

De rechthoekige locomotievenloods met werkplaats te Roosendaal

Verborgten hart van het station

"Bollen maar !". Gestadig aanstotend, puft een zware locomotief uit het zwart berookte depot van het station Roosendaal. Hij heeft zich losgemaakt uit een groepje van zes en rolt, met de regelmaat van een klok zijn wolken rook lossend, in de richting van het station.



I. Overzicht van het tractiedepot te Roosendaal, 1930, v.l.n.r.: polygonale locomotievenloods (SS), tractiegebouw (SS), rechthoekige locomotievenloods met werkplaats (SS), rechthoekige locomotievenloods (HIJSM). Reproductie M.C.J. Broos

De machinist buigt zich naar buiten, zwaait met zijn pet en roept "fotootje maken, meneer?" Maar gelijk is hij weer gepasseerd. Hij zei "fotootje maken", constateert onze fotograaf, terwijl hij het roet van zijn toestel verwijdt. "Ja, dat zei ie", beaamt ik tussen twee keer blazen op mijn witte overhemd door. "Weet je wat hij kan...?"

Natuurlijk weet ik dat. Maar de machinist bekommert zich weinig om de slachtoffers van zijn rookwolken, en bolt rustig verder met zijn machine. Op naar het station. Over enkele minuten zullen de reizigers hem daar met zijn vracht zien vertrekken, zonder dat er zich ook maar iemand zal drukmaken over de beslommeringen, die er noodzakelijkerwijze aan zijn vertrek zijn voorafgegaan. Want nu is het mij duidelijk ge-

worden, dat het hart van het station toch eigenlijk niet op de overdrukke perrons klopt, maar ongeveer een kwartier gaans verderop. In een wereld van roet, rook, kolen en as. Overigens moet ge niet denken, dat ge straks het "locdepot" kunt verlaten zonder zwarte souvenirs op uw overhemd. Ne, zo is het zeker niet. Want alles wat ge van het rollend materieel er maar van kunt verdenken roet en rook en smoor te produceren, dat vindt ge hier bij elkaar. De locomotieven worden bij het depot geladen, opgestookt en na hun dagtaak weer schoongemaakt. Als ge 's morgens om acht uur een stoomlocomotief ziet vertrekken, moet ge bedenken, dat er geen enkele machine bestaat die weg kan rijden zonder dat hij zes uur van te voren is opgestookt. Anders heeft hij doodeenvoudig

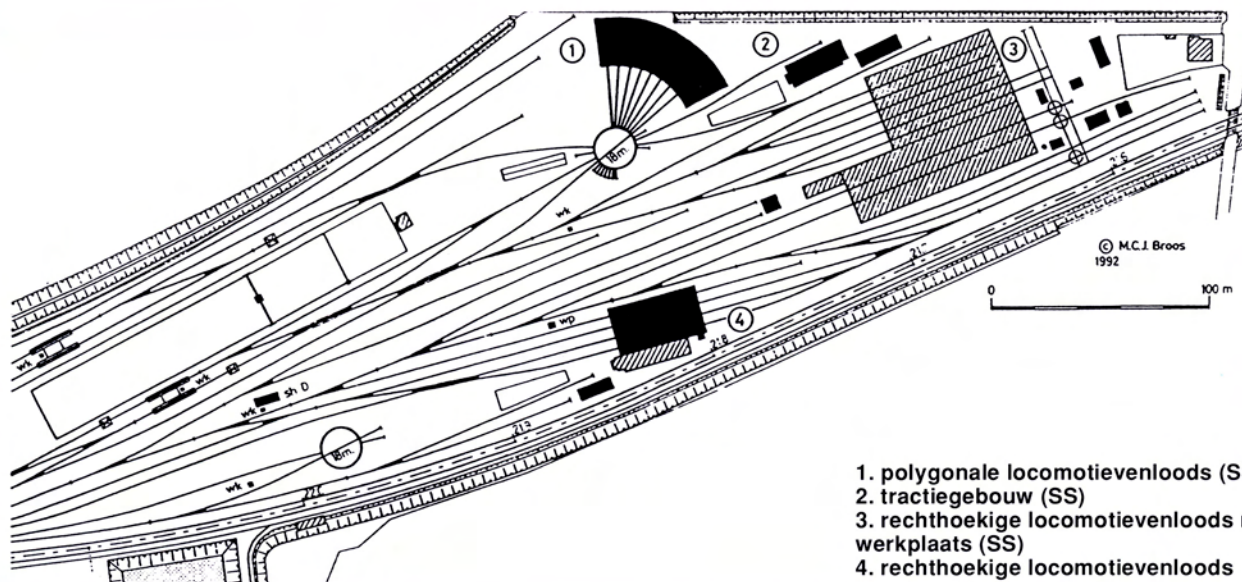
geen stoom...! Er gaat geen nacht voorbij of op het depot staan minstens veertig locomotieven onder stoom. Die moeten worden gecontroleerd en verzorgd. En zodra het dag begint te worden moeten ze, stipt op tijd, de rails oprollen waar ze thuis horen. "Bollen maar ...!"

