder de haltechef, en buurtbewoners op de overweg naast het stationsgebouw Rilland-Bath. Op de achtergrond staat wachterswoning 22. De overweg is voorzien van rolschuifbomen. Ansichtkaart uit circa 1905, collectie Marius Broos.*

Twee jaar later werd op het perron aan de zuidzijde van de lijn een houten abri geplaatst, afkomstig van de halte Noord-Kraaijert (later Lewedorp). Kennelijk ging het goed in het vervoer van landbouwproducten (aardappelen, uien, suikerbieten), want al in 1905 moest de nieuwe laad- en losplaats worden verlengd.

De stormvloed van 12 maart 1906 veroorzaakte een dijkdoorbraak in de Eerste Bathpolder en aldus een zwaar beschadigd baanlichaam tussen km 23,4 en km 25,5. Tot 13 april 1906 werd er uitsluitend enkelspoor gereden.

In 1911 werd het perron aan de noordzijde verlengd tot 150 meter. De keerwand hiervan bestond uit oude dwarsliggers. De woning van de haltechef kreeg in 1919 een uitbreiding in de vorm van een nieuw verhoogd dak, waardoor er aparte slaapkamers ontstonden.

Na 1920 begon er een periode van teruggang bij het spoorwegbedrijf. Wel ontkwam Rilland-Bath in 1938 aan de sluitingsgolf van circa 150 kleine stations.



Boven: Gezicht vanaf het zuidwesten (perronzijde) op het stationsgebouw Rilland-Bath.

Foto Marius Broos, 2 mei 1992.



Links: Gezicht vanaf het noordwesten (straatzijde) op het stationsgebouw Rilland-Bath.

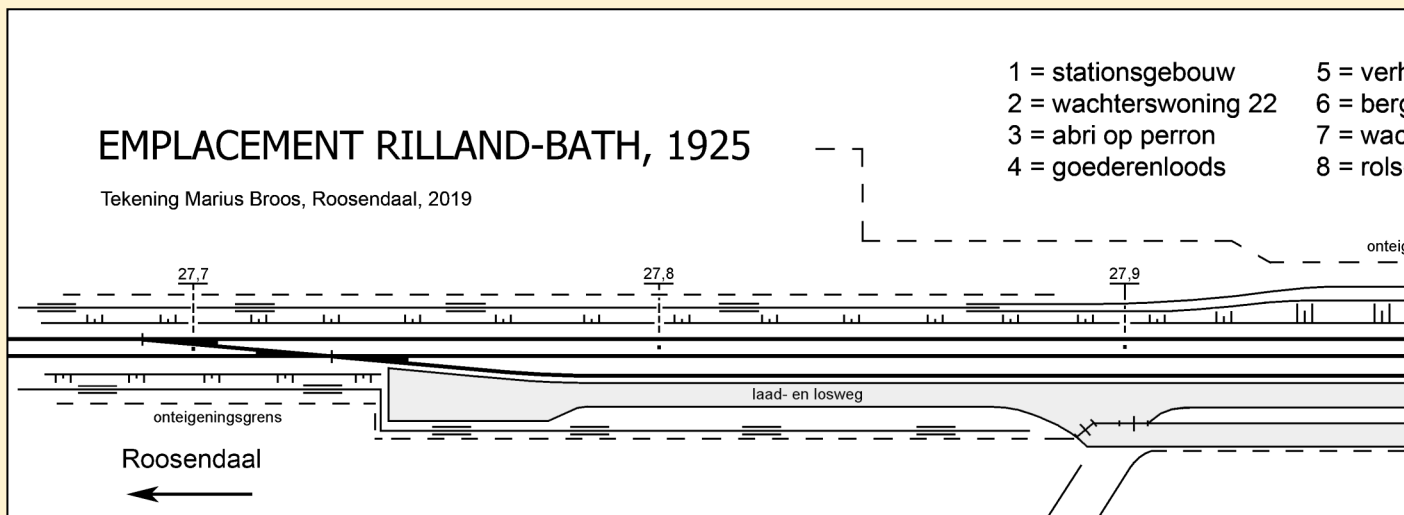
Foto Marius Broos, 2 mei 1992.

### Het nieuwe stationsgebouwtje

In de Tweede Wereldoorlog liep het haltegebouw geen schade op, maar in 1945 brandde het af. Door schaarste aan bouwmaterialen en lage prioriteit moest herbouw wachten tot het voorjaar van 1951. Rilland-Bath was qua aantallen reizigers en hoeveelheden goederen van

beperkt belang en kon derhalve volstaan met de meest basale voorzieningen.

