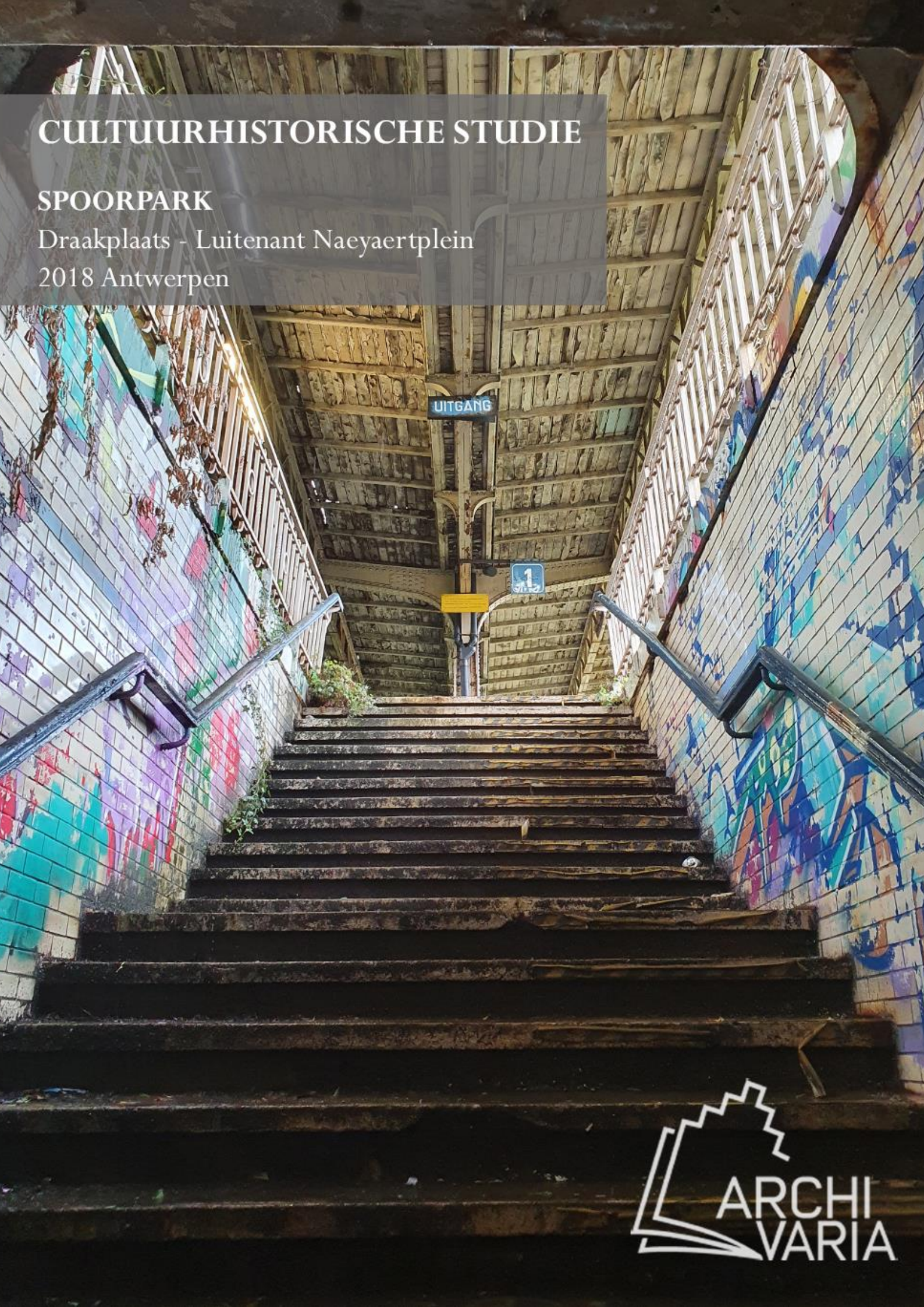
CULTUURHISTORISCHE STUDIE

SPOORPARK

Draakplaats - Luitenant Naeyaertplein

2018 Antwerpen



ARCHI VARIA

Architectuur - Erfgoed - Archief

Carlo De Caluwé - Architect

T 0494/933740 | M carlo@archivaria.be
Zwaluwstraat 17a 9340 Lede
BTW 0713.882.287 | BE89 7360 5522 4285

Karolien Janssens - Historica

T 0484/743767 | M karolien@archivaria.be
Boekenberglei 23/403 2100 Deurne
BTW BE0759.819.509 | BE22 0019 0048 6947

www.archivaria.be

Colofon

Rapport van het Bouwhistorisch onderzoeksbureau Archivaria
In opdracht van AG VESPA, Paradeplein 25, 2018 Antwerpen

© Archivaria, 2021
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en /of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteurs.
Archivaria aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek. De aanbevelingen dienen louter ter advisering van het bevoegde gezag, zijnde de Dienst monumentenzorg van de Antwerpen en het Agentschap Onroerend Erfgoed.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 7

1.1 Opbouw van het onderzoeksrapport 7

1.2 Situering 7

1.3 Juridisch statuut 9

2 Historische nota 16

2.1 Tijdlijn 16

2.2 Stedenbouwkundige evolutie 17

2.2.1 Inleiding 17

2.2.2 De familie Cogels-Osy en haar Zurenborggronden, 1837-1866 20

2.2.3 De aanleg van het ringspoor, 1871-1875 22

2.2.4 De bouw van het eerste goederenstation te Borgerhout, 1875-1879 24

2.2.5 De stratenaanleg in de Zurenborgwijk, 1882-1890 26

2.2.6 De verhoging en verbreding van de spoorweg en de bouw van een nieuwe goederenloods Antwerpen-Oost te Borgerhout, 1888 - 1899 33

2.2.7 Overwelving Herentalse vaart en aanleg van de Plantin en Moretuslei, 1910 - 1927 .. 37

2.2.8 De bouw van het internationaal reizigersstation Antwerpen-Oost en aanleg van de perrons en spoorwegtunnel, 1929 - 1930 41

2.2.9 De doortrekking van de Plantin en Moretuslei en de bouw van een nieuw station Antwerpen-Oost, 1955 – 1959 48

2.2.10 Afbraak Brialmontomwalling en aanleg Ring, jaren 1960 54

2.2.11 Aanleg straat tussen de Plantin en Moretuslei en het Lt. Naeyaertplein, 1966 58

2.2.12 Inrichting van autobusgarage Zurenborg, 1965-1967. 59

2.2.13 Heraanleg Luitenant Naeyaertplein, 2019 60

2.2.14 Vernieuwing Plantin en Moretuslei, 2019 – 2021 60

2.3 Tramloods met dienstwoning 61

2.3.1 Situatieschets 61

2.3.2 Typologie 62

2.3.3 Bouwhistorische evolutie 67

2.4 Verhoogde spoorwegberm 93

2.5 Watertorenduo bij station Antwerpen-Oost 108

2.5.1 Situatieschets 108

2.5.2 Werking van de watertorens 109

2.5.3 Typologie 113

2.5.4 Bouwhistorische evolutie ... 120
2.6 Onderhoudsloods en magazijn ... 123
2.7 Station Antwerpen-Oost ... 128
2.7.1 Situatieschets ... 128
2.7.2 Typologie en stijl ... 130
2.7.3 Voorgaande ontwerpen, 1955 en 1956 ... 132
2.7.4 Bouwhistorische evolutie ... 134
2.7.5 Toegang tot de spoorwegtunnel ... 143
2.8 Perrons station Antwerpen-Oost ... 145
3 Hedendaagse toestand ... 150
3.1 Projectgebied ... 150
3.2 Spoorlijn met omgeving ... 152
3.2.1 Verhoogde spoorwegberm met kasseiweg ... 152
3.2.2 Buitenruimtes loodsen ... 156
3.2.3 Perrons ... 159
3.2.4 Overbrugging naar Lt. Naeyaertplein ... 164
3.3 Tramloods met dienstwoning ... 169
3.3.1 Exterieur ... 169
3.3.2 Interieur ... 172
3.4 Watertorens ... 199
3.4.1 Exterieur ... 199
3.4.2 Interieur ... 201
3.5 Onderhoudsloods ... 202
3.5.1 Exterieur ... 202
3.5.2 Interieur ... 204
3.6 Magazijn ... 208
3.7 Station Antwerpen-Oost ... 210
3.7.1 Exterieur ... 210
3.7.2 Interieur ... 215
4 Conclusie ... 221
4.1 Algemeen ... 221
4.2 Spoorlijn met omgeving ... 222
4.3 Tramloods met dienstwoning ... 223
4.3.1 Exterieur ... 223

4.3.2 Interieur ... 224
4.4 Watertorens ... 226
4.5 Onderhoudsloods en magazijn ... 227
4.6 Station Antwerpen-Oost ... 227
5 Waardestelling ... 229
5.1 Algemeen ... 229
5.1.1 Historische waarde ... 229
5.1.2 Architecturale waarde ... 229
5.1.3 Artistieke en esthetische waarde ... 230
5.1.4 Sociale waarde ... 230
5.1.5 Technische waarde ... 230
5.1.6 Industrieel-archeologische waarde ... 230
5.1.7 Ruimtelijk-structurerende waarde ... 231
5.1.8 Stedenbouwkundige waarde ... 231
5.2 Spoorlijn met omgeving ... 232
5.3 Tramloods en dienstwoning ... 234
5.3.1 Exterieur ... 234
5.3.2 Interieur ... 235
5.4 Watertorens ... 237
5.5 Onderhoudsloods en magazijn ... 238
5.6 Station Antwerpen-Oost ... 239
6 Aanbevelingen ... 240
6.1 Algemeen ... 240
6.2 Spoorlijn met omgeving ... 240
6.3 Tramloods ... 242
6.3.1 Exterieur ... 242
6.3.2 Interieur ... 243
6.4 Watertorens ... 243
6.5 Onderhoudsloods en magazijn ... 244
6.6 Station Antwerpen-Oost ... 244
7 Bijlagen ... 245

1 Inleiding

1.1 Opbouw van het onderzoeksrapport

Aangezien de Spoorparksite een complex knooppunt is van verschillende gebouwtypologieën die in verschillende periodes tot stand gekomen zijn, werd er in dit onderzoek voor geopteerd om de verschillende elementen in aparte hoofdstukken onder te verdelen om een duidelijk overzicht te kunnen houden.

Allereerst werd in een eerste hoofdstuk de site afgebakend en algemeen geografisch gesitueerd, waarbij ook alle verschillende elementen die op het projectgebied aanwezig zijn werden aangeduid. Vervolgens werd het juridisch statuut en de afbakening van de verschillende beschermingen uiteengezet.

In het tweede hoofdstuk werd de historische evolutie van het projectgebied uitgebreid besproken. Hierbij werd enkel gebruik gemaakt van archief- en literatuurbronnen, waarbij getracht werd om verschillende bouwfases te definiëren. Een overzichtelijke samenvattende tijdlijn vormt de inleiding van dit hoofdstuk. Er werd, net zoals bij de volgende hoofdstukken ook het geval is, van macro- naar microschaal gewerkt. Eerst werd de ontwikkeling van de stedenbouwkundige omgeving besproken, en welke rol het projectgebied hierin speelde. Vervolgens werden de aanwezige constructies één voor één gedetailleerd besproken, waarbij eerst telkens een analyse gemaakt werd van de typologie van de constructie ter omkadering, waarna de hier centraal staande constructie op het projectgebied zelf werd behandeld, geïllustreerd door historisch plan- en iconografisch materiaal.

In het derde hoofdstuk werd een inventaris opgemaakt van alle heden nog aanwezige elementen. Hierbij werd als bron uitsluitend gebruik gemaakt van de sporen in situ, waarbij onder meer materiaalgebruik, bouwstijlen en bouwsporen opgelijst werden.

Vervolgens werden alle bevindingen uit de vorige twee hoofdstukken beknopt samengevoegd tot een conclusie, waarbij de archiefbronnen werden afgetoetst aan de informatie die in situ te vinden was, om zo één sluitend verhaal te kunnen maken. Wanneer er te weinig bronnen voorhanden waren om iets met zekerheid te kunnen stellen, werd een hypothese voorgesteld, gekaderd door een typologische vergelijking.

Op basis hiervan werd een waardestelling opgemaakt waarbij eerst de algemene erfgoedwaarden opgenomen in het Onroerend Erfgoedbesluit aan het projectgebied en daarop voorkomende constructies werden afgetoetst. Vervolgens werd er als overzichtelijke houvast voor het ontwerpteam dieper ingegaan op de individuele elementen, waarbij de elementen met hoge of positieve erfgoedwaarde werden aangeduid, alsook de neutrale en storende elementen. Op basis hiervan werden in het laatste hoofdstuk enkele aanbevelingen gedaan, die het optimale behoud van de bestaande erfgoedwaarden, of zelfs de versterking ervan, tot doel hebben.

1.2 Situering

Het onderwerp van deze studie betreft een verzameling van trein- en tramgebonden gebouwen en constructies op een site genaamd 'Spoorpark', tussen de Draakplaats gelegen in de Antwerpse

Zurenborgwijk en het Luitenant Naeyaertplein in Borgerhout. De site is in eigendom van verschillende publieke instellingen (op de watertorens die in private handen zijn na), maar door de stopzetting van de activiteiten in de nabije toekomst wensen deze de terreinen met bijhorende constructies af te stoten. AG VESPA heeft interesse om de site over te nemen omdat men opportuniteit in het gebied ziet om het te herbestemmen tot een openbaar park en groene doorgangszone. Om de mogelijkheden met de bestaande constructies op de site af te toetsen op erfgoedkundig vlak, werd aan Archivaria de opdracht gegeven om deze bouwhistorische studie uit te voeren. Deze studie omvat zowel de aparte constructies en gebouwen, als hun relatie ten opzichte van elkaar en de wijdere omgeving.

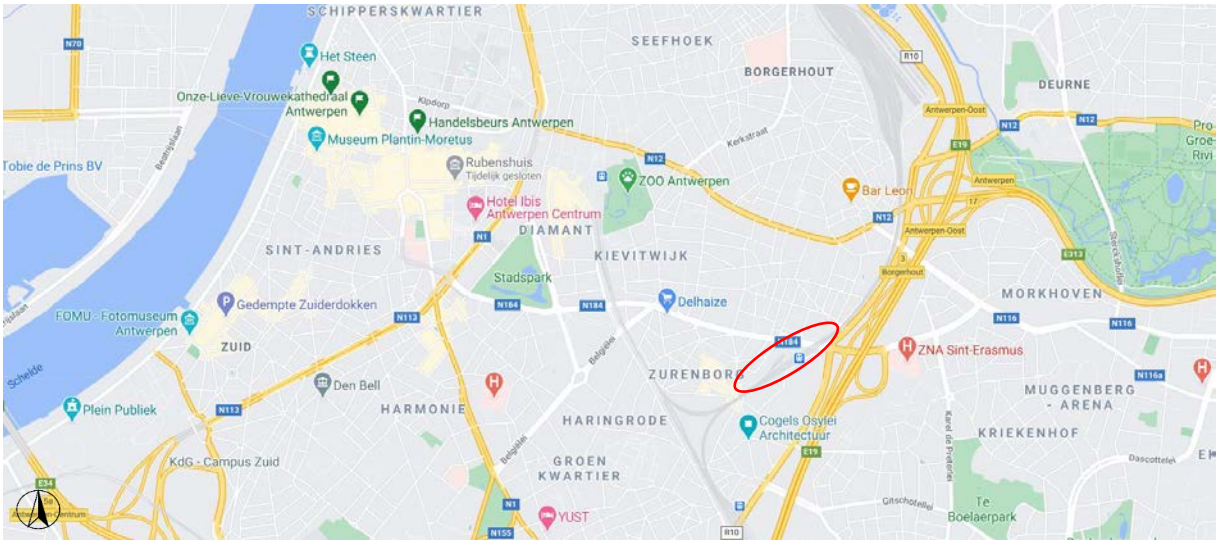


Fig. 1: Aanduiding van de site in het rood. (google.com/maps)

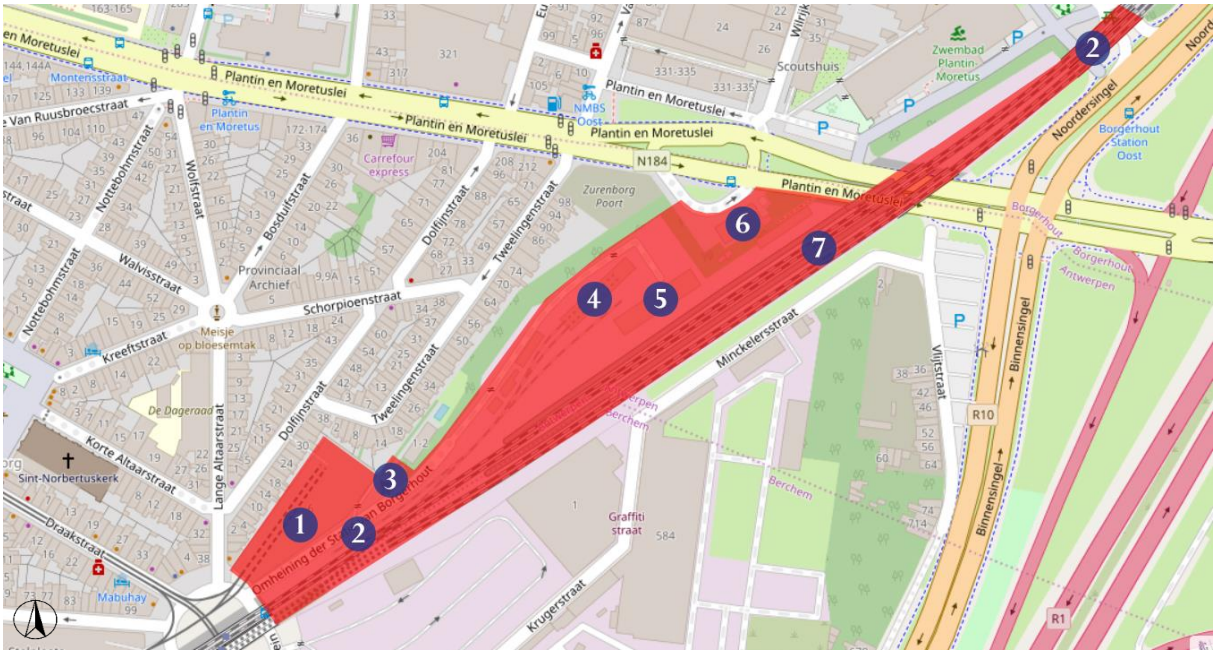


Fig. 2: Aanduiding van de site in het rood, met nummering van de verschillende constructies, van de Draakplaats tot het Luitenant Naeyaertplein. Nr. 1 Tramloods met dienstwoning; nr. 2 Spoorwegbedding; nr. 3 Watertorens; nr. 4 Onderhoudsloods; nr. 5 Magazijn; nr. 6 Station Antwerpen-Oost; nr. 7 Overbrugging en perrons (Geoportaal, https://geo.onroerenderfgoed.be/)

1.3 Juridisch statuut

Het projectgebied omvat verschillende perceelnummers en beschermingen, waarvan onderstaande nummering overeenkomt met de aanduiding op figuur 2.

1. Tramloods met dienstwoning

Fig. 3: Overzicht van de tramloods.

Adres	Draakplaats 6, 2018 Antwerpen
Perceel	Afdeling 6, sectie F, nr. 1284/00K012
Statuut	Beschermd als stadgezicht "*Watertorens station Antwerpen-Oost met omgeving*", sinds 21/01/1985 (ID 7224). Vastgesteld bouwkundig erfgoed "*Tramloods en dienstwoning*", sinds 29/03/2019 (ID 14618).

Fig. 4: Afbakening van het beschermde stadsgezicht in het blauw. (Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: Watertorens station Antwerpen-Oost met omgeving [online] https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/7224, geraadpleegd op 26-11-2020)

Fig. 5: Afbakening van de vaststelling. (Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: Tramloods en dienstwoning [online] https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/99567, geraadpleegd op 26-11-2020)

2. Spoorwegbedding

Fig. 6: Overzicht van de spoorwegberm aan het westelijke uiteinde van het projectgebied.

Adres	Omheining Statie van Borgerhout
Perceel	/
Statuut	Beschermd als stadgezicht "*Watertorens station Antwerpen-Oost met omgeving*", sinds 21/01/1985 (ID 7224). (Zie fig. 4)

Fig. 7: Overzicht van de spoorwegberm aan het oostelijke uiteinde van het projectgebied.

Adres	Luitenant Naeyaertplein
Perceel	/
Statuut	Niet beschermd

3. Watertorens

Fig. 8: Overzicht van de watertorens.

Adres	Omheining Statie van Borgerhout 2, 2018 Antwerpen
Perceel	Afdeling 6, sectie F, nr 1285/04B000
Statuut	Beschermd als stadgezicht "*Watertorens station Antwerpen-Oost met omgeving*", sinds 21/01/1985 (ID 7224). (zie fig. 4) Beschermd als monument "*Watertorens station Antwerpen-Oost en smeedijzeren reling*", sinds 21/01/1985 (ID 7223). Vastgesteld bouwkundig erfgoed "*Watertorens station Antwerpen-Oost*", sinds 29/03/2019 (ID 99568).

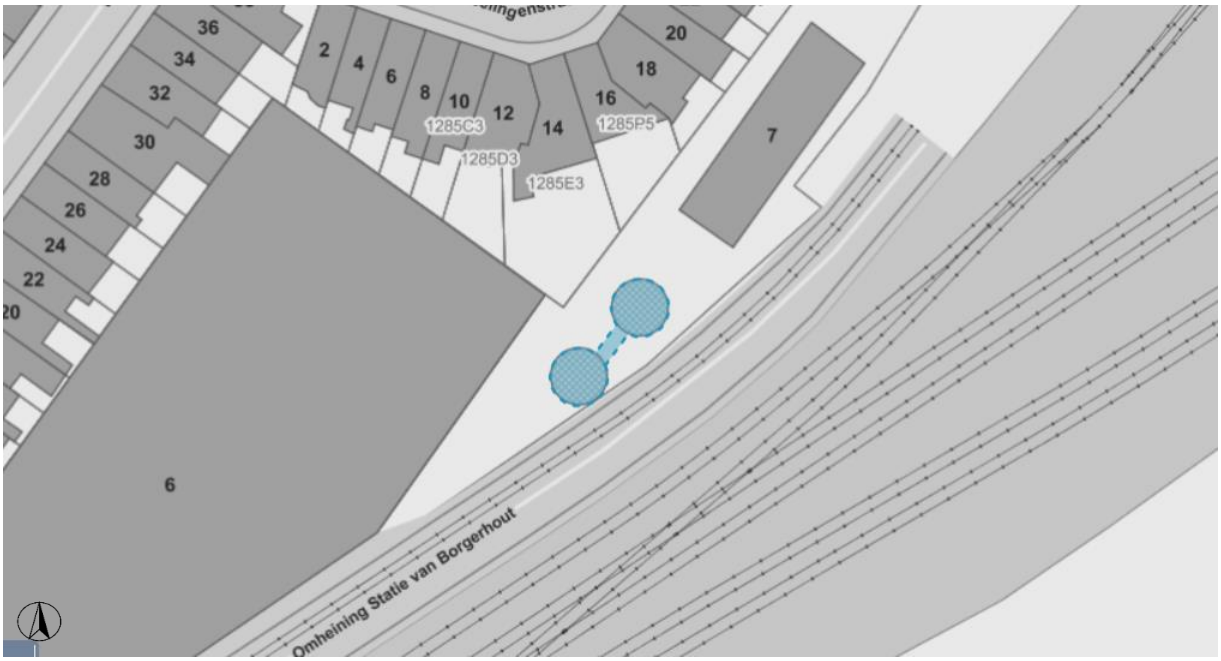


Fig. 9: Afbakening van het beschermde monument in het blauw. (Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: Watertorens station Antwerpen-Oost [online] https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/99568, geraadpleegd op 26-11-2020)

4. Onderhoudsloods

Fig. 10: Overzicht van de onderhoudsloods.

Adres	/
Perceel	Afdeling 6, sectie F, nr 1285/03_000
Statuut	Niet beschermd

5. Magazijn

Fig. 11: Overzicht van het magazijn.

Adres	/
Perceel	Afdeling 6, sectie F, nr 1285/07_000
Statuut	Niet beschermd

6. Station Antwerpen-Oost

Fig. 12: Overzicht van het stationsgebouw.

Adres	Plantin en Moretuslei 230, 2018 Antwerpen
Perceel	Afdeling 6, sectie F, nr 1285/08_000 (hoofdgebouw) en 1285/09_000 (bijgebouwtje)
Statuut	Niet beschermd

7. Overbrugging en perrons

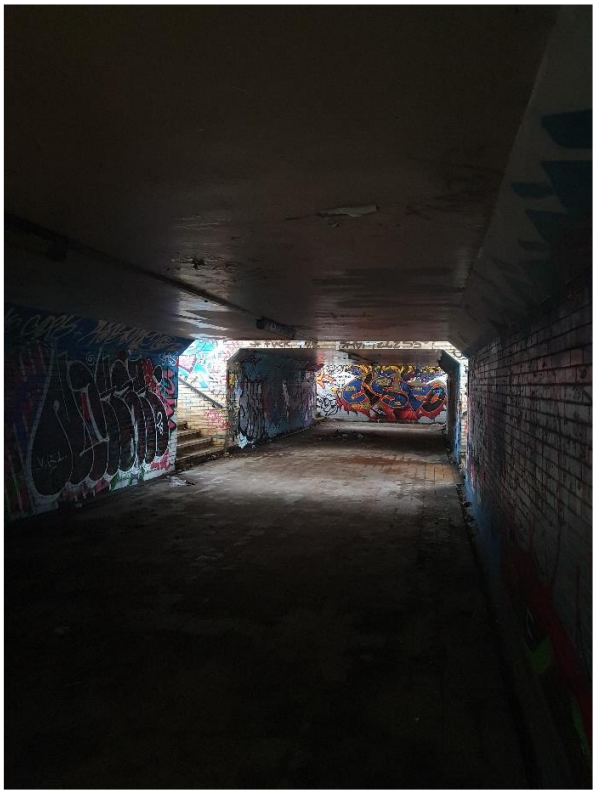


Fig. 13: Overzicht van de perrons en de toegangstunnel.

Fig. 14: Overbrugging van de Plantin en Moretuslei.

Adres	/
Perceel	/
Statuut	Niet beschermd

2 Historische nota

2.1 Tijdlijn

pre-19e eeuw: Hoeve Suerenborg
De omgeving van de huidige Zurenborgwijk lag extra muros en werd gekenmerkt door een open agrarisch landschap, waar in de 17e eeuw hoeve Suerenborg opgebouwd werd.

Jaren 1860: Wijzigingen stadsomwalling
De Spaanse omwalling werd afgebroken waardoor de stad kon uitbreiden zodat er nieuwe buitenwijken ontstonden. Tegelijk werd de bouw van de Brialmontomwalling gestart vlak naast het projectgebied.

1873: Eerste paardentrams
Door de grote uitbreiding van de oppervlakte van de stad was er nood aan openbaar vervoer. Men introduceerde het nieuwe Amerikaanse idee van paardentrams.

1890: Bouw tramloods met dienstwoning
Om de nieuwe wijk vlot bereikbaar te maken vanaf het stadscentrum kwam een tramlijn tot stand die zijn eindpunt op de Draakplaats had. Hierdoor was het noodzakelijk een tramloods op te bouwen, met woningen voor de stalbaas en trambestuurder.

1897: Bouw goederenstation
Om de omliggende stations te ontlasten werd besloten om op het einde van Omheining een goederenstation op te trekken. Het voorgaande station uit 1879 aan het huidige Lt. Naeyaertplein verdween gelijktijdig.

1927: Aanleg Plantin en Moretuslei
De Herentalse Vaart werd ter hoogte van het projectgebied overwelfd en een nieuwe brede straat kwam hier in de plaats. Deze liep dood op de verhoogde spoorberm.

1836: Aanleg spoorlijn Brussel-Antwerpen
De lijn Brussel-Mechelen uit 1835 werd verlengd en stopte ter hoogte van het huidige Centraal Station

1871-1875: Aanleg ringspoor
De bestaande spoorlijn werd verder uitgebreid met een gelijkvloerse spoorlijn die in de buitenwijken rond de stad liep en de Suerenborggronden doorsneed.

1882-1890: Ontwikkeling Zurenborgbuurt
Wanneer de hoevegronden plots interessante bouwgronden bleken te zijn, werd een stedenbouwkundig plan opgemaakt om nieuwe straten te trekken en de buurt te verkavelen. In sneltempo kwam een residentiële bebouwing tot stand die vooral gericht was op de rijkere klasse.

1888-1899: Verhoging spoorberm en aanleg van waterinfrastructuur
Omdat het verkeer teveel hinder ondervond van de barelen aan de ringspoorweg, besloot men deze op te hogen en gaf men aan ir. Van Bogaert en arch. Delacenserie de opdracht om verhoogde spoorbermen met overbrug-gingen te ontwerpen. Gelijktijdig werd ook een watervoorziening, waartoe het watertorenduo behoort, geplaatst om de stoomlocomotieven van water te voorzien.

1902: Verbouwing tramloods
Wanneer de loods in handen kwam van een overkoepelende trammaatschappij, liet deze de loods overkappen en werden grote wijzigingen in het interieur gemaakt.

1930: Bouw en afbraak station
Men besliste om het nieuwe internationale reizigersstation op het einde van de Plantin en Moretuslei op te trekken, met bijhorende perrons en overkappingen. Tegelijk werd het naastliggende goederenstation afgebroken.

1959: Afbraak en bouw station
Het reizigersstation moest verdwijnen om het doortrekken van de Plantin en Moretuslei mogelijk te maken. In de plaats kwam een nieuw station op straatniveau.

1963: Doortrekken Plantin en Moretuslei
De laatste delen van de Brialmontomwalling werden gesloopt, het tracee ervan werd vervangen door de Ring. Door een overbrugging van de spoorberm te maken kon de Plantin en Moretuslei hierop aansluiten.

Jaren 1960: Elektrificatie spoornet
De laatste stoomtreinen werden buiten dienst gesteld nadat het gehele Belgische spoornet geëlektrificeerd werd. Hierdoor verdween ook de functie van de watertorens, waardoor deze niet meer gebruikt werden.

Jaren 1960: Bouw onderhoudsloods
Een nieuwe treinloods werd gebouwd op de voetafdruk van het verdwenen goederenstation.

1999: Bouw magazijn
Van uitbreidingsplannen waarbij onder meer de onderhoudsloods zou verdwijnen om plaats te maken voor een groter nieuw volume, werd uiteindelijk enkel de bouw van een extra magazijn gerealiseerd.

2011: Einde reizigersstation
Nadat het station in 1975 zijn functie als internationaal station verloor aan het Berchemstation, stopte in 2011 de stationsfunctie volledig. Het stationsgebouw werd heringericht tot burelen.

2.2 Stedenbouwkundige evolutie

2.2.1 Inleiding

Het stedenbouwkundig onderzoek naar de site van Station Antwerpen-Oost met het voormalig stationsgebouw, de perrons, sporen, treinloodsen en watertorens; en de Tramloods met dienstwoning aan de Draakplaats brengt meerdere boeiende historische scharniermomenten uit de 2de helft van de 19de eeuw samen. In deze uiteenzetting wordt enerzijds het ontstaan en de ontwikkeling van de Zurenborgwijk, waartoe deze site behoort, toegelicht, maar anderzijds kunnen de ontwikkelingen op het gebied van transport, met name de inrichting van spoorwegen en stations, de verhoging van de spoorwegberm, en een tramnetwerk doorheen de stad hier niet los gezien van worden. Zoals zal blijken is de keuze voor de inrichting van een tramloods en een treinstation in de Zurenborgwijk net nauw verbonden met de ontwikkeling van de wijk zelf. Er zal daarom ook ingegaan worden op het ontstaan en de groei van het trein- en tramverkeer in Antwerpen en de invloed op het stadsplan.

Aan de hand van onderstaande kaart uit het midden van de 19de eeuw kan het landelijke karakter van de Zurenborgwijk duidelijk afgeleid worden, dat hier nog aanwezig was vóór de grote stedenbouwkundige ingrepen, die vanaf circa de jaren 1870 zouden plaatsvinden. Zurenborg werd toen in het noorden begrensd door de Herentalse vaart (reeds aangelegd in de 15de eeuw, de huidige Plantin en Moretuslei (oranje), ten oosten en zuid-oosten door de Brialmontomwalling (rood), en ten westen door de spoorlijn Antwerpen-Mechelen (paars), die toen nog gelijkgronds liep en niet verhoogd

was zoals vandaag het geval is. De 17de-eeuwse hoeve “Suerenburg” (blauw) bevond zich ter hoogte van waar zich nu het rondpunt van de Cogels-Osylei bevindt.

De Zurenborgwijk was hierdoor duidelijk langs verschillende kanten begrensd en afgescheiden van andere wijken en buurten. De spoorweg Antwerpen-Mechelen was in 1836 aangelegd. Deze startte van het toenmalige zogenaamde Ooststation en liep richting Berchem, waar de lijn via een tunnel naast de Borsbeeksepoort door de vestingwal liep. Hoewel we vandaag onder station Antwerpen-Oost het station aan de Plantin en Moretuslei verstaan, werd deze naam toen gebruikt voor het eerste stationsgebouw in Antwerpen, ter hoogte van het huidige Centraal Station.[1] Het ging toen nog om een houten gebouw, dat gebouwd was in 1836, met drie grote tenten en vier sporen. Het feit dat hier nog in hout gebouwd werd, had alles te maken met de ligging. In 1836 was er nog sprake van de Spaanse omwalling (geel) en haar zone non-aedificandi, wat wil zeggen dat om militaire redenen geen stenen gebouwen opgetrokken mochten worden binnen een afstand van 500m van de Spaanse wallen. Nadat de Spaanse omwalling geslecht was, bleef het, wel nog in 1857 gerenoveerde, houten station nog staan. Het huidige imposante Centraal Station, zou er pas komen rond de eeuwwisseling na de verhoging van de sporen, waarover verder meer.

[1] In 1843 werd een station op de gedempte Ankerrui gebouwd en “Gare principale” genoemd, vandaar de naam Ooststation voor het oostelijk gelegen station ter hoogte van het huidige Centraal station. De “Gare principale” verdween in 1874 en werd vervangen door het huidige goederenstation Antwerpen-Dokken en Stapelplaats. (BAETENS R., *Industriële revoluties in de provincie Antwerpen*, 292.)

Fig. 15: Detail van een historische kaart opgemaakt door Vandermaelen, circa 1850. Centraal bevond zich de omwalde "Suerenburg"-hoeve (blauw), die uit de 17de eeuw stamt, en de zeer landelijke directe omgeving. Ten noorden stroomde de Herentalse Vaart (oranje); ten oosten, en zuid-oosten de schetsen van de Brialmontomwalling (rood); ten westen de spoorweg Antwerpen-Mechelen, toen nog op niveau van het maaiveld (paars). Links bovenaan de kaart bevindt zich een deel van de Spaanse omwalling (huidige Leien, geel), die rondom de dichtbebouwde binnenstad liep. Helemaal bovenaan, ten westen van de "Jardin Zoologique." bevond zich het eerste "Stat. De l'Etat" of toenmalig Ooststation, ter hoogte van het huidige Centraal Station (groen). ("Historische kaarten", https://geo.onroerenderfgoed.be/).

De Spaanse omwalling, die al sinds de 16de eeuw de stad begrensde werd circa de jaren 1860 afgebroken, omdat deze verdere stadsuitbreiding in de weg stond, en dit in een periode waarin sprake was van een grote bevolkingstoename. Aangezien Antwerpen de functie van nationaal reduit gekregen had, kon de oude omwalling echter niet afgebroken worden, zonder de bouw van een nieuwe, met de Brialmontomwalling (ten zuidoosten van Zurenborg) tot gevolg. De omwalling was ongeveer 15 km lang en bestond grotendeels uit onbeklede aarden wallen op een bakstenen onderbouw, met daarvoor een gracht. Ze telde negentien poorten, de ene al monumentaler dan de andere, kazernes en een arsenaal. Ter hoogte van de site Antwerpen-Oost bevonden zich de poorten Louisa- en Leopoldpoort. De Brialmontvesting zou vanaf 1906 buiten gebruik gesteld worden, en vanaf 1910 geleidelijk gesloopt worden. De bevolkingsstijging tijdens de 2de helft van de 19de eeuw deed uitkijken naar nog

onbebouwde gebieden rondom de dichtbebouwde stadskern en maakte dat de omliggende dorpen, zoals Berchem en Borgerhout zouden weten uitgroeien tot dynamische voorsteden.[2]

2.2.2 De familie Cogels-Osy en haar Zurenborggronden, 1837-1866

De verstedelijking van de Zurenborgwijk dient toegeschreven te worden aan de familie Cogels-Osy, waarnaar ook later de voorname Cogels-Osylei vernoemd werd. De wijk zelf heeft haar naam te danken aan de voormalige Zurenborghoeven die hier stonden, en op historische kaarten nog terug te vinden zijn. Deze kwamen in 1837 in het bezit van baron Jean Jozef Renier Osy. Het ging om een gebied van meer dan 60 ha. Baron Osy liet zijn grondgebied bij zijn overlijden in 1866 na aan zijn twee kinderen Edouard en Isabelle Osy. Edouard was kamerlid en gouverneur van de provincie Antwerpen, en Isabelle trouwde met senator John Cogels, die toen zowel op politiek als op economisch vlak een leidende rol speelde en ook zijn invloed zou weten uitspelen bij de stedenbouwkundige ontwikkeling van de Zurenborgwijk. Nadat de familie Cogels-Osy in 1866 nog een buitengoed aan de Herentalse vaart gekocht had, besloeg hun grondgebied meer dan 64 ha.[3]

Fig. 16: Prent van de hoeve van Zurenborg anno 1880. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, PB#2163.)

[2] ELAUT A. en J. POSSEMIERS, *Op wandel door de Belle Epoque. Cogels-Osylei, Zurenborg*, Antwerpen, Pandora, Berchem, 2004, 8-10.
[3] POSSEMIERS J., *De voorstad groeit: Antwerpen, Zurenborg, 1900. Een bouwmaatschappij creëert haar wereld,* AWLSK, Klasse der Letteren, 1991, 53/138, Paleis der Academiën, Brussel, 19-21.

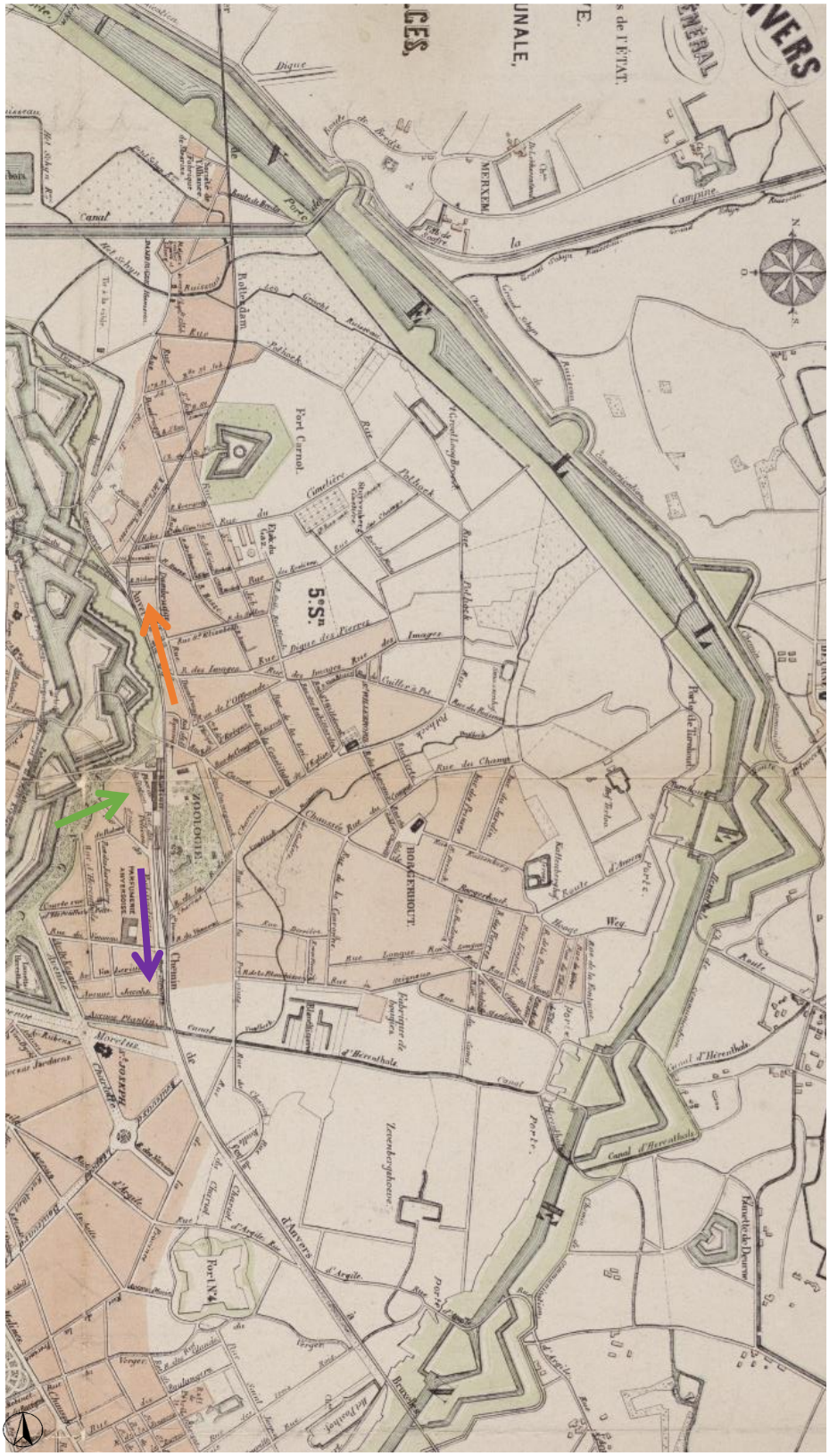


Fig. 17: Kaart opgemaakt in 1864 door Van de Kerckhove, met zicht op de Brialmontomwalling, en de spoorwegen naar enerzijds Mechelen (paars) en anderzijds naar de Antwerpse haven en naar Nederland (oranje). Het Ooststation (huidige station Antwerpen-Centraal, groen) was toen nog geen kopstation zoals vandaag het geval is. Op dit plan zijn zowel de Spaanse omwalling nog zichtbaar, als de nieuwe Brialmontvesting. (SAA, Topografisch-historische atlas, 12#4198.)

2.2.3 De aanleg van het ringspoor, 1871-1875

Tijdens de periode 1873-1875 vonden er belangrijke wijzigingen plaats aan het Antwerpse spoorwegennet, die rechtstreekse invloed hadden op de Zurenborgwijk. Het toenmalige Ooststation (huidige Centraal Station) werd toen een "doodlopend station", waarbij de oorspronkelijke sporen werden opgebroken en er een grote boog gecreëerd werd dwars door Zurenborg en Borgerhout naar de Dam (voor de voormalige situatie zie fig. 17, voor nieuwe situatie zie fig. 18).[4] Hierdoor werden de Zurenborggronden haast middendoor gesneden en ontstond een scheiding tussen het noordelijke Zurenborg (de latere Dageraadplaatsbuurt) en het zuidelijke Zurenborg (de latere Cogels-Osybuurt). Onderstaande kaart toont dat de spoorlijn vanaf het toenmalige Ooststation (huidige Centraal station, groen) langs de Pelikaan- en Mercatorstraat liep, opsplitste bij de driehoek van Berchem, en enerzijds door de Brialmontvesting verliep naar Mechelen (paars), en anderzijds (blauw) in een boog over de Herentalse vaart en langs de vestingsmuur liep tot aan het nieuwe rangeerstation Stuivenberg (oranje), waar het aansluiting vond bij de lijn naar Nederland en die naar de haven. De spoorweg naar de haven gaf uit op het goederenstation Antwerpen-dokken (toen "station principale" genoemd) nabij het noordelijke uiteinde van de Italiëlei, ter hoogte van het huidige Park Spoor Noord. Dit zogenaamde nieuw ringspoor liep nog gelijkgronds. Ze was niet enkel nodig omdat de voorgaande spoorlijn de groei van de nieuwe wijken belemmerde, maar ook omdat de goederenstations aan de haven dringend gemoderniseerd dienden te worden.

De nieuwe stations, en met name het rangeerstation van Stuivenberg, bleken echter in 1875 al ontoereikend te zijn, wegens een gebrek aan voldoende plaats en beschikbare spoorwagens. Het College kwam hierop met het idee om een enorm station van wel 50 ha te bouwen op een meer afgelegen plaats, waar alle goederentreinen uit het binnenland hun eindpunt zouden kunnen hebben en er van daaruit met wagons naar de noordelijk gelegen stations en het Zuidstation gegaan kon worden. Minister van Openbare Werken Beernaert was echter niet akkoord en stelde eerder de uitbouw van de Noord- en Zuidstations voor als onafhankelijke inrichtingen. Bij dit voorstel voorzag hij een bijkomend rangeerstationnetje (op de locatie waar de stad het 50 ha grootte station wilde voorzien) om aldaar treinen, die over goederen voor zowel de noord- als de zuidstations beschikten, op te breken en gesplitst verder te kunnen laten gaan naar hun bestemming. Ook vond Beernaert dat er binnen de stadswallen een bijkomend goederenstation gebouwd diende te worden, om het Stuivenbergstation te kunnen ontlasten, en dit op het grondgebied van de gemeente Borgerhout, wat zou resulteren in de inrichting van een nieuw station op de site van het huidige station Antwerpen-Oost. De keuze voor Borgerhout had alles te maken met de aanwezigheid van verschillende industriële vestigingen, die echter alle over een ontoereikende verbinding beschikte. Hoewel het ringspoor dwars door de gemeente ging, beschikte ze toen immers niet over een eigen station.

Het gemeentebestuur van Borgerhout was zeer enthousiast om een station op haar grondgebied te bouwen, en ook senator John Cogels moedigde dit aan, ongetwijfeld voornamelijk gestuurd door zijn eigen familiale belangen. De inrichting van een station zou immers de Zurgenborggronden van de familie Cogels-Osy snel in waarde kunnen doen laten toenemen en zou heel wat bedrijven kunnen lokken naar de nog onontgonnen gebieden. Cogels pleitte in de zitting van 4 juni 1875 voor de bouw van het station, dat volgens hem niet enkel een economische noodzaak was, maar ook een rechtmatige compensatie was voor de gronden die de gemeente verloren had door de aanleg van de ringspoorweg. De enige mogelijke plaats was ter hoogte van de Leopold- en Louisapoorten van de Brialmontomwalling, en uitstrekkend over de Zurenborggronden.[5]

---

[4] BAETENS R., *Industriële revoluties in de provincie Antwerpen*, Standaard, Antwerpen, 1982, 292.

[5] POSSEMIERS J., *De voorstad groeit: Antwerpen, Zurenborg, 1900*, 29-31. ELAUT A. en J. POSSEMIERS, *Op wandel door de Belle Epoque,* 10.

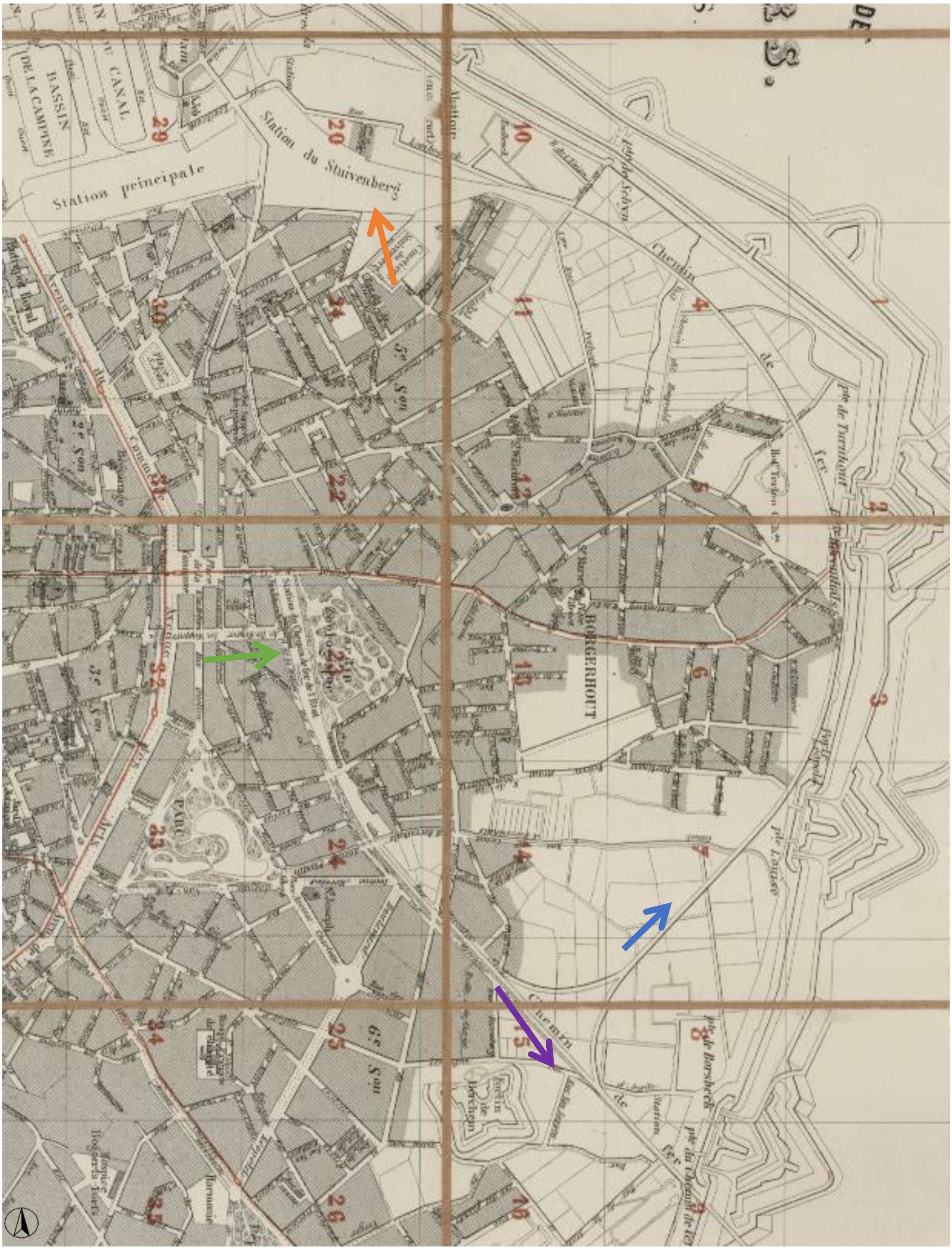


Fig. 18: Plan uit 1874 opgemaakt door Scheepers. De kaart geeft een beeld van de nog onontgonnen Zurenborggronden (links en rechts van de blauwe pijl) en van het ringspoor startend waar zich vandaag het Centraal Station (toen nog Ooststation genaamd, groen) bevond. Verder loopt het spoor door de Pelikaan- en Mercatorstraat tot aan de driehoekige opsplitsing waarbij het spoor enerzijds langs de huidige halte van Berchem Station door de Borsbeeksepoort loopt richting Mechelen (paars), en anderzijds het ringspoor afbuigt langs waar zich vandaag het huidige station Antwerpen-oost bevindt (blauw) over de Herentalse vaart. Verder volgt het ringspoor de omtrek van de Brialmontomwalling tot aan station Stuivenberg (oranje), alwaar het spoor enerzijds naar de Antwerpse haven, en anderzijds naar Nederland loopt. In de haven bevond zicht het "Station Principale" uit 1840, dat later station Antwerpen-Dokken-en-Stapelplaatsen genoemd zou worden. (SAA, Topografisch-historische atlas, 12#12525.) (SAA, Topografisch-historische atlas, 12#12548.)

2.2.4 De bouw van het eerste goederenstation te Borgerhout, 1875-1879

De bouw van het station werd goedgekeurd bij KB van 7 november 1876. Het stationsterrein had ongeveer een grootte van 5 ha (fig. 19). De hoofdingang lag in Borgerhout aan het huidige Luitenant Naeyaertplein (rood), en de sporen lagen in Borgerhout, Berchem en Antwerpen. De sporen liepen over de Herentalse Vaart (oranje) en aan weerszijde van deze overbrugging werd 12 m extra voorzien om later de aanleg van twee straten mogelijk te maken. Zowel het station, als de sporen bevonden zich nog op straatniveau, en waren nog niet verhoogd zoals vandaag het geval is.

Het goederenstation werd op 1 februari 1879 in gebruik genomen. De verwachtingen van Beernaert, waarbij het nieuwe station het Stuivenbergstation zou ontlasten zouden echter niet ingelost worden. Het rangeren van grote treinen bleek er onmogelijk, en handelaars die goederen voor Antwerpen bestelden, wilden deze niet verder af ophalen. Het nieuwe station bleek dus vooral van nut voor de omliggende handelaars en industriëlen, en werd ook een zeer aantrekkelijk terrein om een onderneming op te richten, wat zeer positief was voor de ontwikkeling van de Zurenborgwijk.

Een onmiddellijk gevolg was zo de verkoop van 2 hectare grond door de familie Cogels-Osy aan de Londense Imperial Continental Gas Association, die hun gasfabriek ten oosten van het nieuwe station wensten te vestigen (zie fig. 20 en 26). Dit bedrijf stond al decennialang in voor de stadsverlichting van Antwerpen. Na deze succesvolle verkoop werd het idee om de Zurenborgwijk tot een modern industriepark uit te bouwen, alleen maar kracht bij gezet, waarop Cogels-Osy op 10 november 1881 de "Société anonyme pour la construction du quartier Est d'Anvers" of "Maatschappij van het Oosten" oprichtten. Vanaf dan werd het van Antwerpen oostelijk gelegen Zurenborg, het Oostkwartier genoemd.[6]

Om de ontwikkeling van dit industriepark mogelijk te maken werd al op 30 november 1881 de aanleg van een verbindingsspoor tussen de Zurenborggronden en het station aangevraagd, waardoor er (ten laatste in 1883) een aansluiting ontstond van het station uitgevend op de Draakplaats. De aanleg van dit verbindingsspoor met het nieuwe station was zeer belangrijk, omdat de Maatschappij van het Oosten zich maar al te bewust was van het geïsoleerd karakter van de wijk. Een goede bereikbaarheid was immers net een vereiste om het gebied te kunnen exploiteren. In een eerste fase zou de aansluiting belangrijk zijn om het geplande industrieterrein ten westen van het station geschikt te maken voor de aanvoer van bouwmaterialen, vervolgens zouden de bedrijven die zich in het industriepark zouden vestigen ook van de infrastructuur gebruik kunnen maken. Het feit dat zich net aan de Draakplaats trammaatschappijen zouden gaan vestigen in 1890 - 1891, wordt ten dele door de aanwezigheid van dit spoor verklaard.[7]

[6] ELAUT A. en J. POSSEMIERS, *Op wandel door de Belle Epoque.* 10.
[7] POSSEMIERS J., *De voorstad groeit: Antwerpen, Zurenborg, 1900.,* 32 en 60-61.

