

Station Antwerpen-Centraal

Eerste station: Borgerhout : 1836 – 1855

Tweede station: Antwerpen-Oost: 1854 – 1895

Architect: A. P. J. Lambeau (1818- ?)

Derde station: Antwerpen-Centraal: 1895-

Architect: Louis Delacenserie (1838-1909)

Telegrafische code: FN

Lijnen: 4, (7), 12, (13), (14), 15, 25, 52, 59



Station Antwerpen-Centraal (Ref. B0056-01)

Van Borgerhout naar Antwerpen-Oost

Het eerste station, dat *Borgerhout* heette, bevond zich in de buurt van het huidige station. De Belgische Staatsspoorwegen namen het in dienst op 3 mei 1836 wanneer het tweede deel (van Mechelen naar Antwerpen) van de eerste Belgische spoorlijn werd ingehuldigd. Het station was niet veel meer dan een kleine houten barak, drie tenten, vier sporen en een draaischijf. Het bevond zich buiten de Spaanse vesten, in de buurt van de gelijknamige stadspoort. Er is geen enkele afbeelding van het eerste station bewaard gebleven. Het ging duidelijk om een tijdelijk station. Eigenlijk was het de bedoeling om het reizigersstation binnen de stadsmuren te bouwen, maar daarvoor zou er een gat in de omwalling moeten worden gemaakt. Zoiets was ondenkbaar, want de verdediging van de stad had destijds absolute prioriteit.¹

Het eindstation *Borgerhout* werd op 26 juni 1854 een doorgangstation. Op die datum nam de *Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam* de lijn van Antwerpen naar Essen (grens) en het station Roosendaal in Nederland in dienst. Het station van de *Société* werd via een vertakking over de Gemeentestraat verbonden met station *Borgerhout*, dat aan de Staatsspoorwegen toebehoorde.

¹ Parlementaire handelingen van België 1854/1855, P.100

In 1854 besliste de gemeenteraad om Antwerpen van een 'kwaliteitsstation' te voorzien. Op 20 januari besloten de algemeen directeur van de administratie van de spoorwegen Masui en generaal Delannoy



van het departement van Oorlog om een nieuw station te bouwen. Op de plaats van het eerste station kwam er een groter, houten station dat de naam *Antwerpen-Oost* kreeg. De constructie moest het mogelijk maken om het gebouw snel af te breken in oorlogstijd. Daarom werd het opgetrokken in hout en metaal. Het hoofdgebouw was 100 m lang, 10 m breed en 18 m hoog. Het station werd eind 1854-begin 1855 in dienst genomen (de exacte datum is niet gekend).

Station Antwerpen-Oost. Buitenkant (Ref. Z00357)

Van Antwerpen-Oost naar Antwerpen-Centraal

De 16e-eeuwse omwalling werd afgebroken bij Koninklijk Besluit van 8 augustus 1859, waardoor de stad zich uitbreidde rond de nieuwe lanen. Er werden grote openbare gebouwen opgetrokken. Tussen 1867 en 1869 werd er ook een park aangelegd en vanaf 1873 reden er trams in de stad. Handelszaken en woningen met soms monumentale gevels weerspiegelden de status van hun eigenaars. In 1880 deden de telefoon en het stromend water hun intrede.

In deze veranderende omgeving sloeg het stationnetje van 1854 maar een mal figuur!

Vanaf 1880 vestigde de gemeenteraad regelmatig de aandacht op de noodzaak van een nieuw 'respectabel' station. Er werden talrijke ontwerpen gemaakt door privépartners. Jarenlang werd er over het 'nieuwe Ooststation' gesproken.

Op 1 maart 1891 keurde het Parlement de locatie van het nieuwe station goed. Het zou worden ingeplant tussen de diamantwijk en de zoo. Rijksingenieur Clément Van Bogaert (1856-1937) had zijn ontwerp voor de spoorhal al klaar in mei 1889. Deze structuur van 186 meter lang, 66 meter breed en 44 meter hoog overdekt de 10 sporen. De spoorhal is vervaardigd van ijzer en glas en de bouw duurde van 1895 tot 1898.



