

DE RIJTUIGENLOODS VAN HET EERSTE STATION

A. van Drunen

De Veemarktweg is nog onherbergzamer geworden door de sloop van de oude vakwerkloods. Over de herkomst van het merkwaardige gebouw op het fabrieksterrein van Koudijs doen meerdere verhalen de ronde. Het zou de verplaatste goederenloods van het eerste stationsgebouw van 's-Hertogenbosch geweest zijn. Anderen menen dat het de voormalige tramremise is. Uit bouwhistorisch onderzoek voorafgaand aan de sloop trok de bouwhistoricus Ad van Drunen de conclusie dat het hier gaat om de gedeeltelijk herbouwde rijtuigloods, die bij het oude spoorwegstation gestaan heeft. De sloop, of beter gezegd de demontage, is heel zorgvuldig geschied, omdat het de bedoeling is de loods elders te herbouwen. In het hiervolgende artikel wordt de bewogen bouwgeschiedenis van het twee keer gedemonteerde gebouw verteld.

Onlangs is de oude vakwerkloods aan de Veemarktweg gedemonteerd. Het gebouw was zonder veel schade af te breken, aangezien het was vervaardigd uit houten stijl- en regelwerk en lichte welijzeren spanten. Het ligt in de bedoeling de loods te zijner tijd op een andere plaats weer op te richten. Alle onderdelen zijn daarom genummerd. Bij de demontage bleek dat er al twee oudere nummeringen op de houten stijlen waren aangebracht. Straks zal de loods voor de derde keer opgericht worden!

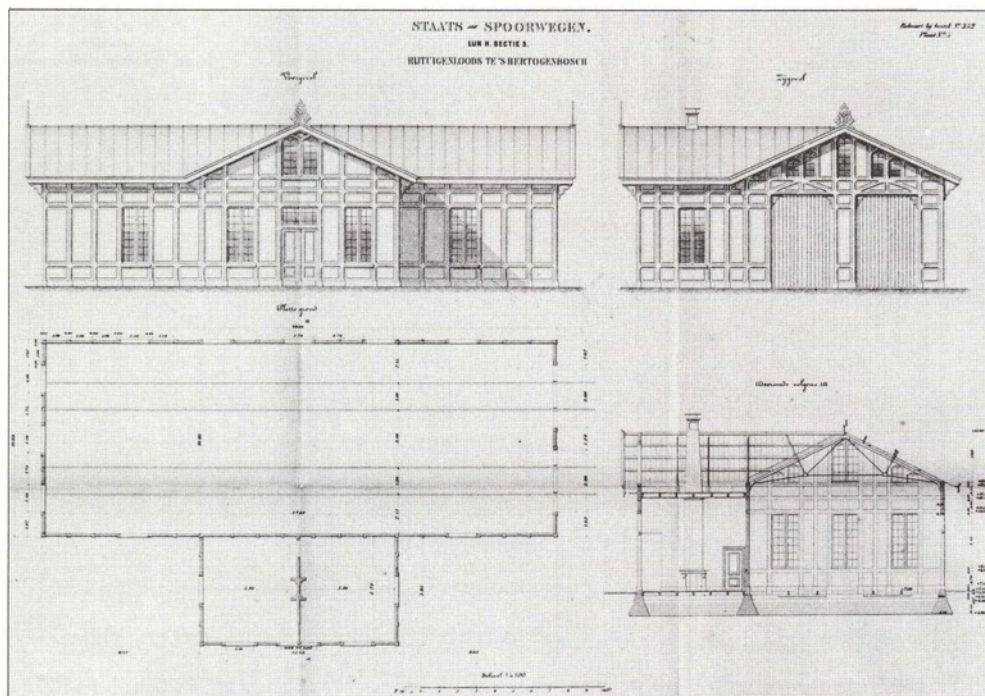
nogal verwaarloosde fabriekshal vraagt u zich misschien af. Toch is deze zorg meer dan gerechtvaardigd. We hebben hier namelijk te maken met een voor Nederland uniek gebouw. Het is een gedeelte van de rijtuigloods die behoorde tot het eerste spoorwegstation van 's-Hertogenbosch. In de jaren 1868-'70 is de loods gelijktijdig met het stationsgebouw en een goederenloods gebouwd. Bij de aanleg van de spoorwegen naar Boxtel (1868) en Utrecht (1870) zijn deze gebouwen opgericht. In die tijd was 's-Hertogenbosch nog vestingstad. Dit hield in dat de gebouwen, die in het schootsveld van de stad lagen, ten tijde van oorlog snel afgebroken moesten worden. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MES) ontwierp daarom lage gebouwen, die eenvoudig gedemonteerd en herbouwd konden worden. De stationsgebouwen van 's-Hertogenbosch waren de laatste in een serie van zeven die de MES sinds 1862 liet bouwen. De andere werden opgericht in Bergen op Zoom (1862), Breda (1863), Deventer en Groningen (1864) en in Maastricht en Venlo (1865).¹ Geen van deze gebouwen is bewaard gebleven. Ook het Bossche stationsgebouw niet. Dit werd, nadat het in 1899 tot tramstation verbouwd was ², uiteindelijk in 1916 afgebroken.

