

De locomotiefloods van 1932

Han Koolhof

Wie nu op het tweede perron van het NS-station in Zutphen staat, ziet in noordwestelijke richting een omvangrijke kuil waar tot voor kort de werkplaats van spooraanwerker Strukton stond. Deze voormalige locomotiefloods van NS dateerde uit 1948 – in Nederland de laatste in zijn soort – en was de opvolger van deloods uit 1932, die in de oorlog verwoest werd.



Gedurende het stoomtijdperk, dat een kleine eeuw geduurd heeft, waren er in Nederland vele tientallen locomotiefloodsen in gebruik; in 1921 waren dat er 74: grote, waar wel zestig locomotieven onderdak vonden (zoals Amsterdam cs), maar ook kleine, zoals in Dinxperlo, voor maar twee locomotieven. Zutphen had een middelgroteloods; begin 1940 waren daar zo'n dertig locomotieven in depot. (afb. 1)

Tractieparken

De stoomlocomotief was een tractievorm waarbij veel kwam kijken. Daarvoor waren er op de grotere stations tractieterreinen of -parken ingericht. (zie de kadertekst 'Het tractieterrein') Vanaf het perron in Zutphen had men een goed zicht op het tractiepark. De reiziger zag aan het begin van de vorige

Afb. 1 De Zutphense locomotiefloods uit 1932 in januari/februari 1940. (Het Utrechts Archief, collectie-De Pater)



Afb. 2 Een foto uit 2008, met op de achtergrond de Strukton-werkplaats. Alle gebouwen op deze foto zijn inmiddels gesloopt. (foto: auteur)

Het tractieterrein

Een tractieterrein van enige omvang bestond uit:

- een locomotiefloods
- een draaischijf
- een kolenpark
- een takkenbossenloods (voor het aanmaken van het vuur)
- een waterreservoir en waterkolommen
- een askuil
- een sintelstortplaats
- een zandvulinrichting (zand om het doorslaan van de locomotiefwielen bij gladheid te voorkomen)
- dienstgebouwen (zoals in Zutphen een kolendragersverblijf) en -woningen

eeuw in Zutphen zelfs *twee* tractieparken, dat van de Staats-Spoorwegen (ss) en dat van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM). (afb. 4)

Aanvankelijk (1865) kwamen er in Zutphen alleen locomotieven van de ss. Dat veranderde toen de Oosterspoorlijn (Amsterdam-Zutphen) op 15 mei 1876 werd geopend. Deze lijn werd geëxploiteerd door de HSM, en die mocht 'natuurlijk' geen gebruik maken van de locomotiefvoorzieningen van de ss. Dus bouwde de HSM haar eigen tractie-inrichtingen, waaronder – nieuw in die tijd – een *wasch- en badinrichting*. De halfronde locomotiefloods van de HSM telde zes sporen, in 1882 uitgebreid tot tien. Deze loods werd al op 1 mei 1916 gesloten en in 1931 gedeeltelijk afgebroken. Die van de ss, met drie sporen, bleef tot 1933 in gebruik.

In 1921 gingen HSM en ss over tot een gemeenschappelijke bedrijfsvoering, waaruit de nv Nederlandsche Spoorwegen voortkwam. De locomotiefparken werden samengevoegd. Vanaf dat moment verdwenen langzamerhand overal de dubbele tractieterreinen.

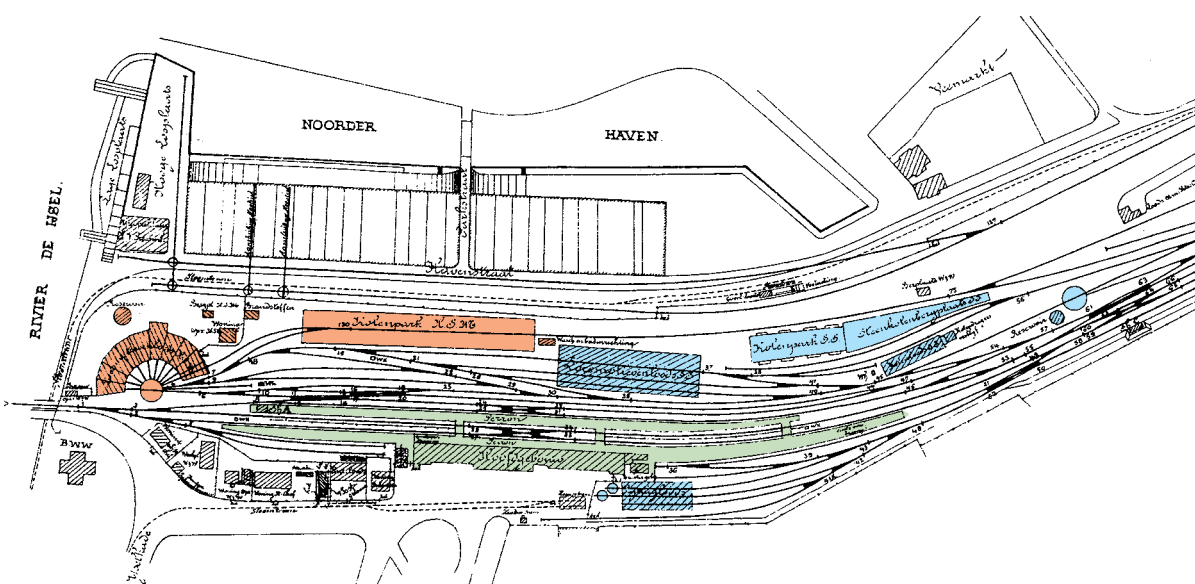


Afb. 3 De Havenstraat met het reservoirgebouw (de watertoren, links), de locomotiefloods (aan het eind van de oprit) en de goederenloods. De foto is tussen 1865 en 1880 genomen. Alle gebouwen zijn van de Staats-Spoorwegen. (Het Utrechts Archief, collectie-De Pater)