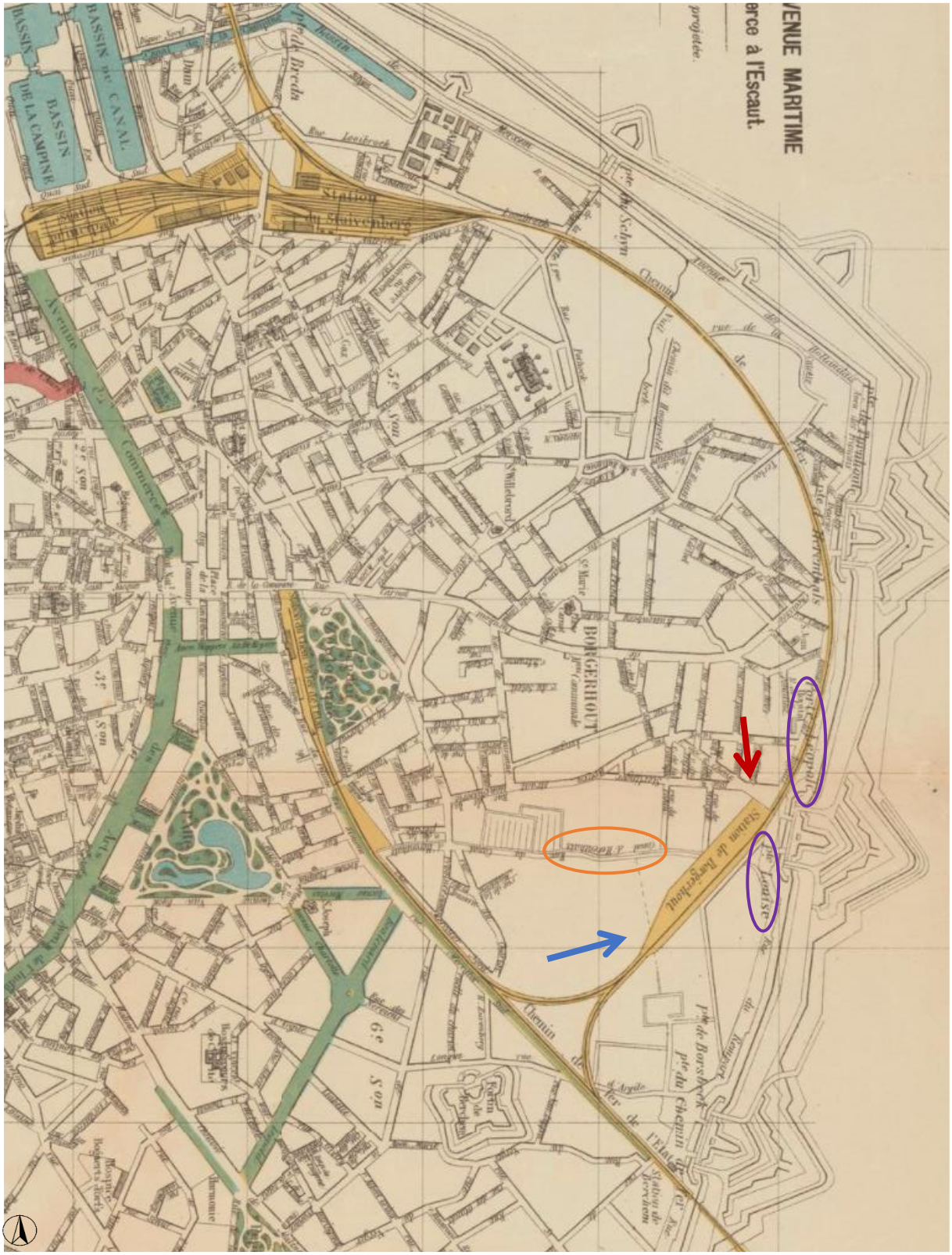


Fig. 19: Plan uit circa 1879-1881, met in geel het ringspoor. De kaart geeft het eerste station op de huidige site Antwerpen-Oost aan (blauw, toen "station de Borgerhout" genaamd) uit 1879, gelegen in het midden van Zurenborg, ter hoogte van de Louisa- en Leopoldpoort (paars) van de Brialmontvesting, en lopend over de Herentalse vaart (oranje). De ingang lag aan het huidige Luitenant Naeyaertplein (rood). (Cartesius.be, "Projet de nouvelle avenue maritime reliant l'avenue du commerce à l'Escaut)

2.2.5 De stratenaanleg in de Zurenborgwijk, 1882-1890

Ondanks het oorspronkelijke idee om van de wijk een industriepark te maken, zou echter al snel overgestapt worden op het inrichten van een woonwijk. Reeds in juni 1882 werd immers door de Maatschappij van het Oosten gestart met de aanvraagprocedure voor de aanleg van straten in de huidige Dageraadplaatsbuurt (tussen de Herentalse vaart en de ringspoorweg). De uitdijende bevolkingsspreiding uit de binnenstad naar de randgemeenten door toedoen van de slechte woonkwaliteit in de dichtbebouwde binnenstad lag hier zonder twijfel mee aan de basis. Sinds de sloop van de Spaanse omwalling werden de gebieden die oorspronkelijk "extra muros" lagen immers in een sneltempo verkaveld en bebouwd, met grote winsten voor de initiatiefnemers tot gevolgd. Een eerste globaal stratenplan ontstond al in 1882, en toont een schikking in loten die niet voor industriële vestingen, maar voor woningbouw bestemd was (fig. 20). Ook, en zeer belangrijk voor het slagen van de wijk, was het voorzien van de gewenste verbindingen met de wijken buiten Zurenborg, waaronder twee bruggen over de vaart en twee publieke overwegen over het dan nog gelijkvloerse ringspoor: één ter hoogte van het stratenknooppunt op de latere Draakplaats, en één aan de Arendstraat. Uit dit eerste plan bleek dat het winstbejag op de eerste plaats kwam bij de Maatschappij. Van openbare groenvoorziening was bijvoorbeeld geen sprake, en zelfs het driehoekige terrein dat door drie spoorwegen ingesloten was, kwam in aanmerking voor bestrating.

Fig. 20: Verkavelingsplan van Zurenborg anno 1882. Er werden bruggen (oranje) over de Herentalse vaart voorzien om verbindingen met de omgeving tot stand te brengen. Ten oosten van het station van Borgerhout bevond zich de gasfabriek uit 1879, dat nog binnen het oorspronkelijke idee van de "industriewijk" hoorde (paars). De huidige Draakplaats-Tramplein is met blauwe pijl aangeduid, doorsneden door het ringspoor. (SAA, MA#1284.)

De eerste plannen werden op 8 juni 1882 opgestuurd naar het stadsbestuur, alwaar ze positief ontvangen werden. De gemeenteraad keurde op 22 augustus de plannen zelfs al goed. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken vroeg echter ook nog advies van de bekende Victor Besme (toenmalige inspecteur der wegen die onder Leopold II de Brusselse buitenwijken vormgaf), die het plan moest beoordelen met aandacht voor de plannen in verband met de spoorwegverbindingen tussen Antwerpen, Borgerhout en Berchem. Besme ging in tegen het voorzien van een publieke overweg op de ringspoorweg en adviseerde een brug met voetgangerspasserelle (fig. 21). Door de grote kosten die dit met zich mee zou brengen was de Maatschappij van het Oosten echter verre van enthousiast. Naast het idee van spoorwegbruggen, ontstond het idee om de sporen te verhogen. Verschillende nieuwe plannen volgden, waardoor veel onduidelijkheid en grote vertraging ontstond. De Maatschappij richtte zich voor de stratenaanleg daarom in de eerste plaats enkel op de terreinen die niet aan de spoorweg lagen, waardoor in 1886 de Dageraadplaatsbuurt eindelijk voor een groot deel bestraat was (fig. 22).[8] Voor de bouw, verhuur en verkoop van de burgerhuizen werd een nieuwe maatschappij opgericht: de Naamloze Maatschappij voor de bouw van burgerwoningen. De plannen tonen ook langs de spoorweg en het station een weg, dat tussen de Draakplaats en de vaart de Lange Jachthondenstraat genoemd werd. De weg zou als aardeweg in gebruik genomen zijn, maar door de verhoging en de verbreding van de ringspoorweg vanaf 1891 niet blijven bestaan.[9]

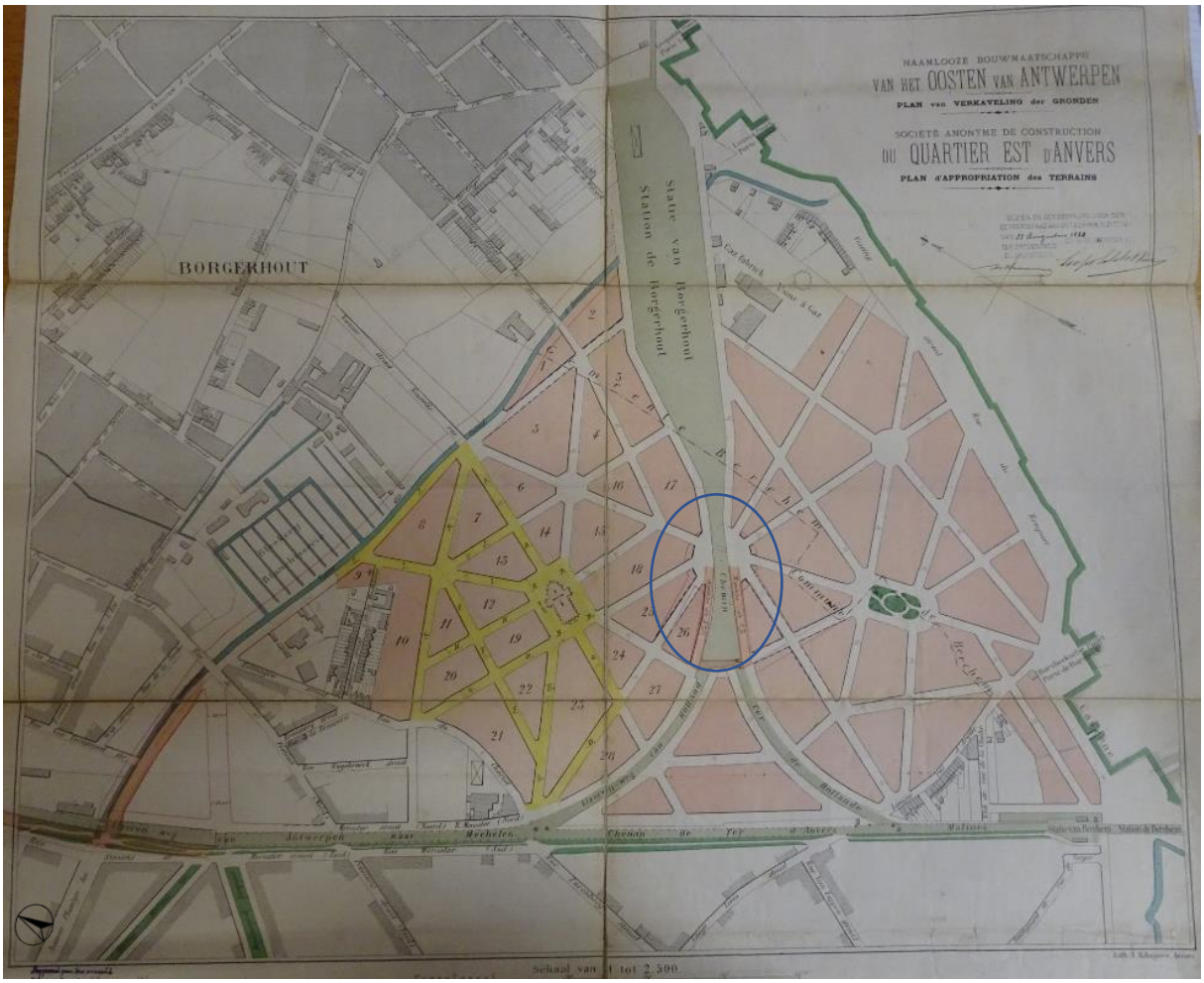


Fig. 21: Verkavelingsplan van Zurenborg van 22 augustus 1882 met aan de Draakplaats-Tramplein aanduiding suggestie van een brug met voetgangerspasserelle over het gelijkvloerse ringspoor te voorzien naar voorstel van Victor Besme. (SAA, MA#1284.)

[8] ELAUT A. en J. POSSEMIERS, *Op wandel door de Belle Epoque*, 11.
[9] POSSEMIERS J., *De voorstad groeit: Antwerpen, Zurenborg, 1900*, 61.

Fig. 22: Ongedateerd verkavelingsplan van Zurenborg, vermoedelijk anno 1882 – 1886, met kleuraanduiding van de gronden te koop, de verkochte gronden en de bebouwde gronden in de Dageraadplaatsbuurt. Met blauwe pijl de Lange Jachthondenstraat lopend van de Draakplaats naar de Herentalse vaart, langs het station. (SAA, MA#1284.)

Onderstaande percelenkaart uit 1886 toont de enkele bebouwde percelen in de Zurenborgwijk, geconcentreerd aan de Dageraadplaats, in duidelijk contrast staande met de verstedelijkingsgraad in de omliggende wijken.

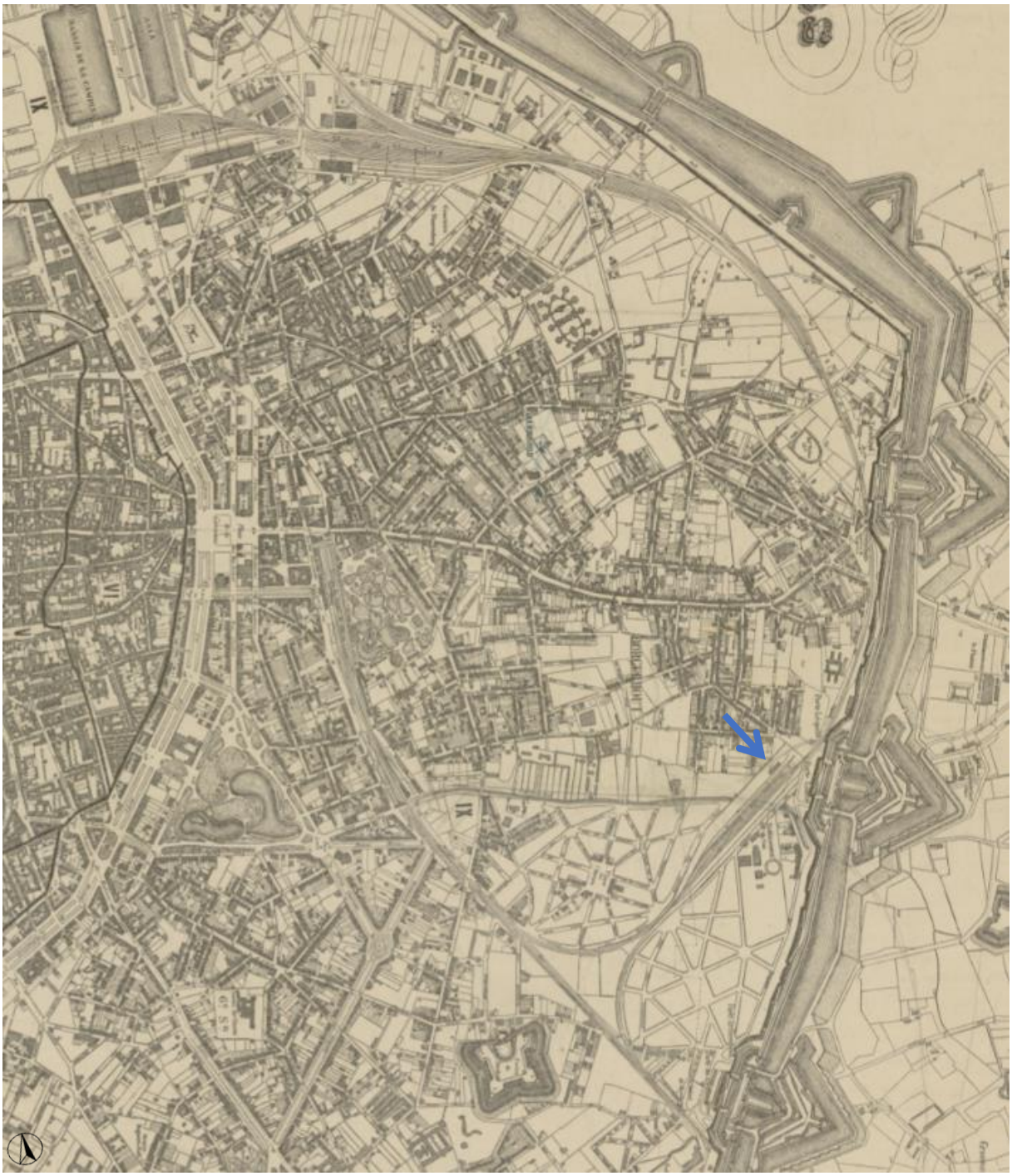


Fig. 23: Plan uit 1886 opgemaakt door Scheepers, waarop alle bebouwde percelen opgetekend staan. In de Zurenborgwijk kon enkel al rond de Dageraadplaats verkaveld worden, door de toen heersende onzekerheid over het al dan niet verhogen van het ringspoor. Langs het ringspoor het voormalige goederenstation Antwerpen-oost (toen nog goederenstation Borgerhout, blauw). (SAA, Topografisch-historische atlas, 12#12525.)

Om de status van de wijk op te waarderen werd een vergunning gegeven voor de bouw van een velodroom. Het hoogtepunt van de bouwactiviteit zou pas in de periode 1892-1894 komen toen de maatschappij elk jaar ongeveer 60 huizen bouwde. Naast de velodroom zou in 1895 ook nog een voetbalveld gebouwd worden voor Antwerp FC, met ingang op de hoek van de Cogels-Osylei, maar dat twee jaar later al vervangen zou worden voor de bouw van extra woningen. Ook de velodroom moest in 1910 plaats maken.[10]

[10] POSSEMIERS J., *De voorstad groeit: Antwerpen, Zurenborg, 1900*, 27.

Zodra het zeker was dat de ringspoorweg verhoogd werd (KB van 18/01/1890) werden de gronden aan het ringspoor en het station bestraat en verkaveld. In 1890 verkreeg de Maatschappij zo bijvoorbeeld de toestemming om de Dolfijnstraat aan te leggen tussen de Lange Altaarstraat en de brug over de Herentalse Vaart. In juli van dat jaar werd ook gestart met de bouw van de tramloods met dienstwoning voor de "Antwerpse Maatschappij der Tramways-Omnibussen" aan de Draakplaats (zie hoofdstuk 2.3), en ook werd aan de andere zijde van de Draakplaats de "Société anonyme des omnibus d'Anvers" op de hoek van de Grote Hondstraat opgericht. De urbanisatie van Zurenborg viel zo ook samen met de uitbouw van het openbaar tram- en omnibusvervoer, wat de bereikbaarheid van de nieuwe wijk alleen maar ten goede kwam. Aan het Tramplein, dus aan de andere zijde van de verhoogde spoorweg dan de Draakplaats, werd in 1896-1897 ook het station voor de buurtspoorwegen, Berchem-Zurenburg, gebouwd. Het gebouw zou in 1965-1966 gesloopt worden voor de inrichting van de autobusgarage van de MIVA.[11]

Fig. 24: Plan van 1895 met centraal de Draakplaats-Tramplein en aanduiding van de gasfabriek uit 1879 (paars); de "Société anonyme des omnibus d'Anvers" (rood); "Antwerpse Maatschappij der Tramways-Omnibussen"(blauw); het station van de Buurtspoorwegen (geel) en de velodroom (oranje). Het voetbalveld van FC Antwerp staat niet op de kaart opgetekend. (SAA, MA#1284.)

Enkele foto's van rond de eeuwwisseling tonen het toenmalige uitzicht van deze gebouwen, en het toenmalige straatbeeld, alsook de verhoogde spoorweg.

[11] KEUTGENS E, *Een eeuw mobiel met tram en bus, 1885-1985*, Antwerpen, 1985, 26-27. KEUTGENS E., *De Antwerpse tram: van paardetram tot premetro, 1873-1979,* Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Antwerpen, 1980, 668.

Fig. 25: Foto uit 1902 van het Tramplein vanuit de Cogels-Osylei. Achter de verhoogde spoorwegwegbrug rechts is de tramloods aan de Draakplaats te zien. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-OF#5434.)

Fig. 26: Postkaart te dateren tussen 1894 en 1910, met zicht op de gasfabriek van Zurenborg en links een deel van de velodroom die in 1894 gebouwd zou worden. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 752#562)

Fig. 27: Foto van tussen 1900 en 1910 van de velodroom van Zurenborg aan de Velodroomstraat. Op de achtergrond de gasketels van de gasfabriek aan de Pretoriastraat. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-OF#2444.)

Fig. 28: Foto uit 1901 van het Tramplein met zicht op de verhoogde spoorbrug waarachter de tramloods aan de Draakplaats zich bevindt, en de watertorens. Het pand aan het Tramplein was het station van de Buurtspoorwegen dat in 1965 plaats maakte voor de autobusgarage van de MIVA. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, GP#4585.)

2.2.6 De verhoging en verbreding van de spoorweg en de bouw van een nieuwe goederenloods Antwerpen-Oost te Borgerhout, 1888 - 1899

Het idee om de spoorwegen van Antwerpen te verhogen was al vanaf het midden van de jaren 1880 ontstaan. Bij het Antwerpse stadsbestuur was echter niet iedereen meteen enthousiast over de verhoging van de spoorweg. Er werd immers gevreesd dat de stad zo in twee gesneden zou worden en er afgezonderde wijken zouden ontstaan. Uiteindelijk zou de beslissing in 1888 genomen worden, gevolgd door het KB in 1890.

Ingenieur C. Van Bogaert werd belast met de bouw van de nieuwe infrastructuur. Er werd in 1891 in het noordoosten van de stad met de verhoging van de ringspoorweg gestart, alsook met de verbreding. De "statie van Borgerhout" werd vanaf maart 1894 vrijgemaakt en opgehoogd met ongeveer 280.000 m³ zand. De nieuwe goederenloods werd op betonnen arcades gebouwd.[12] Midden door de Draakplaats werd een spoorbrug gebouwd.

Verder werd de driehoek tussen de spoorwegen opgehoogd, en werd er een dienstgebouw, magazijnen en locomotievenloods op gebouwd werd. Ook de spoorweg tussen het toenmalige Ooststation (huidige Centraal Station) en het station van Berchem werd verhoogd. Het toenmalige Ooststation uit 1853 zou tot 1900-1901 dienst doen, tot dat het vervangen werd door het huidige Centraal Station, naar ontwerp van architect Louis Delacenserie, en 15 juli 1905 in gebruik genomen werd. Dit station kreeg toen de naam Middenstatie of Centraal Station, en de benaming Antwerpen-Oost ging over op het toen al verhoogde emplacement Borgerhout, met de naam van de huidige site Antwerpen-Oost tot gevolg. Tot aan het kruispunt van de Arendstraat werd de spoorweg op draagmuren gebouwd, versierd met torentjes. In de plaats van de overwegen werden zeven stenen of metalen bruggen geplaatst over de Plantin en Moretuslei (zijde Simonsstraat), Belgiëlei, Provinciestraat, Arendstraat, Lange Leemstraat, Klokstraat en aan station Berchem. De werken werden uiteindelijk voltooid in het najaar van 1897.[13]

In 1898 werd het nieuwe goederenstation Antwerpen-Oost in gebruik genomen. In dit jaar werd ook het goederen- en aflosstation Antwerpen-Schijnpoort gebouwd. Het kreeg toen de naam Antwerpen-Zurenborg. Ook het station Berchem werd in dit jaar in gebruik genomen. Om de locomotieven en de verschillende installaties te voorzien van water werden er dubbele watertorens opgericht, die hun water uit het Albertkanaal haalden: aan het huidige station Antwerpen-Oost, in de Simonsstraat (afgebroken in 1965), en te Antwerpen-Dam. Het watertorenduo bij Antwerpen-Oost werd langs de huidige weg "Omheining Statie van Borgerhout" geplaatst, die vanaf de Draakplaats, tussen de tramloods van de *Antwerpse Maatschappij der Tramways-Omnibussen* en de verhoogde spoorwegberm, tot aan het verhoogde stationsgebouw liep (fig. 30). Ten oosten van het watertorenduo is ook de bouw van een "baanmeesterswoning" te zien, die in 2004 nog gerenoveerd werd.

Op een tiental jaar hebben zo grote infrastructuurwerken plaatsgevonden om aan het stijgende treinverkeer tegemoet te komen. Er werden zowel nieuwe stations, een verhoogde spoorwegberm, als een zelfstandig waterinfrastructuursysteem van de spoorwegmaatschappij tot stand gebracht.[14]

---

[12] BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897, 5.
[13] POSSEMIERS J., *De voorstad groeit: Antwerpen, Zurenborg, 1900*, 195.
[14] BAETENS R., *Industriële revoluties in de provincie Antwerpen,* 292-296.

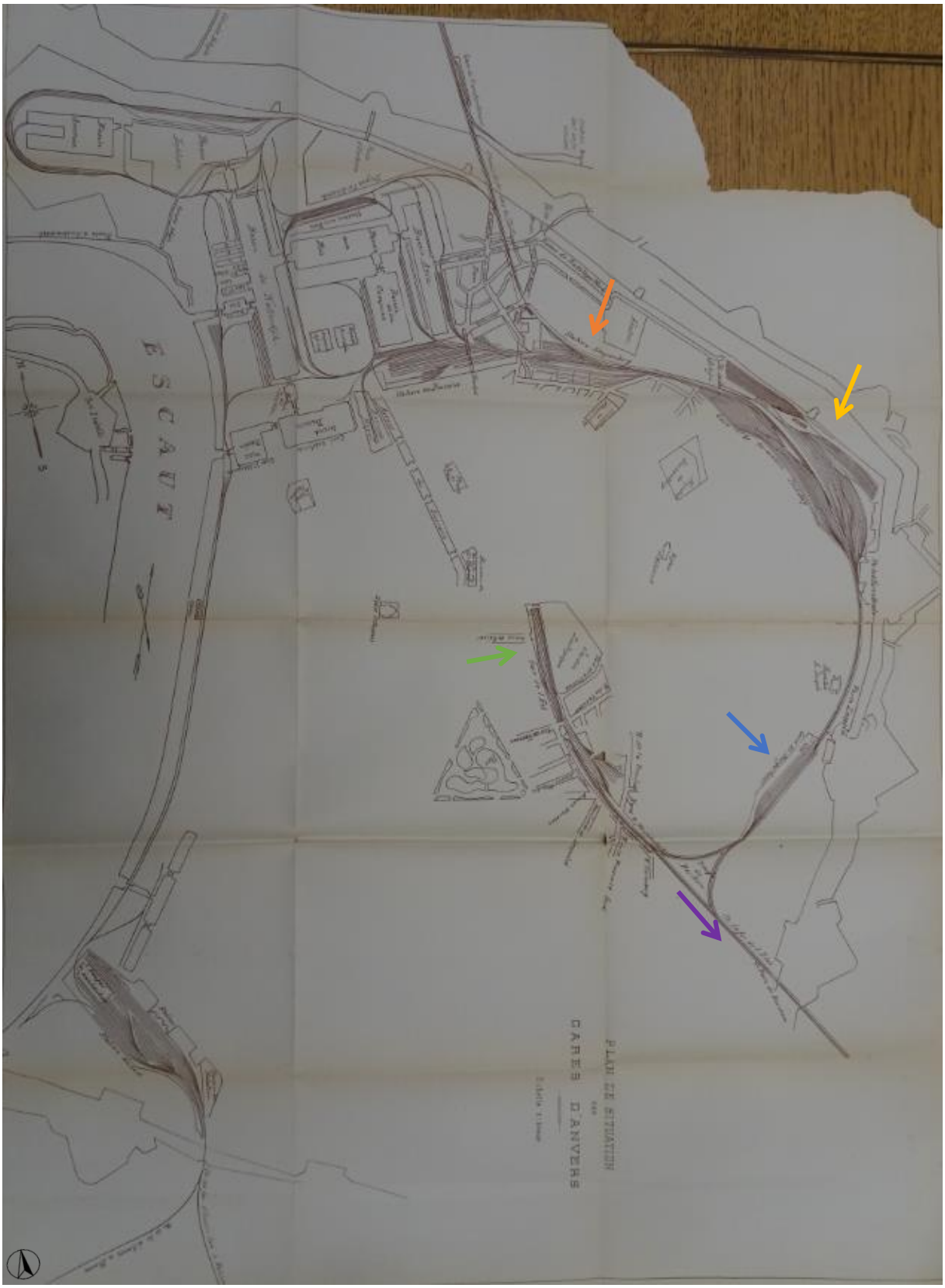


Fig. 29: Tekening anno 1897 van het verhoogde ringspoor startend aan het huidige Centraal Station (groen), vervolgens langs de Simonsstraat-Mercatorstraat naar de Driehoek van Berchem, waarna de weg wordt opgesplitst naar de halte van Berchem (paars) en station Antwerpen-Oost (blauw). Langs de Brialmontomwalling loopt het spoor langs het Zurenborgrangeerstation (Antwerpen-Schijnpoort, geel) en Stuivenbergstation (oranje) tot aan de haven van Antwerpen en verder door naar Nederland. (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

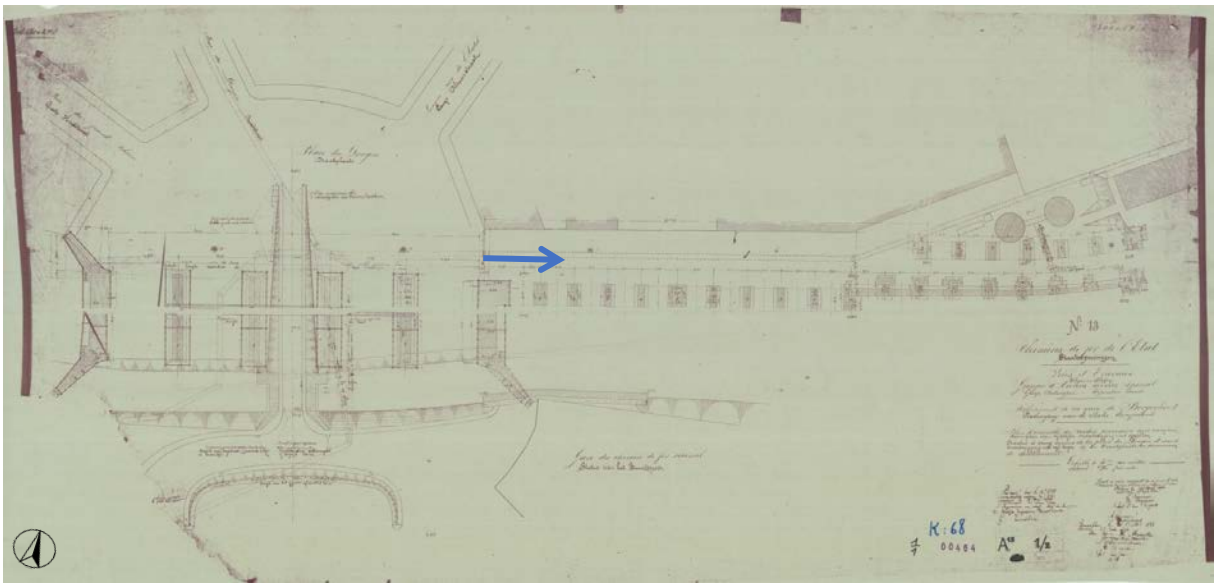


Fig. 30: Plan van 28 april 1894, ondertekend door ingenieur Van Bogaert, met zicht op de Draakplaats en de weg Omheining Statie van Borgerhout (blauw) en de te bouwen spoorwegbrug en -verhoging. Uiterst rechts naast de watertorens bevond zich de baanmeesterwoning. (Archief Infrabel, A18 1-2.)

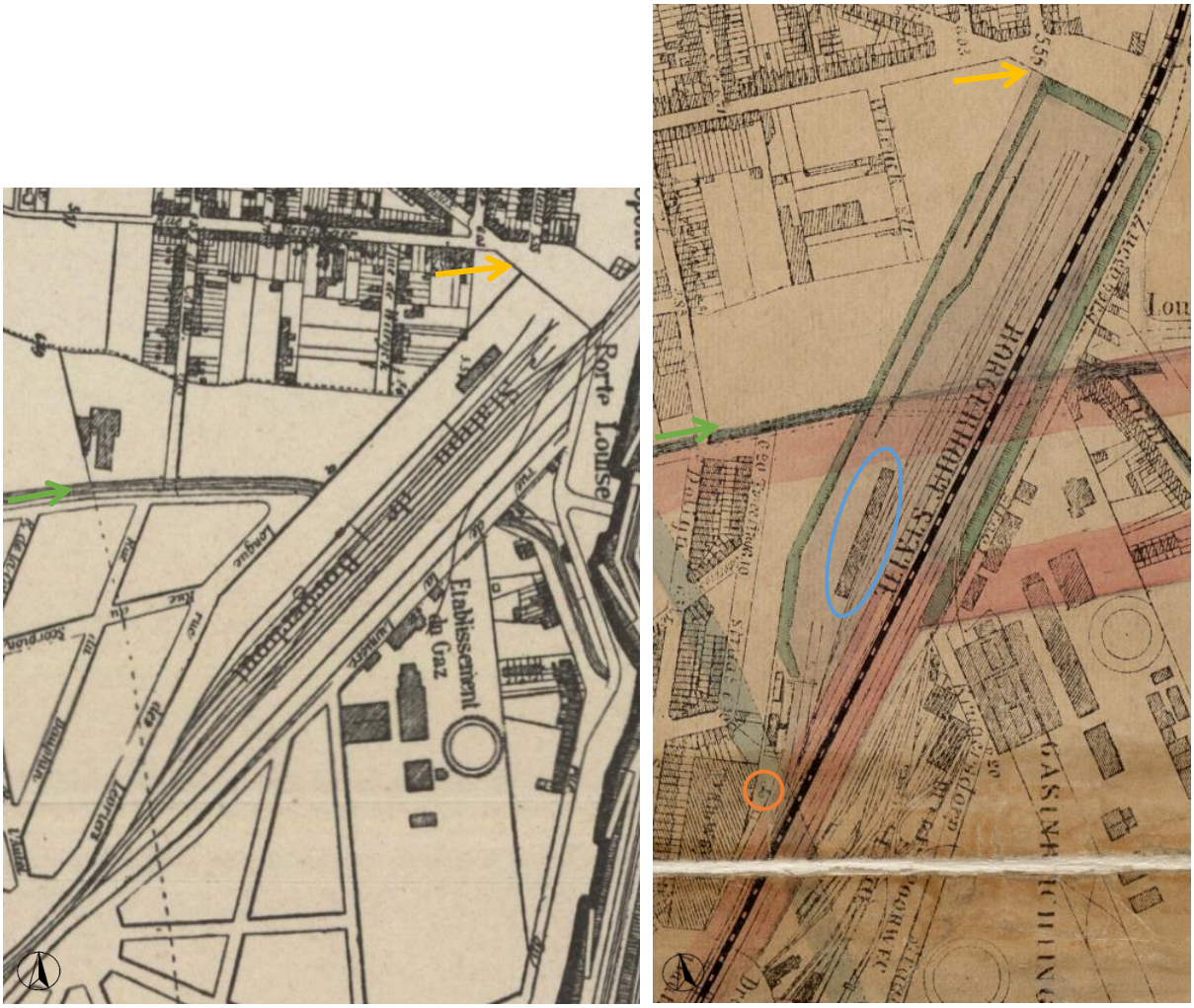


Fig. 31: Vergelijking van links een plan uit 1886 opgemaakt door Scheepers, en rechts een plan uit 1908 opgemaakt door Royers, die de gewijzigde site Antwerpen-Oost toont na de verhoging en verbreding van de spoorweg, met de bijhorende inrichting van de twee watertorens (oranje) en de baanmeesterswoning langs Omheining en het nieuwe station (blauw); en de verkaveling van de Zurenborggronden. Met groene pijl de Herentalse Vaart, en gele pijl het huidige Luitenant Naeyaertplein. (SAA, Topografisch-historische atlas, 12#12525 en 12#8853.)

Van Bogaert liet een boekje na, gepubliceerd in 1897, waarin hij de bouw en de verhoging van de nieuwe stations en spoorwegen toelichtte. Hij voegde hierbij verschillende tekeningen en detailtekeningen van enkele bruggen, de verhoogde spoorwegberm en de watertorens bij het emplacement van Borgerhout, hieronder een selectie.

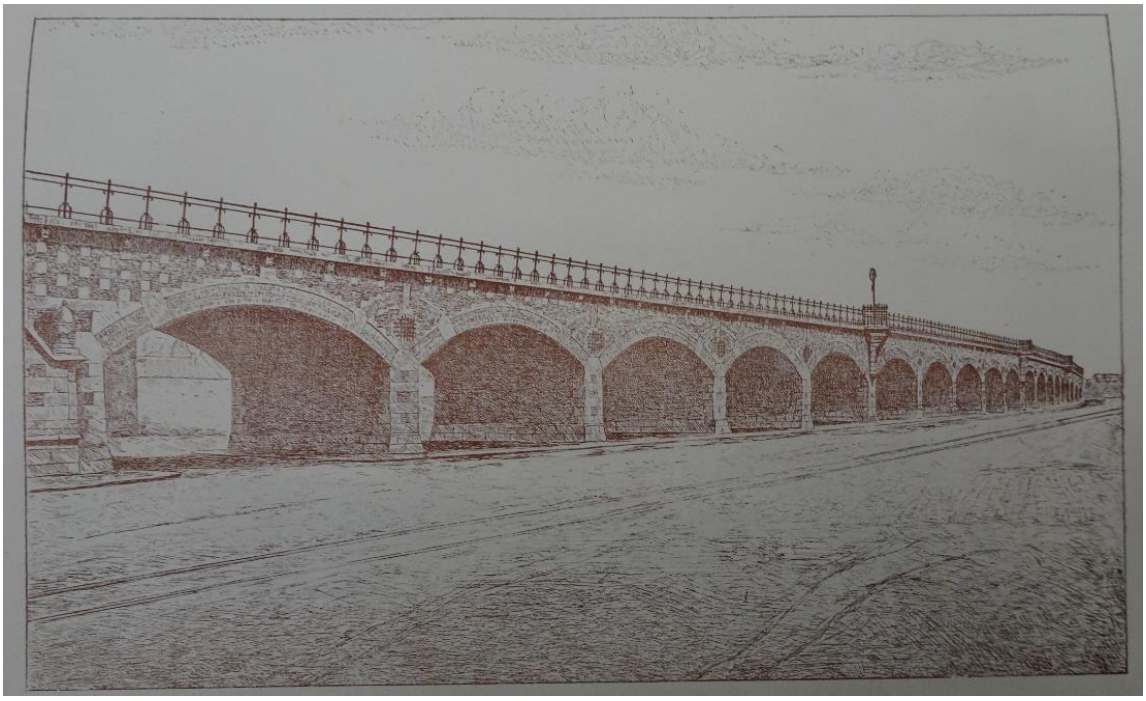


Fig. 32: Tekening van de brug tussen de Leopoldpoort en de Herentalsepoort uit 1897 door Van Bogaert. (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

Fig. 33: Tekening van het goederenstation Borgerhout uit 1897 door Van Bogaert. (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

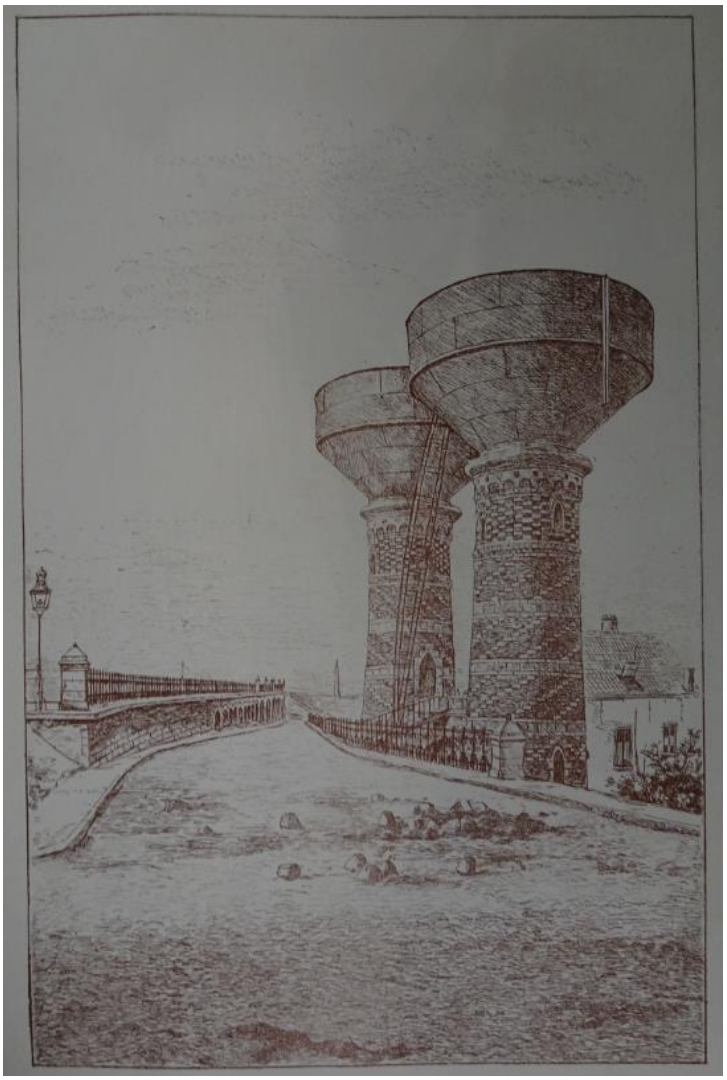


Fig. 34: Tekening van de "Chateau d'eau de Zurenborg" uit 1897 door Van Bogaert. Met zicht op de weg "Omheining Statie van Borgerhout richting de Draakplaats. (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

2.2.7 Overwelving Herentalse vaart en aanleg van de Plantin en Moretuslei, 1910 - 1927

Met oog op de verhoging van de sporen was in 1890 de overwelving van de Herentalse vaart verder gezet tot aan de Van Immerseelstraat en een deel van 75m richting de Provinciestraat. De verdere overwelving tot aan de Provinciestraat zou pas in de periode 1910-1911 plaatsvinden, samen met de aanleg van de Van den Nestlei, in het verlengde van de Belgiëlei, zoals reeds op onderstaande kaart zichtbaar. Wat betreft de bebouwing werden specifieke richtlijnen opgesteld: voor de gevels mocht er zo enkel natuursteen gebruikt worden, en er mochten geen nijverheidsgebouwen, fabrieken of pakhuizen gebouwd worden. De uiteindelijke overwelving van de volledige huidige Plantin en Moretuslei duurde nog tot in 1927.[15]

[15] VANDE WEGHE R., *Geschiedenis van de Antwerpse straatnamen,* Uitgeverij Mercurius, Antwerpen, 1977, 372-373. Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: Plantin en Moretuslei [online] https://id.erfgoed.net/themas/11835 (Geraadpleegd op 21-10-2020)

De Plantin en Moretuslei stopte aan de verhoogde spoorwegberm. Nochtans werd reeds in 1923 gesproken over het door trekken van de Plantin en Moretuslei, en dus de onderbrugging onder de verhoogde spoorwegberm. Toen werd reeds aangegeven dat de aanleg en doortrekking van de Plantin en Moretuslei ervoor zou moeten zorgen om een groot deel van de gebieden "extra muros" (dus aan de andere zijde van de Brialmontomwalling) rechtstreeks te verbinden met het centrum van Antwerpen.[16] Toch zou de Plantin en Moretuslei echter nog tot 1956 doodlopen op de verhoogde spoorweg.[17] Enkel via een smal straatje, het Wilrijkstraatje, was er toegang tot de wijken "extra-muros". Dit terwijl buiten de muren mooie woonwijken ontstaan waren, die zo toch nog afgesloten bleven van het centrum van Antwerpen: "*Immers zijn de gemeenten Borgerhout, Deurne en Berchem in volle ontwikkeling langs dien kant, en tevens ligt daar de kortste verbinding tussen het nieuw internationaal station en het Vliegplein [in Deurne]*".[18] De figuren 36 – 40 geven een beeld van de omgeving van de Plantin en Moretuslei, vóór en tijdens de overwelving van de Herentalse Vaart, ter hoogte van de verhoogde spoorweg.

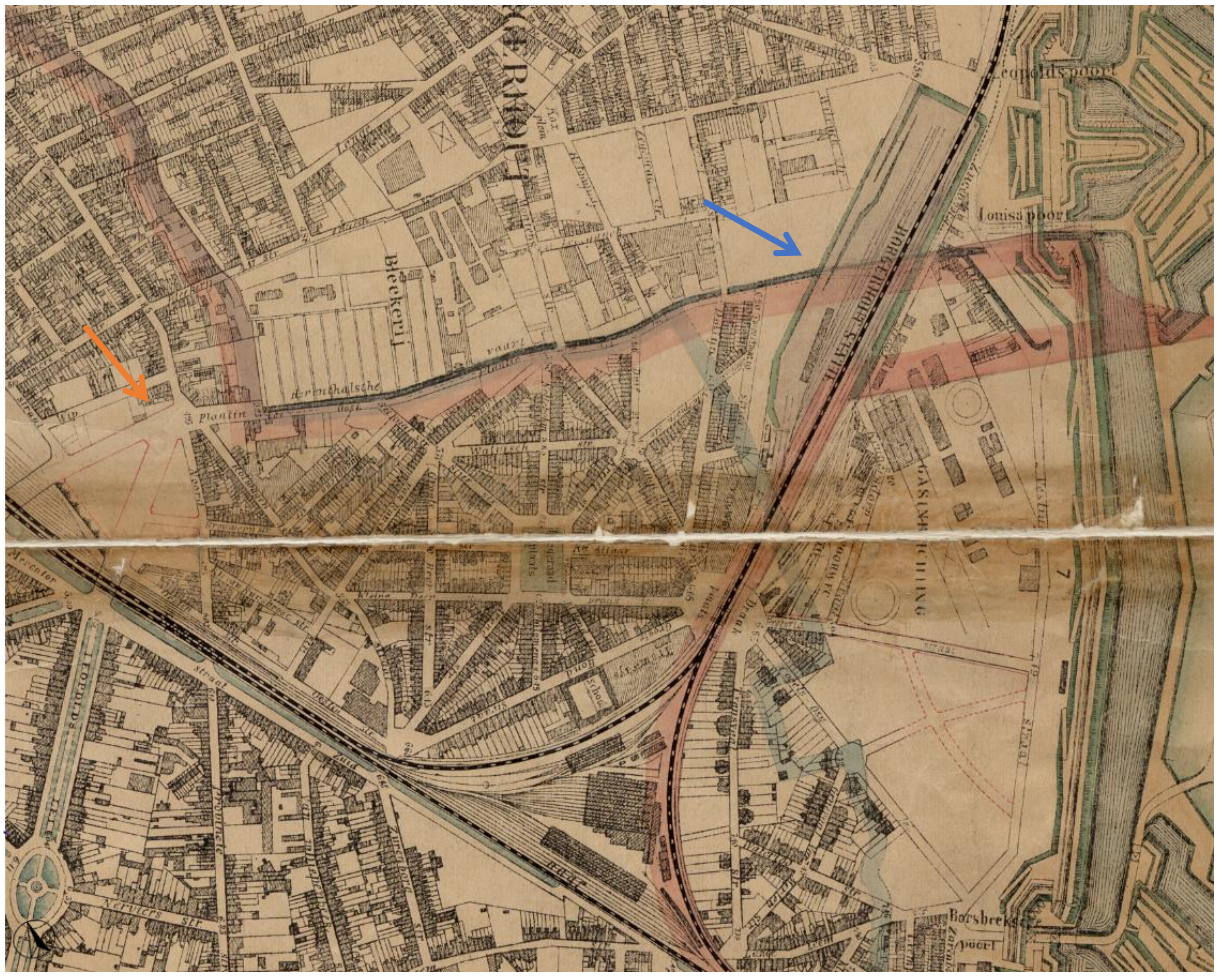


Fig. 35: Kaart uit 1908, opgemaakt door Gustaaf Royers. Het plan toont dat de Herentalse vaart al tot aan de Van Den Nestlei overwelfd was (oranje). Verder liep de vaart nog open en liep deze verder door volgens het huidige verloop van de Plantin en Moretuslei onder de verhoogde spoorweg door. In blauw aanduiding van het huidige station Antwerpen-Oost. (SAA, Topografisch-historische atlas, 12#8853.)

[16] SAA, 121#67.
[17] SAA, 121#67.
[18] P.V., "internationaal plattelandsstation Antwerpen-Oost verdwijnt", *Het Handelsblad,* 4 februari 1955.

Fig. 36: Foto uit 1890 van de braakliggende gronden aan de toekomstige Van den Nestlei en Plantin en Moretuslei, en de verhoogde spoorweg met brug. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-OF#7074.)

Fig. 37: Foto van 20 mei 1927 van de toestand vóór de overwelving van de Herentalse vaart en aanleg van de Plantin en Moretuslei, ter hoogte van de verhoogde spoorweg. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 2036#195.)

Fig. 38: Foto van 20 mei 1927 van de toestand vóór de overwelving van de Herentalse vaart en aanleg van de Plantin en Moretuslei, met zicht op de verhoogde spoorweg achteraan. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 2036#193.)

Fig. 39: Foto van 20 mei 1927, genomen met rug naar de verhoogde spoorweg, van de toestand vóór de overwelving van de Herentalse vaart en aanleg van de Plantin en Moretuslei. De brug achteraan op de foto is ter hoogte van de Wilrijkstraat. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 2036#196.)

Fig. 40: Foto van 27 oktober 1927 tijdens de overwelving van de Herentalse vaart en aanleg van de Plantin en Moretuslei, met zicht op de verhoogde spoorweg. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 2037#865.)

2.2.8 De bouw van het internationaal reizigersstation Antwerpen-Oost en aanleg van de perrons en spoorwegtunnel, 1929 - 1930

Ook in 1923, gelijktijdig met het voorstel om de Plantin en Moretuslei aan te leggen, werd bij de toenmalige Minister van Spoorwegen aangedrongen om naast het goederenstation van Borgerhout ook een internationaal reizigersstation te bouwen en onder dit station een overbrugging te voorzien die de doortrekking van de Plantin en Moretuslei zou toelaten. De bouw van het nieuwe station werd nodig geacht om een snellere internationale verbinding mogelijk te maken, die voordien in Antwerpen-Centraal geconcentreerd lag, maar met teveel tijdrovende wissels van locomotieven en de bijhorende vertragingen te kampen had. Hoewel met de overbrugging niet van start gegaan zou worden, werd in 1929 wel de bouw van het ontwerp van het reizigersstation door Paul Nouille[19] aangevat, alsook een bijhorende spoorwegtunnel die onder de verhoogde spoorwegberm liep en toegang gaf tot de eveneens nieuw aan te leggen perrons.[20] Het nieuwe internationale reizigersstation werd in gebruik genomen, terwijl het bestaande goederenstation bleef bestaan. Het goederenstation bleef zeker tot 1944 in gebruik, en werd vermoedelijk op het einde van WO II beschadigd of werd volledig verwoest (zie fig. 44).

Onderstaand plan toont de inplanting van het nieuwe station, dat mee verhoogd op het niveau van de sporen lag. Het verhoogde station was bereikbaar via een dubbele trap startende aan de toen nog

[19] Nouille trad in 1919 in dienst en verliet de NMBS in 1948. Hij ontwierp de stations Court-Saint-Etienne, Roux, Izegem, Knokke, en de stations Sint-Katelijne-Waver, Duffel, Hove en Mortsel Liersesteenweg langs de nieuwe elektrische lijn Mechelen-Antwerpen. (DE BOT H., *Stationsarchitectuur in België. Deel II. 1914-2003.*, Brepols Publishers, Turnhout, 2003, 77-81.)
[20] SAA, 121#67.

doodlopende Plantin en Moretuslei, een helling startend aan het Statieplein (huidige Luitenant Naeyaertplein) en een helling startend aan de Draakplaats lopende langs de huidige Omheining Statie van Borgerhout. Het station beschikte over een gekasseid stationsplein, betonnen afsluitingen en beneden aan de trappen het eind- en beginpunt van tramlijn 18, die drie stations met elkaar verbond: Oost, Centraal en Dam.[21] Om de trein te nemen moest de reiziger van aan het stationsgebouw naar een onderaardse doorgang afdalen, deze gang doorlopen om dan opnieuw naar het perron op te klimmen.[22] Fig. 42 en 43 geven een beeld van respectievelijk de voor- en achterzijde van het nieuwe station ontworpen door Nouille.

Dat men bij de bouw van de nieuwe perrons alvast aan toekomstige uitbreidingen dacht, bewijst volgend citaat bijgevoegd bij een dossier over de aanleg van de regenwaterafvoer: *"eene buis [voor de waterafvoer] van 0,20 is onvoldoende, aangezien later de statie met hare instellingen moet vergroot worden."*[23]

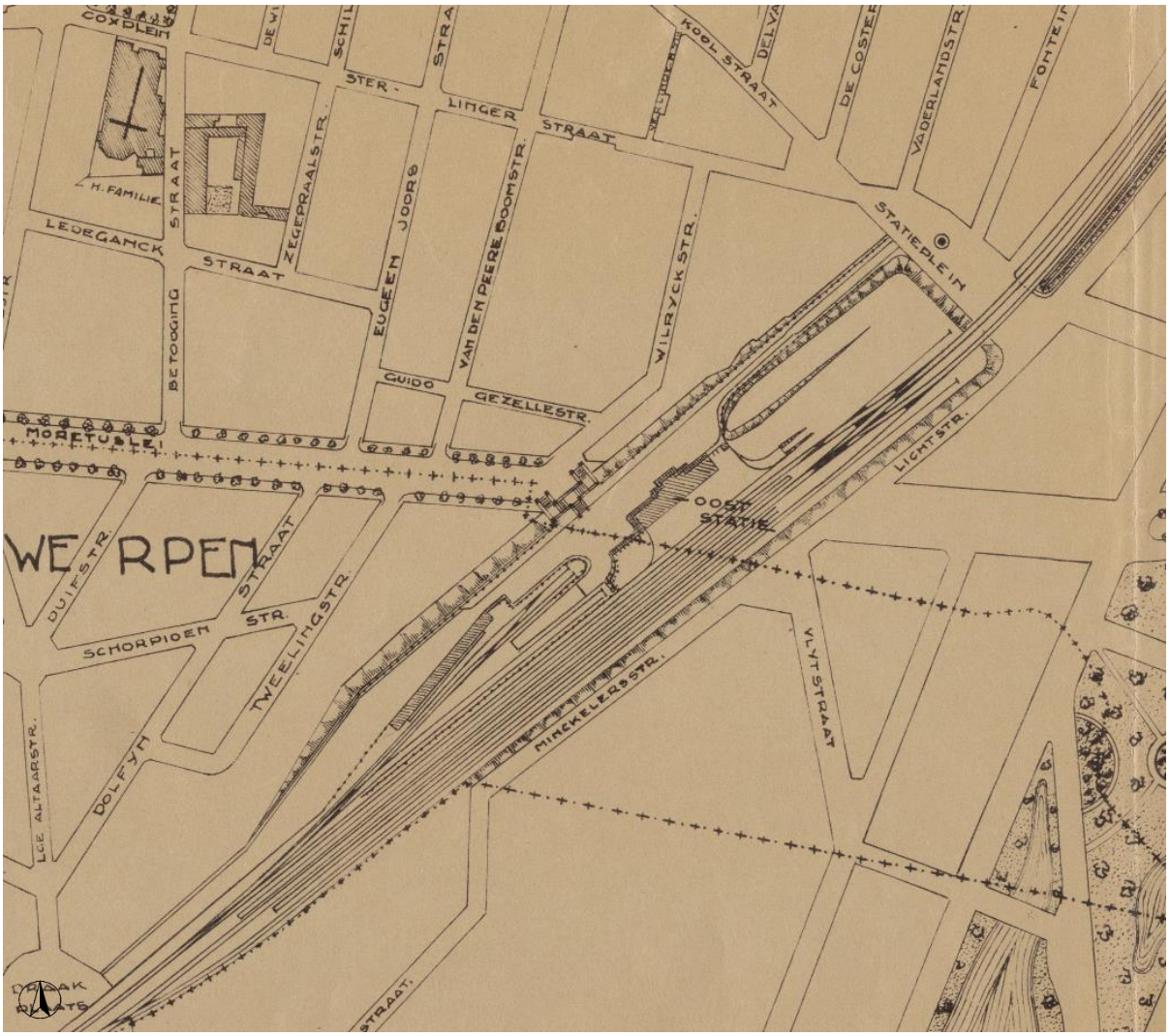


Fig. 41: Zicht op het station Antwerpen-Oost uit 1930, het zogenaamde "Ooststatie", uit 1930 en haar locatie op hetzelfde niveau als de verhoogde sporen, bereikbaar via een trap langs de Plantin en Moretuslei, en via een helling naar de Draakplaats en het Statieplein (huidig Luitenant Naeyaertplein). (SAA, Topografisch-historische atlas, 12#5053.)

[21] WELTER H., *Antwerpen op het spoor,* Antwerpen, N.V. De Vlijt, 1986, 76-77.
[22] SAA, 121#67.
[23] SAA, Bouwvergunningen, 1930#37026.

Fig. 42: Tramlijn 18 stopte aan het internationaal reizigersstation Antwerpen-Oost en zorgde voor een verbinding met station Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Dam. (uit: WELTER H., *Antwerpen op het spoor,* Antwerpen, N.V. De Vlijt, 1986, 76.)

Fig. 43: Achterzijde van internationaal reizigersstation Antwerpen-Oost. (uit: DE BOT H., *Stationsarchitectuur in België. Deel II. 1914-2003.*, Brepols Publishers, Turnhout, 2003, 79.)

