

Spoorgevels in Nederland

GERARD OTTEN

De aanleg van de spoorwegen heeft het aanzicht van ons land ingrijpend veranderd. De ervaring van het landschap, tot dan toe bekeken vanaf het water of vanaf de grote doorgaande wegen, veranderde radicaal. Een landschap dat enkele eeuwen nauwelijks was gewijzigd, veranderde in korte tijd in een dynamisch landschap, overspoeld door de moderne tijd. Een herinnering aan deze tijd van snelle modernisering wordt gevormd door de zogenaamde spoorgevels, representatieve gevels van fabrieken, gericht naar de spoorweg.*

Na 1900 ongeveer tot aan de Tweede Wereldoorlog hebben eigenaren van fabrieken gebouwen opgericht langs de spoorwegen in Nederland met de meest representatieve gevel bewust aan de zijde van de spoorweg. De spoorgevels zijn door onbekendheid met het verschijnsel, de teloorgang van oude industrieterreinen en door ontbrekende bescherming bijna verdwenen. Herwaardering voor dit verschijnsel zou op zijn plaats zijn.

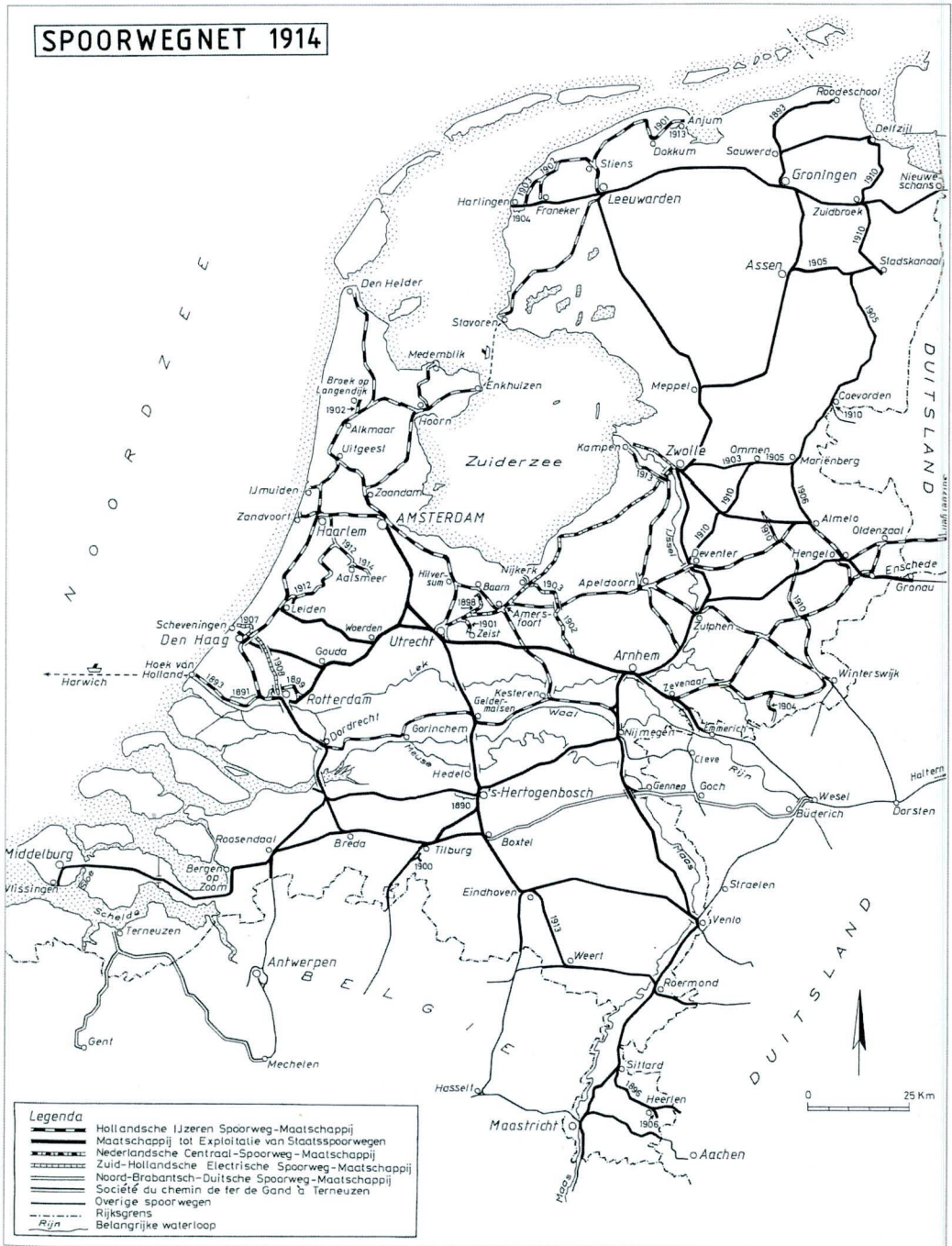
EEN SPOORWEGNETWERK VOOR NEDERLAND

Na enkele experimenten werd in Engeland in 1830 de eerste spoorweg geopend, ingericht voor het passagiersvervoer tussen Liverpool en Manchester. Hierna brak er een ware spoorwegmanie uit en binnen enkele jaren was het welvarende eiland bedekt met een netwerk van spoorwegen. Deze manie sloeg over naar het Europese vasteland en in 1835 werd de spoorweg tussen Brussel en Mechelen geopend. Nederland volgde in 1839 met de spoorweg van Amsterdam naar Haarlem, die vervolgens doorgetrokken werd naar Den Haag en Rotterdam. In 1845 werd de spoorweg Amsterdam – Utrecht – Arnhem geopend. In 1860 lagen er al heel wat spoorwegen in

Nederland, maar van een samenhangend netwerk was nog geen sprake. In dat jaar trad het kabinet Van Hall aan, dat uitdrukkelijk de opdracht had de spoorwegkwestie op te lossen. Hetzelfde jaar nog werd de Spoorwegwet van Van Hall aangenomen. De Staat legde over heel Nederland een spoorwegnetwerk aan en bouwde bruggen over de grote rivieren. De lijnen werden vervolgens in exploitatie gegeven aan particuliere maatschappijen. Rond 1870 waren de spoorwegen in Nederland de kinderschoenen ontgroeid en was er sprake van een goed