SPOREN NAAR ANTWERPEN-ZUID

STUDIE OVER HET VROEGERE STATION ANTWERPEN-ZUID, DE VERDWENEN EN DE NIET-GEREALISEERDE SPOORLIJNEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN

Paul Jacops & Jef Van Olmen

HET STATION ANTWERPEN-ZUID (REIZIGERS)

– *Aanvullingen (3)*

Derde aanvulling bij de versie 2024 09 02

INHOUDSTAFEL

- Het station Antwerpen-Zuid (reizigers): indeling en beschrijving van het gebouw
- Nadere uitleg en verduidelijkingen door René Depreeu, zoon van de uitbaters van het buffet 3de klas, die van 1937 tot 1953 in het station gewoond heeft
- Twee merkwaardige tentoonstellingen in het Zuidstation in de jaren na de Tweede Wereldoorlog
- De Zuiderplaats / Bolivarplaats en het plantsoen voor het Zuidstation
- Nog enkele foto's van het Zuidstation van vóór de Eerste Wereldoorlog

Met dank aan René Depreeu, Benoit Vanhees, Herman Welter, Eric Grimbers, Albert Himler, Jean-Noël Lefèvre (Train World Heritage), Werner Keutgens en Bob Morren (VlaTAM) en het Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

De meeste informatie werd ons bezorgd door René Depreeu. Sommige gegevens werden vroeger al gepubliceerd op de website 'Retroscoop' van Benoit Vanhees. Deze site ging in 2021 offline.

Toe te voegen aan het hoofdstuk over het station Antwerpen-Zuid (reizigers)

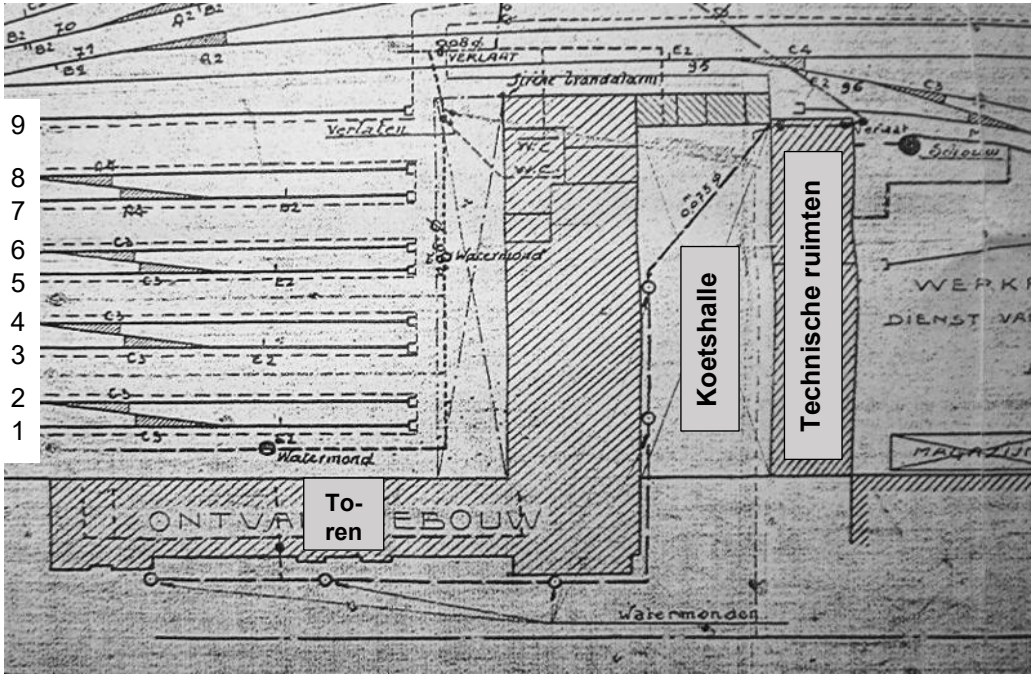
Het station Antwerpen-Zuid (reizigers): indeling en beschrijving van het gebouw

Het kopstation had een L-vorm. Precieze gegevens over de afmetingen van het station hebben we tot nu toe niet kunnen vinden, maar in krantenartikels staat wel vermeld dat het gebouw aan de straatkant 100 m lang was en het zijgebouw 80 m.