Dat er toch nog één enkel gebouw uit deze merkwaardige serie spoorwegbouwwerken gespaard is, danken we aan de creativiteit van de Bossche stadsarchitect F.L.M. Kerkhoff. Hij realiseerde zich dat de speciaal

voor demontage ontworpen gebouwen eenvoudig hergebruikt konden worden. In een brief aan het gemeentebestuur pleitte hij ervoor de goederenloods, die na de verlegging van de spoorbanen in gebruik was genomen als werkplaats, magazijn en schaftlokaal voor de gemeentewerkers, te verplaatsen. Deze activiteiten hadden te maken met de op handen zijnde oprichting van de gemeentereinigingsdienst in 1898.³ Kerkhoff schreef ter ondersteuning van zijn plan⁴: 'Het wil mij voorkomen dat het geraamde bedrag (f. 10.000,-) van zodanige omvang is dat uitgaaf daarvan voor het beoogde doel alleszins is te verantwoorden, temeer omdat alsdan een vleugel van het schoolgebouw in de Wolvenhoek en de kelders onder het raadhuis vrijkomen en voortdurende opslag van allerlei zaken, zowel op de achterplaats van het raadhuis als op

allerlei andere terreinen in de gemeente, kan worden vermeden, hetgeen aan de goede orde slechts bevorderlijk kan zijn'. Kerkhoff bewees met het pleidooi voor het opruimen van de rommel in en bij het huis van de stadsbestuurders, dat hij niet alleen creatief was in technische zaken, maar ook over de nodige tact beschikte. Hij won daarmee het pleit en de goederenloods werd gedemonteerd⁵ om te worden herbouwd op de werf van de pas opgerichte 'Dienst der gemeentereiniging', die gelegen was op een terrein buiten 'den Orthenuitgang'. Hiervoor werd een bestek geschreven.⁶ We lezen hierin dat de loods in twee gedeelten moest worden herbouwd. Een gedeelte ging dienst doen als stal voor de paarden. De andere loods werd benut als remise en werkplaats voor de reinigingsdienst. De herbouw bleek echter uitstel van executie.

Afb. 1 Bestektekening van de rijtuigloods uit 1868. Staatsspoorwegen, lijn H, Sectie 3, Dienst 1868, 1869 en 1870, bestek no. 352 (GAHt, Hist.-Top. Atlas nr. 38.837).