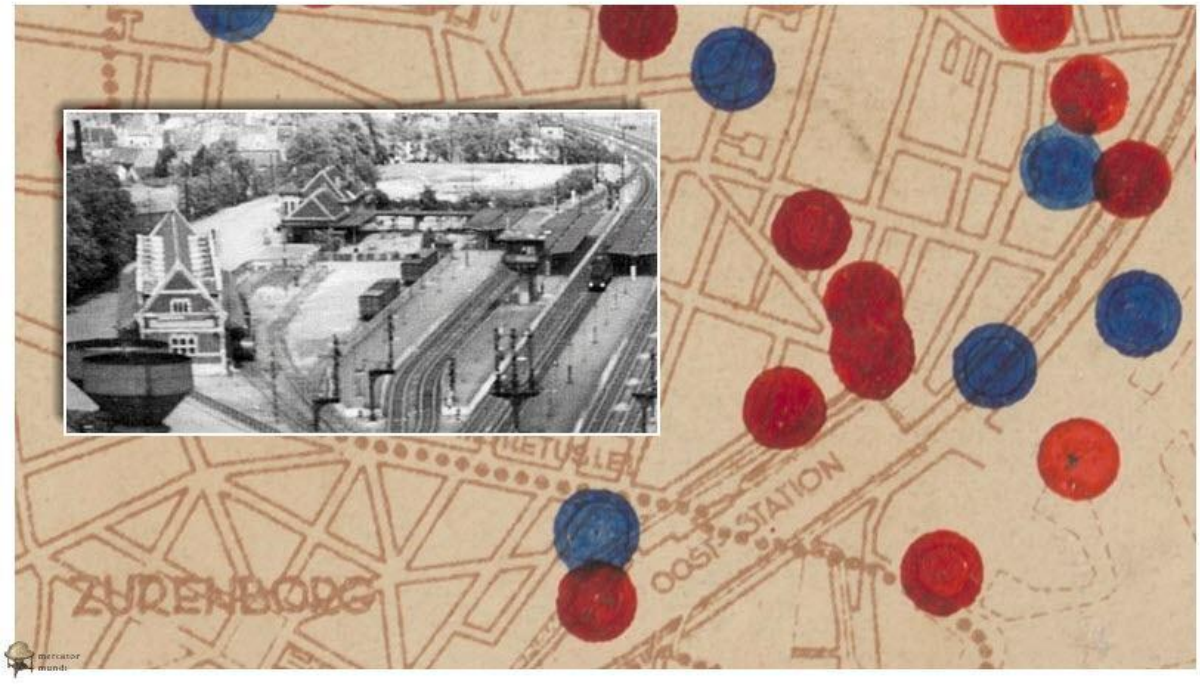


Fig. 44: Foto uit 7 juni 1944 genomen door een verkenningsvliegtuig van de Amerikaanse luchtmacht, met zicht op de dubbele watertorens, het goederenstation, en achteraan het reizigersstation en perronoverkappingen uit 1930. De kaart geeft met gekleurde bollen de locaties weer waar V1 en V2 bommen gevallen zijn tijdens WO II, waarbij vermoedelijk het goederenstation verwoest werd. (Facebookpagina, Antwerpen langs de 19de-eeuwse Stadspoorten.)

Enkele foto's van circa 1956 geven een duidelijk beeld van de inplanting van het verhoogde station, bereikbaar via trappen aan het einde van de doodlopende Plantin en Moretuslei, en via de helling startend aan het Luitenant Naeyaertplein (toen Statieplein).

Fig. 45: De doodlopende Plantin en Moretuslei op de trappen om zich naar het station te begeven. (SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.)

Fig. 46: De doodlopende Plantin en Moretuslei op de trappen om zich naar het station te begeven. (SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.)

Fig. 47: Plein aan het stationsgebouw. (SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.)

Fig. 48: Foto genomen vanop de heuvel richting het Luitenant Naeyaertplein. Centraal is nog het pand met huidig nr. 11 op het Lt. Naeyaertplein te herkennen. (SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.)

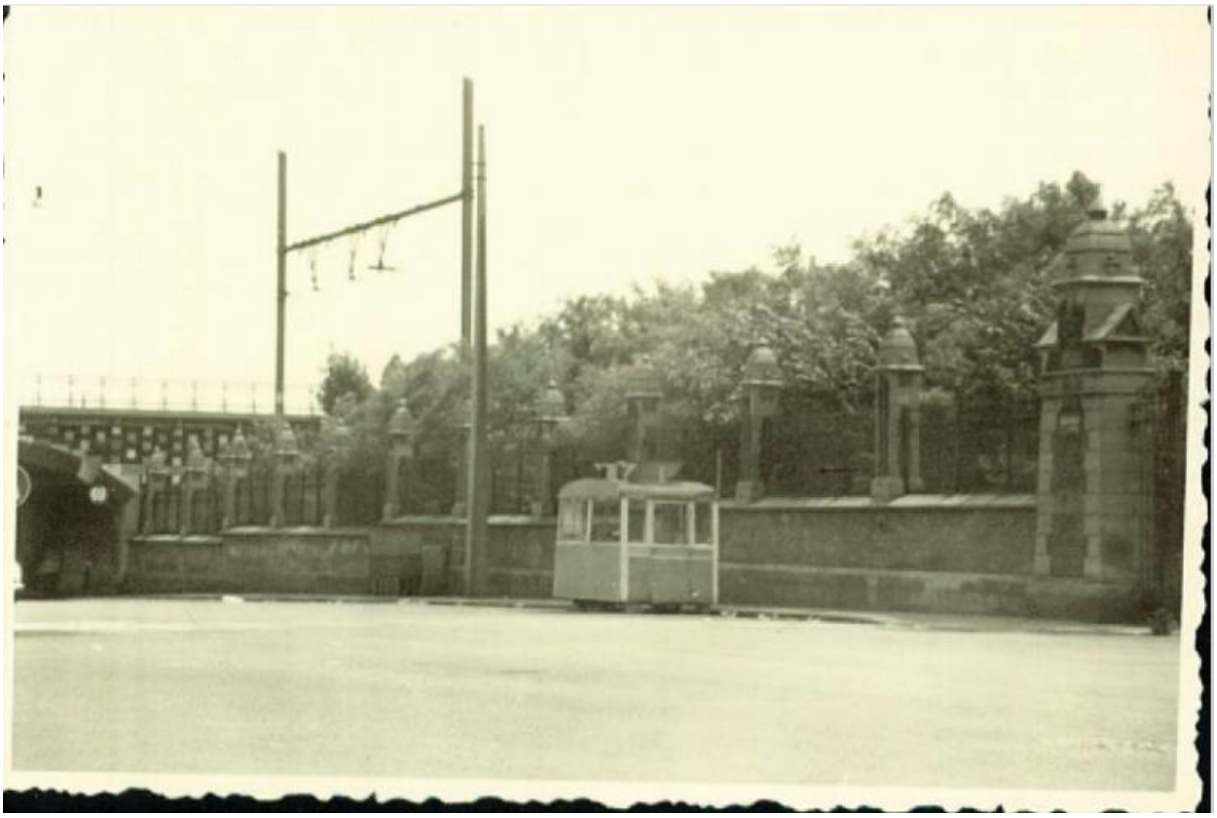


Fig. 49: Zicht op de brug aan het Lt. Naeyaertplein en omheining. (SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.)

Bovenstaande foto geeft nog een zicht op de muur die het verhoogde stationsterrein langs het Lt. Naeyaertplein afsloot. Ze moet qua lengte ongeveer het terrein van de huidige sporthal en zwembad Plantin-Moretus hebben omvat. De muur beschikte over dezelfde hardstenen postamenten, zoals vandaag nog één rest op de brug. Van de muur zelf rest nog maar een klein restant aansluitend aan de brug.

Fig. 50: Hedendaagse foto van het resterende stuk muur aan de brug van het Lt. Naeyaertplein en een postament op de brug.

De volgende foto geeft een zicht op de spoorwegbundel bij het reizigersstation Antwerpen-Oost. Het goederenstation is niet meer aanwezig, waardoor deze foto na 1944 kan gedateerd worden.

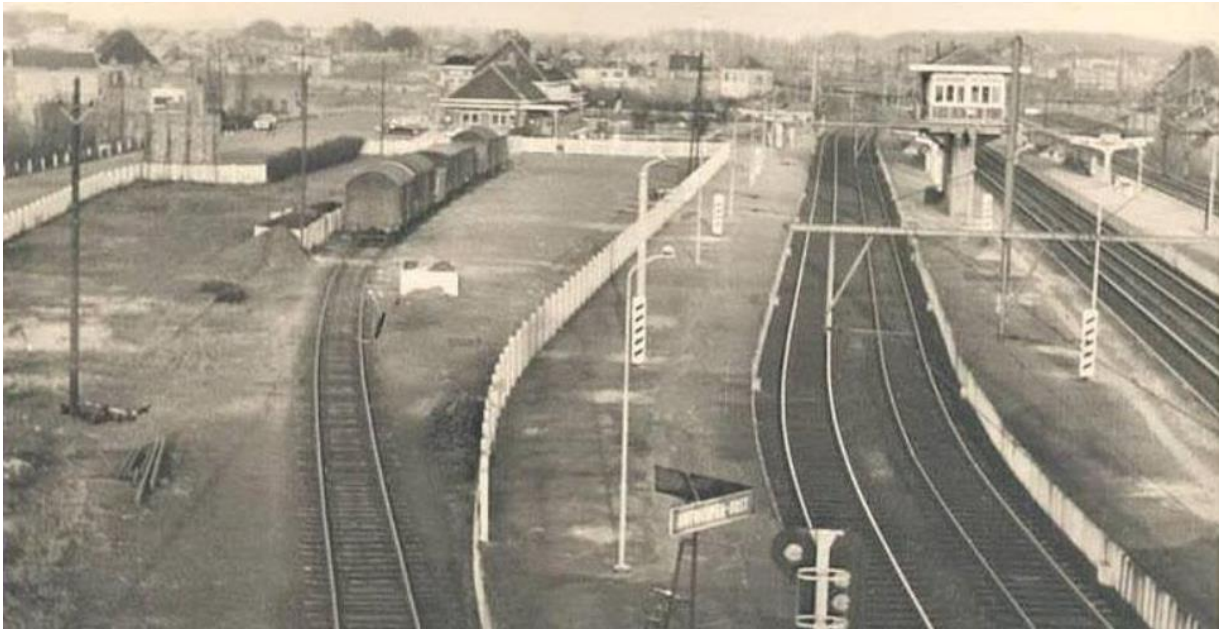


Fig. 51: Ongedateerde foto met zicht op de spoorwegbundel bij het internationaal reizigersstation uit 1930. Het goederenstation is niet meer aanwezig. Ook valt de uitkijkpost op die na 1970 verwijderd werd. (Facebookpagina, Antwerpen langs de 19de-eeuwse Stadspoorten.)

2.2.9 De doortrekking van de Plantin en Moretuslei en de bouw van een nieuw station Antwerpen-Oost, 1955 – 1959

Het probleempunt van de doodlopende Plantin en Moretuslei op de verhoogde spoorweg bleef ook in de jaren daarna terugkomen. Zowel in 1928-1929, als in 1936 toen een voorontwerp en kostenraming opgemaakt werd, werd gesproken over het doortrekken van de Plantin en Moretuslei om zo een bijkomende verbinding te verkrijgen van de binnenstad naar de gebieden "extra muros" en een grote ontlasting van het verkeer in de Carnotstraat en de Turnhoutsebaan te verkrijgen. Ook werd de snelheid waarop de oostelijke randgemeenten Borgerhout en Deurne ontwikkeld waren, en de openstelling van de openbare parken Rivierenhof, Boekenberg en Te Boelaer, en de aanleg van het vliegveld van Deurne vermeld als elementen die de doortrekking van de Plantin en Moretuslei dringend maakten. De onderhandelingen vielen echter steeds stil.[24]

In 1949 werd hier opnieuw op teruggekomen bij het opmaken van een plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie. Er werd hierbij opnieuw vastgesteld dat de zuidelijke en oostelijke uitwegen van Antwerpen onvoldoende waren, en dat het verkeer en uitbreiding ten oosten van de stad belemmerd werd door de spoorweg en het station Antwerpen-Oost.[25] Ook werd toen opgemerkt dat, wat de gemeente Borgerhout betrof, de spoorweg echter niet kon verdwijnen of op verlaagd niveau kon aangelegd worden en dat dus de enige mogelijkheid erin bestond om dringend over te gaan tot het boren van een tunnel. Het voorlopige karakter van het station Antwerpen-Oost uit 1930 werd hierbij ook aangehaald. Om de onderbrugging van de Plantin en Moretuslei mogelijk te maken, diende het station immers gesloopt te worden.

Verder werden in het verslag van 1949 kritiek gegeven op het sluiten van doorgangen onder de verhoogde spoorweg in 1930. Met name ging het over de hierboven aangehaalde dichtgemaakte verhoogde spoorweg startend vanaf het Luitenant Naeyaertplein lopende in in noordelijke richting, waarbij een dam opgeworpen werd langs de oostzijde van het viaduct; en de brugopeningen werden dicht gemetst langs de westzijde. Hoewel de doorgangen waar verkeerswegen de spoorweg kruisten toen behouden werden of nieuw aangelegd, was dit niet gebeurd ter hoogte van de Hogeweg waar de doorgang ook dicht gemetst en opgevuld werd. Door het verdwijnen van deze straat, kon het verkeer richting extra muros enkel via de Turnhoutsebaan en Stenenbrug gaan. Er werd door het Gemeentebestuur op aangedrongen om deze verbinding terug te openen. Ook aan het einde van de Kwekerijstraat wenste de gemeente een doorgang.[26]

Een volgend verslag van een vergadering dateert van 1 februari 1951. Opnieuw kwamen alle betrokken partijen van de stad Antwerpen, de gemeente Borgerhout en Deurne, en de gouverneur van de Provincie Antwerpen, het Ministerie van Openbare Werken, en van Verkeerswezen, en de NMBS samen om de kwestie betreffende de tunnel en de sloop van het reizigersstation uit 1930 te bespreken. Tijdens de vergadering werd de spoorwegdam de "stop" van Antwerpen genoemd, omdat de Plantin en Moretuslei er doodliep, en werd benadrukt dat de tunnel en de Plantin en Moretuslei van "internationaal nut" waren. De doorgetrokken straat zou immers toegang verlenen tot de autoweg Amsterdam-Parijs, tot de autoweg Luik-Aken, tot de rijksweg naar Turnhout en de verkeersweg naar Herentals en tot de verbindingsweg naar de luchthaven van Deurne. Voor het maken van de tunnel diende het Ooststation meer ten zuiden verplaatst te worden, en zo op het grondgebied van de Stad Antwerpen komen te liggen, wat uitdrukkelijk door de stad gevraagd werd. De twee hellingen, waarop het station zich bevond, zouden kunnen weggewerkt worden, en het nieuwe station zou op maaiveldniveau van de

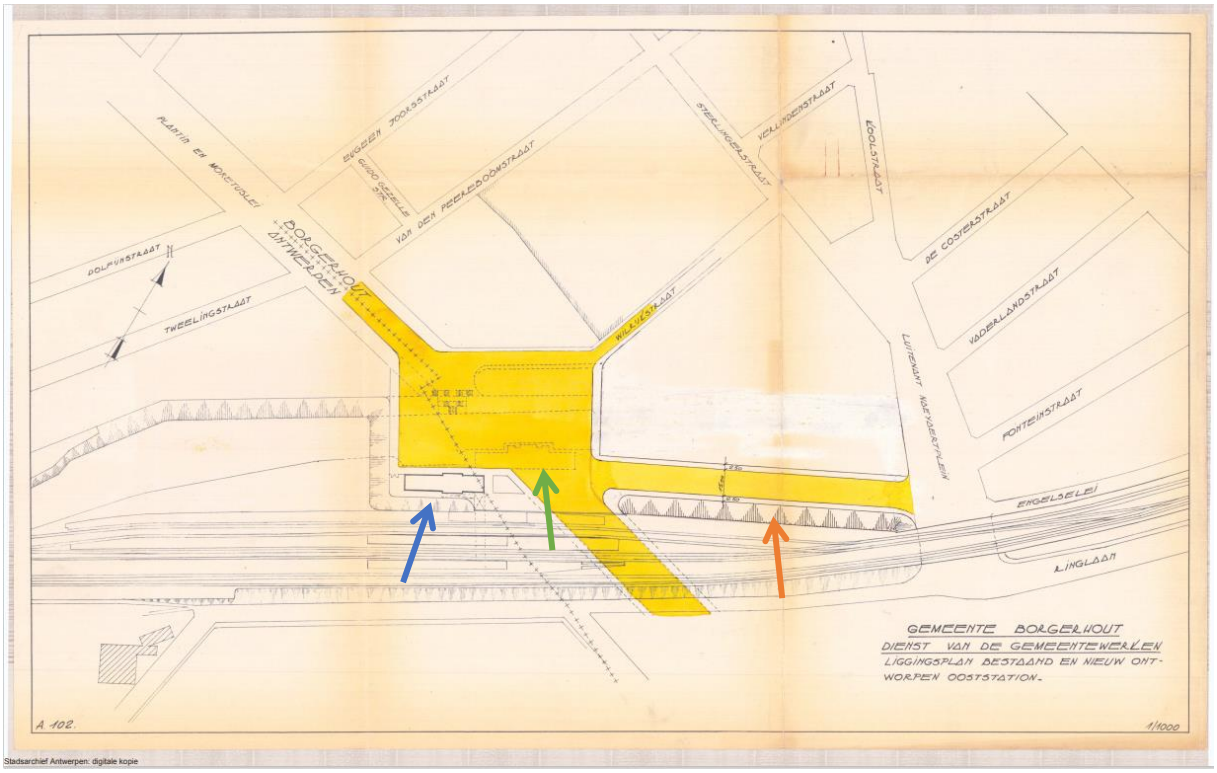
[24] SAA, 121#67.
[25] SAA, Bestuur van de stad, 672#956.
[26] SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.

Plantin en Moretuslei komen te liggen. De tunnel werd opgevat om ca. 35 m breedte te hebben, waarvan twee rijwegen van 10,50m breedte en voetpaden van 4m breedte en fietspaden. De lengte van de tunnel bedroeg 60 m en zou schuin in de verlenging van de as van de Plantin en Moretuslei komen te liggen. Het project werd op een kost van 36 miljoen Belgische frank geschat. [27]

Dat ook de publieke opinie klaar was voor de onderbrugging en een nieuw station toont onderstaand citaat uit een krantenartikel van 1955, waarbij ter illustratie naar de foto's bij het hoofdstuk rond de bouw van het station in 1930 verwezen wordt:

"Gebouwd op een hoge dijk schrikt het [station] ieder vreemdeling die er een voet op de kade zet onwillekeurig af. Via een klein houten poortje moet hij het station verlaten om dan terecht te komen op een grote brede straat die… naar nergens leidt. Enkele wankele stenen trappen brengen hem dan naar omlaag waar hij hoopt de bewoonde wereld terug te vinden. Een nieuwe ontgoocheling wacht hem daar want hij komt terecht in een vlakte waar, met een beetje geluk, na vele minuten een krakend vehikel van de Antwerpse tramwegen komt aangebold om hem op te laden."[28]

Ook de aanleg van een stationsplein, bestemd voor het parkeren van autobussen, taxi's en privaatwagens, en de aanleg van een nieuwe straat tussen de Plantin en Moretuslei en het Luitenant Naeyaertplein, langs de verhoogde spoorweg diende besproken te worden. Op de vergadering van 15 mei 1956 werd door de Stad Antwerpen ook de aanleg van de nieuwe straat tussen de Plantin en Moretuslei en het Luitenant Naeyaertplein aangevraagd om de achtergevels van de Wilrijkstraat aan het oog te onttrekken; en ter vervanging te dienen van de voormalige helling die vanaf het reizigersstation uit 1930 naar het Luitenant Naeyaertplein liep. De straat werd getrokken op gronden van de NMBS.[29]



Stadsarchief Antwerpen: digitale kopie

Fig. 52: Liggingsplan met het bestaande (groen) en nieuwe (blauw) ontworpen Ooststation, vermoedelijk te dateren in 1956. Met oranje pijl wordt de nieuw aan te leggen straat aangeduid die een verbinding moest vormen tussen de Plantin en Moretuslei en het Luitenant Naeyaertplein. (SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.)

[27] SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108. SAA, 121#67.
[28] P.V., "internationaal plattelandsstation Antwerpen-Oost verdwijnt", *Het Handelsblad,* 4 februari 1955.
[29] SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108. SAA, 121#67.

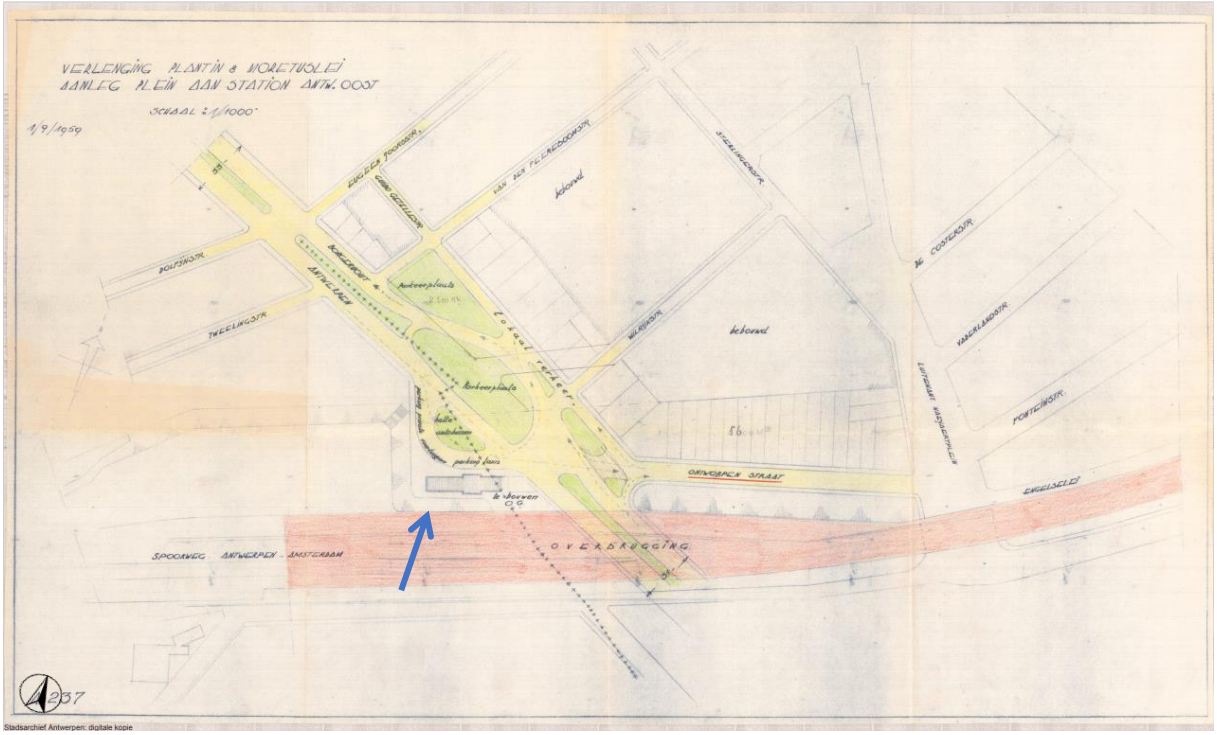
Een verslag uit 1959 vat de uiteindelijke werken, inclusief de bouw van het nieuwe reizigersstation mooi samen:

"Om de Plantin en Moretuslei te kunnen doortrekken dient niet alleen een onderbrugging gebouwd aan de kruising met de spoorlijn Antwerpen-Essen, ook het optrekken van een nieuw stationsgebouw is noodzakelijk daar de aslijn van de baan immers vlak door het bestaand gebouw gaat.
Het oud station, bovenop het talud gelegen, was alleen langs een trap en een helling te bereiken.
Om de trein te nemen moest men naar een onderaardse doorgang afdalen, deze gang doorlopen om dan opnieuw naar het perron op te klimmen.
Het toekomstig station wordt aan de voet van het talud gebouwd, rechts van de Plantin en Moretuslei, komende van Antwerpen. Het gebouw is door een korte trap met de reizigersgang verbonden. Het staat deels op het grondgebied van Antwerpen en deels op dat van Borgerhout.
Het voorziene gebouw heeft een plat dak en is opgevat in een eenvoudige en moderne bouwtrant. Het is aangepast aan de huidige verkeersbehoeften en omvat een hal, een lokettenzaal en de daarbijhorende bureau's, een buffet en een wisselkantoor. In een kleine toren, aanleunende tegen het talud, vindt men een goederenlift, de installatie voor centrale verwarming, een telefooncentrale en een bureau voor de onderchef. De N.M.B.S besteedt een bedrag van meer dan 4 miljoen aan het nieuw gebouw; de brug onder de sporen, gefinancierd door het Ministerie van Openbare Werken, zal circa vijf en dertig miljoen kosten.
De gezamenlijke werken zijn aan de N.V. Sotrahy te Brussel in opdracht gegeven.
De constructie van de brug wordt in drie fasen uitgevoerd, zodat steeds vier sporen op zes in bedrijf blijven. De bovenbouw van dit kunstwerk wordt in spanbeton verwezenlijkt.
Het station Antwerpen-Oost is het internationaal station voor Antwerpen en voorsteden. Het wordt dagelijks bediend door 12 internationale treinen, waarvan 5 Trans-Europe-Expresstreinen, die de havenstad in rechtstreekse verbinding stellen met Nederland enerzijds, met Frankrijk en Zwitserland anderzijds.
Bovendien stoppen te Antwerpen-Oost dagelijks 28 treinen van het binnenverkeer die de lijn Antwerpen-Essen bedienen en waarvan sommige doorlopen tot Roosendaal waar ze aansluiting geven op de Nederlandse treinen naar Rotterdam, Vlissingen, Breda, Tilburg."[30]

Onderstaande plannen uit 1959 zorgen voor een illustratie bij de bovenstaande beschrijving, gaande van het plan van aanleg (fig. 53), naar het inplantingsplan van het nieuwe station (fig. 54 en 55), tot de plannen van de overbrugging (fig. 56 en 57), een foto tijdens de werken voor de overbrugging (fig. 58) en een foto van het nieuwe station in Expo '58-stijl (fig. 59 en 60).

Het verhoogde plateau waar het station uit 1930 zich op bevond en doorliep tot het Luitenant Naeyaertplein verdween hierdoor. Er werd een nieuwe straat gepland die voor een verbinding tussen de Plantin en Moretuslei en het Luitenant Naeyaertplein diende te zorgen, en de spoorbermtalud langs de Fonteintstraat kreeg vorm. In deze periode verdween, afgaande op latere luchtfoto's, de afsluitingsmuur zichtbaar op fig. 49.

[30] SAA, 121#67.



Stadsarchief Antwerpen: digitale kopie

Fig. 53: Plan van aanleg uit 1 september 1959, waarop het nieuwe huidige station (blauw), de heraanleg van de Plantin en Moretuslei, de tunnel onder de sporen, en een geplande te openen straat opgetekend staat. (SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.)

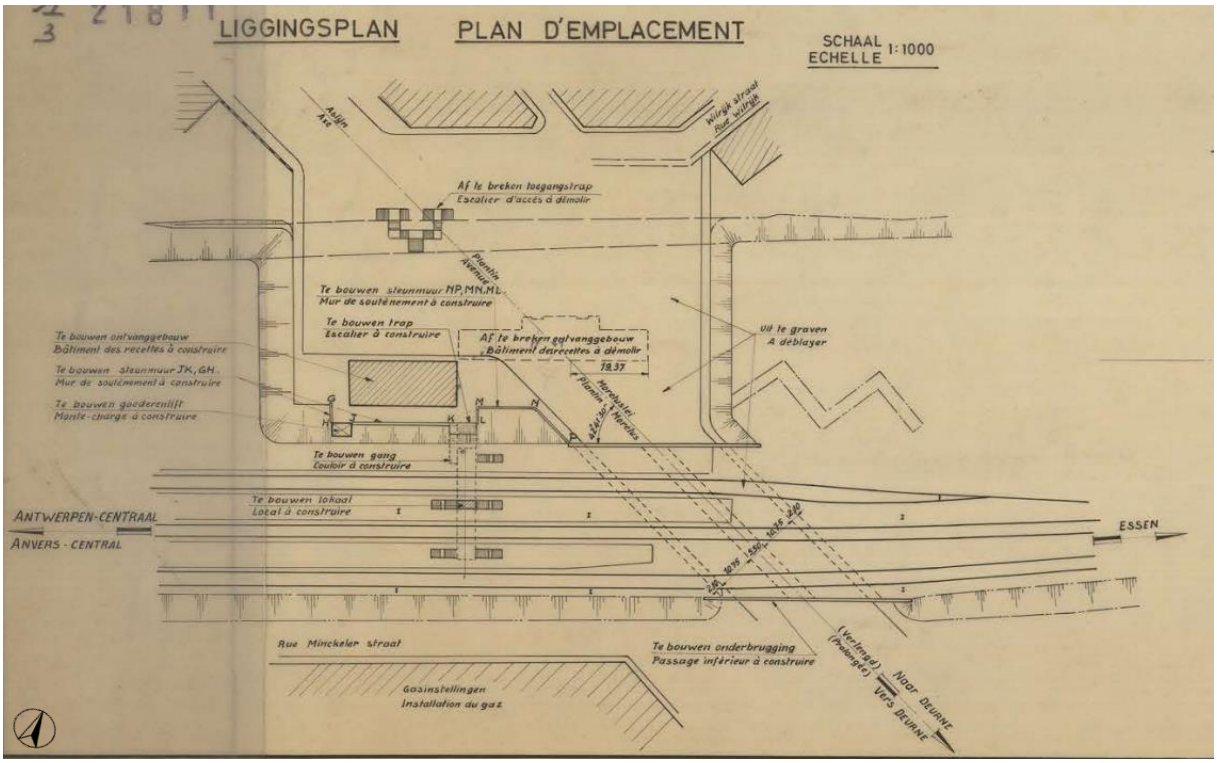


Fig. 54: Liggingsplan voor het doortrekken van de Plantin en Moretuslei, en de hierbij horende onderbrugging van de spoorwegberm, het verwijderen van de verhoging met trappen en helling naar het af te breken voormalig stationsgebouw, en de bouw van het nieuwe stationsgebouw. (Archief Infrabel, A18 7-13, voor volledig plan zie bijlage.)

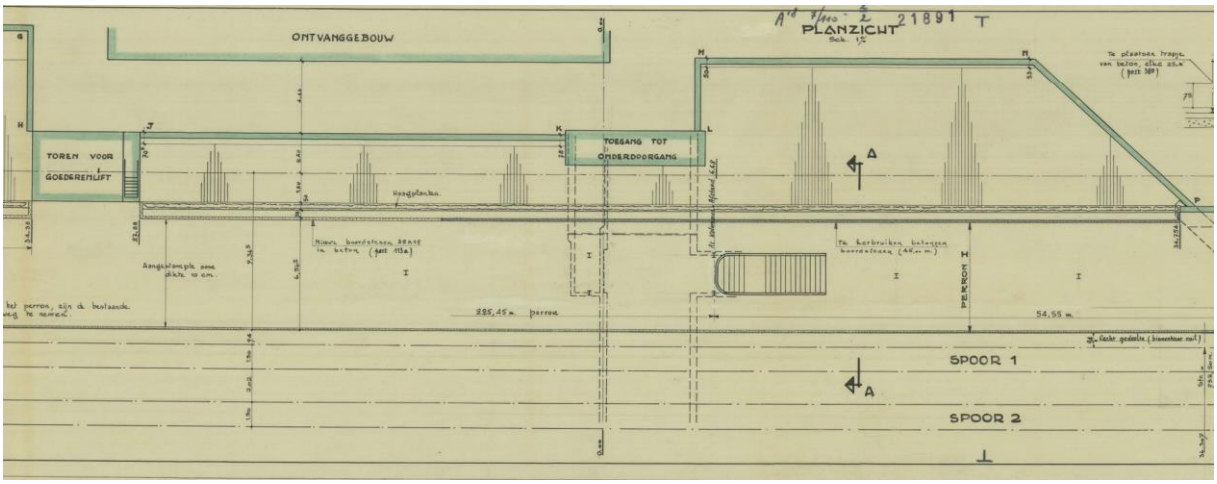


Fig. 55: Inplanting nieuwe stationsgebouw, toren voor goederenlift, en toegang tot de spoorwegtunnel langs de verhoogde spoorwegberm, en aansluitend op de spoorwegtunnel met toegang tot de perrons uit 1930. (Archief Infrabel, A18 7-110. Voor het volledige plan zie bijlage.)

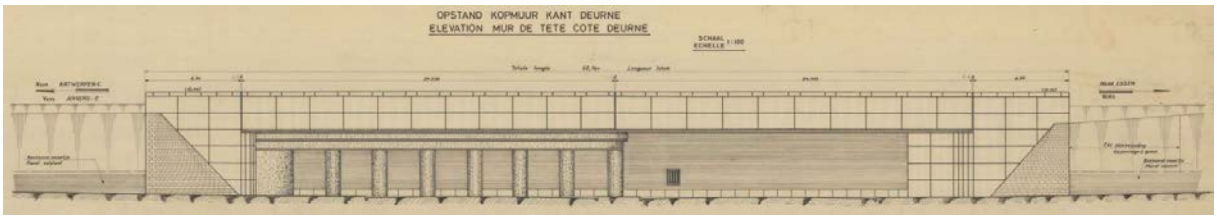


Fig. 56: Plan uit 1959 van de onderbrugging langs de zijde van Deurne. (Archief Infrabel, A18 7-13, voor volledig plan zie bijlage.)

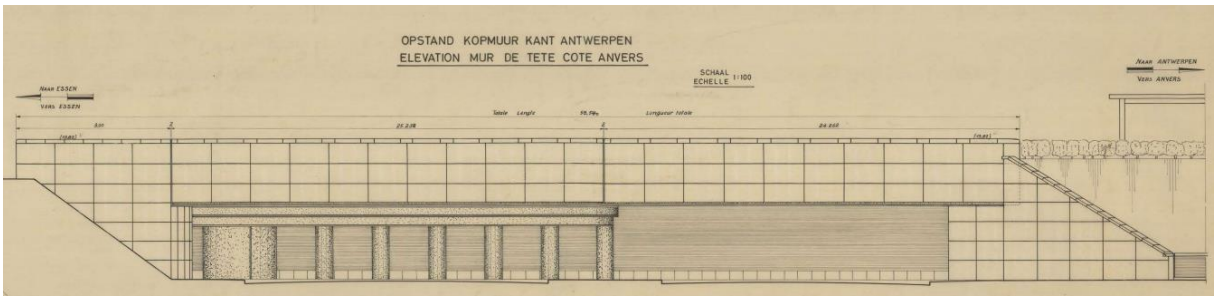


Fig. 57: Plan uit 1959 van de onderbrugging langs de zijde van Antwerpen. (Archief Infrabel, A18 7-13, voor volledig plan zie bijlage.)

Fig. 58: Foto uit 1960-1969. Het Internationale Ooststation aan de Plantin en Moretuslei. De heraanleg van de Plantin en Moretuslei onder de spoorwegbrug. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-OF#9694.)

Fig. 59: Ongedateerde foto van het station Antwerpen-Oost met achterliggende verhoogde spoorwegberm en de perrons uit 1930. (uit: DE BOT H., *Stationsarchitectuur in België. Deel II. 1914-2003.*, Brepols Publishers, Turnhout, 2003, 122.)

Fig. 60: Zicht op de nieuwe ondertunneling van de spoorwegberm, en het doortrekken van de Plantin en Moretuslei. Ook het nieuwe station en de perronoverkappingen zijn zichtbaar op de foto. (Facebookpagina, Antwerpen langs de 19de-eeuwse Stadspoorten.)

Terwijl de werken rond de onderbrugging nog maar net beëindigd waren, lezen we In een brief uit 1961 echter al: "*Het is bekend dat de Plantin en Moretuslei, naar gelang de snelweg naar Luik en Aken voltooid worden, een der belangrijkste openbare wegen van de stad zal worden en nu reeds op spits-uren te kampen heeft met enorm verkeer*"[31]

Fig. 61: Foto uit 1981-1983 van het kruispunt naar de Plantin en Moretuslei. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 862#9826.)

2.2.10 Afbraak Brialmontomwalling en aanleg Ring, jaren 1960

Eind jaren 1960 werd de Brialmontomwalling gesloopt onder druk van de stadsuitbreiding en voor de aanleg van de ring. Zoals aangehaald in de inleiding ontstond deze omwalling als een gevolg van de afbraak van de Spaanse omwalling en de beslissing om Antwerpen tot Nationaal Reduit uit te bouwen

[31] SAA, 121#67.

in de jaren 1860. Zowel militair als economisch was deze versterkingsgordel echter al snel voorbijgestreefd, waardoor de omwalling al onder impuls van Leopold II in 1906 gedemilitariseerd werd (dit is: gedeclasseerd als verdedigingslinie en gedeeltelijk doorgestoken). Vanaf dan werd gestart met ontwerpen en plannen, en zelfs het uitschrijven van een internationale wedstrijd, om op zoek te gaan naar een nieuwe invulling van de militaire gronden. Toch zou het dus duren tot de aanleg van de Antwerpse Ring (R1) en Antwerpse Singel (R11) vanaf 1963 vooraleer de omwalling volledig werd gesloopt en alvorens het Amerikaans bureau Frederic R. Harris als eigenlijke ontwerper werd aangeduid voor de definitieve uitwerking. De kroon op het werk werd de Kennedytunnel onder de Schelde. Op dat ogenblik werden nieuwe grote bouwputten in de stad opengelegd, die Antwerpen ook van een beperkt net van metrolijnen diende te voorzien.[32]

Zowel onderstaande luchtfoto's, als de daaropvolgende plannen tonen de impact op de omgeving van de Ring en Singel. Ook de hierboven besproken inplanting van het nieuwe station Antwerpen-Oost met stationsplein en de doortrekking van de Plantin en Moretuslei is af te lezen.

Fig. 62: Detail van een luchtfoto uit 1952 met zicht op de Plantin en Moretuslei, site station Antwerpen-Oost, en de contouren van de Brialmontomwalling. Met oranje pijl wordt de Plantin en Moretuslei aangeduid, die toen nog doodliep op de spoorweg berm. (Cartesius.be)

[32] LOMBAERDE P., *Antwerpen versterkt 2,* UPA, Antwerpen, 2011, 177. DE BRUYN . en M. VAN ACKER, *Groene singel: geschiedenis van de Antwerpse ringruimte, 1906-2009 : plannen, verhalen, dromen,* Ludion, Antwerpen, 2009, 34-38.

Fig. 63: Detail van een luchtfoto uit 1969 met zicht op de Plantin en Moretuslei, de spoorweg, en de Ring. Met oranje pijl wordt de Plantin en Moretuslei aangeduid, die toen langs het nieuwe stationsplein, onder de spoorweg doorliep. (Cartesius.be)

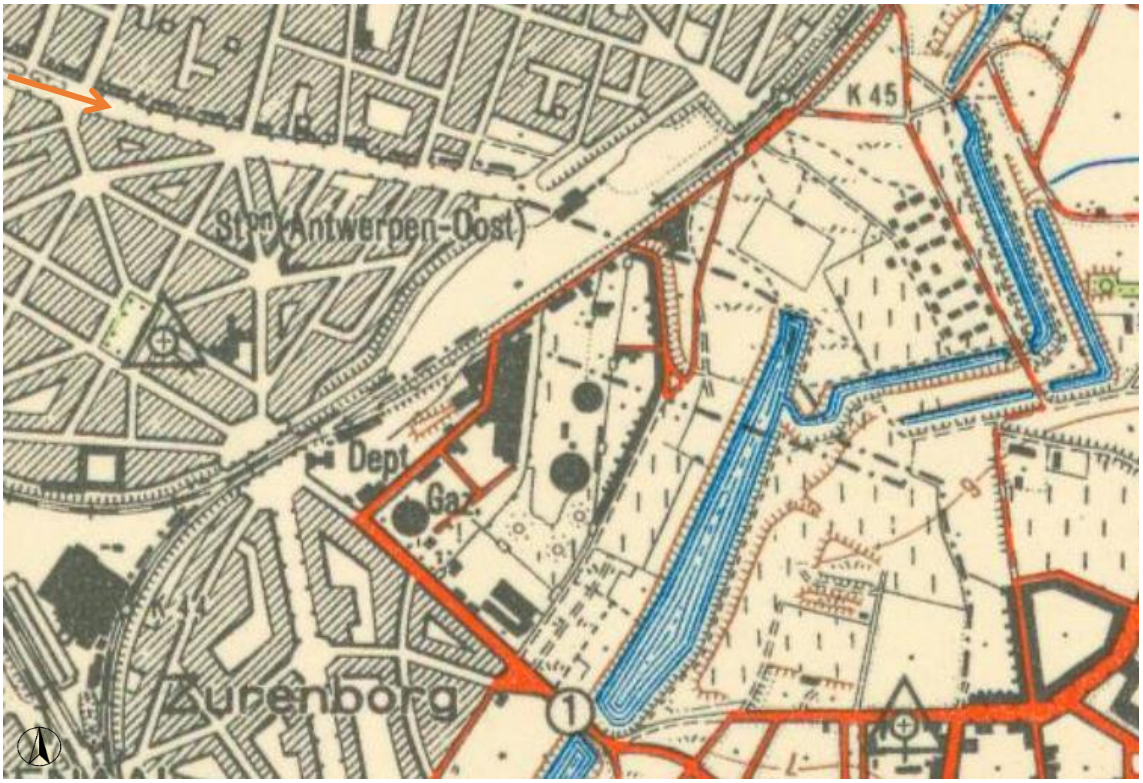


Fig. 64: Plan uit 1952, met nog de contouren van de Brialmontomwalling. De Plantin en Moretuslei was toen nog niet onder de spoorweg doorgetrokken, en het stationsgebouw uit 1930 was er nog. Aanduiding van de Plantin en Moretuslei met pijl. (Cartesius.be)

Fig. 65: Plan uit 1969, met zicht op de inplanting van de Ring en Singel. De Plantin en Moretuslei loopt onder de spoorweg door, en vormt een belangrijke verbindingsweg. Aanduiding van de Plantin en Moretuslei met pijl. (Cartesius.be)

Fig. 66: Luchtfoto uit 1972 met zicht op de onderbrugging van de Plantin en Moretuslei, en op de Antwerpse Ring en Binnensingel. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-HB#1400.)

2.2.11 Aanleg straat tussen de Plantin en Moretuslei en het Lt. Naeyaertplein, 1966

Bij de onderhandelingen en het BPA betreffende de doortrekking van de Plantin en Moretuslei was ook sprake van de aanleg van een straat tussen het nieuwe stationsgebouw, en het Luitenant Naeyaertplein. Onderstaand plan bijgevoegd bij het BPA van 1966 toont geen aanleg van deze straat, maar net een groot open perceel. Dat dit terrein in 1969 nog braak lag, toont de bovenstaande luchtfoto uit dit jaar aan. Mogelijk werd toen reeds gesproken over de hier op te richten sporthal en zwembad, dat in de periode 1969-1979 tot stand kwam, met huidige naam Plantin-Moretus.

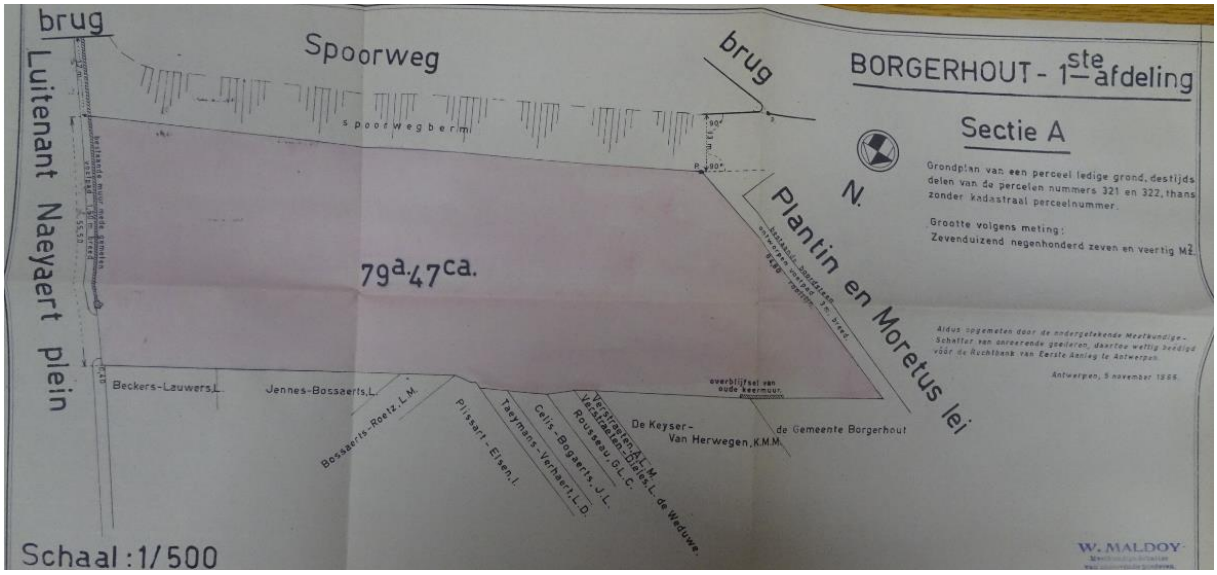


Fig. 67: Plan bijgevoegd bij het BPA van 1966 m.b.t. de aanleg van de straat tussen de brug van de Plantin en Moretuslei en de brug van het Luitenant Naeyaertplein (SAA, BPA nr.17 - Plantin en Moretuslei (omgeving Ooststation), 1701#8649.)

De inplanting tussen de Plantin en Moretuslei en het Luitenant Naeyaertplein is zichtbaar op volgende luchtfoto uit 1995.

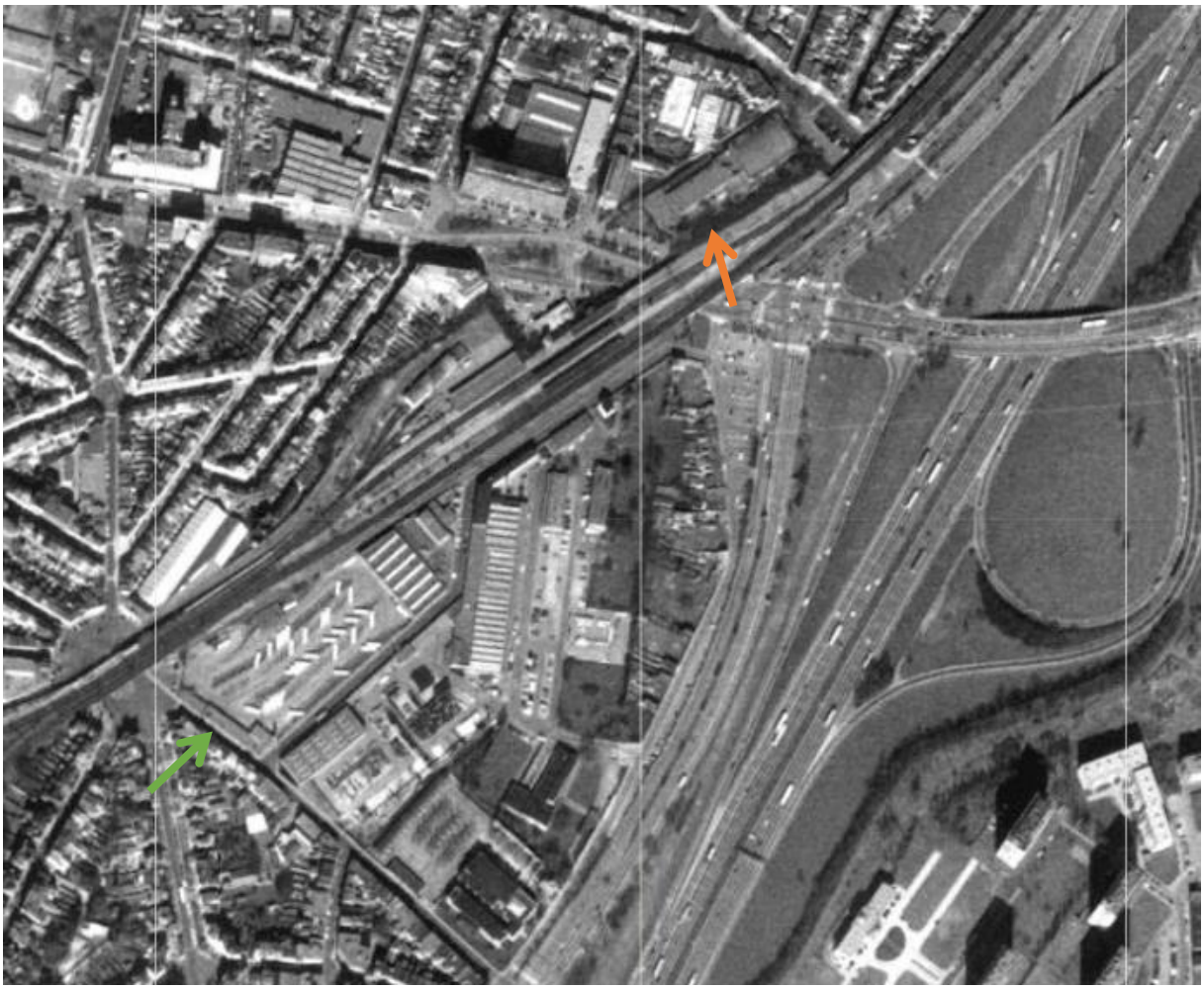


Fig. 68: Aanduiding van de sporthal en zwembad Plantin Moretus, gelegen tussen de Plantin- en Moretuslei en het Luitenant Naeyaertplein (oranje), op een luchtfoto uit 1995. Met groene pijl is de inrichting van de autobustelplaats Zurenborg uit 1967 aangeduid. (Cartesius.be)

2.2.12 Inrichting van autobusgarage Zurenborg, 1965-1967.

Op de plaats van het Buurtspoorwegstation van de NMVB dat uit 1897 stamde, dus tussen het Tramplein, de Pretoriastraat en de Krugerstraat werd in 1965-1966 een onderhoudscentrum voor autobussen opgericht door de MIVA. Het werd in 1967 in dienst gesteld en bood plaats voor 133 autobussen.[33] In november 2020 werd beslist om deze stelplaats te verplaatsen in de buurt van de luchthaven van Deurne. In de plaats wordt gedacht om er een nieuwe woonwijk te ontwikkelen, "Nieuw Zurenborg". Eerder werden al de voormalige terreinen van de gasfabriek aangekocht door de stad.[34]

[33] KEUTGENS E, *Een eeuw mobiel met tram en bus*, *1885-1985*, Antwerpen, 1985, 26-27. KEUTGENS E., *De Antwerpse tram: van paardetram tot premetro, 1873-1979,* Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Antwerpen, 1980, 668.

[34] BRAL S., "Stad koopt busstelplaats Zurenborg", *Het Laatste Nieuws,* 28/11/2020, https://www.hln.be/berchem/stad-koopt-busstelplaats-zurenborg-om-plaats-te-maken-voor-nieuw-woonproject-inspelen-op-noden-en-wensen-op-wijk-en-stadsniveau~a55857a8/, geraadpleegd op 28/01/2021.

Fig. 69: Foto uit 27 juli 1976 met Zicht op de autobusgarage met openluchtstalling. Links op de foto is de verhoogde spoorwegberm te zien; rechts een onderdeel van de gasfabriek. (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse tram: van paardetram tot premetro, 1873-1979,* Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Antwerpen, 1980, 671.)

2.2.13 Heraanleg Luitenant Naeyaertplein, 2019

In 2019 werd het Luitenant Naeyaertplein heraangelegd met sportveld en speeltuin zoals heden nog te zien is. Onderstaande foto's tonen de voorgaande situatie met parking.

Fig. 70: Foto uit 2003 met zicht op de brug van het Lt. Naeyaertplein ; voor de herinrichtingswerken. (SAA, Ruimtelijke ordening en openbare werken, 2016#4819.)

2.2.14 Vernieuwing Plantin en Moretuslei, 2019 – 2021

Ten tijde van de opmaak van deze studie zijn er ingrijpende vernieuwingswerken bezig aan de Plantin en Moretuslei, waarbij wordt ingezet op verkeersveiligheid, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers.[35]

[35] "Herinchting Plantin en Moretuslei", *Agentschap Wegen en Verkeer, https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-plantin-en-moretuslei, geraadpleegd op 28/01/2021.*

2.3 Tramloods met dienstwoning

2.3.1 Situatieschets

In de 19de eeuw groeide de nood om een stedelijke openbare vervoersdienst in Antwerpen op te richten. Dit was enerzijds een gevolg van de opkomst van de spoorwegen, maar ook de afbraak van de Spaanse stadsomwalling in 1864-1865 en de sterke bevolkingsgroei speelden een belangrijke rol. Zo werden met de ingebruikname van de spoorlijn Antwerpen – Brussel vanaf 1836 omnibussen ingezet tussen het huidige Centraal Station en verschillende plaatsen in de stad, zodat het station goed bereikbaar was.

In 1865 werd voor het eerst bij het stadsbestuur van Antwerpen een aanvraag ingediend voor het aanleggen van een lijn met een vaste installatie (d.i. met spoorstaven in de grond) waarop rijtuigen, getrokken door één of twee paarden, konden voortbewegen. In de volksmond kreeg dit nieuwe vervoermiddel de naam "Tramway Américain" of "den Amerikaan" omdat het idee van de paardentram uit Amerika afkomstig was.

Uiteindelijk werd pas op 25 mei 1873 de eerste paardentramlijn tussen Berchem Kerk en de Meir van Antwerpen in gebruik genomen. Dit nieuwe vervoersmiddel werd ook van harte onthaald in de nieuwe Zurenborgwijk, waardoor de nieuwe wijk goed bereikbaar werd vanuit de stad. Aan de Draakplaats werden in 1890 wel twee trammaatschappijen opgericht: enerzijds de "*Antwerpse Maatschappij der Tramways-Omnibussen*", die in deze studie uitgebreid behandeld zal worden, die zich vestigde op een perceel tussen de Draakplaats, Dolfijnstraat, Lange Altaarstraat en de spoorweg. Anderzijds werd aan de andere zijde van de Draakplaats de "Société anonyme des omnibus d'Anvers" op de hoek van de Grote Hondstraat opgericht. Omnibussen waren rijtuigen die een vast traject door de stad volgden maar niet op sporen liepen, terwijl een omnibustram een gewone paardentram was die door een klein vijfde wiel op de sporen gehouden werd. Het paardentramnetwerk breidde zo verder uit en in 1893 waren er 9 verschillende exploitatiemaatschappijen, waaronder 1 omnibusmaatschappij.

Fig. 71: Foto uit 1903 van de Omnibustram van de Tramways-omnibus-anversois. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-GF#229.)

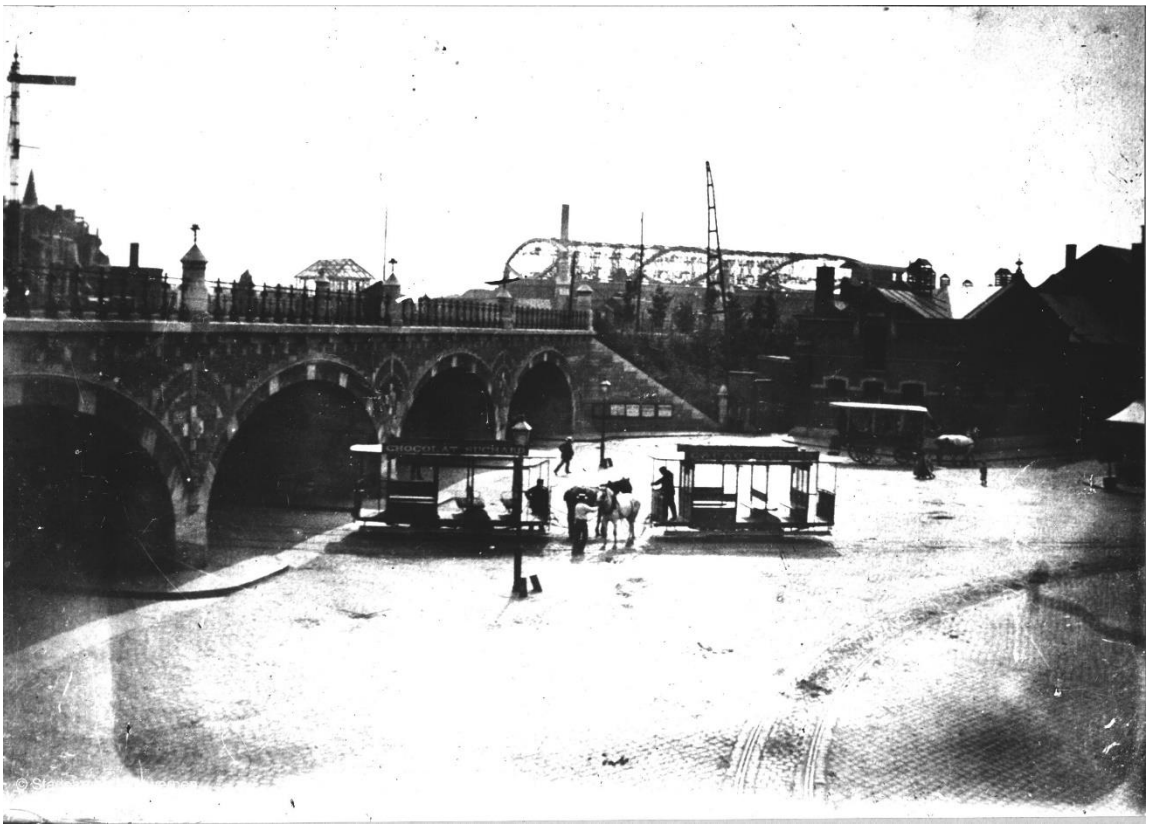


Fig. 72: Foto uit 1890-1900 van de Draakplaats, waar trams konden wisselen van paarden. De foto geeft ineens ook een beeld van de toen recent verhoogde sporen. De fotograaf nam de foto uit een venster van de dienstwoning/tramloods. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-OF#7124.)