Het hoofdgebouw (op het kaartje hiernaast aangeduid als 'ontvangstgebouw') met de toren was gelegen aan de Zuiderplaats, de huidige Bolivarplaats. Het bevond zich naast het perron van spoor 1. De monumentale stationstoren, die op een belfort leek, was 75 m hoog en bevond zich in het verlengde van de Zuiderlei, de huidige Amerikalei.

Het zijgebouw stond haaks op het hoofdgebouw en bevond zich naast het (overdekte) kopperron. Dit perron was verbonden met vijf reizigersperrons langs de sporen. Drie perrons hadden luifels ('abris-parapluies'), nl. het perron van spoor 1, het perron van de sporen 2 en 3 en het perron van de sporen 4 en 5. Het afdak en de luifels waren in principe 'tijdelijk', want er werd oorspronkelijk van uitgegaan dat het Zuidstation recht had op een heuse spoorhal die alle sporen zou overspannen, zoals die van de Antwerpse 'Middenstatie'. De Zuidstatie zou echter nooit een dergelijke 'stationskoepel' krijgen …

Rechts achteraan naast het station, gezien vanop de Zuiderplaats/Bolivarplaats, bevond zich wél een glazen overkapping. Dit was een zogenaamde 'gare des voitures' / 'koetshalle', die de (gefortuneerde ?) reizigers de kans bood om in een overdekte ruimte te kunnen aankomen of vertrekken met een paardenkoets of rijtuig. Later werd de hal vooral gebruikt voor het afleveren en ophalen van colli en bagage. Naast de overkapping bevond zich een dienstgebouw (elektriciteitscabine, technische diensten) en een stookplaats met een hoge schoorsteen.



Plattegrond van het L-vormige gebouw van de Zuidstatie in de jaren dertig. De schoorsteen rechtsboven hoort bij een stookplaats voor de verwarming (met stoom) van het stationsgebouw. De benodigde kolen werden per spoor aangevoerd.

