

GESCHIEDENIS DER SPOORWEGEN IN EN OM ROOSENDAAL 1850 - 1880 (Deel I)

Een gemeenschappelijk station voor twee spoorwegmaatschappijen

DOOR
M. C. J. BROOS

GEDURENDE ruim 13 jaren, van 1 april 1867 tot 1 juli 1880, verleenden twee spoorwegmaatschappijen hun diensten aan het Roosendaalse publiek in een station, dat voor een gemeenschappelijke dienst was ingericht.

Naast het station, gebouwd in 1854 door de „Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam” (kortweg A.R.), werd in 1863 door de „Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen” (kortweg S.S.), voor haar spoorweg van Roosendaal naar Bergen op Zoom, een tweede afzonderlijk gelegen station, opgericht. Door een fusie van een drietal bedrijven, zou in 1864 de A.R. opgaan, in een gemeenschappelijke onderneming onder de naam „Chemins de fer Grand Central Belge” (kortweg G.C.B.). Meer dan drie jaren lang zou Roosendaal twee, geheel van elkaar gescheiden, spoorwegstations bezitten.

In de jaren 1866 - 1868 kwam er een aanzienlijke uitbreiding van het oorspronkelijke A.R.-station tot stand, zodat de dienst van de S.S. per 1 april 1867 naar dit station kon worden overgebracht.

Na vele onderhandelingen tussen de beide regeringen van Nederland en België werd de G.C.B. tenslotte gedwongen afstand te doen van haar spoorwegen in West-Brabant.

Met ingang van 1 juli 1880 nam de S.S. de exploitatie van alle diensten der G.C.B. voor haar rekening.

VERKEER EN VERVOER IN HET DORP ROOSENDAAL VAN 1850

„Gelegen tussen de strategisch, staatkundig en economisch belangrijke steden Bergen op Zoom en Breda, moest het dorp Roosendaal vanaf zijn ontstaan tot diep in de 19e eeuw genoegen nemen met een magere positie van landbouwcentrum en marktplaats voor de agrarische omgeving”. Aldus schrijft Dr. J. G. L. Theunisse in zijn artikel „Roosendaal

van agrarisch verzorgingscentrum naar moderne industriestad" (De Ghulden Roos 1968).

Omstreeks 1850 was er nauwelijks sprake van een ambachts- of fabrieksnijverheid in deze plaats. Daarentegen zou het overwegend agrarische karakter nog geruime tijd blijven bestaan. Als schrale troost voor het armoedige leven, grepen de arbeiders naar de bierkan in de wel talrijk aanwezige dorpsherbergen.

Ultimo 1850 telde het dorp Roosendaal 6105 inwoners. De aaneengesloten bebouwing strekte zich uit vanaf de Kade/Hulsdonksestraat, de Raadhuisstraat/Burgerhoutsestraat en de Kalsdonksestraat tot aan de Markt. Ook waren in de Dominéstraat, Kerkstraat en de Kuiperstraat aan weerszijden gebouwen verrezen.

Van groot belang voor de handel was de Rijksweg van Breda naar Bergen op Zoom, aangelegd in de jaren rond 1810. Deze verbinding, met keien bestraat en aan beide zijden met eike- of beukebomen geplant, volgde in Roosendaal, van oost naar west, de Bredaseweg, Hoogstraat, Molenstraat, Bloemenmarkt, Markt, Kade en de Wouwseweg. Te voet of te paard, al of niet met een rijtuig, konden de Roosendaalse inwoners over verharde wegen naar Nispen en Antwerpen (Nispenseweg), Steenberg (Vroenhoutseweg) en Oud Gastel (Kalsdonksestraat/Gastelseweg) reizen.

Op verschillende plaatsen rondom Roosendaal kan men in het landschap nog zeer duidelijk de oude, reeds uit de middeleeuwen daterende, wegen naar Breda en Bergen op Zoom herkennen. De huidige Heirweg werd in het verleden als „Oude Rosendaalsche Weg" naar Wouw en Bergen op Zoom aangeduid. Nadat de Rijksweg van Breda naar Bergen op Zoom was aangelegd, werd terstond de verbinding tussen „t Anker" en de „Oude Rosendaalsche Weg" langs Boeiink, als straatweg naar Steenberg, van betekenis. Aan de weg naar Oud Gastel lagen achtereenvolgens de gehuchten „Groot Kalfsdonk" en „Klein Kalfsdonk".

Ook werd het platteland rondom Roosendaal nog doorsneden met al eeuwen oud zijnde turfvaarten.

Vanaf het „Turfhoofd" in deze plaats was in oostelijke richting de „Turfvaart" of „Rucphense Vaart" gegraven. Later zou een gedeelte van deze vaart in de „Verfraaiing" worden opgenomen. Oudere Roosendalers zullen zich dit langgerekte park nog wel kunnen herinneren.

In deze „Turfvaart" kwam vanuit de omgeving van het Belgische Nieuwmoer de „Natte of Eldersche Turfvaart" uitgelopen.

Als verbinding tussen de Watermolenbeek en deze later aangelegde „Natte of Eldersche Turfvaart” was de „Oude of Droge Turfvaart” nog steeds blijven bestaan.

Als voornaamste natuurlijke waterlopen in het stroomgebied van de (Water-) Molenbeek kunnen worden onderscheiden: „Krampenloop”, „Haijinksche of Risse Beek”, „Spuitendonksche Beek” en „Engbeek”. Nabij Roosendaal kon de Molenbeek worden bevaren.

Ter kanalisatie van de Molenbeek en als haven voor Roosendaal, werd er in 1823 over een afstand van 3,5 km een „Nieuwe Rosendaalsche Vliet” gegraven. De Molenbeek zou voortaan met de benamingen „Oude (Rosendaalsche) Vliet” en „Smalle Beek” worden aangeduid. Stroomafwaarts wordt deze waterweg tenslotte „Rosendaalsche en Steenbergische Vliet” genoemd.

De scheepvaart op Roosendaal had een behoorlijke omvang. Echter, „Stoombooten bestaan hier niet, ook geene eigenlijk gezegde vaste beurt schepen, zijnde er drie à vier schippers die meer of min geregeld en bij afwisseling wekelijks naar Rotterdam en Amsterdam varen tot aanvoer van winkelgoederen”. Nog wel enige tientallen jaren lang zouden deze vervoersdiensten te water blijven voortbestaan. De haven was trouwens ongeschikt voor het varen met stoomschepen.

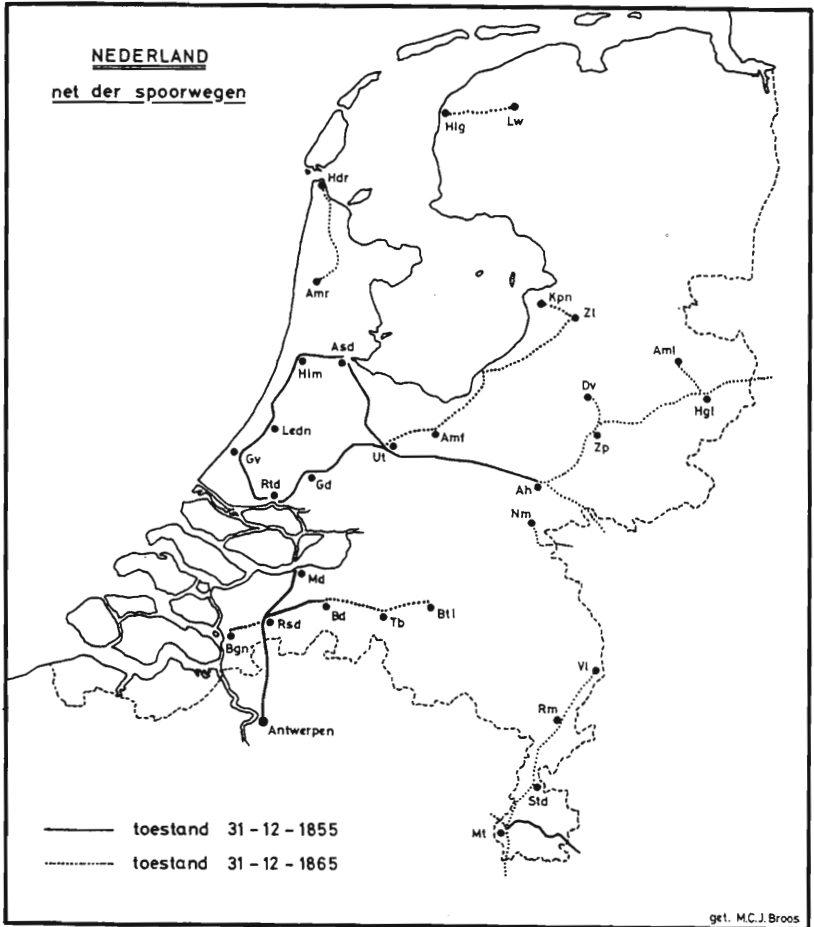
Tot vervoer van reizigers en goederen over land waren diligencediensten tussen Roosendaal enerzijds en Antwerpen, Breda en Bergen op Zoom anderzijds ingelegd. Met de komst van de spoorwegen zou het vervoer over land een niet geringe wijziging ondergaan.

ALS EERSTE PLAATS IN DE PROVINCIE NOORD-BRABANT VERKRIJGT ROOSEDAAL EEN SPOORWEG

Als op 4 februari 1853, Johannes Gerardus Wijbo Fijnje, „Ingenieur-Directeur der Naamlooze Maatschappij van den Spoorweg van Antwerpen naar Rotterdam”, in een schrijven aan Louis Joseph Schoonheydt, Burgemeester der Gemeente Roosendaal en Nispen, het voorstel doet om in gezamenlijk overleg tot een geschikte plaats voor het station te Roosendaal te komen, krijgt het dorp een grote voorsprong op vele andere Nederlandse plaatsen.

Immers, er is op dat moment zelfs nog geen sprake van een „Hollands spoorwegnet”. Slechts enkele spoorwegen, weliswaar met een spoorwijdte van 1445 mm, zijn in exploitatie genomen: Amsterdam - Haarlem - Leiden - Den Haag - Rotterdam (1839 - 1847) en Amsterdam - Utrecht - Arnhem (1843 - 1845).

In de eerstkomende jaren zullen er in Nederland nog maar weinig spoorwegen in dienst worden gesteld: Aken - Maastricht (1853), Utrecht - Gouda - Rotterdam (1855), Arnhem - Emmerich (1856) en Maastricht - Hasselt (1856). Evenals in de ons omringende landen zijn deze verbindingen meteen van normaalspoor (1435 mm) voorzien.



Afbeelding 1 Net der spoorwegen in Nederland.

Bron: Mr. Dr. J.H. Jonckers Nieboer, Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen, 1832-1938, 1939.

Door de „Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam” (kortweg A.R.) zal in 1854 en 1855, in aansluiting op het reeds omvangrijke net der spoorwegen in België, een spoorweg van Antwerpen over Roosendaal naar Moerdijk, met een zijtak van Roosendaal naar Breda, in gebruik worden genomen.