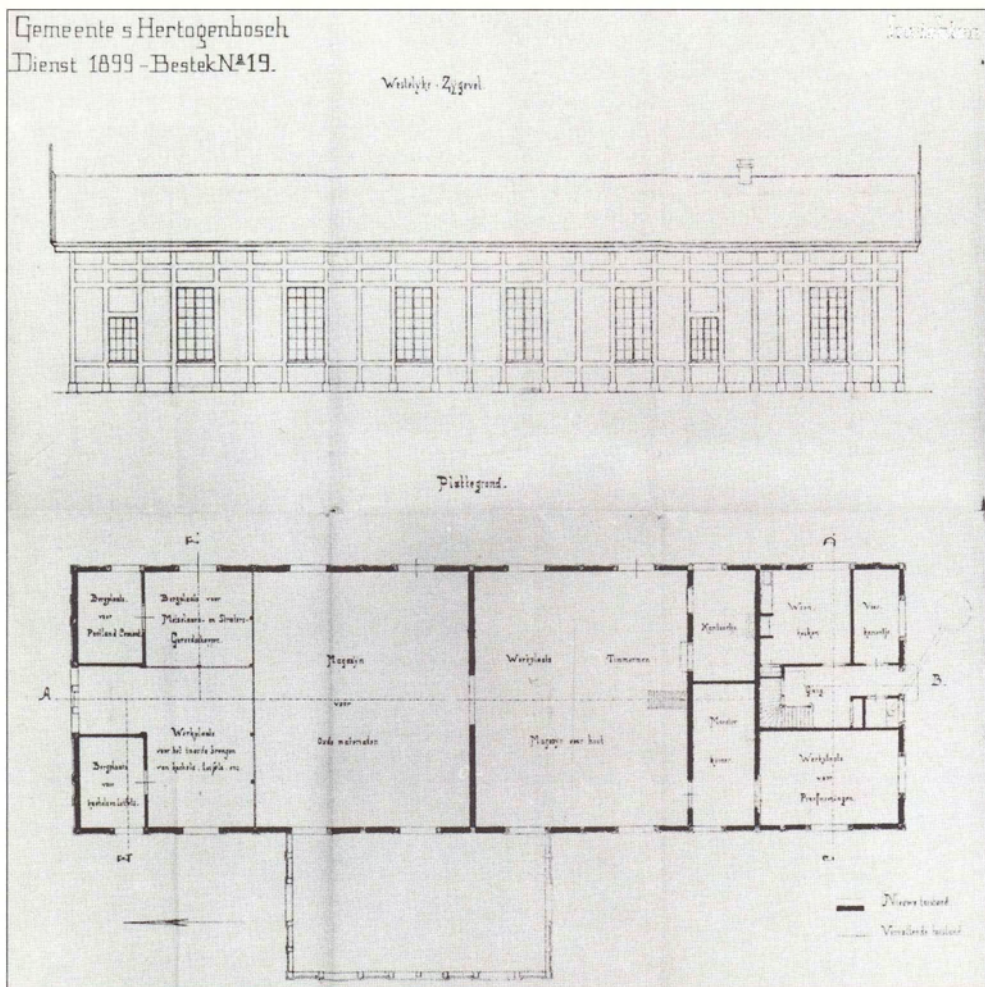
Door de komst van gemotoriseerde wagens werd de in tweeën gedeelde goederenloods alsnog gesloopt.

Dat er toch nog één gebouw van het eerste station behouden is, hebben we te danken aan de goede ervaringen, die opgedaan waren met de herbouw van de goederenloods in 1898.

Door de sloop van de loods moesten de gemeentewerkers, die er na de bouw van

het nieuwe station hun tijdelijke onderkomen in hadden, naar andere huisvesting omzien. Ten zuiden van het oude station stond nog de rijtuigenloods. Dit gebouw was minder goed voor andere doeleinden geschikt omdat het, in verband met de stoomlocomotieven, hoger was en grote inrijpoorten bezat. Ook de T-vormige plattegrond was niet zo praktisch. In 1899 besloot men toch deze loods te demonteren en te herbouwen op de gemeentewerf ten westen

Afb. 2 Bestektekening van de loods van Gemeentewerken (GAHt, Archief van Gemeentewerken, bestekken 1899, no. 19).



van de oude spoorweghaven.⁷ In het bestek werden de te verrichten werkzaamheden als volgt omschreven:

- Het afbreken van de rijtuigremise, c.a. gelegen aan den Stationsweg.
- Het schoonmaken en het vervoeren van de afbraak daarvan naar de gemeentewerf, zijnde het terrein gelegen ten zuiden van de Dieze tusschen de oude spoorhaven en het spoorweg-emplacement.
- Het verwerken der samenstellende deelen der rijtuigremise aan een loods op het laatstgenoemde terrein.
- Het verder afwerken van genoemde loods en het inrichten daarvan tot eene woning, werkplaatsen en bergplaatsen ten dienste der gemeente.
- Het onderhouden van vermelde loods.