Postkaart van de overkapping van het station Antwerpen-Centraal (Ref. Z01667a)

De glazen overkapping had een puur functioneel ontwerp, om aan de eisen van het spoorwegverkeer en van de reiziger van toen te voldoen. De reiziger wilde beschut zijn tegen regen en wind, terwijl de indrukwekkende hoogte ervoor moest zorgen dat stoom en rook gemakkelijker konden worden

afgevoerd. Voor de bouw werd er een beroep gedaan op de nieuwe technologieën van die tijd: zo steunen de gigantische bogen op een sokkel die uitgevoerd is in het eerste beton dat in België gegoten werd. De plechtige inhuldiging vond plaats op 15 juli 1898.

Voor het nieuwe stationsgebouw viel de keuze van het ministerie eerst op architect Ernest Dieltjens, maar zijn ontwerp werd uiteindelijk niet geselecteerd. Hij werd vervangen door de Bruggeling Louis Delacenserie² (1838-1909), die erg gewaardeerd werd door koning Leopold II, wiens monogram trouwens overal in het station te zien is. Die preciseerde dat *'de bouwheer een station moest bouwen met grandioze lijnen, in de geest van die van het station van Luzern'*.



Ontwerp van het station Antwerpen-Centraal - Gevel op het plein, getekend door Louis Delacenserie in 1894 (Ref. 10077)

Eclectische stijl

In november 1898 startte de bouw van het station. Het werd ontworpen als een soort kathedraal, waartegen de glazen spoorhal zou steunen. De gemeenteraad van de stad Antwerpen, die de plannen van het toekomstige station pas in februari 1899 in handen kreeg, stelde voor om de benaming Ooststation te wijzigen in Centraal Station.



Station Antwerpen-Centraal. Buitenkant (Ref. Z101023)

Het station werd gebouwd in steen en boven de wachtzaal kwam er een grote koepel. Dit gebouw in eclectische stijl is het meesterwerk van Louis Delacenserie. Er werden twintig types steen en Belgisch marmer in het station verwerkt, met de monumentale marmeren trap als absoluut hoogtepunt.

Op de eerste verdieping leidt de trap naar twee prestigieuze zalen waar een buffet werd ingericht.

² Er zijn verschillende schrijfwijzen van zijn familienaam terug te vinden: Dela Censerie, De la censerie, de la Censerie, Delasencerie, ... Wij hebben ervoor gekozen de vaakst voorkomende spelling 'Delacenserie' te gebruiken.



Ansichtkaart van de sporenhal van het station Antwerpen-Centraal (Ref. Z00939)



Details van de decoratie van het station Antwerpen-Centraal (Ref. L3709-10)

De buitengevels doen denken aan die van Italiaanse palazzi, de acht torens die het centrale gebouw omringen zijn een verwijzing naar de idealen van de Renaissance.

De klok krijgt een heel bijzondere plaats toebedeeld aan de top van de trap die naar de perrons leidt en is een symbool van de kapitalistische geestdrift. De vele beeldhouwwerken zijn allegorieën van de moderne waarden: een bijenkorf, diverse scheepvaartsymbolen, de haven, de handel en de industrie ...

Het nieuwe station werd op 11 augustus 1905 in dienst genomen, ditmaal zonder enige ceremonie!

De tand des tijds

In 1934-'35 werd het station voor de eerste maal grondig vernieuwd. Door de elektrificatie van de lijn Brussel - Antwerpen werd het noodzakelijk dat reizigers snel konden in- en uitstappen. De perrons werden daarom met 46 cm verhoogd.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog raakte het gebouw meermaals beschadigd. Van november 1944 tot februari 1945 werden de spoorweginstallaties viermaal getroffen door vliegende bommen (V1 en V2). De schade aan de overkapping was enorm en bijna alle ramen sneuvelden.

In de loop der jaren leed het gebouw onder de tand des tijds en werd het op verschillende niveaus aangetast: gevelstenen, decoratie-elementen, kapotte ramen ... De overkapping moest gerestaureerd of ... afgebroken worden!