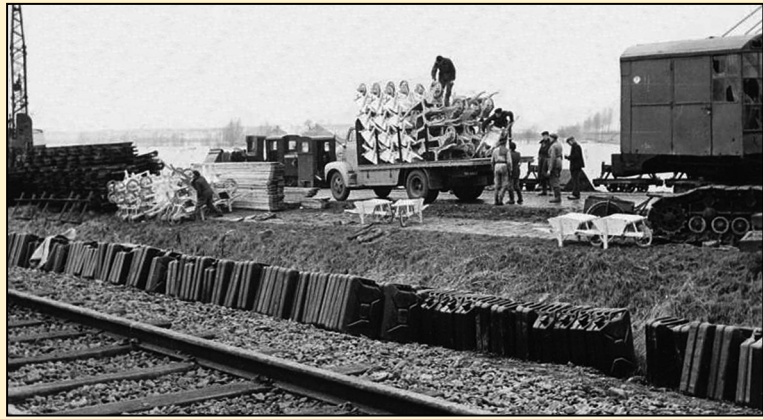
Het nieuwe stationsgebouwtje met plaatskaartenkantoor, wachtkamer en woning van de hand van Sybold van Ravesteyn (1889-1983) verrees in de architectuur van de Delftse School. Het had een zadeldak en een geaccen-



tueerde entree-omlijsting. De stijl van het nieuwe gebouw was bewust 'nederig' gehouden en zonder pretenties. Het voldeed aan het landelijk karakter van de streek en mocht op geen enkele wijze nadrukkelijk aanwezig zijn of detoneren. Degelijkheid en pure functionaliteit stonden voorop, gevat in een smaakvolle en tijdloze vormgeving. In diezelfde tijd liet Van Ravesteyn heel andere stationsgebouwen ontstaan, bijvoorbeeld Vlissingen (in een flamboyante, eigenzinnige neobarokke stijl) en Rotterdam (in moderne stijlopvattingen). Van Ravesteyn ontwierp echter maar weinig stationsgebouwen à la Rilland-Bath. Min of meer vergelijkbaar was het in 2001 gesloopte Lage Zwaluwe dat in een streekgebonden 'boerderij-stijl' verrees.

**Oorlog en watersnoodramp**

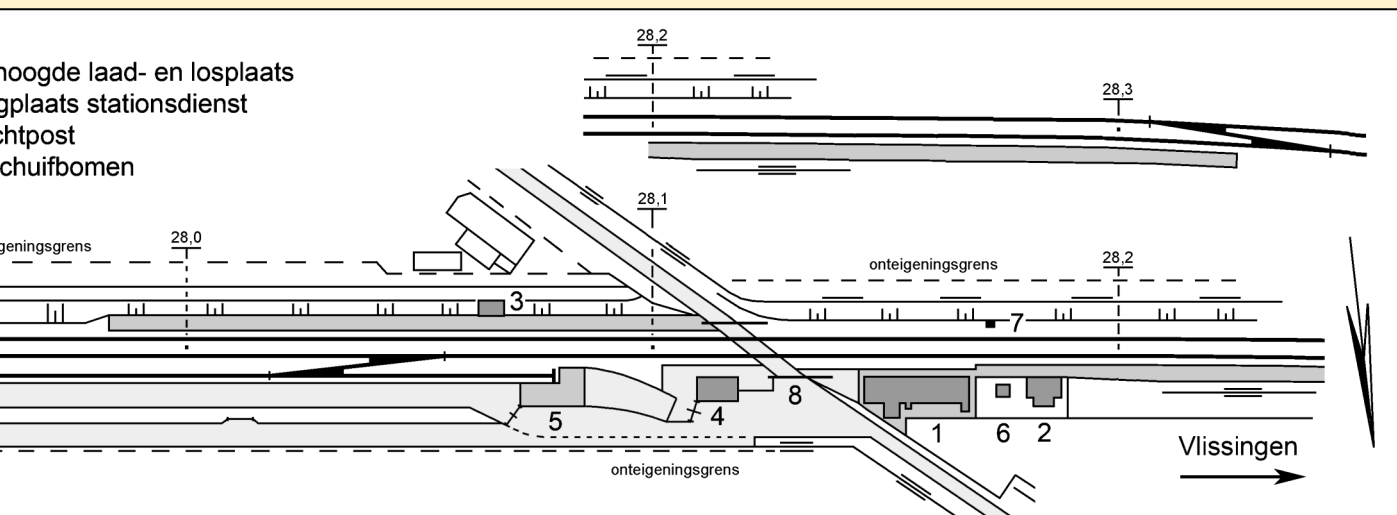
Na de oorlog met de 'slag om de Kreekrakdam' werd alleen het noordelijk gelegen spoor van het baanvak Woensdrecht – Rilland Bath hersteld. Pas op 13 april 1955 lag er weer dubbelspoor, maar aangezien het noordelijk gelegen spoor eerst nog een opknappbeurt kreeg, kwam dit pas op 5 juni 1955 in dienst.