Met de feestelijke openingsrit op 26 juni 1854 van Antwerpen naar Roosendaal begint voor Roosendaal de groei van de plaatselijke handel en industrie.

DE AANLEG VAN DE SPOORWEG EN DE BOUW VAN HET STATION TE ROSENDAAL (1853 - 1854)

Begin 1853 was het tracé van de spoorwegverbinding in het terrein afgebakend. De stationsgebouwen in deze plaats zouden verrijzen ten noorden van de weg tussen Groot en Klein Roosendaal (Markt en Kade) in de weilanden aan de Vught en nabij de haven.

Nadat ten raadhuize van de Gemeente Roosendaal en Nispen op maandag 20 juni 1853 was overgegaan tot de aanbesteding bij enkele inschrijving van „de aardebaan, met de kunstwerken, overwegen, wachthuizen en de volledige plaatsing van de eigenlijke spoorbaan van de Belgische grenzen tot Rozendaal”, konden in juli na goedkeuring door de Minister van Binnenlandse Zaken de werkzaamheden worden aangevangen. Evenzo geschiedde dit voor de resterende vijf percelen (Roosendaal - Etten, Etten - Breda, Roosendaal - Oudenbosch, Oudenbosch - Zevenbergen en Zevenbergen - Roode Vaart).

Als aannemer der werken zou A.G. Dekker te Sliedrecht optreden, die het laagst had ingeschreven, zowel voor de percelen afzonderlijk als voor het geheel.

De aankoop van de benodigde gronden rondom Roosendaal verliep zonder problemen; slechts één eigenaar, wiens gronden nabij Nispen lagen, veroorzaakte aanvankelijk moeilijkheden. Later, nabij Etten en Oudenbosch zou men meer en meer tegenstand gaan ondervinden, zodat gedwongen onteigeningen moesten plaatsvinden.

Uit een schrijven aan de Minister van Binnenlandse Zaken in november 1853 kan nog worden aangehaald: „Het wordt mitsdien, om geen hoogstnadeelig oponthoud in de voltooiing te ondervinden, eene dringende behoefte voor de Maatschappij, om jegens de kwalijk gezinde eigenaren met nadruk te kunnen handelen”.

Over het algemeen werd van de grens tot aan de Molenbeek een goede zandgrond aangetroffen. Alleen in de lager gelegen weilanden van de

Vrouwenmaden en de Vught nabij Roosendaal stuitte men op een diepte van 1 tot 2 m op een slechte bodemgesteldheid in de vorm van een veenlaag.

Sinds 25 juli 1853 waren 200 man werkzaam aan de ophogingen in deze weilanden. Voor de brug over de Molenbeek, ter breedte van 4.80 m, werd het door de slechte ondergrond noodzakelijk geoordeeld, over te schakelen op een fundering met houten palen van 6 tot 8 m lengte. Ook werden in deze maand de stationsgebouwen op het Roosendaalse emplacement aanbesteed. Voorlopig zouden slechts een hoofdgebouw, een locomotievenloods en een bergplaats voor rijtuigen worden opgericht.

Aan een tot dan toe onverhard polderweggetje in de Vught, een tweehonderd meter ten noorden van de Markt gelegen, was plaats voor het hoofdgebouw. Deze toegangsweg, spoedig van een bestrating voorzien, werd als Vughtstraat aangeduid.

Oorspronkelijk had men de bergplaats voor rijtuigen nabij de Kade willen optrekken. Aangezien er echter op deze plaats door de slappe veenbodem kostbare funderingswerken zouden moeten worden uitgevoerd, werd deze loods nu aan de noordzijde van het emplacement opgetrokken. Wel werd aan de spoorwegovergang in de straatweg van Breda naar Bergen op Zoom, tussen Markt en Kade, een klein wachthuisje, als onderdak voor de dienstdoende „barrière wachter”, gebouwd. Ook andere overwegen rondom Roosendaal werden van bewaking voorzien. Zo verrees een onderkomen voor het personeel „bij de Bergsche baan, in het Everland, onder Hulsdonk, bij de Tolbergsche straat, bij de Watermolenstraat en bij de Vijfhuizenberg”.

Na de bouw van een grote kalkloods in de buurt van deze plaats, konden de metselwerken een aanvang nemen.

Reeds in september 1853 was de aardebaan van de grens tot Roosendaal zover gereed, dat het opbrengen van zand voor het eigenlijke baanbed in uitvoering kon worden genomen.

Voorts was men bezig aan de aardebaan in de richtingen van Oudenbosch en Etten. De aannemer had de aanleg al „tot bij den Kalfdonkschen weg” afgewerkt.

Een maand later werden de fundamenten van de locomotievenloods en de bergplaats voor rijtuigen gelegd, terwijl het hoofdgebouw inmiddels was „opgemetseld ter halver hoogte van de eerste verdieping”. In november van dat jaar waren de kunstwerken (duikers, bruggen over Molenbeek en Turfvaart) in de omgeving van Roosendaal grotendeels

gemetseld. Aan de brug over de Molenbeek ontbraken nog de „hardsteenwerken”, evenals de ijzeren liggers voor het dragen van de spoorstaven.

Van Roosendaal naar Oudenbosch en Etten was de aardebaan achtereenvolgens over afstanden van 4 en 5 km voltooid. Met kracht werden de aanleg van de aardebaan met kunstwerken en het opbrengen van zand voortgezet. In Roosendaal werd het terrein voor het stationsemplacement opgehoogd. Ruim 10.000 houten dwarsliggers waren inmiddels per schip aangevoerd; het wachten was op dit moment op de rails en andere benodigdheden.

Door de aanhoudende vorst en sneeuwval werden alle grondwerkzaamheden op 16 december 1853 gestaakt. Een dertigtal timmerlieden hielden werk aan het hoofdgebouw en de locomotieven- en rijtuigloodsen te Roosendaal.

Eind januari 1854 waren de vloeren van de twee verdiepingen in het hoofdgebouw aangebracht. Vervolgens konden de ramen en deuren worden ingehangen. Ook werd de ophoging van het terrein voor het stationsemplacement voortgezet. Voor deze werkzaamheden waren ongeveer 150 arbeiders ingezet. In februari van dat jaar kon de aanemer een begin maken met het leggen van rails vanaf het Roosendaalse station tot de Molenbeek. Nadat nog een schip met spoorstaven en andere materialen in de haven was aangekomen, vorderde dit werk snel. Een maand later was men tot op 1600 m afstand van de landsgrens genaderd.

Op het grondgebied van onze zuiderburen was de aanleg van de spoorweg vanuit Antwerpen langs Ekeren, Kapellen en Kalmthout naar Essen ondernomen, alwaar het aansluitingspunt tussen beide landen was vastgesteld.

Inmiddels waren de metselwerken aan de locomotievenloods te Roosendaal geheel gereed. In het hoofdgebouw had men het nog druk „met de aftimmering, het plafonneren en bedoeken voor het behangerswerk”. Voorts was de aardebaan met kunstwerken tot Oudenbosch nagenoeg geheel afgewerkt. Afgezien van enkele nog te onteigenen percelen was de aardebaan in de richting van Etten over een afstand van bijna 9 km aangelegd. Op 27 maart 1854 werd met de bouw van duikers in dit baanvak aangevangen.

De aanleg van de spoorweg met het Roosendaalse station zou tijdelijk een krachtige stimulans voor de werkgelegenheid in deze streek betekenen. Een aantal van ongeveer 300 arbeiders verrichtten op dat moment werkzaamheden van allerlei aard.

Aan het gedeelte vanaf de grens tot Roosendaal werd nu de laatste hand gelegd. Zo werden de rails met zand op de juiste hoogte gebracht. Er

werd in die tijd nog geen grind als ballast voor het baanbed toegepast. Het opleveren van de wachthuisjes, het bestraten van de overwegen en het plaatsen van hekken en afrasteringen langs de spoorweg werden eveneens uitgevoerd.

Op 17 april 1854 was het dan zover: een locomotief met enige wagons, beladen met materialen, kon per spoor Roosendaal bereiken. Een verslaggever van de Bredasche Courant wist een paar dagen later enthousiast te melden: „Laatstleden Maandag arriveerde voor de eerste maal te Rozendaal, bij wijze van proefrit, een spoortrein van Antwerpen, waarop zich de directie en een aantal beambten bevonden. Het stationsgebouw en de overige etablissementen waren met vlaggen versierd en eene talrijke menigte ter aanschouwing toegestroomd”.

Maar de stationsgebouwen op het emplacement te Roosendaal waren nog niet gereed. Het hoofdgebouw werd gevoegd en geverfd, terwijl de loodsen voor het rollend materieel ook nog van een bepleistering moesten worden voorzien. Weldra zou men hier aan de gang kunnen met het leggen van rails en wissels („excentriques”) op het emplacement. Terwijl in en om Roosendaal in de maanden mei en juni 1854 alles in gereedheid kwam, liepen de werkzaamheden aan de aardebaan nabij Etten „aan de Hoogendonkschen zandweg”, op ongeveer 11 km afstand van de eerstgenoemde plaats, vast. Moeilijkheden bij de onteigeningen verhinderden een verdere regelmatige voortgang.

Met het leggen van rails in de richting van Etten werden wel goede vorderingen gemaakt, tot dat ook deze werkzaamheden, in het zicht van het voorlopige eindpunt, moesten worden gestaakt.

In de loop van de maand mei 1854 kon de Inspecteur van de Waterstraat, L.J.A. van der Kun, al een inspectie-rit per locomotief vanaf Seppe naar Antwerpen afleggen.

Ondanks eerdere optimistische berichten in deze streek werd „de plegtige inwijding van den spoorweg” aanvankelijk vastgesteld op 20 juni 1854. Ook deze datum bleek niet haalbaar, zodat de „inwijdingstrein” pas op maandag 26 juni d.a.v. de landsgrens zou overschrijden.

Louis Gihoul, de concessionaris van de spoorweg, kon zijn jarenlange inspanningen beloofd zien. (Zie artikel A.J.G. Buysen, Roosendaal en de spoorwegen, De Ghulden Roos, 1965).

DE OPENING VAN DE SPOORWEG ANTWERPEN - ROSENDAAL: GEDEELTELIJKE EXPLOITATIE VAN EEN SPOORWEGVERBINDING TUSSEN BELGIE EN HOLLAND

Midden mei 1854 zaten afgevaardigden van de Nederlandse en Belgi-

sche regering, tesamen met vertegenwoordigers van de spoorwegmaatschappij, bijeen in een driedaagse conferentie te Brussel.

Aan de orde was o.m. de „partiële exploitatie” van de spoorweg, nu de moeilijkheden, als gevolg van de gerechtelijke onteigeningen in Nederland, de algehele openstelling van de verbinding nog minstens een jaar zouden doen vertragen. De Nederlandse regering kon een opening voor het reizigersvervoer toestaan, mits in Roosendaal inrichtingen voor de dienst der douane zouden worden aangebracht. Men stond echter afwijzend tegenover een exploitatie van het goederenvervoer, zolang de spoorweg nog niet was voltooid.

