

Burgemeester Brokxlaan 8-88, Tilburg
Complex Centrale Spoorwegwerkplaats Tilburg (NS Werkplaats)
* **Gebouw 88**

Complexomschrijving

Het complex van de NS Werkplaats ligt in het centrum van Tilburg, ten noorden van spoorlijn en station, ten westen van het NS Plein, ten oosten van de Fraterstraat en grotendeels ten zuiden van de Burgemeester Brokxlaan. Twee kleine ensembles liggen ten noorden van de Burgemeester Brokxlaan.

Vanaf 1860 werd de spoorlijn Breda-Tilburg-Maastricht aangelegd. In 1867 volgde in Tilburg een eerste aanbesteding voor een uitgebreide werkplaats op een van de gemeente gekocht, groot perceel. Gestart werd met de bouw van een magazijn en een werkplaats voor locomotieven. In de decennia daarna komt de transversale werkplaats van de grond. De oudste gebouwen zijn in hoofdzaak van het transversale type met een al dan niet centraal gelegen hal waarin een rolwaginstallatie was geplaatst voor het 'overdwars' verplaatsen van de rijtuigen. Het gehele complex kent diverse bouwfasen (vanaf 1865 tot 2010) en omvat een groot aantal met elkaar samenhangende gebouwen en een samenbindende infrastructuur. In de noordwestelijke hoek van het terrein werd in 1867 het eerste gebouw gerealiseerd, een bergplaats voor hout en bouwmaterialen (Gebouw 41). Kort daarna werd in 1869 de koperslagerij gebouwd (Gebouw 76). Van de bebouwing uit ca. 1870 resteren nog delen van de eerste locomotiefstelplaats en wagenmakerij (Gebouw 90). In 1902 werden aan de oostzijde van het terrein een schrijnwerkerij en wagenmakerij (Gebouwen 92 & 95) opgetrokken inclusief een transversaal geplaatste rolwaginstallatie, grotendeels onder sheddaken. Gebouw 70 kent bouwfasen vanaf de beginperiode tot midden 20^e eeuw. Opvallend is de in 1921 verhoogde constructie in het middendeel. De hierboven genoemde onderdelen zijn overwegend opgetrokken in baksteen en getoogde gietijzeren vensters met een kleine roedenverdeling.

In de jaren '30 werden ten westen van de toenmalige hoofdbebouwing van de werkplaats vervangende nieuwbouw en uitbreidingen gerealiseerd. In 1929 werd een draaischijf (bij Gebouw 46) geplaatst. In 1933 werden de oude locomotiefstelplaats vervangen en kwamen de nieuwe locomotiefstelplaats en ketelmakerij gereed (Gebouwen 60 & 68). In 1937 werd bij de draaischijf een vrijstaande polygonale locomotiefloods (Gebouw 46) opgetrokken. In hetzelfde jaar kwam een nieuwe, inmiddels verdwenen wielendraaijerij (Gebouw 44) tot stand. De gebouwen uit de jaren '30 werden hoofdzakelijk opgetrokken in stalen vakwerk met baksteen- en glasvulling. Ook in de tweede helft van de 20^e eeuw is de werkplaats verder gemoderniseerd en zijn nieuwe gebouwen en uitbreidingen gerealiseerd die kenmerkend zijn voor de naoorlogse periode, waaronder een ruimte voor het testen van motoren, een ketelhuis en een medisch centrum.

Waardering complex

Het gehele complex is van algemeen belang. Het heeft cultuurhistorische waarde als uitdrukking van de sociaal-economische en geografische ontwikkeling, namelijk de aanleg van de spoorverbinding door Tilburg en de ontwikkeling van een grote lijnwerkplaats voor het zuiden van Nederland. Daarmee is het complex een belangrijke schakel in het verhaal van Tilburg. Fysiek, ruimtelijk, geografisch, sociaal-economisch en demografisch markeert de werkplaats een belangrijke transitie naar de moderne industriestad die Tilburg zou worden en illustreert dus een essentiële fase in het verhaal van de stad. Het heeft ensemblewaarden als onderdeel van de stedelijke ontwikkeling van Tilburg, in het bijzonder de ontwikkeling tot een industrieel spoorwegknooppunt. Het is relatief gaaf bewaard gebleven en is een voorbeeld van een samenhangend 'spoorweglandschap' binnen een gave stedelijke structuur.

Het complex is verder belangrijk als unieke representant van een typologische ontwikkeling van lijnwerkplaatsen, namelijk die van een transversale werkplaats. Het heeft architectuurhistorisch waarde als voorbeeld van de sobere en doelmatige vormgeving van spoorwegwerkplaatsen. De NS Werkplaats toont een staalkaart van de stijlontwikkeling van een eeuw spoorwegarchitectuur. Belangrijk is de bijzondere samenhang van ex- en interieur, een geïntegreerd stelsel van infrastructuur en hoge hallen met zowel functioneel als ruimtelijk bijzondere interieurs. Het geheel is dan ook een staalkaart van utilitaire bouw- en constructietechnieken die in Nederland de afgelopen 140 jaar zijn toegepast. De ruimtelijke oriëntatie en beleving (exterieur én interieur) van de verschillende hallen geeft het complex een bijzondere betekenis voor de stad.

