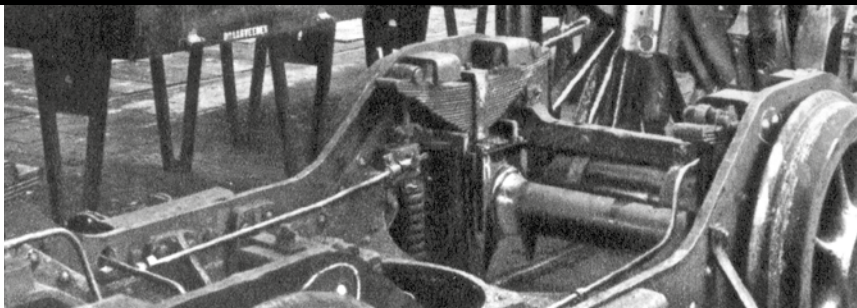


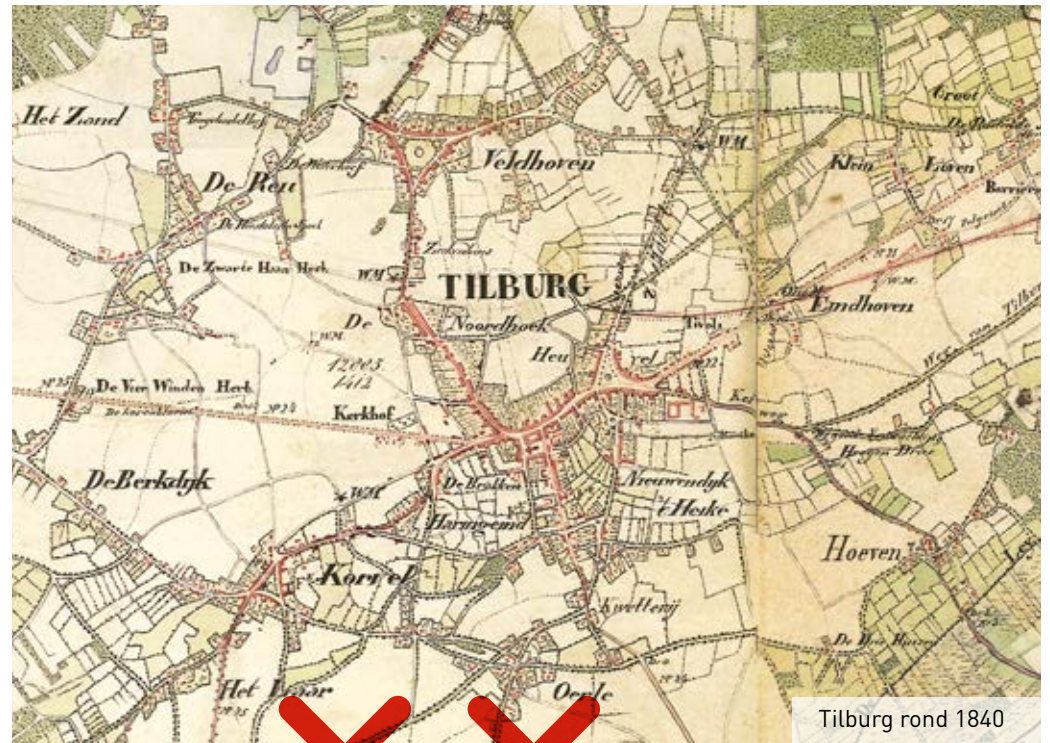


SPZCI3

1. DE VOORMALIGE NS WERKPLAATS IN CULTUURHISTORISCH PERSPECTIEF



T



1 TILBURG, TEXTIEL, METAAL EN DE VERKOOP VAN EEN PERCEEL

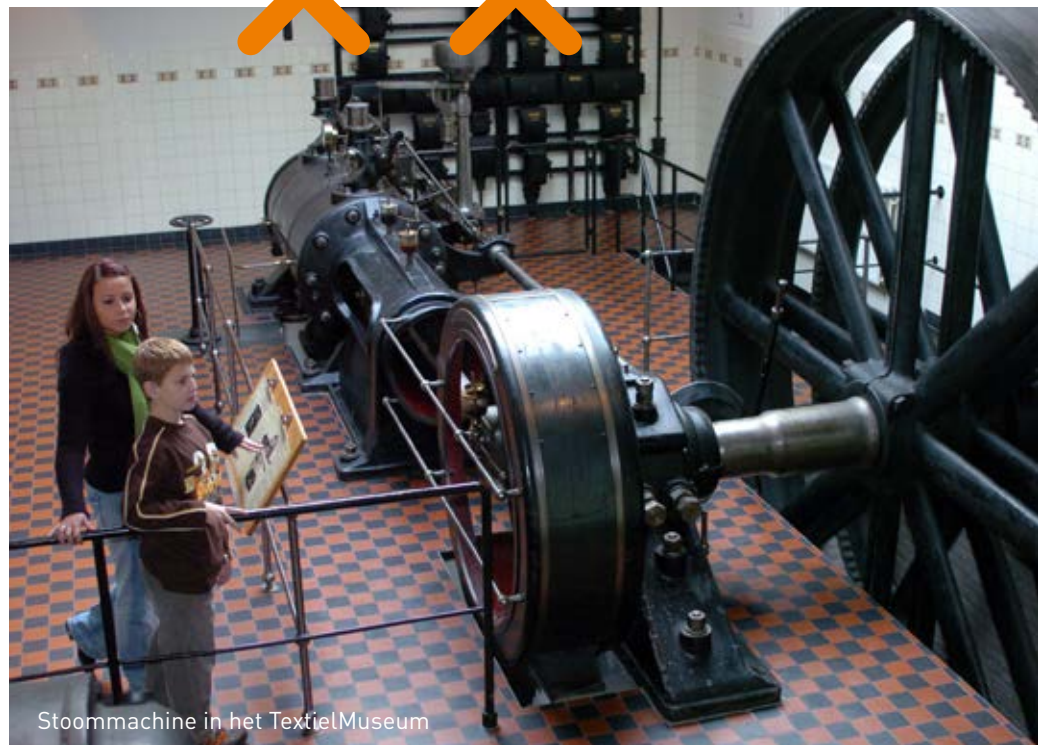
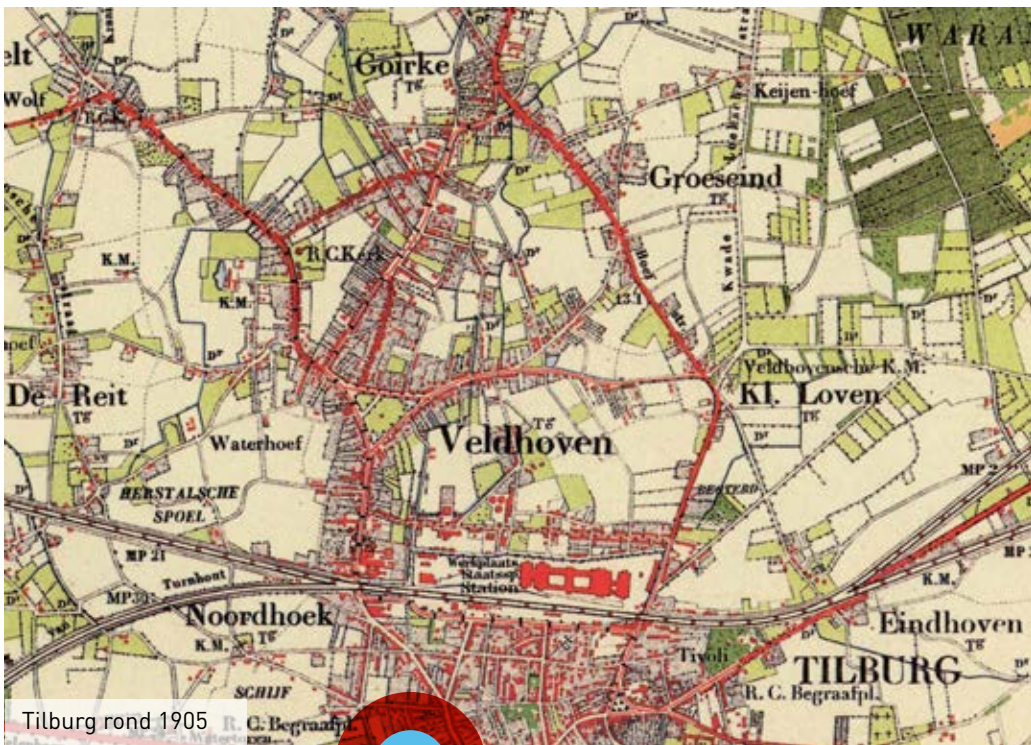
Tilburg is een jonge stad met een zeer lange bewoningsgeschiedenis. Stadsrechten verkreeg het in 1809 nadat Lodewijk Napoleon het dorp Tilburg (toen nog een conglomeraat van kernen) bezocht en onder meer onder de indruk raakte van een textielfabriek. Van een aaneenschakeling van vroegmiddeleeuwse gehuchten op de hei ontwikkelde Tilburg zich tot een wolcentrum. Van een kleine gemeenschap met stadsrechten naar een sterke textielstad en via de teloorgang van de textiel naar een moderne industriestad aan het einde van de vorige eeuw. Naast de nog steeds herkenbare oude lintenstructuur, het agrarische en vooral het omvangrijke religieuze erfgoed, weerspiegelt zich aard en geschiedenis van de stad vooral in het industriële erfgoed.

Tilburg transformeert al eeuwen met arbeid als thema en textiel in iedere vezel. Het relatief kleinschalige in de wolnijverheid kan nog steeds worden ontdekt in de oude straten. Maar in de 19e en 20e eeuw ontstonden ook grote complexen, zoals die van Mommers/Dröge (met het Textielmuseum) of de voormalige AaBe-fabrieken. Samen met de vele kerken en kloosters zijn het beeldmerken van Tilburg geworden. Maar er is meer dan die oude textielindustrie, zoals het eens verborgen en voor onbevoegden verboden terrein van de NS Werkplaats in het hart van de stad.