Aangezien de maatschappij van mening was, dat het goederenvervoer als compensatie moest dienen voor het verliesgevend reizigers- en bagagevervoer, was zij niet genegen, de spoorweg dan in gebruik te nemen. „Het is beter NIET te rijden, dan het met verlies te doen”, aldus de heer Louis Gihoul. Wel zou het kapitaal, geïnvesteerd in de spoorweg en het rollend materieel, voorlopig renteloos blijven. Voorts verweet de spoorwegmaatschappij de regering in Nederland een zekere traagheid in de afhandeling van de voorbereidende maatregelen voor de gerechtelijke onteigeningen.

De Belgische regering beschouwde het standpunt van hun noorderburen als in strijd met de algemene belangen van de handel en het reizende publiek in de beide landen. Zij achtten de „partiële exploitatie” van de spoorweg „eene zeer raadzame en wenschelijke zaak”.

In die jaren wilde Nederland nog steeds spoorwegen, zonder financiële steun van het Rijk aangelegd door particuliere maatschappijen, tot stand zien komen. Van enige medewerking was in het geheel geen sprake. Tot dan toe had men altijd een afwachtende houding aangenomen. „Holland op zijn smalst!”, klonk het langzamerhand in het parlement. Zou men nu deze ondernemingen niet enigszins mogen tegemoet komen?

Doch enige weken later zwichtte de Nederlandse regering voor de politieke druk. Uiteraard werden er bepaalde voorwaarden aan de toestemming voor de „partiële exploitatie” verbonden.

Allereerst zou „Roosendaal als Expeditie en betalingskantoor en de Spoorweg als heerbaan voor de In en Uitvoer van goederen” worden aangewezen. Zodra op kosten van de spoorwegmaatschappij douaneinrichtingen te Roosendaal zouden zijn aangebracht, mocht de verbinding voor het publiek worden opengesteld. Een Koninklijk Besluit was in voorbereiding, getuige een schrijven van de Minister van Financiën aan z'n collega van Binnenlandse Zaken op 12 juni 1854: „Zoodra ik

derhalve de officiële zekerheid zal hebben bekomen dat vanwege de Spoorweg Maatschappij te Roosendaal de lokalen en inrigtingen behoorlijk zijn daargesteld, welke zovoor de inwoning der ambtenaren als voor de vervulling der formaliteiten bij gedeeltelijke exploitatie worden vereischt en waarmede voor als nog blijkens bij mij ingekomen berigten geen enkel minste begin is gemaakt, zal ik onmiddellijk het gevorderde besluit aan den Koning voordragen". Het was nu om deze reden, dat de opening van de spoorweg Antwerpen - Roosendaal voor het publiek eerst op 3 juli 1854 zou plaatsvinden. Het K.B. betekende een stimulans tot vestiging van vele expeditie- en vervoersbedrijven in deze plaats.

Voorts mocht de maatschappij slechts twee treinen per dag in iedere richting tussen Antwerpen en Roosendaal inleggen.

Aangezien het personeel nog geen enkele ervaring had, achtte de minister van Binnenlandse Zaken het noodzakelijk, ter verhoging van de veiligheid, kruisingen van treinen te voorkomen.

De spoorwegmaatschappij lapte echter deze betutteling van bovenaf aan haar laars. Reeds enige dagen na de opening werd door de Inspecteur van de Waterstaat, L.J.A. van der Kun, aan de Minister van Binnenlandse Zaken gerapporteerd: „Het is Uwer Excellentie bekend dat de maatschappij zich daaraan niet heeft gestoord en eigendunkelijk DRIE treinen heen en terug tusschen Antwerpen en Roosendaal heeft ingesteld”.

De exploitatie van het traject tot het einde der spoorweg bij Etten zou geschieden, zodra een aansluitende omnibusdienst naar Breda kon worden ingelegd. Nadat de formaliteiten voor het verlenen van een concessie voor deze dienst waren vervuld, werd de treinenloop op 20 juli 1854 uitgebreid tot Etten.

Indien de maatschappij op Nederlands grondgebied gronden had verkregen of werken had uitgevoerd voor een waarde van tenminste f 300.000,-, dan had zij recht op de teruggave van 2/3 gedeelte van de waarborgsom, ter grootte van f 200.000,-, gestort in 's-Rijks kas bij het verlenen der concessie voor de spoorweg. Vrij spoedig na het in dienst stellen van de spoorweg. Vrij spoedig na het in dienst stellen van de spoorweg Antwerpen - Roosendaal, richtte de maatschappij een verzoek om teruggave aan de Minister van Binnenlandse Zaken. Wegens het niet voldoen aan bepaalde afspraken, werd dit verzoek voorlopig afgewezen!

DE INHULDIGING VAN DE SPOORWEG ANTWERPEN - ROSENDAAL

In de raadsnotulen van 3 juli 1854 van de gemeente Roosendaal en Nispen wordt een uitvoerig verslag uitgebracht van deze voor het dorp zo heugelijke dag.

Nadat „het bekend was geworden dat de inwijding van den Spoorweg op Maandag den 26 Junij bepaald was”, werd door het bestuur der gemeente opdracht gegeven om een aanvang te nemen „met de Versiering der plaats hoofdzakelijk bestaande in de beplanting van beide zijden der groote markt, van de dwarskade tot aan het Raadhuis, met dennen boompjes, genomen uit een bosch der gemeente, en in het oprigten eener fraaije eerepoort voor den ingang van het Stationsplein met het opschrift aan de Noordzijde: HULDE AAN DE SPOORWEG MAATSCHAPPIJ, en aan de Zuidzijde: DE GEMEENTE ROSENDAAL, terwijl ook op den spoorweg, tegenover het dorp Nispen een eereboog werd geplaatst, met het opschrift: NISPENAREN, HULDE AAN DEN HEER GIHOUL, zijnde voorts de ingezetenen uitgenoodigd geworden om, zoo door het versieren der voor hunne huizen geplante dennen boompjes, het uitsteken van vlaggen, als anderzins, van hunne deelneming in deze voor de gemeente zoo belangrijke gebeurtenis te doen blijken, waaraan dan ook in ruime mate is voldaan geworden”.

De spoorwegmaatschappij zorgde voor de smaakvolle versiering van het emplacement en de stationsgebouwen met dennenboompjes, guirlandes, vlaggen, wimpels en bloemen. De voorgevel van het hoofgebouw „prijkte met drie zeer groote geschilderde wapenborden voorstellende de Wapens van Nederland, België en Engeland; vele kleine geschilderde wapenborden van onderscheidene andere natiën met derzelver vlaggen, mitsgaders eene menigte borden met de ineengestregelde letters W en L (Naamcijfers der Koningen van Nederland en België) waren van afstand tot afstand op het Stationsplein, aan hooge met guirlandes omwondene dennen sparren opgehangen, zoodat het geheel een zeer schoon gezigt opleverde en waarbij vooral het schilderwerk, door een Rosendaalsch Kunstenaar uitgevoerd de algemeene goedkeuring wegdroeg”. Misschien was deze „Rosendaalsch Kunstenaar” wel Hendrik Gerard Dirckx.

Rond half negen 's-morgens op die gedenkwaardige dag vertrok van het Noordstation te Brussel een speciale trein met diverse hoge autoriteiten alsmede de heer Gihoul, die het gezelschap even tevoren had verwelkomd. Een uur later arriveerde men in het feestelijk versierde station

Antwerpen en werd een ontvangst bereid door de direktie van de spoorwegmaatschappij.

Nadat vele Antwerpse persoonlijkheden zich bij het gezelschap, - één wemeling van kleurrijke uniformen en schitterende eretekens -, hadden aangesloten, stapten allen in de eigenlijke inhuldigingstrein. Een drietal chars à banc waren gereserveerd voor het muziekgezelschap uit Merksem, dat de muzikale opluistering bij elk station zou verzorgen.

Een artilleriesalvo vreugdeschoten vanaf de stadswallen weerklonk, het vertreksein werd gegeven en de trein zette zich langzaam maar zeker in beweging. Een kwartier later kwam het prachtige met het gemeentelijke wapenschild en diverse Franstalige opschriften versierde station van Ekeren in zicht. Na een kort maar vrolijk oponthoud werd, nadat de plaatselijke veldwachter drie geweerschoten had gelost, de reis voortgezet naar Kapellen. Ook hier klonken vreugdeschoten na aankomst, waarbij het gezelschap begroet werd door de burgemeester onder luide toejuichingen van het publiek.

Vervolgens werd opgestoomd door het heidelandchap naar het landelijke zeer schilderachtig getooid station Kalmthout. Een peleton van vier man liet ook hier vreugdeschoten weerklinken, waarna er een gejubel opsteeg uit een groep in onberispelijke rijen opgestelde en op hun paasbest uitgedoste schoonste meisjes van het dorp. Na een kort oponthoud in Essen werd de triomftocht voortgezet naar Roosendaal. Uit het eerdergenoemde verslag wordt de verdere beschrijving van de openingsrit geput.

„Ten bepaalden dage des voormiddags elf ure kwam de eeretrein van Antwerpen onder het blijde gejuich eener onafzienbare menigte bij het Stationsgebouw aan. Dezelve bestond uit twee locomotieven en zeventien nieuwe zeer elegant ingerigte deligences, chars à banc en wagons en werd door een eclaireur-locomotief voorafgegaan.

Onmiddelijk na de aankomst werd het Nederlandsch volkslied uitgevoerd door het muziekgezelschap dat de eeretrein had medegebracht, terwijl het Belgisch volkslied gespeeld werd door een der twee Rosendaalsche muziekgezelschappen die tot bijwoning van het feest waren uitgenoodigd. Na afloop waarvan de beide laatste gezelschappen zich in drie wagons bij den trein voegden, die zich vervolgens in snelle vaart naar het einde der spoorbaan bij Etten begaf alwaar in een doelmatig ingerigte loods de Belgische autoriteiten en genoodigden, waaronder de Minister van Openbare Werken, Gouverneur en Burgemeester van Antwerpen, onderscheidene Generaals, Senateurs, gedeputeerden, de heer Gihoul, Administrateur der Spoorweg Maatschappij, Ingenieurs en een menigte aanzienlijke heeren en dames, door den heer Borret,

Commissaris des Konings, vergezeld van den Generaal Provincialen Kommandant, leden van Gedeputeerde Staten, Hoofd Ingenieur en vele andere autoriteiten en Notabele personen plegtig worden ontvangen en den eerewijj aangeboden; bij welke gelegenheid aan wederzijde op de omstandigheid passende toespraken worden gehouden.

