

Station Antwerpen-Dam

Bouwdatum: 1895-1898

Stijl: neogotisch

Telegrafische afkorting: FNDM

Lijnen: 12

In het kort: De geschiedenis van het station Antwerpen-Dam werd vooral getekend door de spectaculaire verplaatsing in 1907 in het kader van de aanpassing van het oostelijk ringspoor van Antwerpen.



Station Antwerpen-Dam en stationsplein, Leo Goossenaarts, 2006 (Ref. L2872-25)

Historiek

De bouw van het goederenstation Antwerpen-Stuyvenberg dateert van 26 juni 1854, toen de internationale lijn van Antwerpen naar Essen (grens) richting Roosendaal (lijn 12) in dienst werd genomen. Deze lijn liep van het voormalige station Antwerpen-Oost, dat daarvoor de naam Borgerhout¹ droeg, naar Antwerpen-Dam in de richting van Nederland.²

De lijn, die geëxploiteerd werd door de *Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam* (later de *Grand Central Belge* of GCB³), was destijds een lijn op enkelspoor. Na de overname van de GCB door de Belgische staat (op 1 augustus 1880) werd de lijn in 1881 op dubbelspoor gebracht.

In 1871 werd beslist om een ringspoor rond Antwerpen aan te leggen. Het was echter wachten tot 1 januari 1873 tot het ringspoor via Berchem - Antwerpen-Oost en Zurenborg (Schijnpoort) effectief in dienst werd genomen, waarna het baanvak Antwerpen-Oost - Antwerpen-Dam werd ontmanteld.

¹ Borgerhout was het eerste treinstation van Antwerpen en werd in 1854 vervangen.

² Zie de historische fiche over het station Antwerpen-Centraal.

³ De *Grand Central Belge* is een spoorwegmaatschappij die in 1863 werd opgericht door de fusie van de *Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam*, de *société anonyme des chemins de fer de l'Est Belge* en de *société anonyme du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse* om hun lijnen te exploiteren.



Vervolgens werd in de buurt van het station Stuyvenberg-goederen een halte voor reizigers geopend. Deze halte kreeg de naam Antwerpen-Stuyvenberg-Reizigers. Op deze plaats werd in 1895-1898 het huidige stationsgebouw opgetrokken. Pas later werd dit station omgedoopt tot Antwerpen-Dam, om verwarring met het nabijgelegen goederenstation Stuyvenberg te voorkomen.

Postkaart van het station Antwerpen-Dam (Ref. Z01037)

Het ringspoor doorkruiste de stad op hetzelfde niveau als de rijweg en de vele overwegen veroorzaaken vertragingen en (soms dodelijke) ongevallen. De Belgische regering besloot dan ook om het tracé te verhogen en de overwegen te vervangen door bruggen. Maar het station Antwerpen-Dam stond in de weg. Daarom werd besloten om het gebouw af te breken en iets verderop weer op te bouwen. Dit zou echter flink wat tijd in beslag nemen en het prijskaartje zou navenant zijn.



Postkaart van de verplaatsing van het station Antwerpen-Dam (Ref. 12798)

De ingenieurs Albert Morglia en Henry Weiss⁴, respectievelijk directeur en hoofdingenieur van de *Entreprise Internationale pour le Rehaussement, l'Abaissement et le Déplacement des Grands Edifices*, stelden dan ook voor om het stationsgebouw, inclusief de ijzeren luifels, gewoon in één blok te verplaatsen! Een dergelijk huzarenstukje was blijkbaar eerder al uitgevoerd in Amerika. Het verplaatsen van een bakstenen gebouw met een oppervlakte van 700 vierkante meter en een gewicht van 3000 ton was echter geen sinecure!

Maar het voorstel werd aanvaard, en ze kregen de opdracht toegewezen.

De uitdaging was niet min: het gebouw moest 1,60 m hoger komen te staan, zo'n 33 meter verschoven worden en 8 graden draaien. En dat zonder de treindienst te verstoren of vertraging te veroorzaken.