functionerend, aaneengesloten netwerk dat alle grotere steden bediende en aansluiting gaf op het buitenland. In 1878 werd bovendien de Lokaalspoorwegwet aangenomen, die een grote stimulans betekende voor de verdere ontsluiting van het platteland. Het hoogtepunt van het klassieke spoorwegnet valt in Nederland tussen 1890 en 1914. Na de Eerste Wereldoorlog kromp het netwerk weer in, om pas vanaf 1970 weer te worden uitgebreid.

HET SPOORWEGLANDSCHAP

In de 19e eeuw maakte Nederland de Industriële Revolutie door. Tevoren werden ambachtelijke activiteiten ontplooid in werkplaatsen, die gewoon tussen de huizen stonden. Ook



Spoorwegnet in Nederland in 1914. Overgenomen uit Guus Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* (Amsterdam, 2004).

de eerste fabrieken stonden te midden van de woonbebouwing. Al vroeg werden fabrieken aan de rand van de stad gebouwd, maar echte geplande industrieterreinen kwamen pas veel later. Fabrieken werden bij voorkeur gebouwd in de nabijheid van spoorwegen om zo gemakkelijk goederen te kunnen aan- en afvoeren. In Nederland werden fabrieken liever nog gebouwd met zowel een spoorweg als bevaarbaar water in de buurt. De overlast van de treinen zorgde er bovendien voor dat de terreinen langs de spoorweg niet tot de meest gewilde bouwterreinen voor woonhuizen behoorden.

De enige wettelijke regeling die de bebouwing langs de spoorweg enigszins regelde, was de Spoorwegwet van 1875 met zijn latere wijzigingen. De spoorwegen moesten worden afgesloten voor het overige verkeer. Binnen acht meter van de spoorweg mochten geen gebouwen, muren en schuttingen worden opgericht en geen bomen of houtgewas worden geplant. Vanuit de trein had men, als men een stad naderde, uitzicht op spoorwegemplacements, fabrieken (vaak met spooraansluitingen), opslagterreinen, technische installaties (zoals de gashouders van een gasfabriek), gammele schuttingen, stinkende sloten, arbeiderswoningen, de was die buiten hing, volkstuintjes, rommelige restgebieden en hele en halve vuilnisbelten. Om de sfeer van deze fabrieksbuur-

ten te verhogen en de treinreiziger een nog meer desolante aanblik te bieden stonden deze bouwsels met hun achterkant gericht naar de spoorweg.

