

Station Namen

Eerste station: 1843-1864

Architect: onbekend

Tweede station: 1864 -

Architect: A. P. J. Lambeau

Franse neorenaissancestijl

Telegrafische code: FNR

Lijnen: 125, 130, 142 (buiten dienst), 154, 161, 162



Postkaart van het station Namen (Ref. Z12723)

Namen in verschillende fases op het spoorweginet aangesloten

Eind 1843 werd de spoorlijn tussen Charleroi en Namen (lijn 130) door koning Leopold I ingehuldigd. Hiermee werd de provinciehoofdstad Namen op het jonge Belgische spoorweginet aangesloten. In 1850 werd de stad ook verbonden met Luik-Val-Benoît (lijn 125). Deze twee spoorlijnen werden door twee verschillende maatschappijen uitgebaat: de Staatsspoorwegen (naar Charleroi) en de *Compagnie de Chemin de Fer de Namur à Liège*, die in 1855 door de *Compagnie du Nord-Belge* overgenomen werd.

Pas vanaf 16 april 1856 bereikte een rechtstreekse spoorlijn uit Brussel-Leopoldswijk de stad Namen (lijn 161), waardoor men niet meer moest rondrijden via Charleroi. Deze lijn werd door de privé-maatschappij *Grande Compagnie du Luxembourg* uitgebaat.

In 1862 opende de *Compagnie du Nord-Belge* ook de spoorlijn naar Dinant (lijn 154). In 1869 werd dan een laatste verbinding aangelegd tussen Namen en Tienen (lijn 142). Deze lijn werd eerst uitgebaat door de *Compagnie du Chemin de Fer de Tamines à Landen* en werd in 1871 door de Staatsspoorwegen overgenomen. Deze laatste lijn werd in 1960 gesloten voor reizigersverkeer. Tot 1988 reden er nog goederentreinen tot Frizet, maar nadien werd de lijn volledig uitgebroken.

Het eerste station (1843-1864)

In juli 1843 werd een houten gebouw opgetrokken met twee wachtzalen en een bureel voor pakjes. Dit station bevond zich aan de voet van de militaire versterkingen. Daarom werd het ook in hout opgetrokken, om bij een mogelijk gewapend conflict vlug afgebroken te kunnen worden en alzo het schietveld vanuit de militaire versterkingen niet te hinderen. Dit houten station werd op 23 oktober 1843 in gebruik genomen en zou twintig jaar in dienst blijven. Er waren zes kopsporen.

In 1850, met de komst van de nieuwe verbinding met Luik, is het station geen kopstation meer. Deze lijn werd niet door de Staatspoorwegen uitgebaut.¹ In 1856 is er nog een derde maatschappij, de *Grande compagnie du Luxembourg*, die zich in Namen komt vestigen.

Doordat verschillende spoorwegmaatschappijen de lijnen die het station Namen doorliepen uitbaatten, moesten er twee gescheiden in- en uitgangen gemaakt worden; een voor de reizigers van de Staatspoorwegen en een andere voor die van de *Compagnie du Luxembourg* en de *Compagnie du Nord-Belge*.

In 1857 werd beslist om een groter station te bouwen dat aan de noden van de drie spoorwegmaatschappijen zou voldoen.

Het tweede station (1864-)



Detail van de wapenschilden op de voorgevel (Ref. K01383B)

Het huidige monumentale station in Franse neoclassicistische stijl werd ontworpen door de architect A. P. J. Lambeau, die ook het tweede station Luik-Guillemins en het tweede station Charleroi-Zuid ontwierp. Het werd op 1 november 1864 officieel ingehuldigd.

De architect haalde zijn inspiratie vooral in Frankrijk: het station Gare du Nord in Parijs stond model voor het station Namen. Geïnspireerd op dit Parijse voorbeeld, werd de voorgevel versierd met wapenschilden van de Belgische Staat en de negen (toenmalige) provincies. De tand des tijds heeft echter de kleur van deze wapenschilden doen vergaan.

Het Gare du Nord is een kopstation, terwijl Namen een doorgangstation is. Toch slaagde architect Lambeau erin om de gevelarchitectuur van het Parijse station na te bouwen. Het station bestaat uit een reeks vleugels en stenen paviljoenen rond een centraal gebouw.

¹ Zoals hoger reeds vermeld werd deze lijn door de *Compagnie de chemin de fer de Namur à Liège* uitgebaut en in 1855 overgenomen door de *Compagnie du Nord-Belge*.



Later aangebouwd hoekgebouw, 28 juni 1957 (Ref. Z02908A)

Deze centrale inkomhal heeft drie grote boogvensters van 8 meter hoog en wordt door een ornament met driehoekig fronton en stationsklok bekroond. Op het gelijkvloers hebben de ramen en deuren bovenaan een rondboog.