⁴ Albert Morglia was een Italiaanse ingenieur die in Brussel woonde en Henry Weiss was een Amerikaan van Duitse origine.

Vorbereiding van de werf

De eerste stap bestond erin om de funderingen van het gebouw vrij te maken.

Omstreeks eind juni 1907 begonnen de grondwerken om de binnen- en buitenfunderingen van de muren rond de wachtzaal derde klas bloot te leggen. Niets van wat zich boven de grond bevond, werd verwijderd. Dus gedurende de volledige duur van de werkzaamheden bleven de banken bevestigd aan de wanden, bleven de foto's aan de muren hangen en de luchters aan de plafonds.

Tegelijkertijd werd de nieuwe locatie voorbereid om het betonnen platform te plaatsen waarop het gebouw zou komen te rusten. Gezien het wisselvallige weer tijdens de zomer en om de ondergrond in goede staat te houden, werden er buiten beschermende dekzeilen geplaatst. Daarnaast beslisten de ingenieurs om ook de grote luifel, die langs twee volledige zijden van het gebouw liep, te behouden en te verplaatsen. Eind juli waren de funderingen van de helft van het gebouw vrijgemaakt en kon de wapening worden aangebracht. Er werd een klein tijdelijk station opgetrokken. Vervolgens werd gestart met de grondwerken aan de tweede helft van het gebouw. Ondertussen had hoofdingenieur Weiss de plannen voor de wapening voorbereid en de gaten gemarkeerd waar die aangebracht moest worden.

De wapening

De methode die Morglia en Weiss gebruikten, bestond uit een dubbele vloer van balken die op rolbalken rustten en op die manier een heuse rolwagen vormden. Dat noemden ze 'de wapening'.

Op een diepte van 1,3 m werden grote gaten geboord op ongeveer 1,5 m van elkaar. Tussen deze gaten werd een stippellijn van kleine gaten geboord. Door de grote gaten werden zware dwarsbalken geschoven. Deze balken werden op hun beurt ondersteund door een reeks balken in de lengterichting. Deze rolwagen droeg het gebouw.

Onder de hoofdbalken werden 320 krachtige stalen vijzels geïnstalleerd om de enorme massa te ondersteunen en op te krikken.

Wanneer alles klaar was, werden de verschillende muren met behulp van de vijzels losgemaakt van hun respectieve funderingen. Op zaterdag 31 augustus 1907 begonnen 30 mannen aan de klus, die uiteindelijk vijf uur in beslag zou nemen! Het gebouw was nu klaar om in zijn geheel geleidelijk aan te worden opgevijzeld.

Het opvijzelen

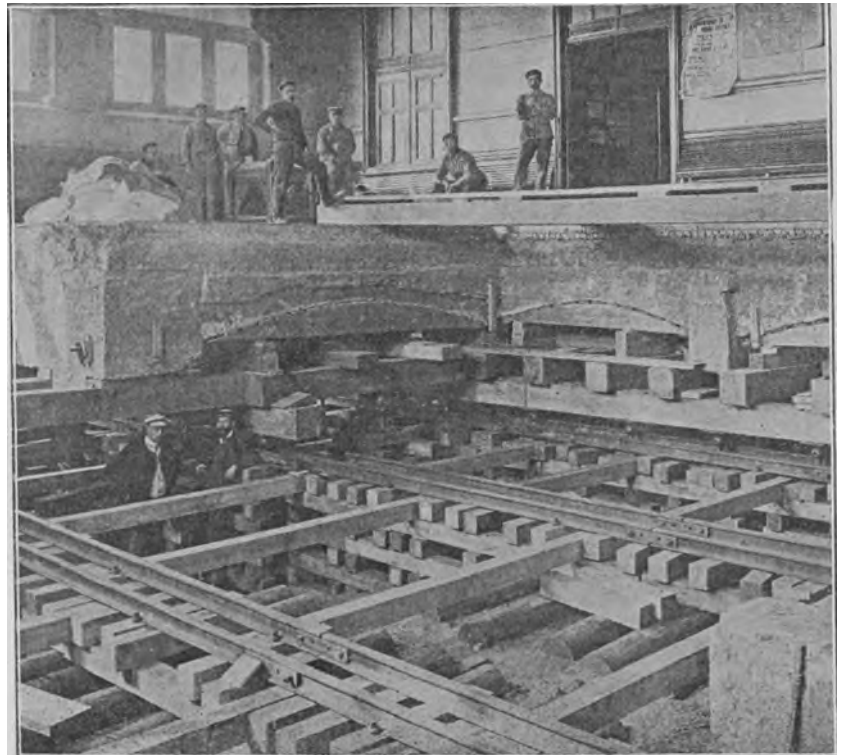
Om het gebouw op te vijzelen, was niet minder dan 200 man nodig.