Na uitvoering van eenige muzijkstukken daar ter plaatse, werden de Nederlandsche Autoriteiten en verdere genoodigden in de rijtuigen opgenomen en ging de trein onmiddelijk terug naar het Station te Rosendaal alwaar dezelve ten twaalf ure aankwam. Nu verliet het hoog aanzienlijk gezelschap de rijtuigen en maakte een optogt van het Station tot bij het Raadhuis zonder hetzelfde echter, op uitnoodiging van hem Burgemeester binnen te treden, uit hoofde de tijd daartoe te beperkt was.

De optogt aan het Stationsgebouw, omstreeks ten een ure teruggekeerd, vertrok de eeretrein, alnu bestaande uit twintig rijtuigen onder algemeen nieuw gejuich naar Antwerpen, alwaar de genoodigden waaronder ook hij Burgemeester; aan een bij uitstek keurig banket, zich vereenigden, hetwelk door het uitbrengen van menige welsprekende toast werd opgeluisterd.

Ten 8 ure des avonds vertrok de trein weder van Antwerpen en bragt de Nederlandsche genoodigden naar het eind der spoorbaan bij Etten terug en waarmede ook de Rosendaalsche muzijkgezelschappen terugkeerden”.

Het verslag besluit met de vermelding, dat „de Spoorweg met heden voor het algemeen is opengesteld, doch voorloopig slechts van Antwerpen tot Rosendaal, alwaar dagelijks drie treinen van Antwerpen aankomen en even zooveel van hier naar die stad vertrekken”.

DE EERSTE MAANDEN NA DE OPENING VAN DE SPOORWEG ANTWERPEN - ROSENDAAL

Voor al in de omgeving van Roosendaal zouden binnen enige dagen, na de aanvang van de exploitatie der spoorweg, verzakkingen aan het licht komen. De veenachtige ondergrond moest zich nog onder de invloed van het verkeer op de spoorweg vastzetten. Voortdurend was men met enige tientallen arbeiders werkzaam om de verzakkingen te herstellen.

In juli 1854 werd het Roosendaalse emplacement, naast de reeds aanwezige gebouwen, nog voorzien van een reservoirgebouw en een kolenbergplaats om de stoomlocomotieven met water en steenkolen te kunnen bevoorraden. Ook werd er een „paardenheuvel” (los- en laadplaats voor rundvee) aangelegd.

Voorlopig waren de vertrektijden vanuit Antwerpen vastgesteld op 6.00 u., 9.45 u. en 16.30 u.; uit Roosendaal om 8.25 u., 13.20 u. en

MAATSCHAPPIJ DER SPOORWEGEN TUSSEN ANTWERPEN EN ROTTERDAM.

VERVOER TUSSEN ANTWERPEN EN BREDA, over ROSENDAAL en ETTEN, in correspondentie met DORDRECHT, ROTTERDAM, DELFT, 's GRAVENHAGE, LEIDEN, HAARLEM, AMSTERDAM, UTRECHT, 's HERTOEGE BOSCH, enz. enz.

Wijziging der vertrekuren, aanv. 10 Augustus 1854.

De afstand tusschen Brussel en Breda wordt in 3 u. 45 m., die tusschen Antwerpen en Breda in 2 u. 80 m. afgelegd.

	(1) smorg.	(2) smorg.	(3) 's av.
Vertrek van Breda (per wagen dienst).	5.25	11.30	3.50
" " Eeten	5.40	12.35	7.00
Aankomst te Rosendaal	5.50	1.10	7.15
Vertrek van Rosendaal	6.00	1.20	7.25
Aankomst te Eessen	6.20	1.30	7.55
Vertrek van Eessen	6.20	1.30	7.55
" " Calmpthout	6.50	2.00	8.05
" " Capellen	6.45	2.15	8.30
" " Eekeren	6.50	2.20	8.25
Aankomst te Antwerpen	7.00	2.50	8.55
Vertrek van Antwerpen	7.50	9.45	6.00
" " Eekeren	7.40	10.00	6.15
" " Capellen	7.45	10.05	6.30
" " Calmpthout	7.55	10.20	6.55
Aankomst te Eessen	8.05	10.50	6.45
Vertrek van Eessen	8.40	10.40	6.55
Aankomst te Rosendaal	8.20	10.50	7.05
Vertrek van Rosendaal	8.55	11.10	7.25
" " Eeten (per wagen dienst).	8.50	11.25	7.40
Aankomst te Breda	10.00	12.35	9.10

De trein (1) staat in verband met dien, van Antwerpen vertrekende ten 7 u. 15 m., naar Mechelen en verder naar Gent, Rysel, Brussel, & zuidelijke spoorwijken, Luik, Aken en Keulen.
 De trein (2) staat te Antwerpen in verband met den soultrein (express-trein) ten 2 u. 50 m. — en met den gewone trein ten 4 u. 30 m. vertrekende van Gent, Ostende, Rysel, Brussel, Luik, Aken, Keulen, Mons, Valenciennes, Parijs en geheel Frankrijk.
 Met den trein (3) kunnen de reizigers vertrekken, die te Breda zijn aangekomen: ten 2 u. 30 m. van 's Bosch en Tilburg. — ten 4 u. 30 m. van Antwerpen en Utrecht en op hetzelfde uur van Haarlem, Leiden, 's Gravenhage, Delft en Rotterdam uit de richting van den Hollandschen spoorweg.
 De gewone trein (3) staat overigens in verband met den spoortrein, die ten 9 ure 's avonds van Antwerpen vertrekt naar Brussel, Gent, Tivoli, Luik en Keulen.
 De trein (4) vertrekt van Antwerpen na aankomst van den 1sten ten 7 u. 15 m. uit Brussel. Te Breda ten 10 ure aangekomen, heeft men daarbij gelegenheid om voort te reizen naar Utrecht en naar Amsterdam, Gelderland en Duitschland met den Rijn-spoorweg.
 De trein (5) vertrekt van Antwerpen na de aankomst van den soultrein (express-trein) ten 2 u. 30 m. uit Brussel. Van Breda kan men voortreizen: 's nam. ten 2 ure naar Rotterdam, 's Gravenhage, Leiden, Delft, Haarlem en Amsterdam, en ten 4 ure naar Tilburg en 's Bosch.
 De trein (6) vertrekt van Antwerpen na de aankomst van den spoortrein van 4 u. 30 m. uit Brussel. Te Breda is er smorg. ten 5 ure gelegenheid om de reis voort te zetten.
NB. De treinen uit Antwerpen van smorg. 9 u. 45 m. en van 's avonds 6 u., en uit Breda van smorg. 4 u. en 's avonds 5 u. 30 m., zullen alle maken te Maxrem en aan den straatweg van Oudenbosch (Suppe).
 Alle uit Antwerpen vertrekkende spoortreinen staan in verband met een omnibusdienst tusschen Rosendaal en Bergen-op-Zoom.
 De reizigers worden verzocht, zich aan de stations te bevinden 15 minuten vóór de aangekondigde vertrekuren.

Afbeelding 2 Advertentie: Bredasche Courant, 10 augustus 1854.

Te Breda, bij BROESE & COMP., Boekdrukkers en Boekverkoopers.

In Antwerpen sloot de spoorweg aan op het station der Belgische Staatsspoorwegen, gelegen nabij de dierentuin, alwaar „een ruim en overdekt lokaal in gereedheid is gebragt, waarin de reizigers, voor Nederland bestemd, in den trein naar Roosendaal kunnen plaatsnemen”.

De diligenciedienst tussen Roosendaal en Antwerpen, vertrekkend op dinsdag en vrijdag, die in 1852 door A. Smeijers en J.P. de Vos was opgericht, werd reeds in 1853 opgeheven. Ten gevolge van de openstelling der spoorwegen moest men de diligenciedienst van Breda over Roosendaal naar Bergen op Zoom staken. Wel werd een nieuwe omnibusdienst tussen Roosendaal en Bergen op Zoom ingelegd. In 1857 kwamen nog twee vrachtkardiensten, beide tussen Roosendaal, Breda en Bergen op Zoom, in werking.

DEFINITIEVE DOUANE-INRICHTINGEN TE ROSENDAAL

Nadat bij K.B. van 25 juni 1854 Roosendaal was aangewezen als expeditie- en betalingskantoor voor goederen in- en uitgaande langs de spoorweg Antwerpen - Rotterdam, werd vrij spoedig aangevangen met de bouw van definitieve douane-inrichtingen. Aanvankelijk zou dit complex moeten verrijzen aan de zuidzijde van het hoofdgebouw. Later heeft men besloten het douanegebouw tegenover het hoofdgebouw, aan de westzijde van het emplacement nabij de haven, op te richten. Allereerst zou dan de visitatie van de reizigers met meer gemak kunnen plaatsvinden. Het douanegebouw was immers gelegen aan een perron, waar de treinen naar en van België vertrokken en aankwamen. Voorts zou de overslag van goederen van trein op schip worden bevorderd. Wel was het echter noodzakelijk een straatweg aan te leggen, die enerzijds een verbinding zou vormen van de Kade langs de westelijke kant van het emplacement met het douanegebouw en anderzijds het douanegebouw met de haven.

De inwoners van Roosendaal konden dan ongehinderd, zonder afhankelijk te zijn van een toegang via het station, hun douane-formaliteiten afwikkelen. Het vervoer van goederen tussen het emplacement der spoorweg en de haven zou eveneens zonder problemen kunnen geschieden.

De aanleg van deze straatweg zou plaatshebben op kosten van de spoorwegmaatschappij, mits de gemeente Roosendaal en Nispen bereid zou zijn de toegangsweg vanaf de Markt tot aan het hoofdgebouw aan de Vughtstraat te verharderen.

Begin september 1854 werden de fundamenten van het douanegebouw gelegd. Een maand later was het gebouw „nagenoeg tot de muurplaat

opgemetseld". Aangezien men het complex nog voor het einde van het jaar in gebruik wilde nemen, vorderde de bouw zeer snel. Eind oktober 1854 was het douanegebouw onder de kap gebracht, de muren bepleisterd en de zoldervloer gelegd.

UITBREIDINGEN VAN HET NET DER SPOORWEGEN IN WEST-BRABANT (1854 - 1855)

Terwijl de inhuldiging van het eerste gedeelte der spoorweg aan de bij de aanleg betrokken leidinggevende functionarissen enige afleiding had bezorgd, waren de arbeiders voortgegaan met het leggen van de rails naar Oudenbosch. Hoewel buiten het bestek van dit artikel vallend, zij hier nog in het kort vermeld: het voor het publiek in gebruik nemen van de resterende gedeelten.

Reeds werd aangeduid, dat op 20 juli 1854 de exploitatie werd uitgebreid tot Etten. Voorlopig moest men genoegen nemen met het moeilijk bereikbare, midden in de weilanden liggende, houten hulpstation. Pas in december van hetzelfde jaar kon de spoorweg, nadat de onteigeningsprocedures waren afgerond, worden verlengd tot het definitieve stationsgebouw te Etten.