Tachtig jaar in gebruik

Bij de wet van 11 januari 1901, strekkende tot "verklaring van algemeen nut der onteigening voor verplaatsing en uitbreiding van het station Roosendaal en voor verlegging van de spoorwegen van Roosendaal naar Rotterdam en Breda" komt het sein op veilig voor een algehele nieuwbouw van het stationscomplex te Roosendaal. Toch duurt het nog tot juli 1904, voordat de eerste aanbestedingen kunnen plaatsvinden. Op 9 mei 1905 heeft de aanbe-

steking plaats van het bestek 1019. Naast het maken van grondwerken en het maken van een polygonale locomotievenloods (SS), een rechthoekige locomotievenloods (HIJSM), een tractiegebouw (SS) moet een rechthoekige locomotievenloods met werkplaats (SS) worden gebouwd. Aannemers zijn M. Wardenier en J. de Ruijter te Arnhem voor een bedrag van f 448.800,--.

Het nieuwe locomotievendepot wordt op 4 augustus 1907 in gebruik genomen. Vanuit het locomotievendepot te Roosendaal worden diensten naar Vlissingen, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam, Tilburg, Eindhoven, Den Bosch, Utrecht, Nijmegen, Arnhem en Zwolle gereden. Een 40 à 50 locomotieven is in onderhoud in Roosendaal. Een halve eeuw lang zal Roosendaal een belangrijk



1. polygonale locomotievenloods (SS)
2. tractiegebouw (SS)
3. rechthoekige locomotievenloods met werkplaats (SS)
4. rechthoekige locomotievenloods (HIJSM)



2. Plattegrond van een deel van het Roosendaalse emplacement, 1931. De inmiddels niet meer aanwezige gebouwen zijn in zwart aangegeven. Tekening: M.C.J. Broos

3. Rechthoekige locomotievenloods met werkplaats (SS), v.l.n.r. NS 2201, 2475, 2509 en 2455, 04-06-1972. Foto: M.C.J. Broos

knooppunt in de dienst met stoomlocomotieven blijven.

In de Tweede Wereldoorlog wordt de rechthoekige locomotievenloods (ex HIJSM) bij een bombardement geheel vernield. Daarentegen loopt de rechthoekige locomotievenloods met werkplaats (ex SS) slechts glashade op. Bij het einde van de stoomtractie in 1957 vindt de afbraak plaats van de polygonale locomotievenloods (ex SS) en het tractiegebouw (ex SS). De rechthoekige locomotievenloods met werkplaats (ex SS) krijgt een nieuwe bestemming: wagenwerkplaats.

In de jaren zeventig komt het einde van het bestaan van het gebouw in zicht. Langzamerhand wordt het personeelsbestand afgebouwd, totdat in 1979 de wagenwerkplaats definitief wordt afgesloten. Tijdelijk staat het gebouw leeg, maar aangezien de NS eigenlijk verlegen komt te zitten om ruimte in de werkplaatsen te Haarlem en Tilburg lijkt een nieuw leven te ontluiten. Als hulpwerk-

