

Station Verviers-Centraal

Station Verviers-West: 1843-1917/1985

Architect: Auguste Payen (1801-1877)

Telegrafische code: GVO

Station Verviers-Oost: 1880-1930/1983

Telegrafische code: FVST (GVE)

Voorlopig station: 1920-1930

Station Verviers-Centraal: 1930-

Architect: Emile Burguet (1879-1966)

Telegrafische code: GV

Stopplaats Verviers-Paleis: 1933-'42/1968-

Telegrafische code: GVO

Lijn: 37 – (38A)



Station Verviers-Centraal, Denis Moinil, juni 2001 (Ref. D1724-35)

Station Verviers-West (1843-1917/1985)

Op 18 april 1843 kwam de eerste trein aan in het station Verviers-West. Dit was een kopstation waar alle treinen van richting moesten veranderen om verder te rijden.

Bij de studie en planning van het station werd de naam Verviers-Leopold voorgesteld maar bij de bouw zelf werd gekozen voor de naam Verviers-West.

Dit station bevond zich te midden van twee spoorbundels. De reizigers die uit Luik of Brussel aankwamen en verder wilden reizen naar Duitsland moesten door het gebouw waar de douaneformaliteiten gedaan werden. Aan de ander zijde stonden dan Pruisische rijtuigen klaar waarmee ze hun reis konden verderzetten.

Er waren losfaciliteiten voor goederenvervoer en een douane-entrepot voor de goederen die moesten aangegeven worden.



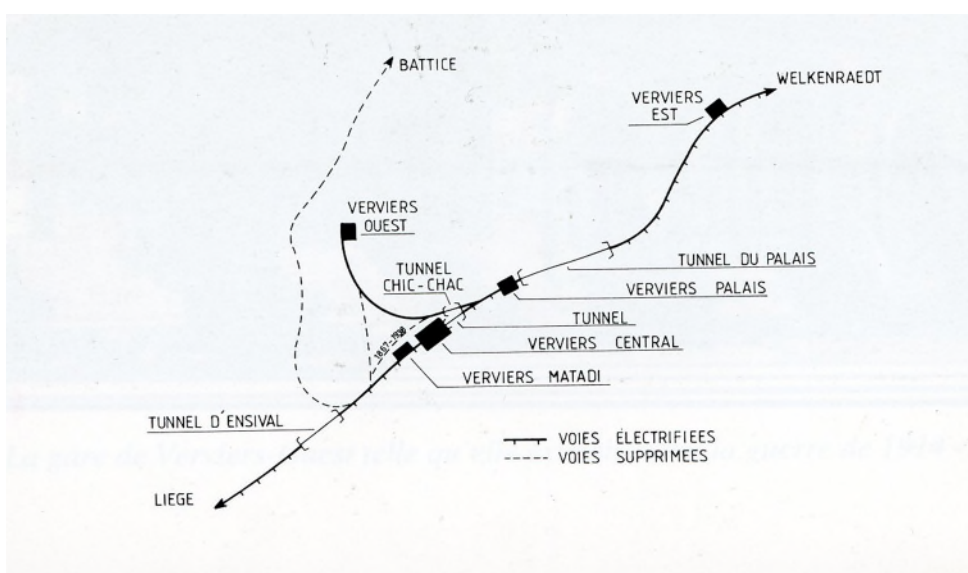
Postkaart van station Verviers-West (https://www.garesbelges.be/verviers_ouest.htm)

Station Verviers-West bestond uit twee rechthoekige gebouwen die verbonden waren door een langgerekte lage gevel. De benedenverdieping had rondboogvensters die per drie gescheiden werden door een toegangsdeur. Centraal werd het gebouw bekroond door een fronton.

Omdat het omkeren van de treinen en de overstap veel tijd vroeg en de reistijd daardoor aanzienlijk toenam, klonk vanaf eind 19^e eeuw de vraag om een betere verbinding steeds luider. Hiervoor moest een nieuw station (Verviers-Oost) en een nieuwe spoorverbinding gebouwd worden.

Op 15 maart 1867 werd een verbindingsboog in dienst genomen, deze verbond de spoorlijn

komende van Herbesthal vanaf de tunnel Chic-Chac tot de tunnels van Ensival met de spoorlijn naar Luik en Brussel. De bedoeling was om de ingewikkelde frontveranderingen in het station Verviers-West te vermijden. Dit verbindingsspoor werd in 1938 buiten dienst gesteld.



"Angleur-Verviers. Le jeu du rail, des collines, des rivières. 1843-1993", p. 106 (Ref. B11820)

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het station Verviers-West in 1917 als reizigersstation buiten dienst gesteld. De bezettende overheid liet een extra korter verbindingsspoor aanleggen tussen de tunnels van Ensival en de tunnel van Chic-Chac, om de bevoorrading van hun troepen aan het front rond Verdun te kunnen garanderen.