Een besluit van de rijksoverheid in 1860 had voor de economie en de morfologie van Tilburg vergaande gevolgen. Er moest in het zuiden van Nederland een spoorlijn

komen van Vlissingen naar Den Bosch, Venlo en Maastricht, met steden Breda en Tilburg als logische tussenstations. Nederlandse havens, het Ruhrgebied en Luik werden zo verbonden. In 1863 stuurde de regering een brief naar de Maatschappij tot exploitatie van de Staatsspoorwegen. Medegedeeld werd dat “.. bij de Regeering het voornemen [bestaat] om voor de Zuidelijke lijnen de werkplaatsen voor de herstellingen van rollend materieel te Tilburg te vestigen en met dat doel aldaar een ruime oppervlakte grond is aangekocht.” Staatsspoorwegen had het graag anders gezien, maar de regering had rekening te houden met meerdere, strategische overwegingen. Men koos voor spreiding en dus voor Zwolle en Tilburg als locaties voor nieuwe werkplaatsen. De Tilburgse gemeenteraad was al akkoord gegaan met de verkoop van de bedoelde grond in het midden van de stad.

Zo ontstond ten noorden van de nieuwe spoorlijn een groot revisiebedrijf: de Centrale Spoorwegwerkplaats, beter bekend als de NS Werkplaats of in de volksmond, ‘D’n atelier’. De komst van het spoor (dwars door de stad, van oost naar west) en van de werkplaats (een groot terrein tussen de kernen, met nieuwe arbeid en werknemers) had voor Tilburg een grote impact, sociaal-economisch én ruimtelijk. Die effecten zijn nog steeds herkenbaar en geven een bijzonder karakter aan het gebied en de omgeving. Anno 2013 ligt deze voormalige werkplaats centraal in de Tilburgse Spoorzone. Op recente luchtfoto’s zijn de gevolgen van die grondtransactie uit 1863 nog steeds zichtbaar.



2 EEN CENTRALE WERKPLAATS IN EEN MEERKERNIGE STAD

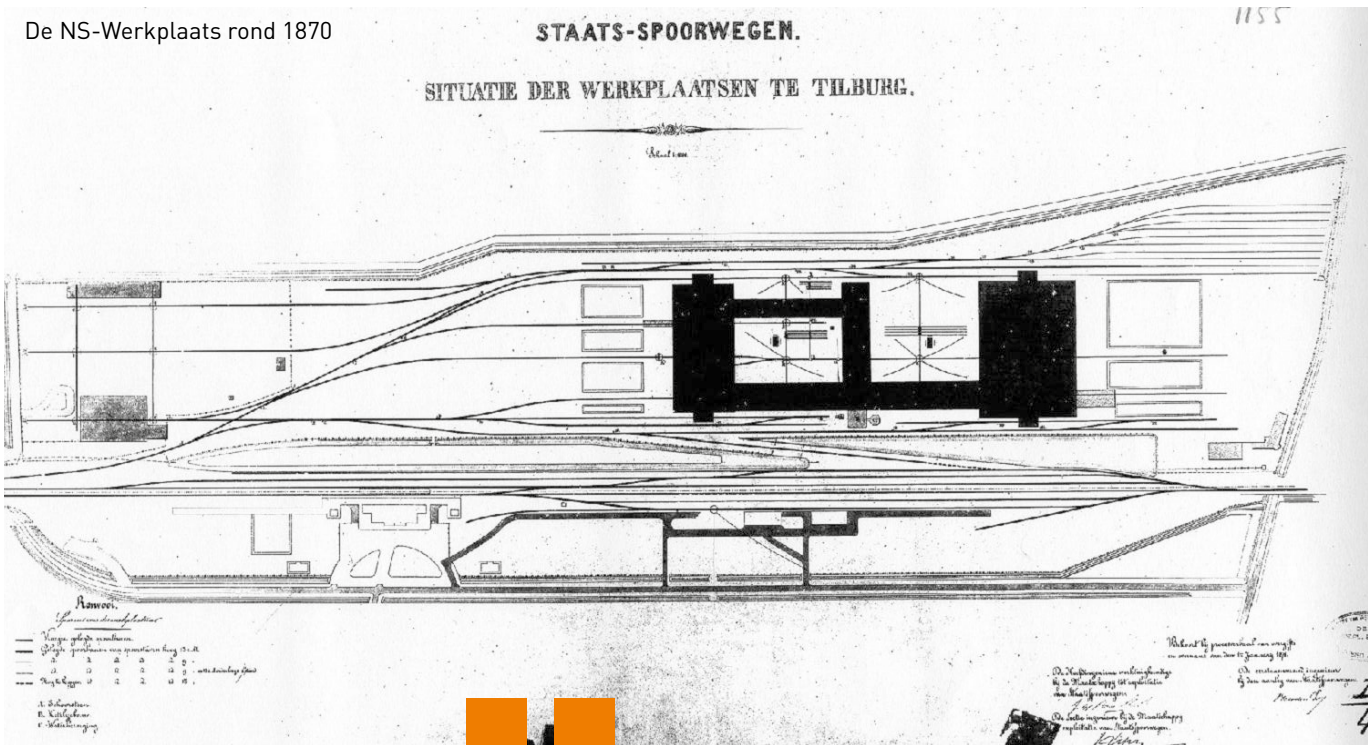
Qua vorm is Tilburg in sommige ogen een wat merkwaardige stad. Dat komt door de ontstaansgeschiedenis. De stad is niet gegroeid uit één kern, maar ontstaan door verdichting van de verbindingswegen tussen kleine kernen die samen een gemeente vormden. Dit is de oude lintenstructuur met de driehoekige 'plaetsen', zoals De Heuvel, 't Goirke, Veldhoven en de Oude Heikant. In de 19e eeuw onderging de stad een snelle gedaanteverwisseling waarbij die overwegend agrarische nederzettingen en de daartussen gelegen akkergronden in hoog tempo transformeerden tot een stedelijk-industriële nederzetting met vaak uitgestrekte fabriekscomplexen en woonwijken. In deze periode werden ook het gebied van Heuvelse Akkers, gelegen tussen de Spoorlaan en de Heuvelstraat, en de ten noorden hiervan gelegen Haverelden en Besterd bebouwd.

De snelle ontwikkeling van (zware) industrie in de stad en de inzet van stoommachines, maakten de aanvoer van grote hoeveelheden kolen noodzakelijk. Gebeurde dit aanvankelijk nog met karren, onder andere vanuit de haven in Waalwijk, later werd dit transport geheel overgenomen door de spoorwegen. Vanaf de 19e eeuw werden aan het oude stratenpatroon dan ook nieuwe lagen toegevoegd zoals de weg van Breda naar Den Bosch, de spoorwegen en het kanaal. In dat veranderende landschap ontstonden allerlei structuren, complexen en gebouwen. Die lagen zijn nog herkenbaar aanwezig en vormen het ruimtelijke erfgoed van Tilburg. Op een aantal plekken in de stad is dat gebouwde erfgoed nog prominent aanwezig, al is er veel van de textielindustrie verdwenen.

Precies door het hart van die oude, meerkernige gemeente werd een spoor aangelegd. En in de jaren '60 van de 19e eeuw werd de eerste steen gelegd van de centrale werkplaats van de spoorwegen. Ruim 140 jaar zou het bedrijf daar -min of meer verscholen- floreren, met alle bouwwerken, geluiden, geuren en verhalen die daar bij hoorden. Want het was niet alleen religie en textiel wat de Tilburgse klok sloeg. De stad kent van oudsher een grote diversiteit: wolnijverheid, leerlooierijen, smederijen, onderwijs, transport, kunst en cultuur, volksvermaak en niet te vergeten ook agrarische bedrijvigheid, waterwinning, een metaaldraadgloeilampenfabriek et cetera. Een van de grote bedrijfstakken was de metaalnijverheid en -industrie. Voor al die textielfabrieken waren ook machines en onderhoud nodig. Dat vergde vaklui en speciale ateliers, zoals de Stoomketelfabriek van Deprez aan de Lange Nieuwstraat, gelegen aan de noordzijde van de NS Werkplaats. Met de komst van een werkplaats voor locomotieven en wagens werd een bijzondere metaalsector geïntroduceerd. Aan het begin van de 20e eeuw waren de spoorwegen zelfs de grootste werkgever in Tilburg.

De komst van dit grote, innovatieve bedrijf naar de stad had - naast ruimtelijke en economische- ook sociale en demografische gevolgen. Met het bedrijf kwamen nieuwe werkvormen en organisaties, gespecialiseerde arbeid én arbeiders die ook gehuisvest werden onder meer in de wijk Nijveroord ten noorden van de werkplaats. Tilburg veranderde meer en meer in een pluriforme industriestad.

De NS-Werkplaats rond 1870



3 EEN TRANSVERSALE WERKPLAATS AAN HET SPOOR

Het gehele Spoorzonegebied kent een grote verscheidenheid aan identiteiten met objecten en sporen uit diverse perioden van de Tilburgse geschiedenis. Dominant in het centrale deel van de Spoorzone is het industriële landschap van de werkplaats dat zich door een bijna anderhalve eeuw bedrijvigheid op één terrein en in één innovatieve bedrijfstak (metaal) op een bijzondere wijze heeft ontwikkeld. De geschiedenis van het bedrijf voert terug tot de aanleg van het zuidelijk spoorwegnet kort na 1860. De herstelwerkplaats werd gebouwd in het verder nog onbebouwde hart van Tilburg. Tot en met 2012 werd hier gewerkt in en aan metaal en techniek. Ook dit gebied kent een historische gelaagdheid. Dit manifesteerde zich in de inrichting van de ruimte en in de bijzondere bouwwerken. Functionaliteit en een goede logistiek zijn daarbij steeds van doorslaggevend belang geweest.