De loods wordt omschreven als 'een vakwerkconstructie op neuten, met tusschenmetselingen. Zij is in plattegrond een rechtehoek met aan de Oostzijde een uitbouw. De lengte bedraagt buitenwerks 28,06 M., de breedte 10,84 M. De lengte van den uitbouw is 5,96 M., de breedte 10,82 M'. Deze beschrijving komt geheel overeen met de bestektekeningen uit 1868.

De herop te richten loods kreeg een rechtehoekige plattegrond, zonder de aanbouw. Er moesten twee nieuwe eindgevels worden gemaakt. De eindgevels van de onlangs gedemonteerde loods vertonen in de opbouw verschillen met de originele kopgevels. De bouwmaterialen van beide gevels zijn wel identiek. Bij de herbouw heeft men de oude baksteentjes⁸ en de hardstenen plinten opnieuw gebruikt. De gele ijsselsteentjes moesten in cementkalkmortel gemetseld worden, waardoor ze nu moeilijk meer te hergebruiken zijn. Aan de buitenzijde moest het metselwerk plat-vol gevoegd worden, waardoor het gebouw een geel/grijs uiterlijk kreeg. Voor de funderingen werd eveneens gebruik gemaakt van de schoongemaakte 'uitgebroken heele steenen en de stukken



Afb. 3 Zuidgevel van de loods met de houten deur en de stucwerk namaak-deur. Op de nok het restant van de houten palmet. Situatie 1989 (foto: Bouwhistorische en Archeologische Dienst 's-Hertogenbosch, BAD).

groter dan een halve steen'. Als men metselstenen tekort zou komen, konden stenen van de afbraak van het bastion 'Maria' worden gebruikt. Ook de gietijzeren ramen zijn hergebruikt, maar deze zijn in de loop der tijd sterk aangetast. Er zijn toen ook nieuwe ramen en deuren van hout gemaakt, die voorzien werden van zinken roeden.⁹ Het oude halfwitte Franse glas en het Belgische glas moest worden hergebruikt. Van bijzonder belang zijn de uit dun welijzer samengestelde zogenaamde 'Polonceauspanten'. Deze lichte spanten zijn door hun ingenieuze wijze van opbouw zeer sterk. De spanten zijn samengesteld uit twee driehoeken met daar tussen een trekstang, die door een zogenaamde wartel gespannen kon worden. De verschillende onderdelen zijn met boutverbindingen aan elkaar

bevestigd, zodat ze eenvoudig in delen gedemonteerd konden worden. Ten behoeve van de nieuwe functie is de loods voorzien van nieuwe binnenwanden. Er kwamen schaftlokalen, werkplaatsen, magazijnen en kantoorruimten voor de opzichters. Aan de zuidgevel werd een tussenverdieping aangebracht, waarvoor in de oostgevel bovenramen zijn toegevoegd. Hier kwam de woning voor de werfbaas. In het midden van de kopgevel is ter plaatse van een vroegere brede poort een nieuwe ingang voor deze woning aangebracht. Om wille van de symmetrie is naast de smalle deur een namaakdeur van pleisterwerk aangebracht. De loods werd op deze wijze intensief gebruikt. Toch ontwikkelde Gemeentewerken al in 1914 plannen voor een nieuwe functie. Men wilde in het gebouw een elektriciteitscentrale onderbrengen. De ontwerp-tekening voor deze centrale laat de toestand van de loods in

die tijd zien.¹⁰ Deze ingrijpende plannen zijn gelukkig niet doorgegaan.

In de jaren 1920-'21 was er de Noodschool gevestigd, waar werkloze sigarenmakers konden worden omgeschoold tot bouwvakkers.¹¹ Voor het gebruik als school is er slechts weinig verbouwd. Onder leiding van Huib Luns, de directeur van de Kunstacademie, werden de ruimten geschilderd en gedecoreerd.¹²

Na het dempen van de naast de loods gelegen Spoorweghaven in de jaren zestig, kwam de loods in gebruik bij de firma Koudijs. De laatste jaren stond het gebouw grotendeels leeg.