Op 25 mei 1899 werden de verschillende maatschappijen samengesmolten tot één maatschappij van de Antwerpse tramwegen, nl. "La Compagnie Générale des Tramways d'Anvers". De taak van deze nieuwe overkoepelende maatschappij was de elektrificatie en de exploitatie van het tramnet. De remise van de omnibussen aan de Grote Hondstraat werd gesloopt voor de bouw van de maatschappelijke zetel van de Compagnie, waar zich vandaag nog steeds de regionale zetel van de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn bevindt. In de periode 1902-1903 werd het tramnet door de maatschappij geëlektrificeerd. Bepaalde routes van paardentramlijnen werden afgeschaft; nieuwe tracés en verbindingssporen werden aangelegd. In deze periode werd ook de spoorbreedte van 1,50 m op 1 m teruggebracht.[36]

2.3.2 Typologie

De indeling en ruimtegebruik van tramloodsen hangt in grote mate af van de evolutie van de tramvoertuigen. Zo boden de eerste generatie loodsen in het laatste kwart van de 19e eeuw plaats aan de paardentrams, waarbij plaats moest voorzien worden voor zowel de paarden als de voertuigen. Dit vertaalde zich in het voorkomen van paardenstallen, en de aanwezigheid van een stalmeester, die in sommige gevallen ook een woning toegewezen kreeg die bij de loods hoorde. Wanneer iets na de eeuwwisseling de elektrische trams in voege kwamen, was er geen noodzaak meer voor deze stallen. Deze werden toen bij bestaande loodsen verwijderd zodat deze vanaf toen als één grote open ruimte opengewerkt waren die maximaal plaats konden bieden om zoveel mogelijk voertuigen te stellen. Deze

[36] "75 jaar Antwerpse tram", Krantenartikel Gazet van Antwerpen, 23 mei 1967, 4. KEUTGENS E., *De Antwerpse stadstram in beeld,* Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 1979. BAETENS R., *Industriële revoluties in de provincie Antwerpen*, Standaard, Antwerpen, 1984, 299-302.

ruimtes waren ook steeds overkapt zodat de voertuigen niet constant zouden blootstaan aan weer en wind, en zodat de arbeiders in een gesloten atelieromgeving comfortabel aan de voertuigen konden werken. Dit ruimtelijk concept van grote open overdekte ruimte zou vanaf dan ongewijzigd voortgezet worden in alle latere tramloodsen.

Verdere vergelijking van verschillende contemporaine tramloodsen in Antwerpen laten zien dat deze zeer gelijkaardig uitgewerkt zijn. De buitengevels waren steeds in een sobere baksteenarchitectuur uitgewerkt, waarbij delen die zichtbaar zijn vanaf de straat architecturale details meekregen. De gevels bestonden doorgaans uit een repetitie van identieke traveeën, waarin één of twee grote poortopeningen waren waardoor de trams konden binnenrijden. Langs hier liepen de straatkasseien ononderbroken verder in de loods, waar de hele bevloering met kasseien afgewerkt was. Hierin waren tramsporen met vertakkingen ingewerkt, met per spoor een onderhoudsput. De binnenwanden bestonden veelal uit zichtbaar of wit gekaleid baksteenmetselwerk, met een puur functionele opbouw zonder enige verdere opsmuk. Kleinere volumes gaven plaats aan secundaire functies, zoals magazijn, technieken, burelen of zelfs smidse. Deze waren langs de zijkanten tegen de buitenwanden geplaatst zodat de centrale ruimte zo open mogelijk gehouden bleef. De overkapping bestond steeds uit een zeer lichte structuur, met een zo groot mogelijke overspanning zodat er zo weinig mogelijk steunpunten voorkwamen die de open ruimte zouden verstoren. Er werd gebruik gemaakt van een reeks naast elkaar gelegen zadeldaken, waarin telkens over de gehele lengte een lichtstraat uitgewerkt was. Deze lichtstraten konden zich ter hoogte van de nok bevinden, of midden in de dakhellingen. De structuur bestond uit lichte stalen spantjes, gedragen door gietijzeren, of later stalen, kolommen. Hieraan werden de elektrische bovenleidingen opgehangen.

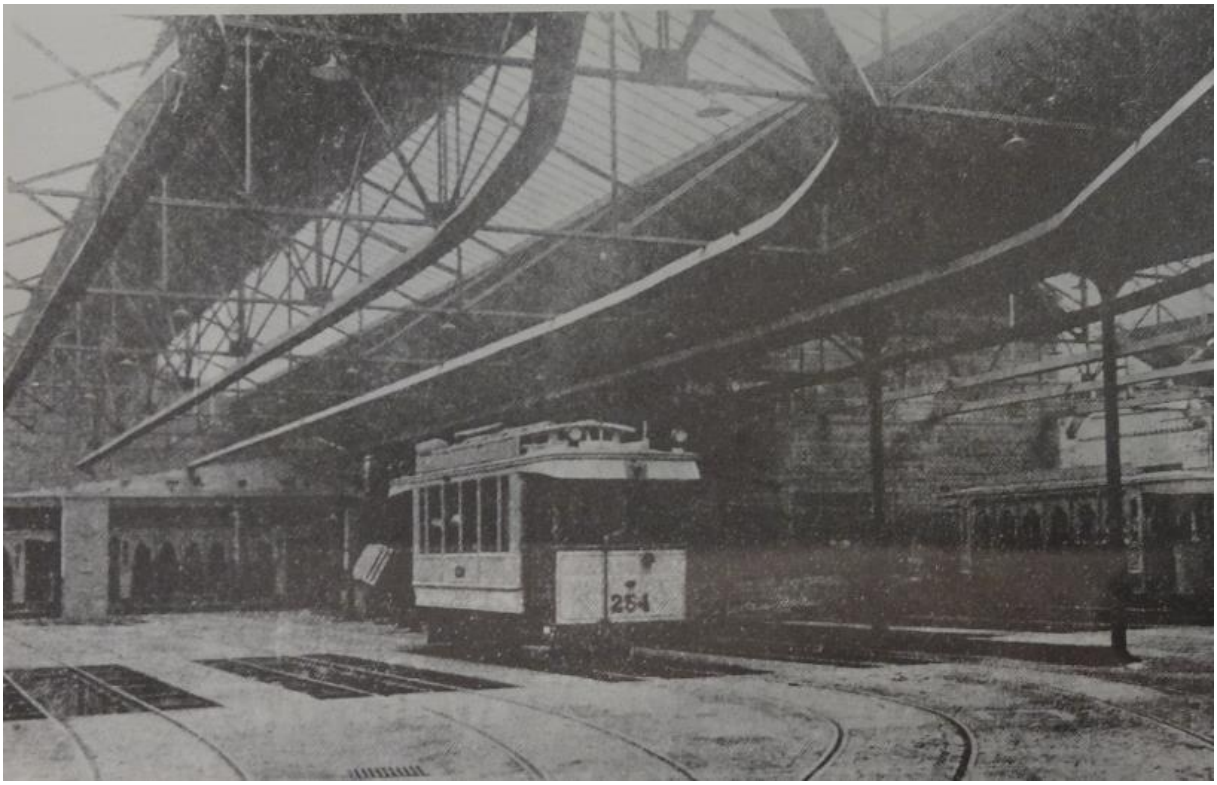


Fig. 73: Foto uit 1904 van de tramloods in de Boudewijnstraat. In 1904 werd de tramloods "Brusselstraat" in gebruik genomen, gevolgd op 25 augustus 1906, door de tramloods "Driehoek" (Generaal Lemanstraat). (uit: De Antwerpse stadstram in beeld, 42.)

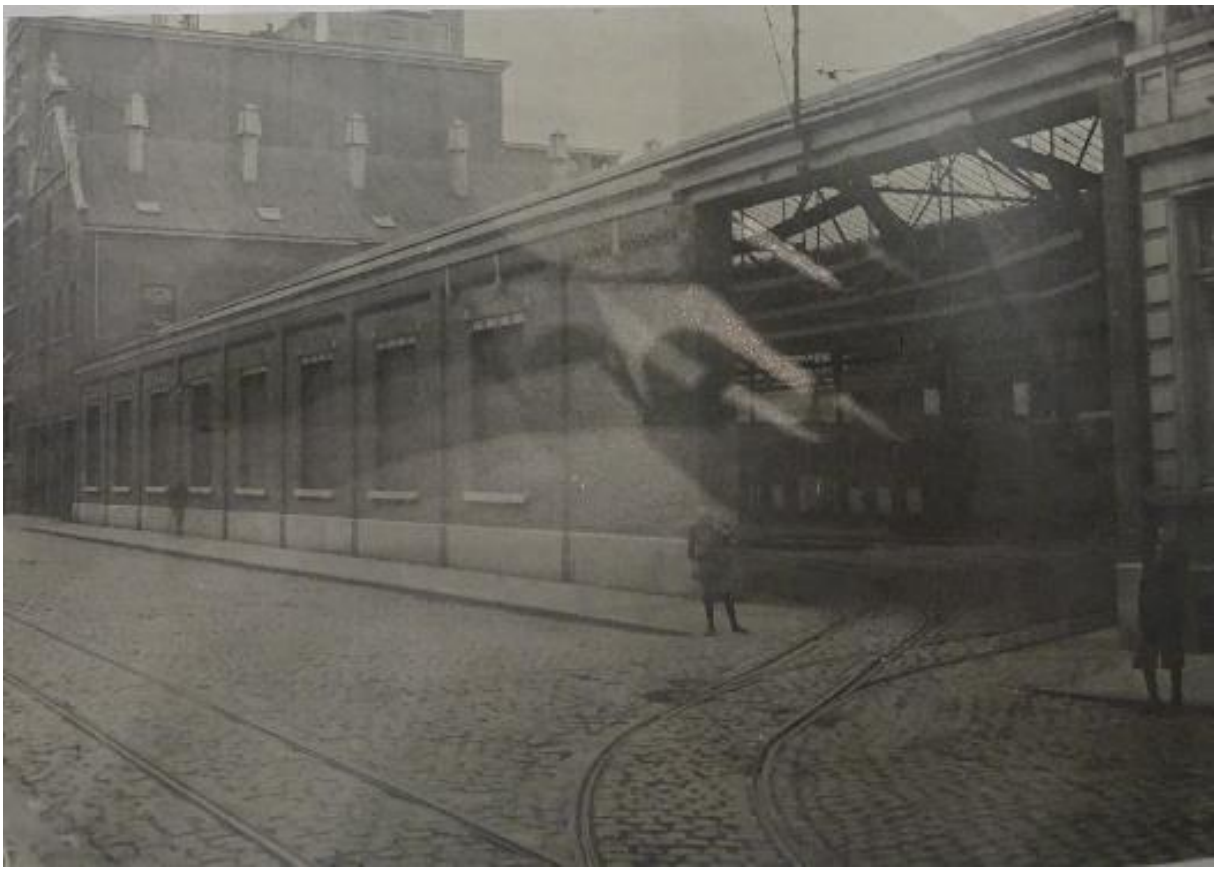


Fig. 74: Foto van de loods Boudewijnstraat omstreeks 1912. De loods en het traktiestation werd in 1925 verkocht, waarna het werd afgebroken. (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 650.)

Fig. 75: Begin 1906 nam de CGTA een nieuwe tramloods te Merksem "Sint-Bartholomeusstraat, in gebruik. De tramloods, deels verkocht in 1927 en het restant in 1956, werd volledig ontruimd in 1959. (uit: De Antwerpse stadstram in beeld, 51.)

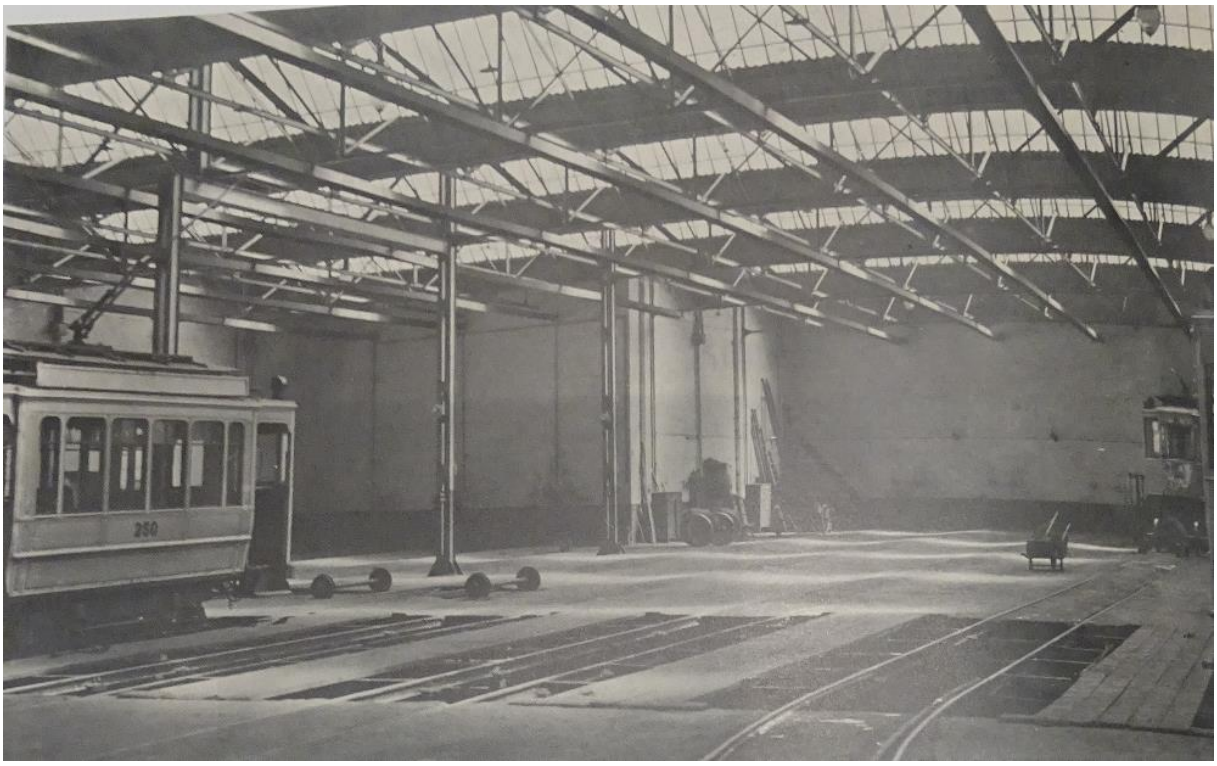


Fig. 76: Binnenzicht in loods V "Pothoek" in de Pothoekstraat, anno 1912. (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 650.)

Fig. 77: Binnenzicht in Loods IV "Brusselstraat", anno 1912. (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 652.)

Fig. 78: Binnenzicht in Loods IV "Brusselstraat", anno 1912. (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 653.)

Fig. 79: Exterieur van Loods IV "Brusselstraat", anno 1912. (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 652.)

Fig. 80: Exterieur van Loods II "Driehoek" in de Karel Oomsstraat, anno 1912. (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 652.)

2.3.3 Bouwhistorische evolutie

2.3.3.1 Ontwerp van de tramloods met dienstwoning voor de "Antwerpse Maatschappij der Tramways-Omnibussen", 1890

De bouwvergunning om een tramloods met dienstwoning voor de "Antwerpse Maatschappij der Tramways-Omnibussen" aan de Draakplaats op te richten werd op 28 juni 1890 aangevraagd. In het ontwerp werden stallen, loodsen en woningen voor de bestuurder en de stalbaas voorzien.[37] De aanvraag zelf werd ingediend door de architect van de gebouwen, Aloïs Scheepers, die toen gevestigd was in de Belegstraat 8. Er werd met de werken gestart op 24 juli 1890.

[37] KEUTGENS E, *De Antwerpse tram,* 133.

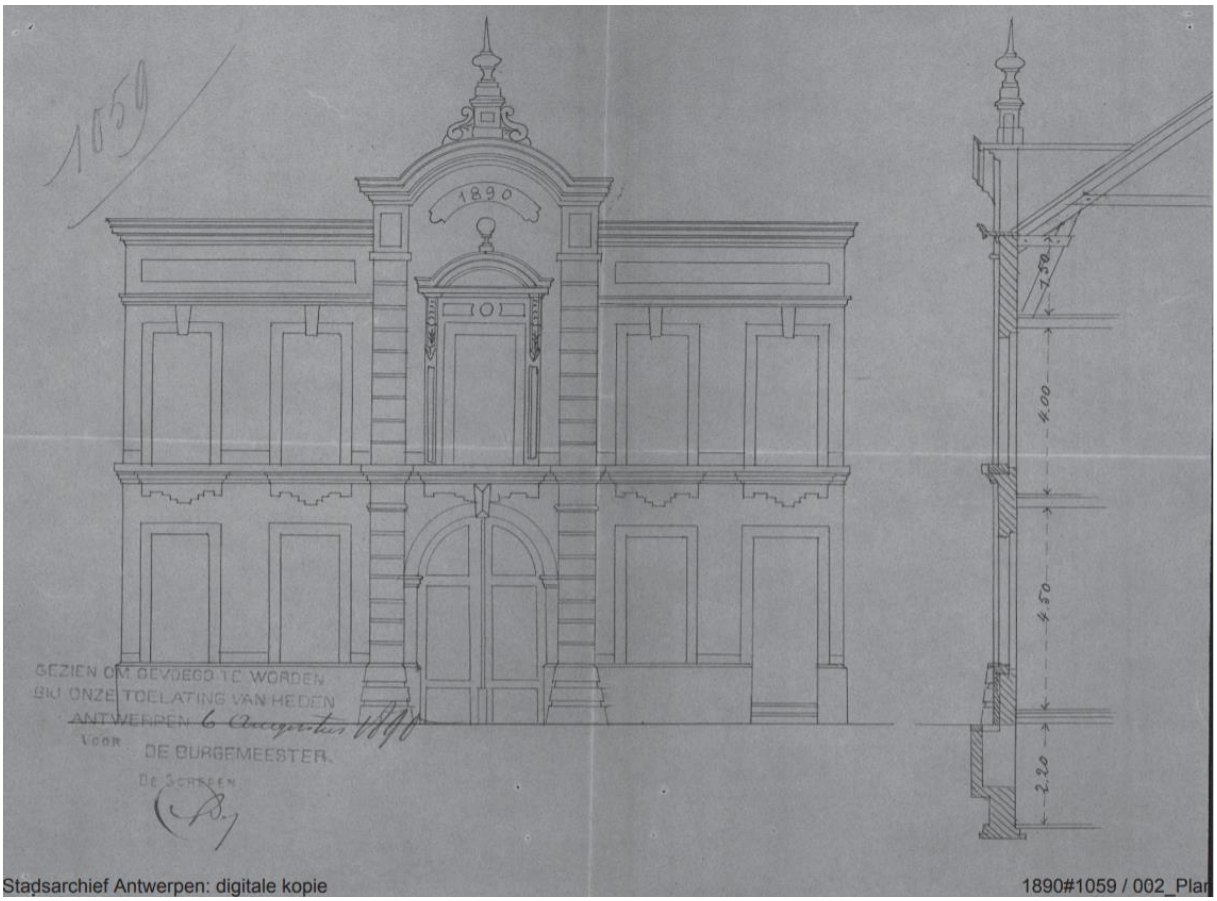


Fig. 81: Plan uit 1890, opgemaakt door architect Aloïs Scheepers van de voorgevel en doorsnede van de tramloods met dienstwoning aan de Draakplaats. (SAA, Bouwaanvragen, 1890#1059.)

Fig. 82: Detail van een plan uit 1895 van het Oostkwartier met focus op de gebouwen van de tramloods. (SAA, MA#1284.)

Het volledige perceel omvatte een totale oppervlakte van 5.995,28m² en lag tussen de Dolfijnstraat, Lange Altaarstraat, Draakplaats en de spoorweg. Oorspronkelijk beschikte het pand langs de Draakplaats over een centrale inrijpoort, en een toegangsdeur in de uiterst rechtse travee. Waarschijnlijk bood deze toegangsdeur toegang tot de dienstwoning die zich op de verdiepingen bevond. Op de gelijkvloerse verdieping bevonden zich burelen. De centrale doorrit gaf toegang tot de achterliggende open koer, waarlangs zich stallingen en opslagruimten bevonden. De ongedateerde foto's hieronder geven nog een beeld van de toenmalige gevel, en geven ook een beetje een inkijk door de centrale poortopening, die naar een koer leidde. Op de foto's staat nog het oorspronkelijke bouwjaar in de middelste travee, namelijk "1890". Dit werd in 1902, samen met de naam op de voorgevel, gewijzigd naar 1900, het aanvangsjaar van de nieuwe overkoepelende trammaatschappij, "Compagnie Générale des Tramways à Anvers". Oorspronkelijk stond er links van de middelste travee "Compagnie Anversoise" en rechts "Des Tramways-Omnibus", naar de naam van de oorspronkelijke trammaatschappij. De voorgevel toont duidelijk hoe gebouwen met een bedrijfsfunctie van een prestigieuze gevel voorzien werden, die diende als representatief uithangbord van het bedrijf.

Fig. 83: Ongedateerde foto van de Draakplaats en de tramloods met dienstwoning, zoals deze oorspronkelijk ontworpen was, met één centrale poortopening. (Archief Vlaams Tram- en Autobusmuseum)

Fig. 84: Ongedateerde foto van de oorspronkelijke voorgevel langs de Draakplaats met centrale inrijpoort en toegangsdeur in de rechtse travee. In de middelste travee stond het bouwjaar "1890", langs weerszijden stond respectievelijk "Compagnie Anversoise" en "Des Tramways-Omnibus". (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse Tram, 1873 – 1979,* 128.)

Fig. 85: Ongedateerde foto genomen op de binnenplaats van de stelplaats van de "Compagnie Anversoise des Tramways-Omnibus". (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse Tram, 1873 – 1979,* 128.)

De Compagnie Anversoise des Tramways-Omnibus was op 1 mei 1890 opgericht om de lijn tussen de Draakplaats (Zurenborg) en de oude dokken (Van Schoonbekeplein) in het noorden van de stad te financieren, en om een omnibustram te bouwen. De aanvraag om de tramlijn aan te leggen dateerde al van december 1888 en was ingediend door de Antwerpse ingenieur Napoléon Navez, die op 18 september 1890 de vergunning van de lijn overdroeg op de Compagnie Anversoise des Tramways-Omnibus. In januari 1891 kon gestart worden met de aanleg van de tramlijn, en op 4 april 1891 werd de lijn tussen de Draakplaats en de Meir opengesteld voor gebruik. Het tracé tot aan het Van Schoonbekeplein volgde op 26 juli 1891.

Het eindpunt van de tramlijn, op de Draakplaats, was als vestingplaats zeer geschikt omdat het vlakbij de uitgang van het toenmalige station Antwerpen-Oost uit 1879 lag, wat zeer handig was voor de aanvoer van materieel. Ook bevond de tramloods zich vlakbij het Buurtspoorwegstation van Zurenborg aan het Tramplein.[38]

2.3.3.2 Ontwerp achteruitgang langs de Dolfijnstraat, 1898

Hoewel de Dolfijnstraat reeds in 1890 geopend was, kreeg de trammaatschappij haar achteruitgang met poortgebouw pas naar een ontwerp uit 1898 van architect Ernest Dieltiëns.

De grote poort tussen de huisnummers 30 en 32 in de Dolfijnstraat behoorde samen met de panden tussen de nummers 20 en 36 tot een groepsbebouwing ontworpen door Dieltiëns, in opdracht van de Naamloze Bouwmaatschappij van Burgerhuizen van het Oosten (Zurenborg). De bouwaanvraag voor

[38] KEUTGENS E, *De Antwerpse tram,* 129-137.

het ensemble werd door de architect op 9 mei 1898 ingediend. Dieltiëns heeft overigens voor een zeer groot aantal ontwerpen gezorgd binnen de Zurenborgwijk. Van de late jaren 1880 tot begin jaren 1900 stond hij er in voor verschillende groepsbebouwingen, in sobere neoclassicistische of exuberante neo-Vlaamserenaissance-stijl, waaronder ook de zeer beeldbepalende eenheidsbebouwing op de rotonde van de Cogels-Osylei.[39] Ook deze panden werden alle in opdracht van de Naamloze Bouwmaatschappij van Burgerhuizen gebouwd, die tot doel had om de woningbouw in Zurenborg te organiseren. Ze namen hiervoor verschillende architecten aan, wiens ontwerpen allemaal in het statige wijkbeeld pasten.

Op de inventaris van Onroerend Erfgoed wordt dit ensemble als typerend voor Dieltiëns toenmalige ontwerpen genoemd. Het gaat om een eigen trant, waarbij hij de woningen voorzag van een vrij eenvoudige neoclassicistische gevel, maar in combinatie met de afwisseling van ornamentiek en verhoudingen toch tot een levendig ensemble kwam. Ook is het ensemble typerend voor de ensembles die in opdracht van de bouwmaatschappij van het Oosten werden opgericht. Namelijk zeven huizen van drie traveeën en twee bouwlagen onder zadel- of mansardedaken; alle met neoclassicistische, bepleisterde en witgeschilderde paramenten met blauwe hardstenen plinten, houten kroonlijsten, rechthoekige muuropeningen, ritmering door kordonlijsten en doorlopende onderdorpels; maar telkens worden de gevels echter ook voorzien van een eigen karakter, door lichte verschillen in de decoratie."[40]
De poort met de woningen op nummers 30-32 vormen de blikvanger van het ensemble, enerzijds door de grote poort, maar anders ook door het hoge souterrain van de woningen waardoor het geheel boven de naastliggende panden uitsteekt.[41] De tramloods van de Draakplaats had het recht van doorgang onder de woningen.[42]

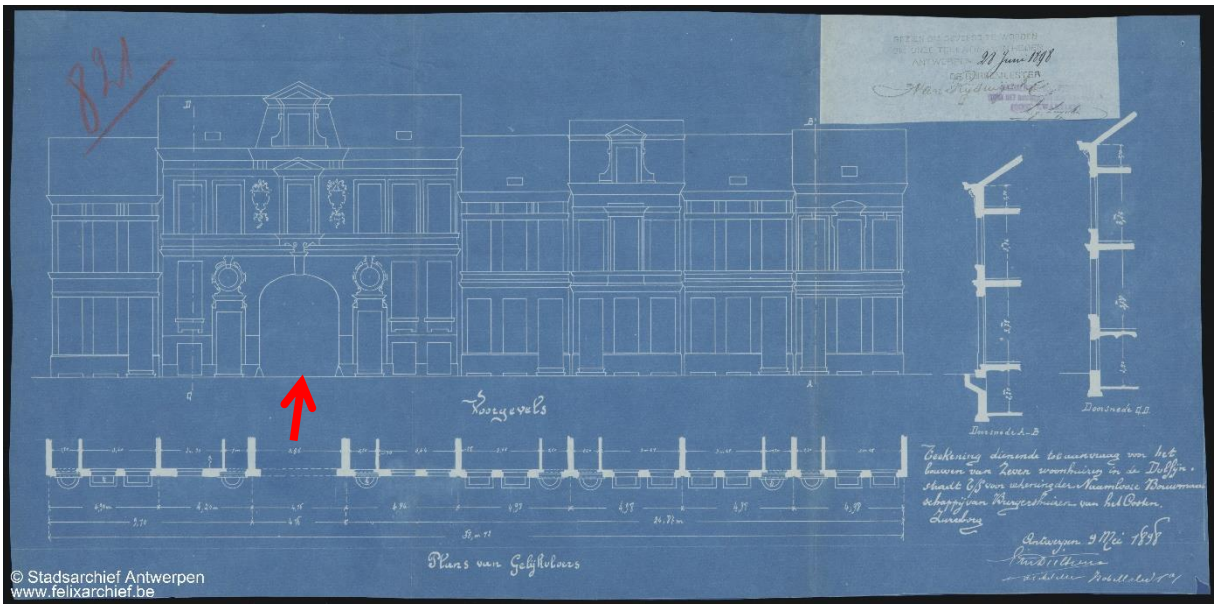


Fig. 86: Bouwplan uit 1898 bij de bouwaanvraag voor de woningen in de Dolfijnstraat 20-36, naar ontwerp van architect Ernest Dieltiëns, met aanduiding van de poort, die de achteruitgang van de trammaatschappij vormde. (SAA, Bouwaanvragen, 1898#821.)

[39] Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: Groepsbebouwing op de rotonde [online] https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/11083 (Geraadpleegd op 20-10-2020)
[40] Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: Neoclassicistisch ensemble met achteruitgang tramloods [online] https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/300874 (Geraadpleegd op 20-10-2020)
[41] *Idem.*
[42] KEUTGENS E, *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 649.

2.3.3.3 Overname door de Compagnie Générale des Tramways à Anvers en bijhorende verbouwingen, 1899 - 1902

Op 1 juli 1899 werd de tramlijn van de Compagnie Anversoise des Tramways-Omnibus overgedragen aan de "Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, S.A.[43] Deze maatschappij nam niet enkel alle tram- en omnibuslijnen over, maar ook alle gebouwen, en deed bijgevolg de bijhorende verbouwingswerken in functie van de gewenste elektrificatie van de lijnen.[44]

Wat betreft de tramloods aan de Draakplaats, vroeg de Compagnie Générale op 27 juni 1902 de toelating om het pand dat op de binnenkoer aanvankelijk bestond uit stallingen en schuren, om te vormen tot een overdekte grote hal om wagens, motoren en aanhangwagens in onder te brengen. De gebouwtjes op de binnenkoer werden hierbij verwijderd. Langs de voorgevel langs de Draakplaats werd de oorspronkelijke poortopening vergroot en een tweede gemaakt in de rechtertravee. Om deze ingrijpende verbouwingsfase compleet te maken, paste de Compagnie Générale, zowel de naam op de voorgevel langs de Draakplaats aan van "Compagnie Anversoise des Tramways-Omnibus" naar "Compagnie Générale des Tramways d'Anvers", alsook het bouwjaar van "1890" naar "1900", het aanvangsjaar van de CGTA. Verder vonden er ongedocumenteerde binnenveranderingen plaats op zowel de gelijkvloerse, als de overige verdiepingen.[45]

De afbraak van de installaties van de paardentram was klaar in juli 1902, en tegelijkertijd was al gestart met de bouw van de vandaag nog bestaande dakconstructie over de voormalige binnenkoer, die voltooid werd in augustus 1902.[46] Het overdekte volume had een oppervlakte van 3.659m².

[43] KEUTGENS E, *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 139.
[44] BAETENS R., *Industriële revoluties in de provincie Antwerpen*, 299-302.
[45] VLATAM archief, Verzameling Keutgens. Planmateriaal van de verbouwingen op de verdiepingen was niet aanwezig in het archief van VLATAM en in de bouwaanvragen in het Felixarchief.
[46] KEUTGENS E, *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 649.

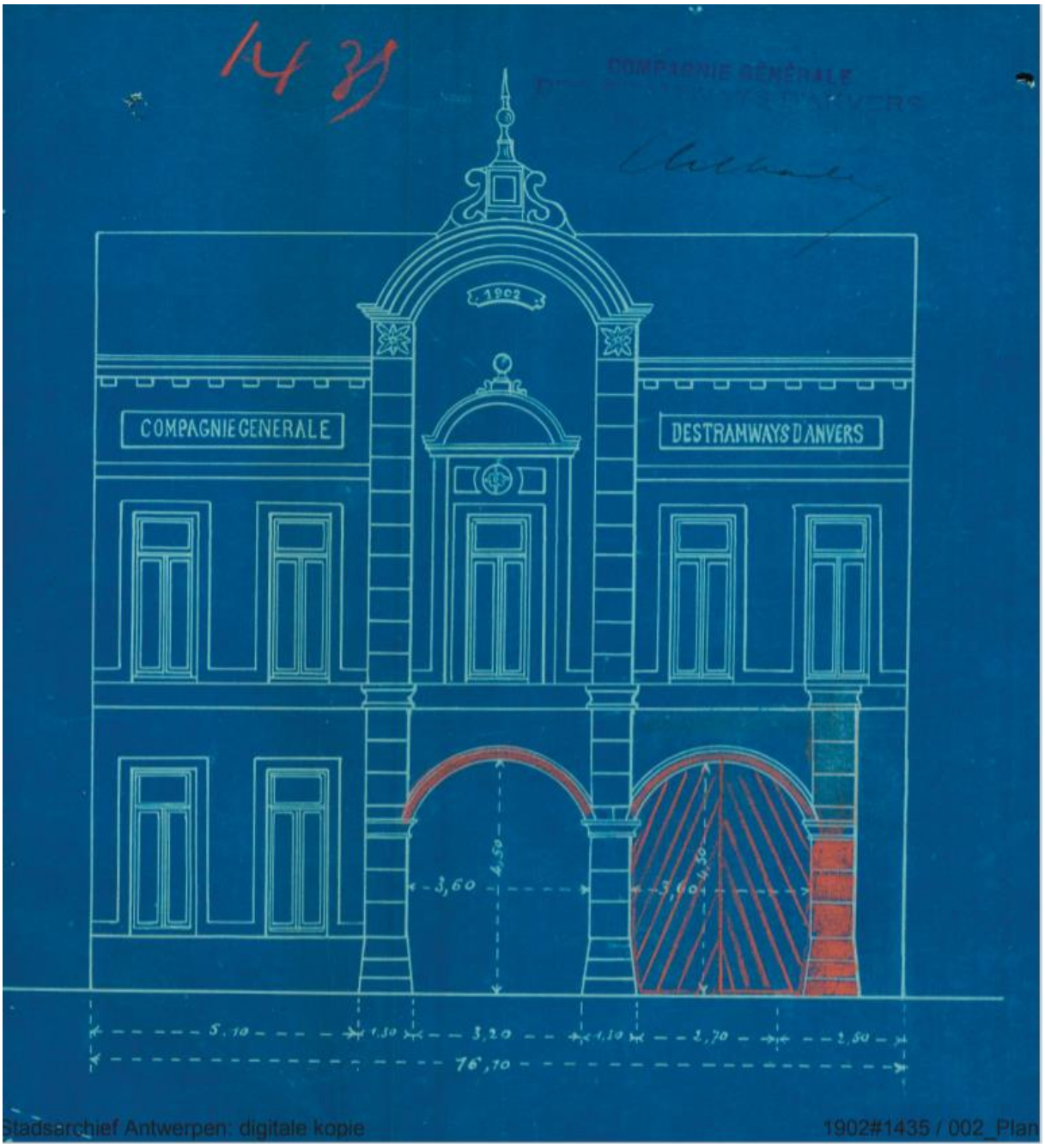


Fig. 87: Gevel van de tramloods langs de Draakplaats, met in rood de aanpassingswerken om twee ruime poortopeningen te maken. Ook is op dit gevelaanzicht langs weerszijden van het middenrisaliet al de nieuwe naam leesbaar "Compagnie Générale" "Des Tramways d'Anvers" en het verbouwingsjaar "1902" bovenaan in het middenrisaliet. (SAA, Bouwaanvragen, 1902#1435.)

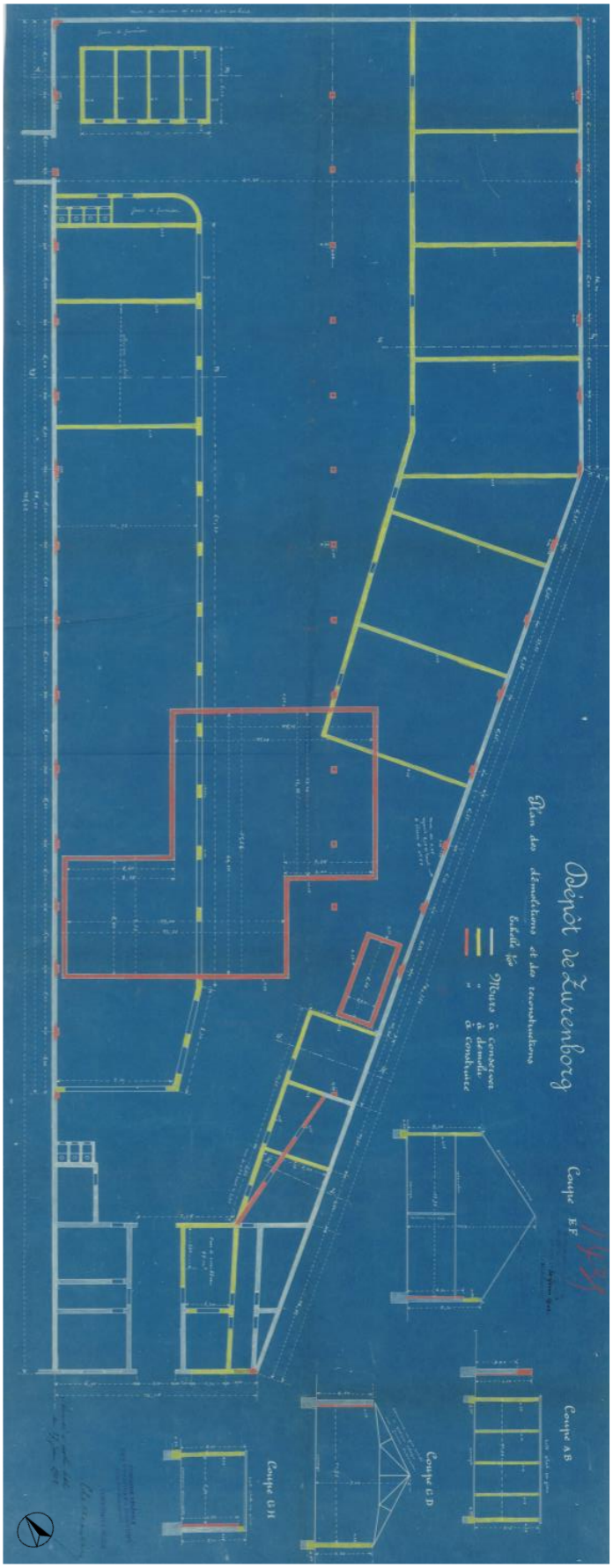


Fig. 88: Plattegrond van de gelijkvloerse verdieping met in geel de stallingen en opslagruimtes die verwijderd werden, en in rood de nieuwe volumes. Het centrale rode volume werd vermoedelijk niet uitgevoerd. (SAA, Bouwaanvragen, 1902#1435.)

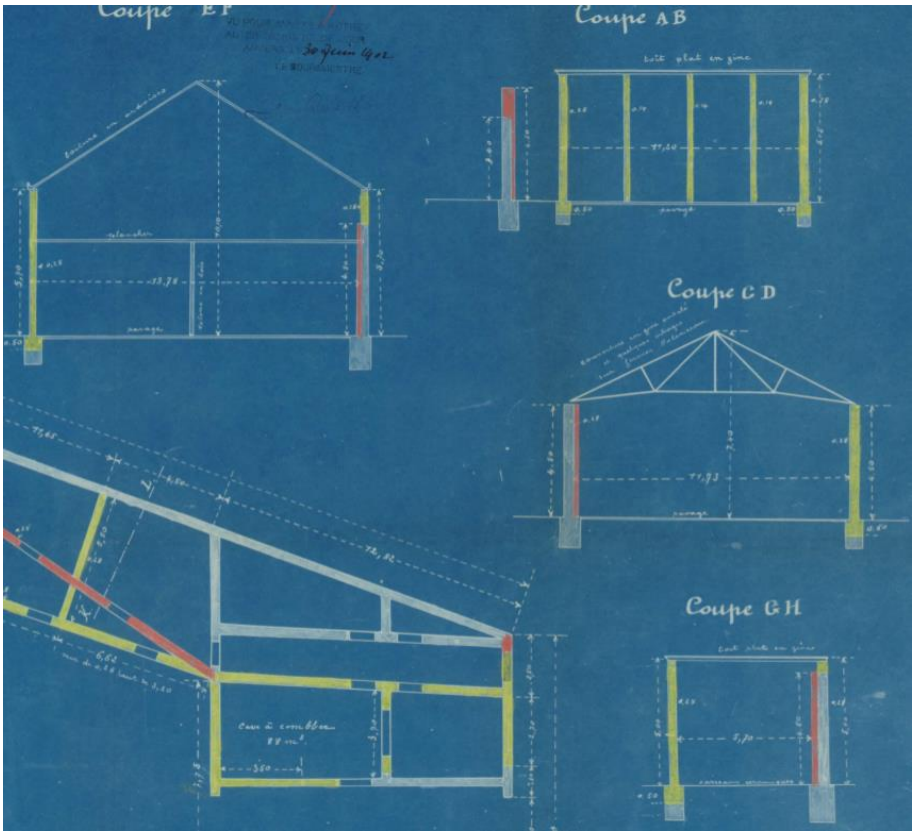


Fig. 89: De doorsnede toont de bouw van een nieuwe dakconstructie over het volledige perceel achter het volume langs de Draakplaats. (SAA, Bouwaanvragen, 1902#1435.)

In januari 1905 werden achteraan de loods stallingen ingericht voor twee paarden, met plaats voor een montagewagen voor de bovenleiding. Deze achterbouw werd steeds gebruikt door de diensten van de bovenleiding. Na het verdwijnen van de paardentractie voor de montagewagens werd de plaats ingenomen door de auto-ladderwagens en de vrachtwagens van de dienst Weg en Werken.

De overige ruimte in de loods werd gebruikt voor het onderbrengen van het trammaterieel. In de loop van 1908 werd de loods in twee verdeeld: de linkerkant (ongeveer 2/3de van de loods) bleef bewaard als loods voor tramrijtuigen. De rechterkant werd ingericht als schilderzaal voor het rollend materieel.[47] Ook in dit jaar, in juni, werden ramen gemaakt in de muur langs de oprit, naast de spoorweg (Omheining Statie der Borgerhout).[48] Deze openingen werden in een onbekende latere periode weer dichtgemaakt. Na de ingebruikname van de nieuwe werkplaats te Hoboken werd de loods ingenomen door de dienst van Weg en Werken, wat voordien al gedeeltelijk het geval was. Niet alleen waren er opslagruimten voor rails, wissels, dwarsliggers, materieel voor spooraanleg, maar ook werden er spoortoestellen gemonteerd.[49]

[47] KEUTGENS E., *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 649.
[48] VLATAM archief, Verzameling Keutgens.
[49] KEUTGENS E., *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 649.

Fig. 90: Foto rond 1905 van de tramloods met twee nieuwe poortopeningen. (uit: de Antwerpse stadstram in beeld, 41)

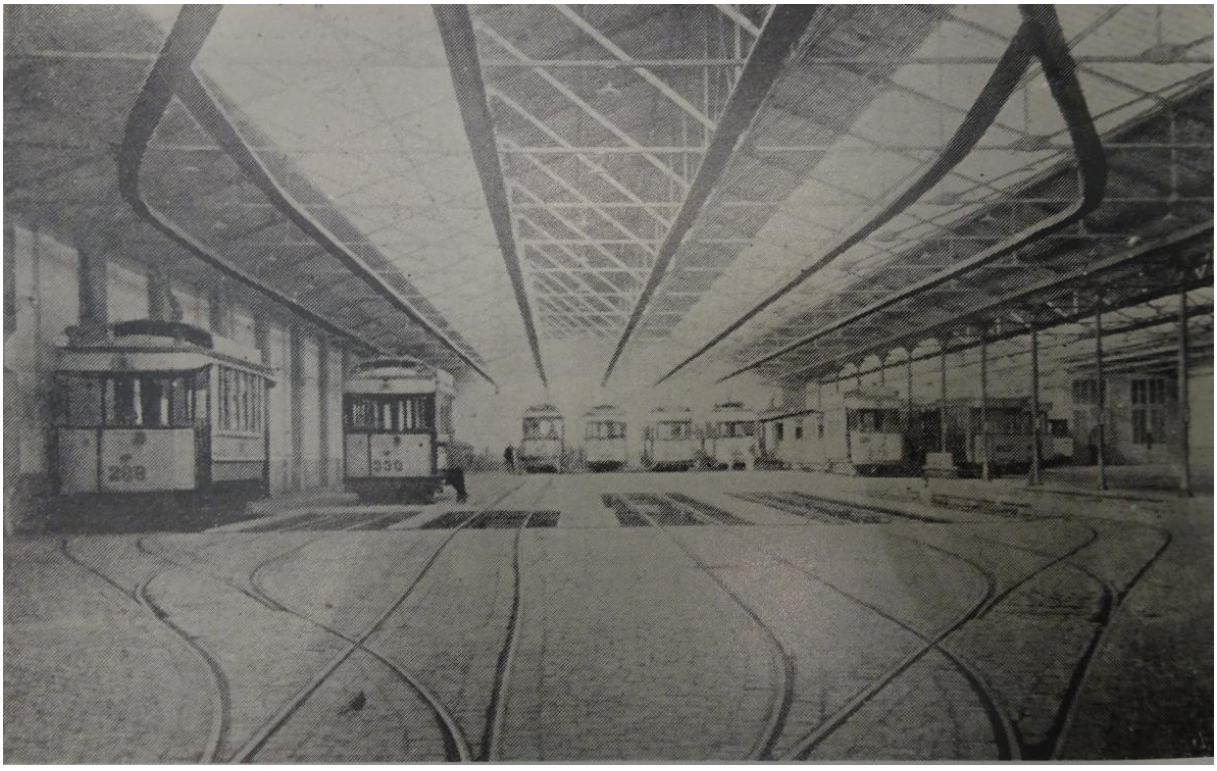


Fig. 91: Binnenzicht tramloods Zurenborg omstreeks 1905-1906. (uit: KEUTGENS, E., *De Antwerpse tram,* 648.)

Fig. 92: De foto wordt in 1923 gedateerd, maar is vermoedelijk van enkele jaren vroeger gezien er in de linkertravee nog een gelijkvloers venster is, en geen deur zoals bij bouwplan van 1921. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-OF#5437.)

Aan de andere zijde van de Draakplaats, op de hoek met de Grote Hondstraat, richtte de Compagnie Générale in 1903 een complex op met bureaus en de centrale stel- en werkplaats, naar ontwerp van architect Jean-Laurent Hasse. Vanaf september 1904 gebeurden alle herstellingen van de rijtuigen op die plaats. De Compagnie Générale verbond het gebouw van de vroegere omnibustram door sporen met de nieuwe werkplaats, waardoor de trammaatschappij de Draakplaats als het ware als één groot binnenplein beschouwde.[50]

2.3.3.4 Plaatsing van een voordeur en garageruimte, 1921

Een plan uit 1921 toont in de loods aan de uitgang van de Dolfijnstraat de inrichting van een garage aan met magazijn, atelier en wachtershuisje. Langs de tegenovergestelde zijde van het perceel, langs de Omheining, bevond zich nog een magazijn met vestiaire en bureau. Langs de Draakplaats was een extra toegangsdeur geplaatst in de uiterst linkse travee, die gezien de datering van bovenstaande figuur +/- tussen 1905-1921 geplaatst geweest moet zijn. De voordeur gaf uit op een gang met ontvangstlokaal. Daarachter bevonden zich respectievelijk een refter, toiletruimte en opslagplaats. Langs de tweede poortingang bevonden zich nog een opslagruimte en reparatieruimte.

[50] POSSEMIERS J., *De voorstad groeit: Antwerpen, Zurenborg, 1900. Een bouwmaatschappij creëert haar wereld,* AWLSK, Klasse der Letteren, 1991, 53/138, Paleis der Academiën, Brussel, 188.

Fig. 93: Plan van 25/02/1921, met deur in de uiterst linkse travee. (Archief VLATAM.)

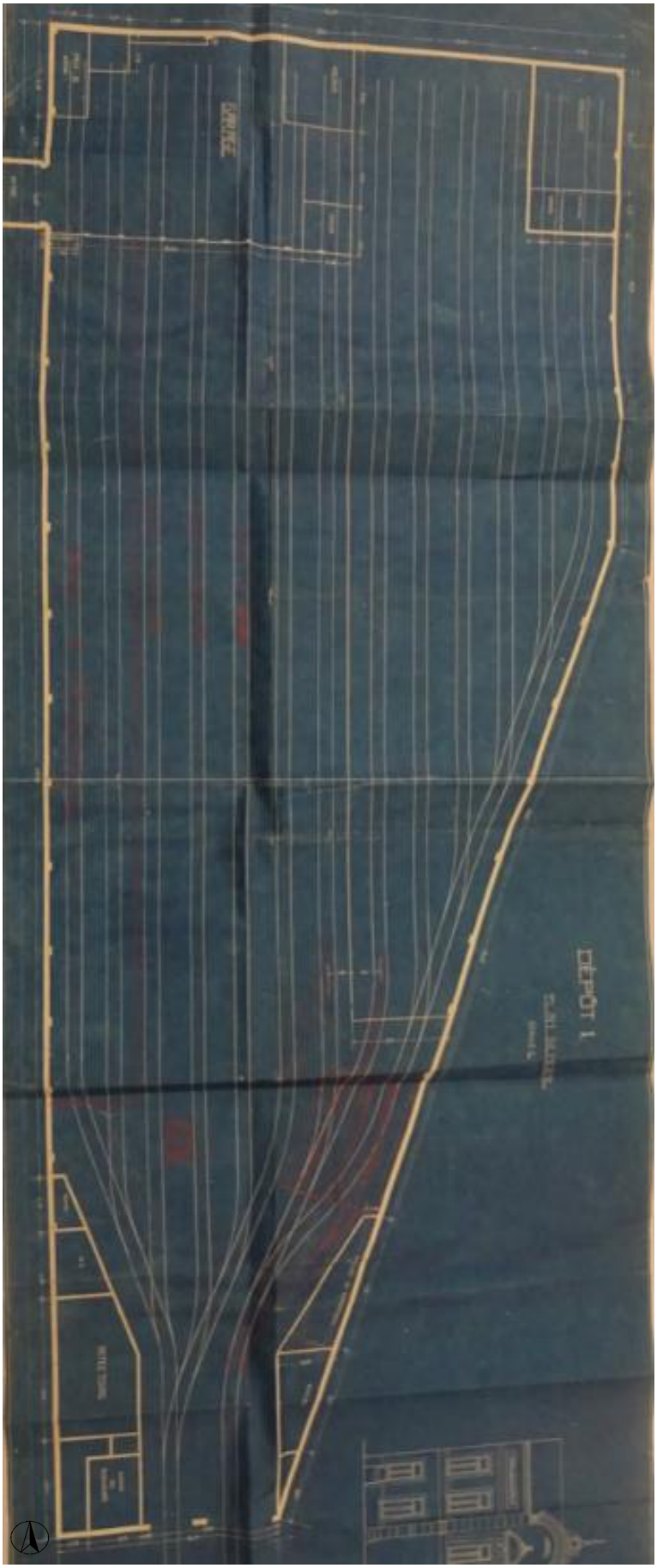


Fig. 94: Plan van de gelijkvloerse verdieping van 25/02/1921. (Archief VLATAM.)

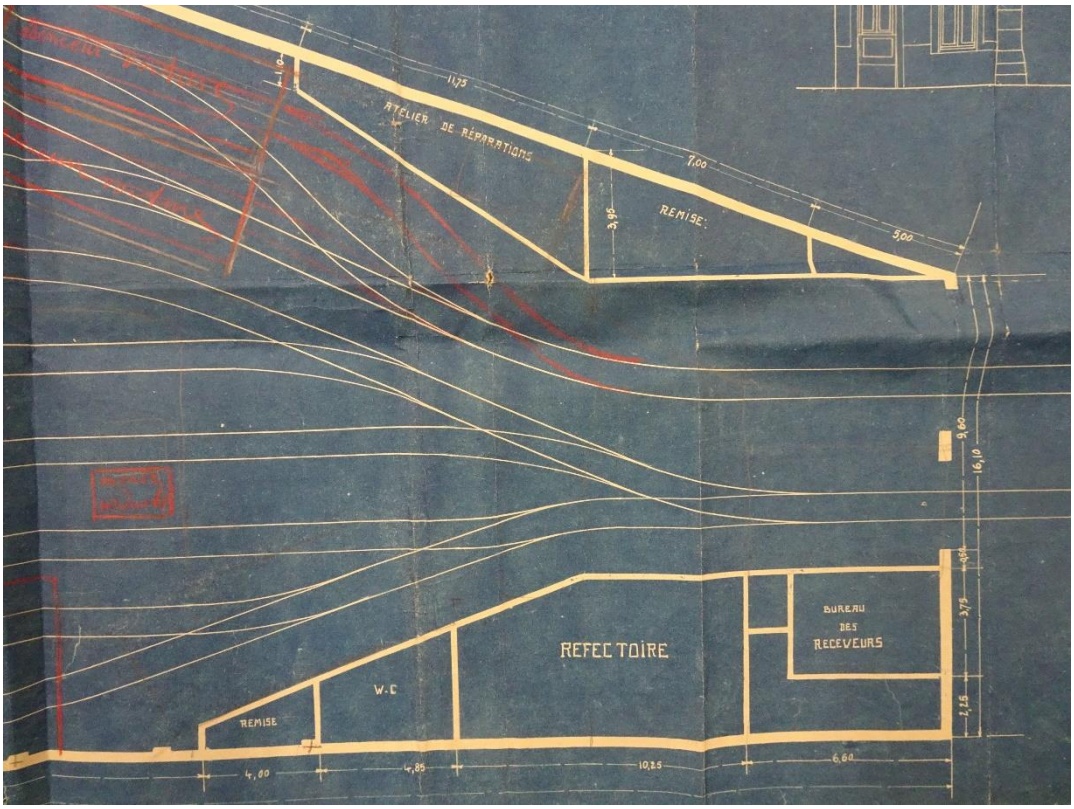


Fig. 95: Detail van het plan van de gelijkvloerse verdieping van 25/02/1921. (Archief VLATAM.)

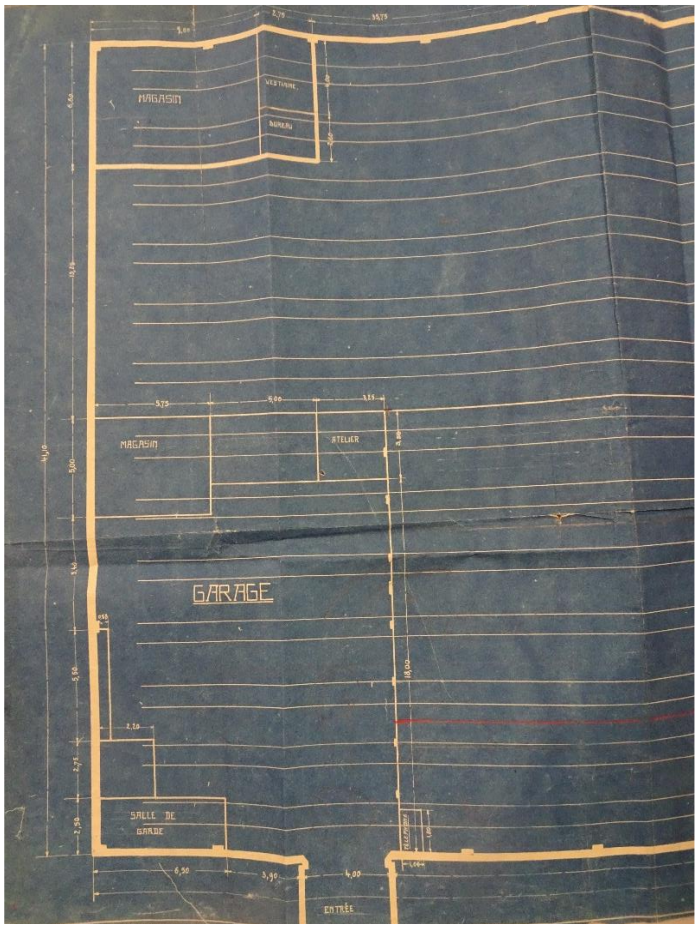


Fig. 96: Detail van het plan van de gelijkvloerse verdieping van 25/02/1921. (Archief VLATAM.)

Op 12 november 1925 vroeg de Maatschappij der Antwerpse Tramwegen de toelating om een benzineput te plaatsen in het dépot. Het bijhorende plan dateert uit 19 oktober 1925. Er werd ook een pomp “Viller de Cannes” geplaatst. Het plan toont een zelfde ruimte-indeling als dat uit 1921, hetzij de toiletruimte en bergplaats foutief van plaats gewisseld zijn.