Voor het stallen en onderhouden van locomotieven en wagens waren in het spoorwezen drie type loods en in gebruik. De longitudinale, de polygonale en de transversale loods. Bij het longitudinale systeem stonden de locomotieven of wagens achter elkaar op één spoor. Bij het polygonale systeem bestond de loods uit een aantal aan elkaar gebouwde ruimten met rechte wanden. In elk vak was plaats voor een locomotief. De sporen in de loods konden via een draaischijf bereikt worden. Bij de transversale loods draait het om een netwerk van sporen met veel dwarsverbindingen.

De Tilburgse werkplaats heeft vanaf de eerste opzet een parallelle ligging aan de spoorlijn, waarbij de spoorvertakkingen aanhaken op verschillende gebouwonderdelen. Hier is de transversale opzet duidelijk te zien, met dwarsverbindingen die in de gebouwen aansluiten op de sporen. De locomotieven of wagens werden via een inrijspoor en uitbouw aan de zijde van een hal ingereden en vervolgens 'overdwars' met een rolwagenspoor afgevoerd naar de unit waar de reparatie moest plaatsvinden. Deze dwarsverbindingen lopen ook door in de gebouwen. Op deze wijze kon het productieproces efficiënt worden ingericht tot een transversale werkplaats, waarbij de sporen het complex als het ware inklemde, en de locomotieven en wagenrijtuigen met behulp van rolbanen dwars het gebouw in werden gereden om vervolgens de specifieke werkunit in te kunnen rijden.

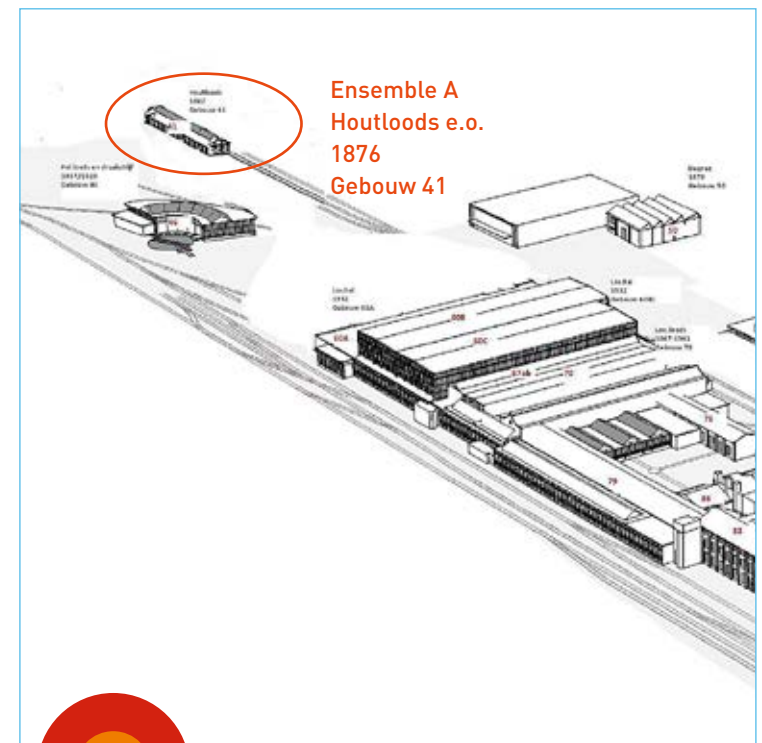
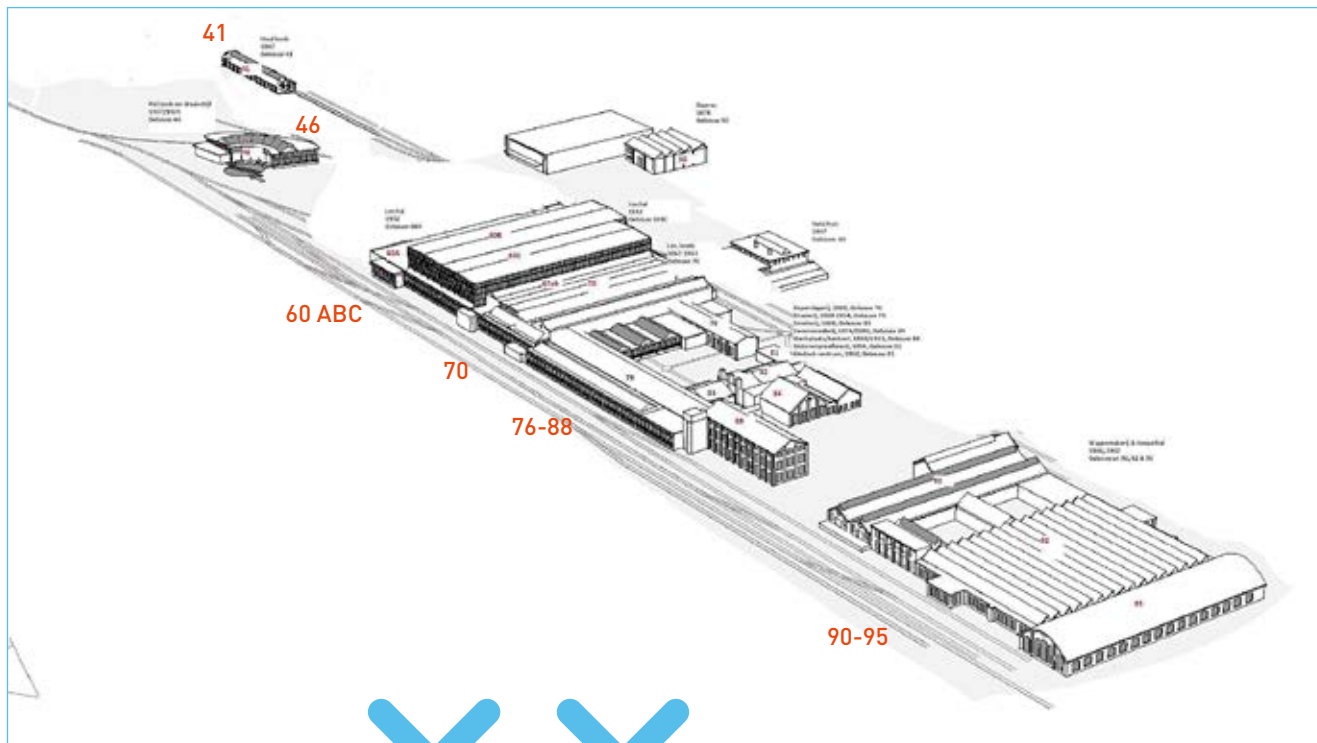
Vanaf 1860 werd de spoorlijn Breda-Tilburg-Maastricht aangelegd. In 1867 volgde een eerste aanbesteding voor een uitgebreide werkplaats in Tilburg, bestaande uit onder andere een magazijn en een werkplaats voor locomotieven. In de decennia daarna komt de werkplaats van de grond. Het complex omvat een groot aantal gebouwen uit diverse bouwfasen tussen 1865 en 2000.

Deze eerste bouwphase startte in de noordwestelijke hoek van het terrein. Hier werd in 1867 een bergplaats voor hout en bouwmaterialen geplaatst. Kort daarna werd in 1869 een koperslagerij gebouwd. Van de bebouwing uit circa 1870 resteren nog delen van de eerste locomotiefstelplaats en wagenmakerij. In 1902 werden aan de oostzijde van het huidige terrein een schrijnwerkerij onder sheddaken en wagenmakerij III ('Koepelhal') gebouwd met een transversaal geplaatste rolwageninstallatie. De oudste nog bestaande gebouwen stammen dus uit de periode 1867-1914. De architectuur van deze gebouwen kent een typerende vormtaal die bij meerdere gebouwen van de toenmalige Staatsspoorwegen te zien was: gebruik van baksteen, gevels met sober siermetselwerk, vensters met rondboogvormen en gietijzeren ramen. De constructies zijn zeer verschillend, zo heeft een van de oudste gebouwen nog een houten spantconstructie, terwijl een ander gebouw (de voormalige wagenmakerij uit circa 1900) een constructie van gietijzeren kolommen heeft waarop een houten sheddakconstructie rust. De zogenoemde 'Koepelhal' uit 1902 heeft een spectaculaire overkapping met knieboogspanten waardoor een grote open ruimte is ontstaan.

De tweede omvangrijke bouwphase vond plaats in de jaren '30 van de 20e eeuw. De architectuur van deze gebouwen is volledig anders. Er wordt veel gebruik gemaakt van glas en staal. De constructie van de gebouwen wordt gevormd door stalen staanders en liggers, waarbij de wanden zijn opgevuld met baksteen en veel glas. Bij de bouw volgde men de nieuwste architectuurontwikkelingen en sloot men aan bij ideeën van het Nieuwe Bouwen over licht, lucht en ruimte. In die periode werden ten westen van de toenmalige hoofdbebouwing uitbreidingen gerealiseerd. In 1929 werd een draaischijf geplaatst. De nieuwe locomotiefstelplaats (Loc.hal) en ketelmakerij werden in 1933 gerealiseerd. In 1937 werd bij de draaischijf een vrijstaande polygonale, sikkelvormige locomotiefloods (Pol.loods) opgetrokken en in hetzelfde jaar kwam een nieuwe wielendraaierij tot stand in dezelfde stijl. Deze nu nog steeds modern ogende gebouwen werden hoofdzakelijk opgetrokken in stalen vakwerk met baksteen- en glasvulling.

Ook na de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwen gerealiseerd in de voor die periode kenmerkende vormtaal, zoals een medisch centrum, een ketelhuis en een hal voor het testen van motoren.