STATIONSWEG, STATIONSSTRAAT EN SPOORLAAN

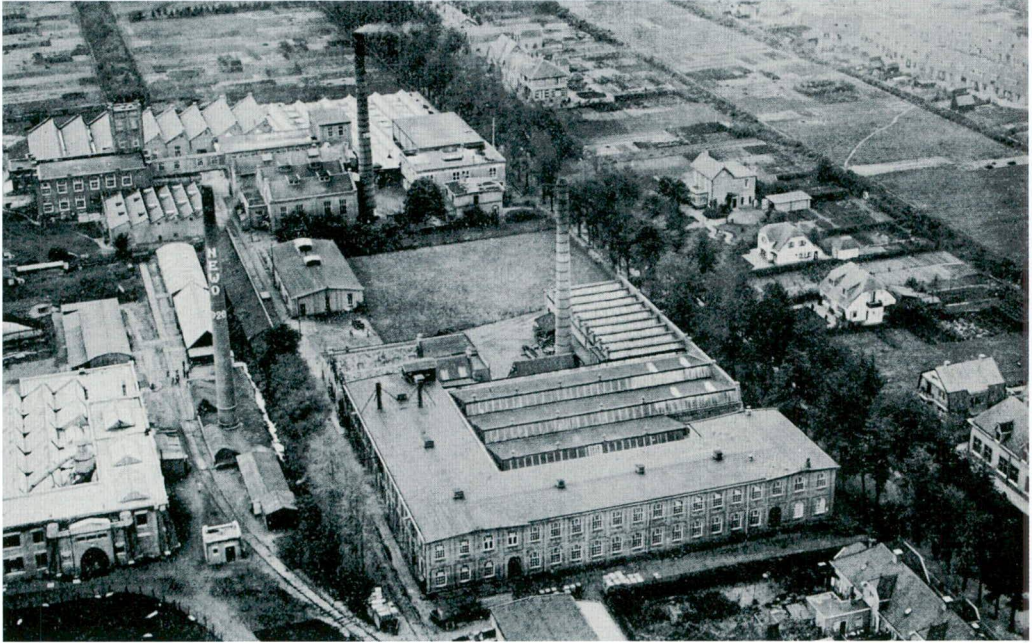
Bij de steden en dorpen die de spoorweg passeerde werd een station gebouwd en een emplacement aangelegd. De meest simpele manier om het station te verbinden met de stad of het dorp was een weg evenwijdig aan de spoorweg aan te leggen, meestal de Stationsweg genoemd, en deze aan te sluiten op één of meer bestaande wegen naar de kern van de plaats. Vóór het station werd vaak een Stationsplein aangelegd.

In de tijd dat het spoorwegennetwerk werd aangelegd werden veel vestingsteden ontmanteld, waardoor er grond vrij kwam voor de bouw van nieuwe woonwijken en fabrieken. Vaak werd nu vanaf het station een nieuwe straat aangelegd om dit met de stad te verbinden. In veel gevallen heet deze de Stationsstraat. De stad moest zich zo goed mogelijk presenteren aan de reiziger. De stedelijke overheid besteedde grote aandacht aan de vormgeving van het Stationsplein en de Stationsstraat. Als er in de stad een monument werd opgericht, werd dit bij voorkeur hier geplaatst.

Op een gegeven moment kreeg men in de

De Koninklijke
Ned. Fabriek van
Muziekinstrumenten,
v.h. M.J.H.
Kessels, Tilburg.
Overgenomen uit
Noord-Brabant's
nijverheid in beeld
(Haarlem, z.j.).





§ Maatschappij voor Textielindustrie, v.h. C. Roessingh & Zoon, Veenendaal. Overgenomen uit Jan Feith, *Nederland's grootste bedrijven vanuit de lucht* (Amsterdam, 1925).

gaten dat het hierboven geschetste spoorweglandschap wel zeer sfeervol was, maar geen reclame voor de stad waar men binnenreed. In een later stadium probeerden gemeentebesturen dan ook bij stadsuitbreidingen langs de spoorweg een laan aan te leggen met huizen, zodat men vanuit de trein een uitzicht had op de voorzijde van huizen, in plaats van op de achterzijde. Vaak wordt zo'n laan de Spoorlaan genoemd.