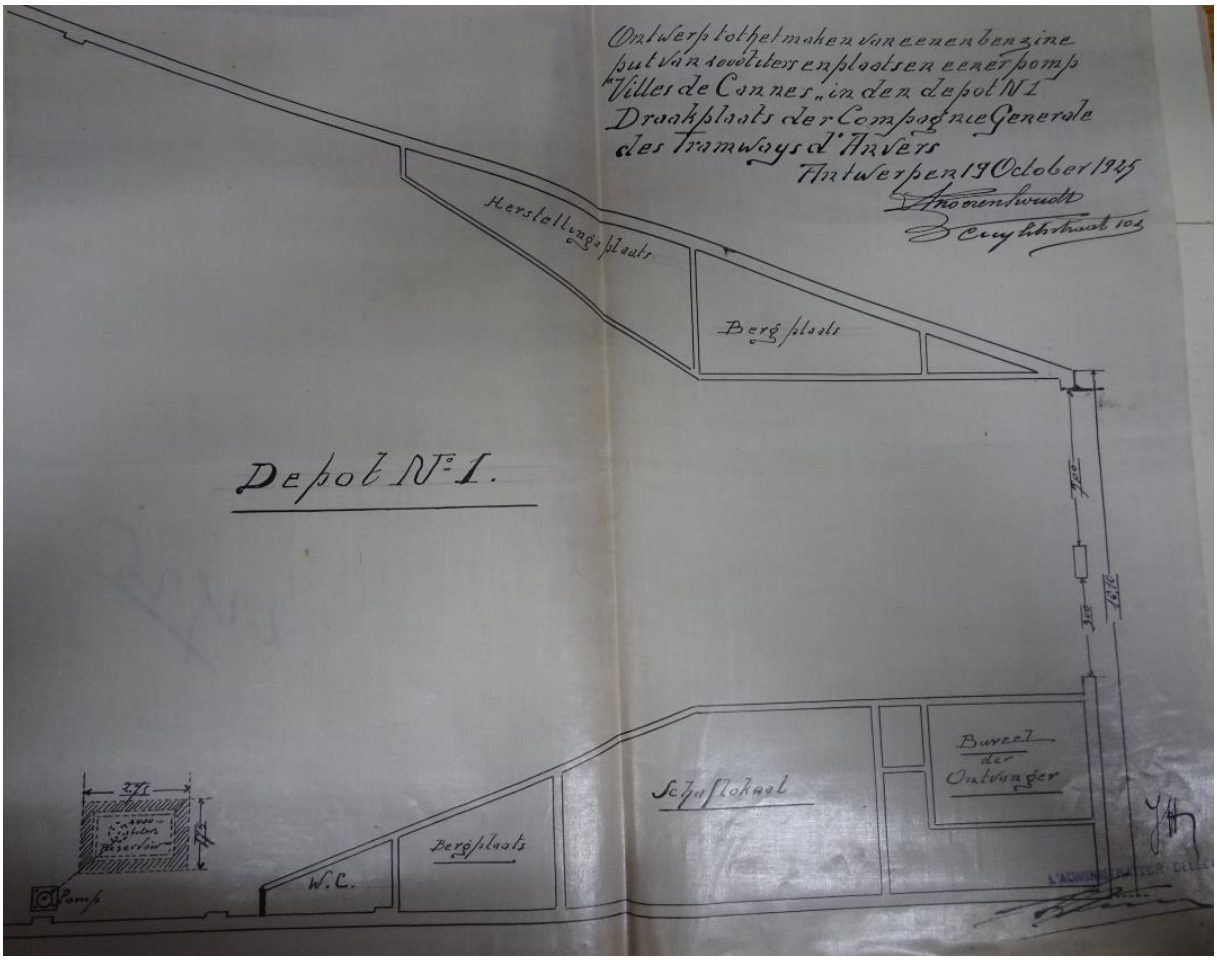


Fig. 97: Plan van de voorbouw van de tramloods uit 19/10/1925. (SAA, Bouwvergunningen, 1925#22526.)

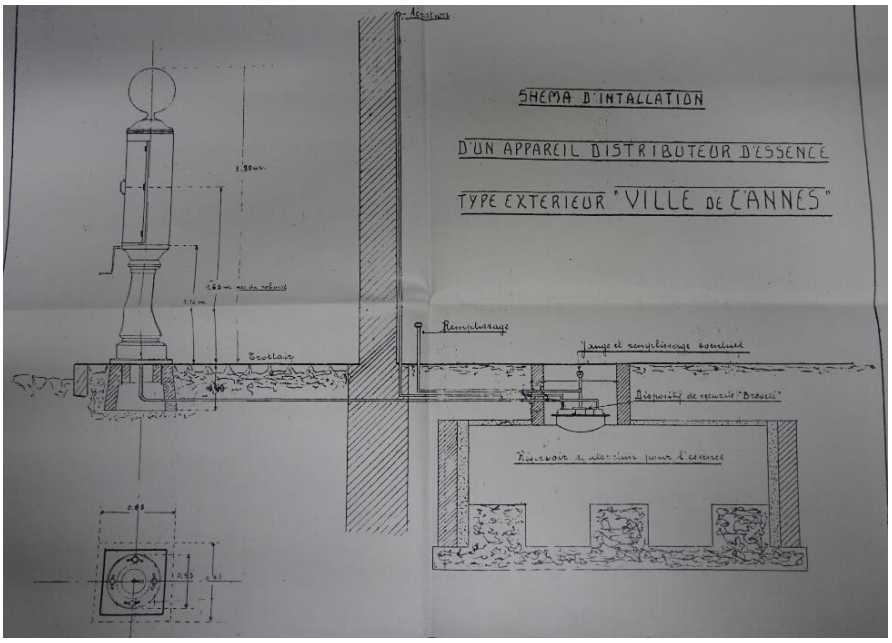


Fig. 98: Plan voor het plaatsen van een benzinepomp uit 19/10/1925. (SAA, Bouwvergunningen, 1925#22526.)

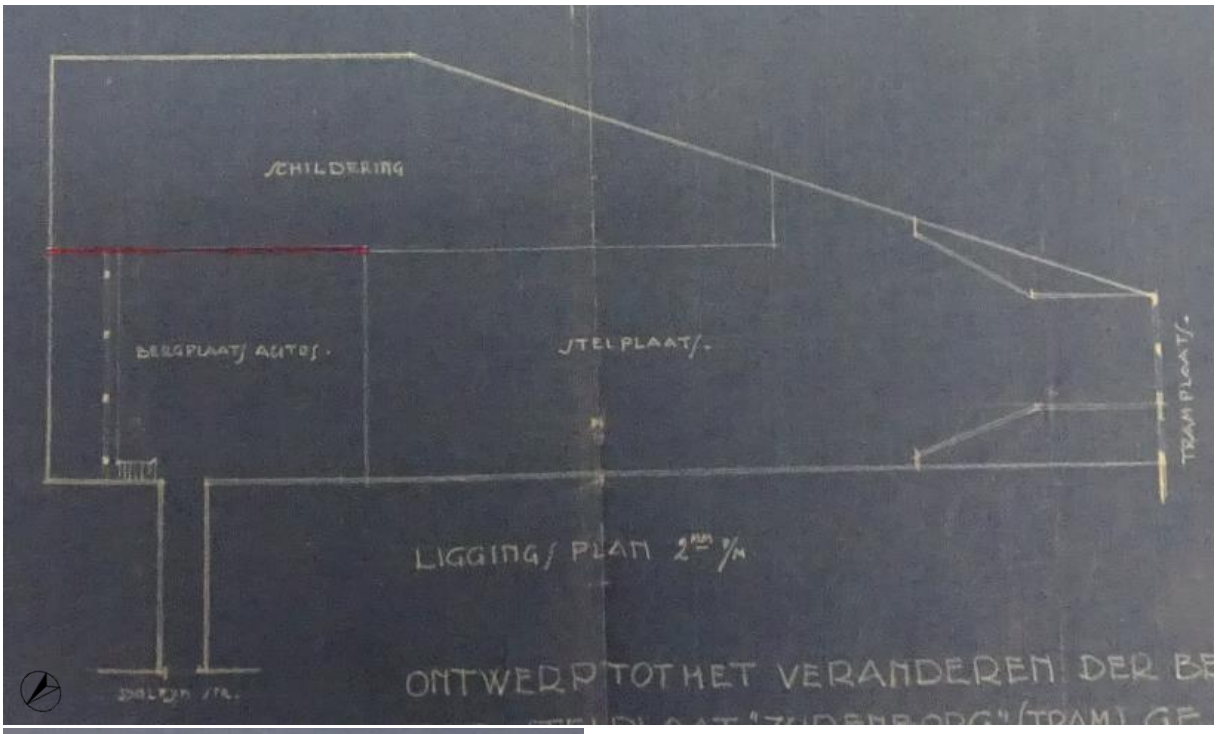
Fig. 99: Foto uit de jaren 1920, waarop de deur in de linkse travee te zien is en de twee watertorens. De bekroning van het middenrisaliet is verdwenen. (uit: KEUTGENS, E., *De Antwerpse tram, 1873-1979,* 647.)

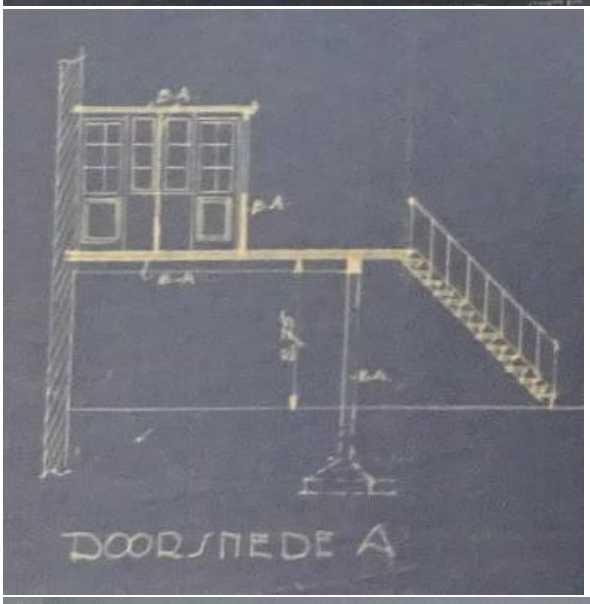
2.3.3.5 Inrichting achterbouw garage, 1936

In maart 1936 werd deze achterbouw volledig aangepast als garage voor een capaciteit van 40 auto's, en werd er ook een gebouwtje ingericht als magazijn voor oliën, vetten, verven, vernissen en kolen. De bouwaanvraag werd ingediend in januari 1936 door Electrafina (Société financière et commerciale de transport d'éléctricité et d'industries) en de plannen werden getekend door architect John Van Beurden, die vlakbij gevestigd in de Cogels-Osylei 64 was. De NV Electrafina was aan de overzijde van de Draakplaats gevestigd, aan de Grotehondstraat.

De inrichting die Keutgens aan het jaar 1908 toeschreef is hier duidelijk op zichtbaar: enerzijds een stelplaats voor de dienstwagens van de dienst Weg en Werken, anderzijds een schilderplaats; en achteraan langs de uitgang van de Draakplaats een autobergplaats. De lokalen langs de Draakplaats zijn niet gewijzigd ten opzichte van het plan uit 1921, het magazijn met vestiaire en bureel in de oostelijke hoek is echter niet meer aanwezig.

De doorsnedes geven een beeld van de verhoogde gaanderij, bereikbaar door een ijzeren trap en balustrade. Het gebouwtje voor oliën, vetten etc., werd eronder ingericht. De oorspronkelijke houten wand die de autobergplaats van de stelplaats afscheidde werd bekleed met lovanite isoleerplaten.





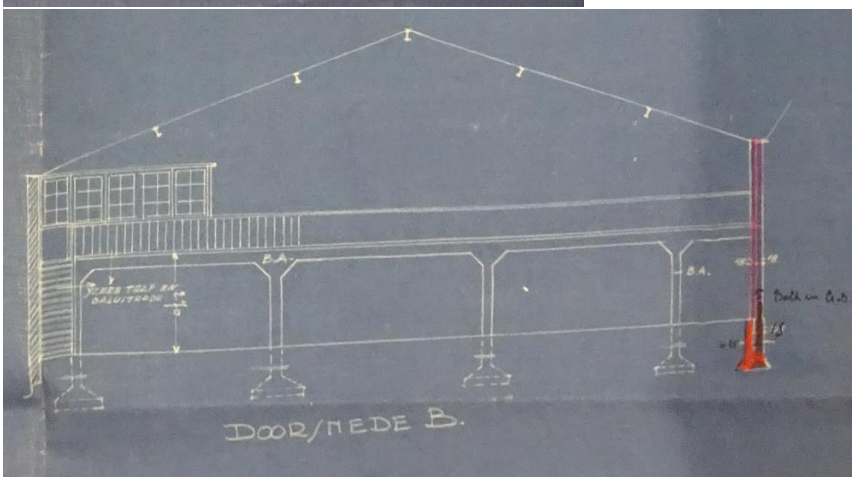


Fig. 100: Liggingsplan en doorsnedes met zicht op de gaanderij, uit januari 1936. (SAA, Bouwvergunningen, 18#4387.)

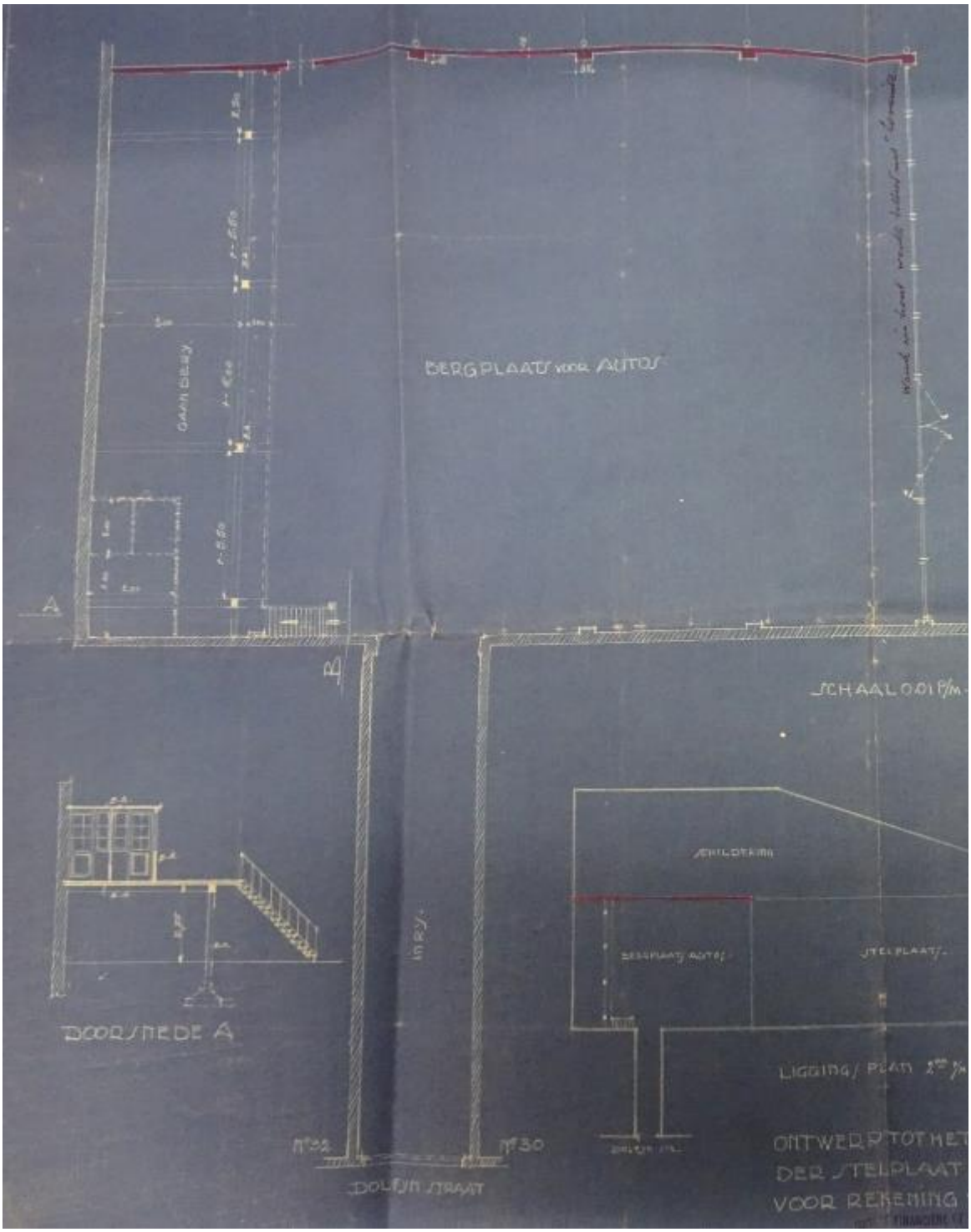


Fig. 101: Grondplan met focus op de bergplaats voor auto's, de inrij, en gaanderij, uit januari 1936. (SAA, Bouwvergunningen, 18#4387.)

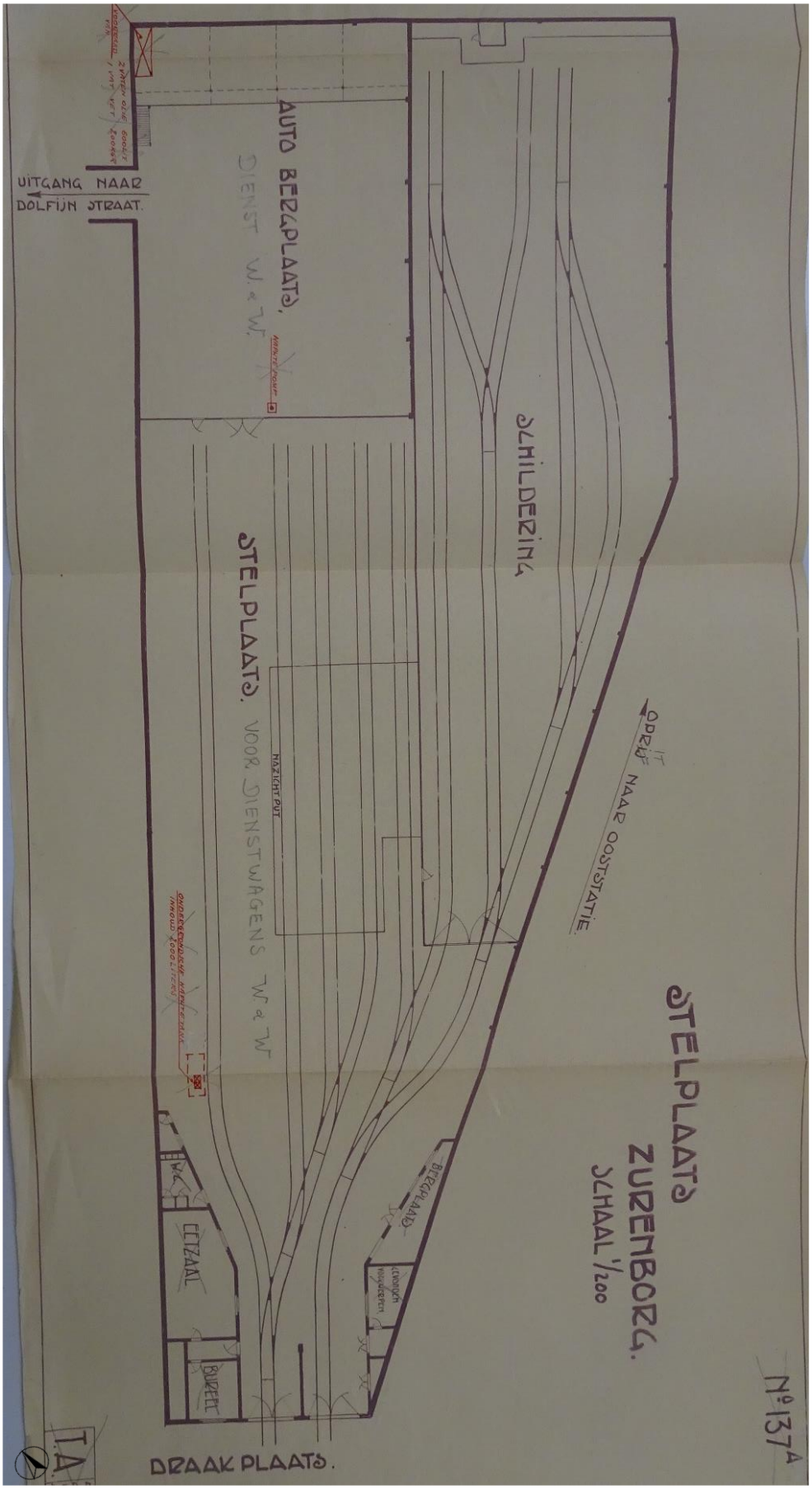


Fig. 102: Plan van 15 mei 1935 voor de inrichting van een garage voor 40 auto's en de bouw van een gebouwtje voor oliën, vetten, verven etc. (Archief VLATAM).

2.3.3.6 De bouw van olie- en kolenmagazijnen, 1940-1942

De Beheerder-Bestuurder van de nv. Electrafine vroeg op 28 november 1940 namens nv. Electrafina het bouwen van olie- en kolenmagazijnen aan in de stelplaats Zurenborg. De toelating werd op 17 november van dat jaar gegeven. De bouwmeester was Beckers. Het ging om vijf ruimtes langs de noordwestgevel van de stelplaats. De eerste ruimte omvatte een oliemagazijn, met zoldering in beton en metalen schuifdeur, de tweede, derde en vierde, een koolkelder, en de laatste ruimte een kolenmagazijn.

Fig. 103: Liggingsplan, doorsnede en grondplan van de nieuwe magazijnen. Plan uit 28 november 1940, getekend door Beckers. (SAA, Bouwvergunningen, 18#13738.)

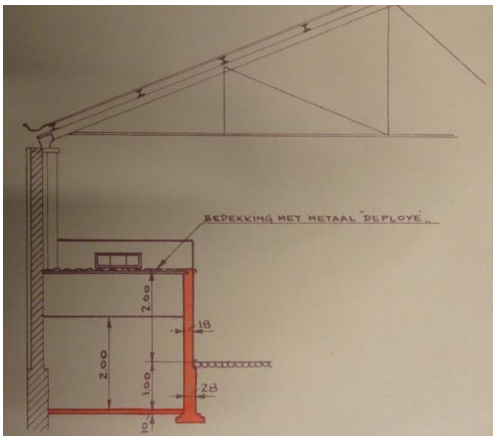


Fig. 104: Doorsnede van de nieuwe magazijnen tegen de noordoostelijke gevel van de loods. Plan uit 28 november 1940, getekend door Beckers. (SAA, Bouwvergunningen, 18#13738.)

Op 5 januari 1942 werd voor de nv. Electrafina opnieuw de toelating gevraagd voor het bouwen van een magazijn boven het bestaande kolenmagazijn in de loods. De bouwaanvraag werd ingediend door bouwmeester John Van Beurden, die ook instond voor de werken van 1935.

Er werd een verdieping geplaatst op het oliemagazijn, de kolenkelders en kolenmagazijn die uit 1940 dateerden, en extra een volume ten oosten van het kolenmagazijn bestaande uit twee bouwlagen. Het volledig oostelijke volume naast het kolenmagazijn, was toegankelijk via een oostelijk geplaatste ijzeren trap volgend op een doorgang en naastliggend bureel. De overige ruimten op de verdieping omvatten magazijnruimtes. De ruimtes werden voorzien van metalen schuifdeuren. Het dak van het oliemagazijn en het kolenmagazijn werd afgebroken en verlaagd. De bijkomende ruimte moest dienen tot het "bergen van alle onderhoudsmaterialen voor de dienst der bovenleiding, oliën en vetten voor het rollend materieel en schilderartikels voor het onderhoud der rijtuigen van de Antwerpsche Tramwegen." Deze uitbreiding was nodig omdat de maatschappij lokalen had moeten afstaan, met name de zolder van hun burelen voor "de luchtbescherming"; de kelders voor het herbouwen in schuilkelders voor het werkhuispersoneel en twee lokalen voor het inrichten van de keuken en een derde als stapelplaats en verdelingslokaal voor de bevoorrading van het personeel. Deze toelichting werd op 7 februari 1942 gericht aan ingr. Karel Vergeynst, Provinciaal Commissaris voor 's Lands Heropbouw.

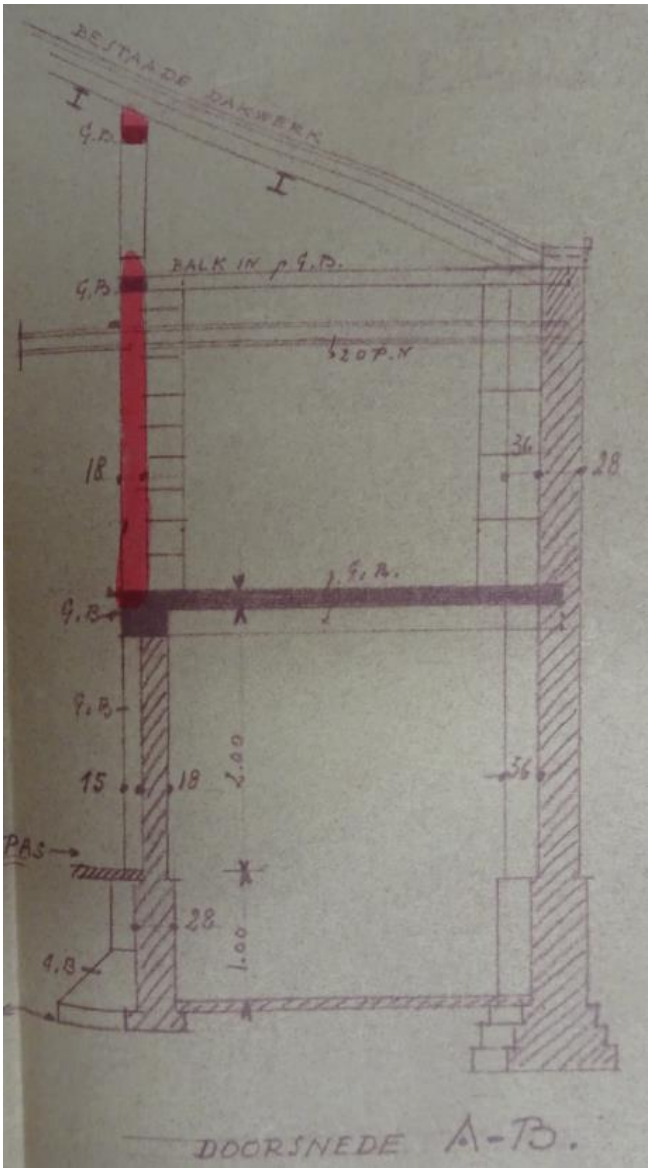


Fig. 105: Doorsnede van de werken uit 1942, naar plan van John Van Beurden. (SAA, Bouwvergunningen, 18#15013.)

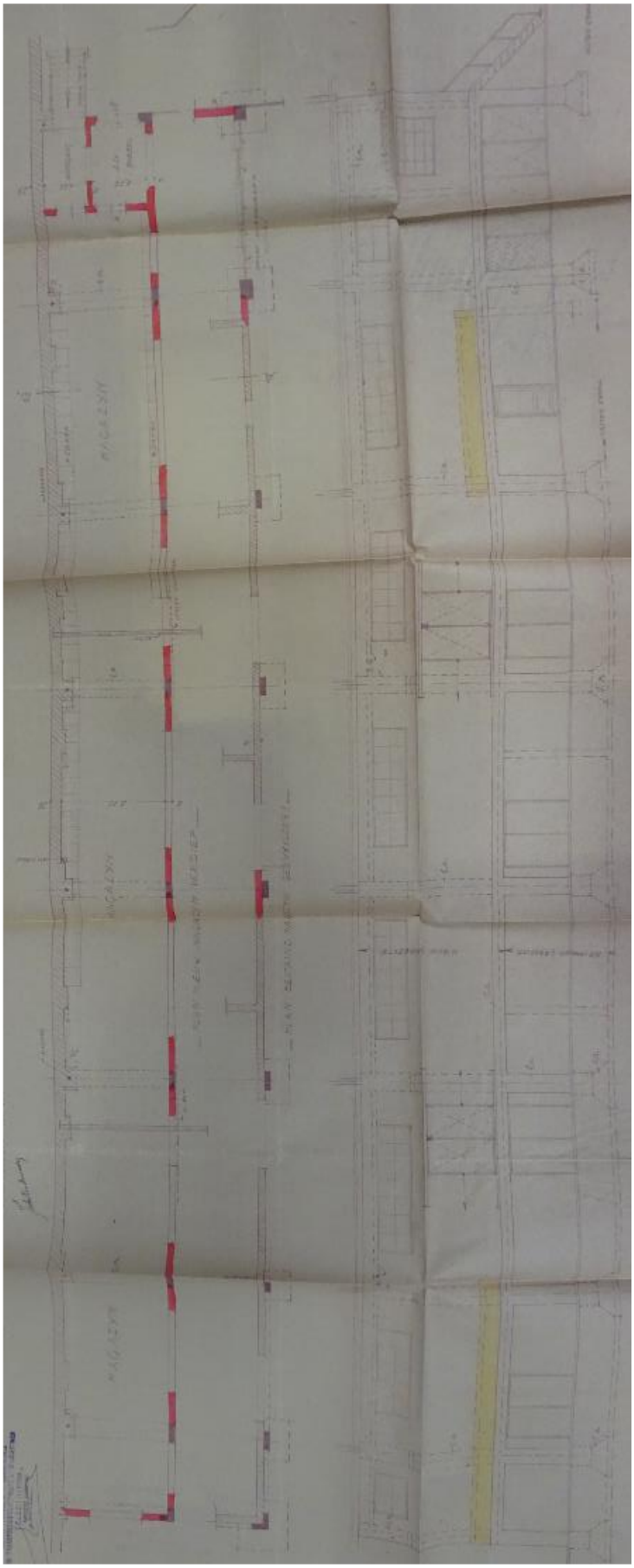


Fig. 106: Grondplan van de extra verdieping magazijnen, en aanzicht uit 1942. naar plan van John Van Beurden. (SAA, Bouwvergunningen, 18#15013.)

2.3.3.7 Kleinere aanpassingswerken in de 2de helft van de 20ste eeuw

Het jaarverslag uit 1958 van TAO (Tramwegen van Antwerpen en Omgeving, beheerder Antwerpse tram- en busnet van 1946 tot 1962) vermeldt dat in de loods Zurenborg de gegalvaniseerde dakplaten geschilderd werden.

Fig. 107: Foto uit 1969 van een open tramvoertuig die de stelplaats aan de Draakplaats uitrijdt. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-OF#9738.)

Fig. 108: Ongedateerde foto voor 1978 met zicht op de tramloods , de watertorens en de weg Omheining tussen de loods en de spoorbrug richting Station-Oost. Er liepen toen geen sporen over de Omheining.

In 1972 werd in het gebouw van de Draakplaats 6 in de lokalen van de Sociale Dienst aanpassings- en veranderingswerken uitgevoerd. Ook werd gestart met het aanpassen van de verlichtingsinstallatie in het Magazijn “Wegenis en Werken”. Van deze aanpassingswerken waren echter geen plannen aanwezig. Vanaf 1975 werd de loods gebruikt als bergruimte van sporen en dwarsliggers voor de Dienst van Wegenis en Werken, alsook voor het stallen van dienstmaterieel tram.[51] Onderstaande foto’s uit de jaren 1980 geven een beeld van het toenmalig ruimtegebruik van de loods.

Fig. 109: Foto’s uit de jaren 1980 van de tramloods. (Archief VLATAM)

Vanaf 1 januari 1991 werd de Miva (Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer) vervangen door de Vlaamse Vervoermaatschappij “De Lijn”. Het Antwerps tram- en busnet werd sinds 1963 door de MIVA beheerd.

[51] VLATAM archief, Verzameling Keutgens.

Onderstaand plan uit 1992 toont de inkom in de uiterste linkse travee, die toegang geeft tot een trap en een ruimte met titel “reserve dokterslokaal”. Erachter bevond zich het “archief gebouwen ex-buurtspoorwegen”. Ten zuidoosten van de uitrij langs de Dolfijnstraat bevond zich onder de verdieping “opslag klein materiaal” en een zoutopslagplaats, die al vroeger aanwezig moet geweest zijn, want dit staat als “*blijft behouden*” aangeduid. Het dokterslokaal bestond vanaf 31 oktober 1991 met een arbeidsgeneeskundige dienst, waar consultaties konden plaatsvinden.[52]

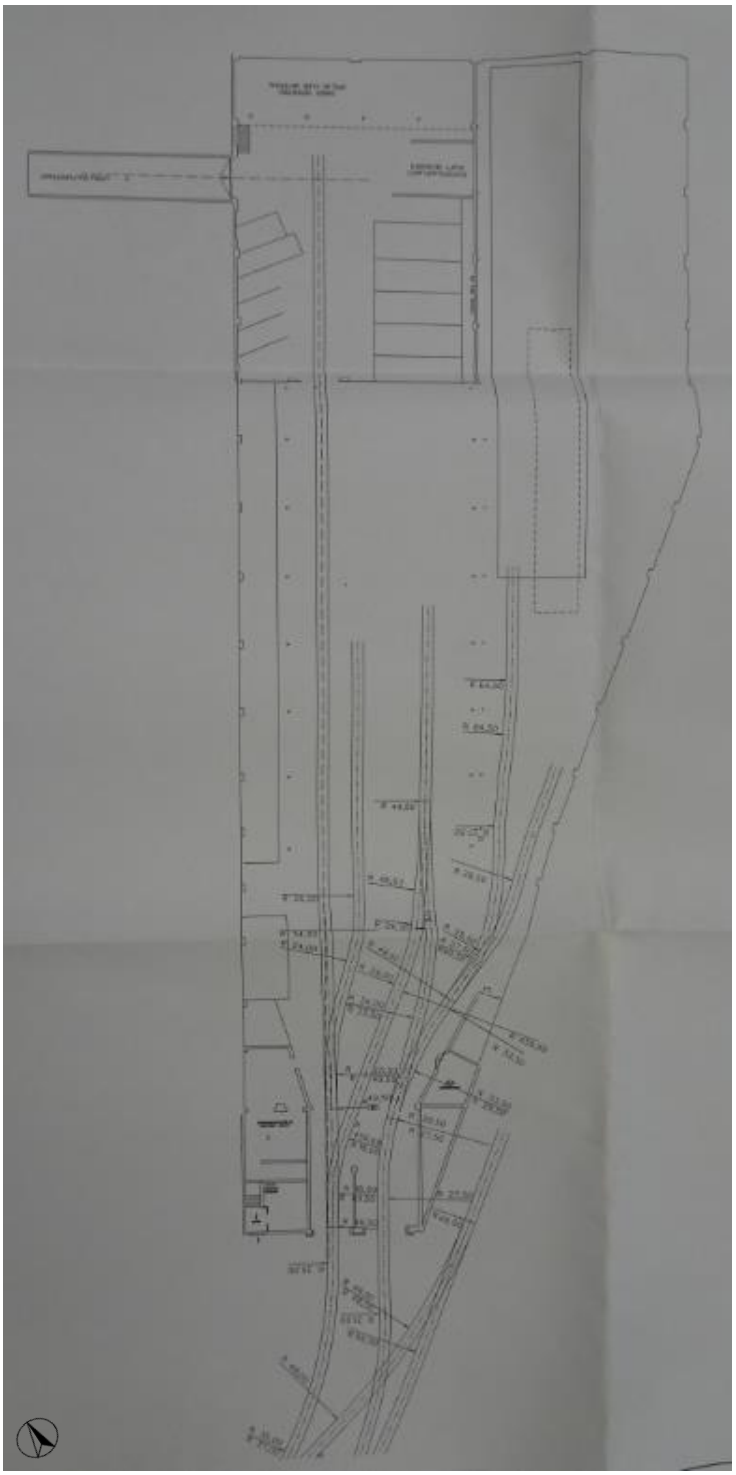


Fig. 110: Plan opgemaakt door Eddy Lenjou van De Lijn op 13/07/1992 van de loods op de Draakplaats 6. (Archief Trammuseum)

[52] VLATAM archief, Verzameling Keutgens.

2.4 Verhoogde spoorwegberm

Tot de verhoging van de sporen werd overgegaan na KB van 1890. Het ging niet zomaar om het ophogen van de sporen, maar er werd voor een in het oog springende constructie gekozen, verlevendigd door een combinatie van bak- en natuursteen, waarin geometrische patronen over het volledige verloop terugkomen. Het ontwerp staat op naam van ingenieur Van Bogaert en architect Louis De La Censerie, die later ook zou instaan voor de bouw van het huidige Centraal Station in 1905. In de plaats van de overwegen werden zeven stenen of metalen bruggen geplaatst, namelijk over de Plantin en Moretuslei (kruispunt met Simonsstraat), Belgiëlei, Provinciestraat, Arendstraat, Lange Leemstraat, Klokstraat en aan station Berchem. Van deze bruggen zijn nog tekeningen voorhanden van de hand van Van Bogaert uit 1897, waarvan hieronder een selectie. De eerste twee tekeningen omvatten respectievelijk de stenen brug met verhoogde spoorlijn over de Draakplaats en die bij het Luitenant Naeyaertplein. De werken werden uiteindelijk voltooid in het najaar van 1897.[53]

Fig. 111: Brug aan de Draakplaats. (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

Fig. 112: Brug bij de Leopoldpoort (huidige Luitenant Naeyaertplein). (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

[53] VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897, 5.

Fig. 113: Brug tussen de Leopldpoort en de Herentalsepoort (dit is tussen het Luitenant Naeyaertplein en de Turnhoutsebaan). (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

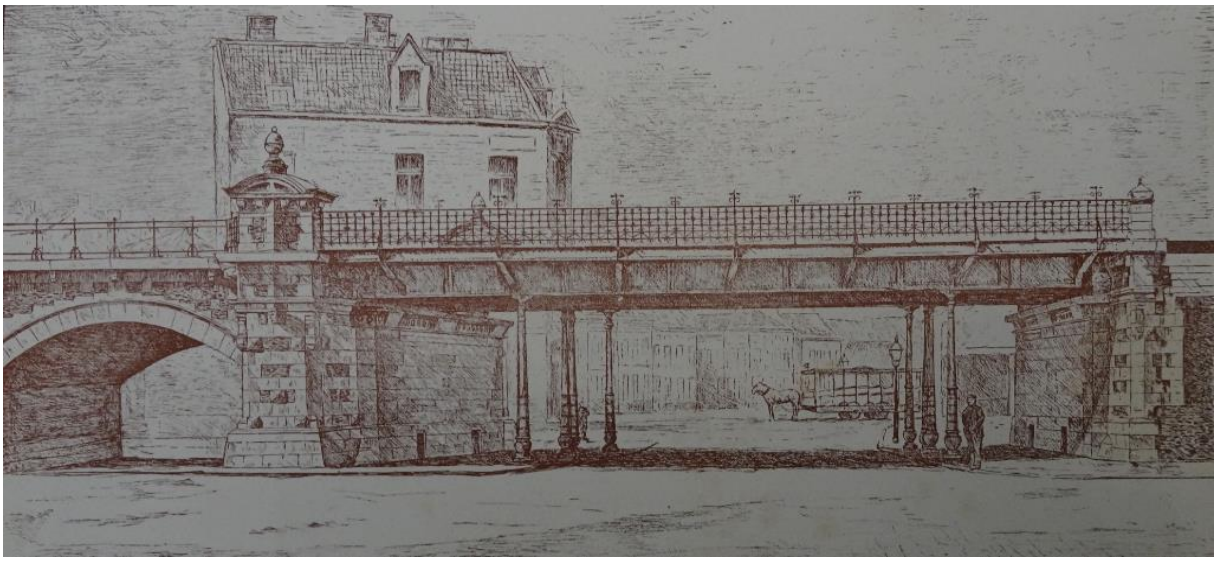


Fig. 114: Tekening van de metalen brug aan de Herentalse Poort (over de Turnhoutsebaan) uit 1897 door Van Bogaert. (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

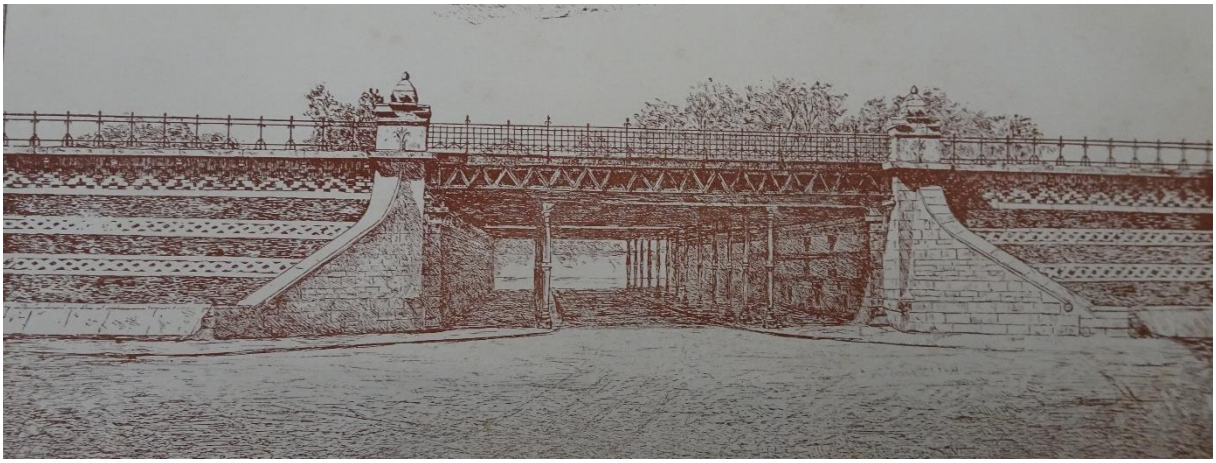


Fig. 115: Brug over de Terlostraat. (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

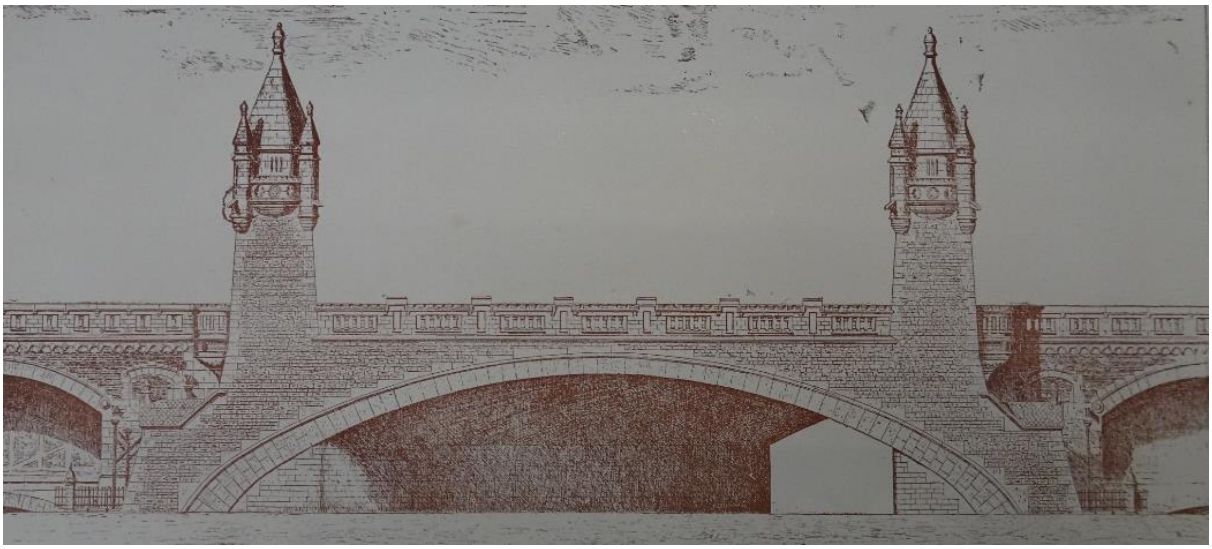


Fig. 116: Brug aan de Plantin en Moretuslei (langs de Mercatorstraat). (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

Specifiek voor deze studie naar de site Antwerpen-Oost, zijn de plannen voor de brug over de Draakplaats en de spoorwegberm langs de huidige weg Omheining Statie van Borgerhout interessant, alsook de brug over het Luitenant Naeyaertplein.

<u>Omgeving Draakplaats – Omheining statie van Borgerhout</u>

Figuur 117 toont de aanleg van de brug en de spoorwegberm die langs de weg liep grenzend aan de tramloods "Antwerpse Maatschappij der Tramways-Omnibussen" en verder lopend langs het watertorenduo Antwerpen-Oost, waarna men aan de verhoogde sporen op de spoorwegberm kwam. De detailplannen tonen de wisselwerking tussen bak- en natuursteen en de geometrische patronen die in de constructie verwerkt werden. Ook de smeedijzeren reling ten noordwesten van en langs de helling, de bermbekleding en -versterking met de smeedijzeren reling ten zuidoosten van en langs de toegangshelling vanaf de spoorwegbrug over de Draakplaats zijn in detail opgetekend, en behoren zo tot de originele aanlegperiode van het verhoogde ringspoor.[54]

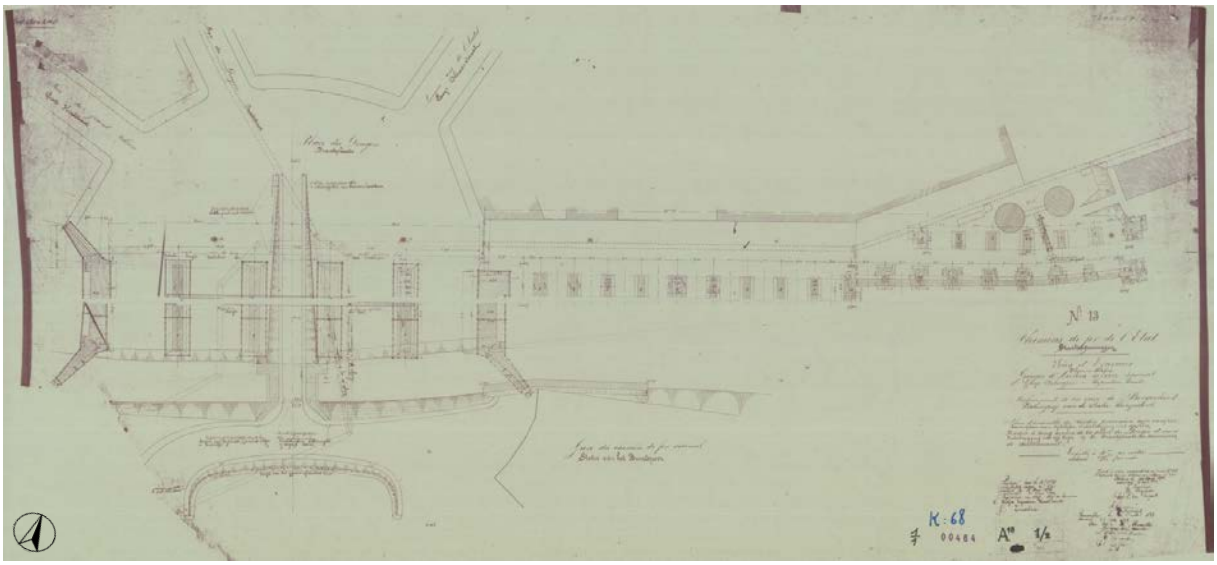


Fig. 117: Plan van 28 april 1894, ondertekend door ingenieur Van Bogaert, bij het dossier van de verhoging van "statie Borgerhout", met titel "samenplan van tijdelijke onderbrugging met opritten – onderbrugging met vijf bogen op de Draakplaats en steunmuren". (Archief Infrabel, A18 1-2.)

[54] AOE, Beschermingsdossier Watertorens Antwerpen-Oost.

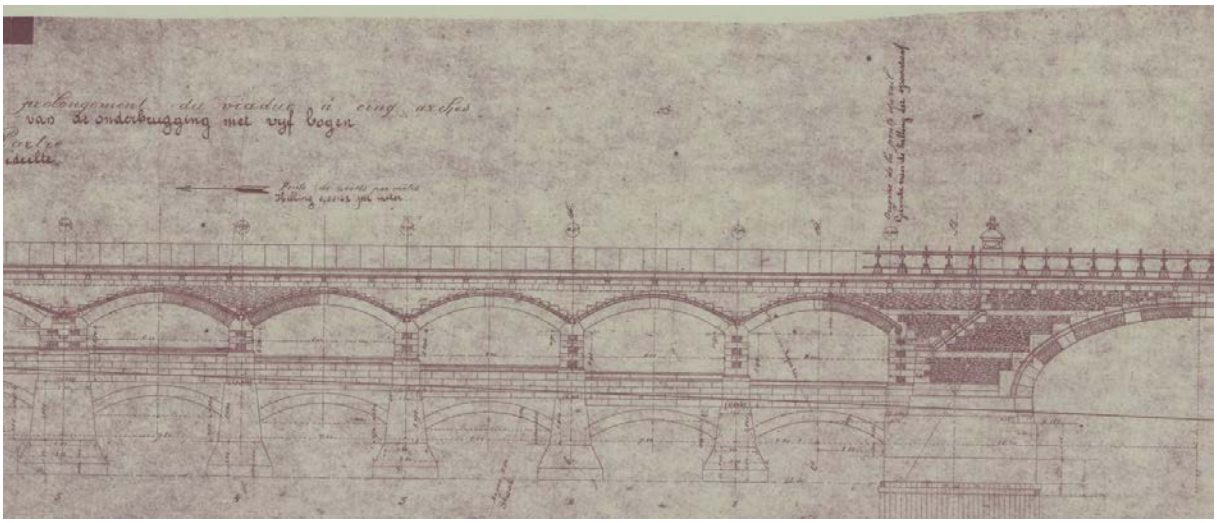


Fig. 118: Detail van het plan "opstanden en doorsneden van de steunmuren van den oprit toegang gevende tot de statie Borgerhout over de Draakplaats", ondertekend door Van Bogaert op 24 april 1894. (Archief Infrabel, A18 1-9, voor het volledige plan zie bijlage.)

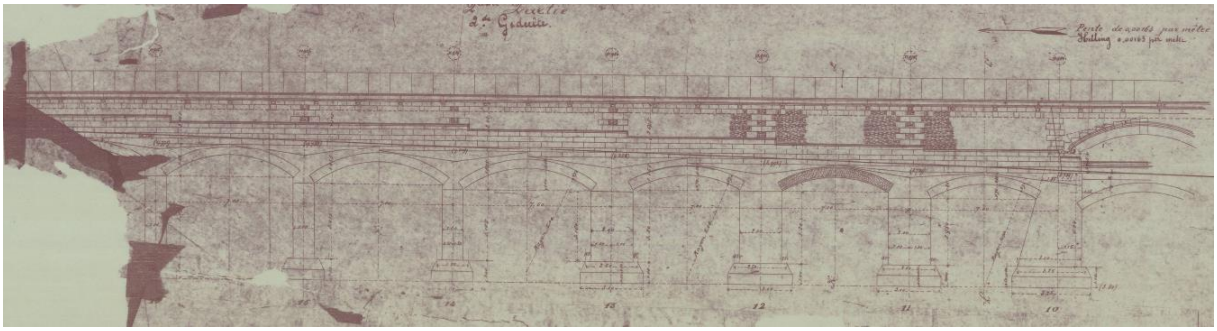


Fig. 119: Detail van het plan "opstanden en doorsneden van de steunmuren van den oprit toegang gevende tot de statie Borgerhout over de Draakplaats", ondertekend door Van Bogaert op 24 april 1894. (Archief Infrabel, A18 1-9, voor het volledige plan zie bijlage.)

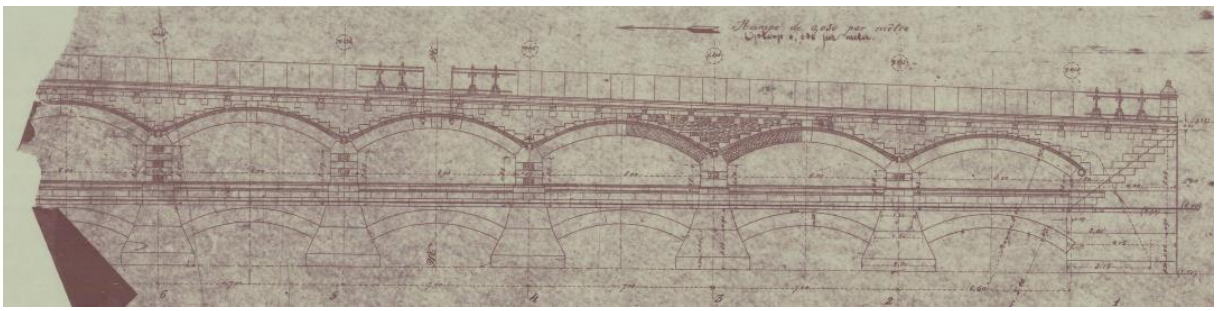


Fig. 120: Detail van het plan "opstanden en doorsneden van de steunmuren van den oprit toegang gevende tot de statie Borgerhout over de Draakplaats", ondertekend door Van Bogaert op 24 april 1894. (Archief Infrabel, A18 1-9, voor het volledige plan zie bijlage.)

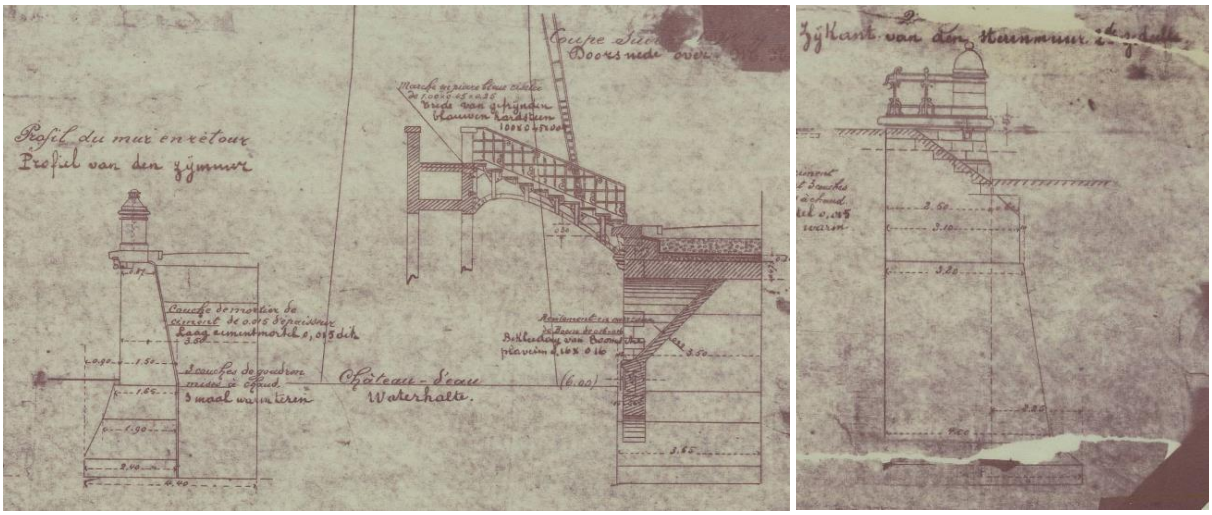


Fig. 121: Detail van het plan "opstanden en doorsneden van de steunmuren van den oprit toegang gevende tot de statie Borgerhout over de Draakplaats" waarop de connectie naar de brug tussen de watertorens te zien is, ondertekend door Van Bogaert op 24 april 1894. (Archief Infrabel, A18 1-9, voor het volledige plan zie bijlage.)

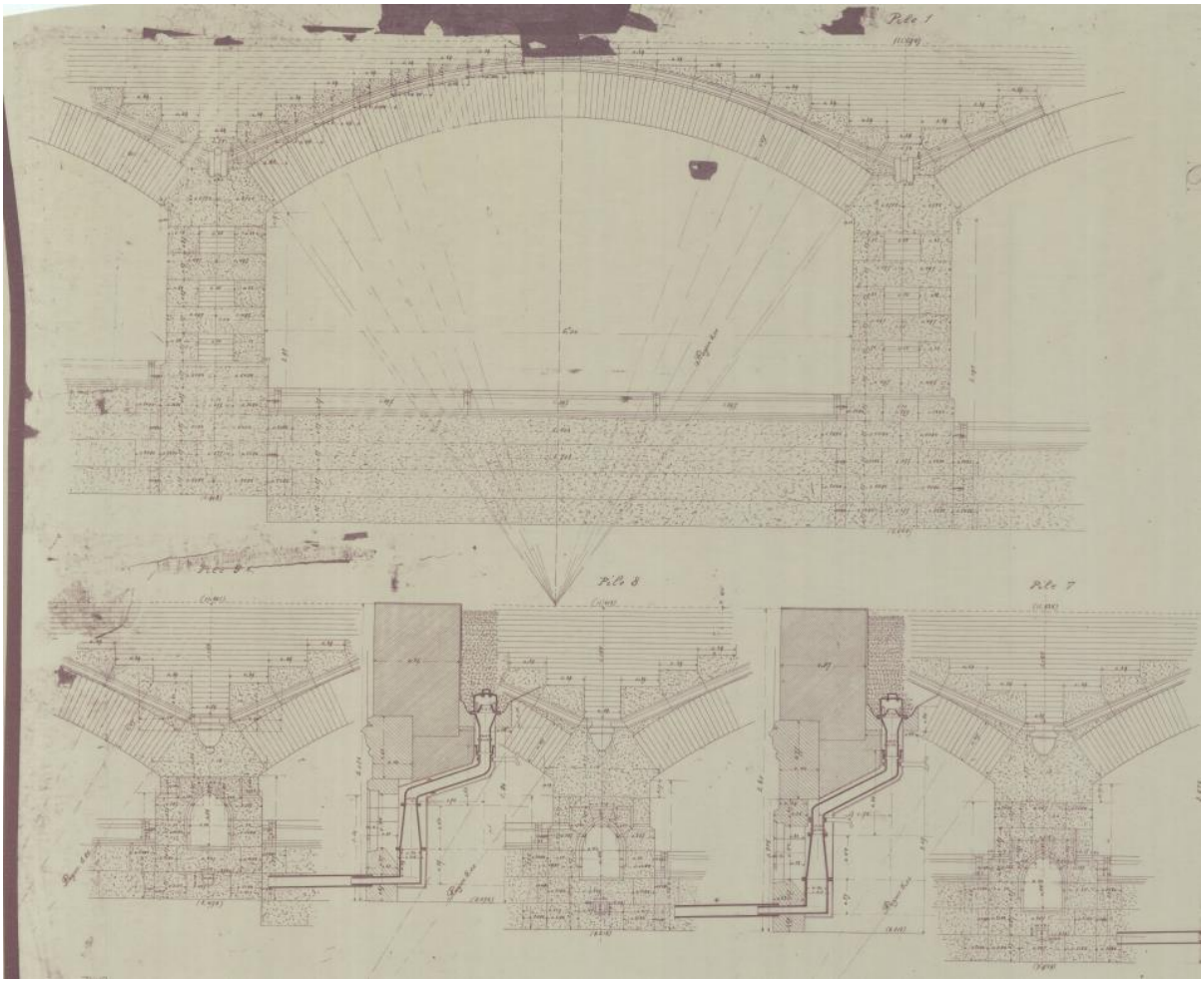


Fig. 122: Detail van het "plan d'ensemble es pierres du mur de soulèvement en prolongement du Viaduc à cinq arches". (Archief Infrabel, A18 1-8, voor het volledige plan zie bijlage.)