In de laatste decennia van de 20e eeuw zijn uiteraard nog allerlei verbouwingen doorgevoerd en enkele nieuwe gebouwen tot stand gekomen.



4 BESCHRIJVING VAN DE WERKPLAATS

Het complex en de infrastructuur

Het complex van de NS Werkplaats ligt in het centrum van de stad, ten noorden van spoorlijn en station, ten westen van het NS-Plein, grotendeels ten zuiden van de Burgemeester Brokxlaan en ten oosten van de Fraterstraat.

Vanaf 1860 werd de spoorlijn Breda-Tilburg-Maastricht aangelegd. In 1867 volgde een eerste aanbesteding voor een uitgebreide werkplaats, bestaande uit onder andere een magazijn en een werkplaats voor locomotieven. Beide bouwwerken werden uitgevoerd door de Gebr. Thijssen uit Tilburg. In de decennia daarna komt de transversale werkplaats van de grond. Zoals we al zagen omvat het complex een groot aantal gebouwen, opgetrokken tijdens verschillende uitbreidingen die plaats hadden tussen ca. 1865 en 2000.

Complex en constructies

De oudste gebouwen van deze werkplaats zijn in hoofdzaak van het transversale type met een centraal gelegen rolwageninstallatie voor het verplaatsen van de rijtuigen. Het architectuurhistorische karakter wordt gevormd door de gebouwen uit verschillende perioden en een samenhangende infrastructuur. Veel is in de loop van de tijd natuurlijk gewijzigd of vervangen. Er zijn dan ook kenmerken uit meerdere bouwperiodes te zien.

De bijzondere geschiedenis van het complex is niet alleen zichtbaar aan de buitenzijde. Het is ook duidelijk zichtbaar bij de constructies van de verschillende gebouwen. Het geheel is een 'staalkaart van bouwtechnieken in staal' die in Nederland de afgelopen 140 jaar zijn toegepast. Bij iedere nieuwbouw is de modernste bouwmethodiek gebruikt. Omdat het veelal afzonderlijke gebouwen betreft, zijn de constructies vaak 'naast elkaar' zichtbaar waardoor de ontwikkeling goed te zien is. Zo heeft de houtloods (Gebouw 41) nog een houten spantconstructie, terwijl de wagenmakerij (Gebouw 92) een constructie van gietijzeren kolommen heeft waarop een houten sheddakconstructie rust. De Koepelhal (Gebouw 95) heeft een constructie van stalen knieboogspanten, wat een moderne constructiemethode was in 1905. De constructie van de overige gebouwen bestaat meestal uit de meer traditionele Polonceau-spanten of een daaraan verwante constructie.

Infrastructuur

De transversaal opgezette werkplaats kende een efficiënte logistiek. De infrastructuur is natuurlijk bepalend voor een dergelijke systeem. Het omvat een groot

en samenhangend emplacement met allerlei parallelle sporen, stootjukken, wissels, een draaischijf, rolwagens en bovenleidingen. De opzet van het sporenplan lijkt op een tweetandige vork, met aan- en afvoer langs de steel en het grootste deel van de werkplaats tussen de twee lange tanden van de vork. De sporen liepen door in de bedrijfshallen. Het geheel functioneerde als een goed geoliede machine.

Op het terrein en in de gebouwen bevonden zich ook nog allerlei rijstroken, energie- en watervoorzieningen, artefacten (grenspalen, schutting, bijzondere verkeersborden en opschriften) en monumenten (Wielstel 1000, gedenkteken voor tijdens de Tweede Wereldoorlog omgekomen personeel, gedenkplaten, zonnewijzer).

Ensembles in een samenhangend complex

Het gehele complex bestaat uit diverse, met elkaar samenhangende onderdelen. Hieronder wordt een aantal gebouwen beschreven die op het terrein min of meer een ensemble vormen. In de beschrijvingen wordt gebruik gemaakt van de bij de NS Werkplaats jarenlange gebruikte nummering (Gebouw nr). Van west naar oost zijn dat de volgende ensembles:

- a) houtloods (Gebouw 41) en omgeving
- b) polygonale loods (Gebouw 46) en omgeving
- c) loc.hal (Gebouw 60) en omgeving
- d) koperslagerij (Gebouw 76), verensmederij (Gebouw 84) en omgeving
- e) ketelhuis (Gebouw 65)
- f) wagenmakerij en Koepelhal (Gebouw 92-95) en omgeving

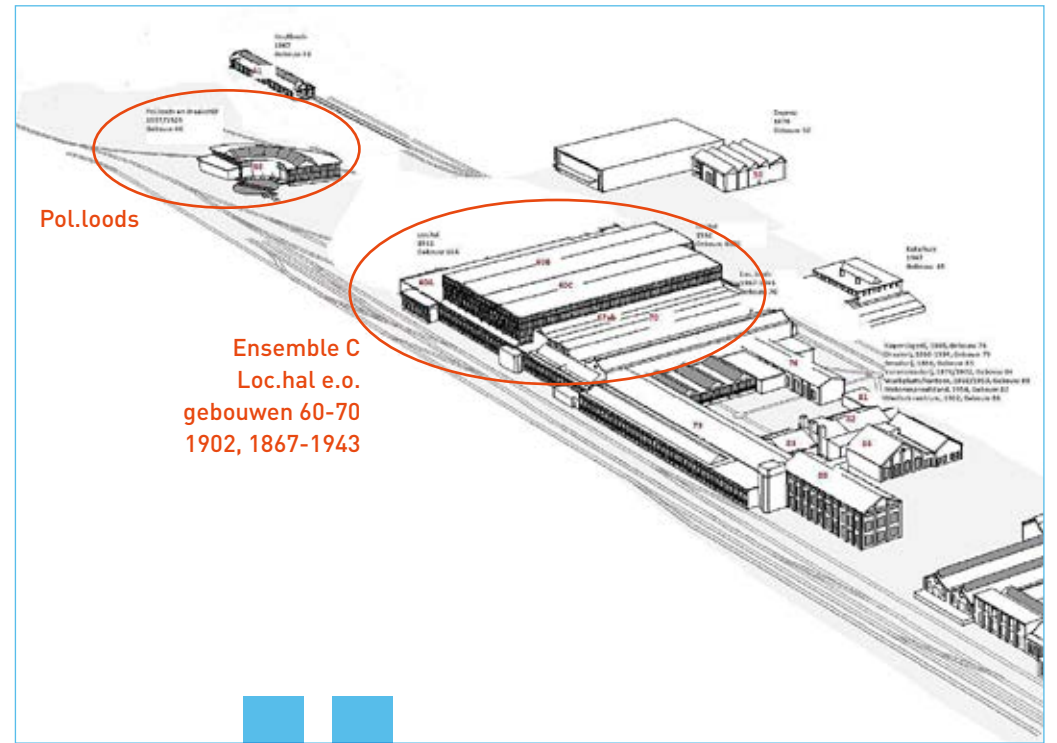
Alle ensembles zijn (oorspronkelijk) op de een of andere wijze met elkaar verbonden door een samenhangend stelsel van spoorbanen en wissels.

a) Houtloods en omgeving (Gebouw 41)

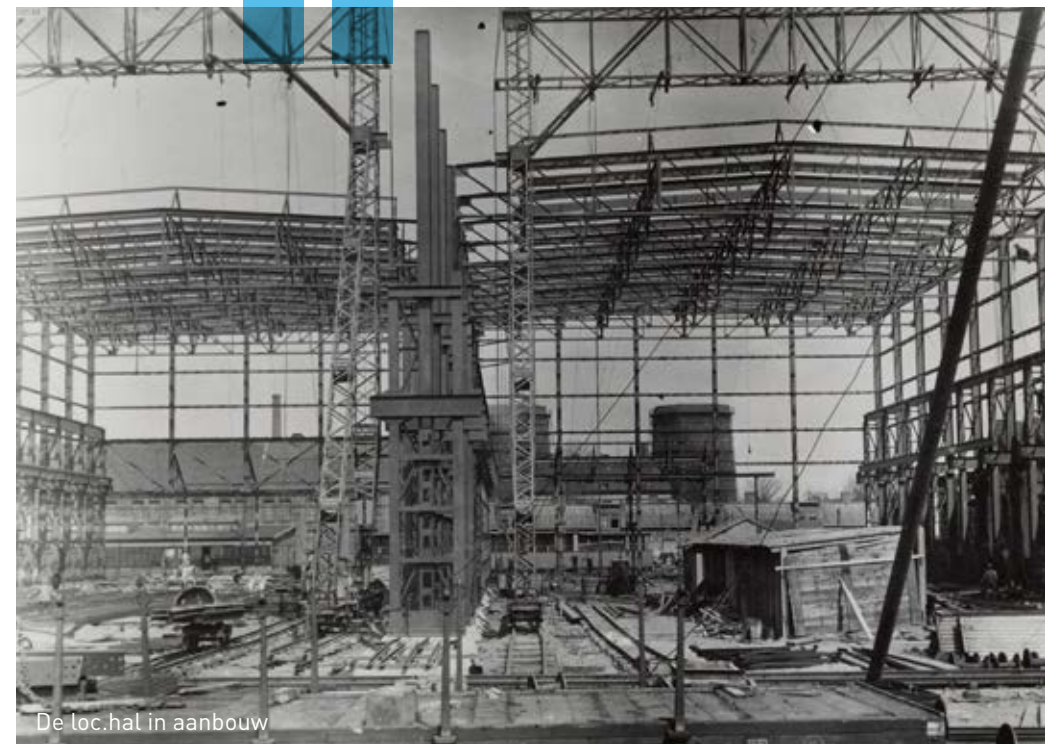
In de noordwestelijke hoek van de werkplaats staat één van de oudste gebouwen. De eerste tekeningen van het complex dateren van 1867 en omvatten een magazijn, een bergplaats voor hout en een werkplaats voor locomotieven. De tekening van de bergplaats voor hout (1867, Gebouw 41) toont een gebouw met een houten kapconstructie, rode bakstenen gevels versierd met lisenen en siermetselwerk, een rondvenster in de oostgevel, gevels met getoogde openingen, gevelkozijnen met gietijzeren ramen en deuren met houten latwerk. In 1937 werd het omgebouwd tot magazijn, in de kopwand op het westen werd een roldeur geplaatst. Een aantal gevelopeningen is dichtgezet, maar aan de zuidzijde zijn de hardstenen duimstenen, waarin de scharnieren van de deuren zich bevonden, nog terug te vinden.