Op 20 oktober 1854 kon het traject Roosendaal-Oudenbosch in gebruik worden genomen. Naast de al aanwezige diligence- en stoombootdiensten op en van Rotterdam, begon de spoorwegmaatschappij met de exploitatie van een eigen omnibusdienst tussen Oudenbosch en Moerdijk en een nieuwe stoombootdienst tussen Moerdijk en Rotterdam.

Nadat de dubbele ijzeren draaibrug over de Mark bij het Lamgatsveer in gereedheid was gebracht, kon het baanvak Oudenbosch-Zevenbergen nog op 24 december 1854 voor het publiek worden opengesteld.

De omnibusdienst werd nu gedeeltelijk omgezet in een snellere treindienst.

Ondanks een zeer strenge winter 1854/1855 werden zonder veel feestelijk vertoon de laatste gedeelten, i.c. Etten-Breda en Zevenbergen-Moerdijk op 1 mei 1855 geopend.

De omnibusdiensten tussen deze plaatsen behoorden tot het verleden!

KLACHTEN OVER DE REIZIGERSRIJTUIGEN

Aanvankelijk stonden voor de treindienst tien locomotieven met enige tientallen rijtuigen en goederenwagens ter beschikking. Dit rollend materieel had een uitgave van f 650.000,- gevegd. „De wagens zijn met bijzondere zorg vervaardigd. Die voor het personenvervoer overtreffen in luxe en gemak hetgeen men op de Belgische staatsbanen gewoon is”.

Waarschijnlijk zullen deze lovende woorden wel niet van toepassing zijn geweest op de rijtuigen 3e klasse, die nog aan beide zijden geheel open waren. Later, in 1860, werd tenminste bij de „Raad van Toezicht op de Spoorwegen”, toen pas ingesteld, geklaagd: „dat op de Nederlandsch-Belgische Spoorweg steeds in alle jaargetijden in gebruik zijn waggons voor reizigers van de 3de klasse, die, aan beide zijden geheel open zijnde, voor de daarvan veelvuldig gebruik makende kleinhandelaren of andere minvermogende personen eene onuitstaanbare koude en togt te weeg brengen die niet zelden reeds voor velen zware ziekten, ja voor sommige zelfs den dood heeft ten gevolge gehad”.

Alle protesten „in het belang der schamele bevolking gedaan” bleven voorlopig zonder uitwerking. Ondanks het feit, dat op 4 december 1863 de directie der spoorwegmaatschappij door de arrondissementsrechtbank te Breda tot een geldboete wegens „het niet digtmaken minstens met zeiltjes der rijtuigen der 3de klasse” werd veroordeeld, kwam er evenwel geen verandering in deze zaak.

Pas in 1864 werden nieuwe rijtuigen 3e klasse, voorzien van glazen ruiten, op de spoorwegen in West-Brabant in dienst gesteld.

EEN TWEEDE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ GAAT ZICH NESTELN IN ROSENDAAL

Onder het ministerie Van Hall werd bij wet van 18 augustus 1860 besloten tot het aanleggen door de Staat der Nederlanden en exploitatie door particulieren van verschillende spoorwegen.

Een langdurige strijd in het parlement was er trouwens aan voorafgegaan.

Als lijn F was een spoorweg van Roosendaal naar Vlissingen ontworpen. De exploitatie zou geschieden door de „Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen” (kortweg S.S.), opgericht op 26 september 1863 te 's-Gravenhage.

Als eerste Nederlandse Staatsspoorweg werd het baanvak Breda-Tilburg op 5 oktober 1863 voor het publiek opengesteld. Reeds spoedig zou een gedeelte der Zeeuwse lijn volgen: vanaf 23 december 1863 kon men driemaal per dag van Roosendaal naar Bergen op Zoom reizen.

In de daaropvolgende jaren zou de belangrijke verbinding tussen Duitsland en Engeland tot stand komen. Later zouden, in aansluiting op de verbinding Queenborough-Vlissingen van de Stoomvaartmaatschappij „Zeeland”, de welhaast legendarisch geworden „mailtreinen” naar en van Berlijn over de spoorweg Vlissingen-Venlo het station Roosendaal passeren.

Na Tilburg reisde men per trein al weldra in oostelijke richting naar Boxtel (1865), via Eindhoven en Venlo naar Noord en Midden Duitsland (1866).

In westelijke richting zou het wat meer tijd in beslag nemen. Voordat Zeeland uit zijn geografisch isolement kon worden verlost, moesten twee armen van de Westerschelde, namelijk Kreekrak en Sloe, worden afgedamd. De zware spoordijken kwamen achtereenvolgens in 1867 en 1871 gereed. In 1868 werd het baanvak Bergen op Zoom-Goes in gebruik genomen. Vier jaar later kon men naar Middelburg en Vlissingen sporen. De Oost-West verbinding was nu een feit!

DE AANLEG VAN DE STAATSSPOORWEG ROSENDAAL-VLISSINGEN IN EN OM ROSENDAAL

In 1861 werd het tracé van de spoorweg in het terrein uitgezet. Door een landmeter van het kadaster te Breda werd op 17 juni van hetzelfde jaar een aanvang gemaakt met de opmetingen der benodigde gronden.

Nadat op 18 februari 1862 de aanbesteding van o.a. „het maken van de aardebaan en de kunstwerken, het leveren van den ballast en het leggen van de spoorbaan voor den spoorweg tusschen Rosendaal en Bergen op Zoom” had plaatsgevonden, kon de aannemer, B.M. Terwindt uit Pannerden, aan de slag.

De Bredasche Courant wist op 16 maart 1862 te melden: „De heeren Terwindt, uit Pannerden, aannemers der spoorbaan Rosendaal-Bergen op Zoom, zijn sedert eenige dagen alhier werkzaam, alle mogelijke arbeiders aan te nemen, voor de werkzaamheden van bedoelde weg. Het werk zal aanstaanden Maandag een aanvang nemen, en wel op drie punten te gelijk: als, Rosendaal, Wouw en Bergen op Zoom”.

Om de voortgang der werkzaamheden niet al te zeer te belemmeren, werden met sommige eigenaren voorlopige overeenkomsten voor afstand van hun grond gesloten. Over het algemeen konden de eigenaren op een zeer behoorlijke grondprijs rekenen. Het merendeel had er dan ook geen bezwaar tegen, dat de aannemer reeds op hun terrein begon met de werkzaamheden, ofschoon er nog geen sprake was van een eigendomsoverdracht.

Uiteindelijk, medio 1863, zouden alle gronden, met uitzondering van enige percelen nabij het Rosendaalse station, in der minne worden verkregen.

Door het Gemeentebestuur van Rosendaal en Nispen werd vanaf 1862 kosteloos een stuk grond nabij de Dwarskade beschikbaar ge-

steld. Dit moest in de eerstkomende jaren dienen als stapelplaats voor dwarsliggers en spoorstaven ten behoeve van de in aanleg zijnde spoorweg.

De aanvoer van materialen voor de spoorweg zou geschieden via de haven van Roosendaal. Een verzoek van de Gemeenteraad van Bergen op Zoom aan de Minister van Binnenlandse Zaken om deze aanvoer via de haven in deze plaats te bewerkstelligen, teneinde door werkverschaffing de armoede van de havenbewoners, veroorzaakt door een tegenvallende visvangst, te verlichten, mocht niet baten.

De Minister van Binnenlandse Zaken, de liberaal Thorbecke, liet dit aan de keuze van de aannemer over...

Toch zou later ook (zand)ballast per schip in Bergen op Zoom worden aangevoerd.

De commissie, belast met de aanleg van de Staatsspoorweg, onderhandelde met de A.R.-spoorwegmaatschappij over een voorlopige aansluiting van elkaars spoorwegen te Roosendaal. Nadat op 27 juni 1862 de A.R.-spoorwegmaatschappij definitief akkoord was gegaan, kon het leggen van rails vanuit Roosendaal worden aangevangen.

Wederom laten we de Bredasche Courant aan het woord:

12 oktober 1862, „De werkzaamheden aan het Zeeuwsche spoor zijn van voorloopige tot de definitieve overgegaan. Met het leggen der rails is men ongeveer tot de eerste brug genaderd en worden deze, benevens het rivierzand aanhoudend aangevoerd, en door wagens over de nieuwe rails door paarden getrokken, al verder en verder voortgebracht. De arbeid door paarden wordt in de volgende maand door stoom vervangen”.

En op 16 oktober 1862, „Dezer dagen werd te Rosendaal per scheepsgelegenheid aangevoerd de ijzeren bovenbouw van de eerste brug voor den spoorweg Rosendaal-Bergen op Zoom; dit kolossale stuk, geheel uit plaatijzer bestaande, werd per waggon over de nieuwe route naar de bestemmingsplaats getransporteerd”.

De landhoofden van deze brug over de Molenbeek waren reeds geruime tijd geleden afgewerkt.

Een paar maanden nadien kon volgens een bericht in dezelfde krant de trekkracht door paarden worden vervangen door stoom:

25 december 1862, „Donderdag j.l. is te Roosendaal de eerste locomotief voor den Zeeuwschen spoorweg, genaamd „Vlissingen”, uit Tubize aangebragt”.

Aan het eind van 1862 was het baanlichaam geheel voor het leggen van enkel spoor gereed. Ook de kunstwerken, namelijk de brug over de

Molenbeek, de duiker over de Smalle Beek bij Wouw en de brug over de Zoom, waren grotendeels voltooid. Het leggen van rails was gevorderd tot Wouw.

Vervolgens ging de aannemer nu met zandtreinen het baanlichaam zodanig verbreden, dat dit later meteen geschikt zou zijn om het van dubbel spoor te voorzien.

Een verslaggever van het Nieuws- en Advertentieblad van Bergen op Zoom berichtte op 30 januari 1863:

„Den 27sten is de locomotief Vlissingen voor het eerst met een aanzienlijken trein zandwagens van Rosendaal vertrokken over de baan, welke die gemeente thans met de onze vereenigt. Ook is men bereids aangevangen met de voorbereidende werkzaamheden voor de halte te Wouw”.

Tijdens het zand- en ballastvervoer vielen verschillende ongevallen te betreuren, getuige enkele berichten uit de Rosendaalsche Courant:

28 maart 1863, „Terwijl eergisteren de locomotief Vlissingen in volle vaart de arbeiders op de bijna voltooide staatsspoorweg Rosendaal-Bergen op Zoom van Wouw naar hier vervoerde, brak de as van een der wagens, die met zeven daarop volgende wagens derailleerden, ten gevolge waarvan er twee gedeeltelijk verbrijzeld werden. Twee der daarop gezeten werklieden vielen gekwetst op de spoorbaan neder. De een was dermate gewond, dat hij, na de eerste geneeskundige hulp te zijn toegediend, onmiddellijk naar het gasthuis werd overgebracht, terwijl de andere nog naar Gastel, zijne woonplaats, vervoerd is geworden. De overige arbeiders kwamen er met de schrik af. De twee gekwetsten worden op verlangen van den aannemer, op zijne kosten verpleegd, en blijven in het genot van hun gewoon daggeld”.