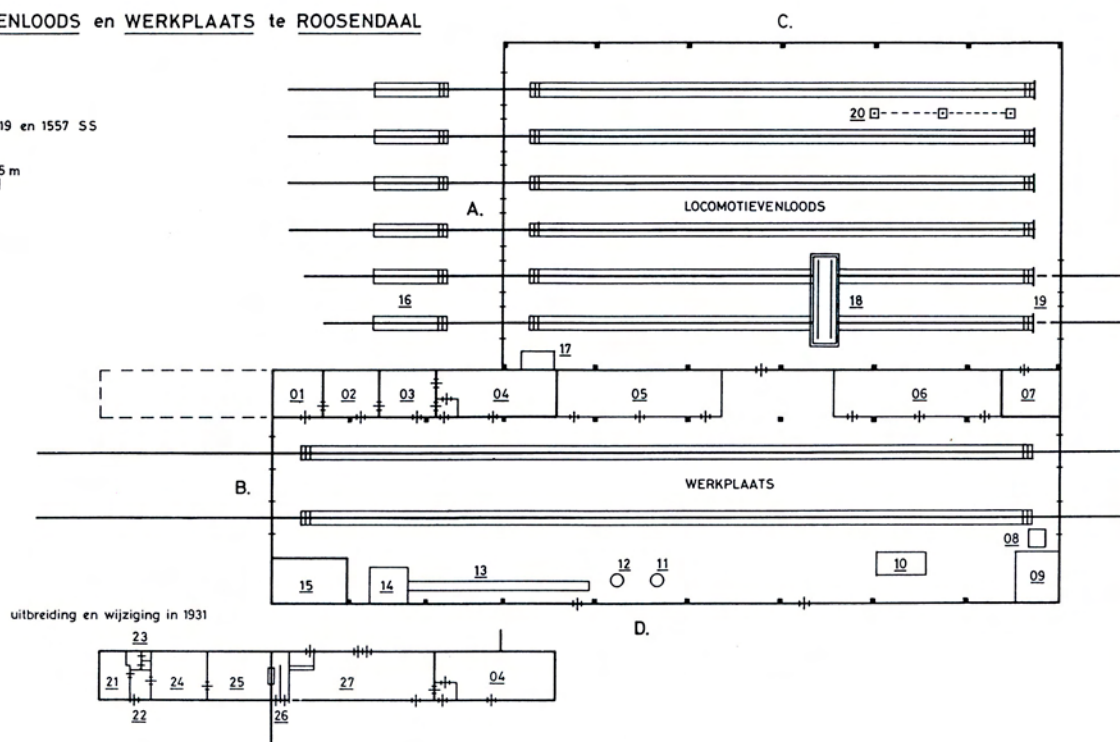


4. Voorzijde locomotievenloods. Rechts: NS 307, NMBS 2552 en NS 653. Foto: M.C.J. Broos

LOCOMOTIEVENLOODS en WERKPLAATS te ROOSENDAAL

BRON: bestek 1019 en 1557 S5

0 12,5 m
© M.C.J. Broos
1986



5. Plattegrond locomotievenloods en werkplaats. Verklaring der cijfers: zie legenda. Tekening: M.C.J. Broos

Plattegrond locomotievenloods en werkplaats

- 01. Bureau werkmeester
- 02. Kamer opzichter-machinist
- 03. Kamer boekhouder
- 04. Magazijn
- 05. Magazijn

- 06. Bergplaats
- 07. Lokaal voor nachstokers en poetsers
- 08. Elektrische motor
- 09. Centrale verwarming
- 10. Wielenbank
- 11. Smidse
- 12. Smidse
- 13. Werkbank (kleine werkbanken her en der in locomotievenloodsen werkplaats)
- 14. Lokaal schilder

- 15. Lokaal werklieden
- 16. Askuiten (aanwezig in en voor locomotievenloods en in werkplaats)
- 17. Takkenbossenbergplaats
- 18. Aardwinde (aanleg 1931)
- 19. Verlengen van sporen en aanbrengen van deuren (1931)
- 20. Loopkraan
- Bestek 1557 o.a. Aanbouw van kantoren en wijzigen van bestaande kantoren

- 21. Bureau depôtchef
- 22. Portaal
- 23. Urinoirs en toiletten
- 24. Kamer opzichter van tractie
- 25. Kamer administratief personeel
- 26. Hal met loketten
- 27. Magazijn met toonbank

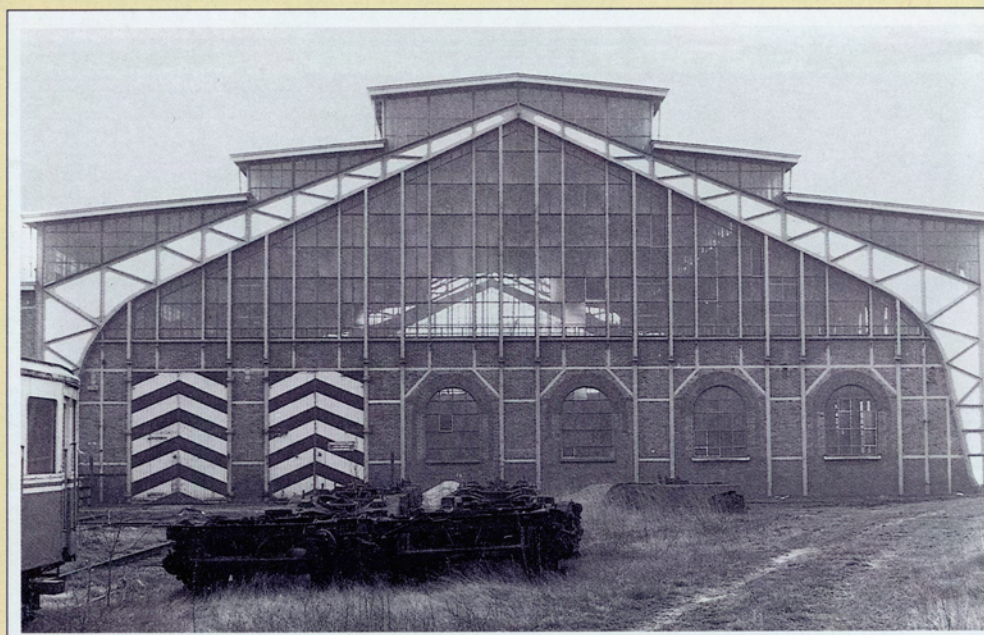
plaats gebruikt men het gebouw voor talloze kleine karweitjes, zoals het uitvoeren van garantie-werkzaamheden aan nieuw materieel. Daarnaast ziet men kans oud materieel, bestemd voor de sloper, van nog bruikbare onderdelen te ontdoen. Voorts wordt de loods in de jaren tachtig in beslag genomen door organisaties als het Nederlands Spoorwegmuseum en de STIBANS (Stichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwagematerieel). Als voorbereiding op de festiviteiten rond "150 jaar Spoorwegen in Nederland" heeft men het gebouw gebruikt voor allerlei restauratiewerkzaamheden aan historisch materieel, zoals bijvoorbeeld de replica van de "Arend" met rijtuigen en de