POL.loods, gebouwd in 1937



Bedieningspaneel van draaischijf



De loc.hal in aanbouw

Beschrijving van de Werkplaats

De houtloods heeft de enige houten constructie van het hele complex en is redelijk gaaf bewaard gebleven. In combinatie met de oorspronkelijke functie en de typerende architectuur van Staatsspoorwegen uit de beginperiode, heeft de loods een hoge cultuur- en architectuurhistorische waarde. De rails en kraanbaan uit 1930/38 (met een loopkraan uit 1991) aan de oostkant maken dit geheel tot een bijzonder ensemble.

b) Pol.loods en omgeving (Gebouw 46)

Het perron van het station biedt een goed uitzicht op het complex. Een van de gebouwen die het meest in het oog springt is de polygonale loods (Pol.loods, Gebouw 46) met de draaischijf ervoor. Dit ensemble ligt tussen de houtloods en de grote locomotievenwerkplaats en is een belangrijk scharnier in de infrastructuur. In 1929 werd de elektrisch aangedreven draaischijf geplaatst. Deze nog steeds functionerende unit bestaat uit een geheel in baksteen opgetrokken cilindervormige kuip van circa 20 meter doorsnede. Hierin bevindt zich een stalen spildraaischijf met aan het uiteinde van de hoofdliggers loopwielen die rijden over de ronde rail. Op en nabij de draaischijf bevinden zich rails en utilitaire voorzieningen zoals wissels en seinpalen.

Een aantal jaren later (1937) werd een bijzonder gebouw toegevoegd: een polygonale loods voor stalling en reparatie. Locomotieven konden vanaf de draaischijf door één van de zeven deuren de nieuwe loods binnenrijden, of werden doorgeleid naar een van de grote werkplaatsen. De Pol. loods heeft naast deze bijzondere functie ook een bijzonder uiterlijk. Het is een enigszins sikkelvorming hal waarvan de gevels zijn opgetrokken in stalen vakwerk, opgevuld met gele baksteen. De sobere vormgeving is kenmerkend voor de moderne architectuur van de jaren '30 met gebruik van staal, glas, heldere kleurstellingen (wit/zwart). In de hal zijn nog de oorspronkelijke smeerputten en een kraanbaan uit 1938 aanwezig.

De draaischijf en Pol.loods vormen een zeldzaam en waardevol geheel met een sterke, functionele samenhang tussen in- en exterieur en de directe ruimte daaromheen. Het is een spil in het gehele complex van de werkplaats. Voeg daar de bijzondere architectuur aan toe en het is duidelijk dat hier sprake is van een uniek en zeer waardevol ensemble.

c) Loc.hal en omgeving (Gebouwen 60ABC, e.a.)

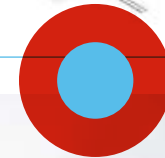
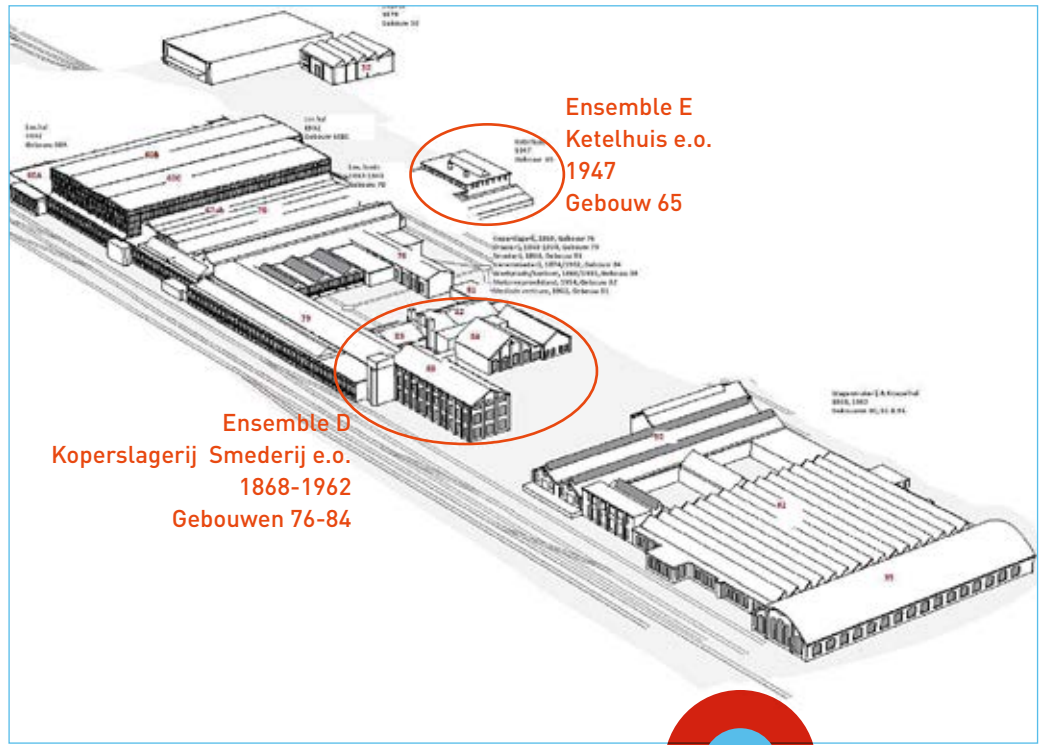
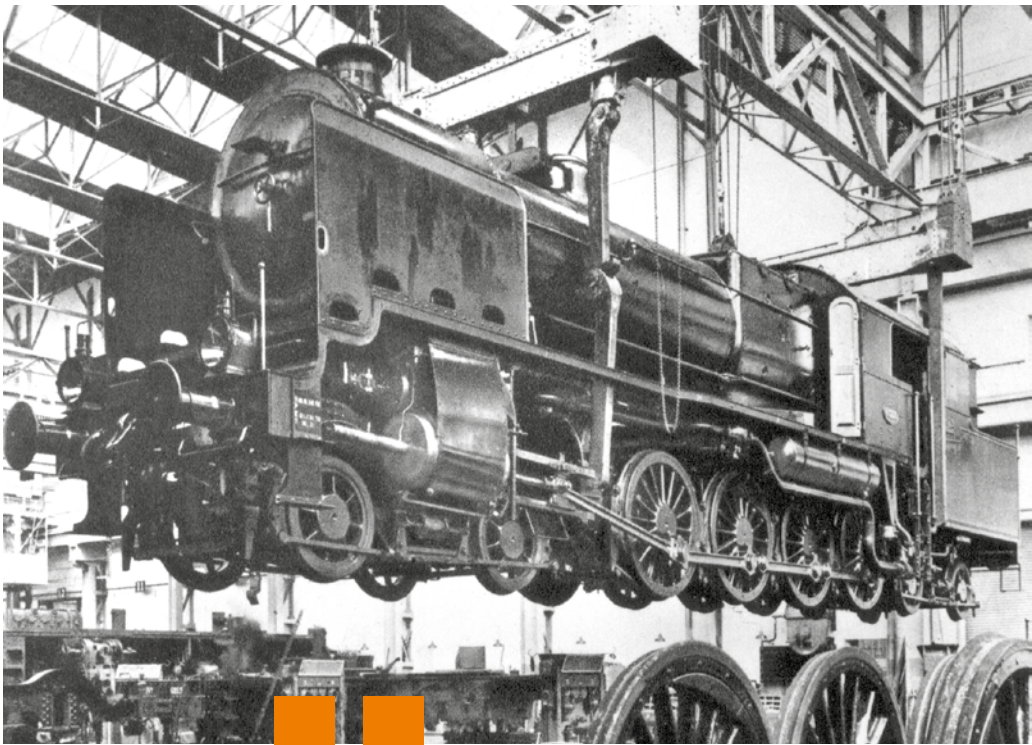
In het centrum van het terrein was van meet af aan ruimte gereserveerd voor één of meerdere werkplaatsen voor locomotieven, steeds passend binnen de transversale ordening van functies, gebouwen en rails. In de jaren '30 werd op grote schaal ge-

renoveerd. Een aantal oude hallen werd vervangen door een nieuwe locomotievenwerkplaats: een grote, hoge hal met de meest moderne constructies en kranen, nu bekend als Loc.hal (Gebouw 60). Het gehele, omvangrijke ensemble omvat eigenlijk meerdere, met elkaar verbonden hallen. Aan de westzijde bevindt zich een lage hal onder een plat dak (Gebouw 60A). Hierin is de enige nog functionerende rolbaan ondergebracht. Deze 'traverse' bestaat uit een rolwagen in een verdiept spoor waarmee de locomotieven zijwaarts verplaatst werden om ze vervolgens een specifieke werkkunit in te rijden.

Verder oostwaarts bevinden zich de aangrenzende locomotiefstelplaats met twee hoge, nagenoeg geheel beglaasde gekoppelde hallen (Gebouw 60B-C) en tenslotte gekoppelde hallen onder een plat dak met werkplaatsen voor lassen, koperdraaijerij en locomotievenwerkplaats (Gebouwen 66, 67, 70, uit diverse bouwperiodes). Gebouw 70 bevat nog delen van de allereerste werkplaats uit 1867 (met de kenmerkende vormen uit die periode) en is in 1921 deels verhoogd. De draag- en dakconstructies omvatten onder meer oorspronkelijke Polonceau-spanten en dubbele portaalspanten. Op diverse plekken zijn ook de oude geveldelen nog herkenbaar. Rond 1943 zijn de centrale en oostelijke beuk vernieuwd.