Helaas sloeg de staking in de haven van Antwerpen op dat moment in alle hevigheid toe en was het onmogelijk om havenarbeiders te rekruteren. De enkele tientallen arbeiders die aan het begin van de werken waren aangeworven en die eerder de gaten hadden geboord, volstonden niet voor de volgende fase. De meesten van hen verlieten de werf, omdat ze bezorgd waren door valse geruchten die de ronde deden in de stad over de gevaren van de werken!

Er zou een verzoek worden ingediend bij het Ministerie van Oorlog, dat echter weigerde om geniesoldaten in te zetten. Uiteindelijk was het de Administratie van de Spoorwegen die 150 arbeiders leverde. Een vijftigtal van hen weigerde het werk omdat ze het te gevaarlijk vonden en er moest op zoek worden gegaan naar vervangers.

150 arbeiders zouden de vijzels bedienen op het ritme dat ingenieur Weiss aangaf met elektrische sirenes.

Op die manier werd het gebouw per halve centimeter opgevijseld tot 1,60 m. Linialen rondom het gebouw werden daarbij als ijkpunt gebruikt. Per dag werd het gebouw zo 20 cm opgevijseld, waardoor de werken uiteindelijk 8 dagen in beslag namen.



Binnenwapening na het opvijselen, 1907. Foto uit het tijdschrift *La vie illustrée* (Ref. K715427)

Het werk werd uitgevoerd voor de ogen van duizenden toeschouwers die zich de ogen uitkeken. Uiteindelijk moesten de veiligheidsdiensten eraan te pas komen om de menigte in bedwang te houden!

De verplaatsing

Daarna kon de eigenlijke verplaatsing van het gebouw beginnen.

Daarbij werd het gebouw over doorlopende rolsporen verschoven naar de uiteindelijke locatie. Het maken van dergelijke sporen was het moeilijkste deel van de verplaatsing en kostte het meeste tijd.

Deze veertien sporen, bestaande uit aan elkaar gekoppelde rails, werden onder evenveel rolbalken geplaatst. Ze namen de plaats in van de verticale vijzels, die konden worden weggenomen nu ze geen nut meer hadden en in de weg zaten.

Tegen de kop van de balken werden vervolgens veertien andere vijzels horizontaal geplaatst en er was slechts één persoon nodig per horizontale vijzel om het station vooruit te doen bewegen.

Het zou twee weken duren om het hele station 33 meter te verplaatsen.

Het verplaatsen van het gebouw verliep zo soepel dat Koningin Margherita van Italië en Prins Albert van België tijdens hun bezoek aan de werf niet eens beseften dat het gebouw een aantal centimeter verplaatst werd terwijl ze er zelf in aanwezig waren.

Het einde van de werken

Zodra het gebouw zijn definitieve locatie had bereikt, werden de rolsporen verwijderd en werd het gebouw neergelaten. Wanneer het gebouw goed verankerd was op zijn nieuwe funderingen, werden de vijzels losgemaakt.

Tijdens de verplaatsingsoperatie sneuvelde geen enkele ruit in het hoofdgebouw of in de luifel. Gedurende de volledige duur van de werken logeerden ingenieur Morglia en zijn gezin en ingenieur Weiss overigens op de eerste verdieping van het station, in de woning waarin voordien de stationschef woonde.