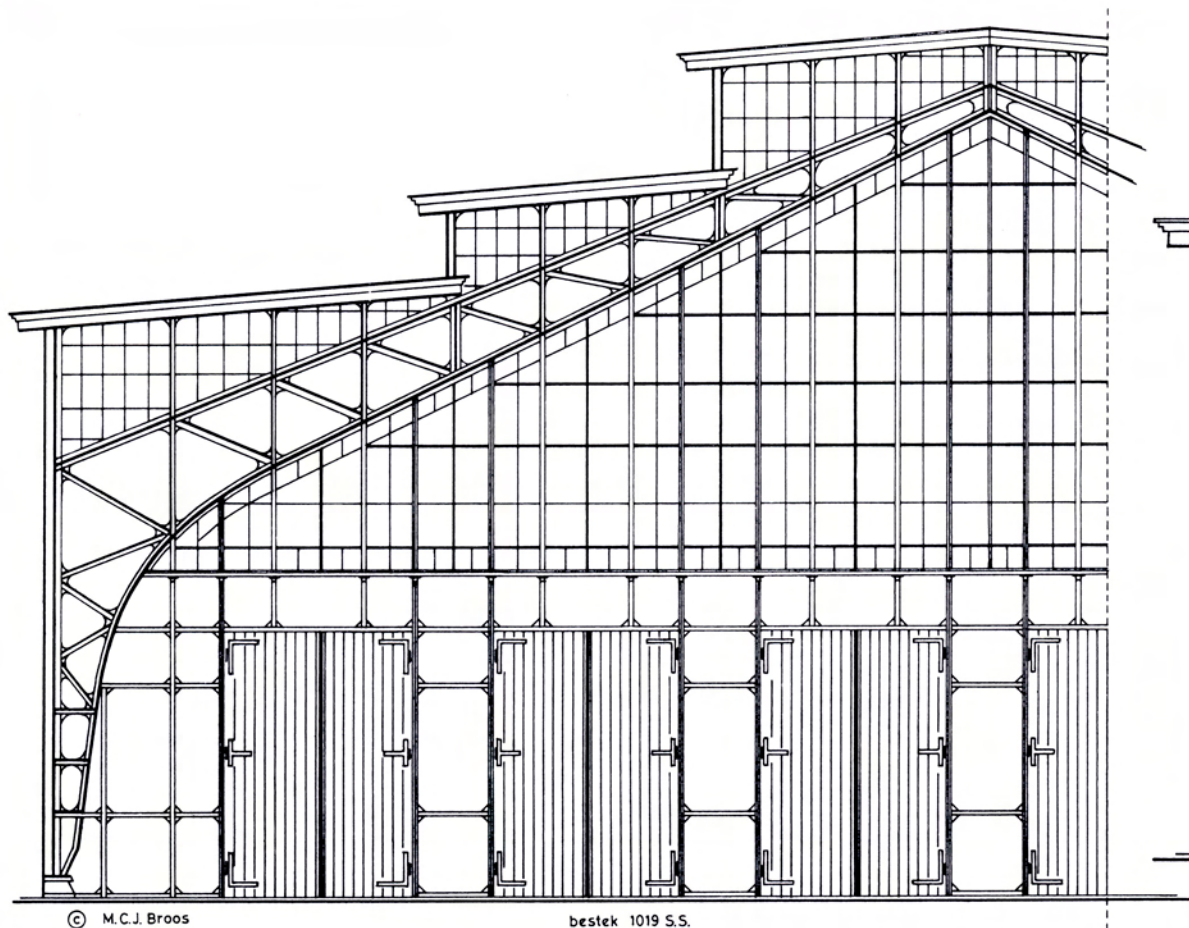
"Blauwe Engel" (DE-1 41). Sinds eind 1989 is de loods vooral bekend bij het ontasbe-

sten van te slopen of te reviseren rollend materieel van de NS. Zo heeft het gebouwen-

complex het bestaan tot op de dag van vandaag weten te re-

6. Achterzijde locomotievenloods, 17-04-1987. Foto: M.C.J. Broos





© M.C.J. Broos

bestek 1019 S.S.

7. Voorzijde locomotievenloods. Tekening: M.C.J. Broos

8. Kantoorlokalen en magazijnruimten, zijde werkplaats, 17-04-1987.

Foto: M.C.J. Broos

Architect Dr. Ir. G.W. van Heukelom

In het verleden zijn in ons land enige tientallen grote locomotievenloodsen gebouwd.

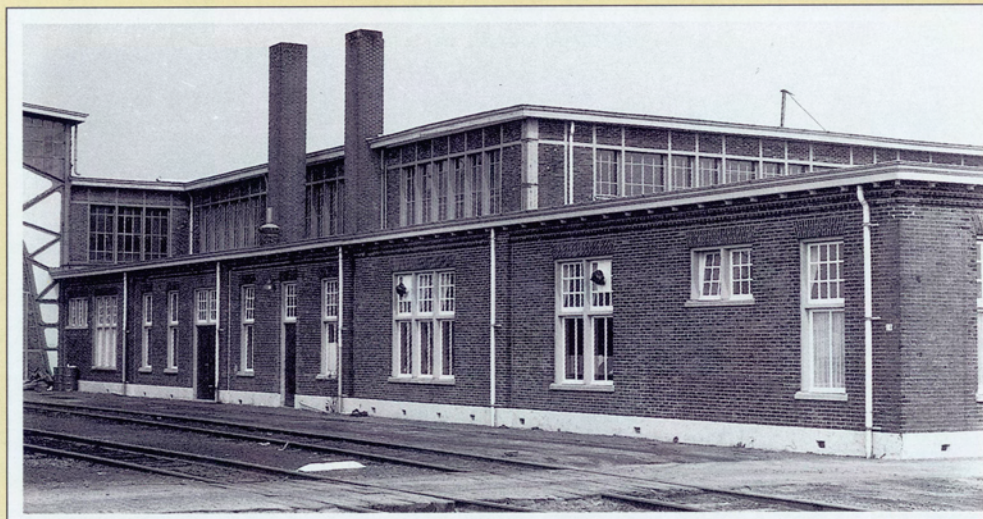
Slechts in het zuiden van Nederland werden in de jaren 1900 - 1915 enige loodsen in een vakwerkconstructie van ijzer (staal), steen en glas opgericht, en wel op initiatief van