Wat opvalt in dit ensemble is het hoge gebouw met de glazen gevels: de voormalige locomotiefstelplaats en ketelreparatiewerkplaats (Gebouw 60B&C, de zogenaamde 'glazen Loc.hal' uit 1932/33). Het geheel is een hoge, in stalen vakwerk opgetrokken (en nagenoeg geheel beglaasde) locomotiefstelplaats. Deze twee identieke gekoppelde hallen onder licht hellende daken hebben aan de noordzijde nog de oorspronkelijke uitbouwen met verspringende rooilijnen. De grote, opvallende lichtbeuk bestaat hier uit verticale glaspanelen. In het interieur zijn de hallen aan de oostzijde gesloten door een bakstenen onderbouw, aan de westzijde zijn zij geopend naar de hierboven beschreven aangrenzende langshal met rolwageninstallatie (60A). Imposante draagconstructies met vakwerkliggers, gewalste en open kolommen en fors uit I-profielen vervaardigd vakwerk bepalen het interieur. Langs de kolommen loopt een vernieuwde rail voor de loopkraan (de oorspronkelijke loopkraan werd in 1944 verwoest). De kranen in dit deel van het complex waren ontworpen en geconstrueerd voor het optakelen van hele locomotieven. Op oud beeldmateriaal zijn "in de lucht hangende" stoomlocomotieven te zien.

Deze Loc.hal is van algemeen belang en past binnen de algemene waardering op basis van sociaal-economische, geografische, cultuur- en architectuurhistorische factoren, zoals elders omschreven. Maar de Loc.hal is ook een speciaal gebouw,



Beschrijving van de Werkplaats

juist door de specifieke ruimte en vormen (beglazing, dakconstructie) en de indrukwekkende binnenruimte met alle draagconstructies en kranen. Het gebouw is dan ook vooral van groot belang voor de typologische ontwikkeling van constructiehallen voor een transversale werkplaats. De bijzondere samenhang van constructies van ex- en interieur versterken dit.

d) Koperslagerij, smederij en omgeving (Gebouwen 76, 84 e.a.)

In het middengebied tussen de Loc.hal (Gebouw 60) en de Wagenmakerij/Koepelhal (Gebouwen 90-95) ligt een aantal gebouwen uit verschillende bouwperiodes en met diverse functies. Al in de beginperiode was de ruimte tussen de locomotiefstelplaatsen (aan de westzijde) en de wagenmakerijen (aan de oostzijde) gereserveerd voor ondersteunende werkplaatsen: metaalgieterij, timmerwerkplaats, smederij, koperslagerij et cetera. Hierdoor konden beide takken van het bedrijf direct worden voorzien van de nodige materialen of werkzaamheden.

De aard van deze gebouwen is heel divers. Het is een mozaïek van functies, bouwstijlen en constructies. In die zin is het een overzicht van een aantal belangrijke periodes uit de geschiedenis van de werkplaats.

De gebouwen waren oorspronkelijk in gebruik als koperslagerij (Gebouw 76 uit 1869), draaierij (Gebouw 79, 1868-1934), smederij (Gebouw 83, 1868), verensmederij (Gebouw 84, 1874/1902), zadelmakerij en kantoor (Gebouw 88, 1868/1913) schilderwerk (Gebouw 78, 1934), testruimte voort motoren (Gebouw 82, 1954) en medisch centrum (Gebouw 81, 1962).

De tekeningen uit 1868 laten gebouwen zien die opgetrokken zijn uit baksteen, met lisenen en siermetselwerk en een zadeldak. De architectonische uitstraling was bij al deze gebouwen hetzelfde, namelijk sobere baksteenarchitectuur met traditionele zadeldaken. Architectuurhistorisch zijn deze gebouwen daarom waardevol. De koperslagerij (Gebouw 76, hier werden koper en zachte metalen bewerkt, voor bijvoorbeeld ketels) vormde oorspronkelijk de noordelijke verbinding tussen de eerste locomotiefwerkplaats en de smederij. Het behoort dus tot de oudste delen van de werkplaats. In de gevels zijn nog restanten van schoorstenen, deurhengsels en gietijzeren kozijnen aanwezig. Ook delen van de draaierij (Gebouw 79, waaronder de noordgevel) en de zadelmakerij (Gebouw 88, o.m. gevels en nog aanwezig kolommen) stammen nog uit de beginperiode van de werkplaats.

Aan de oostzijde van dit zeer diverse ensemble liggen twee kleine, maar opvallende gebouwen: een smederij/lasserij (Gebouw 83, 1868) en de verensmederij/bank-

werkerij (Gebouw 84, 1874/1902).

Gebouw 83 is een restant van de eerste smederij. Later werd het gebruikt als lasserij. In de westgevel zien we dezelfde architectuurkenmerken terug als in andere delen uit de beginperiode. De noordgevel is tot stand gekomen na sloop en nieuwbouw. Hierachter bevindt zich nog wel een dubbel Polonceau-spant uit 1868. Ook is een kraanbaan uit 1927 aanwezig.

Ook Gebouw 84 kent een complexe bouwgeschiedenis. Het witte gebouw is de voormalige bankwerkerij en lag aan de oude verbindingsgang (1874). Het andere deel is de voormalige verensmederij uit 1902.

Vanwege relatieve gaafheid, bijzondere onderdelen (zoals Polonceau-spanten, een aantal gietijzeren kozijnen), materiaalgebruik en vormgeving, hebben deze gebouwen een hoge architectuur- en cultuurhistorische waarde.

Na de Tweede Wereldoorlog kwamen een testruimte (Gebouw 82, 1954) en een medisch centrum (Gebouw 81, 1962) tot stand. Zowel functioneel als architectuurhistorisch zijn het bijzondere elementen in het complex. De testruimte is een robuust en deels geïsoleerd gebouw met bijzondere karakteristieken. De schoorstenen zijn nog aanwezig. Het is overigens vergroeid met Gebouw 84. Ook het medisch centrum, opgetrokken in verblendsteen, draagt de stijlkenmerken van zijn tijd.

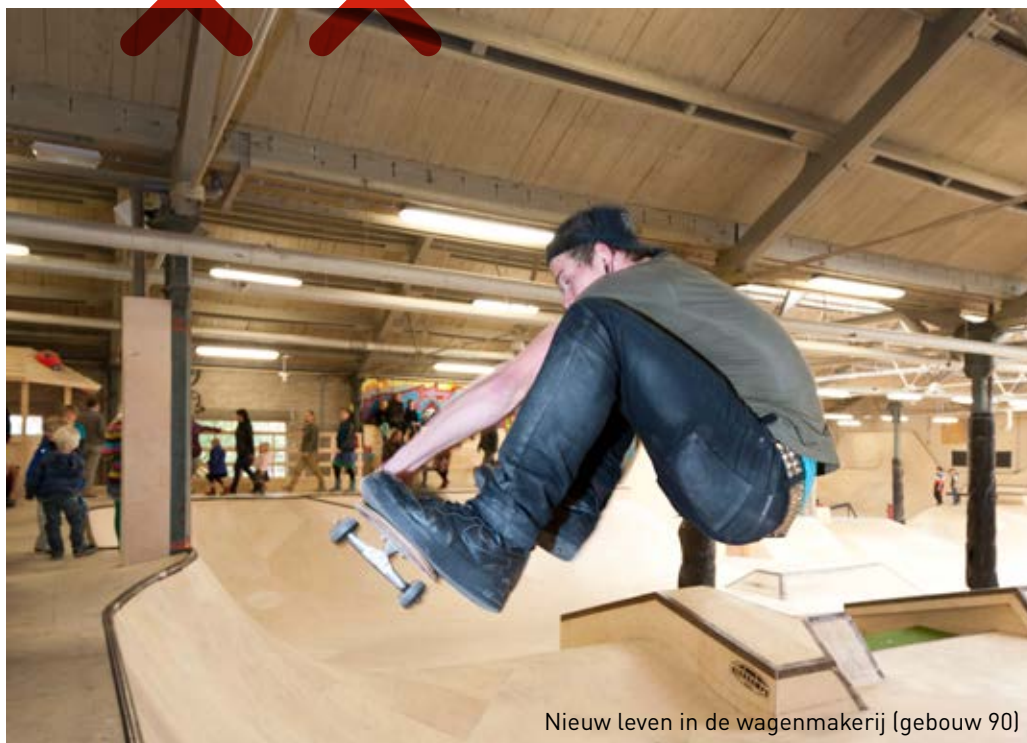
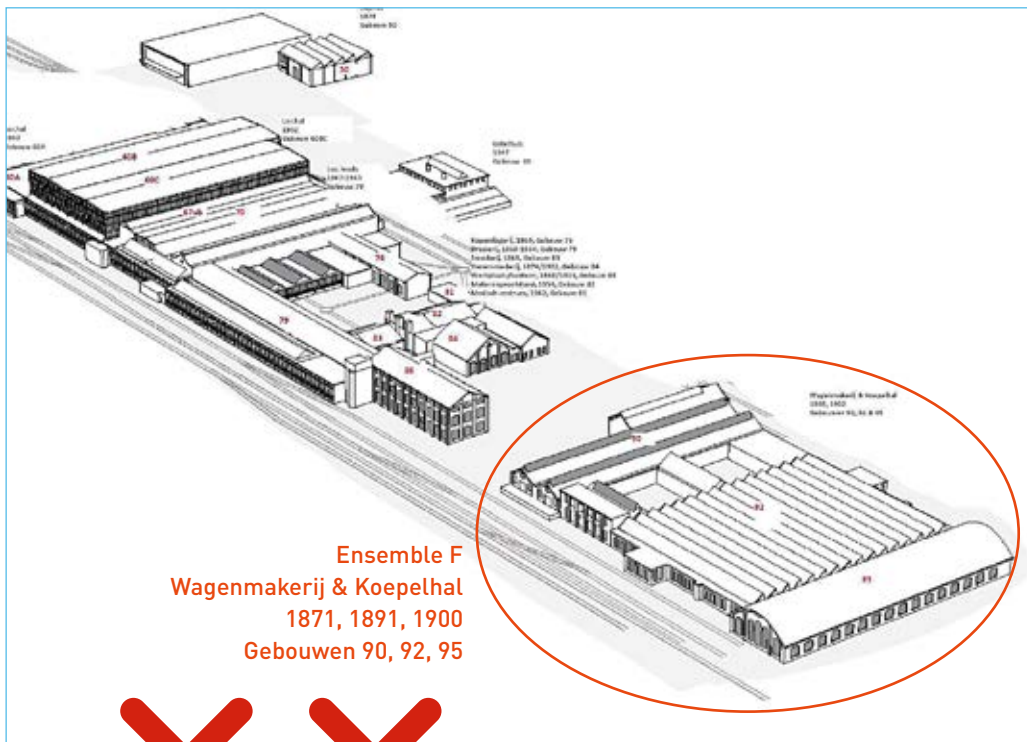
e) Ketelhuis en omgeving (Gebouw 65)