Het verplaatsen van het stationsgebouw zou financieel niet veel voordeliger blijken dan de bouw van een nieuw station, maar er werd wel aanzienlijk wat tijd bespaard met deze operatie. In minder dan 5 maanden tijd werd het stationsgebouw verplaatst, terwijl de bouw van een nieuw station twee jaar in beslag zou hebben genomen.

De verplaatsing van het station Antwerpen-Dam was destijds een unieke gebeurtenis die ook internationale belangstelling wekte. Later zou de techniek nog een aantal keer worden toegepast.

Architectuur van het gebouw



Luchtfoto's aanleg spoorlijn 25 tussen Antwerpen-Dam en Antwerpen-Luchtbal (Ref. L2603-01)

De gevelopstanden zijn opgetrokken uit rood baksteenmetselwerk, gecombineerd met witte natuursteen en blauwe hardsteen voor onder meer de speklagen, de sokkel en de omlijstingen, afgewerkt met kantelen, pinakels en topstukken.

Aan de spoorzijde is in de oostgevel een gevelsteen verwerkt, met daarin het opschrift 'ANTWERPEN-DAM ANVERS-DAM'. De schild- en zadeldaken zijn met leien bekleed en voorzien van dakkapelletjes.

Het stationsgebouw in neogotische stijl bestaat uit twee vleugels. De zuidvleugel telt één verdieping en de noordvleugel twee.

De noordvleugel wordt gekenmerkt door een complex zadeldak met trapgevels bekroond door pinakels en topstukken aan de west- en oostzijde, en een geschrante trap- en puntgevel met een gekanteeld portaal aan de zuidzijde.

En nu ?

Kort voor de opening van de Antwerpse verbindingstunnel, op 15 april 2006, huldigden Infrabel en de Stad Antwerpen het vernieuwde Damplein in. Treinen die nu onder het station Antwerpen-Centraal passeren, komen langs het Damplein naar boven.

Tegenwoordig is het historische stationsgebouw een feestzaal genaamd *Station 27*.

Catherine Walravens

Januari 2024

Beknopte bibliografie

Artikels: De ongelofelijke gedaanteverwisseling van Antwerpen-Dam, *Op de baan*, nr 94,01-12-2009, p.56-61, K327470

L'incroyable métamorphose d'Antwerpen-Dam. *En Lignes*, nr 94, 01-12-2009, p.56-61, K327467

MORGLIA A. Note sur les travaux de rehaussement et de déplacement du bâtiment des recettes de la station d'Anvers-Dam. *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, 01-07-1908, p.797-828, K18790

Relèvement et déplacement du bâtiment des recettes de la station d'Anvers-Dam. *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, Vol. XXI, nr 11, 01-11-1907, p.1144-1145, K702005

Une gare qui voyage. *La vie illustrée*, 13-12-1907, p.971, K715427

Une gare qui voyage. *l' Illustration*, nr 3377, 16-11-1907, p.321-322, K715428

JACOPS A. Antwerpen-Dam. *Spoor- en Tramwegen*, 25-02-1960, p.57-59, K18778

LINDO A. Heffing en verplaatsing van Antwerpen-Dam (met afbeeldingen). *Ingenieur (De) - Orgaan van het Kon. Instituut van Ingenieurs - van de Vereeniging van Delftsche Ingenieurs*, Vol. 23, nr 3, 18-01-1908, p.37-39, K714660

MALLIET A. Antwerpen-Dam, een station op het spoor gezet. *M & L - Monumenten en Landschappen*, 01-05-1994, p.52-59, K13679

Internet : <https://www.mariusbroos.nl/Uit%20Belgie/Stationsgebouw%20Antwerpen-Dam.html>

[Hoe het station van den Dam verplaatst werd... - Damtwerpen](#)

[Stationsgebouw en spoorwegbrug Antwerpen Dam | Inventaris Onroerend Erfgoed](#)

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

Bibliotheekcatalogus: *station Antwerpen-Dam*

Museumcollectie: *station Antwerpen-Dam*