Nadat het station Verviers-West in 1917 als reizigersstation buiten dienst gesteld was, werd het in 1921 een aanhorigheid van het nieuw te bouwen station Verviers-Centraal. Tot 4 februari 1985 bleef Verviers-West in dienst als stukgoedstation.

Station Verviers-Oost (1876-1930/1984)

Na de indienstname van de eerste verbindingsboog in 1867 werd er ten oosten van de stad, tegenover de textielfabriek *Peltzer et Fils*, een nieuw station gebouwd. Op 1 juli 1876 werd het nieuwe station Verviers-Oost voor goederenverkeer geopend. Op 8 maart 1880 werd het station ook voor reizigersverkeer in gebruik genomen.

Het stationsgebouw had drie traveeën en een lang gerekte lage zijvleugel.

Dit station bleef tot de opening van Verviers-Centraal in 1930 het belangrijkste reizigersstation. Nadien werd het een aanhorigheid van Verviers-Centraal, waar enkel nog lokale treinen stopten. Het werd in mei 1992 definitief gesloten.

Voorlopig station (1920-1930)



Postkaart van het voorlopige station Verviers (Ref. 10089)

In 1920 werd er een tijdelijk station gebouwd langs de nieuwe spoorverbinding die tijdens WO I werd aangelegd. Officieel heette dit reeds station Verviers-Centraal, maar de lokale bevolking noemde het Verviers-Matadi, omdat de stationsgebouwen veel gelijkenis vertoonden met de koloniale gebouwen in Congo. Het langgerekte gebouw in baksteen had een luifel langs de volledige achterzijde. Dit tijdelijk station had twee wachtzalen, één voor tweede en één voor derde klas, vier

loketten voor de aflevering van biljetten en een lokaal waar de goederen die moesten verzonden worden of toekwamen konden opgeslagen worden.

Dit tijdelijk station bevond zich op de parking, ten westen van het huidige station.

Na de opening van het nieuwe station in 1930 werd dit tijdelijke gebouw afgebroken.

Station Verviers-Centraal (1930-)



Postkaart van station Verviers-Centraal (Ref. Z12851)

Vanuit Verviers-Centraal vertrekken er treinen richting Eupen, Luik, Brussel, Aken en Spa-Géronstere. De sporen lopen onder het stationsgebouw door de tunnel **Chic-Chac** (388 meter).

Bouw van het station

Reeds voor het begin van de Eerste Wereldoorlog hadden de Staatspoorwegen beslist een nieuw doorgaand station te bouwen. De eerste plannen voor dit station dateren van 1902. Hiervoor werden reeds de nodige gronden aangekocht en begon men met de aanzienlijke grondwerken. Architect Emile Burguet begon in 1912 samen met Charles Thirion aan het definitieve ontwerp van het station. Dit plan moest echter opgeborgen worden door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Door de vroegtijdige dood van Charles Thirion werkte Emile Burguet het ontwerp alleen verder af. De plannen voor het definitieve station werden pas in 1925 goedgekeurd. Op 1 februari 1930 werd het nieuwe station in gebruik genomen. Eindelijk had de toen belangrijke textielstad een waardig station.



De achtergevel van het station, Denis Moinil, juli 2004 (Ref. D2555-01)

Het monumentale reizigersgebouw staat dwars boven de sporen. Het is geïnspireerd op de renaissancestijl en wordt gekenmerkt door de eenvoud van de lijnen en de homogeniteit van de architectonische elementen van de gevel. De voorgevel is opgetrokken in steen en heeft talrijke versieringen, de achtergevel daarentegen is in rode baksteen en veel eenvoudiger.



Aan de voorgevel is het vooral de ingang met het enorme boogvenster dat zich tussen twee peperbustorens bevindt, die opvalt.

De monumentale ingang, Denis Moinil, juni 2001 (Ref. D1699_11)



Detail van bas-reliëf met stoomlocomotief en adelaar, Denis Moinil, juni 2001 (Ref. D1724-02)

Voor het boogvenster staan twee beelden, de spinner en de wever. Op de twee torens zijn bas-reliëfs van een locomotief met adelaar. De linkse toren heeft ook een reliëf van het wapen van de stad Verviers en de rechtse toren van het wapen van de provincie Luik. De ingang wordt bekroond met een gebogen fronton met krullen met daarin de stationsklok.

De boogvensters op de benedenverdieping en rechthoekige vensters op de eerste verdieping markeren de voorgevel. Onder de ramen van de eerste verdieping, vertellen bas-reliëfs over oude ambachten en transportmiddelen.