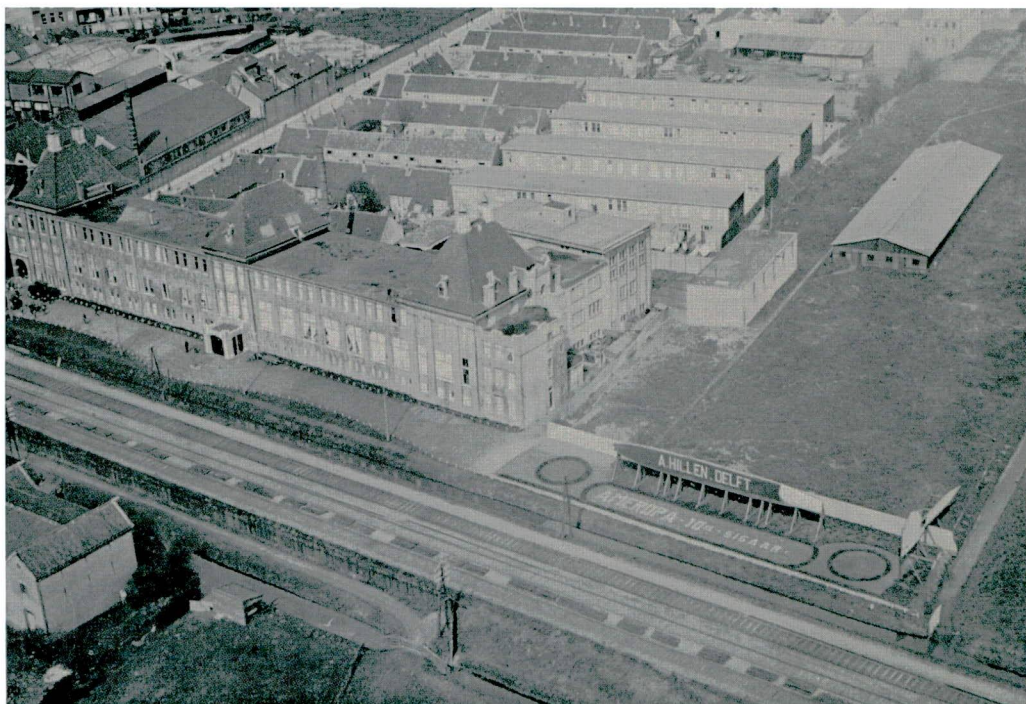
DE SPOORGEVELS

We komen nu aan het eigenlijke onderwerp van dit artikel, de spoorgevels. Een spoorgevel noemen we de gevel van een fabriek aan de zijde van de spoorweg, die uitgevoerd is als een hoofdgevel. De firmanaam en fabrieksmerken ontbraken uiteraard niet. Aan de zijde van de ontsluitingsweg kan de fabriek ook een gevel hebben die uitgevoerd is als hoofdgevel, maar vaak was deze zijde juist zeer onopvallend. Het introduceren van spoorgevels is een proces geweest dat enige tijd in beslag genomen

heeft. Het spoorwegnetwerk was rond 1880 ongeveer voltooid, maar er is blijkbaar enige tijd verlopen tussen de voltooiing van het spoorweginet en de introductie van representatieve gevels langs de spoorweg. Het verschijnsel spoorgevel doet pas opgeld rond 1900. Het hoogtepunt van het verschijnsel moeten we dateren tussen 1900 en 1914. De bouw van deze gevels is een spontaan proces geweest dat niet geleid werd door de overheid. Men bouwde aanvankelijk fabrieken langs de spoorweg zonder enige architectonische pretentie. Op een gegeven moment komt men op het idee een representatieve gevel te bouwen, niet alleen aan de zijde van de straat, maar ook aan de zijde van het spoor. De fabrikant maakt reclame met zijn spoorgevel door middel van advertenties, briefhoofden en foto's en daardoor worden ook andere fabrikanten geïnspireerd hetzelfde te doen. Zij komen ook met de trein voorbij en zien vanuit hun treincoupé de fraaie gevel van hun concurrent. In het eerste kwart van de 20e eeuw worden

foto's van fabrieken nogal eens genomen met de spoorweg op de voorgrond. Vaak zijn het gebouwen die rond 1900 als modern kunnen worden beschouwd. Ze vertonen in veel gevallen een betonconstructie en hebben grote ramen om veel licht binnen te laten. Een belangrijke bron voor de bestudering van spoorgevels is Jan Feith, *Nederland's grootste bedrijven vanuit de lucht*, uitgegeven in Amsterdam in 1925, in samenwerking met de KLM. Deze luchtfoto's geven een prachtig overzicht over de diverse bedrijven, waarop hun ligging ten opzichte van de spoorwegen goed te zien is. Een tweede fotoboek is *Noord-Brabant's nijverheid in beeld* en waarschijnlijk bestaan er nog wel meer van dit soort overzichtswerken. Invloed vanuit Amerika mag niet worden uitgesloten. Aan het einde van de 19e en in het begin van de 20e eeuw verkeerde men in Europa in een soort euforie. Overal deden

zich nieuwe ontwikkelingen voor. Nieuwe technieken beloofden veel voor de toekomst. Men verwachtte verbetering van de levensomstandigheden voor iedereen, ook voor de arbeiders. Amerika had rond 1900 een zeer positieve klank bij een groot deel van de Europese bevolking. Afbeeldingen van fabrieksgebouwen uit Amerika vonden hun weg in Europese tijdschriften en populaire reisbeschrijvingen. Iedereen kende de naam Chicago, al was hij er zelf nog nooit geweest, en iedereen had wel eens plaatjes gezien van de enorme industriële landschappen daar. De bekende, schreeuwelijke Amerikaanse reclames ontstonden in deze tijd. Deze waren bedoeld om vanuit een trein of een elektrische tram snel gelezen te worden en onmiddellijk de aandacht te trekken. Het is mogelijk dat deze beelden van Amerikaanse steden rechtstreeks invloed hadden op de ontwerpers van spoorgevels in Nederland.