Wagenloods

Op de foto van afb. 1 is de locomotiefloods nog geen acht jaar oud. Vijf sporen (met daarboven op het dak de grote rookafzuigers) zijn bestemd voor de stoomlocomotieven. Toen de foto genomen werd (1940), waren er in Zutphen 31 locomotieven in depot, althans op papier. Helemaal rechts ligt de tweesporige wagenloods met de wagenlichterij. Links en achter de locomotiefloods bevonden zich lage aanbouwen. Daarin waren ondergebracht:

- het zanddrooglokaal
- de toilettengroep
- het ketelhuis
- het waslokaal
- twee kleedlokalen
- twee schaftlokalen
- de machinistenkamer
- kamers voor de tractieopzichter en de depotchef
- het administratiekantoor
- het magazijn
- de smederij
- de werkplaats.



De totale oppervlakte bedroeg $71,6 \times 48,1$ m. Het is niet bekend wie de architect was.

Voor treinliefhebbers zijn de locomotieven die voor de loods staan om van te wtertanden: het zijn allemaal voormalige ss en HSM-machines, de meeste van rond de eeuwwisseling. De modernste is de tweede van links, een sneltreinlocomotief van de ss, waarvan de eerste in 1910 uit de fabriek rolde. Deze uitstekende locomotieven (NS-nummering 3700/3800) hebben tot het eind van het stoomtijdperk in 1958 dienst gedaan.

Aan het eind van de oorlog werd de locomotiefloods verwoest. (afb. 5) Op de fundamenten bouwden de spoorwegen in 1948 een nieuwe loods met zeven sporen. Al op 28

Het depot

Een locomotiefloods diende als onderkomen voor de locomotieven. De loods, het tractierrein en het personeel vormden samen het depot. Het was de uitvalsbasis voor de locomotieven die aan dat depot waren toegevoegd. Ze keerden daar geregeld terug voor preventief onderhoud en kleine reparaties.

Afb. 4 Het emplacement van Zutphen in 1905. In 1876 en de jaren erna was dat aanzienlijk uitgebreid, zodat ook de HSM haar eigen tractiepark kon inrichten. De tractievoorzieningen van de SS zijn blauw gekleurd, die van de HSM rood. Ter oriëntatie zijn het stationsgebouw en de perrons in groen. Daar waar geheel links de halfronde HSM-loods staat (met de draaischijf er voor), is in 1932 de nieuwe locomotiefloods verzezen. De afkorting BWW (links onder) staat voor 'brugwachterswoning'. Die is in de oorlog verwoest en stond vrijwel op dezelfde plek als het huidige Ijsselpaviljoen. (collectie NS, tekening uit *Locomotiefloodsen*)

maart 1949 werd het klein onderhoud in Zutphen gestaakt. Nadat het Zutphense depot op 4 april 1955 was opgeheven – met nog maar tien stoomlocomotieven – ging het gebouw dienst doen als werkplaats voor spooronderhoudsmachines. Later betrok spooraanwerker Strukton de loods. Door het steeds langer wordende onderhoudsmaterieel begon de werkplaats de laatste jaren te klein te worden. Bovendien zou een dergelijke activiteit slecht passen in de woningbouwplannen ('Noorderhaven') aan de achterkant van het station.



Gecombineerde werkplaats

Op 4 oktober 2012 opende Strukton samen met Arriva een nieuwe werkplaats, die meer oostelijk ligt. (foto omslag) Arriva onderhoudt hier zijn 38 treinstellen die vanaf 9 december 2012 in Gelderland en Overijssel/Drenthe rijden. Direct na de verhuizing naar de nieuwe locatie werd de oude werkplaats bij de IJsselbrug gesloopt. Niets herinnert meer aan het tractiepark van weleer. De draaischijf en het reservoorgebouw werden in 1962 afgebroken, het kolenpark in 1968.

De afgelopen maanden is ruim twintigduizend kubieke meter vervuilde grond afgegraven; dat komt overeen met de lading van veertienhonderd vrachtwagens.

Wie nu op het tweede perron staat, heeft – voor het eerst in anderhalve eeuw – een wijds uitzicht op de IJssel, de oude wasserij in De Hoven en het kerkje van Voorst. ●

Afb. 5 De compleet verwoeste locomotiefloods in 1944/45. De gebouwen van Reesink op de achtergrond hebben het oorlogsgeweld doorstaan. (foto Zeylemaker)

Bronnen

- ‘Nieuwe werkplaats Strukton en Arriva in Zutphen’, in *Op de Rails*, 2012-11.
- R.C. Stadius Muller, A.J. Veenendaal jr. & H. Waldorp, *De Nederlandse stoomlocomotieven*, Alkmaar 2005.
- *De Stentor*, 15 januari 2013.
- www.strukton.com.
- H. Waldorp & J.G.C. van de Meene, *Locomotiefloodsen en tractieterreinen in Nederland 1839-1958*, Haarlem 1992.