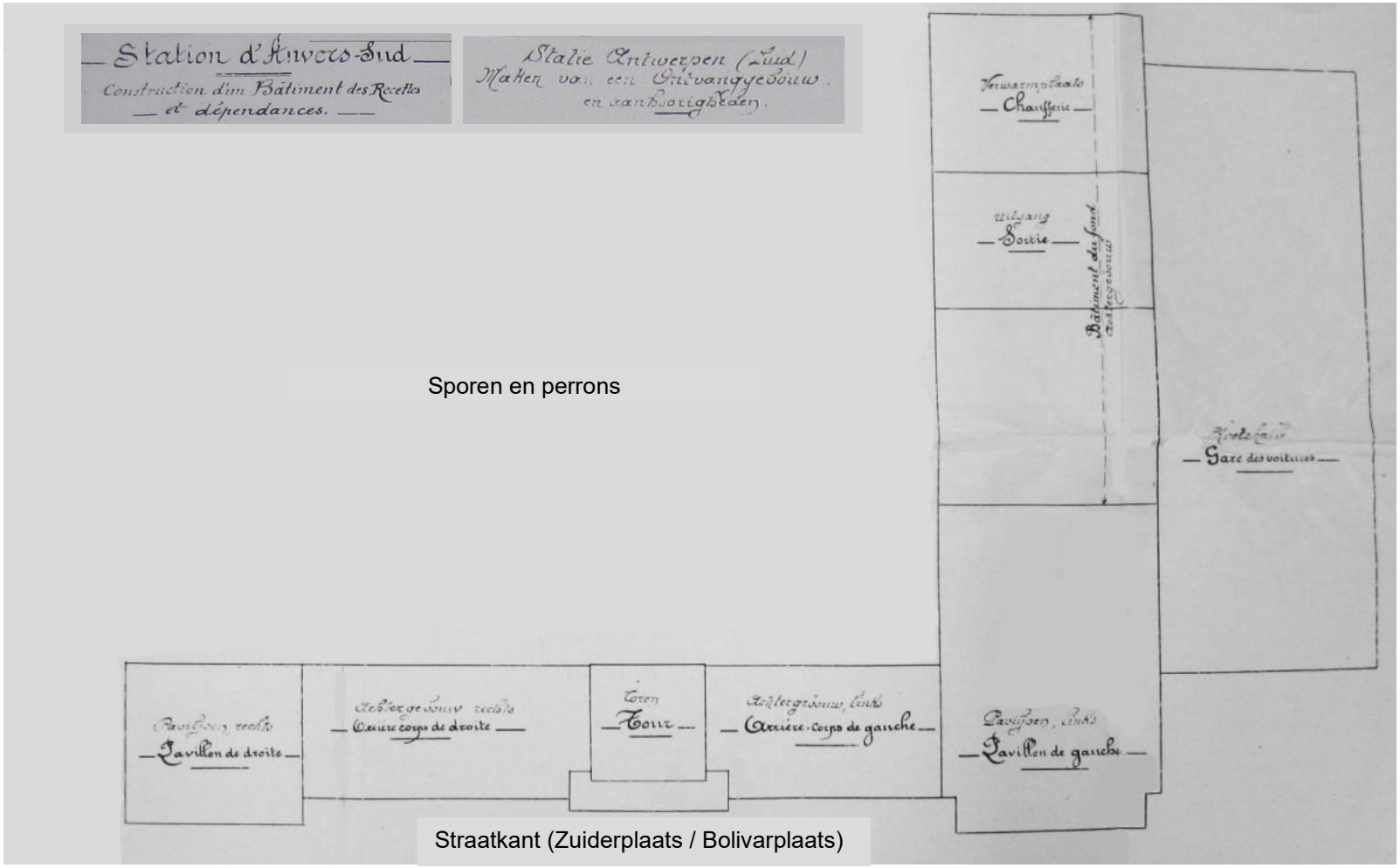
Let ook op de negen kopsporen en de wisselverbindingen. Acht sporen waren met wissels verbonden waardoor de locomotief van een aankomende trein kon omlopen.

Document: verzameling René Depreeu.

Zie ook het hoofdstuk over het reizigersstation Antwerpen-Zuid:
4.1 ANTW.-ZUID Stations, haltes en stopplaatsen - Antwerpen-Zuid reizigers versie 2024 09 02.pdf

Luchtfoto van het L-vormige Zuidstation in de jaren dertig. Het hoekgebouw (gedeeltelijk zichtbaar achter de toren) was hoger dan het gebouw aan de straatkant. Let op de overkapping van het kopperron en de luifels op de perrons van de sporen 1 tot en met 5.
Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

Opmerkelijk: acht van de negen kopsporen staan vol met rijtuigen. Alleen spoor 6 is leeg. Er is geen enkele locomotief te zien …
Gaat het om extra treinen die later op de dag zullen vertrekken na een of andere grote manifestatie, een sportwedstrijd ?
Of misschien is er een spoorstaking ?



Algemene plattegrond van het L-vormig gebouw met daarnaast de 'koetshalle'. Het hoofdgebouw met de toren aan de Zuiderplaats / Bolivarplaats wordt hier aangeduid als 'achtergebouw' en de hoekgebouwen als 'paviljoen links' en 'paviljoen rechts'. Dit lijkt niet erg logisch, maar de architect bekeek het geheel vanuit de binnenkant van het station, dus vanop de perrons. De hoofdingang voor de reizigers bevond zich in het 'paviljoen links'.
Document (kopie van de originele tekening): verzameling René Depreeu.