In 1990 is door de firma Drijvers, in samenwerking met de Bouwhistorische en Archeologische Dienst een opmeting en documentatie van de loods gemaakt. Doel van deze activiteit was te komen tot een restauratie en herbestemming. Het cultuur-historisch

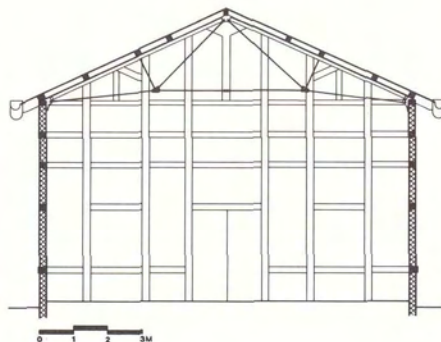
Afb. 4 Interieur van de loods in 1921, toen er de Noodschool was gevestigd. De schilderijen zijn uitgevoerd naar ontwerp van Huib Luns (GAHT, Hist.-Top. Atlas nr. 4825).



belangrijke gebouw stond niet op de gemeentelijke monumentenlijst. Tot restauratie is het daarom toen niet gekomen. Tijdens het documenteren bleek dat de aanbouw van de loods nog ijzeren en gietijzeren kolommen en consoles bezat, die vermoedelijk afkomstig zijn van de vroegere perronoverkapping.¹³ Ze zijn gegoten door de firma C.A. Schretlen en Co. uit Leiden. Door latere verbouwingen zijn deze elementen helaas verminkt, zo bleek tijdens de recente demontage.

Het onderzoek naar de oorspronkelijke kleuren aan de binnenzijde werd bemoeilijkt door de zwarte aanslag, vermoedelijk van de stoomlocomotieven. Later, waarschijnlijk bij de inrichting tot school, zijn de wanden aan de binnenzijde wit geverfd.

Door de slechte toestand van het verfwerk en het hout aan de buitenzijde is de oorspronkelijke kleurstelling sterk verveerd. De onderste verflagen zijn licht van kleur; gebroken wit (de grondverflaag?) en okergeel. De kleur op de fraaie, door het Stadsarchief uitgegeven bouwplaat van het eerste Bossche station is iets te fel-geel afgedrukt. Het is te hopen dat het laatste gebouw van de serie spoorweggebouwen van de MES uit de jaren zestig van de negentiende eeuw in materiële zin bewaard blijft en herbouwd zal worden, zodat ons straks niet slechts een kartonnen model rest.



Afb. 5 Dwarsdoorsnede van de loods. Op de houten stijlen zijn ijzeren Polonceau-spanten geplaatst (tekening: R. Glaudemans, BAD).



Afb. 6 De loods tijdens de demontage op 29 oktober 1993 (foto: BAD).

Noten

- 1 H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1950* (Zutphen 1981) 61.
- 2 Stadsarchief 's-Hertogenbosch, (GAHt) Archief Dienst van Gemeentewerken, bestekken 1899, no. 15.
- 3 Vriendelijke mededeling A. Kappelhof, die bezig is met een studie over de gemeentelijke diensten, welke gepubliceerd zal worden in het decembernummer van het Nederlands Archievenblad 97 (1993).
- 4 GAHt Nieuw archief, ingekomen stukken 1897, agenda no. 2092.
- 5 GAHt, Archief Dienst van Gemeentewerken, bestekken 1898, no. 18.
- 6 GAHt, Archief Dienst van Gemeentewerken, bestekken 1898, no. 24.
- 7 GAHt, Archief Dienst van Gemeentewerken, bestekken 1899, no. 19.
- 8 'Yselsteen', baksteenformaat 15 x 7 x 3,8 cm, 10 lagen = 49 cm.
- 9 GAHt, Hist. Top. Atlas nr. 45282, uit Archief Dienst van Gemeentewerken.
- 10 GAHt, Hist. Top. Atlas nr. 45284, uit Archief Dienst van Gemeentewerken.
- 11 W. Krijgsman, *Werkloosheidsmisere of Van sigarenmaker tot bouwvakarbeider* ('s-Hertogenbosch, 1920).
- 12 H. Luns, 'Over de oprichting der eerste noodsschool voor bouwvakarbeiders in ons land te 's-Hertogenbosch', *Volksontwikkeling* 2 (1920-'21) 222.
- 13 GAHt, Archief Dienst van Gemeentewerken, bestekken 1899, no. 15.