§ De sigarenfabriek van Hillen in Delft aan de spoorweg van Rotterdam naar Den Haag. De ingang bevindt zich links, buiten beeld, in de zijgevel, aan een straat die dwars op de spoorweg staat. Overgenomen uit Jan Feith, *Nederland's grootste bedrijven vanuit de lucht* (Amsterdam, 1925).

Het is natuurlijk ook mogelijk dat fabrikanten en architecten in Nederland zelf op het idee kwamen.

VOORBEELDEN

We noemen hier enkele voorbeelden van spoorgevels. In Tilburg, vanouds een echte industriestad, zijn twee voormalige spoorgevels speciaal de moeite van het vermelden waard. De firma E. Elias had rond de Eerste Wereldoorlog een wollenstoffenfabriek aan de spoorweg naar Turnhout. De gebouwen waren tamelijk bescheiden. Ze dateerden zo te zien uit het derde kwart van de 19e eeuw. Men had duidelijk nog geen poging ondernomen een hoofdgevel aan de zijde van de spoorweg op te richten. Dat lag wel anders bij de koninklijke fabriek van muziekinstrumenten Kessels. Deze werd opgericht in 1880. In 1898 bouwde Matthieu Kessels, eveneens aan de spoorweg naar Turnhout aan de Industriestraat een monumentaal fabrieksgebouw. In 1915 bouwde hij nog eens aan de andere kant van de spoorlijn, ook aan de Industriestraat, een tweede fabriek. Deze laatste gebouwen zijn gesloopt in 1957. In Veenendaal lagen in 1925 twee fabrieken naast elkaar aan de toenmalige spoorweg van Amersfoort naar Kesteren, de textielfabriek van Roessingh en de N.V. Nederlandsche Wolindustrie. Deze spoorweg was aangelegd in 1886 en vormde onderdeel van een internationale spoorverbinding van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij van Amsterdam via Hilversum, Amersfoort, Kesteren en Nijmegen naar Kleef en zo verder Duitsland in.

De fabriek van Roessingh was gedeeltelijk gebouwd in 1899 voor de N.V. Rhenensche Cravatten- en Confectiefabriek. Roessingh vestigde zich in 1900 in Veenendaal en nam in 1912 de gebouwen van de confectiefabriek over. Na een faillissement in 1937 werden de fabrieksgebouwen overgenomen door de Panter Sigarenfabrieken. Ondanks protest van de Historische Vereniging Veenendaal werden de gebouwen gesloopt in 1991. De N.V. Nederlandsche Wolindustrie was opgericht in 1920.

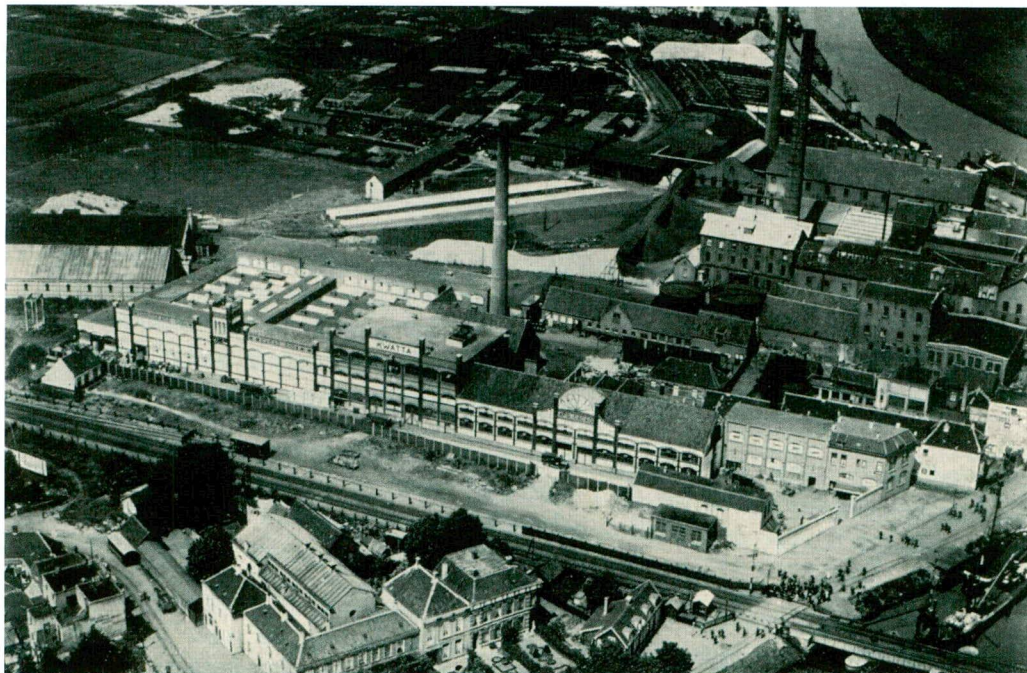
Beide fabrieken hadden hun hoofdgevel met monumentale poortingang aan de zijde van de spoorweg. De spoorweg van Amersfoort naar Kesteren dient tegenwoordig voor het lokale verkeer van Utrecht via Veenendaal naar Rhenen.