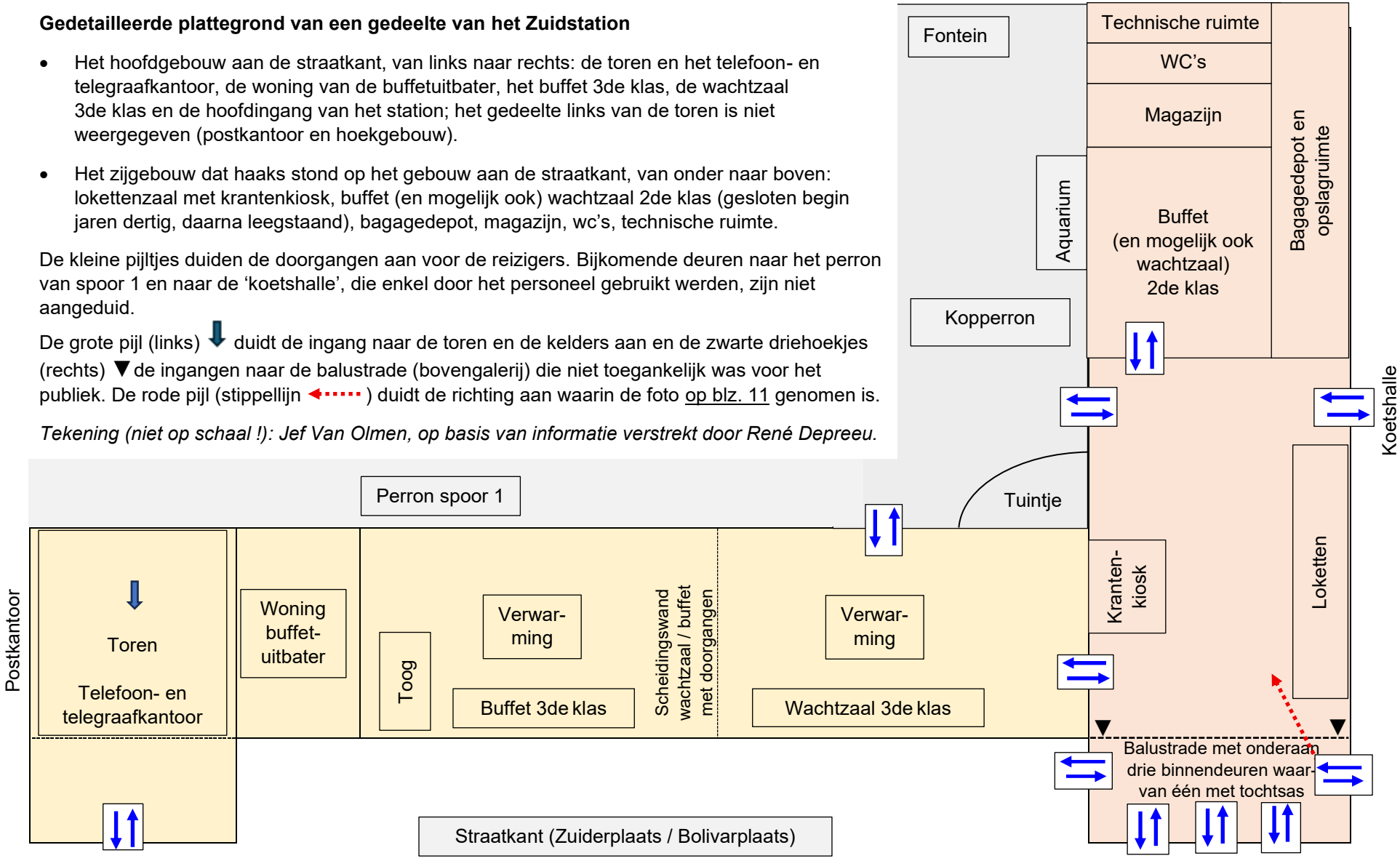
Gedetailleerde plattegrond van een gedeelte van het Zuidstation

- Het hoofdgebouw aan de straatkant, van links naar rechts: de toren en het telefoon- en telegraafkantoor, de woning van de buffetuitbater, het buffet 3de klas, de wachtzaal 3de klas en de hoofdingang van het station; het gedeelte links van de toren is niet weergegeven (postkantoor en hoekgebouw).
- Het zijgebouw dat haaks stond op het gebouw aan de straatkant, van onder naar boven: lokettenzaal met krantenkiosk, buffet (en mogelijk ook) wachtzaal 2de klas (gesloten begin jaren dertig, daarna leegstaand), bagagedepot, magazijn, wc's, technische ruimte.