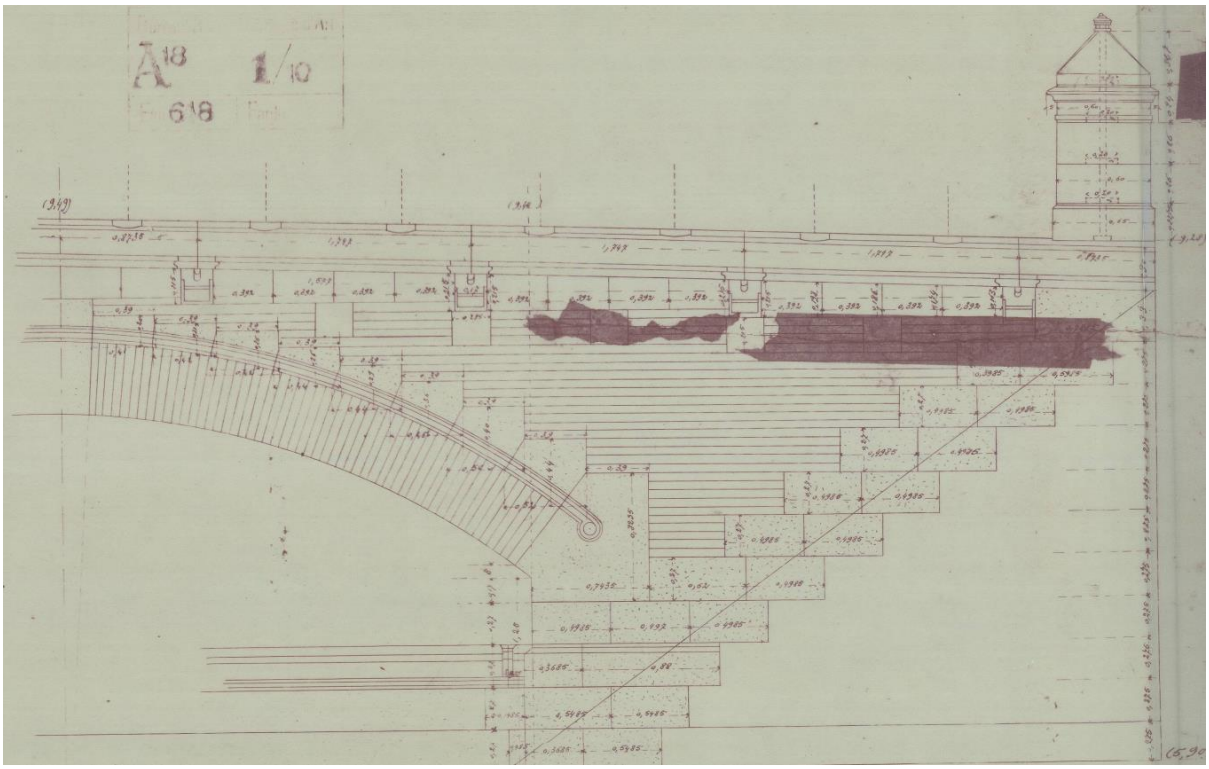


Fig. 123: Detail van het "plan d'ensemble des pierres du mur de soulèvement à proximité des Chateaux d'eau". (Archief Infrabel, A18 1-10, voor het volledige plan zie bijlage.)

Historische foto's ter hoogte van de Draakplaats tonen opnieuw de originele torentjes en reling op de brug. De foto's tonen dat de reling doorliep over het gedeelte langs Omheining Statie van Borgerhout. Bij de opmaak van deze studie waren deze elementen tijdelijk verwijderd voor de renovatie door Infrabel.

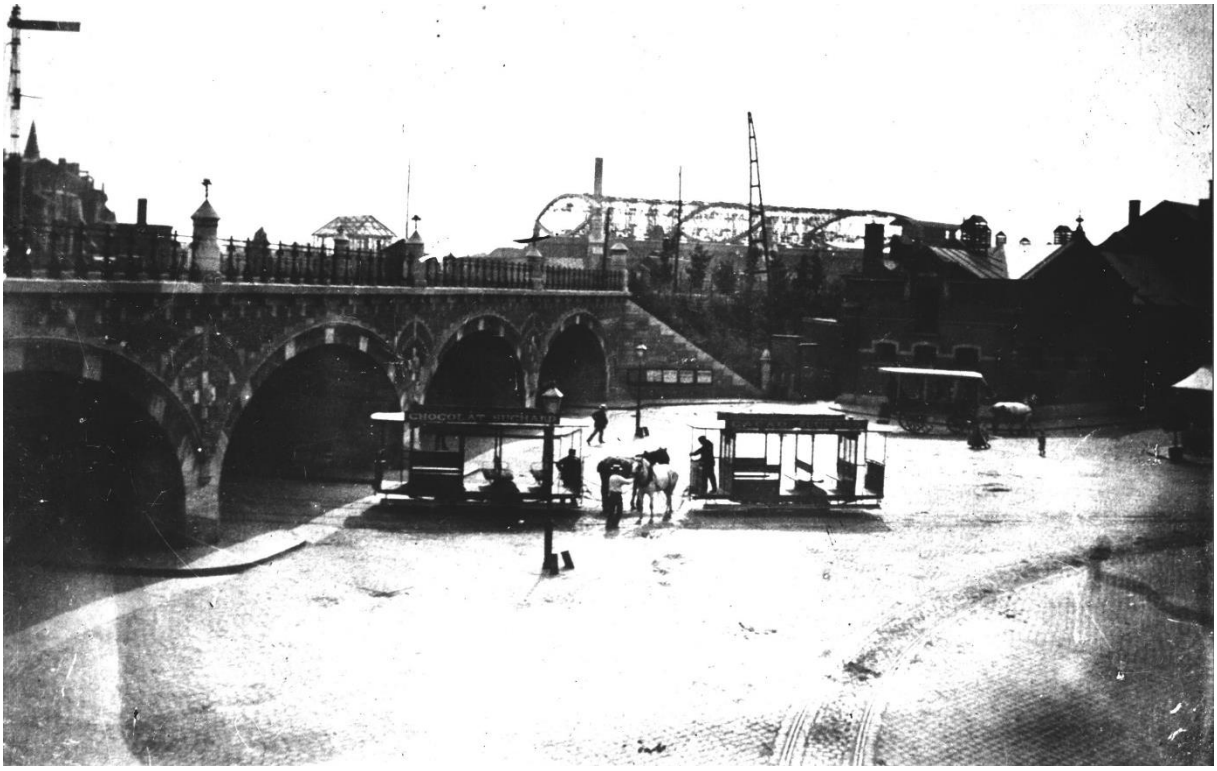


Fig. 124: 1880-1900 Aan de Draakplaats konden de trams wisselen van paarden. Links de spoorwegtalud met zijn typische torentjes. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-OF#7124.)

Fig. 125: Prent van 25 september 1904 met zicht op de verhoogde spoorweg aan de Draakplaats en een deel van de dienstwoning van de tramloods. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, PB#2891.)

Fig. 126: Foto uit 1960 met zicht op de brug over de Draakplaats (uit: De Antwerpse stadstram, 93.)

De spoorweg die vandaag over Omheining Statie van Borgerhout loopt dateert van 1978 voor de verbinding met de los- en stapelplaats Antwerpen-Oost. In 1977 werd namelijk beslist om een losplaats en stapelruimte van rails op de terreinen van Antwerpen-Oost op te richten, met aansluiting van het NMBS-spoor op het toenmalige MIVA-spoor. Een gelijkaardig aansluitingsspoor lopende naar de Draakplaats was al aangelegd geweest tijdens WO I met het oog op de bevoorrading van de Antwerpse bevolking. Het werd echter verwijderd in augustus 1929. De aanlegwerken van de los- en stapelplaats startten in mei 1978 en namen meerdere maanden in beslag. Begin juni 1979 kwam de aansluiting met het NMBS-spoor tot stand, waarna de los- en stapelplaats met portaalkraan op 23 augustus 1979 in gebruik genomen kon worden.[55] De portaalkraan op fig. 128 staat heden voor de ingang van de onderhoudsloods.

[55] KEUTGENS E., *De Antwerpse tram: van paardetram tot premetro, 1873-1979,* Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Antwerpen, 1980, 673.

Fig. 127: Aanleg spoorweg op Antwerpen Omheining op 13 oktober 1978, lopend van de Draakplaats de los- en stapelplaats te Antwerpen-Oost. (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse Tram, 1873 – 1979,* 672.)

Fig. 128: Foto van 31 augustus 1979 van de los- en stapelplaats, zicht richting de Plantin en Moretuslei (appartementsgebouw). De inrichting is aangesloten op het NMBS-net. Rechts is net een deel van het vandaag nog aanwezige magazijn zichtbaar. (uit: KEUTGENS E., *De Antwerpse Tram, 1873 – 1979,* 672.)

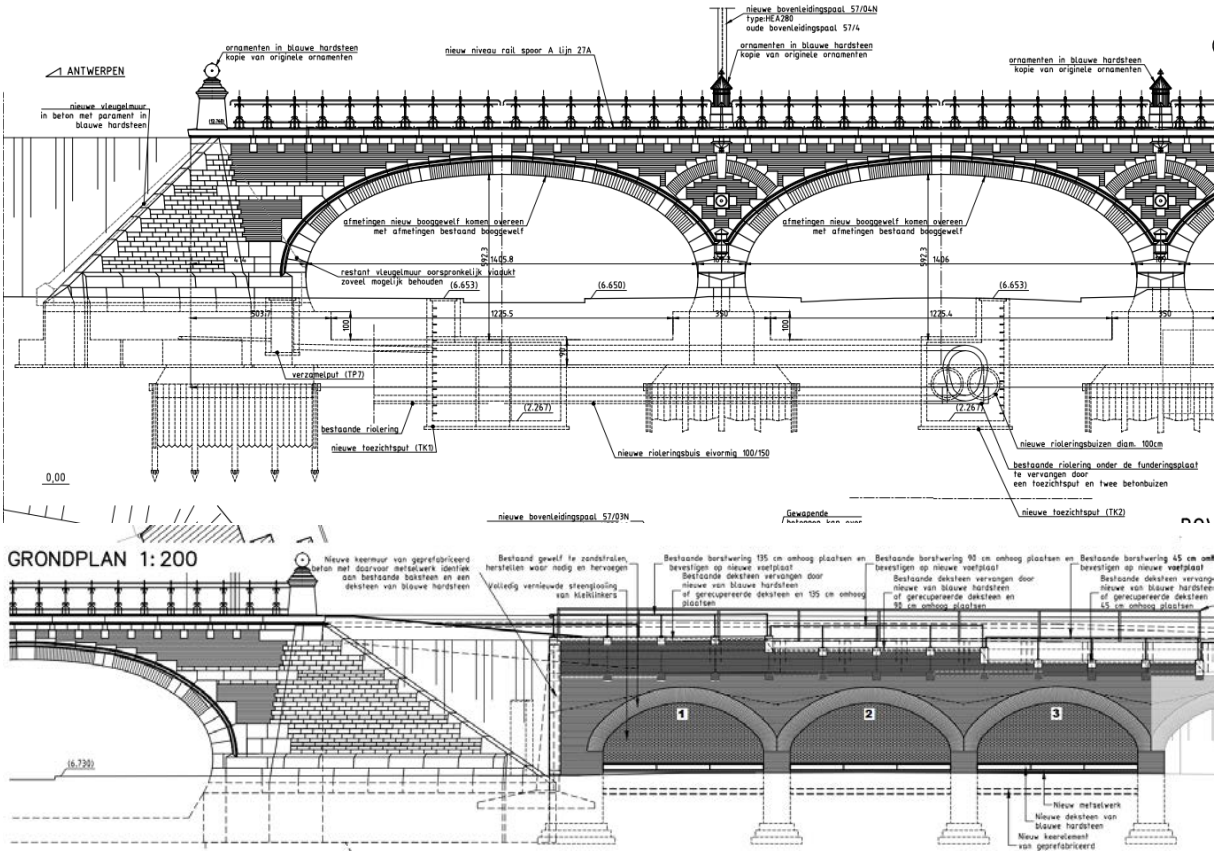
Fig. 129: Foto van 2 september 1981 van de helling met tramspoor, de watertorens, en de verhoogde spoorwegberm. (Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: Watertorens station Antwerpen-Oost [online] https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/6743 (Geraadpleegd op 03-11-2020))

Fig. 130: Ongedateerde foto. (Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: Watertorens station Antwerpen-Oost [online] https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/6743 (Geraadpleegd op 03-11-2020))

Eind 2018 werd gestart met de renovatie van het spoorviaduct over de Draakplaats, bestaande uit een metselwerkdeel en een betonnen deel, waarbij het betonnen gedeelte werd afgebroken en het metselwerkgedeelte gerestaureerd werd. Opmerkelijk hierbij is dat ervoor geopteerd werd om het verdwenen baksteenparement langs de zijde van de Tramplaats de reconstrueren. Specifiek hielden de werken verder het volgende in:

- Renovatie metselwerkbogen (Draakplaats);
- Sloop van gedeelte tussen betonnen gewelf en metselwerkgewelf en het later aangebouwde betonnen deel;
- Bouw nieuwe zelfdragende betonnen structuur (Tramplaats) met reconstructie van het verdwenen baksteen- en natuursteenmetselwerk, naar voorbeeld van de situatie langs de Draakplaats;
- Herstellingen aan de steunmuren langsheen de Transvaalstraat en bouw nieuwe steunmuur van L-keerwanden achter de Transvaalstraat;
- Renovatie van steunbogen (3 - busstelplaats en alle bogen aan de zijde van de watertorens);
- Restauratie van de smeedijzeren balustrades;
- Vernieuwing van alle spoorinfrastructuur (sporen, spoortoestellen, bovenleidingspalen) in de werkzone.[56]

Ook de verhoogde spoorwegberm langs Omheinig Statie van Borgerhout werd gerestaureerd. Het parement werd gereinigd en de balustrade ontroest en herschilderd.



[56] INFRABEL, *Antwerpen Draakplaats,* https://infrabel.be/nl/antwerpen-draakplaats, geraadpleegd op 27/01/2021.

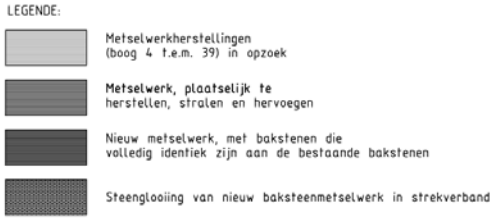


Fig. 131: Detail van planmateriaal m.b.t. de renovatie van de brug. (Archief Infrabel)

Omgeving Luitenant Naeyaertplein

Een origineel beeld van de spoorwegbrug langs het Luitenant Naeyaertplein werd verkregen dankzij de tekeningen uit 1897 van Van Bogaert. Ook hier is het geometrische patroon goed zichtpaar, het terugkerende hardstenen postament links op de tekening en de doorlopende reling, tot aan de huidige Turnhoutsebaan (toen aan de Herentalse Poort).

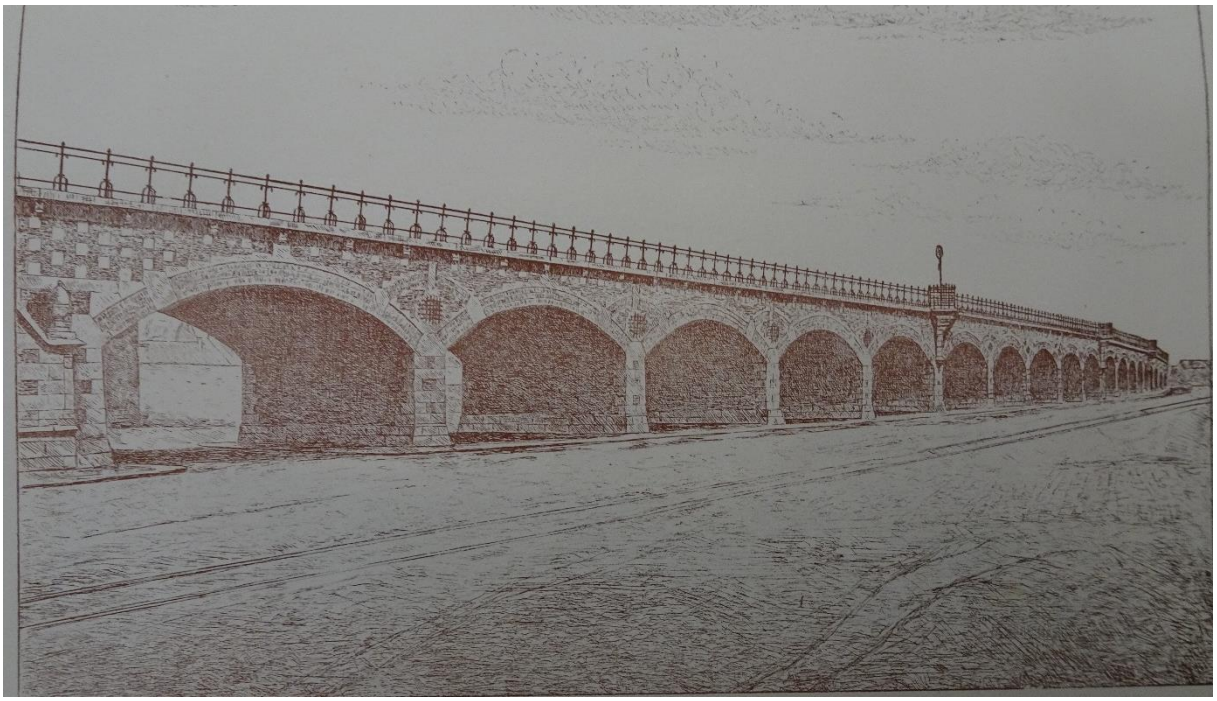


Fig. 132: Tekening door Van Bogaert uit 1897 van de oorspronkelijke spoorbrug lopende vanaf het Luitenant Naeyaertplein tot aan de Turnhoutsebaan. (VAN BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897)

In 1930 werden eveneens werken uitgevoerd aan de brug en de spoorwegberm startend aan het Lt. Naeyaertplein, bedoeld om de verbreding van de spoorbaan op de verhoogde berm mogelijk te maken. De brug werd verbreed, en langs de oostzijde van de verhoogde spoorweg werd een dam opgeworpen, zodat de doorgangen, ondanks protest van de gemeenteraad van Borgerhout, onder de verhoogde spoorweg versperd werden. Deze werden verder aangevuld met aarde, en aan de westzijde met een muurtje dicht gemetst.[57]

Onderstaande foto dateert vermoedelijk uit 1920-1927 en geeft een zicht op de spoorwegberm, toen afbraakwerken aan de Brialmontomwalling bezig waren. De verhoogde spoorwegbrug is deze ter hoogte van het Luitenant Naeyaertplein en de Oudstrijdersstraat. De volgende foto, uit 1934, toont de verhoogde spoorweg en het terrein tussen de spoorweg en de Brialmontvesting.

[57] SAA, Tunnel onder ooststation, 2232#1108.

Fig. 133: Detail van een foto uit 1920-1927 tijdens de gedeeltelijke afbraak van de Brialmontomwalling ter hoogte van het huidige Luitenant Naeyaertplein De spoorwegomwalling startend vanaf het Lt. Naeyaertplein werd nog niet opgevuld. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 1400#337).

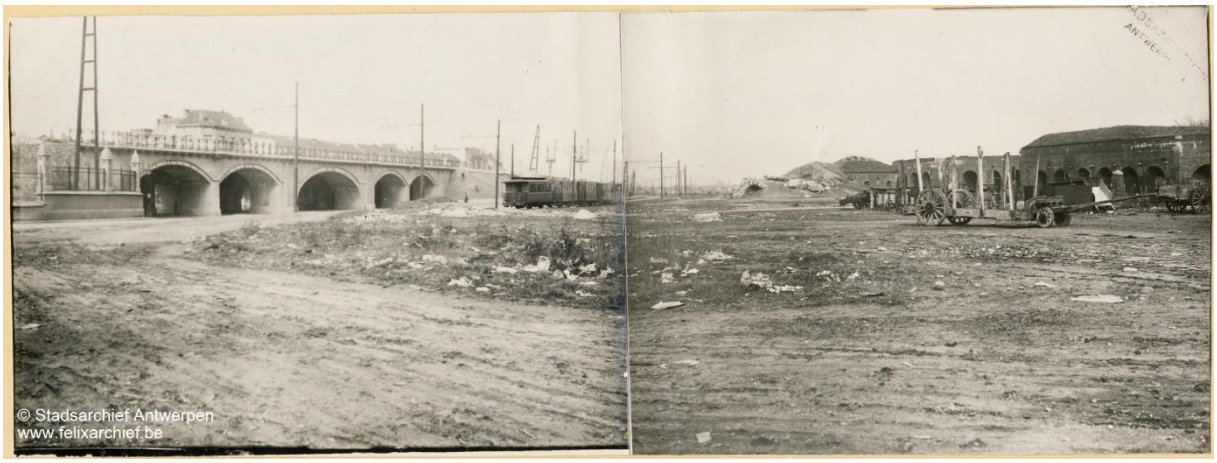


Fig. 134: Foto uit maart 1934 genomen ter hoogte van de huidige Minckelersstraat en met zicht op links de brugdoorgang naar het huidige Luitenant Naeyaertplein die verbreed werd, gevolgd door de dichtgemaakte bruggen van de verhoogde spoorwegberm; en rechts de Brialmontomwalling. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, FOTO-OF#62.)

Fig. 135: Detail van bovenstaande foto met zicht op de verbrede brug en aanduiding van de aarden wal die tegen de spoorwegberm werd opgeworpen; langs de andere zijde werden muurtjes gebouwd.

Onderstaande foto werd genomen tijdens de werken ter hoogte van het Luitenant Naeyaertplein. De brug lijkt grotendeels heropgebouwd te worden, en werd verbreed.

Fig. 136: Foto uit 1930-1932 van grote verbouwingswerken aan de spoorwegberm ter hoogte van het huidige Luitenant Naeyaertplein. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 1400#350.)

Overigens dateren uit deze periode enkele foto's met zicht op de stadspoorten van de Brialmont-omwalling ter hoogte van de site Antwerpen-Oost, Louisa- en Leopoldpoort, kort voordat ze werden afgebroken in 1931.

Fig. 137: Foto van 16 maart 1927 met zicht op de buitenkant van de Leopoldpoort in de Brialmontomwalling. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 2036#384)

Fig. 138: Foto uit ca. 1930 van de Louisapoort van de Brialmontomwalling (ter hoogte van het station Antwerpen-Oost) en de toen tussenliggende terreinen. Links achteraan de brug aan het Luitenant Naeyaertplein en in 1930 dichtgemaakte verhoogde spoorwegberm. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, GP#554.)

Fig. 139: Foto uit 1920-1940 van de bestratingswerken aan het huidige Luitenant Naeyaertplein. Achter de spoorwegberm ligt nog de Brialmontomwalling. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 1400#369.)

Fig. 140: Foto uit 1925-1929 van de bestratingswerken aan de Engelselei gezien vanuit het huidige Luitenant Naeyaertplein. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 1400#370.)

Onderstaande twee foto's toont de situatie vóór en na de renovatie van de in 1930 dichtgemetselde centers.

Fig. 141: Project "Vergeten straat", 2014-2018: Foto's voor en na de renovatie van de ruimtes in de bogen (Centers) onder de gemetste spoorwegberm langs de Engelselei. ("AG VESPA, "Centers", https://www.agvespa.be/projecten/centers#, geraadpleegd op 3/11/2020.)

2.5 Watertorenduo bij station Antwerpen-Oost

2.5.1 Situatieschets

De watertorens werden gelijktijdig aangelegd met de verhoogde spoorwegberm en twee andere watertorenparen langs het Antwerpse spoorwegennet. De twee watertorens vormen een onderdeel van een autonoom en gesloten watervoorzieningssysteem ten dienste van de spoorwegmaatschappij. Het watervoorzieningssysteem vervoerde industrieel water, afkomstig van het Albertkanaal, dat vooral bedoeld was om stoomtreinen van water te voorzien. Pas tijdens de jaren 1960 bij de elektrificatie van het volledige spoorwegennet verdwenen de stoomlocomotieven, en dus ook het nut van de torens.

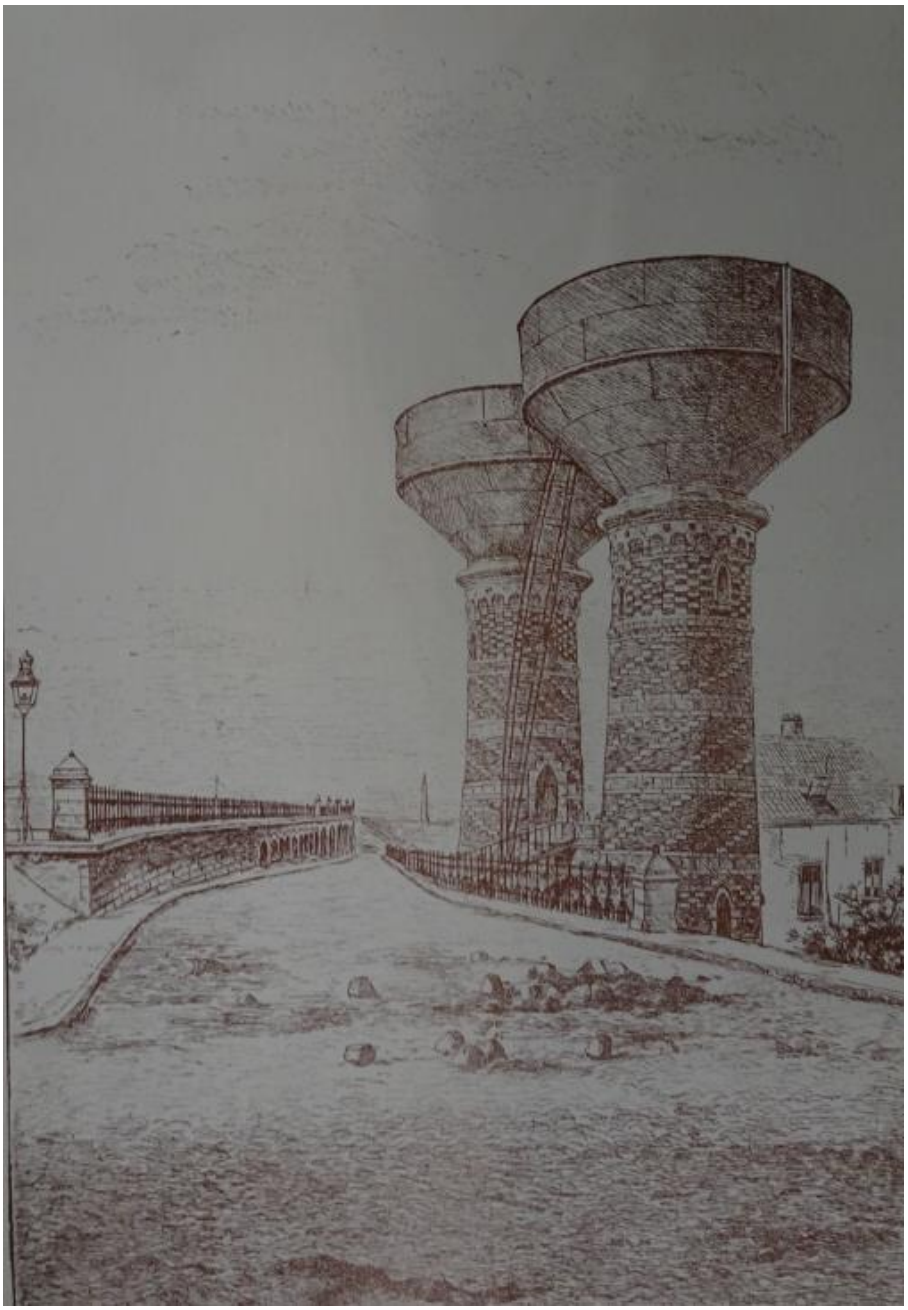


Fig. 142: Prent in het boekje uit 1897 van Van Bogaert. (BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897.).

2.5.2 Werking van de watertorens[58]

De watertorens bij het station Antwerpen-Oost en die bij station Antwerpen-Stuivenberg behoorden allebei tot het autonoom watervoorzieningssysteem van de spoorwegmaatschappij.

[58] HENDRICKX, E., "Watertoren-duo nabij station Antwerpen-Oost", Masterproef Monumenten- en Landschapszorg, Universiteit Antwerpen, 2007, 13-19. Voor een gedetailleerde bespreking van de verschillende stappen wordt naar de masterproef verwezen.

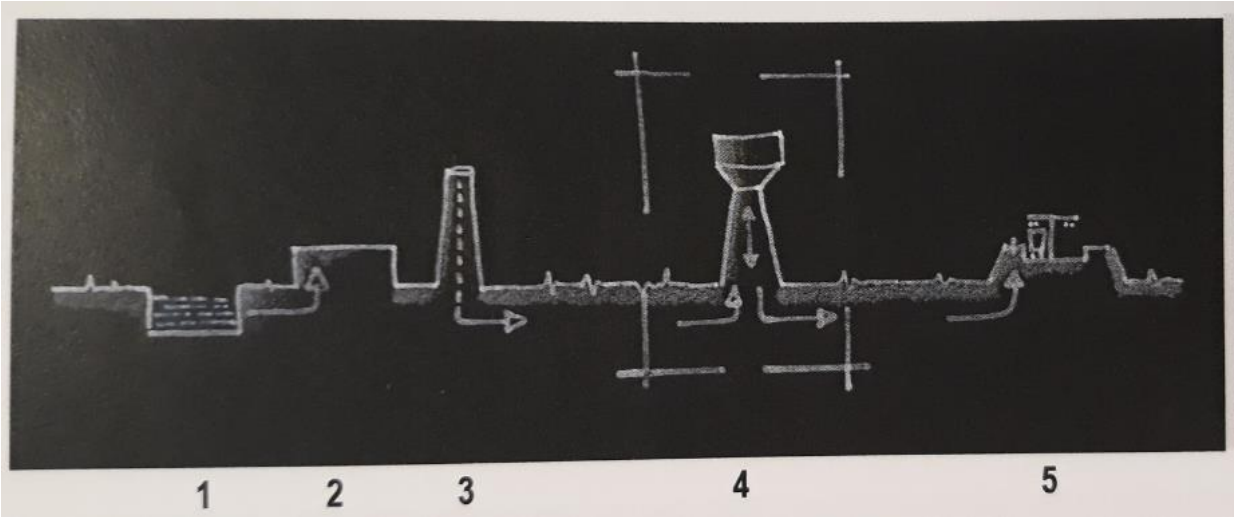


Fig. 143: Schetsmatige weergave van de verschillende fases in het watervoorzieningssysteem. (HENDRICKX, E., "Watertoren-duo nabij station Antwerpen-Oost", Masterproef Monumenten- en Landschapszorg, Universiteit Antwerpen, 2007, 13.)

Het water dat in de reservoirs bewaard werd, werd uit het Albertkanaal gepompt (1). Mogelijk werd ook gedurende bepaalde tijd, maar alleszins vóór de overwelving, water uit de Herentalse Vaart gepompt. De wateropname gebeurde in ieder geval niet ver van station Antwerpen-Oost.

Het pompstation (2) bevond zich tussen de Tweemontstraat en het kanaal. Dit gaf het water de nodige druk om via de ondergrondse leidingen tot aan het waterzuiveringsstation (3) te stromen.

In het waterzuiveringsstation werd het water ontdaan van kalk en organische vervuiling. De toevoerleidingen die van het eerste pompstation kwamen lagen parallel met de Schijnpoortweg. Vlak voor de ringspoorweg liep de leiding een terrein van de Belgische Spoorwegen op.

De waterzuiveraar stond in verbinding met een volgende pompinstallatie, die het water naar de watertorens (4) aan Antwerpen-Stuivenberg (of Antwerpen-Schijnpoort) leidde. Vanaf de watertorens aan Antwerpen-Stuivenberg vertrekken er vervolgens 2 circuits: één bedeelt station Zurenborg en station Stuivenberg, en het andere is een hoofleiding die rechtstreeks naar de watertorens van Antwerpen-Oost gaan. De waterreservoirs op hoogte garandeerden een constante druk in het leidingstelsel. De werking ging als volgt:

- Persleidingen liepen vanaf de pompinstallatie naar de watertorens;
- De leiding loopt met de helling van de spoorwegberm mee naar beneden. De bakstenen schacht van de watertoren wordt 1 m onder het maaiveld doorboord door de persleiding;
- In deze toevoerleiding staat het water onder druk en wordt het verticaal naar boven gestuwd
- Aan de bovenzijde van het reservoir stort het water in het reservoir, waardoor 1 kuip gevuld wordt. Persleidingen van een watertoren-duo staan met elkaar in verbinding: als het reservoir van één watertoren gevuld wordt, dan zal het waterniveau gelijktijdig in het andere reservoir stijgen (systeem van communicerende vaten).
- Op de toevoerleiding is een automatische sluitknop voorzien, die de kraan afsluit van zodra het volledige reservoir gevuld is. De afsluitknop bestaat uit een hefboom waarbij op het uitstekende deel een eikenhouten blokje gemonteerd wordt, dat al drijvend gelijktijdig zal stijgen met het waterniveau. Hiermee wordt de hefboom geleidelijk naar boven bewogen en sluit de

toevoerleiding zich automatisch. De stand van het waterpeil kon gecontroleerd worden aan de hand van de niveaumeter aan de buitenkant van de watertorens.

- Voor het geval de aanvoerpompen niet tijdig konden stoppen, of er door een stevige regenbui teveel water in het reservoir terechtkwam, werd er een overstortpijp voorzien, die tot aan de hoogste toegelaten waterstand liep. Ook zorgde de overstortpijp ervoor dat het stof van het water weggenomen kon worden door op gecontroleerde wijze teveel water te pompen, waardoor de bovenste laag water via de overstortpijp in de riolering ging.
- Loodrechte ladders zijn aan de buitenzijde van de reservoirs aangehecht om deze te kunnen controleren. Bij controle liet men het reservoir volledig leeg lopen, via de verlaat, die op het laagste punt in het reservoir gelegen was, aangesloten op de overstortpijp.
- De onderzijde van het reservoir is bereikbaar vanaf de lekvloer (houten vloer) in het interieur, die bereikbaar is via een loodrechte ladder in de bakstenen schacht. Vanaf deze vloer kunnen de afsluiters van de leidingen worden bediend en kunnen herstellingen aan de onderzijde van de reservoirs uitgevoerd worden.
- Aan de onderzijde van de schachten bevindt zich een stookinstallatie op cokes, zodat het water tijdens de wintermaanden niet zou bevriezen (gevaar voor scheuren van de ijzeren constructie). De warmte van de cokeskachels stijgt in de holle schacht tot aan de onderkant van de metalen reservoirs, en de rook kan via de vierkante openingen aan de bovenzijde van de bakstenen schacht ontsnappen.

Het water van de reservoirs kwam ten slotte via een persleiding in een ondergronds buizensysteem, via dewelke het rechtstreeks tot op de perrons gebracht werd (5). Vanaf het perron kon het overhevelen in de stoomlocomotieven gebeuren via een stortpijp die bovenop een waterzuil stond en manueel bediend werd vanaf het perron met een draaihendel.

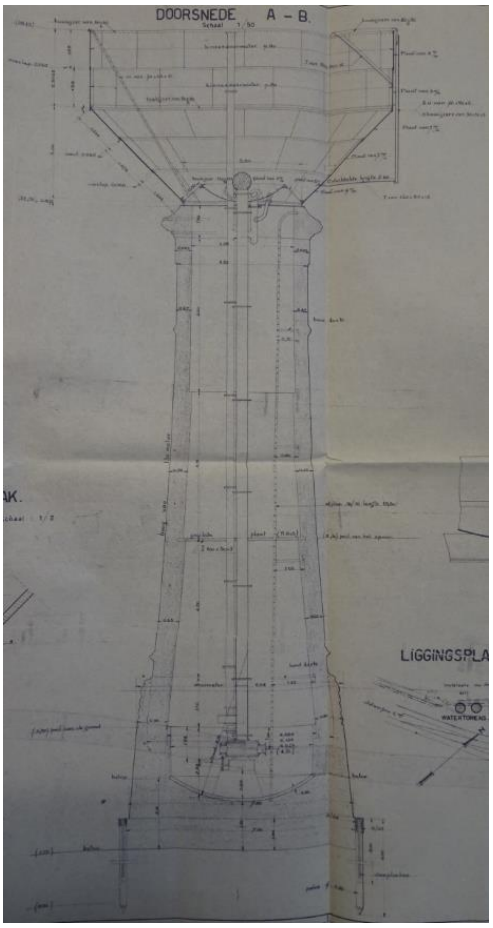


Fig. 144: Doorsnede van de watertorens Antwerpen-Oost, 15/04/1950. (AOE, Beschermingsdossier Watertorens Antwerpen-Oost.)

Fig. 145: Voorbeeld van een waterzuil in het treinmuseum te Schaarbeek.

2.5.3 Typologie[59]

Een watertoren is een reservoir op een zekere hoogte dat een permanente druk op waterleidingen garandeert. Watertorens bestonden al in de Romeinse tijd. Het ging toen om houten reservoirs met water die in bestaande stenen torens geplaatst werden. In de reservoirs ontstond een grote druk waardoor de wanden en de bodem voorzien moesten worden van een aparte steunconstructie. Ook tijdens de middeleeuwen werden watertorens gebouwd, maar een grote evolutie in de constructie is toen lange tijd niet merkbaar geweest. Tijdens de renaissance zijn het voornamelijk de fonteinen die noemenswaardig zijn betreffende de waterhuishouding.

Wanneer men in de loop van de 19e eeuw door de vele cholera-epidemies en toenemende verstedelijking nood kreeg aan een algemeen waterleidingstelsel, om zo niet meer in contact te moeten komen met het vervuilde oppervlakte water, kwamen de eerste watertorens zoals wij ze nu kennen tot stand. Onder invloed van de industriële revolutie evolueerde de bouwtechniek van de watertoren in snel tempo. De houten reservoirs maakten toen plaats voor metalen kuipen (ijzer) om tijdens de 20ste eeuw te evolueren naar betonnen en stalen reservoirs.

Terwijl Engeland lange tijd de voortrekker was wat betreft de watertorenbouw, namen Frankrijk en Duitsland tijdens de 19de eeuw deze rol over. Duitse ingenieurs kwamen met nieuwe reservoirtypen in ijzer, terwijl de Fransen de eerste betonnen watertoren ontwikkelden. De verdere ontwikkeling, onder meer van stalen watertorens, vond plaats in Amerika.

De ijzeren reservoirs werden vanaf het begin van de 19de eeuw vervaardigd. Door middel van walstechnieken werd het toen mogelijk om plaatijzer economisch te vervaardigen. Aanvankelijk waren de reservoirs zoals de houten exemplaren nog rechthoekig met een vlakke bodem, maar hierbij ging het dunne plaatijzer echter uitbuiken onder invloed van de waterdruk, waardoor extra verstevigingsconstructies vereist waren. Een voorbeeld van dergelijk waterreservoir werd in 1885 in ’S Hertogenbosch gebouwd[60].

Er werd overgestapt op het ronde vlakbodemreservoir van smeedijzer.[61] De dunne ronde wand van het reservoir kon de waterdruk goed opvangen. De smeedijzeren platen werden met behulp van klinknagels aan elkaar verbonden, en de vlakke bodem van het reservoir werd ondersteund door zware balken om het gewicht van de watermassa op te vangen. De extra ondersteuningsconstructie kostte echter veel materiaal en de onderzijde van het reservoir was deels onbereikbaar voor onderhoud.

---

[59] VAN CRAENENBROECK, W. *Eenheid in verscheidenheid: watertorens in België,* Brussel, Navewa, 76-133. HENDRICKX, E., “Watertoren-duo nabij station Antwerpen-Oost”, Masterproef Monumenten- en Landschapszorg, Universiteit Antwerpen, 2007, 10-12.

[60] Zie voor herbestemming tot kantoor- en horecalocatie van de watertoren van ‘s Hertogenbosch: https://www.erfgoedshertogenbosch.nl/verhalen/watertoren-s-hertogenbosch, geraadpleegd op 3/11/2020.

[61] Voorbeelden in de toren van Rotterdam uit 1873 gelegen in de wijk De Esch langs de Maas, en de toren op het Predikherenkerkhof te Utrecht.

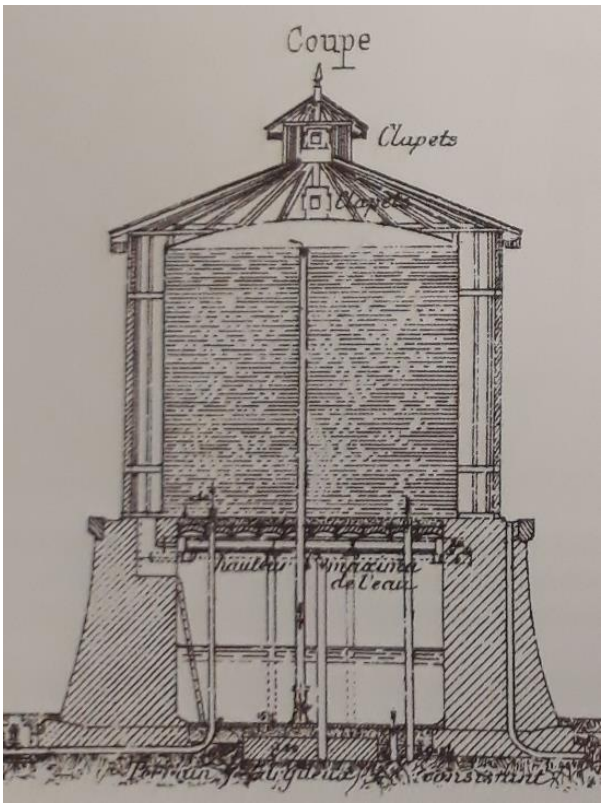
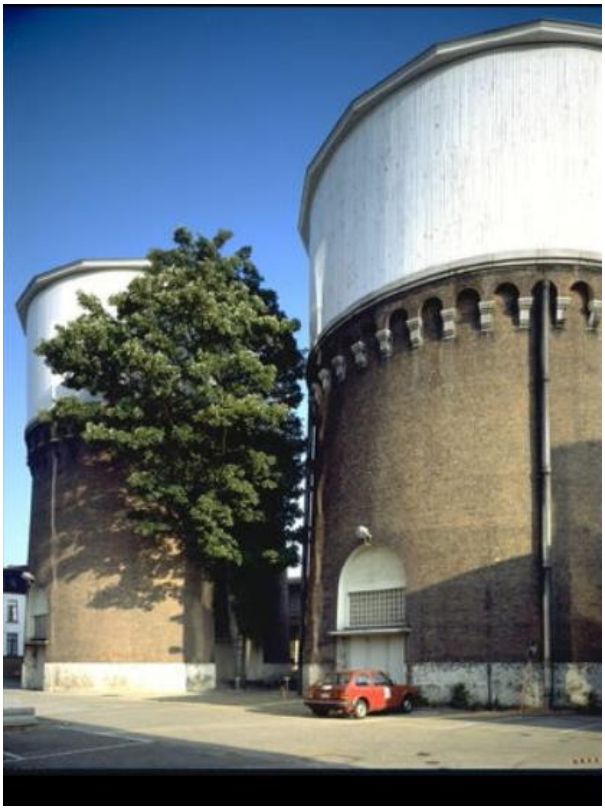


Fig. 146: Watertoren te Terkamerenbos, Brussel uit 1880, volgens het principe van de vlakbodemreservoirs. Het gaat om één van de oudste watertorens van België, en werd overigens verbouwd tot kantoorruimte. (IRIS, Watertorens, Belle Alliancelaan 1, Terkamerenbos, http://www.irismonument.be/nl.Brussel_Uitbreiding_Zuid.Belle_Alliancelaan.1.html, geraadpleegd op 28/08/2020.) Het schema komt uit VAN CRAENENBROECK, W. *Eenheid in verscheidenheid: watertorens in België,* Brussel, Navewa, 78.

Terwijl voor het midden van de 19de eeuw nog gewerkt werd met gietijzer, in combinatie met smeedijzeren banden ter versteviging, werd vanaf de 2de helft van de 19de eeuw overgestapt op het gebruik van smeedijzer, dat toen goedkoper werd dan gietijzer.

De volgende generatie reservoirs werd ontwikkeld door Fransman J. Dupuit in 1885, met zijn vrijdragende reservoirbodems (hangbodemkuip). De draagfunctie van het balkenrooster werd hierbij vervangen door de reservoirbodem zelf. Het reservoir had een hangende bodem in smeedijzer dat werd bevestigd in een smeedijzeren ring. Een extra ondersteuning was hierdoor niet meer nodig. Het gewicht van het water werd volgens dit systeem via de reservoirbodem overgedragen op de drukring. Deze drukring was opgelegd op de gemetste onderbouw, waardoor de wijzigende druk van het water echter voor beschadiging van het metselwerk zorgde. Dit type reservoir werd in België als standaardreservoir bij de spoorwegen gebruikt tijdens de tweede helft van de 19de eeuw.



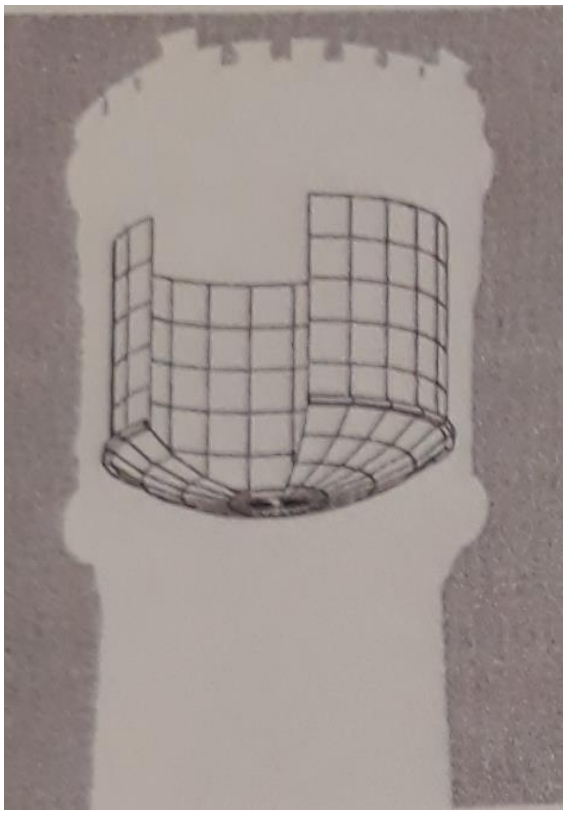


Fig. 147: Watertoren te Kattenberg, Gent uit 1882, volgens het principe van de hangbodemkuip. (Agentschap Onroerend Erfgoed 2020: Complex van de watervoorzieningsdienst [online] https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/20564, geraadpleegd op 28-08-2020.) Het schema komt uit VAN DER VEEN H., *Watertorens in Nederland,* Rotterdam, 1989, 37.

Het nieuwe type reservoir, dat dit laatste probleem diende te verhelpen, was het type ontwikkeld door de Duitse professor Otto Intze uit 1883 en 1884. De types Intze (1 en 2) werden door een patent beschermd, waardoor enkel de firma Neuman, waarbij Intze als constructeur in dienst was, ze mocht ontwikkelen. De bodem van het Intze-reservoir werd zo vormgegeven dat de oplegring in het horizontale vlak steeds spanningsvrij bleef. Deze oplegring had ook een kleinere diameter dan de oplegring voor de hangbodem-reservoirs met dezelfde inhoud. Aangezien de oplegring op de onderbouw stond, kon de onderbouw van de Intze-reservoirs aanzienlijk slanker worden uitgevoerd. Deze materiaalbesparing op de onderbouw was de belangrijkste reden dat dit type reservoir zo populair werd.

Het Intze 1-type werd gekenmerkt door een opbollend bodemgedeelte. Aan deze ingewikkelde bodemvorm werden extra verstijvingsribben aangebracht om de ongunstige drukbelasting te kunnen opvangen. Deze opbollende bodem veroorzaakte echter een aanzienlijk verlies aan nuttige inhoud van het reservoir.

De nadelen van het Intze 1-type werden daarom weggewerkt in het Intze 2-type. Een gedeelte van de opbollende bodem werd hierbij vervangen door een hangbodem. Het reservoir kende hierdoor een nuttige inhoud en de verstijvingsribben waren niet meer nodig. Maar door de zeer ingewikkelde constructie van deze bodem werd het Intze 2-type enkel gebruikt voor grotere reservoirs en bleef het Intze 1-type zeer populair.

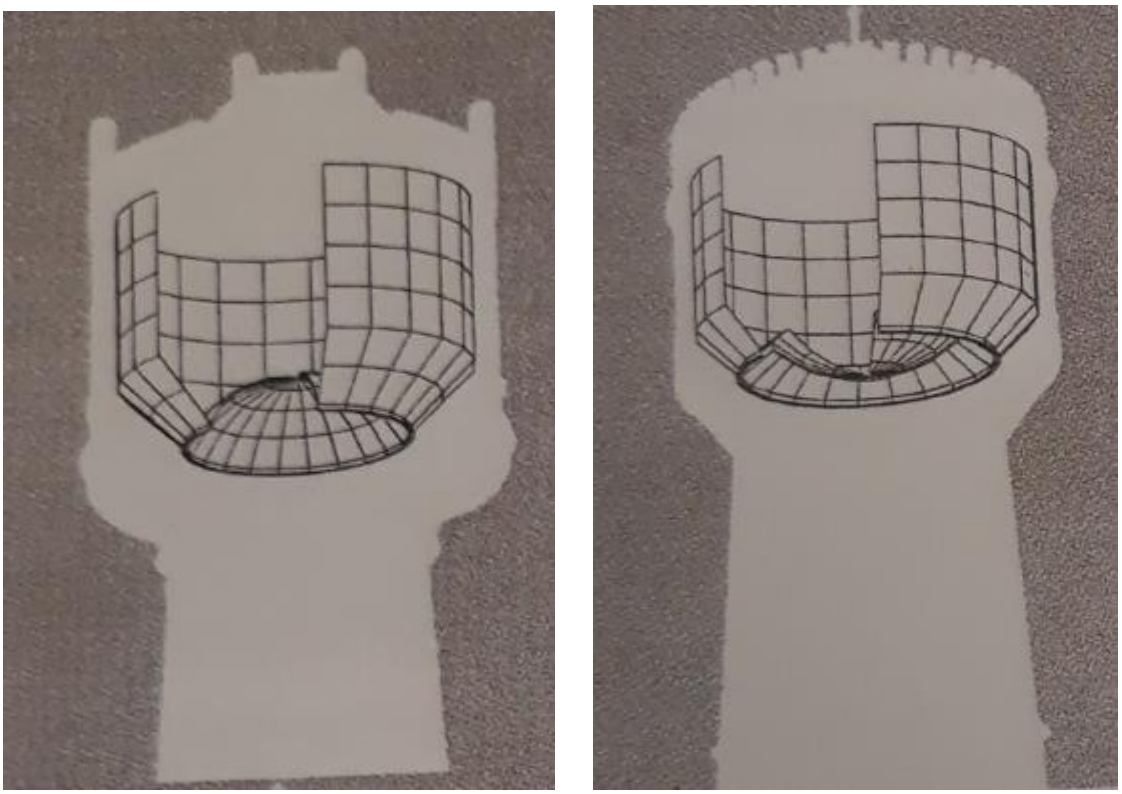


Fig. 148: Isometrie van een Intze-reservoir: links Intze 1-type en rechts Intze 2-type. (uit: VAN DER VEEN H., *Watertorens in Nederland,* Rotterdam, 1989, 37.)

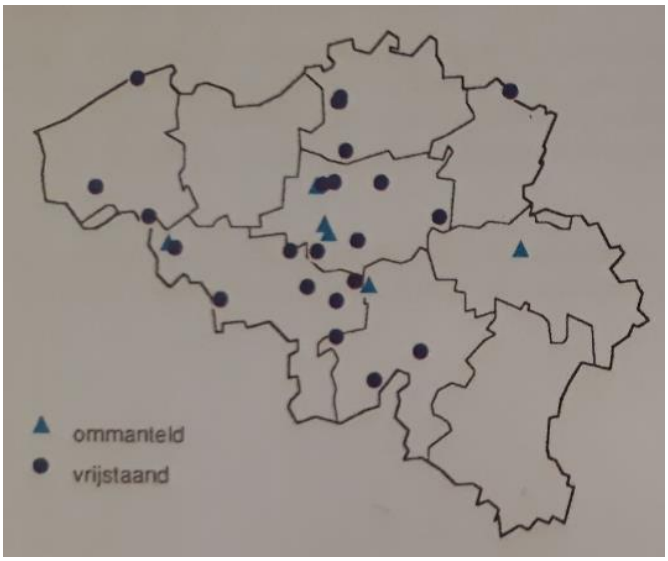


Fig. 149: Kaartje met aanduiding van de watertorens met een Intze-reservoir in België. De hoogste concentratie bevond zich op de as tussen Antwerpen en Charleroi. De versie met onbeklede Intze-reservoirs werd voornamelijk bij de spoorwegen gebruikt. (uit: VAN CRAENENBROECK, W. *Eenheid in verscheidenheid: watertorens in België,* Brussel, Navewa, 85.)

Tot 1915 werden deze Intze-reservoirs veelvuldig toegepast in Duitsland en Nederland. Voor de Duitse spoorwegen werd het 1-type in serie gefabriceerd met standaard inhouden. Ook in België werden de Intze-reservoirs toegepast bij de spoorwegen. De reservoirs van de spoorwegwatertorens aan station Antwerpen-Stuivenberg (365 m³) en aan de Draakplaats (285 m³) zijn beide van het Intze 2-type. In Nederland werden de Intze-reservoirs vooral toegepast voor grotere reservoirs voor drinkwater.

In een latere fase werd pas overgegaan tot het inbouwen van de vergaarbakken. Een watertorenreservoir dat omgeven is door een mantel bevindt zich in Turnhout. Het contrast tussen de uitgewerkt schacht en de functionele reservoirs werd hierdoor weggewerkt. Het onbeschermd laten van de reservoirs van voordien duidde nog op een streven naar een lichte constructie en een goedkopere wijze van uitvoeren.

Fig. 150: Foto uit 1920 van het inmiddels verdwenen watertorenduo nabij station Antwerpen-Centraal. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, PB#1806.)

Fig. 151: Foto uit 1931 van het watertorenduo aan de Halenstraat van het rangeerterrein van de NMBS (Station Antwerpen-Stuivenberg). (SAA, Fotoverzameling losse foto's, GP#241.)