Boven: Op de laad- en losplaats van Rilland-Bath worden kruiwagens aangevoerd voor gebruik in de door de watersnoodramp getroffen gebieden. Foto W.P.F.M. van Schaik (NS), 20 februari 1953. Onder: Wachterswoning 22 en stationsgebouw Rilland-Bath. Ge-deelte van een foto van Bureau Anefo (Van Duinen), 23 april 1953.



Inmiddels had de watersnood van 1 februari tot 21 april 1953 voor een algehele stremming gezorgd tussen km 25,5 en km 29,5.





*Treinstel NS 2848 staat gereed voor vertrek als trein 14627 (Roosendaal - Vlissingen) te Rilland-Bath. Het plaatskaartenkantoor is dan al bijna vier jaar gesloten. Foto Marius Broos, 2 mei 1992.*

Vanaf 18 april 1957 begon de elektrische treindienst. Per 8 februari 1957 was ook de overweg (km 28,122) naast het stationsgebouwtje van een AHOB voorzien. Deze was tevens in gebruik als overpad voor de reizigers tussen de perrons, schuin tegenover elkaar liggend aan weerszijden van de overweg.

### Neergang en sluiting

In november 1966 werd als eerste wachterswoning 22 aan de westzijde van het stationsgebouw afgebroken. Het aanbod van goederen werd geleidelijk aan steeds minder, zodat op 1 augustus 1969 sluiting van Rilland-Bath voor het goederenvervoer volgde. Het spoor langs de laad- en losweg verdween in 1976. Waar vroeger het vee werd geladen, staan sinds het najaar van 2001 overdekte fietsenklemmen en -kluizen.

Op 26 september 1988 werd het plaatskaartenkantoor van Rilland-Bath definitief gesloten. De wachtkamer bleef nog wel open en ook de inpandige dienstwoning bleef bewoond. De NS

trachtte de vrijgekomen loketruimte te verhuren, maar dat lukte niet.

### Sloop in aantocht

Nadat de huurder per 31 oktober 2003 vertrok en ook de wachtkamer werd afgesloten, kwam het gebouw aan de Haltestraat 62 leeg te staan en sloegen vandalen door gebrek aan toezicht regelmatig toe. Regelmatig sneuvelden ruiten. Op 20 oktober 2005 verschenen er enkele niet onverwachte, maar toch zeer verontrustende berichten in de Provinciale Zeeuwse Courant (PZC), waarin melding werd gemaakt van de mogelijke sloop van het stationsgebouw Rilland-Bath in de gemeente Reimerswaal. NS-Vastgoed had inmiddels een sloopvergunning aangevraagd voor het al jaren niet meer gebruikte stationsgebouw. Hoewel de plaatselijke afvaardiging van de Christen-Unie nog een pleidooi voor het gebouw hield (PZC 22 oktober 2005), had de gemeente de sloopvergunning inmiddels verleend (PZC 25 oktober 2005).



*Tien jaar later zal het niet lang meer duren, of de plaatskaartenautomaat op het perron is nog slechts het enige overblijfsel van de kaartverkoop op een klein stationnetje. Foto Marius Broos, 13 augustus 2003.*

### **Bouwhistorische waarde**

Het stationsgebouw Rilland-Bath was een fraai en uitzonderlijk gaaf gebleven voorbeeld van kleinschalige stations uit de tijd van de naoorlogse Wederopbouw. Het was in 2005 nog het enige bestaande (kleine) stationsgebouwtje met duidelijk aanwijsbare invloeden van de Delftse School. Sybold van Ravesteyn ontwierp als architect van de NS stations en andere spoorweggebouwen. Inmiddels restte van zijn oeuvre nog maar weinig en Van Ravesteyn werd al wel eens 'de meest gesloopte architect' genoemd.

Het stationsgebouw te Rilland-Bath was feitelijk een aangepast ontwerp van een dienstwoning, die Van Ravesteyn in 1946 ontwierp voor het personeel van de Dienst van Weg & Werken van de NS en op veel plaatsen in Nederland 'langs de lijn', zoals bij Woensdrecht, werd gebouwd.

Rilland-Bath bestond uit een gedeelte naar het voorbeeld van de dienstwoning, een wachtkamer (in het midden) en een dienstruimte met

plaatskaartenkantoor. Vanaf zijn kantoor had de loketbeambte ook een goed zicht op de naastgelegen spoorwegovergang en het tweede perron.

### **De mokerslag**

Een bestemming als woonhuis was al gauw volgens nieuwe maatstaven van geluidshinder geen optie meer. Samen met het gebrek aan historische en architectonische waardering van dit stationsgebouw bij NS-Vastgoed leek de sloop voor het station Rilland-Bath nog de enige optie. Overigens was Rilland-Bath niet bepaald het enige leegstaande stationsgebouw in Nederland.

Tenslotte slaagde NS-Vastgoed er niet in om andere huurders te vinden en liet het gebouw in februari 2006 zonder slag of stoot slopen. ◀