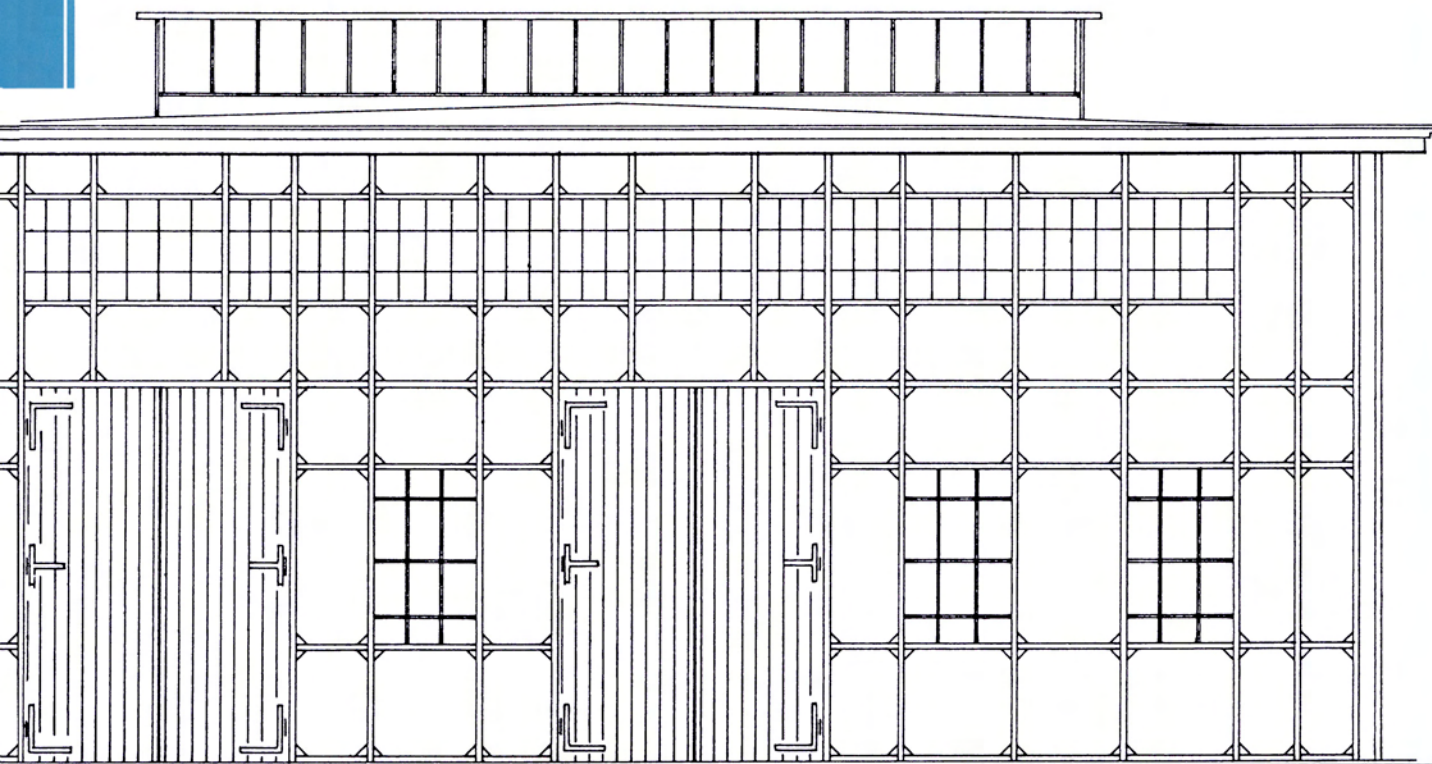
spoorwegarchitect Dr. Ir. G.W. van Heukelom, in dienst van 1892 - 1935 bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen. Zo verrezen te Baarle-Nassau (grens), Roosendaal, Eindhoven, Susteren en Weert polygonale locomotievenloodsen van zijn hand. Slechts in Roosendaal kwam daarnaast nog een grote recht-



hoekige locomotievenloods met werkplaats tot stand. Mede wegens de bestemming wagenwerkplaats in de afgelopen decennia is het complex te Roosendaal in authentieke staat behouden gebleven. De overige representanten van Van Heukelom's ontwerp zijn inmiddels op één na (Weert, in zeer slechte staat) verdwenen. Het object te Roosendaal is een uniek geheel, ook al omdat een spantenconstructie met een overspan-

9. Kantoorlokalen en magazijnruimten, zijde locomotievenloods, 17-04-1987. Foto: M.C.J. Broos





bestek 1019 SS

10. Voorzijde werkplaats. Tekening: M.C.J. Broos

tievenloods) en een laag gedeelte (werkplaats). De hoge loods met afmetingen van 60 x 35 meter en een hoogte van 16 meter kon aan achttien machines onderdak verschaffen. De overkapping van deze loods rust op een zevental ijzeren hoofdspanten in dubbele samenstelling van 35 meter breedte, aangebracht op onderlinge afstanden van 10 meter en verbonden door hoofdgordin-