2.5.3.1 Plannen van de watertorens Antwerpen-Stuivenberg en Antwerpen-Centraal

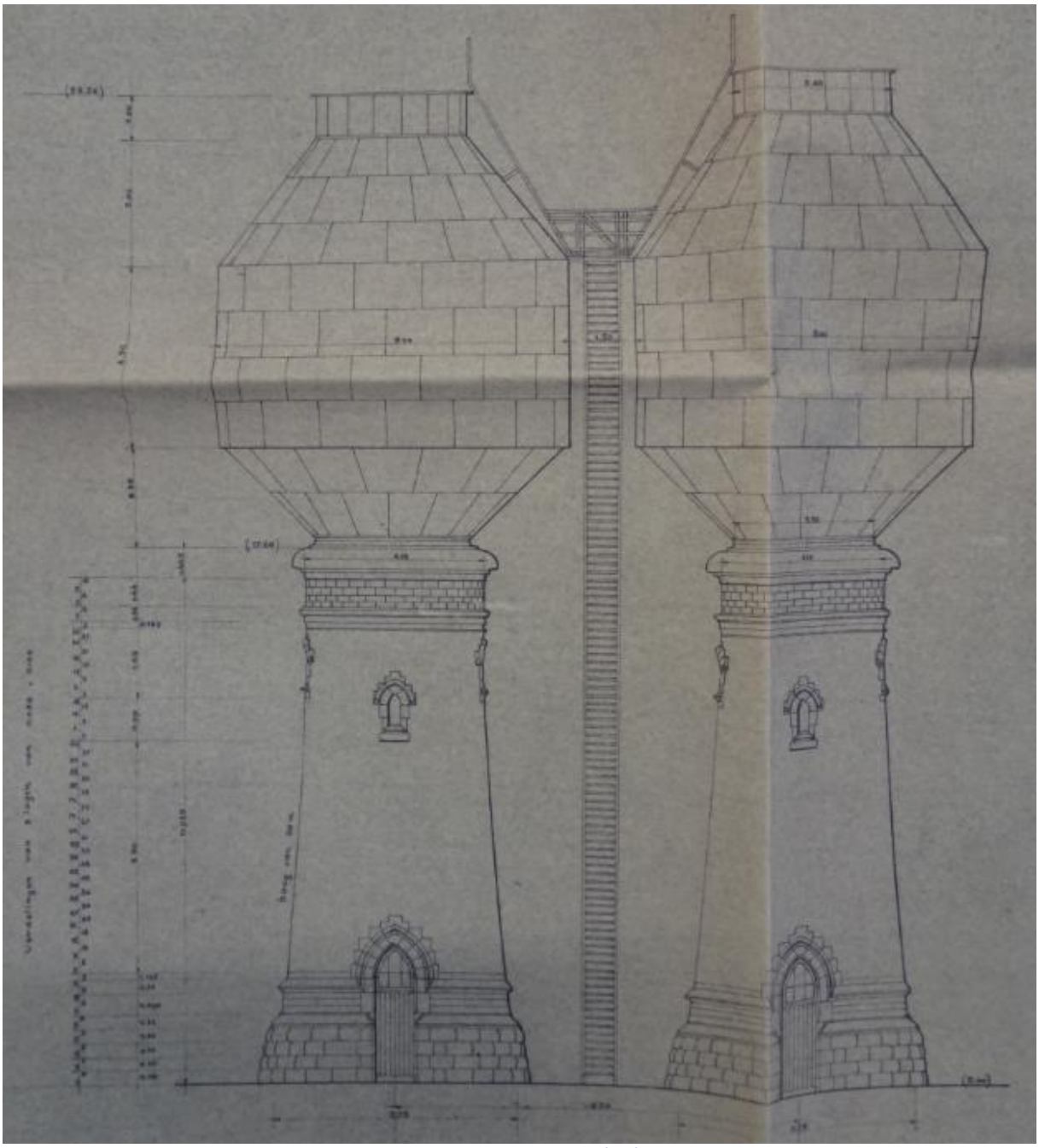


Fig. 152: Watertorens Antwerpen-Stuivenberg opgemaakt op 25/06/?. (AOE, Beschermingsdossier Watertorens Antwerpen-Oost.)

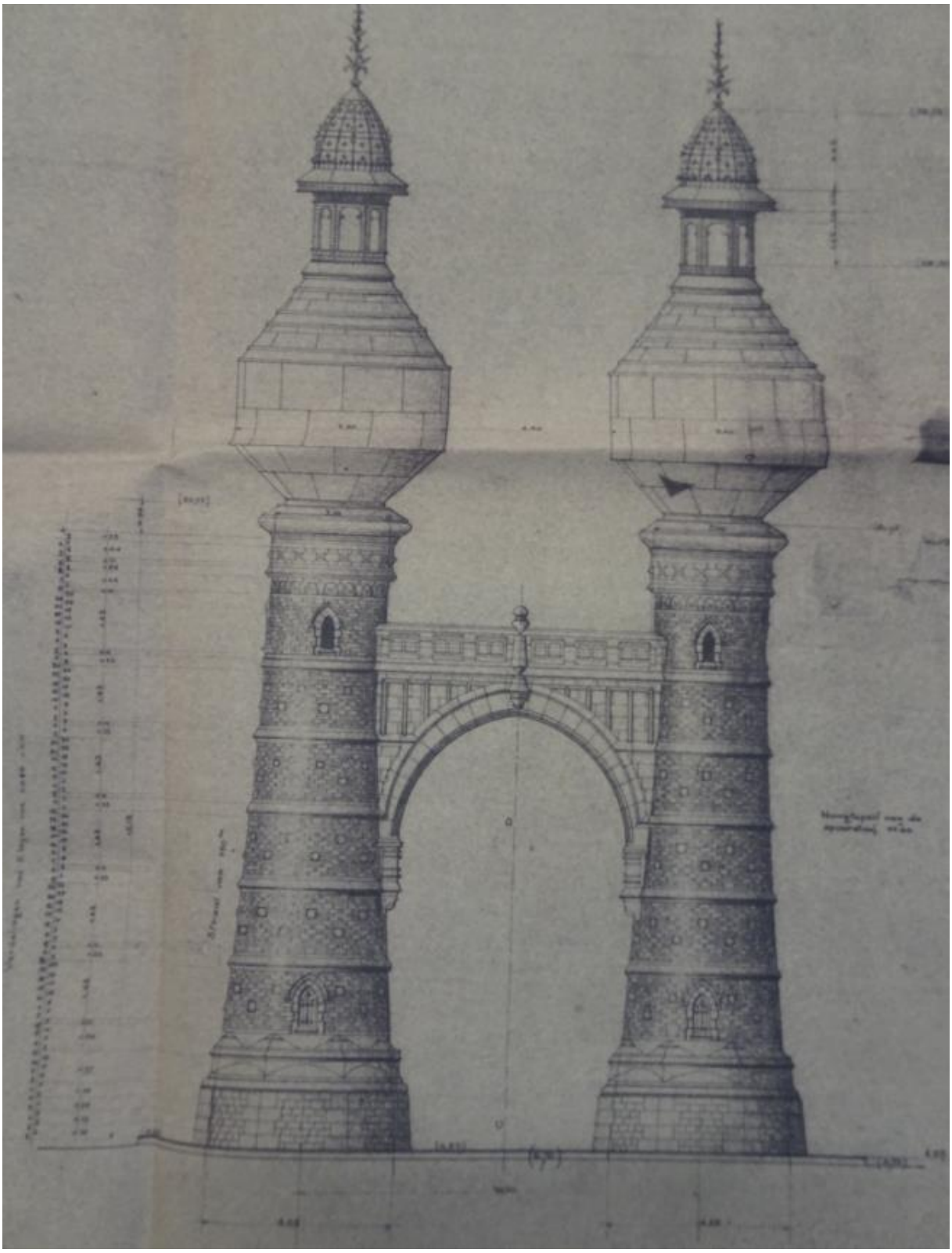


Fig. 153: Watertorens Antwerpen-Centraal (gesloopt) opgemaakt op 25/06/?. (AOE, Beschermingsdossier Watertorens Antwerpen-Oost.)

2.5.4 Bouwhistorische evolutie

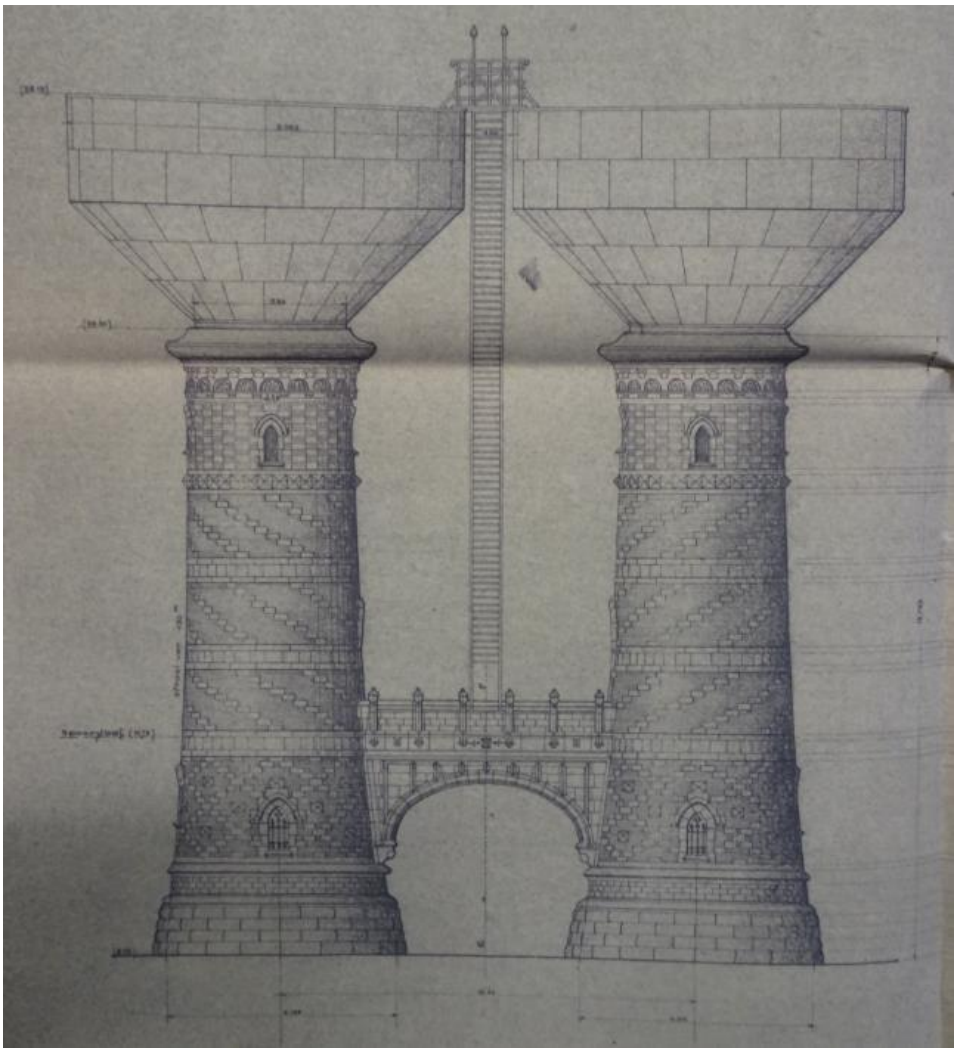
2.5.4.1 Ontwerp en bouw van het watertorenduo Antwerpen-Oost,1891-1898

Over het watertorenduo bij station Antwerpen-Oost werd reeds in 2007 een masterproef geschreven door E. Hendrickx voor de opleiding Monumenten- en Landschapszorg aan de Universiteit Antwerpen, onder begeleiding van Patrick Viaene.[62] Hendrickx wijst de bouw van het watertorenduo bij station Antwerpen-Oost toe aan Louis de la Censerie, die de torens in 1898 ontworpen zou hebben in opdracht van de spoorwegmaatschappij. Ook in het beschermingsdossier wordt de naam van de la Censerie als "hoogstwaarschijnlijke" ontwerper opgegeven.[63] Het argument van Hendrickx hiervoor is dat bijna alle bronnen alleszins de naam van de la Censerie vermelden en dat er gelijkenissen zijn qua architecturale vormgeving van de schachten van de watertorens met de ontvangsthal van het station Antwerpen-Centraal (naar ontwerp van de la Censerie). Het is hierdoor mogelijk dat de decoratieve uitwerking van de watertorens van de hand van de la Censerie zijn. De watertorens beschikken zo over een zeer fraai uitgewerkte bakstenen schacht met invloed van de neogotiek, in contrast met het functionele uitzicht van de reservoirs, wat trouwens ook zichtbaar is bij de watertorenduo's van Antwerpen-Stuivenberg en Antwerpen-Centraal. Echter dienen ook de namen van rijksingenieur Clement Van Bogaert en diens assistent De Rudder vermeld te worden, die ongetwijfeld mee aan de ontwerpfase deelgenomen hebben. De namen van deze laatsten komen immers terug op gedetailleerde uitvoeringsplannen uit 1891, die overigens aantonen dat de constructie van schachten en reservoirs in dat jaar al vast lag. Anderzijds zijn de watertorens ook reeds weergegeven op een plan uit 1894 rond de opbouw van de verhoogde spoorberm, en opgetekend in een boekje geschreven door Van Bogaert in 1897 met als titel "Traveaux de construction et de surelevement des gares d'Anvers".[64] Een bespreking van de watertorens komt helaas niet voor in het boekje.

De watertorens worden gekenmerkt door een bakstenen schacht met stookinstallatie, onbeschermd metalen reservoir (typisch voor watertorens met industrieel water) en die door hun neogotische kenmerken en originele bak- en natuursteendecoratie de invloed van de architectonische ontwikkelingen op de bouw van artefacten van bedrijf en techniek illustreren.[65]

---

[62] HENDRICKX, E., "Watertoren-duo nabij station Antwerpen-Oost", Masterproef Monumenten- en Landschapszorg, Universiteit Antwerpen, 2007.
[63] AOE, Beschermingsdossier Watertorens Antwerpen-Oost.
[64] BOGAERT C., *Traveaux de construction et de surélèvement des gares d'Anvers,* Imprimer C. Annoot-Braeckman, Ad. Hoste, succrt, Gand, 1897.
[65] AOE, Beschermingsdossier Watertorens Antwerpen-Oost.



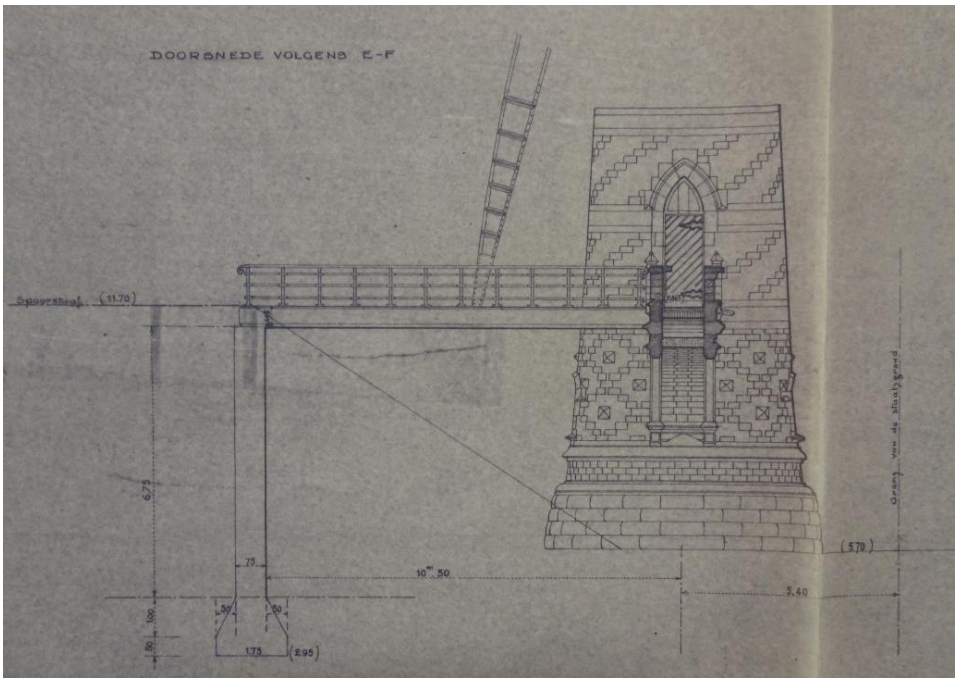


Fig. 154: Aanzichten van de watertorens Antwerpen-Oost, opgemaakt op 25/06/?. (AOE, Beschermingsdossier watertorens Antwerpen-Oost.)

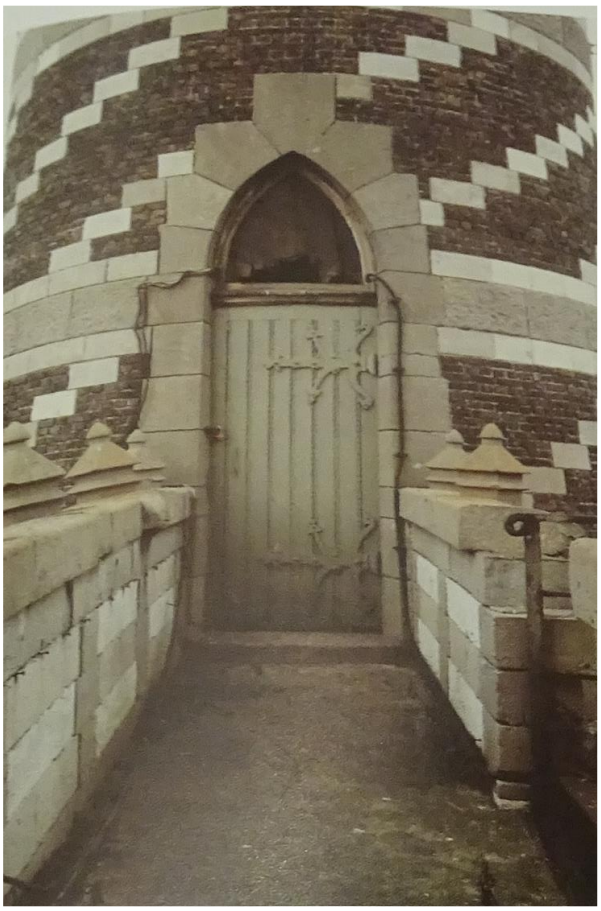


Fig. 155: Foto van de inkomdeur uit 1991. (uit: VAN CRAENENBROECK, W. *Eenheid in verscheidenheid: watertorens in België,* Brussel, Navewa, 155.)

2.5.4.2 Einde

Het autonome watervoorzieningssysteem kende haar einde, toen enerzijds de stoomlocomotieven tijdens midden jaren 1960 verdwenen door de elektrificatie van het spoorwegennet, en anderzijds het gebruik van het watervoorzieningssysteem onmogelijk werd door beschadiging van de toevoerleidingen bij de aanleg van de metrolijnen ter hoogte van Schijnpoort. De zuiveringsinstallatie en de 2 watertorens bij station Antwerpen-Centraal werden vervolgens tijdens de jaren 1960 gesloopt. Vóór de beschadiging van de toevoerleidingen zou het water wel nog een tijdlang gebruikt geweest zijn voor de verwarming van gebouwen, de sanitaire installaties, de voorverwarming van de rijtuigen en om brand te bestrijden.

Vanaf het einde van de jaren 1970 werden de watertorens niet meer onderhouden; In 1981 leidde dit tot een slopingsaanvraag, die echter geweigerd werd omdat ze als belangrijke industrieel-archeologisch getuigen aanschouwd werden. In 1985 volgde de bescherming tot monument en de omgeving als stadsgezicht. Eind jaren 1980 werden de twee overgebleven watertorenduo's te koop gezet door de NMBS, maar de verkoop werd geen succes. Pas in 2004 werd de site met de watertorens aan station Antwerpen-Oost door de NMBS verkocht, waarna voor de renovatie van de baanmeesterwoning naar hedendaagse normen gezorgd werd.[66] Recent kregen de watertorens een nieuwe eigenaar, deze heeft echter nog geen concrete plannen voor een toekomstige herbestemming van het duo.

[66] HENDRICKX, E., "Watertoren-duo nabij station Antwerpen-Oost", Masterproef Monumenten- en Landschapszorg, Universiteit Antwerpen, 2007, 108-109.

Aan de meest biedende

NMBS verkoopt watertorens

Van onze redacteur

Het district Noordoost van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (NMBS) verkoopt in Antwerpen watertorens aan de meest biedende. De opslagtanks van die torens kunnen geschikt gemaakt worden voor horeca-doeleinden (restaurant, cafetaria), kantoorruimte of voor een exclusieve boetiek.

Belangstellende kopers moeten er wel rekening meehouden dat de watertorens in de wijken Zurenborg en Schijnpoort in 1985 door de toenmalige Vlaamse cultuurminister Karel Poma op de monumentenlijst werden geplaatst. Herinrichting kan mits voldaan wordt aan een aantal door Monumenten & Landschappen gestelde voorwaarden.

De NMBS gaat dus voort met het verzilveren van haar waardevol patrimonium. Begin maart ging de raad van bestuur van de NMBS akkoord met de verkoop van de niet meer gebruikte goederenkoer van het station Etterbeek, gelegen aan de Pleinlaan in Elsene, aan de Immobilière Bernheim-Outremer en de Compagnie de Promotion. De vier loten met een totale oppervlakte van 4 ha 1 a en 1 ca brengen de Spoorwegen 600 miljoen fr. op. De NMBS gaat dit geld aanwenden voor investeringen.

■ **Blz. 2: Exclusief tafelen in een watertoren**

Fig. 156: Krantenartikel uit 23 maart 1990, waarin het inrichten van horeca in de reservoirs van de watertorens als herbestemming wordt geopperd.

2.6 Onderhoudsloods en magazijn

Op historisch kaartmateriaal is te zien dat de zone waar heden de onderhoudsloods en het magazijn staan steeds onbebouwd geweest is, tot hier in 1897 een goederenstation opgebouwd werd. De open ruimte hierrond werd vermoedelijk gebruikt voor circulatie en opslag van materialen. Dit station werd vermoedelijk als een gevolg van oorlogsschade tijdens WO II gesloopt. Aangezien er geen originele plannen teruggevonden zijn van de onderhoudsloods, is het onduidelijk wanneer deze exact tot stand gekomen is, maar vergelijking van historische kaarten en luchtfoto's geeft aan dat deze tussen 1959 en 1969 moet opgebouwd zijn. Opmerkelijk hierbij is dat de loods op de voetafdruk van het gesloopte station uit 1897 gebouwd is. Het is onduidelijk wat hiervoor de reden is, mogelijk werden de funderingen van het stationsgebouw hierbij hergebruikt?

Een plan opgemaakt op 1 juli 1999 toont voor het eerst het grondplan van de onderhoudspost bovenleidingen. De gearceerde ruimtes werden gepland om gesloopt te worden in een eerste fase, waarna de sloping van het volledig gebouw in een tweede fase zou volgen, zodat de constructie kon vervangen worden door een nieuw groter gebouw. De sloop heeft echter niet plaatsgevonden en van de geplande uitbreiding werd enkel het huidige magazijn uitgevoerd.

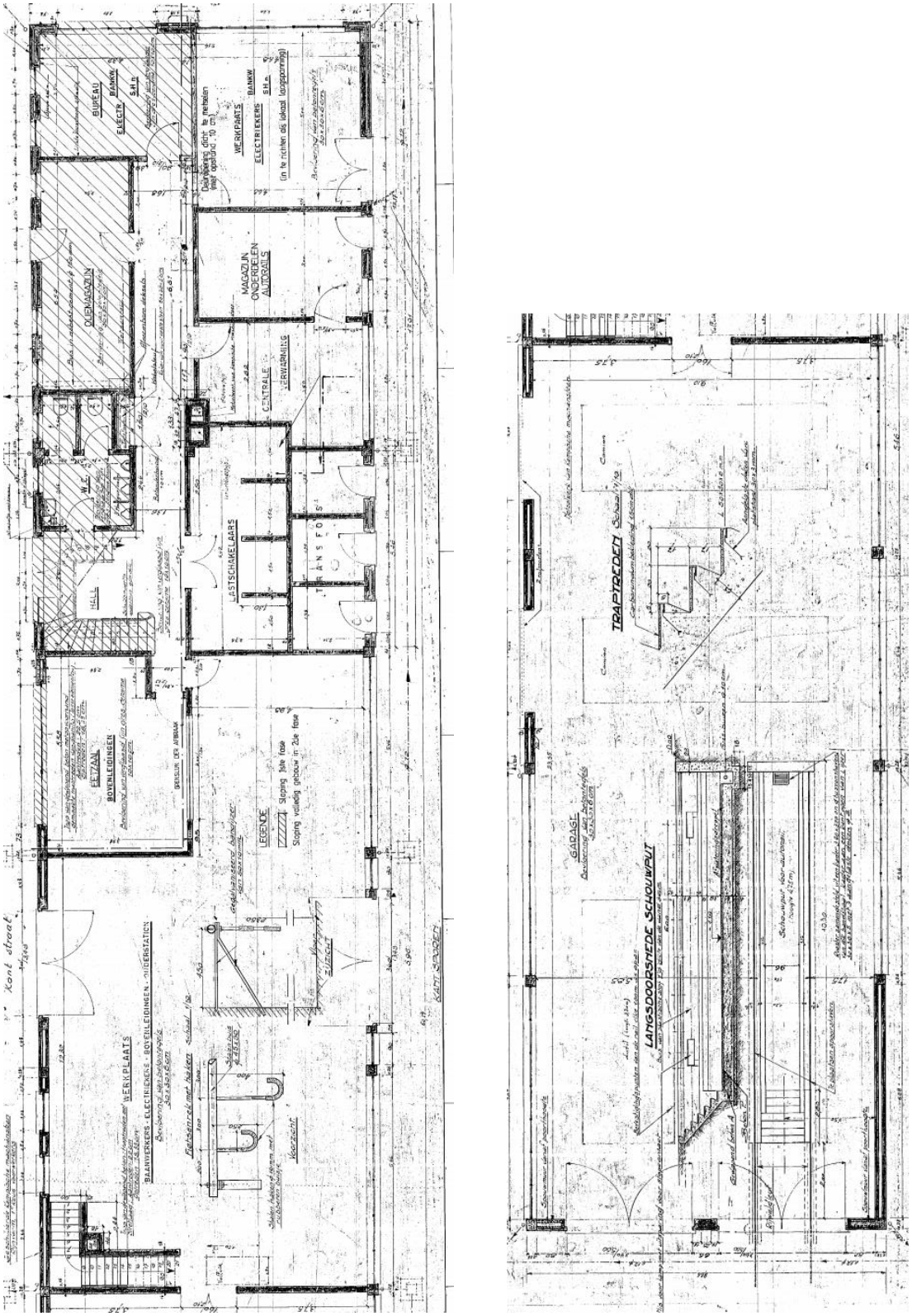


Fig. 157: Opgesplitst plan van de gelijkvloerse verdieping van de onderhoudspost bovenleidingen. (Archief Infrabel)

Centraal op de gelijkvloerse verdieping bevond zich de werkplaats met aparte ruimte voor een eetzaal. Ten westen bevond zich een hal met trap naar de verdieping en aansluitende sanitaire ruimte. Verder van oost naar west bevonden zich in deze vleugel respectievelijk het oliemagazijn, bureau, werkplaats, magazijn onderdelen autorails, centrale verwarming, lastschakelaars en transfo's. In de westelijke vleugel bevond zich een ruime garage, doorlopend tot de verdieping, met schouwput voor autorail.
In de oostelijke vleugel op de verdieping bevond zich een magazijn, kleedkamer, eetzaal en laagspanning.

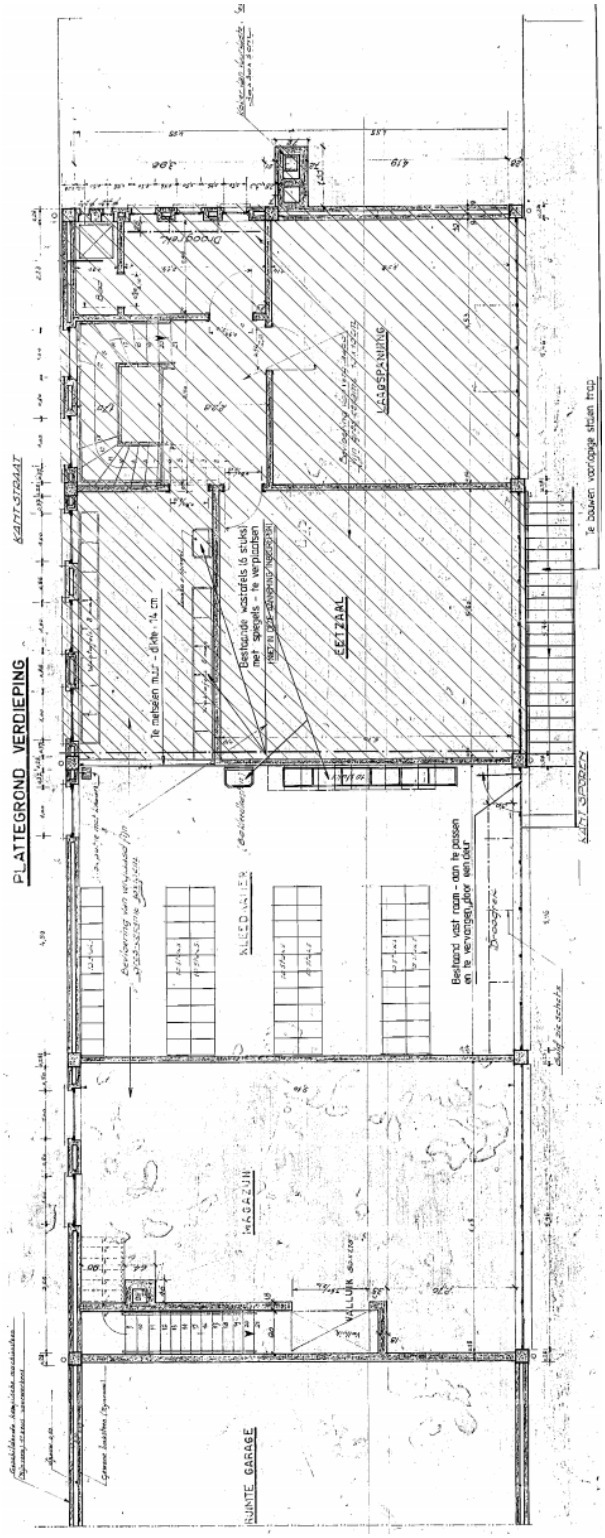


Fig. 158: Plan van de verdieping van de onderhoudspost bovenleidingen uit 1/07/1999. (Archief Infrabel)

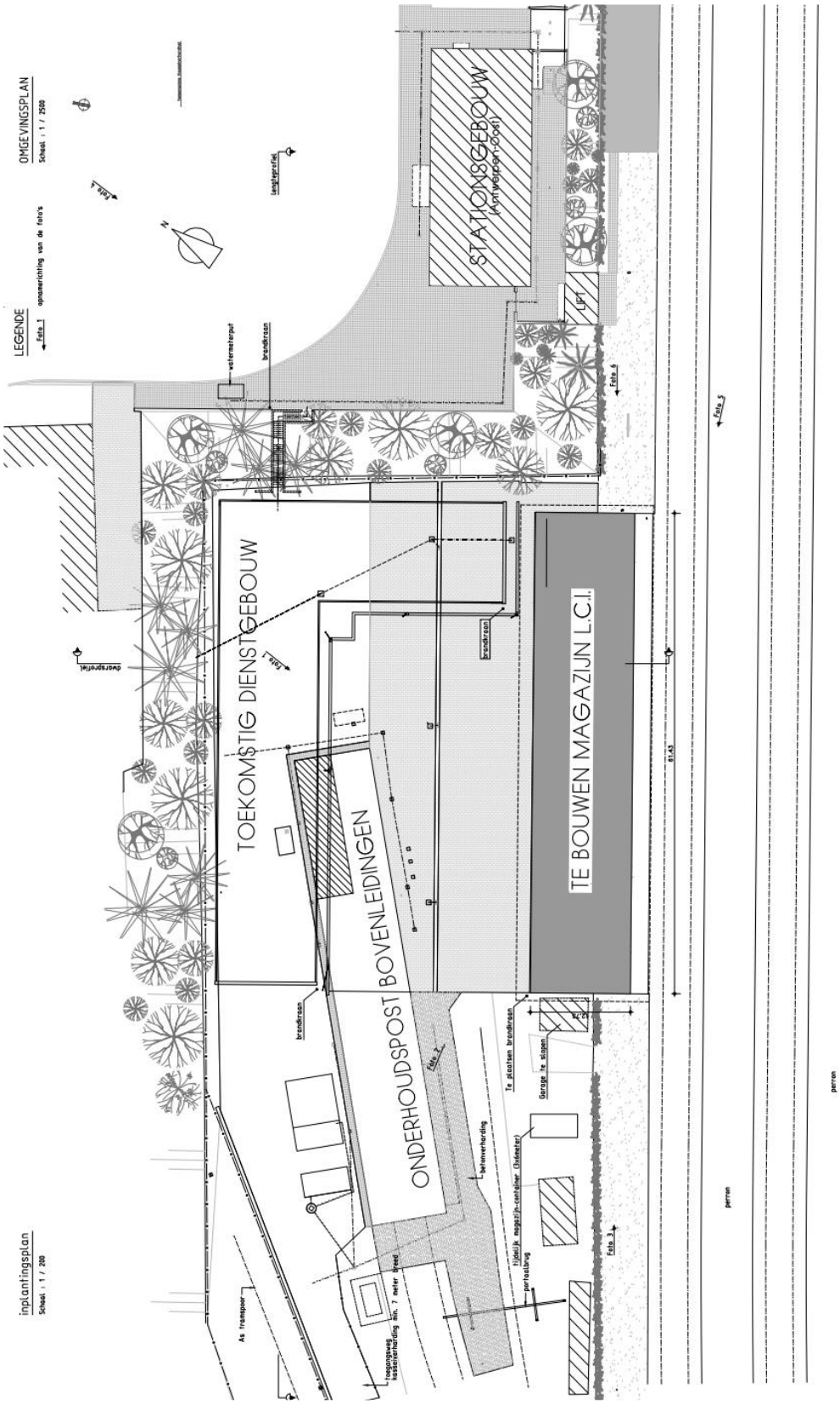


Fig. 159: Plan voor het bouwen van een nieuw dienstgebouw met vrijstaand een magazijn, uit 30/09/1999. (Archief Infrabel)

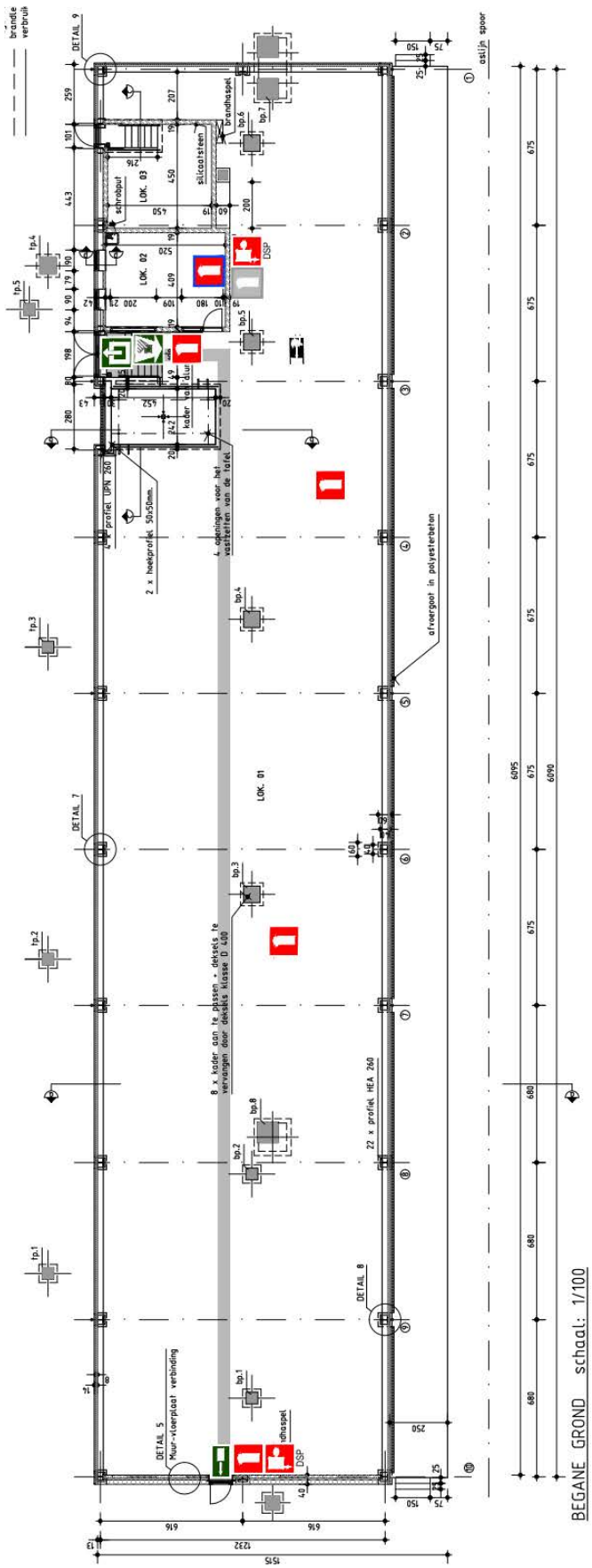


Fig. 160: Plan voor het bouwen van een magazijn, uit 30/09/1999. (Archief Infrabel)

2.7 Station Antwerpen-Oost

2.7.1 Situatieschets

Het belang van de bouw van het huidige station Antwerpen-Oost werd reeds toegelicht bij de stedenbouwkundige evolutie. Het internationale stationsgebouw uit 1930 van de hand van architect Paul Nouillie was verouderd en diende plaats te maken voor het doortrekken van de Plantin en Moretuslei onder de verhoogde spoorwegberm, en verder aan te sluiten op de Luitenant Lippenslaan en de Ring. De doortrekking van de Plantin en Moretuslei werd al sinds 1928 gevraagd vanuit het Gemeentebestuur van Borgerhout, maar pas in de jaren 1960 zou met de effectieve werken van start gegaan kunnen worden. Voor de doortrekking diende het verhoogde oude stationsgebouw verwijderd te worden, en het nieuwe, huidige station werd gelijkvloers langs de verhoogde spoorwegberm aan de Plantin en Moretuslei geplaatst, met een parking ervoor. [67]

Fig. 161: Foto van circa 1969 van het huidige station Antwerpen-Oost. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 752#498.)

Hoe de Antwerpenaar tegenover het voormalige station Antwerpen-Oost uit 1930 stond, wordt duidelijk aan de hand van een krantenkop uit 1955 – het jaar waarop opnieuw plannen gemaakt werden om dit station te slopen en de Plantin en Moretuslei door te trekken. Het station zou niet over de architectuur beschikken die toebehoorde aan een internationaal doorgangstation of de "wereldstad Antwerpen", maar leek eerder op een "rustig plattelandsstationnetje".

[67] SAA, 179#3248

Een mooie, brede straat loopt dood op de spoorwegberm, waar bovenop het onogelijke «internationale» station Antwerpen-Oost troont. «Welkom vreemdelingen. Dit is Zoetenaaie niet, dit is wereldstad Antwerpen.»

Internationaal plattelandsstation Antwerpen-Oost verdwijnt

Borgerhout eindelijk uit de beknelling

Fig. 162: Kop van een krantenartikel uit *Het Handelsblad* van 4 februari 1955.

Fig. 163: Ongedateerde foto van het voormalig station Antwerpen-Oost. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, 752#512 foto 1920-1960 Oude ooststation borgerhout

2.7.2 Typologie en stijl

Het huidige station Antwerpen-Oost werd in 1958 ontworpen door architect Maurice Léonard-Étienne in Expo ’58-stijl. Het ontwerp van het stationsgebouw dient begrepen te worden in de context van de wereldtentoonstelling van 1958 in Brussel, waarbij het geloof in een nieuwe toekomst en onbeperkte mogelijkheden in het teken van atoomenergie en ruimtevaart centraal stond. De Expo ’58-stijl vertaalde zich in soms futuristische architectuur, waarbij gebruik gemaakt werd van nieuwe materialen en een nieuwe vormentaal die het geloof in de toekomst moesten verbeelden. Het contrast met het stationsgebouw uit 1930 is enorm, maar ook met de wederopbouwarchitectuur van de jaren voordien. Deze stijlperiode was kort, en ging vrij snel over in een veel strakker functionalisme, waarin geen sprake meer was van een spel van vormen en volumes, of hiërarchie van bouwmaterialen (bijvoorbeeld station van Hasselt). Hierdoor is het aantal stationsgebouwen in deze stijl ook vrij beperkt.[68]

Fig. 164: Het station van Torhout, uit 1961 (Wikipedia.org)

Fig. 165: Station La Louvière-Centraal, uit 1962 (Googlemaps.be)

In het boek *Stationsarchitectuur uit België* geeft auteur Hugo De Bot een overzicht van de in deze stijl gebouwde stations, met de datum dat de plannen werden opgemaakt, en in de gekende gevallen ook de architect.[69] Er werd een tabel bijgevoegd met vermelding indien in het station geen treinen meer stoppen en of er een nieuwe functie gegeven werd.

---

[68] DE BOT H., *Stationsarchitectuur in België. Deel II. 1914-2003.*, Brepols Publishers, Turnhout, 2003, 117-123.
[69] DE BOT H., *Stationsarchitectuur in België,* 125.

Station	Plan	Architect	Vandaag
Luik Haut-Pré	1954		?
Antwerpen-Oost	1958	Maurice Léonard-Etienne	Op 10 december 2011 werd het station gesloten voor reizigersvervoer.
Ieper	1961	Omer De Groote	
Denderleeuw	1966	F. Verbeemen	
Torhout	1961	Gustave Hendrickx	
La Louvière-Centraal	1962		
Ans	1966	Luc Schillings	
Bosvoorde	1969	Roger Matheï	Gesloopt (google-maps.be)
Frameries	1969	Léon Vanderbeque	
Ecaussinnes	1970	Guy Stas	
Fleurus	1971	A. Gilot	
Bracquegnies	Datum plan niet gekend, verslag dateert van 1975		
Lammersdorf	1959		?
Mont-sur-Marchienne	1961		Omgebouwd tot handelszaak (wikipedia.org)

Bij deze gebouwen valt het nieuwe en verfrissende materiaalgebruik, de contrasterende volumes en een modernistische architectuur met lichthellende daken op. Het contrast met de oude stoomlocomotieven op de sporen moet enorm geweest zijn. De scheiding tussen het reizigersdeel en het technische deel werd bij de stations in Denderleeuw, Ans, Frameries, La Louvière-Centraal en Antwerpen-Oost zowel in volume als in materiaalgebruik benadrukt.[70]

Fig. 166: Station van Ans, uit 1966. (Mapio.net)

[70] DE BOT H., *Stationsarchitectuur in België*, 119-121.

Fig. 167: Het station van Denderleeuw, uit 1966. (Wikipedia.org)

2.7.3 Voorgaande ontwerpen, 1955 en 1956

Voor het ontwerp van het huidige station Antwerpen-Oost werden meerdere plannen gemaakt. De voorontwerpen werden in bijlage bijgevoegd en dateren al van de jaren 1955 en 1956. Een eerste bouwaanvraag werd op 26 maart 1955 ingediend door Adriaens "eerste ingenieur, handelend in naam van de NMBS". Opmerkelijk is dat er op het plan ook de datum 27 november 1933 staat, wat wil zeggen dat het ontwerp reeds als gevolg van de eerste besprekingen van het doortrekken van de Plantin en Moretuslei getekend werd. Bij de bouwaanvraag uit 1955 voor het nieuwe stationsgebouw, werd expliciet de oprichting van een schuilkelder vermeld. Het College gaf op 29 april 1955 de toelating om de werken uit te voeren.[71]

Bij de vergadering van 20 december 1955 werd door de afgevaardigden van de spoorwegen echter meegedeeld dat het ontwerp van het nieuwe Ooststation, waarvoor de gemeentebesturen hun toelating verleend hadden, niet zou worden uitgevoerd. De reden was dat het niet voldeed onder architectonisch uitzicht. De heer Stijnen, architect, directeur van Nationaal Instituut voor Stedenbouw te Brussel, zou volgens het verslag belast worden met een nieuw ontwerp, maar vermoedelijk werd de opdracht al snel doorgegeven aan Trouvé (architect van de NMBS) en aan architect Maurice Léonard-Étienne gegeven, aangezien enkel hun namen op de teruggevonden plannen staan. De locatie van oprichting bleef wel behouden. Tijdens de vergadering werd ook aangebracht, dat voor het nieuwe stationsgebouw een ruim plein zou worden aangelegd. Ook werd aangehaald dat de oprij van het Luitenant Naeyaertplein naar het huidige station in de toekomst geen nut meer zou hebben, en dat er daarom een nieuwe straat diende aangelegd te worden, tussen het nieuwe station en het Luitenant Naeyaertplein.[72]
In het ontwerp bijgevoegd bij de bouwaanvraag van 18 juni 1956 bleef de hoek van het nieuwe stationsgebouw langs de zijde van de Plantin en Moretuslei behouden, maar werd de gevellengte ingekort

[71] SAA, Bouwvergunningen, 179#3248
[72] SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.

met circa 12m terwijl de diepte met circa 3m werd vermeerderd. De glooiing langsheen de sporen achter het gebouw, rechts van de bestaande onderdoorgang, werd vervangen door een rechte steunmuur om de nodige ruimte achter het gebouw vrij te maken. De traditionele architectonische opvatting diende te vervangen worden door een meer modern gebouw, aldus het verslag.[73] In de bouwaanvraag werd de hoogdringendheid van de bouwtoelating benadrukt, gezien de gewenste verlenging van de Plantin en Moretuslei en de elektrificatie van de internationale lijn Antwerpen-Rozendaal.[74]

Aan de aanbesteding werd echter geen gevolg gegeven, waarna een aanvullende technische studie uitgevoerd werd. In 1958 volgden opnieuw wijzigingen op het ontwerp. Het ging om het verplaatsen van de lift, het afschaffen van de steunmuur tussen het nieuwe ontvangstgebouw en de brug; het verplaatsen van het gebouw; en de nieuwe schikking van de voorgevel van het gebouw. De uiteindelijke aanbesteding werd uitgeschreven in 1959 en vond plaats in maart 1959, en met de werken werd gestart in juli van dat jaar.[75]

Fig. 168: Plan van de voor- en achtergevelaanzichten getekend in 1933 en ingediend bij de bouwaanvraag van 1955. (SAA, Bouwvergunningen, 179#3248.)

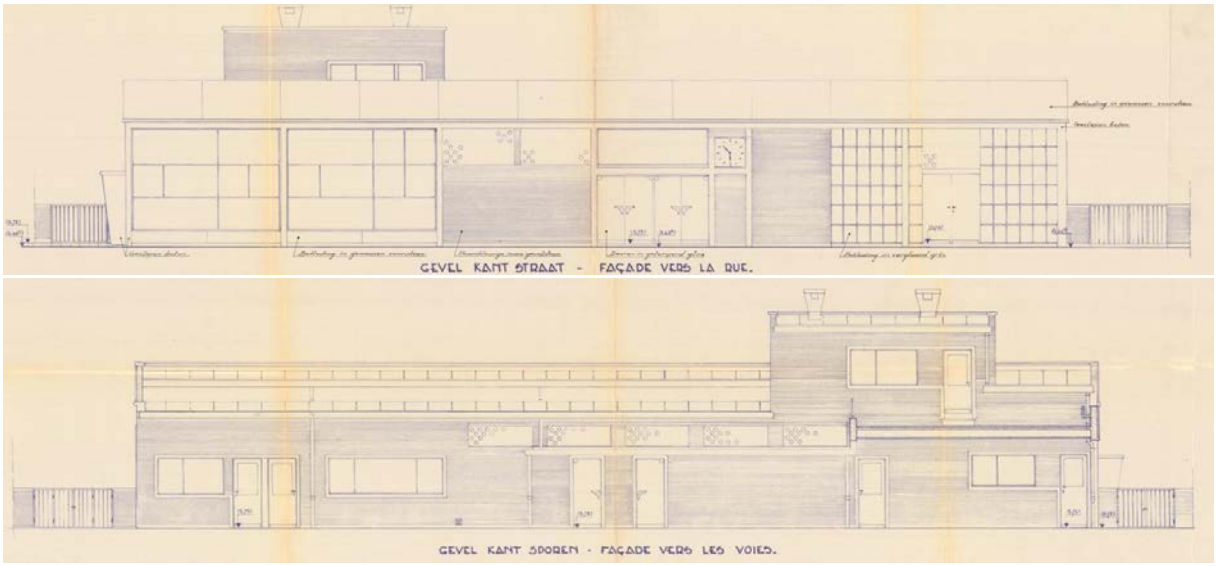


Fig. 169: Gevelaanzichten van station Antwerpen-Oost, opgemaakt bij de bouwaanvraag van 3 september 1956, naar ontwerp van Maurice Léonard-Étienne. (SAA, Bouwvergunningen, 179#3856.)

[73] SAA, AB1, Plantin en Moretuslei, Ooststation, 121#67.
[74] SAA, Bouwvergunningen, 179#3248.
[75] SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.

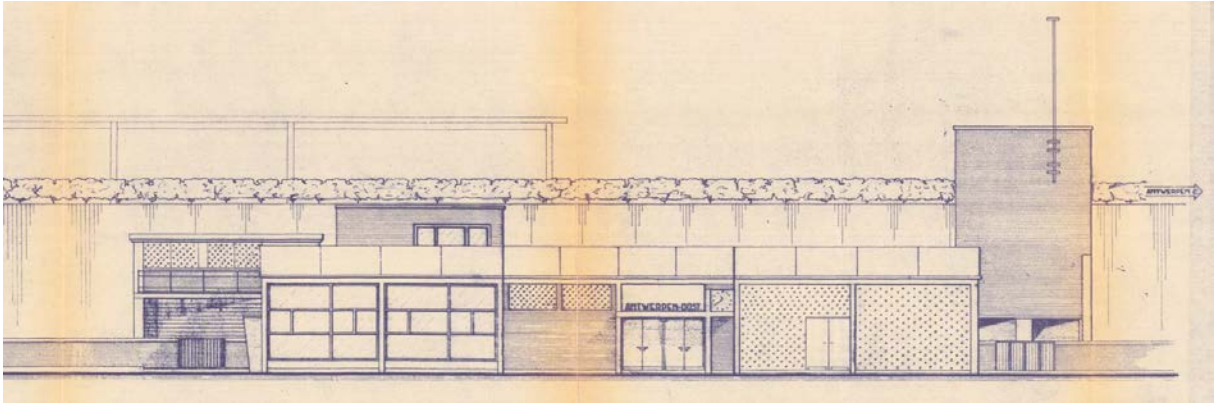


Fig. 170: Ongedateerd en ongesigneerd plan, vermoedelijk uit 1958 door architect Maurice Léonard-Etienne. (SAA, Tunnel Ooststation, 2232#1108.)

2.7.4 Bouwhistorische evolutie

2.7.4.1 Bouw en ontwerp van het huidige station, 1958-1959

De bouwaanvraag met het uiteindelijke uitgevoerde ontwerp werd door de NMBS ingediend op 15 oktober 1958, waarop het College op 9 februari 1959 haar goedkeuring gaf. De finale plannen werden afgewerkt op 8 oktober 1958 door architect Maurice Léonard-Étienne.[76]

Op het liggingsplan is het volledige projectgebied meteen af te lezen. Het ging om het afbreken van het voormalig ontvangstgebouw en toegangstrap; de verlenging van de Plantin en Moretuslei en de te bouwen onderbrugging; het bouwen van een nieuw stationsgebouw en achterliggende steunmuur; het bouwen van een extra stukje gang ten zuidwesten van de reeds bestaande gang; en het afbreken en opnieuw plaatsen van een trap op perron 1. De perrons en doorgang naar de perrons die van de bouw van het voorgaande station uit 1930 dateren bleven dus behouden. De perrons waren bereikbaar via een gang achter het stationsgebouw. Deze gang leidde naar een trap, waarna men in de doorgang onder de sporen kwam, met verschillende trappen naar de verschillende perrons.

[76] SAA, Bouwvergunningen, 179#4956.

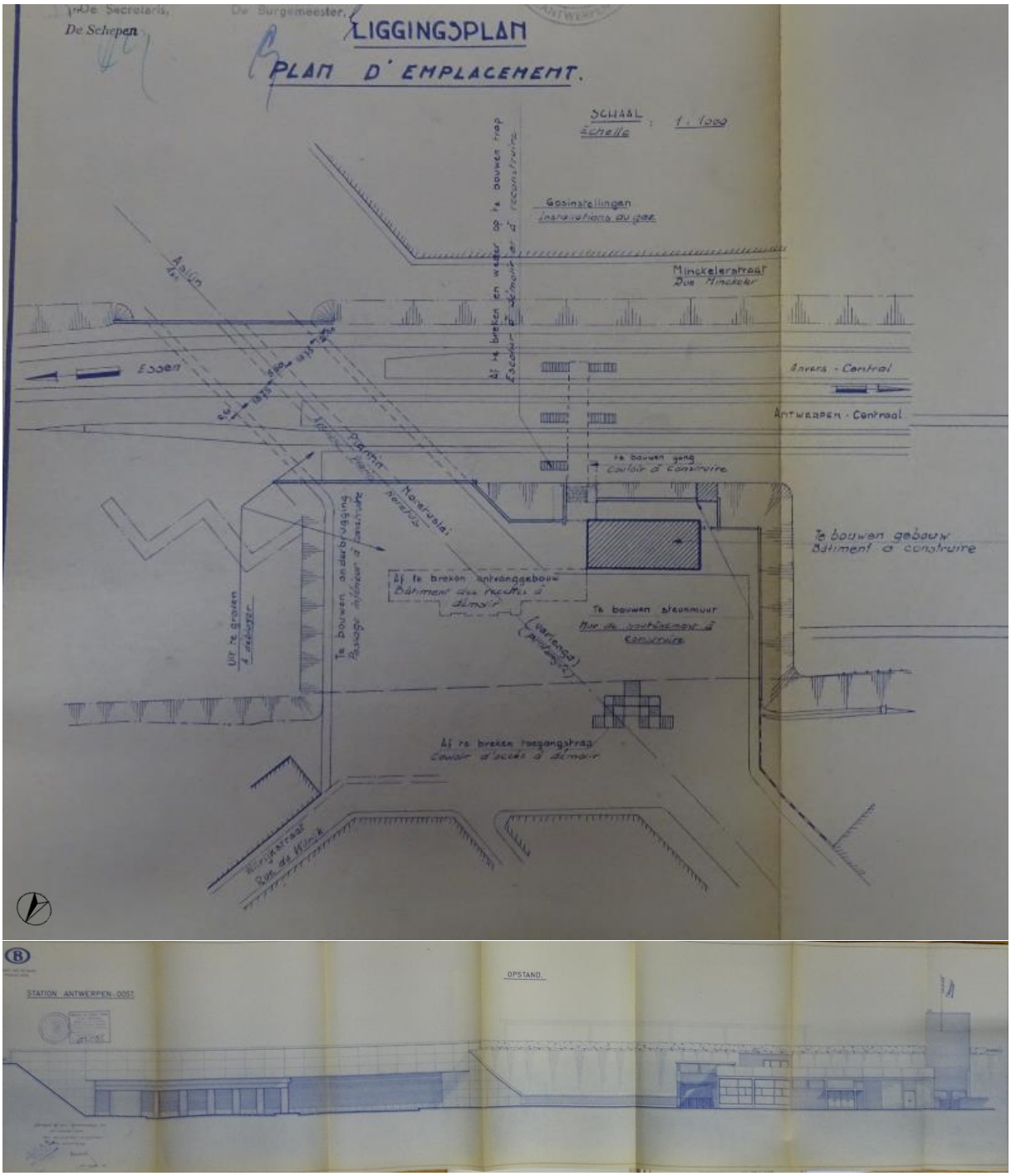


Fig. 171: Boven: algemeen liggingsplan met de verschillende werken die buiten de bouw van het nieuwe station uitgevoerd dienden te worden. Onder: Plan van de onderbrugging van de Plantin en Moretuslei, en het nieuwe stationsgebouw. Plannen van 9 oktober 1958, gemaakt door architect Maurice Léonard-Étienne. (SAA, Bouwvergunningen, 179#4956.)

Ontvangstgebouw station Antwerpen-Oost

Het gevelplan toont duidelijk het verschil tussen de ruimte die bedoeld was voor de reizigers en de benodigde technische ruimtes. De technische ruimtes werden hier immers gegroepeerd in een langgerekt bakstenen volume achter het eigenlijke ontvangstgebouw, en leunend tegen de verhoogde spoorwegberm. Terwijl de reizigers net werden aangetrokken door de brede glazen dubbele toegangsdeur met luifel en duidelijk zichtbaar uurwerk, die toegang gaf tot de centrale hal, en de ruime vensters in de linkse vleugel. De gevel bestond uit een spel van verschillende materialen, namelijk blauwe hardsteen als plint, “beton met zichtbaar vlak in gewassen vuursteen” als gevelbeeïndiging, “gevelstenen,

paarse kleur” voor het overgrote deel van de gevel, “glad beton” voor de luifel en het aanbrengen van structuur rondom de gevelopeningen, en “glasbeton” voor de rechtse vleugel. Verder werd er veiligheidsglas voorzien en stalen ramen. Voor de dakbedekking werd zink gebruikt.