Interieur



De fries en decoratieve bakstenen in de lokettenzaal, Denis Moinil, juli 1993 (Ref. K01101G)

Bij binnenkomst in het gebouw is er een in steen gebeeldhouwde scène te bewonderen: een haas voor een slagboom en een schildpad die aan boord van een wagen stapt. Dit is een ontwerp van Carlos Thirion, zoon van de overleden medeontwerper Charles Thirion.

De architectuur van de wachtruimte is ook opmerkelijk: de muren zijn baksteen met banden van witte natuursteen. Er loopt een fries met bas-reliëfs onder bogen met decoratieve bakstenen. De ruimte is volledig overkoepeld. De loketten zijn opgetrokken in zwarte en grijze marmer, smeedijzer en glas. Centraal hangt een klok, versierd met smeedijzer.



Het buffet werd later versierd met drie schilderijen van kunstenaar Marie-Madeleine Pirkin. Ze tonen verschillende plaatsen die typisch zijn voor de regio. Andere kunstwerken zijn van de Brusselse kunstschilder Henri De Troch.

Een groot deel van het station zoals de loketten en de ingang verkeren nog steeds in de originele toestand. Hierdoor ademt het station nog gedeeltelijk de sfeer uit van lang vervlogen tijden.

Interieur van het buffet, Karl Tournay, 15 maart 1989 (Ref. K00874E)



De loketten (Ref. Z02803e)

De sporen en perrons

Aan de achterzijde van het station brengen overdekte trappen de reizigers naar de lagergelegen perrons. De perrons, die direct onder het station beginnen, lopen door naar de locatie van het voormalige tijdelijke station.

Oorspronkelijk waren de sporen voor het station volledig open maar in 1937 werd een overkapping gerealiseerd en werd er een schoorsteen gebouwd om de rook van de stoomlocomotieven te laten ontsnappen. Zo ontstond een plein voor het station. De schoorsteen verdween in 1963 toen er geen stoomlocomotieven meer halt hielden in de tunnel onder het station.



De opengelegde sporen onder het plein aan de voorzijde van het station, Julien De Wilde, juli 2015 (Ref. B0117-08)

De overkoepeling van de sporen zou twee keer opnieuw gebeuren omdat de tunnels werden verhoogd; in 1966 om plaats te hebben voor de elektrificatie van de lijn Brussel – Keulen, en in 2013-'14 om de doorgang van dubbeldekstreinen mogelijk te maken.

Stopplaats Verviers-Paleis (1933-)

Op 5 februari 1933 werd, op vraag van de bewoners van Verviers, een stopplaats, zonder dienstgebouw, dicht bij het centrum van de stad geopend. Deze stopplaats werd Verviers- Paleis genoemd. Op 4 mei 1942 werd de stopplaats gesloten, maar op 26 mei 1968 terug geopend. De stopplaats is nog steeds in dienst.

Beknopte bibliografie

- Artikels:** La gare de Verviers-Central surveillée depuis Bruxelles, Vers l'Avenir, 12-07-2007, BIB_J41399
- Verviers Rehaussement d'un tunnel pour permettre le passage de trains à double étage, Connect FR, n° 93, 12-2013, p.12, BIB_K712251
- Verviers Tunnel wordt verhoogd voor doorrit dubbeldektreinen, Connect NL, nr 93, 12-2013, p. 12, BIB_K712250
- Boeken:** 150 ans de rail entre la Belgique et l'Allemagne. SNCB, 1993, 24 p. BIB_A701083
- 150 Jahre Eisenbahnverbindung Deutschland-Belgien. NMBS, 1993, 24 p. BIB_A701084
- Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique - Verviers - Entre-Voies numéro hors-série 25e anniversaire. Verviers : Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique, 1979, 144 p. BIB_C700863
- Le rail passe par Liège (du remorqueur au TGV). Liège : Editions GTF, 1988, 164 p. BIB_C3684
- DE BOT H. Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835-1914. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. BIB_A24858
- DE BOT H. Architecture des gares en Belgique. Tome II. 1914-2003. Turnhout : Brepols, 2003, 207 p. BIB_A24920
- DE BOT H. Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. BIB_A24859
- DE BOT H. Stationsarchitectuur in België. Deel II. 1914-2003. Turnhout : Brepols, 2003, 207 p. BIB_A24919
- HENRARD G. Verviers-Hergenrath. L'escapade vers l'est. 1843-1994. Dison : Sabel, 1995, 240 p., BIB_B11883
- HENRARD G. La gare de Verviers-Central. Au fil des rails et du temps. Dison : Sabel, 1991, 48 p. BIB_B11821
- WELTER H. , WAGEMANS S. Het grote Belgische stationsboek. Louvain : Davidsfonds, 2012, 271 p. BIB_B544616

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

Bibliotheekcatalogus: station Verviers-Centraal

Museumcollectie: station Verviers-Centraal