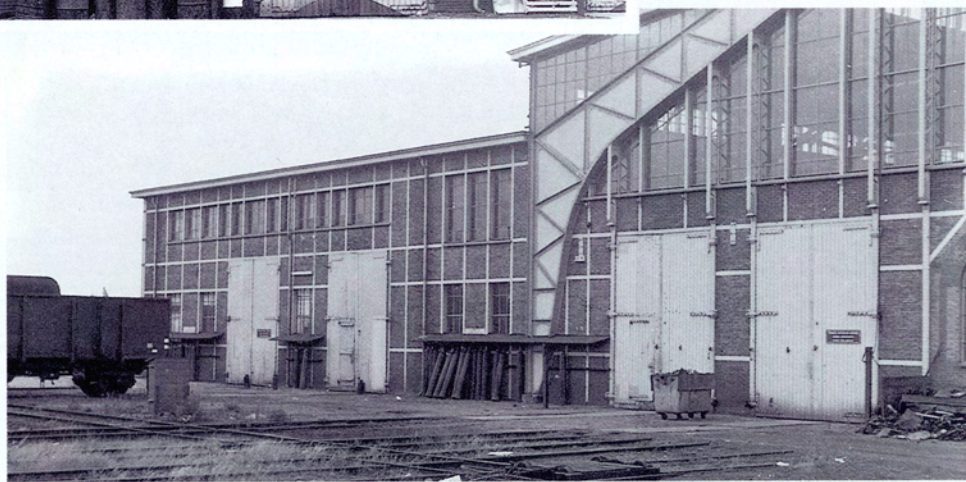
11. Achterzijde werkplaats, 17-04-1987. Foto: M.C.J. Broos

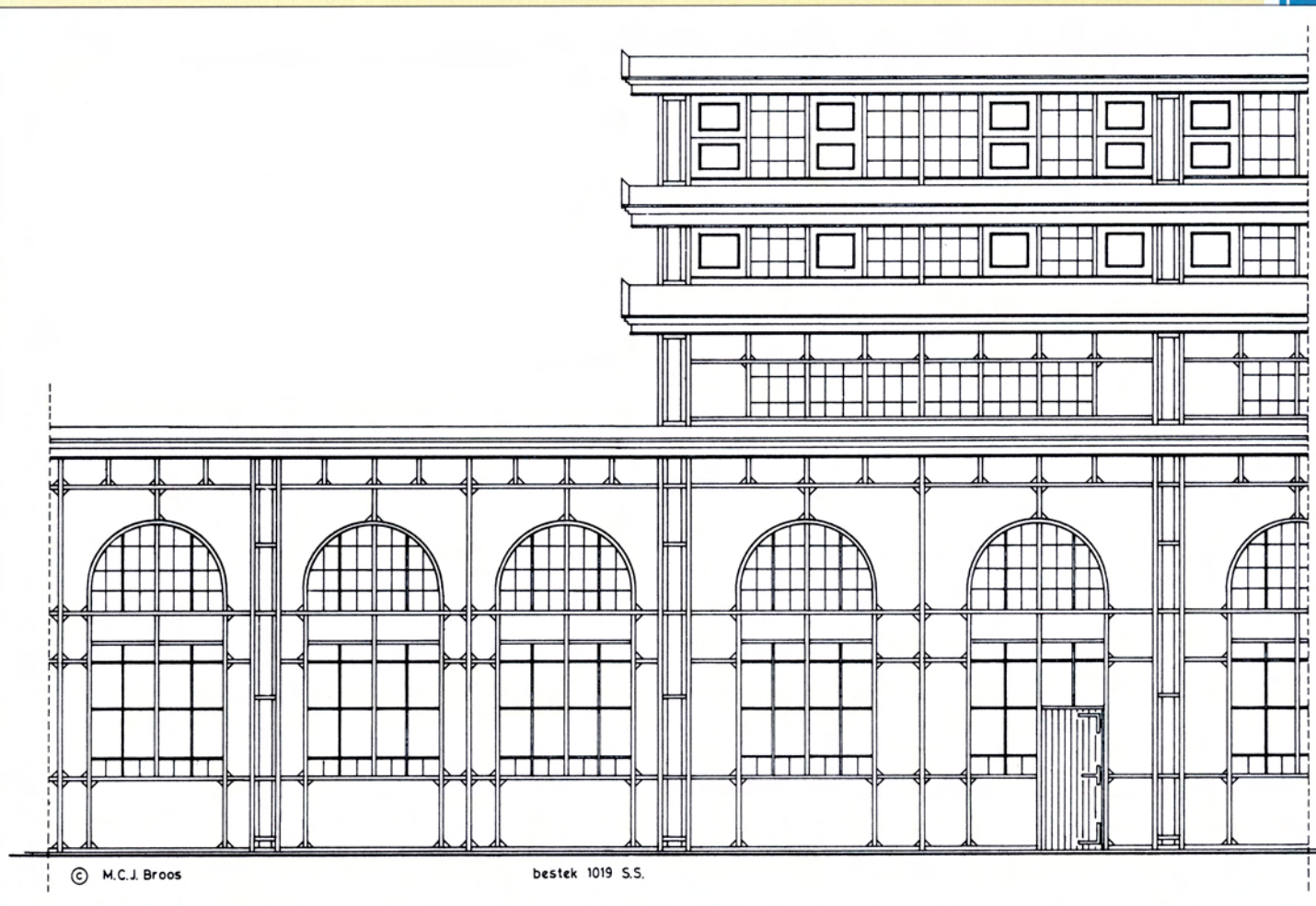
12. Achterzijde locomotievenloods en werkplaats, 02-06-1972. Foto: M.C.J. Broos

ning van 35 meter breed nergens anders in Nederland voor werkplaatsgebouwen en locomotievenloodsen bij de spoorwegen is toegepast.