Voorwaar, een bewogen stukje sociale geschiedenis!

Een week later, op 4 april 1863, „Gisterochtend had op den in aanleg zijnden spoorweg van Rosendaal naar Bergen op Zoom, ter hoogte van het Hollewegje, een ongeluk plaats door het breken der as van de zandwagen waarvoor onmiddellijk de locomotief geplaatst was. Alhoewel verscheidene arbeiders op de wagens waren, kreeg alleen één persoon, die door de schrik bevangen, er afsprong, eene ligte kwetsuur aan het aangezigt”.

En op 2 mei 1863, „Heden namiddag omstreeks 2½ ure had wederom een ongeluk plaats op den in aanleg zijnden spoorweg Rosendaal-Bergen op Zoom. Een werkmán, met name Adr. Heijmans, viel onder het rijden van een der zandwagens af en brak het been ter hoogte van den voet, zoodat men vreest eene amputatie zal moeten plaats hebben”.

Er was intussen omtrent de plaats van de stationsinrichtingen der Staatsspoorwegen te Roosendaal nog niets vastgesteld. Wel was er een overleg gaande met de A.R.-spoorwegmaatschappij voor een gemeenschappelijk gebruik van haar station. Helemaal uitzichtloos waren deze besprekingen echter niet. Maar voor het geval, dat besloten moest worden tot het maken van een afzonderlijk S.S.-station, zouden er meer percelen noodzakelijk zijn, dan er oorspronkelijk waren voorzien.

Het zou wenselijk zijn voorbereidingen te treffen voor aankoop van deze benodigde gronden om te voorkomen, dat er in de eerstkomende jaren hierop gebouwen zouden verrijzen.

De onderhandelingen tussen de commissie, belast met de aanleg van de Staatsspoorweg, en de A.R.-spoorwegmaatschappij zouden uiteindelijk tot een resultaat leiden, met dien verstande, dat er een algehele wijziging en uitbreiding van het stationemplacement te Roosendaal tot stand moest komen. Een concept-overeenkomst zou evenwel pas op 18 mei 1865 worden gesloten. Aangezien de voltooiing van de spoorweg met rasse schreden naderde, kon men aan het einde van 1863 weinig anders doen, dan een westelijk ongebruikt gedeelte van het al aanwezige emplacement te huren om daarop „eener voorlopige stationsinrichting” te plaatsen.

De poging tot aankoop van gronden voor de ontworpen stationsuitbreiding te Roosendaal waren weinig succesvol, doordat de desbetreffende eigenaren overdreven prijzen eisten. Zo kort bij de stad waren deze gronden zeer aantrekkelijk gelegen.

In de zomer van 1863 was het spoor over het gehele bijna 13 km lange tracé aangelegd. Dagelijks had de aannemer met zand- en ballasttreinen gereden. Goede vorderingen werden er gemaakt met de bouw van wachterswoningen en afsluitingen langs de spoorweg. De werkzaamheden aan de stationsinrichtingen te Bergen op Zoom en Wouw buiten beschouwing latend, mag wel vermeld worden, dat, door de trage gang van zaken te Roosendaal, de exploitatie van de spoorweg in de eerste jaren na de opening vanuit Bergen op Zoom moest plaatsvinden. Op 12 maart 1863 werd daarom aanbesteed: „het maken van een rijtuigenloods, tijdelijk tot locomotievenloods in te richten, met aanliggend gebouwtje voor waterbezorging met toebehoren, een goederenloods tijdelijk tot rijtuigenloods in te richten, enz.”.

In het najaar konden de verschillende werken worden opgeleverd. Aanvankelijk circuleerden er geruchten in de streek, dat de spoorweg op 1 november 1863 voor het publiek zou kunnen worden opengesteld. De spelbreker was echter het hulpstation te Roosendaal. Voor een bedrag van f 3200,- liet men in deze plaats een houten gebouw neerzetten, dat als hulpstation zou dienen.

Het Nieuws- en Advertentieblad van Bergen op Zoom weet haar lezers op 13 november 1863 te melden:

„Sedert eenige dagen heeft men te Rosendaal een begin gemaakt met het oprigten van een hulpstation ten behoeve van den spoorweg van genoemde plaats naar Bergen op Zoom, hetwelk binnen 45 dagen gereed moet zijn, zoodat men algemeen denkt, dat de lijn van daar op Bergen op Zoom den 15 Dec. in exploitatie zal gebragt worden”. Tenslotte zal de officiële opening op 22 december 1863 geschieden. Een dag later kan de Roosendaalse bevolking met de trein naar Bergen op Zoom reizen.

DE OPENING VAN DE SPOORWEG ROSENDAAL-BERGEN OP ZOOM: EEN REGIONALE GEBEURTENIS

De primeur van de opening der eerste spoorweg, aangelegd door de Staat der Nederlanden, was voorbehouden aan het baanvak Breda-Tilburg. De inhuldiging van deze spoorweg op 1 oktober 1863 was dan ook van nationale betekenis. In de pers van die dagen werd er veel aandacht aan deze gebeurtenis besteed.

De volledige ministerraad, met als minister-president, tevens minister van Binnenlandse Zaken, Mr. J.R. Thorbecke, en zeer veel andere hoge autoriteiten waren bij deze feestelijke openingsrit aanwezig.

Daarentegen was de officiële opening van het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom louter een regionale gebeurtenis. Wel had minister Thorbecke, onder wiens portefeuille ook de zorg voor de spoorwegen behoorde, op 8 augustus 1863 incognito een werkbezoek gebracht aan deze in aanleg zijnde spoorweg.

Grotendeels was de organisatie van de feestelijkheden rond de officiële opening in handen van de beide Gemeentebesturen van Bergen op Zoom en Roosendaal.

De directie van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen had immers het besluit genomen, geen feestelijke openingsrit te doen plaatsvinden.

Bij de S.S. rees echter wel het vermoeden, dat „het feest hetwelk door de stad Bergen op Zoom werd gegeven misschien eenigzins kon uitgelokt zijn door enkele stappen van onze ambtenaren”.

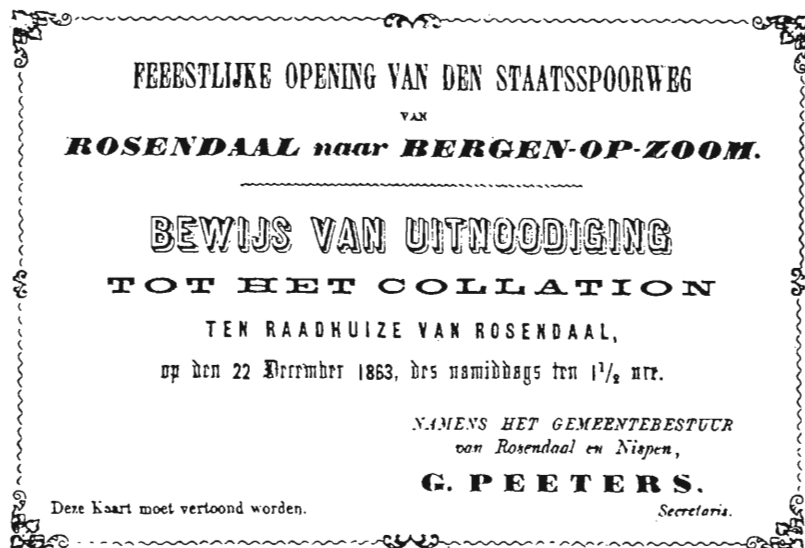
Er werd in overweging genomen „een circulaire als dienstorder aan onze ambtenaren te doen uitgaan, ten einde zich niet, hetzij officieel hetzij officieus, met autoriteiten in betrekking te stellen, dan in het geval van magtiging der Directie”.

Zo deed het Gemeentebestuur van Bergen op Zoom op 19 december 1863 een verzoek aan de S.S. om „de noodige rijtuigen aan 't station

alhier te willen beschikbaar stellen op den dag der opening 22 dezer, des voormiddags elf ure”.

Ook werd aan de Minister van Oorlog gevraagd, dat „de militaire autoriteit dezer vesting moge worden gemagtigd bij die gelegenheid eenige salvo's uit het kanon te geven”.

Het gemeentebestuur van Rosendaal zou haar genodigden op een „collation ten raadhuize” ontvangen.



Abbeelding 3 Uitnodiging van het Gemeentebestuur Rosendaal en Nispen.

DE INHULDIGING VAN DE SPOORWEG ROSENDAAL-BERGEN OP ZOOM

Onder ongunstige weersomstandigheden, hevige wind met regen, sneeuw en hagel, vertrok op 22 december 1863 „des voormiddags ten 12 ure” een feesttrein met genodigden vanuit Bergen op Zoom naar Rosendaal.

Laten we nu de plaatselijke verslaggever van de Rosendaalsche Courant aan het woord:

„Heden had hier de plegtige opening plaats van den Staatsspoorweg Rosendaal-Bergen op Zoom. Reeds vroeg in den morgen wapperden van het Raadhuis en van vele bijzondere woningen de nationale driekleur. Omstreeks half twee uren kwam hier een trein aan van Bergen op Zoom met een aantal Genodigden, waarbij zich hadden aangesloten

de Harmonie uit gezegde plaats, benevens eenige varensgezellen voorzien van vlaggen. Nadat de Genoodigden door den heer Burgemeester en heeren Wethouders waren verwelkomd, zette zich de feeststoet in beweging. Aan het hoofd dezer bevonden zich de Harmonie UNIE, de EENDRAGT EN TEVREDENHEID en de Harmonie van Bergen op Zoom met de vlaggendragers.

Onder het uitvoeren van elkander afwisselende muziekstukken werden de Genoodigden naar het Raadhuis geleid, waar hen eene heerlijke verversching verbeidde. Bij tusschenpoozen voerden nu de beide hier bestaande Muziekgezelschappen de volksliederen en andere stukken uit. Ruim te half vier uren werden de Genoodigden, op gelijke wijze als bij de aankomst, naar het station terug geleid en vertrokken deze met een feesttrein naar Bergen op Zoom. Te tien uren des avonds vertrok een trein uit Bergen op Zoom om eenige der Genoodigden naar Wouw en Rosendaal over te brengen. Bij terugkomst alhier werden zij verrast door eene smaakvolle en prachtige verlichting van het Raadhuis, waarbij de Societeit „EENDRAGT” geenszins achterlijk gebleven was. Eene allerliefste verlichting gaf daarvan het bewijs: wij zagen daar toch een regt smaakvol sassinet, door gaz verlicht en omgeven van een paar lauerkransen in welke men las: „SOCIETEIT EENDRACHT”; geplaatst boven het wapen van Nederland, met het gewone „JE MAINTIENDRAI”. Regts hiervan bevond zich het wapen van Zeeland met het „LUCTOR ET EMERGO”. Ter linkerzijde van eerstgenoemd wapen had men dat van Noord-Brabant met de spreuk er bij „EENDRACHT MAAK MAGT”. Het geheel voldeed zeer wel. Wij mogen hier nog bijvoegen, dat de leuzen der wapenen aller aandacht trok, en den wensch deed uiten, dat zij zich in ons vaderland, in het algemeen, vestigen en blijvend gehandhaafd worden, zooals wij het den Societeit, ondanks het kleine maar vriendschappelijk vereenigde aantal leden, van harte toewensen.