Aan de noordzijde van het terrein ligt de machinekamer en de hoogspanningsruimte. In 1947 werden hieraan een ketelhuis en in 1948 de kolenbunker toegevoegd. Van dit ensemble is het zuidelijk deel gesloopt vanwege de aanleg van een nieuwe weg.

Het ensemble is cultuurhistorisch bijzonder vanwege (het centrale belang van) de functie en de machinerie die daarbij hoort (deels nog aanwezig). De zware betonnen kroonlijst, de kozijnen uitgevoerd in staal met betonnen omkadering en de kenmerkende vormen uit de naoorlogse periode maken het pand ook architectuurhistorische waardevol.

f) Wagenmakerij en koepelhal (Gebouw 92-95)

Oostelijk van dit complex ligt een aantal tegen elkaar gepaaste hallen met gangen en binnenplaatsen. Het zijn de werkplaats voor wagens (1871), de wagenmakerij met bankwerkerij uit 1891/1902 en de 3e wagenmakerij (de zogenaamde Koepelhal uit 1902).



Beschrijving van de Werkplaats

Al kort na de officiële ingebruikname van het gehele complex vonden uitbreidingen plaats. Het westelijke gedeelte van dit ensemble is daar een deel van. Het ging om noord-zuid gerichte, aan elkaar gekoppelde langshallen: een transversale werkplaats met in het midden een hal met rolwageninstallatie. De midden- en oostelijke hallen bestaan grotendeels nog, inclusief de nodige verbouwingen en uitbreidingen natuurlijk. Samen vormen ze Gebouw 90 (1871). In het interieur zien we onder meer bijzondere combinaties van houten en stalen constructies, waaronder Polonceau-spanten. Een aantal houten spantbenen rust op zeshoekige gietijzeren kolommen met tulpvormige kapitelen. Het exterieur is kenmerkend voor de periode: een sobere en doelmatige vormgeving met hoekpilasters, kapitelen die aansluiten op een eenvoudig fries met tandlijst, een aantal hoge rondboogvensters met hardstenen dorpels. In de zuidwestelijke hoek bevindt zich zowel aan de buitenkant als in het interieur een verhoogd platform. Vanwege ouderdom, functie, vorm, constructie is dit een waardevol onderdeel van het complex.

De werkplaats ontwikkelde zich verder en aan de oostzijde vond in 1891 een uitbreiding van de wagenmakerij en schrijnwerkerij plaats (Gebouw 92). In 1902 werd dit weer verder uitgebouwd en opnieuw aan de oostzijde uitgebreid met een nieuwe hal: de derde wagenmakerij (Gebouw 95). Ook dit gebouw kende oorspronkelijk een transversaal geplaatste rolwageninstallatie. Alle hallen stonden met elkaar in verbinding. Deze schrijnwerkerij/wagenmakerij (Gebouw 92) bestaat uit een grote hal op een enigszins vierkant grondplan verdeeld in 15 oost-west gerichte traveeën onder sheddaken. De architectuur van de voor- en achtergevel is vrijwel identiek. Inmiddels zijn enkele vensters veranderd in doorgangen. In de noord- en zuidgevel herkennen we ook nog uitbouwen. Deze gaven toegang tot de oorspronkelijke rolwageninstallaties. In het interieur zien we gewalste, deels geklonken liggers (I-profielen) gedragen door gietijzeren dan wel open kolommen. De gietijzeren kolommen zijn voorzien van driehoekige opengewerkte consoles met daarin onder

andere een visblaasmotief. Een deel van de consoles wordt gedragen door eenvoudige kelkvormige kapitelen. In het deel van de hal waarin voorheen de rolwageninstallatie was geplaatst, zijn de liggers smaller. Daardoor lijken ze hoger geplaatst. De consoles die deze liggers dragen, zijn ook hoger aangezet. Aan de oostelijke zijde van de centrale hal worden de liggers gedragen door open kolommen. De hierboven beschreven constructie draagt geprofileerde balken en houten driehoeksspanen waarop de sheddakconstructie rust.

De Koepelhal (Gebouw 95, 1902, gebouwd als wagenmakerij) bestaat uit een eenbeukige bakstenen langshal op een rechthoekige plattegrond onder een gebogen dak met bitumen dekking. In het dak zitten ook later aangebrachte dakkoepels. De zijgevel is door lisenen geleed in 18 traveeën, waarin steeds een groot getoogd gietijzeren kruisvenster met kleine roedenverdeling en schuin aflopende bakstenen vlak (afzaat). In enkele traveeën is het venster geheel of gedeeltelijk vervangen door een metalen deur. In de voor- en achtergevel zien we vijf vensterassen met centraal een hoog rondboogvenster geflankeerd door twee kleinere en in de buitenste spaarvelen elk een nog kleiner rondboogvenster.

In het interieur valt de grote open en indrukwekkende ruimte direct op. Dit is mogelijk door de bijzondere constructie. Deze bestaat uit gebogen vakwerk kniespanen, samengesteld uit geklonken gewalste onderdelen met dwarsliggers. De oorspronkelijk open, nu deels gesloten westzijde grenst aan de schrijnwerkerij (Gebouw 92).

Aan de uiterste oostzijde heeft zich vroeger een lange, schuin geplaatste hal bevonden en bijna tegen het spoor stond ook nog een dienstgebouw. Deze zijn inmiddels verdwenen en het gehele complex wordt hier begrensd door een lang gebogen hekwerk aan het NS-plein. Hier bevond zich oorspronkelijk ook de toegang tot het terrein. Tot enkele jaren terug was het gehele gebied nog in gebruik bij de opvolgers van Staatsspoorwegen en voor onbevoegden verboden terrein.



De Loc.hal



Verbouwing Deprez (Lange Nieuwstraat)



Expositiewagen op het spoor



Koepelhal (gebouw 95)

5 CULTUURHISTORISCHE BETEKENIS, NU EN IN DE TOEKOMST

De Werkplaats: het complex

Een kenmerk van industrieel erfgoed is dat het zich voortdurend aan nieuwe omstandigheden heeft aangepast als gevolg van veranderingen in het bedrijf. De Werkplaats is daar een mooi voorbeeld van, hoewel het steeds de samenhang wist te behouden. Dit aspect vraagt bij transformatie wellicht om een andere strategie. Het inzetten van bijzondere industriële landschappen in de herontwikkeling van stadsdelen, kan zorgen voor het gewenste leefklimaat en herkenbaarheid. Vooral nu de combinatie wonen, werken, cultuur, leren en recreëren in de al bestaande stad steeds vaker een thema is.

Het grootschalige cultuurhistorische complex van de voormalige NS Werkplaats is een prachtige basis voor de vergroting, verlevendiging, verbijzondering van het bestaande stadscentrum van Tilburg, een springplank naar de toekomst. Het is een identiteitsdrager bij uitstek. De kenmerken van dit complex kunnen in de komende transformaties een constructieve rol spelen, zodat ook later, zeg 2050, die karakteristieken nog afleesbaar zijn. Op die manier wordt met cultuurhistorisch erfgoed een bijdrage geleverd aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat, de ruimtelijke kwaliteit en de (be)leefbaarheid van dit nieuwe deel van het stadscentrum van Tilburg. In de verkenning hebben we kennis kunnen maken met dit erfgoed. Dit voor de provincie unieke monument van bedrijf, vervoer en techniek heeft een grote betekenis voor geschiedenis en toekomst.

De Werkplaats: waardering

In de monumentenzorg is de afgelopen decennia veel inventariserend en waardenstellend onderzoek gedaan. De NS Werkplaats kwam daarbij steeds als bijzonder waardevol complex naar boven. In het kader van het Monumenten Inventarisatieproject en het daaruit voortvloeiende Monumenten Selectieproject beschouwden zowel rijk als provincie diverse onderdelen als potentieel rijksmonument. Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie (versie 2006) werd het complex ook als waardevol gezien.

De gemeente heeft een aantal onderdelen aangewezen als beschermde gemeentelijke monumenten en is voornemens dat nog uit te breiden.

Aan het gebied van de voormalige NS Werkplaats kennen we een grote cultuurhistorische betekenis toe vanwege de afleesbare historische ontwikkeling, de samenhang, de bouwhistorische kwaliteiten, gaafheid en omvang. De werkplaats heeft ook grote waarde als uitdrukking van de sociaaleconomische en geografische ontwikkeling, namelijk de aanleg van de spoorverbinding in zuidelijk Nederland, dwars door Tilburg, in combinatie met de bouw van een grote lijnwerkplaats voor het gehele zuiden van Nederland. Het complex toont de typologische ontwikkeling van zo'n lijnwerkplaats en de daarin gebruikte bouwvormen met bijzondere logistieke en constructieve oplossingen. Het is in zijn ruimtelijke en historische ontwikkeling relatief gaaf bewaard gebleven en is een der laatste voorbeelden van een samenhangend 'spoorweglandschap' binnen een stedelijke structuur.