Ten zuiden van Delft, aan de oostzijde van de spoorweg van Rotterdam naar Den Haag, lag de sigarenfabriek van A. Hillen, ook weer met een paleisachtige gevel aan de spoorweg. De ingang van het complex bevond zich in een straat die dwars op de spoorweg staat. Het bedrijf dateerde uit de 19e eeuw, maar was aanvankelijk op een andere plaats gehuisvest. De nieuwe sigarenfabriek langs de spoorweg werd in gebruik genomen in 1909, maar ook deze gevel is verdwenen.

De gebouwen van de Lederfabriek Oisterwijk liggen nog steeds ten noorden van de spoorweg van Tilburg naar Eindhoven. De gebouwen uit 1917 vormen als het ware een U-vormig industrieel paleis, met de voorzijde gericht naar het spoor. *Het aanzicht van een fabriekstad in wording*, zegt Jan Feith. In 1932 ontving de Lederfabriek het predicaat Koninklijk. Na enkele overnames en fusies kwam de fabriek bekend te staan onder de naam Koninklijke Verenigde Leder (KVL). Sinds 2000 echter staat de lederfabriek leeg. Er worden pogingen ondernomen tot herbestemming.

HET EINDE VAN DE SPOORGEVELS

Na de Tweede Wereldoorlog zijn grote veranderingen opgetreden in de industrie in Nederland. Steden groeiden steeds verder uit en woonwijken omsingelden als het ware de oude industrieterreinen. Sommige industrieën raakten geïsoleerd in woonwijken, met alle overlast van dien. Tegelijkertijd trad schaalvergroting op. De productie van meerdere fabrieken over heel Nederland werd vaak door de moederbedrijven op één locatie geconcentreerd. Bepaalde bedrijven, en soms zelfs hele industrieën, verdwenen of werden verplaatst naar landen buiten Europa. De schaalvergroting betekende ook dat industrieën meer ruimte nodig hadden en ook behoefte hadden aan



Ⓔ Een luchtfoto van de Kwattafabriek in Breda in 1923. De ingang bevindt zich onopvallend aan de rechterkant. Overgenomen uit Jan Feith, *Nederland's grootste bedrijven vanuit de lucht* (Amsterdam, 1925).

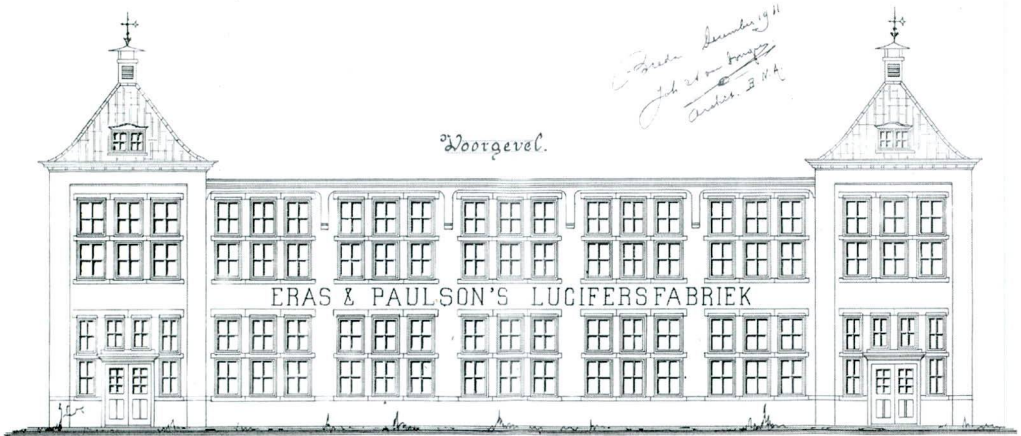
grotere, nieuwere gebouwen. Er traden ook veranderingen op met betrekking tot de infrastructuur. Industrieën waren gevestigd aan het water en de spoorweg, maar moesten nu aansluiting zoeken op autowegen. Hierdoor kwamen veel oude fabrieksgebouwen leeg te staan. Verval en sloop was hun lot. Een goed deel van onze nationale geschiedenis dreigde te verdwijnen. Er werden dan ook vanaf de jaren '70 van de 20e eeuw initiatieven genomen om het industriële erfgoed te bewaren. Individuele gebouwen en soms zelfs hele complexen werden herontwikkeld tot woningen of kregen een commerciële of culturele functie. Voor veel spoorgevels kwamen deze ontwikkelingen echter te laat. Het Monumenten Inventarisatie Project, afgekort MIP, was een landelijk project dat tussen 1986 en 1995 werd uitgevoerd. Per gemeente werden de waardevolle gebouwen en andere objecten beschreven uit de periode 1850-1940. De kennis van industriële monumenten was in die tijd blijkbaar