Tenslotte kunnen wij de nette en doelmatige inrigting van al wat aan den Staatsspoorweg verbonden is, niet genoeg lof toebrengen. De uitrusting van het personeel, de inrigting der lokalen en rijtuigen, laten niets te wenschen over. De uren van vertrek zijn bepaald: van ROSENDAAL naar BERGEN OP ZOOM 9.05, 1.45, 7.40, van BERGEN OP ZOOM naar ROSENDAAL 7.05, 1.00, 5.55.

De overtocht geschiedt in 20 minuten. De prijzen der plaatsen zijn: 3de klasse 30 centen; 2de klasse 50 centen, en 1ste klasse 65 centen”.

DIENST VAN 23 DECEMBER 1863.

Afbeelding 4 Advertentie: Nieuws- en Advertentieblad van Bergen op Zoom, 23 december 1863.

VAN TILBURG NAAR BERGEN OP ZOOM.				VAN BERGEN OP ZOOM NAAR TILBURG.			
	NUMMER VAN DEN TREIN.				NUMMER VAN DEN TREIN.		
	I	III	V		I	III	V
	voormidd. u. m.	voormidd. u. m.	namiddag. u. m.		voormidd. u. m.	namiddag. u. m.	namiddag. u. m.
TILBURG, vertrek	6.0	11.55	4.50	BERGEN OP ZOOM	7.5	1.0	5.55
GILZE - RIJEN	6.14	12.9	5.4	WOUW	7.16	1.11	6.6
BREDA, aankomst	6.30	12.25	5.20	ROOSENDAAL, aankomst	7.25	1.20	6.15
vertrek	6.45	12.40	5.35	vertrek	9.5	1.40	7.45
ROOSENDAAL, aankomst	7.25	1.20	6.15	EITEN	9.30	2.5	8.10
	II	IV	VI	BREDA, aankomst	9.45	2.20	8.25
	voormidd.	namiddag.	namiddag.		II	IV	VI
ROOSENDAAL, vertrek	9.5	1.45	7.40	BREDA, vertrek	10.0	2.35	8.40
WOUW	9.18	1.58	7.53	GILZE - RIJEN	10.13	2.48	8.57
BERGEN OP ZOOM	9.25	2.5	8.0	TILBURG	10.30	3.5	9.20

De aansluitingen op de treinen naar Antwerpen, Moerdijk en Breda waren voor die tijd redelijk te noemen.

De opbrengsten van het baanvak Bergen op Zoom - Roosendaal waren in de eerste jaren der exploitatie bij lange na niet voldoende om de uitgaven te dekken. Ondanks deze verliezen vermeldde de winterdienstregeling van 22 september 1864 een viertal treinen per dag in elke richting. Wel waren de aansluitingen, door een gewijzigde dienstregeling op het baanvak Roosendaal-Breda van de concurrerende spoorwegmaatschappij, in negatieve zin beïnvloed. Ofschoon de S.S. het deed voorkomen in haar aankondiging van de dienstregeling, dat zij het gehele traject van Bergen op Zoom tot Tilburg in exploitatie had, moesten de reizigers echter de rit tweemaal voor een overstap onderbreken.

DE AFKEURENDE HOUDING VAN DE „RAAD VAN TOEZICHT OP DE SPOORWEGEN” JEGENS DE STATIONS- INRICHTINGEN TE ROOSENDAAL

Nadat op 21 augustus 1859 de Wet op de „Raad van Toezicht op de Spoorwegen” (kortweg R.v.T.) was uitgevaardigd, konden zijn werkzaamheden in 1861 een aanvang nemen.

In het verslag van dat jaar 1861 wordt reeds gewag gemaakt van „de onvoldoende inrigting en de beschikbare ruimte, zoo voor de dienst als voor het publiek” van het station te Roosendaal, terwijl „de plaatsing aldaar van de lokalen bestemd voor de dienst der in- en uitgaande regten, als zeer ondoelmatig is te achten”. En dat al zeven jaren na de bouw!

Om verschillende redenen had men toen het besluit genomen dit douanegebouw, tegenover het hoofdgebouw, aan de overzijde van de spoorweg neer te zetten.

De reizigers moesten nu evenwel steeds een aantal hoofdsporen oversteken. In de eerste jaren zal dat weinig bezwaren hebben opgeleverd. Maar naarmate meer treindiensten en rangeerbewegingen in het station werden afgewikkeld, werd er de veiligheid voor de reizigers niet beter op.

Telkens zal de R.v.T. in zijn jaarverslagen de ondoelmatige plaatsing van het douanegebouw onder de aandacht brengen. In 1863 en 1864, toen de onderhandelingen tussen de A.R./G.C.B. en de commissie, belast met de aanleg van de Staatsspoorweg Roosendaal-Vlissingen, voor een gemeenschappelijk gebruik van het station te Roosendaal, nog aan de gang waren, ziet de R.v.T. dan ook zijn kans schoon, om aan te dringen op verbetering van de „bekrompen en ondoelmatige inrigtingen”.

Immers: „De onvoldoende inrigting van het station te Roosendaal laat zich bij de aankomst en het vertrek van sommige treinen in de nieuwe dienstregeling zeer gevoelen; alleen aan de bijzondere zorg en ijver van den stationschef aldaar kan worden toegeschreven dat geene ongelukken of groote vertragingen plaats hebben”. Een jaar later zou blijken, dat bij de uitbreiding van de stationsinrichtingen te Roosendaal, de vereniging van spoorweg- en douanelokalen in één hoofdgebouw, uit het oogpunt van de financiën, niet mogelijk was. De R.v.T. zou dit nog jaren lang blijven betreuren!

DE AANLEG VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STATION TE ROOSEDAAL (1866 - 1868)

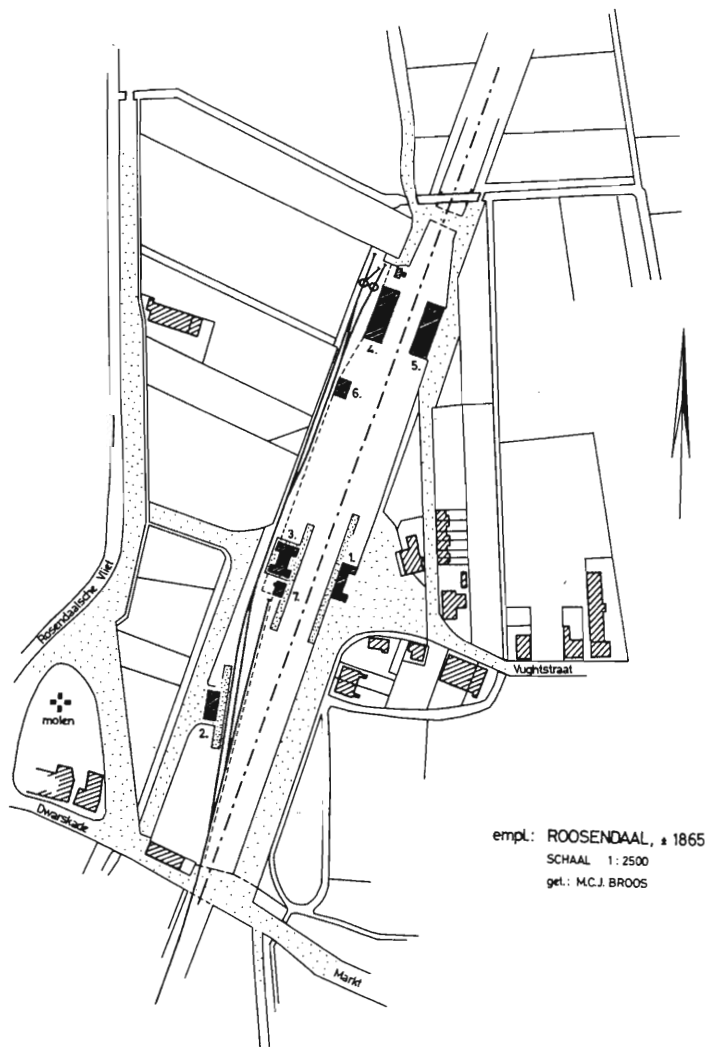
Inmiddels was de exploitatie van de spoorweg van Antwerpen over Roosendaal naar Moerdijk, met een zijtak van Roosendaal naar Breda, overgenomen door de „Chemins de fer Grand Central Belge” (kortweg G.C.B.). Dit is de naderhand ingevoerde naam voor de gemeenschappelijke onderneming, tot stand gekomen door een fusie van bedrijven. Allereerst vond er een fusie plaats van de „Société Anonyme des chemins de fer d’Anvers à Rotterdam” met de „Société Anonyme des chemins de fer de l’Est-Belge” per 1 januari 1864. Een half jaar later, op 1 juli 1864, kwam de „Société Anonyme des chemins de fer de l’Entre-Sambre-et-Meuse” het voorgaande tweetal versterken.

Aldus werd de G.C.B. een gesprekspartner, inzake de onderhandelingen met de commissie, belast met de aanleg van de Staatsspoorweg Roosendaal-Vlissingen.

Op 15 januari 1866 kwam er een definitieve overeenkomst tot stand m.b.t. de inrichting en het gebruik voor de gemeenschappelijke dienst van de stationsinrichtingen te Roosendaal.

Met het merendeel van de benodigde gronden liep het uit op een gerechtelijke onteigening. Bij vonnis van de Arrondissementsrechtbank te Breda van 17 juli 1866 werden de laatste vijf percelen onteigend.

Op 12 juli 1866 werd het bestek 249, inhoudende „het maken van grondwerken, kunstwerken, het leveren van ballast, het leggen en verleggen van sporen, wissels en draaischijven, het maken, vergrooten en verplaatsen van verschillende gebouwen en stationsinrichtingen en eenige verderé werken op het station Roosendaal, een en ander tot vergrooting van dat station” aanbesteed. Voor een bedrag van f 122.700,- zou de eerste aanzienlijke uitbreiding van het Roosendaalse stations- emplacement worden uitgevoerd door R.C. Schreppers te Tilburg.



empl.: ROOSENDAAL, ± 1865
 SCHAAL 1: 2500
 get.: M.C.J. BROOS

Afbeelding 5 Meer dan drie jaren lang zou Roosendaal twee, geheel van elkaar gescheiden, spoorwegstations bezitten.

Het zeer eenvoudig gehouden emplacement van de S.S. voor haar spoorweg van Roosendaal naar Bergen op Zoom telde naast een houten gebouw met perron slechts enige sporen met omloopmogelijkheid voor de locomotieven.

De gebouwen op het emplacement van de G.C.B. zijn eveneens ingetekend.

Helaas is de ligging der sporen van deze maatschappij onbekend.