In maart 1975 besliste de Belgische overheid het station en zijn glazen overkapping te **beschermen** en van de sloop te redden.

Begin 1981 richtte NMBS een commissie op die de technische en financiële aspecten van de restauratie moest onderzoeken. De conclusies waren pessimistisch en NMBS besliste zelfs om het gebouw te sluiten om voorbijgangers te beschermen.

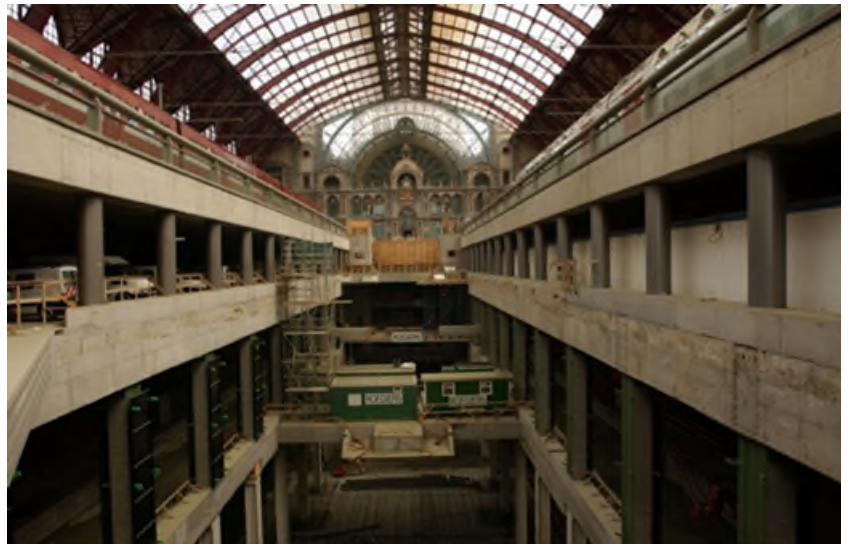
In 1986 kwam er een concrete planning voor de restauratie.

De buitengevels werden grondig gerestaureerd en versterkt. De binnengevels werden gereinigd met Chinese klei, een zacht reinigingsmiddel op basis van zuivere kaolien. Alles werd opnieuw geschilderd. De glazen overkapping, die sinds 1976 beschermd was, werd voorzichtig onder handen genomen en eveneens opnieuw geschilderd.

HST-station

Aan het begin van de jaren 1990 raakte het station Antwerpen-Centraal, dat toen nog een kopstation was, al verzadigd. Een oplossing drong zich op.

Er moest met verschillende parameters rekening gehouden worden. De komst van de hogesnelheidstrein en de noodzaak om een snelle verbinding aan te leggen tussen Brussel en Antwerpen deden het idee ontstaan om een noord-zuidverbinding onder de stad Antwerpen aan te leggen. Deze verbinding wordt in het noorden doorgetrokken naar Rotterdam en Amsterdam via de HSL. De oplossing die bedacht werd was het graven van de 'Noord-Zuidtunnel'. Deze tunnel is 3,8 km lang en maakt van het eindstation



Werken in het station Antwerpen-Centraal , 2004 (Ref. L2559-35)

een doorgangstation, en een verplichte halte op de lijn naar Amsterdam. Het gemoderniseerde station met handelspanden (44 winkels), doorgangen (een nieuwe toegang vanuit de Kievitwijk) en intermodale voorzieningen (auto- en fietsparkings die rechtstreeks met het station verbonden zijn en een rechtstreekse metrolijn) is van de hand van Jacques Voncke, architect van Eurostation/NMBS-Holding. Hij ontwierp ook een 'atrium' dat het daglicht tot op de sporen van niveau -2 brengt.

De werken concentreerden zich vervolgens op de minutieuze restauratie van het 'reizigersgebouw' uit 1905, met zijn uitzonderlijke hal met het wapen van Leopold II.