Kijken we vooral naar de bebouwing dan is het complex van architectuurhistorisch belang als voorbeeld van de sobere en doelmatige vormgeving van de bedrijfshallen. De onderdelen van het complex tonen een staalkaart van de stijlontwikkeling van een eeuw spoorwegarchitectuur, een staalkaart van constructies voor de utilitaire bouw en de bijzondere samenhang van ex- en interieur met unieke combinaties van houten en stalen constructiedelen.

De Werkplaats: betekenis

De combinatie van het zuidelijk spoorwegennet dwars door Tilburg en het grote complex van de werkplaats zijn van grote cultuurhistorische betekenis voor de geschiedenis van Noord-Brabant. Generaties arbeiders, deels uit andere delen van Nederland, vonden werk in deze bedrijfstak. De nieuwe bedrijvigheid bracht namelijk ook nieuw werk naar Brabant. Het complex is al met al een belangrijk onderdeel van de Brabantse industriële geschiedenis en daarmee ook van de identiteit van Noord-Brabant en Tilburg in het bijzonder. Naast waardering van de gebouwde, fysieke omgeving gaat het hier om sociaal, demografisch en economisch bijzonder erfgoed. Het complex heeft ook (nieuwe) betekenis voor de toekomst.



Cultuurhistorische betekenis, nu en in de toekomst

De Werkplaats: samenwerking

De werkplaats biedt ook kansen voor de toekomst. De ambitie is behoud door ontwikkeling. Dus het behouden van kenmerkende kwaliteiten combineren met vernieuwing en creatieve oplossingen voor een dynamisch stadshart. In de overtuiging dat zorgvuldig omgaan met het erfgoed meerwaarde heeft voor de toekomst, moet op het vlak van behoud en hergebruik hoog worden ingezet. Interessante opgave is of er nieuwe betekenissen aan het erfgoed kunnen worden toegevoegd. Wil het erfgoed betekenis houden, dan zijn passende (her)bestemmingen essentieel. Herontwikkeling in combinatie met herbestemming van delen van dit cultuurhistorisch belangrijke complex vergt investeringen en samenwerking op allerlei fronten.

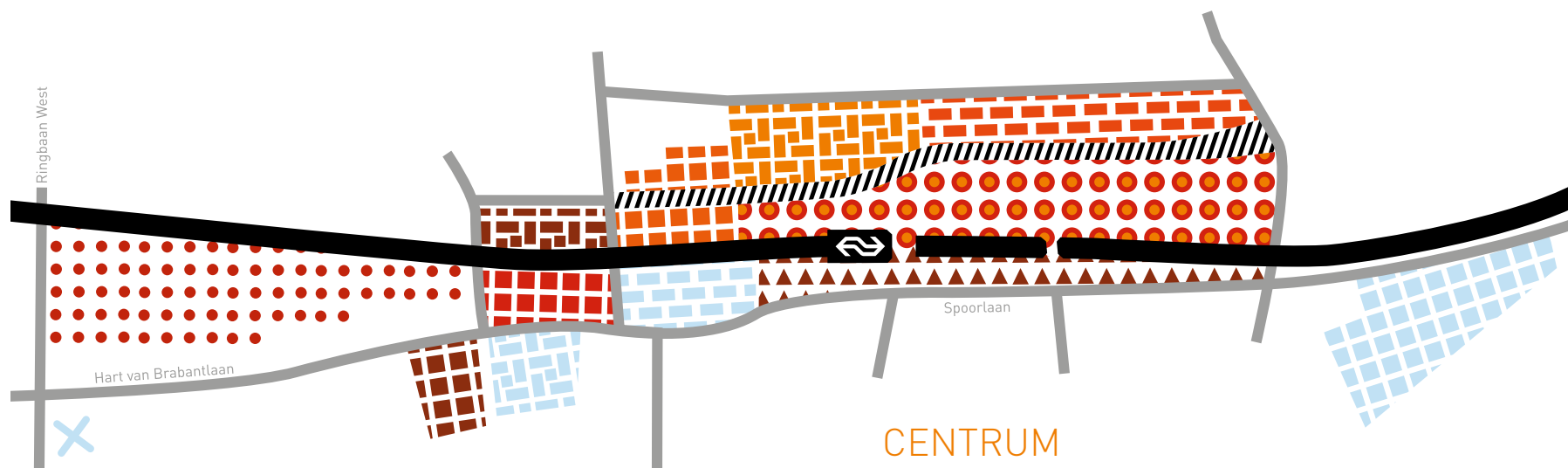
Dit vraagt om extra inspanning en focus. Vanwege de bijzondere aard, omvang,

prominente ligging én opgave voor de toekomst ligt het accent op meerdere ensembles waaronder: de Pol.loods (Gebouw 46), de Loc.hal (Gebouw 60) en de Koepelhal/Wagenmakerij (Gebouw 92-95).

De historische en ruimtelijke kernkwaliteiten van dit landschap kunnen natuurlijk dienen als de identiteitsdragers van de toekomst, deels door behoud, maar ook als referentiekader en inspiratiebron voor de gewenste, nieuwe ontwikkeling. Samenwerking tussen meerdere partijen en samen investeren in de toekomst van dit erfgoed zal leiden tot bijzondere herbestemmingen, een unieke kans in het midden van Brabant. Deze ensembles van de NS Werkplaats kunnen in de toekomst uitstekend functioneren als landmarks van Brabant waarin moderne technologie, kennis, ontspanning en traditie (erfgoed) een stevige combinatie vormen.

Bronnen

- 1995 MIP
Cultuurhistorische inventarisatie Noord-Brabant, M.I.P. (Monumenten Inventarisatieproject), gemeente Tilburg, uitgave van Provincie Noord-Brabant. [NS Plein 3 is hierin opgenomen]
- 1998 MSP/concept
Concept indicatieve lijst provincie in het kader van het M.S.P. (Monumenten Selectieproject) [NS Plein 3 is hierin opgenomen]
- 1998 (ca.) RO/concept
provincie, *Concept Redengevende omschrijving: Tilburg, NS-Plein 3, Complex Hoofdwerkplaats Nederlandse Spoorwegen met vijf onderdelen*
- 2003 Van Doremalen
Doremalen, H. van, M. van Broekhoven, *NedTrain Tilburg 1868-2003. Geschiedenis van de spoorwegwerkplaats d'n Atelier*, Tilburg, NedTrain Tilburg / Henk van Doremalen Producties, 1993/herziene versie 2003
- 2002 ARBM
Visie Spoorzone Tilburg, Atelier Rijksbouwmeester, ARBM in opdracht van gemeente Tilburg, 2002
- 2004 BILAN
Tilburg-Spoorzone, Cultuurhistorische verkenning, ISSN 1572-3194, BILAN rapport, 2004/2
- 2006 CHW
Provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart 2006 [NS Werkplaats e.o. opgenomen in categorie "Historische Stedenbouw"] [ook nog te raadplegen op versie 2010]
- 2006 BILAN
Spoorzone Tilburg Het Nieuwe Atelier -Cultuurhistorische Effect Rapportage (CHER), Het Nieuwe Atelier; Randvoorwaarden voor ontwerpogaven; Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA), BILAN, rapport 2006/47
- 2006 Van Alphen
Alphen, D. van, 'De Verboden Stad in Tilburg, Ontwikkelingen in de Spoorzone van Tilburg', in: *Tilburg Tijdschrift voor geschiedenis, monumenten en cultuur*, XXIV (2006), nr. 3, 71-77
- 2007 Belvedere
Spoorzone, 't Nieuwe Atelier, Tilburg, een me(e)lting van cultuurhistorie -ontwerpogaven - maatschappij, ISBN 90-76937-00-1 (eindrapport Belvédère-project), herzien maart 2007
- 2008 BOEI
Blankestijn J., K. Loeff, M. Haaksman, A. Boon, *Centrale Spoorwegwerkplaats Tilburg, Bouwhistorische onderzoek*, BOEI februari 2008
- 2008 Van Alphen/Van Putten
Alphen, D. van, R. van Putten, 'Belgische stoomketels, De Gebroeders Deprez in de Lange Nieuwstraat', in: *Tilburg Tijdschrift voor geschiedenis, monumenten en cultuur*, 26 2008, nr. 1, 13-21
- 2011 Nieuw elan
Alphen, D. van, H. van Doremalen, J. Op 't Hoog, R. Peeters (red.), *Nieuw elan in historische omgeving, Herbestemming van industriële gebouwen in Tilburg, Tilburgse Historische Reeks 16*, en Ronald Peeters, ISBN1574-2392, Tilburg 2011 [diverse hoofdstukken over de NS Werkplaats]
- 2012 Lansink (infra)
Lansink, V.M., *Spoorweg-Infrastructuur op het terrein van de voormalige hoofdwerkplaats van NS te Tilburg*, Utrecht 2012
- 2013 Kuijsters/Van Alphen
Kuijsters, L., & D. van Alphen, "De Werkplaats in de Tilburgse Spoorzone", in: *Cultureel erfgoed op waarde geschat. Economische waardering, verevening en erfgoedbeleid*, pag. 101-112. Een samenwerking van Platform31, Vrije Universiteit, Universiteit Twente. Redactie: Simon van Dommelen, Cees-Jan Pen, ISBN 978-94-91711-01-5, maart 2013.



MEER INFORMATIE WWW.SPZ013.NL

Dirk van Alphen
E dirk.van.alphen@tilburg.nl
T 013 542 8766

Juni 2015