Een grote sporenhall in metaal en glas overspande de sporen 1 tot 5, vlak achter het stationsgebouw. Links en rechts van het station waren ook enkele doodlopende sporen, de sporen 8 tot 10 richting Dinant en 11 tot 13 richting Charleroi, die elk hun eigen overkapping hadden. De overkapping van de sporen naar Charleroi werd reeds in 1924 afgebroken en die van de sporen naar Dinant in 1932.

De binnenzijde van het station is even monumentaal opgevat als de voorgevel. Rechts bevond zich de wachtzaal eerste klas en links de wachtzaal tweede en derde klas, beide waren grote luchtige ruimtes.

Na de overname van de *Compagnie du Luxembourg* (lijnen 161 en 162) concentreerde de Staatspoorwegen verschillende diensten in het station, zoals een douanekantoor en een postkantoor. Hierdoor werd het gebouw te klein. Daarom werden in de periode 1885-'91 twee extra hoekgebouwen bij gebouwd.

Verbouwingen en uitbreidingen

In de loop van de 20e eeuw werden er heel wat aanpassingswerken uitgevoerd, vooral ingegeven door de continue toename van het aantal reizigers. In 1909 werd het station uitgerust met twee onderdoorgangen, waardoor de reizigers in alle veiligheid de andere perrons kunnen bereiken.

De Eerste Wereldoorlog eiste een zware tol voor zowel de stad als het station. Er moesten niet minder dan 17.000 glazen platen in de overkappingen vervangen worden na bombardementen van de geallieerde troepen.

Een eerste grote renovatie gebeurde in 1928. Toen werden de buitenmuren gereinigd en werd de buitenkant ook terug geschilderd.

Na de verwoesting van de Tweede Wereldoorlog werden in het station Namen drie moderniseringsprojecten uitgevoerd. Ten eerste werd het volledige sporencomplex van Namen geëlektrificeerd. In de periode tussen 1969 en 1977 werden de publieke ruimtes opgefrist in de stijl van Expo 58. Een derde modernisering golf vond plaats toen Namen in 1986 aangeduid werd als hoofdstad van de Waalse Gemeenschap, het 'Star 21'-plan ingevoerd werd en de beslissing genomen werd om een

as voor het zware goederenverkeer uit te werken op de verbinding Antwerpen – Frankrijk – Zwitserland -Italië, die door de Naamse installaties zou lopen. NMBS paste toen het volledige sporencomplex aan, waardoor het reizigers- en goederenverkeer volledig gescheiden is.

Op het einde van de jaren 1990 ondernam NMBS een grondige renovatie van het station. De voetgangersbrug naast het gebouw, die



Voorgevel station na renovatie, oktober 2006 (Ref. D2855-05)

toegang gaf tot de Boulevard du Nord, werd vervangen door een uitbreiding van de ondergrondse gang die toegang geeft tot de sporen. De loketten en de wachtzaal werden boven de sporen verplaatst. Dit complex vormt zo een tweede schakel tussen het Place de la Station, de Noordlaan en de kantoren van de Waalse Overheidsdienst. Het publiek heeft momenteel toegang tot de, met een betonplaat overdekte, sporen 3 tot en met 11, via een lift, roltrappen of trappen. Er werden ook de nodige aanduidingen en faciliteiten voorzien zodat reizigers met een beperkte mobiliteit ook op een veilige manier de perrons kunnen bereiken. Hoewel de perrons blijven bestaan, zijn de sporen 1 en 2, niet meer voor reizigerstreinen in gebruik. Deze beide sporen zijn nu nog enkel in gebruik voor de goederentreinen die door het station Namen rijden. Door deze aanpassing moeten de goederentreinen de drukke reizigerssporen niet meer kruisen, waardoor er een vlotter treinverkeer mogelijk is.

Paul Jacops
juni 2022

Beknopte bibliografie

- Artikels :** Het station te Namen. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-09-1939, p. 13-16. K7415
- La gare de Namur. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-09-1939, p. 13-16, ill. K7416
- HERMANN E. La grande épopée du chemin de fer à Namur - deuxième partie. *Confluent*. 10-02-2002, p. 35. 42. K35856
- HERMANN E. La grande épopée du chemin de fer à Namur partie 3. ill., *Confluent*, n° 307, 01-11-2002, p. 25-35. K338247
- MARGANNE R. Quand le rail namurois passe du XIXe au XXIe siècle. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-11-2002, p. 7-11. K35904
- Boeken :** *Métamorphose d'une gare_conférence de presse 19 september 2002*. Bruxelles : SNCB, 2002, 12 p. : ill. P304
- Petite histoire de la gare de Namur de 1843 à 1935*. PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 1998, 89 p., ill., C4419
- DE BOT H. - *Stationsarchitectuur in Belgie deel 1 1835 -1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p., ill., 2002. A24859
- DE BOT H. - *Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835-1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p., ill., 2002. A24858
- DEJARDIN V. *Gares d'hier et d'aujourd'hui*. Namur : Institut du Patrimoine wallon, 2017, 40 p., B701026

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: station Namen

Museumcollectie: station Namen