Constructie van het gebouwencomplex

Het gebouwencomplex bestaat uit een hoog gedeelte (locomotievenloods) en een laag gedeelte (werkplaats).





13. Zijaanzicht werkplaats. Tekening: M.C.J. Broos

gen in vakwerkconstructie, die op de helft van de lengte gekoppeld zijn door secundaire spanten. Al is de vormgeving van de spantenconstructie wel wat anders, toch kan men de constructie vergelijken met de stationoverkappingen van Amsterdam CS, Haarlem of Den Haag HS. Op de secundaire

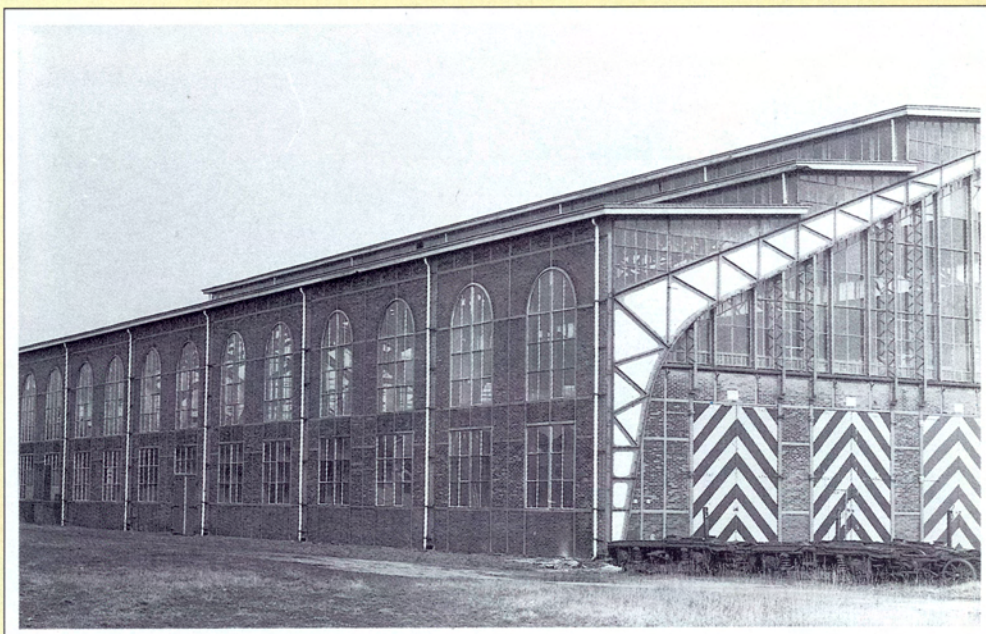
spanten en op de dakstoelen der hoofdspanten zijn weer gordingen gemonteerd, waarop het dak met een houten ondergrond is gelegd. De dragende constructie van de lage loods met afmetingen van 85 x 25 meter bestaat uit een tiental spanten. Het dak is voorzien van hellende daklichten.

Tussen de locomotievenloods en de werkplaats bevindt zich een ruimte voor het personeel en het magazijn. De muren van het gebouwencomplex bestaan uit ijzeren vakwerkconstructies, waartussen men metselwerk in waalsteen heeft aangebracht. Alle deuren zijn van hout gemaakt.