nog niet zo ver gevorderd dat de spoorgevels daadwerkelijk werden herkend.

EEN TREURIG VOORBEELD: BREDA

Veel spoorgevels zijn dus gesloopt. Een treurig voorbeeld is, moeten we toegeven, Breda. Waarschijnlijk een van de mooiste spoorgevels in Nederland was die van de Kwatta bij deze stad. Dit bedrijf bezat aan de noordzijde van de spoorweg naar Rotterdam, ten westen van de rivier de Mark, drie aaneengeschakelde bedrijfsgebouwen, ontworpen in 1919 in Art-Nouveaustijl. De gevels hadden een lengte van ongeveer 150 meter langs de spoorweg. Aan de spoorzijde van de gebouwen liep een weg die eigendom was van het bedrijf. De ingang bevond zich aan de oostzijde aan de weg langs de rivier de Mark en was volkomen onopvallend. In 1955 werd de fabriek geruild met de gemeente Breda tegen andere terreinen en rond 1970 gesloopt.

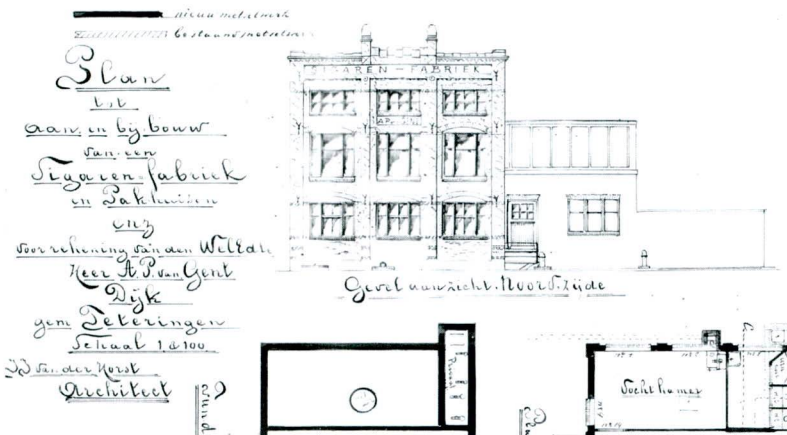
Een bepaald extreem voorbeeld van het ver-



De bouwtekening van de spoorgevel of 'voorgevel' van de luciferfabriek van Eras en Paulson uit 1911 (bron: Collectie Stadsarchief Breda).

schijnsel spoorgevel was de luciferfabriek aan de Ceresstraat. Aan deze straat had de fabriek een onopvallend pand, met daarnaast een fabriekspoort. Aan de spoorweg daarentegen stond een imposant fabrieksgebouw, geflankeerd door twee torens. Het bedrijf was gesticht in 1891 en in 1900 overgenomen door de heren Eras en Paulson. In 1911 werd het nieuwe gebouw ontworpen door de architect Joh. A. van Dongen in een wat zware, Duitse Jugendstil. Het gebouw werd, helaas, in de loop van 2006 gesloopt. Het was op dat moment de grootste nog bestaande spoorgevel in Breda.

De enige nu nog bestaande spoorgevel in Breda is die van de Genta aan de Hoge Steenweg. Deze wat vergeten straat biedt het beeld van een vervallen fabrieks- en arbeidersbuurt van rond 1900. Pakhuizen en industriële gebouwen worden afgewisseld door rijen arbeiderswoningen. In 1908 verbouwde A.P. van Gent een leerlooierij tot sigarenfabriek en produceerde hier sigaren onder de merknaam Genta. In 1914 bouwde hij aan de noordzijde van zijn fabriek een nieuw gebouw aan de zijde van de spoorweg. De gevel is enkele tientallen meters verwijderd van de spoorweg, maar toch is deze



De bouwtekening van de gevel aan de spoorzijde van de sigarenfabriek Genta in Breda uit 1914 (bron: Collectie Stadsarchief Breda).