Het station Antwerpen-Centraal geldt als een van de 'mooiste stations ter wereld'. Het wordt in Europa en in de wereld geroemd als een voorbeeld voor de succesvolle integratie van moderne spoorwegfuncties in een historisch gebouw, voor hoe je een werf met een station in dienst combineert en voor het technologische hoogstandje van de tunnel die onder de stad en onder het station gegraven werd, waarbij het gebouw bewaard bleef.

Via krachtige roltrappen en liften maak je een reis door de tijd. Ze brengen je van het historische station, dat op 25

september 2009 opnieuw werd ingehuldigd, naar de toekomst: de perrons waar de hogesnelheidstreinen stoppen, 22 meter onder de lokettenzaal.



De overkapping na de renovatie, 2010 (Ref. B0056-06)

Catherine Walravens
Maart 2021

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Dossier : la cathédrale ferroviaire d'Anvers ou comment concilier mobilité et patrimoine. *Trans-fer*, nr. 103, 01-04-1997, p. 39-46, K18111
- DELIE M. 100 jaar Antwerpse spoorwegkathedraal. *Spoorweg Journaal*, 01-09-2005, p. 6-17, K38931
- DELIE M. La 'cathédrale ferroviaire' d'Anvers-Central a 100 ans. *Journal du Chemin de fer*, 01-09-2005, p. 6-17, K38930
- HENS T., Antwerpen-centraal, pantheon van de moderniteit, *Knack*, nr. 20, 18-05-2011, p. 104-108, K479887
- LAVAL P. - Y. Anvers-Central ne sera plus une impasse. *Vie du rail (La)*, 16-08-2006, p. 23-26, K39900
- SURY P-F. Anvers-Central. La grande vitesse au sous-sol. *Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer)*, 01-10-2004, p. 6-13, K38132
- VERHAEGEN D. La gare centrale d'Anvers. *Trans-fer*, 01-01-1979, p. 69-80, K19912
- VONCKE J. La gare d'Anvers-Central *Rail International. Schienen der Welt*, 30-03-2002, p. 36-40, K35484
- WELTER H. Verbouwing Antwerpen-Centraal prestatie van wereldformaat... Beneluxtrein heeft soms moeite met Antwerpse Noord-Zuidverbinding. *Personenvervoer*, 01-06-2007, p. 14-19
- Boeken:** *La gare d'Anvers-Central. La cathédrale ferroviaire des XX et XXIèmes siècles*. Brussel: SNCB-Holding, 2011, 40 p., A576626
- Stationsomgeving Antwerpen*. Antwerpen: Stad Antwerpen, 2003, 20 p., C5894
- Welkom in Antwerpen-Centraal. De spoorwegkathedraal van de 20e en de 21e eeuw. Een monument van wereldklasse*. Brussel : SNCB-Holding, 2011, 39 p., A547152
- DE BRUYN J., JUDAH J. *Antwerp Central. World station. Antwerpen Centraal. Wereldstation. Anvers Central. Gare mondiale*. Tielt: Lannoo, 2010, 163 p., C544016
- DE SOMER P., DE SMET G., TIJS R. *Het Centraal Station van Antwerpen, een levend monument. Begeleidende publicatie bij de tentoonstelling in het Jordaenshuis, Stedelijke Dienst voor Monumentenzorg te Antwerpen, 4 oktober 1986, 26 oktober 1986*. Antwerpen: Stad Antwerpen/Koning Boudewijnstichting/Nationale Loterij, 1986, 63 p., C3683
- NILSEN M. *From nave to crypt. A pilgrimage through Belgium's railroad stations. Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Bachelor of Arts With Distinction in the Major Subject*. Philadelphia, USA: University of Pennsylvania, Department of History of Art, 1995, 126 p., C4079

VAN BOGAERT C. *Travaux de construction et de surélévement des gares d'Anvers*. Extrait des Annales de l'Association des Ingénieurs sortis des Ecoles spéciales de Gand, Gand: Annoot-Braeckman, 1897, 14 p, B8996

WELTER H. *Antwerpen op het spoor*. Antwerpen: De Vlijt, 1986, 140 p. , C4277

Voor een grondiger zoekopdracht kan je onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: station Antwerpen-Centraal

Museumcollectie: station Antwerpen-Centraal