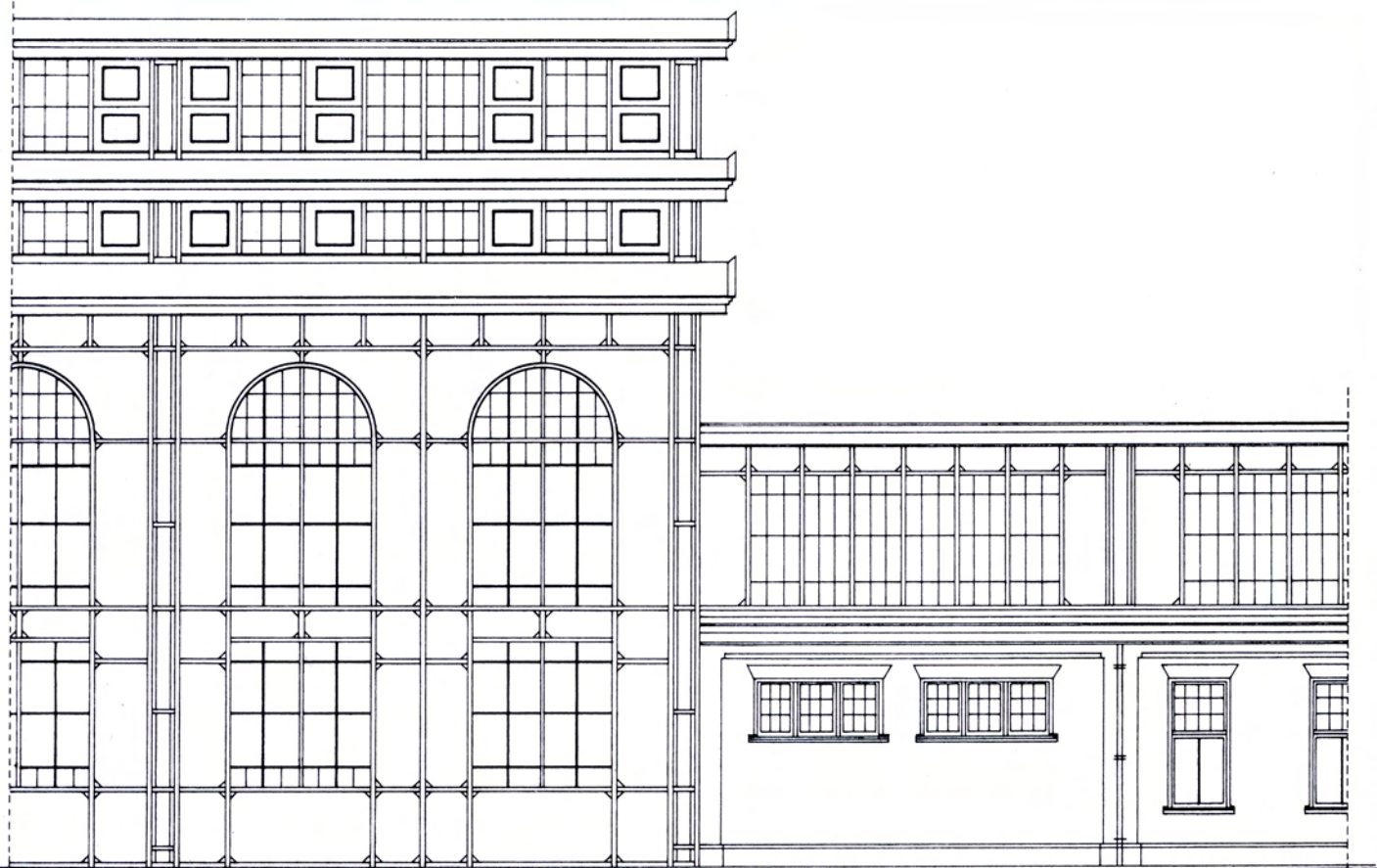
Slechts in 1931 zijn aan het gebouwencomplex enige wijzigingen aangebracht. In dezelfde bouwstijl komt een aanbouw in steen voor kantoren en personeelsruimten tot stand. Voorts trekt men aan de achterzijde van de locomotievenloods enige sporen tot buiten het gebouw door, waarvoor enige deuren worden geplaatst. Tenslotte wordt nog een "aardwinde" aangebracht.

Locomotievenloods en werkplaats, vroeger en nu

"In het gebouw concentreert zich voornamelijk het bedrijf. Daar zijn de machinerieën te vinden, die de hardste metalen, de onhandigste en plompste ijzerconstructies handelbaar maken. De autogenische lasser smeedt, geholpen door zijn vernuftig instrument, ijzerstukken aan elkaar of snijdt ze als kaas vaneen. Hij maakt in waarheid recht, wat aan wagons en locomotieven door domme kracht krom geworden is. Elders fraist



14. Zijaanzicht locomotievenloods, 17-04-1987. Foto: M.C.J. Broos



© M.C.J. Broos

bestek 1019 S.S.

één enkel man met een machtige polijstmachine zware wielen "op profiel", zodat de wielbanden weer volkomen aan de rails beantwoorden; de timmerman zaagt en schaaft er vrolijk op los, de schilder heeft er zijn werk, kortom ieder vak is hier vertegenwoordigd."

Wanneer de wagenmeesters rollend materieel voor reparatie hebben aangewezen, worden de locomotieven en wagons naar de werkplaats gereden. Tot 1931 moest men om de wielen onder de wagons te kunnen wegnemen, deze met bokken opvijzelen. Wat dat voor een werk is, laat zich gemakkelijk voorstellen. Vooral bij locomotieven met de bekende grote wielen was dat een zeer onhandig werk. De locomotief moest enkele meters de hoogte ingewerkt worden. "Thans is zulks enorm verbeterd, zodat dit werk, waar vroeger meerdere mensen 'n halve dag mee bezig waren, thans in enkele ogenblikken door één persoon kan gebeuren. In het gebouw is een ondergrondse elektrische installatie geconstrueerd, een z.g. aardwinde. Rappe handen staan na de demontage van de assen klaar om onmiddellijk de nodi-

ge herstellingen uit te voeren." Vijftig jaar later is dit alles al lang verleden tijd. Al dient het gebouwencomplex nog voor allerlei karweitjes in NS-verband, toch kan men niet meer spreken van een werkplaats waar allerlei ambachten nog worden uitgeoefend. De "practische verbetering" uit de jaren dertig, de aardwinde, wordt zelfs niet meer gebruikt. Indien noodzakelijk wordt het rollend materieel weer met bokken opgevijzeld.

Marius C.J. Broos

SS = Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen

HIJSM = Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij

NS = Nederlandse Spoorwegen

15. Zijaanzicht locomotievenloods. Tekening: M.C.J. Broos

16. Zijaanzicht werkplaats (detail), 17-04-1987. Foto: M.C.J. Broos