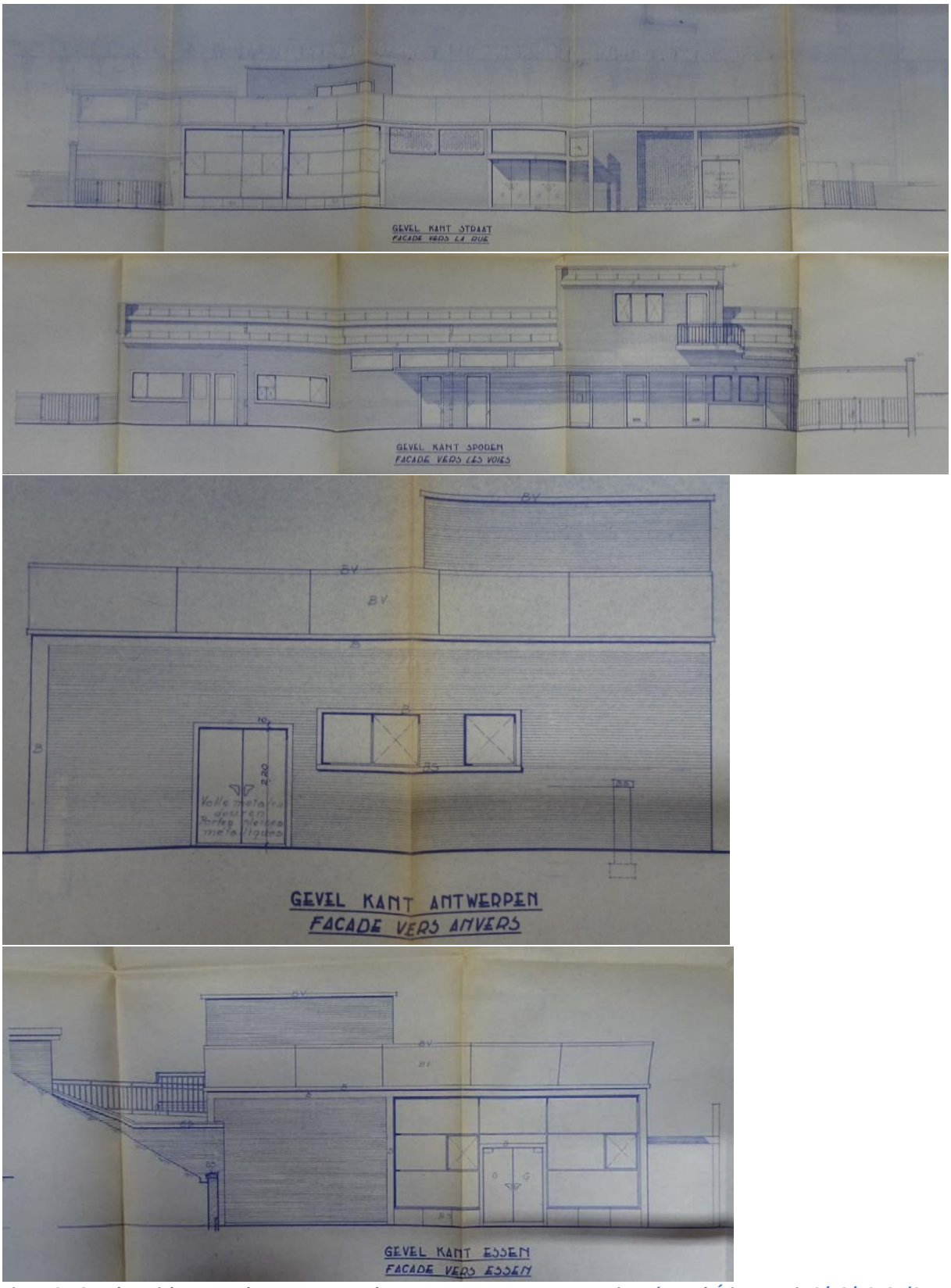
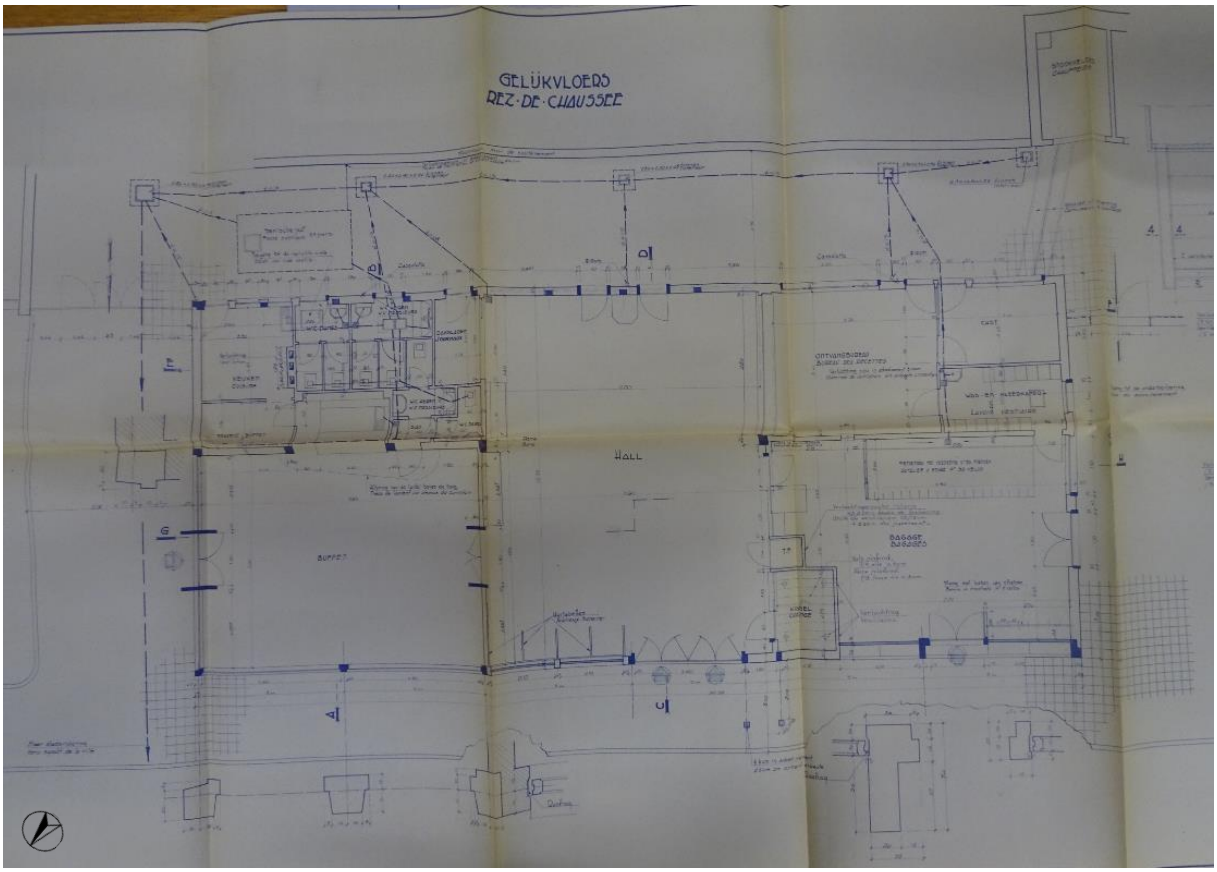


Fig. 172: Gevelaanzichten van het ontvangstgebouw naar ontwerp van Maurice Léonard-Étienne, uit 9/10/1958. (SAA, Bouwvergunningen, 179#4956.)

In de ruime hal hingen de uurtabellen en stonden twee banken. De hal gaf toegang tot verschillende ruimtes. Van oost naar west was dit een ruime buffetzaal, een vensteropening naar de dagbladhandelaar, twee deuren naar de gang achter het stationsgebouw, de balie van het ontvangstbureau, een bagageruimte, een telefoonruimte en een wisselkantoor.

De buffetzaal werd voorzien van ruime vensters richting het voorliggend stationspleintje en had ook een toegangsdeur langs de oostzijde van het gebouw. Ten zuiden van de buffetzaal was enerzijds een deur en venster die toegang gaf tot de keuken en een extra buffetruimte voor het personeel; en anderzijds naar een sanitaire ruimte, enkel toegankelijk voor mensen die in de buffetzaal zaten. In deze vleugel bevonden zich ook nog sanitaire ruimtes die toegankelijk waren via de gang achter het station. Ook de dagbladhandelaar beschikte over een toegang langs deze doorgang.

De bagageopslag ten westen van de centrale hal beschikte over een fietsenstalplaats. Deze ruimte had nog twee toegangsdeuren, één vanaf het stationsplein; en één langs de westzijde van het gebouw. Ten zuiden van de bagageruimte werd een was- en kleedkamer voorzien die verder in verbinding stond met het ontvangstgebouw. Het ontvangbureau had een uitgang naar de gang achter het station en naar een naastliggende ruimte. Op de verdieping bevond zich nog een toldienst en rijkswacht.



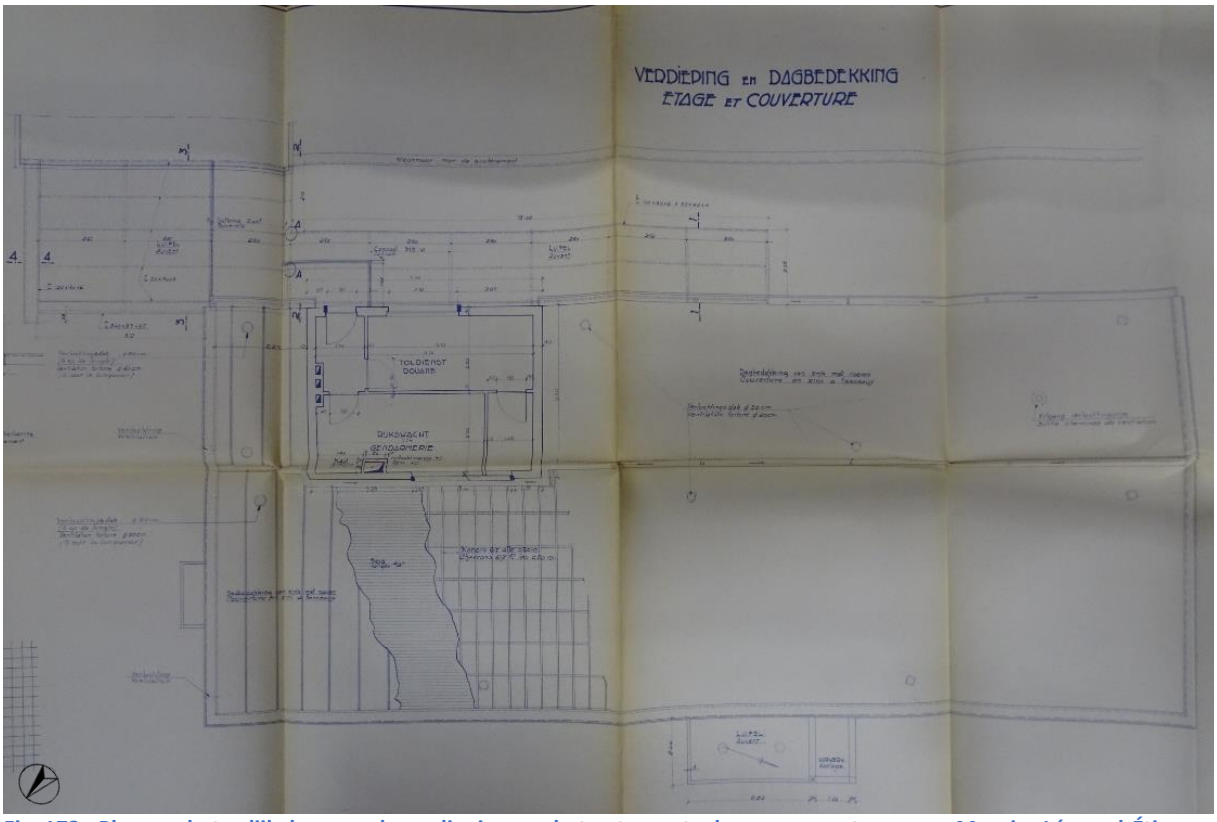
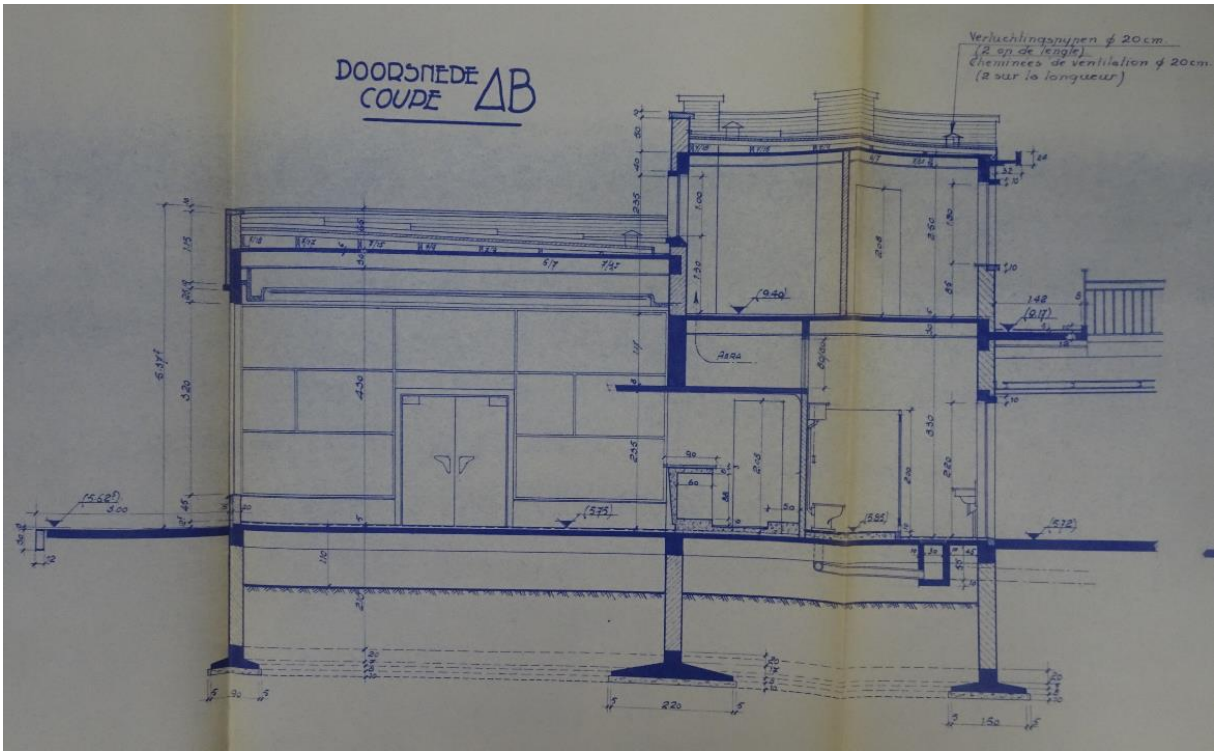


Fig. 173: Plan van het gelijkvloers en de verdieping van het ontvangstgebouw naar ontwerp van Maurice Léonard-Étienne, uit 9/10/1958. (SAA, Bouwvergunningen, 179#4956.)



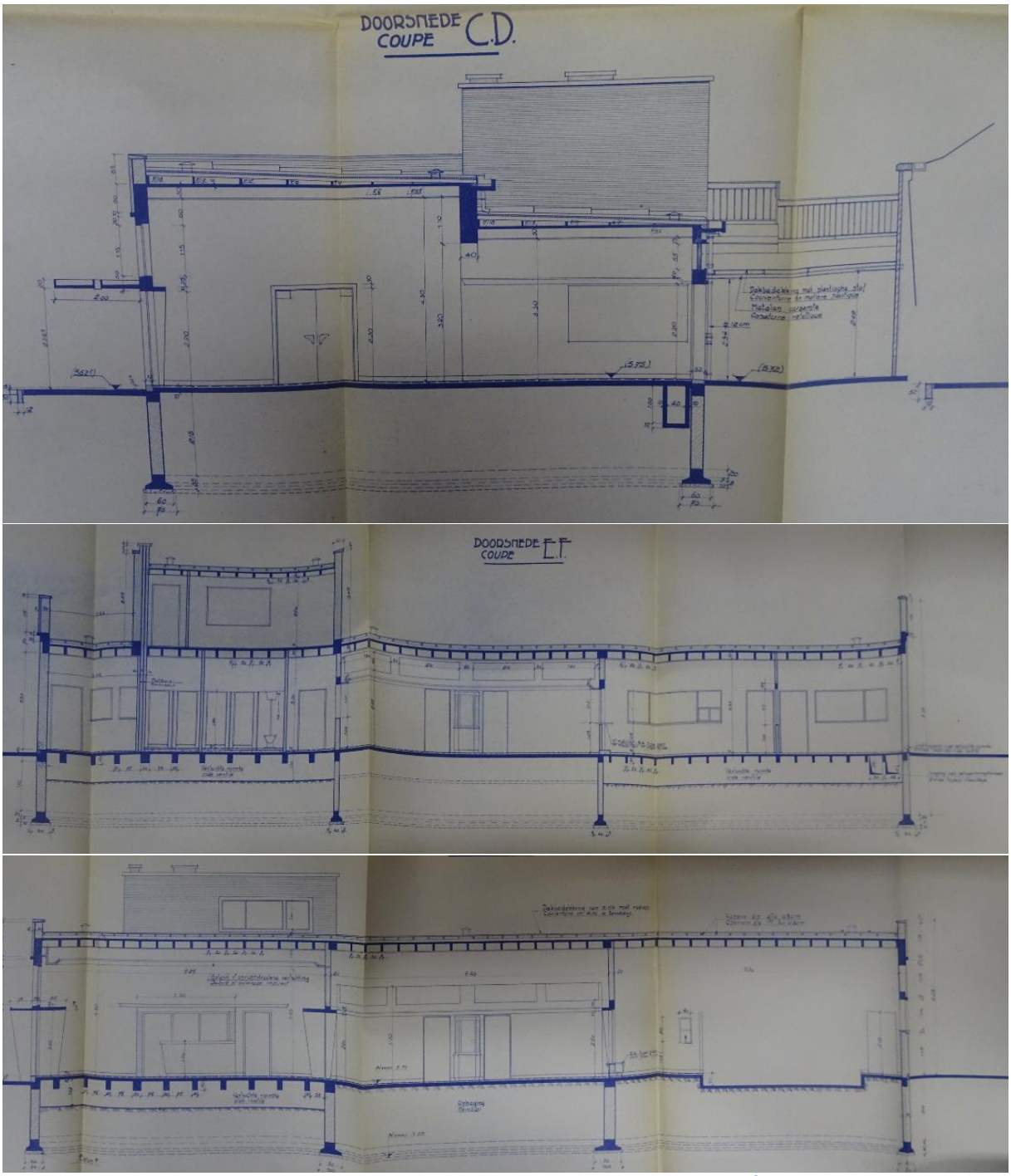


Fig. 174: Doorsnedes van het ontvangstgebouw naar ontwerp van Maurice Léonard-Étienne, uit 9/10/1958. (SAA, Bouwvergunningen, 179#4956.)

Toren voor goederenlift en verschillende lokalen

De toren, aanleunend tegen de spoorwegberm, bestaat uit twee delen, de westelijke zijde wordt volledig ingenomen door een goederenlift, die uitkomt ter hoogte van de sporen; de oostelijke zijde bevat verschillende ruimtes. De ruimte op het gelijkvloers is een verwarmingsruimte. De ruimte erboven bevat een archiefruimte en is bereikbaar via een neergaande houten trap van het kantoor van de onderchef, dat ter hoogte van het perron lag. Een metalen trap gaf toegang tot de motorenruimte en beschikte ook over een metalen trap, leidend naar een valluik. Vanaf het perron leken deze twee laatste verdiepingen een op zich staand gebouwtje. Aan het gebouw hing een vlaggenstok.[77]

[77] Archief Infrabel, A18 7-24.; SAA, Bouwvergunningen, 179#4956.

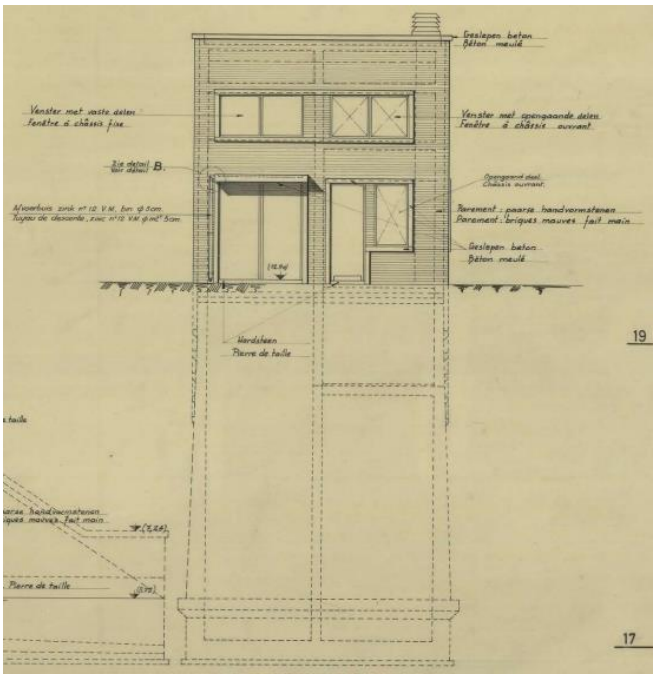


Fig. 175: Gevel langs de kant van het perron. In de linkertravee gaf de goederenlift uit, in de rechtertravee bevond zich het lokaal van de onderchef. Plan naar ontwerp van Maurice Léonard-Étienne, uit 9/10/1958. (Archief Infrabel, A18 7-24.)

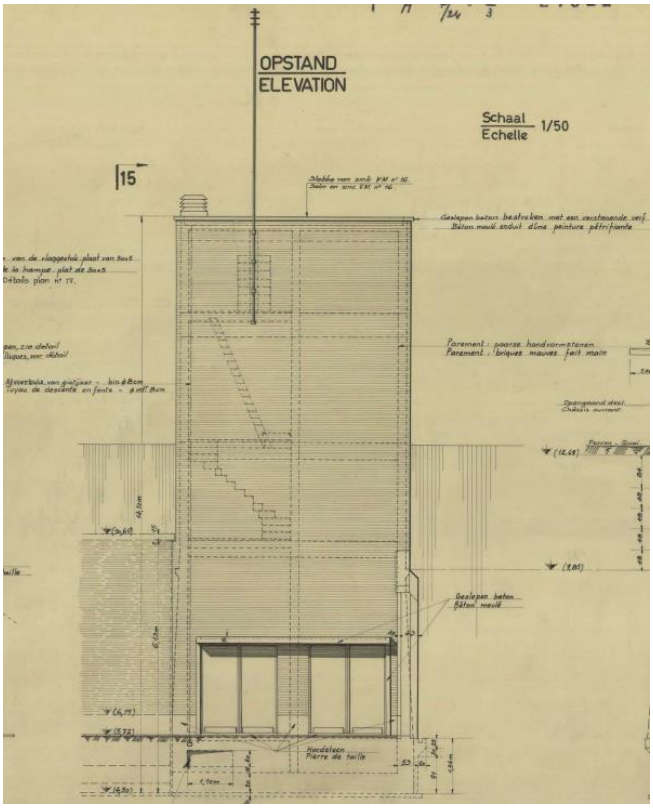


Fig. 176: Gevel langs het stationsplein. De gelijkvloerse verdieping gaf links uit op de verwarmingsruimte, en rechts op de goederenlift. Op de verdiepingen gaat het om een blinde muur. Plan naar ontwerp van Maurice Léonard-Étienne, uit 9/10/1958. (Archief Infrabel, A18 7-24.)

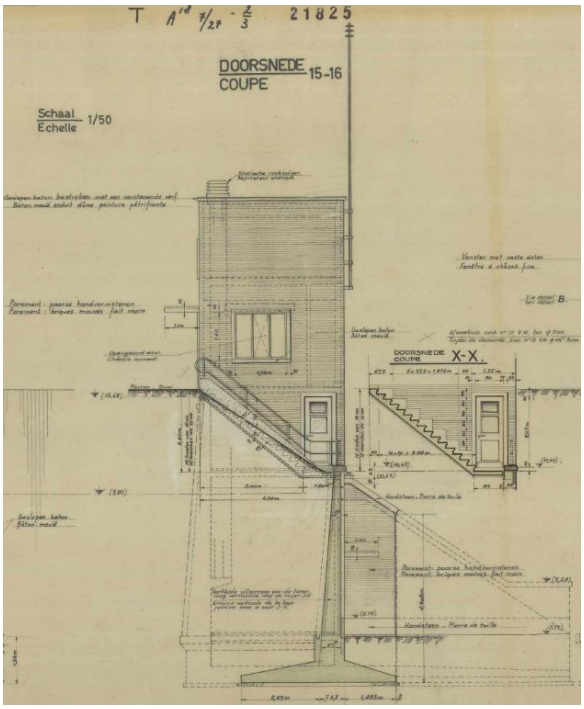


Fig. 177: Zijaanzicht. Plan naar ontwerp van Maurice Léonard-Étienne, aangepast op 27 januari 1959 met de plaatsing van een toegangstrap en -deur. (Archief Infrabel, A18 7-27. Voor de details van de deur en trap zie bijlage.)

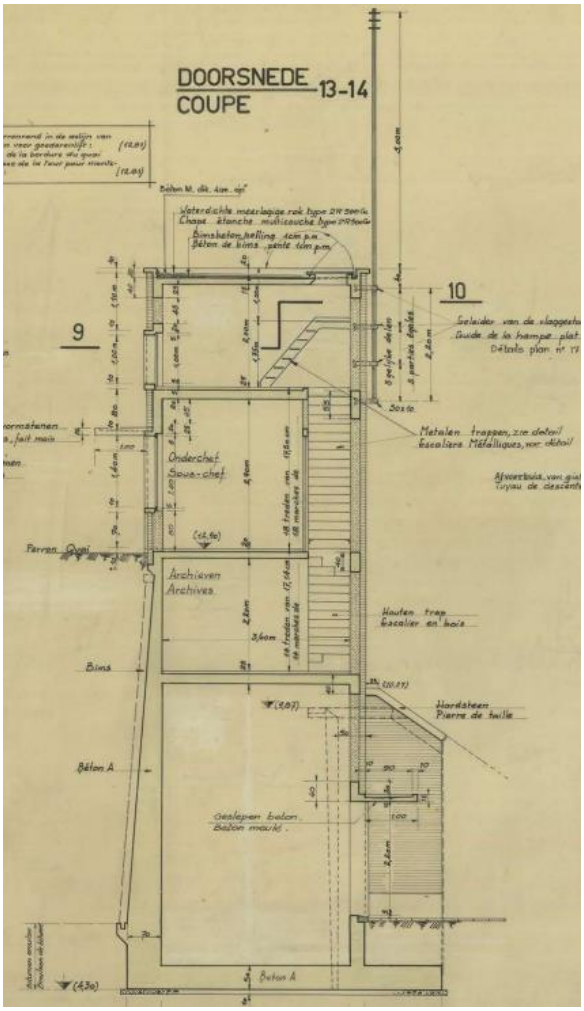


Fig. 178: Doorsnede met aanduiding van de functies van de ruimtes. Plan naar ontwerp van Maurice Léonard-Étienne, uit 9/10/1958. (Archief Infrabel, A18 7-24.)

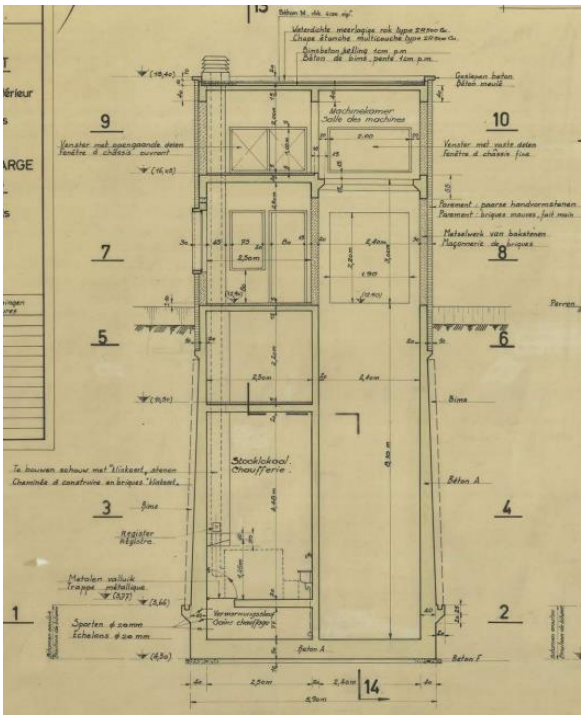
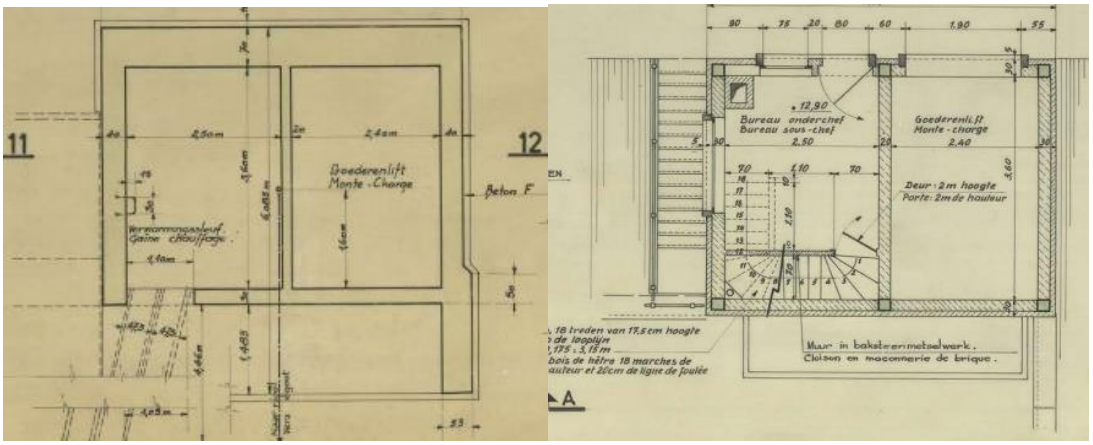


Fig. 179: Doorsnede. Plan naar ontwerp van Maurice Léonard-Étienne, uit 9/10/1958. (Archief Infrabel, A18 7-24.)



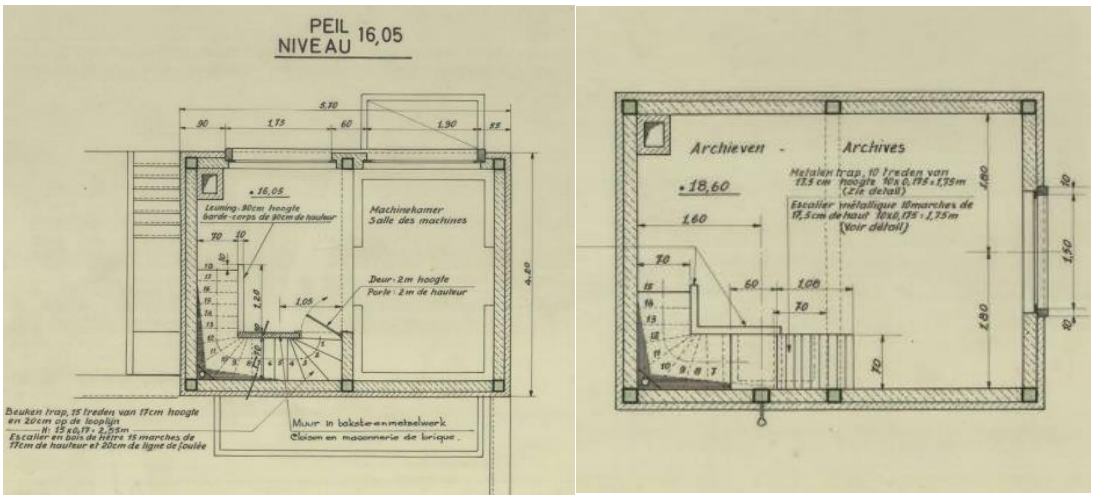


Fig. 180: Grondplan van de verschillende verdiepingen. Plannen naar ontwerp van Maurice Léonard-Étienne, uit 9/10/1958. (Archief Infrabel, A18 7-27 en A18 7-30.)

2.7.5 Toegang tot de spoorwegtunnel

Bij de bouw van het nieuwe station, diende ook een nieuwe toegang tot de spoorwegtunnel gemaakt te worden, aansluitend bij het ontvangstgebouw en zo makkelijk bereikbaar voor de reizigers. De spoorwegtunnel uit 1930 met toegangstrappen naar de perron bleef zo behouden, maar wel diende een nieuwe toegang met trap gemaakt te worden achter het nieuwe ontvangstgebouw, de afbraak en opbouw van de oorspronkelijke trap lopende naar perron 1, en een bijkomend gangetje dat toegang bood naar de verdieping van het stationsgebouw. Onderstaande plannen werden door de eerste ingenieur voorgesteld te Brussel op 8 december 1958, en werden goedgekeurd op 22 november 1959. De plannen werden opgetekend door ingenieur J. Van Damme.[78] Het geplande toegangsgebouw boven de tunneltoegang werd uiteindelijk niet uitgevoerd, er werd enkel een luifel boven de toegang voorzien in de plaats.

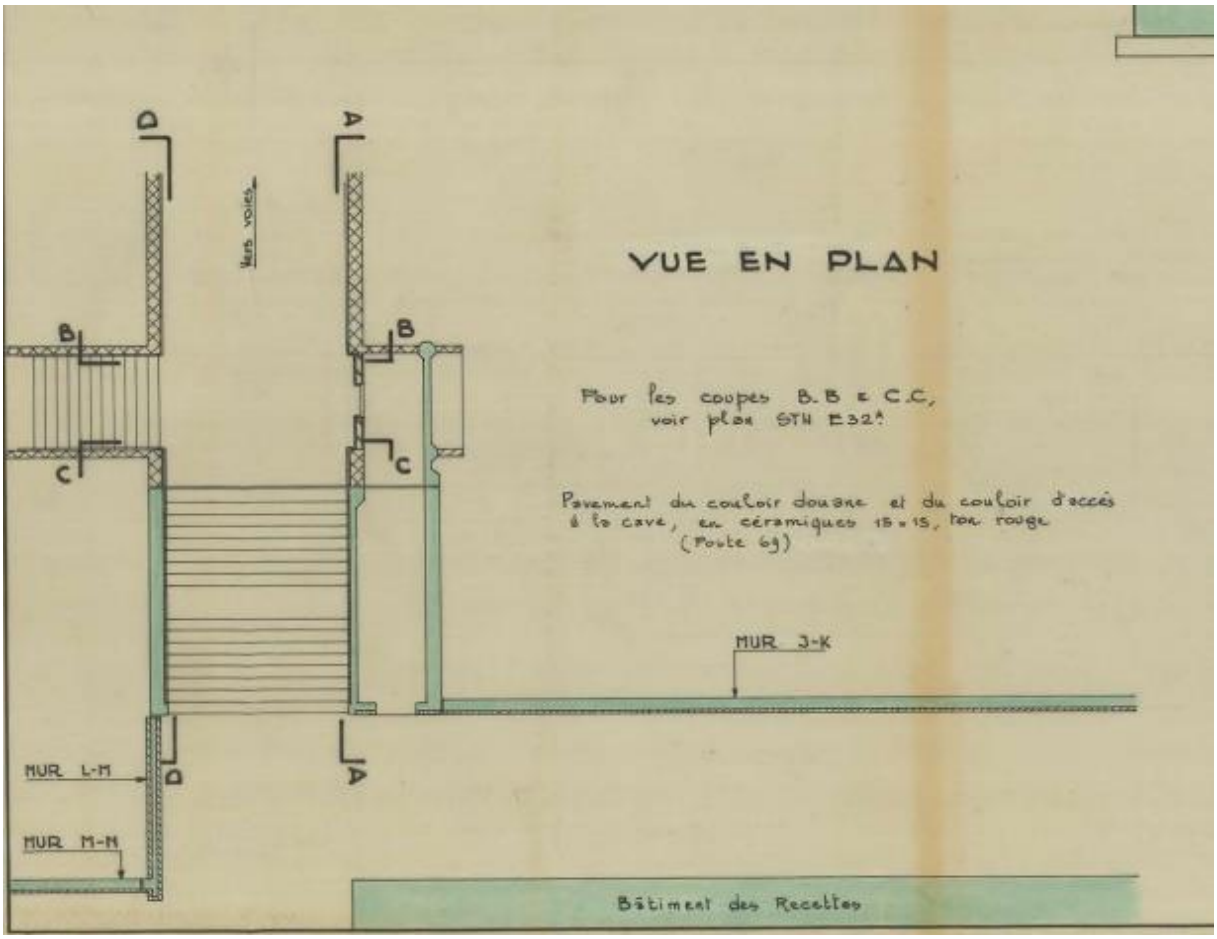


Fig. 181: Bovenaanzicht van de toegangstrap naar de spoortunnel, achter het stationsgebouw, van 15 april 1960. In zwart de reeds bestaande constructie van de spoorwegtunnel; in groen de nieuwe onderdelen. (Archief Infrabel, A18 7-75. Voor het volledige plan, zie bijlage.)

[78] Plan uit 1958 voor de toegangstrap tot spoorwegtunnel: wapeningsplan, doorsnedes en details. (Archief Infrabel)

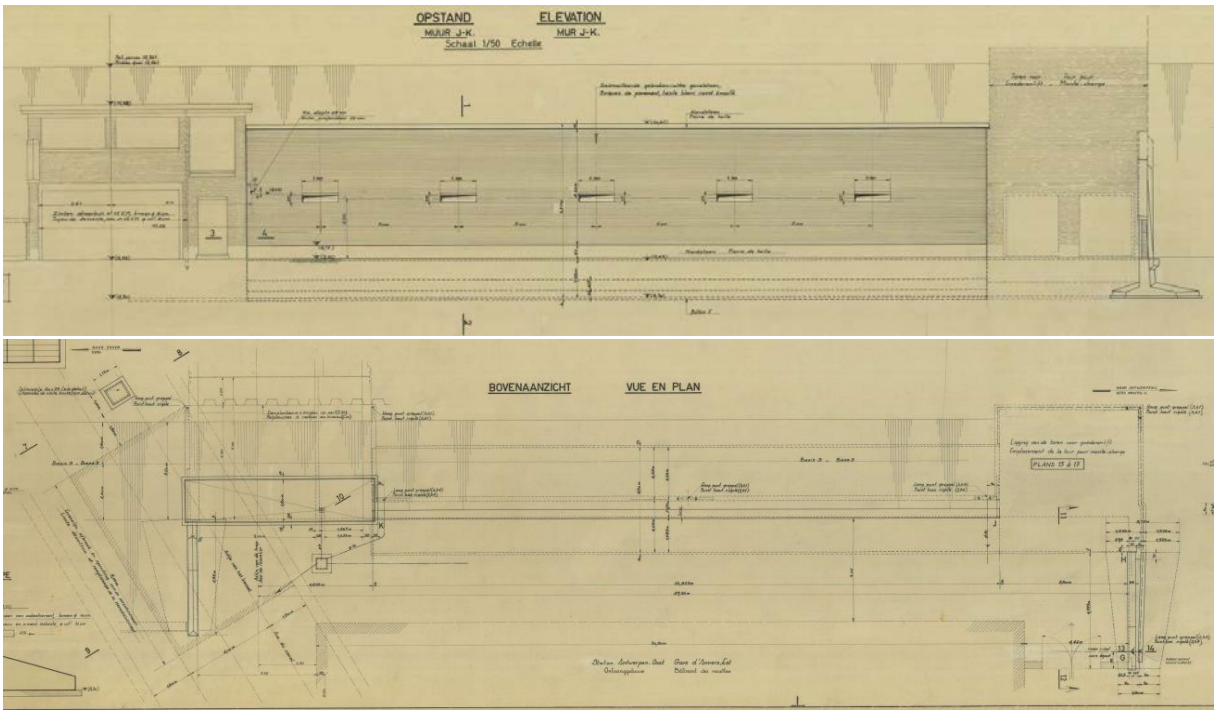


Fig. 182: Muur en toegang tot spoorwegtunnel. (Archief Infrabel, A18 7-23. Voor het volledige plan zie bijlage.)

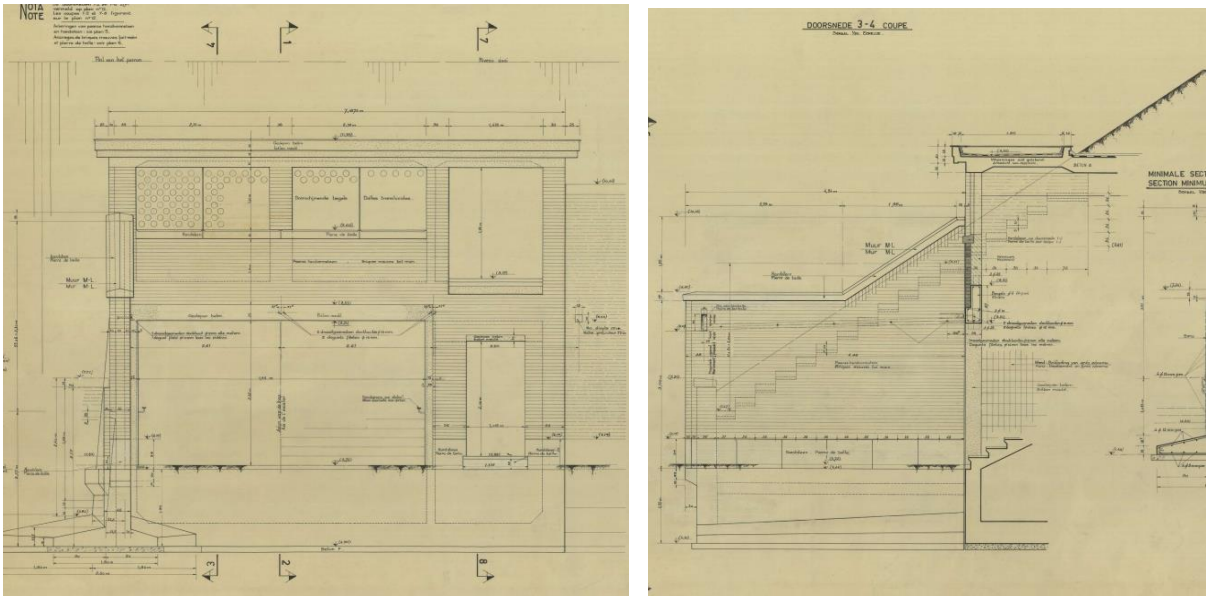


Fig. 183: Toegangsgebouw en trap naar de spoortunnel. (Archief Infrabel, A18 7-22. Voor het volledige plan zie bijlage.)

2.7.5.1 Einde als reizigersstation, 2011

Station Antwerpen-Oost deed tot 1 juni 1975 dienst als internationaal reizigersstation voor Antwerpen (voor treinen die niet via Antwerpen-Centraal reden), waarna deze rol werd overgenomen door station Antwerpen-Berchem. Hierdoor nam het belang van het station Antwerpen-Oost af. Sinds 11 december 2011 maakt de L-trein tussen Antwerpen-Centraal en Roosendaal gebruik van de tunnel onder Antwerpen. Sindsdien stopt er geen enkele reizigerstrein meer in Antwerpen-Dam en -Oost. In een onbekende, maar vrij recente periode, waarschijnlijk net na deze stopzetting van de stationsactiviteiten in 2011, werd het gelijkvloerse interieur van het gebouw zeer ingrijpend onder

handen genomen om een herbestemming tot burelen mogelijk te maken. Hierbij werden nieuwe scheidingswanden geplaatst, werden de toegangen en het buitenschrijnwerk gewijzigd, en werden alle afwerkingslagen vervangen (nieuwe tegelvloer, valse plafonds), waardoor de originele situatie amper nog herkenbaar is. Van deze werken zijn echter geen verbouwingsplannen voorhanden.

In 2020 werden de sporen 1 en 2 buiten gebruik gesteld en de ruimte tussen het perron 1 en het eilandperron 2-3 met aarde opgevuld. De sporen 3 en 4 zijn voor spoorlijn 12 bedoeld en naast het eilandperron 4-5 zijn de sporen 5 en 6 voor goederenspoorlijn 27A bedoeld.[79]

Fig. 184: Foto van september 2010. (https://mapio.net/pic/p-42949869/, geraadpleegd op 25/10/2020.)

2.8 Perrons station Antwerpen-Oost

De huidige perrons met perronoverkappingen dateren uit 1930, en behoren zo nog tot de fase waarin het internationale reizigersstation naar ontwerp van Paul Nouille vorm kreeg. De perrons werden bereikbaar gemaakt via een spoorwegtunnel, die startte aan het op gelijke hoogte gebouwde station uit 1930 en onder de sporen doorliep.

[79] "Station Antwerpen-Oost", https://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Antwerpen-Oost, geraadpleegd op 25/10/2020.

Fig. 185: Postkaart uit 1935 met zicht op de perrons en links het voormalige station Antwerpen-Oost uit 1930. (SAA, Fotoverzameling losse foto's, PB#2906.)

De plannen voor de aanleg met titel "een tunnel onder de sporen voor reizigers" dateren van 24 augustus 1929. Het plan omvat een overzichtsplan met de spoortunnel en de zes trappen naar de verschillende perrons en aanduiding van de locatie van de sporen. Een doorsnede in de aslijn van de trappen, en een doorsnede in de aslijn van de tunnel geeft zicht op de trappen en het hek op het perron ter beveiliging bij de trappen.

De toegang tot de spoortunnel werd gewijzigd bij de aanleg van het nieuwe, huidige station naar plannen van 1960, toen een toegang langs de Plantin en Moretuslei, achter het ontvangstgebouw gecreeerd werd, met trap.

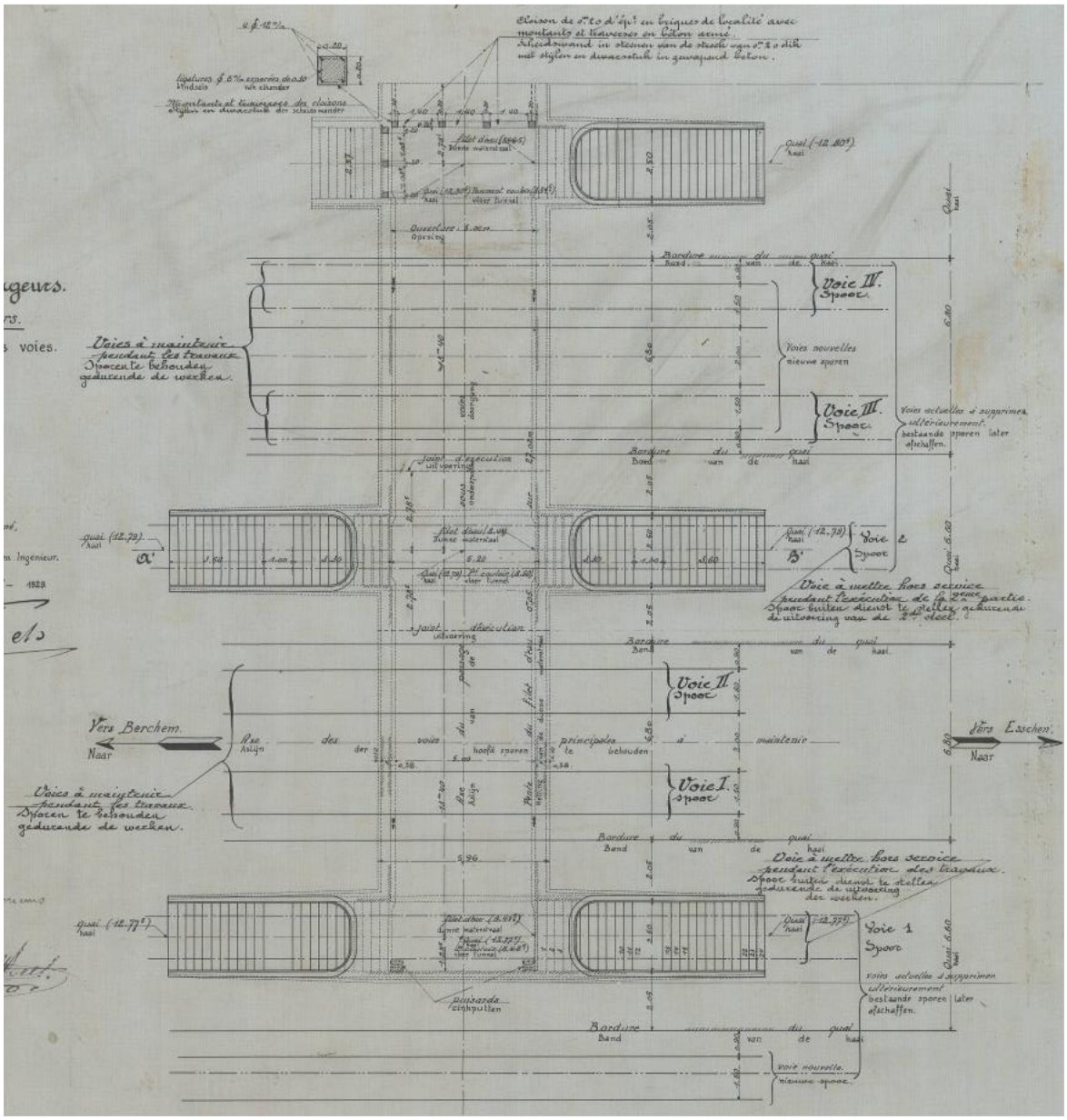


Fig. 186: Overzichtsplan van 24 augustus 1929 van de tunnel onder de sporen, met trappen naar de perrons. (Archief Infrabel, A18 2-1. Voor het volledige plan zie bijlage.)

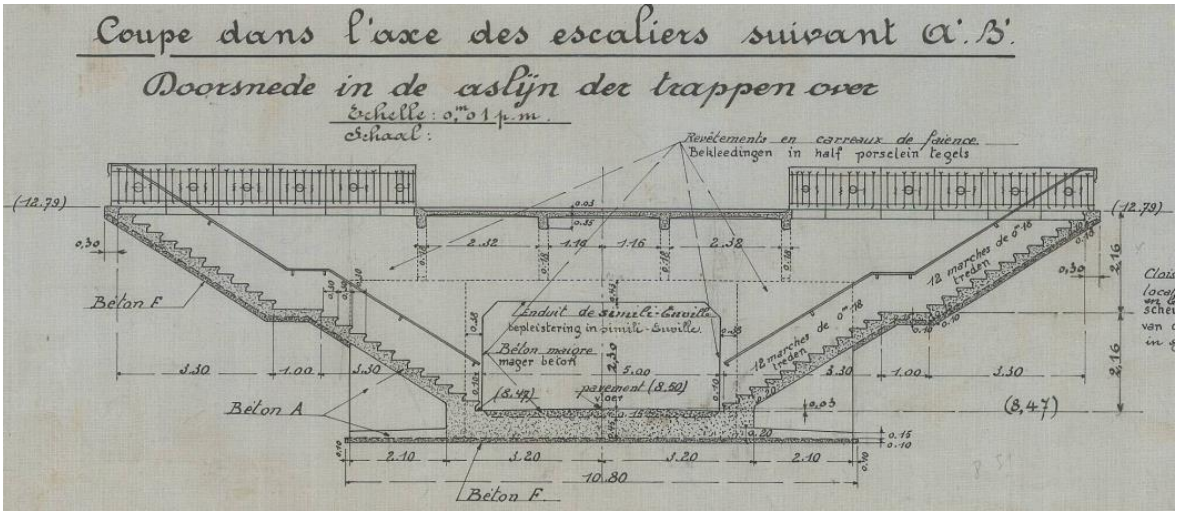


Fig. 187: Doorsnede met zicht in de spoortunnel met trappen en hekken op het perron. (Archief Infrabel, A18 2-1.)

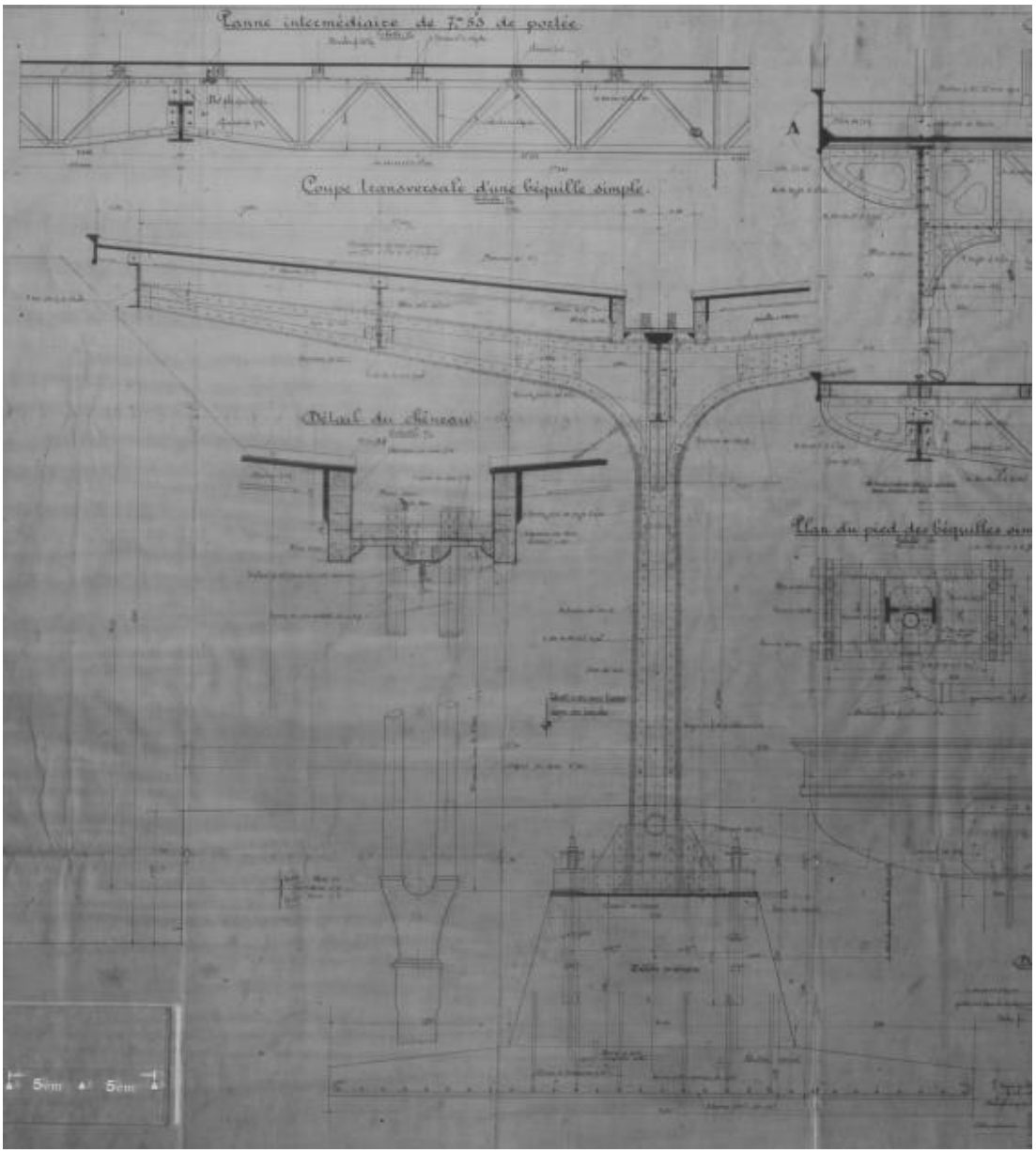


Fig. 188: Perronoverkappingen. (Archief Infrabel, A18 2-5 3. Voor het volledige plan zie bijlage.)

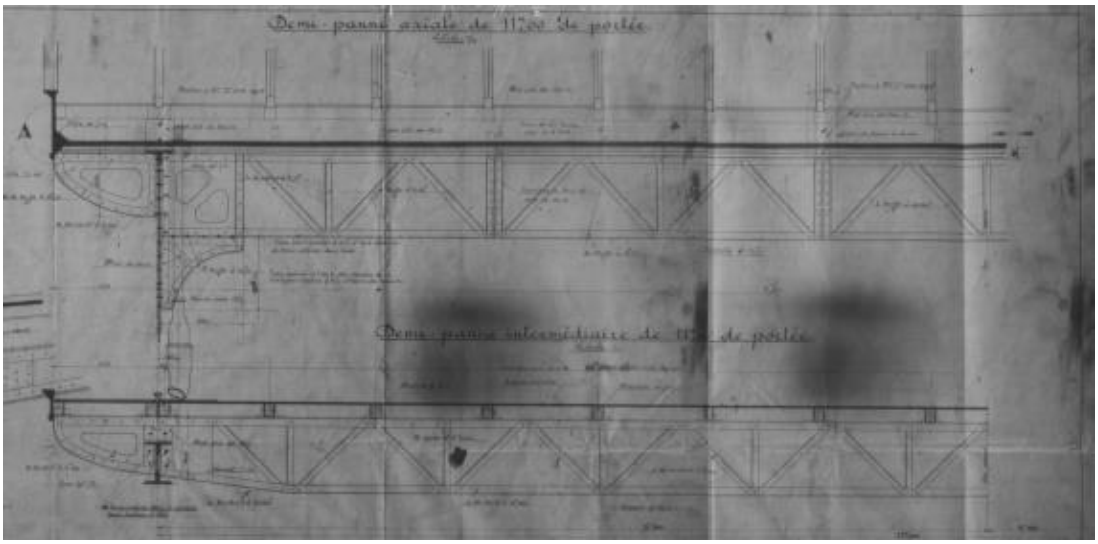


Fig. 189: Details van de spoorwegoverkapping. (Archief Infrabel, A18 2-5 3. Voor het volledige plan zie bijlage.)

Op een foto uit 1970 kan op de perrons een uitkijkpost gezien worden. Het is bij gebrek aan archiefmateriaal onduidelijk wanneer deze opgebouwd werd en wanneer deze terug verdween.

Fig. 190: Foto van 1970 van de perrons van station Antwerpen-Oost en een uitkijkpost. (https://www.flickr.com/photos/21602076@N05/35490304540/in/photostream/, geraadpleegd op 25/10/2020.)