De kernkwaliteit van de hallen is dat de bouwkundige structuur en daarmee onlosmakelijk verbonden ruimtelijke structuur vooral het gevolg zijn van de oorspronkelijke functies en processen van de transversale werkplaats.

Samen met aspecten als de ruimtebeleving in de open hallen, de robuuste en soms ook imperfecte omgeving en bebouwing en natuurlijk de samenbindende infrastructuur en artefacten (rails, wissels, smeerputten, stootblokken, seinpalen, leidingen, kranen, rolwagen) zijn dit wezenlijke thema's met een toegevoegde waarde voor het verhaal van de werkplaats en de afleesbaarheid daarvan in de toekomst.

Binnen dit complex zijn meerdere ensembles beschermd als gemeentelijk monument. Ensembles, zoals de polygonale loods en de draaischijf (Gebouw 46 e.o.), Lochal (Gebouw 60), Koepelhal/wagenmakerij (Gebouw 90-95), Houtloods (Gebouw 41 met kraanbaan), Smederij en Ketelhuis vormen essentiële schakels binnen het complex van de voormalige transversale werkplaats, evenals de infrastructuur en belendende hallen. De ensembles hebben steeds een bijzondere betekenis in de geschiedenis van de werkplaats. Samen vormen die ensembles een aaneenschakeling van erfgoed dat zorgt voor de herkenbaarheid van de historische Werkplaats. Het gehele complex is belangrijk in de ontwikkelingsgeschiedenis en het verhaal van Tilburg.

Voor verdere informatie zie:

- SPZ013. 1. Voormalige NS Werkplaats in cultuurhistorisch perspectief (versie juni 2015)

Burgemeester Brokxlaan 8-88 Tilburg Context
--

Centraal tussen de twee grootste hallen (de werkplaats voor locomotieven in het westelijk deel en de wagenmakerij in het oostelijk deel) lagen diverse kleinere, vaak met elkaar verbonden werkplaatsen die een ondersteunende functie hadden: ververij, timmerwerkplaats, lasserij, houtbereiding, gieterij, koperdraaijerij e.d. De beide hoofdgroepen werden dus verbonden door dergelijke nevenbedrijven, waar de kleinere onderdelen werden hersteld of nieuw gemaakt. Deze gebouwen hadden over het algemeen een kleinere schaal. Midden in het gebied liggen onder meer de voormalige verensmederij (Gebouw 84) waarnaast in de jaren '50 van de 20^e eeuw een ruimte voor het testen van motoren werd gebouwd, en de voormalige draaijerij/zadelmakerij: Gebouw 88 uit 1868. Het werd in 1913 verhoogd. Vanwege die centrale ligging, kleinere schaal, ruimtelijk en functionele relatie met de grotere hallen is dit ensemble een cultuurhistorisch waardevolle schakel binnen het gehele complex. Cultuurhistorisch en typologisch zijn het waardevolle objecten en in deze setting uniek. Ze zijn gebouwd in de voor die periode en functies kenmerkende bouwstijlen. Voor de beschrijving van het gehele complex van de werkplaats wordt verwezen naar de inleiding.

Burgemeester Brokxlaan 8-88, Tilburg Gebouw 88, draaijerij, zadelmakerij en kantoor
--

Inleiding

Gebouw 88 is oorspronkelijk deel van de draaijerij (Gebouw 79), Met name in de vensterpartijen op de begane grond is dat nog goed herkenbaar. De belangrijkste wijzigingen vonden plaats in 1913 toen het gebouw werd verhoogd en een andere functie kreeg. In 1976 zijn de verdiepingen in gebruik genomen als kantoren. Op de begane grond was er nog steeds een doorgang naar Gebouw 79.

Omschrijving

Uit 1868 dateren de tekeningen en bestekken van de draaijerij, smederij en werkplaats voor wagens. Gebouw 88 was deels onderdeel van de draaijerij (Gebouw 79). De begane grond met gietijzeren ramen dateert nog uit 1868. In 1913 werd een deel van de draaijerij, welke op dat moment in gebruik was als houtzagerij, verbouwd tot zadelmakerij. Hier werden leren onderdelen gemaakt, zoals bankbekledingen. De uitbreiding omvatte ook magazijnzolders. Met de uitbreiding van de zadelmakerij in 1913 werd een deel van de constructie van de toenmalige houtzagerij, gesloopt en verhoogd met 2 verdiepingen. De begane grond bleef in gebruik als zagerij en de verdiepingen werden in gebruik genomen als zadelmakerij en magazijn. Dit is nu Gebouw 88.