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Hoofdgebouw G.C.B. | 5. Douane-goederenloods, aanvankelijk als rijtuigloods in gebruik |
| 2. Hoofdgebouw S.S. (hulpstation) | 6. Water-reservoirgebouw |
| 3. Douanegebouw | 7. Magazijn |
| 4. Locomotievenloods | |

Er werd nu aan de westzijde van het emplacement begonnen met de ophogingen van het terrein. Het zand was afkomstig uit nog niet afgegraven gedeelten langs de spoorweg nabij Bergen op Zoom. De S.S. zorgde zelf voor het vervoer naar Roosendaal. Eerst werd het hoofgebouw uitgebreid met wachtkamers en bureaux, gelegen in de aan weerszijden aangebouwde vleugels. Aan de voor- en achterzijde werd een overkapping aangebracht.

Voorts werden op het eerste perron een tweetal bijgebouwen geplaatst; één voor privaten en urinoirs, het andere als magazijn en lampenhok. Ook werd er een nieuw water-reservoirgebouw opgericht en het douanegebouw van nieuwe vleugels voorzien.

Vóór het invallen van de vorst aan het einde van het jaar 1866 waren van deze gebouwen en uitbreidingen de fundamenten gezet. Het optrekken van de muren werd uitgesteld tot na de winter. Men hield zich zo lang onledig met timmerwerkzaamheden. Na de ophogingen van het terrein kon men een aanvang maken met het leggen van nieuwe sporen en wissels. Een draaischijf, voor het keren der locomotieven, met een middellijn van 13.50 m, was eveneens in aanbouw.

Zodra de ongunstige weersgesteldheid het toeliet, hervatte men de werkzaamheden met voortvarendheid. Aan de noordzijde van het emplacement werd er een vaste brug gebouwd over een waterloop, die even verderop in de „Rosendaalsche Vliet” zou uitmonden.

De nieuwe sporen en wissels, ten westen van het douanegebouw, werden nu verbonden met de hoofdsporen. De twee kleine draaischijven, gelegen op het tijdelijke stationsemplacement der S.S., werden opgebroken en op hun nieuwe plaats gesteld.

Nadat het een en ander was voltooid, konden de stationsinrichtingen, nog steeds in beheer bij de G.C.B., met ingang van 1 april 1867 voor de gemeenschappelijke dienst met de S.S. worden gebruikt.

Het houten hulpstationsgebouw werd nu overbodig en kon worden ingericht als tijdelijk onderkomen voor het bureaupersoneel van de douanediens. Ten zuiden van dit gebouw werd een tijdelijke visitatiezaal opgezet voor de reizigers, zodat men het bestaande douanegebouw kon wijzigen. Men was reeds behoorlijk gevorderd met de aanbouw van nieuwe vleugels. Eind juni 1867 had men de muren opgetrokken tot de bovenkant van de raam- en deurkozijnen. Het water-reservoirgebouw was op dat moment onder de kap gebracht. Tevens was het metselwerk gevoegd en één der twee reservoirbakken met wand-waterkraan, stoomketel en pomp geplaatst. Inmiddels was ook het oude magazijn van de G.C.B. afgebroken en ten noorden van het douanegebouw opnieuw opgebouwd.

MAATSCHAPPIJ
TOT EXPLOITATIE VAN
STAATS-SPOORWEGEN.
BERIGT:

Met 1^o April a. s. wordt de Station der Staats-Spoorwegen te *Rosendaal* gesupprimeerd en de dienst daarvan overgebracht naar de Station der Maatschappij van den Grooten Belgischen Centraal-Spoorweg aldaar. — Van af dien datum zal het vervoer van Reizigers, Bagage en Goederen op het station van laatstgenoemde Maatschappij plaats hebben.

Afbeelding 6 Advertentie: Rosendaalsche Courant, 1 april 1867.

Voorts was er nog een nieuwe bergplaats voor rijtuigen aan de zuid-west zijde van het emplacement in aanbouw.

Ondanks de drukke treindienst werden de werkzaamheden voortgezet. Talrijke onregelmatigheden in de uitvoering van de exploitatie, als gevolg van deze werkzaamheden, zouden dan ook veel stof doen opwaaien. Zelfs de „Raad van Toezicht op de Spoorwegen” kwam er aan te pas.

In de tweede helft van 1867 werd de slechte toestand van het zeer laag gelegen stationsemplacement aanmerkelijk verbeterd door toepassing van drainage. Alle ophogingswerkzaamheden waren inmiddels gereed. Het leggen van rails en wissels was achter de rug; slechts enkele korte stukken moest men nog met ballast onderstoppen. Voorts was het hoofdgebouw met de nieuwe vleugels geheel afgewerkt.

Op 9 oktober 1867 konden van het gewijzigde douanegebouw verschillende lokalen, uitsluitend bestemd voor de dienst der douane, in gebruik worden genomen. Overigens was dit gebouw zo goed als voltooid, zodat korte tijd later de visitatiezalen voor de reizigers konden worden opgesteld.

Het voormalige hulpstationsgebouw, dat tot tijdelijk onderkomen voor het bureaupersoneel van de douanediens was ingericht, kon nu worden



Wachtkamer 3e klasse

Posterijen
Douanekantoor

Goederenkantoor

Hal

Telegrafie
Plaatskaarten-
kantoor

Kamer stationschef
Vestibule en Trap naar
1e verdieping

Wachtkamer 1e en 2e klasse

Voorgevel Hoofdgebouw A.R./G.C.B. - station

ROOSENDAAL

1866

Abbeelding 7 Het stationsgebouw werd vergroot met twee korte, lage vleugels. De kosten van deze vergroting kwamen derhalve voor rekening van de Staat. Bron: Bestek 249 S.S., 1866, Archiefbeheer en Documentatie Nederlandse Spoorwegen, Utrecht.

afgebroken. Het vrijkomende materiaal werd naar het eiland Walcheren vervoerd, om aldaar opnieuw te worden opgesteld. Op dat moment was het gedeelte van de Zeeuwse lijn, dat vanaf Goes via Arnemuiden naar Middelburg en Vlissingen was ontworpen, in aanleg.

Eveneens werd de tijdelijke visitatiezaal afgebroken. Langs een tweetal hoofdsporen, bestemd voor de treinen afkomstig van Bergen op Zoom en Moerdijk, werd een perron gemetseld en van een bestrating voorzien. Om een veilig oversteken van de reizigers tussen het hoofdgebouw en het douanegebouw te waarborgen, werd er een overpad met een bestrating van klinkers, ter breedte van 10 m, aangelegd.

De drie waterkolommen, waarmede de stoomlocomotieven van water konden worden voorzien, werden in verbinding gebracht met de twee reservoirs van het in gereedheid zijnde water-reservoirgebouw. Het vroegere water-reservoirgebouw werd gesloopt.

Voorts werd de nieuwe bergplaats voor rijtuigen opgeleverd. In de bestaande locomotievenloods werden de gemetselde dakhogen uitgebroken en vervangen door houten kapspanten. Het gebouw werd ingericht tot douane-goederenloods en op 10 november 1867 in gebruik genomen. De voormalige douane-goederenloods werd nu verbouwd tot locomotievenloods met kamers voor machinisten en ruimten voor de opslag van materialen.

Daarnaast hadden op het terrein van het tractie-depôt nog enkele kleinere werken plaats gevonden. Zo werden putten en askuilen gemetseld, terwijl ook twee bergplaatsen voor steenkolen werden aangelegd. Bovendien werden langs het gehele emplacement afrasteringen en hekken geplaatst.

De verhoogde los- en laadplaats en de wachterswoningen aan beide uiteinden van het stationemplacement naderden hun voltooiing. De overweg in de straatweg van Breda naar Bergen op Zoom, tussen Markt en Kade, ook wel „De Schuiven” genoemd, verkreeg eveneens nieuwe afsluitingen. Tevens werd het gehele spoorwegterrein voorzien van gaslantaarns.

In januari 1868 werd aan de verschillende stationsinrichtingen te Roosendaal de laatste hand gelegd.

Er werd in de voorafgaande jaren in de Rosendaalsche Courant nauwelijks of geen aandacht besteed aan de grootschalige uitbreiding van het station in deze plaats. Daarentegen werden de talrijke onregelmatigheden in de uitvoering van de dienst, als gevolg van de werkzaamheden, breedvoerig aan de kaak gesteld.

Pas op 15 februari 1868 liet men de Roosendaalse burgerij het een en ander lezen:

„Het werk op het emplacement van den spoorweg te dezer plaatse is zoo goed als voltooid en door de aannemers, de heeren Schreppers en Cie., opgeleverd. Er is alle reden om de uitvoering te roemen. Jl. Woensdag vertrok van hier met bestemming naar de havenwerken te Middelburg, de opzichter der staatsspoorwegen, de heer M.J. Ketting, onder wiens toezigt de werken te Rosendaal, goeddeels voltooid zijn geworden. Velen zagen dien ambtenaar noode vertrekken, daar hij gedurende zijn tweejarig verblijf alhier, door zijn omgang en welwillendheid, zich vele en hartelijke vrienden had verworven”.

De aannemer kon op 1 maart 1868 de officiële oplevering laten geschieden. Tenslotte werden aan het einde van dezelfde maand de vrijkomende materialen door de ontvanger der Domeinen verkocht. De opbrengst bedroeg f 5.623,35 „zonder inbegrip der onraadspenningen”.

Volgens het bestek zou de aannemer op 1 mei d.a.v. van het onderhoud der opgeleverde werken worden ontslagen.

Kort daarop werd echter met dezelfde aannemer nog een overeenkomst „voor het maken van een tijdelijke houten locomotievenloods voor vier standplaatsen op het gemeenschappelijke station en het leggen van daarmede in verband staande spoorbanen en wissels” aangegaan.

Voor een bedrag van f 8.540,- zouden deze werkzaamheden worden uitgevoerd. Deze locomotievenloods, die op 10 juni 1868 werd opgeleverd, werd door de S.S. noodzakelijk geacht voor de exploitatie van het baanvak Bergen op Zoom-Goes.

Dit gedeelte van de Zeeuwse lijn kon op 1 juli 1868 voor het publiek worden opengesteld. Aangezien de inrichtingen van het Roosendaalse station geheel aan de eisen van een doelmatige spoorwegexploitatie konden voldoen, werd door de Minister van Binnenlandse Zaken, bij beschikking van 15 september 1868, Rosendaal aangeduid als „hoofdstation van de spoorweg Rosendaal-Goes”. Tegelijkertijd werd de beschikking van 6 augustus 1864, waarbij Bergen op Zoom was te beschouwen als „voorlopige hoofdstation van de spoorweg Rosendaal-Bergen op Zoom”, ingetrokken. Aldus kwam er een einde aan het tijdelijke locomotievendepôt van de S.S. te Bergen op Zoom.

(Wordt vervolgd)

Voor een bronvermelding wordt verwezen naar het tweede deel van dit artikel.