De spoorzijde van sigarenfabriek Genta. Overgenomen uit *Noord-Brabant's nijverheid in beeld* (z.j.).

uitgevoerd als de representatieve gevel. Het gebouw bestaat nog, zij het in zeer vervallen staat.

HERWAARDERING

De laatste tientallen jaren is er meer aandacht voor het uitzicht dat de passagiers hebben vanuit de trein. Veel stadsbesturen beseffen dat het aanzicht van hun stad een vorm van citymarketing is. Stadsvernieuwing en herontwikkeling van oude industrieterreinen, vooral rond stations, staan in de belangstelling. Een duidelijk gericht beleid ten aanzien van de oude spoorgevels ontbreekt nog. Ongeweten verdwijnt daarbij een belangrijk gedeelte van onze nationale en regionale geschiedenis.

Om tot een goed overzicht van alle nog bestaande spoorgevels in Nederland te komen zal het noodzakelijk zijn heel wat treinreizen te maken. Niet alleen grote steden, zouden bezocht moeten worden, maar ook kleinere steden. We moeten veronderstellen dat het oude industrielandchap in steden als Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Utrecht de laatste decennia ingrijpend gewijzigd is door stadsvernieuwing, sloop van hele wijken en herbestemming van oude industrieterreinen. Als we gave spoorgevels willen vinden, hebben we waarschijnlijk meer kans in kleinere steden en dorpen. Veel spoorgevels zullen ook verborgen staan langs opgeheven spoorwegen. Ook de fiets zal dus nodig zijn voor verdere ontdekkingen.

Railway fronts in the Netherlands

The construction of railways has changed the landscape of the Netherlands significantly. The so-called railway fronts are relics of this age of rapid modernization. From around 1900 until the Second World War manufacturers erected factory buildings along the railways in the Netherlands with the most representative facade facing the railway line.

The first railway line facilitating inter-city passenger transport was opened in England in 1830. The Netherlands followed in 1839. By 1870 a contiguous network had been constructed that served all large cities and that connected the Netherlands with the other European countries. The construction of railways was in the Netherlands as well as in other countries, part of the Industrial Revolution. During this period factories were becoming bigger and were built outside existing cities. Because of the required supply of raw materials and the transport of finished products they were preferably built near railways and navigable waterways. As a result train passengers were confronted with the back of these buildings, fallow areas and junk yards. At a certain moment a manufacturer hit upon the idea to build a representative façade on the side of the tracks. Then the manufacturer started using images and photographs of his building for advertising and letterheads. The attention of other manufacturers was drawn to their competitors' façades, which made them decide to build a similar façade. It is possible that this tradition of railway fronts was influenced by the railways and related buildings in America. Even if they had not been there themselves, everyone knew the images of American industrial towns. Most of the railway fronts, which are the façades of factories on the side of the railway, modeled as the main façade, were built between 1900 and 1914.

Due to unfamiliarity with this phenomenon, and the decline of old industrial districts after the Second World War and as a result of the absence of any specific heritage laws, many of the railway fronts have disappeared. Only from the seventies of the 20th century onwards,

initiatives were taken to preserve this industrial heritage. Many city governments realize that the view of their city is a form of city marketing. Over the last decades attention for the view that passengers have from the train has increased. It would therefore be advisable to let the tradition of railway fronts play a role in the protection and management of our industrial heritage.

NOOT

- * Met dank aan Johan Hendriks, voormalig hoofd van Bureau Cultureel Erfgoed van de gemeente Breda, voor de inspiratie die van hem is uitgegaan bij het opzetten van dit artikel. Verder dank ik de spoorwegdeskundigen Marius Broos, Guus Veenendaal en Dick van der Spek voor hun hulp.

LITERATUUR

- FEITH, J. (1925). Nederland's grootste bedrijven vanuit de lucht. Amsterdam, KLM en A. de la Mar.
- Noord-Brabant's nijverheid in beeld. Haarlem, Emrik & Binger.
- NIJHOF, E., (RED.). (1996). Industrieel erfgoed, Nederlandse monumenten van industrie en techniek. Utrecht, Teleac.
- NIJHOF, P. (1985). Oude fabrieksgebouwen in Nederland. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw.
- OTTEN, G. (2011). Spoorgevels in Breda. Gemeente Breda, Bureau Cultureel Erfgoed (Erfgoedrapport Breda 15).
- VEENENDAAL, G. (2004). Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu. Amsterdam, Boom.