De gevels van de begane grond dateren daarom nog uit 1868. Het exterieur wordt vooral gekenmerkt door metselwerk en een heldere, op de oorspronkelijke maat gebaseerde indeling in traveeën. De getoogde vensters met gietijzeren ramen zijn grotendeels nog aanwezig. Het nieuwe gedeelte bestond uit één verdieping en een zolderverdieping en was voorzien een zadeldak voorzien van pannen. Tegen de zuidgevel werd een trap gebouwd,

die toegang verleende tot de verdiepingen. De oostgevel van het nieuwe gedeelte was monumentaal vormgegeven met gekoppelde rechthoekige vensters op de eerste verdieping en in het midden van de zolderverdieping een groot venster geflankeerd door kleine gekoppelde getoogde vensters. De noordgevel kreeg een kleine uitbouw waarin zich de ingang bevond. Deze uitbouw liep door over alle drie de bouwlagen en werd afgesloten door een zadeldak.

Vanaf 1976 zijn de eerste en zolderverdieping in gebruik geweest als kantoorruimte.

Gebouw 88 bestaat uit drie bouwlagen onder een zadeldak. Het gebouw is ingedeeld in 11 traveeën. De draagconstructie wordt gevormd door stalen liggers op twee rijen kolommen. De begane grond vloer is uitgevoerd als betonvloer op het zand, de overige vloeren zijn uitgevoerd als houten balklaag met vloerhout. Het dak is van pannen voorzien en de gevels zijn opgetrokken in baksteen. De architectonische uitstraling was bij al deze gebouwen hetzelfde, namelijk sobere baksteenarchitectuur met traditionele zadeldaken. De oorspronkelijke gebouwen zijn opgetrokken uit baksteen, voorzien van lisenen en siermetselwerk en worden afgesloten door een zadeldak. De verschillende gevels bevatten rondboogvensters of getoogde vensters en in de kopgevels was in de geveltoppen meestal een rond venster aangebracht.

Specifieke waardering

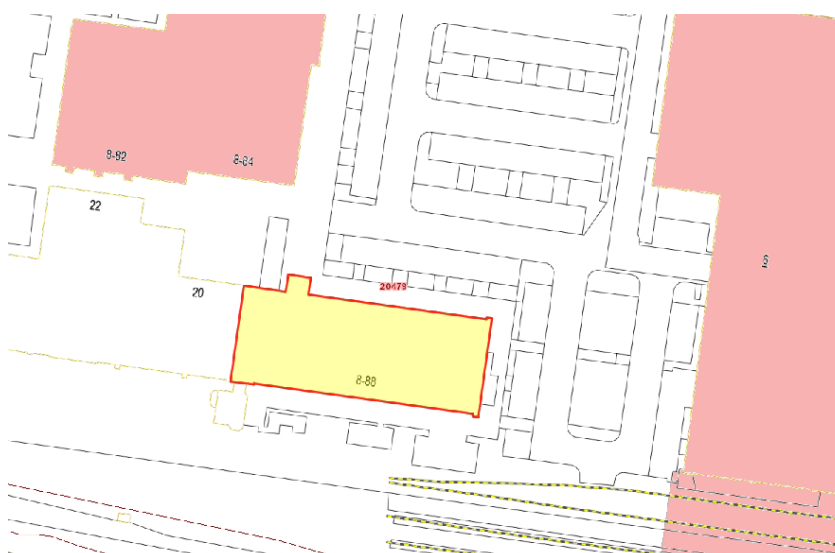
De waardering van het complex als geheel is van toepassing (zie "Waardering complex" in inleiding).

Het gebouw heeft cultuurhistorische waarde vanwege de oorspronkelijke functies van zagerij en zadelmakerij. Het gebouw had samen met andere gebouwen in de omgeving een ondersteunende functie voor de grote werkplaatsen voor locomotieven en de wagenmakerijen. Oorspronkelijk waren deze gebouwen verbonden. Het heeft architectuurhistorische waarde omdat de oorspronkelijke hoofdvorm aanwezig herkenbaar is. De gemetselde, deels gewijzigde buitengevels zijn in hoofdzaak nog oorspronkelijk en in de gevels is nog een aantal authentieke gietijzeren vensters aanwezig.

Doordat het in verschillende periodes is veranderend en vergroot, kent het ook een historische gelaagdheid, waardoor het verhaal van de werkplaats afleesbaar is. Met name de perioden rond 1868 (begane grond met gietijzeren vensters) en 1913 (uitbreiding met verdieping) zijn belangrijk en nog steeds heel goed herkenbaar. Ligging en oriëntatie van het gebouw spelen daarin ook een rol. Het gebouw heeft ensemblewaarde in relatie met onder meer Gebouwen 79, 83 en 84.

Situatie 2017

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, ten zuiden en deels ten noorden van de Burgemeester Brokxlaan en Lange Nieuwstraat en ten oosten van de Fraterstraat. Gebouw 88, Burgemeester Brokxlaan 8.88 ligt centraal op het voormalige terrein van de NS Werkplaats, tussen Loc.hal en Koepelhal-Wagenmakerij op het perceel met de kadastrale aanduiding TBG01.N.20479.G.0



De rode vlakken zijn gemeentelijke monumenten.

Het rood omliggende gele vlak is gebouw 88,

Burgemeester Brokxlaan 8-88, Tilburg