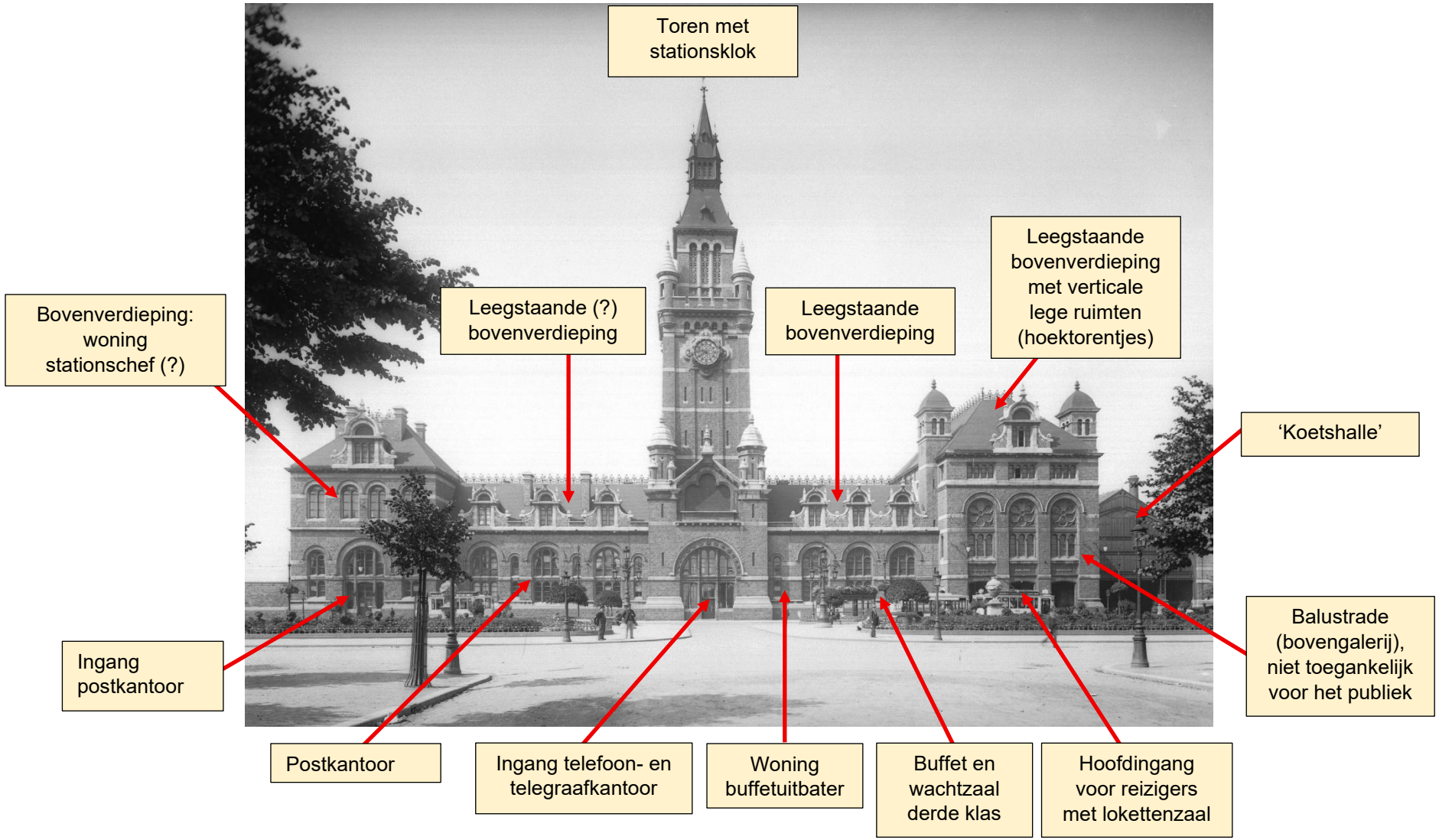
De kleine pijltjes duiden de doorgangen aan voor de reizigers. Bijkomende deuren naar het perron van spoor 1 en naar de 'koetshalle', die enkel door het personeel gebruikt werden, zijn niet aangeduid.

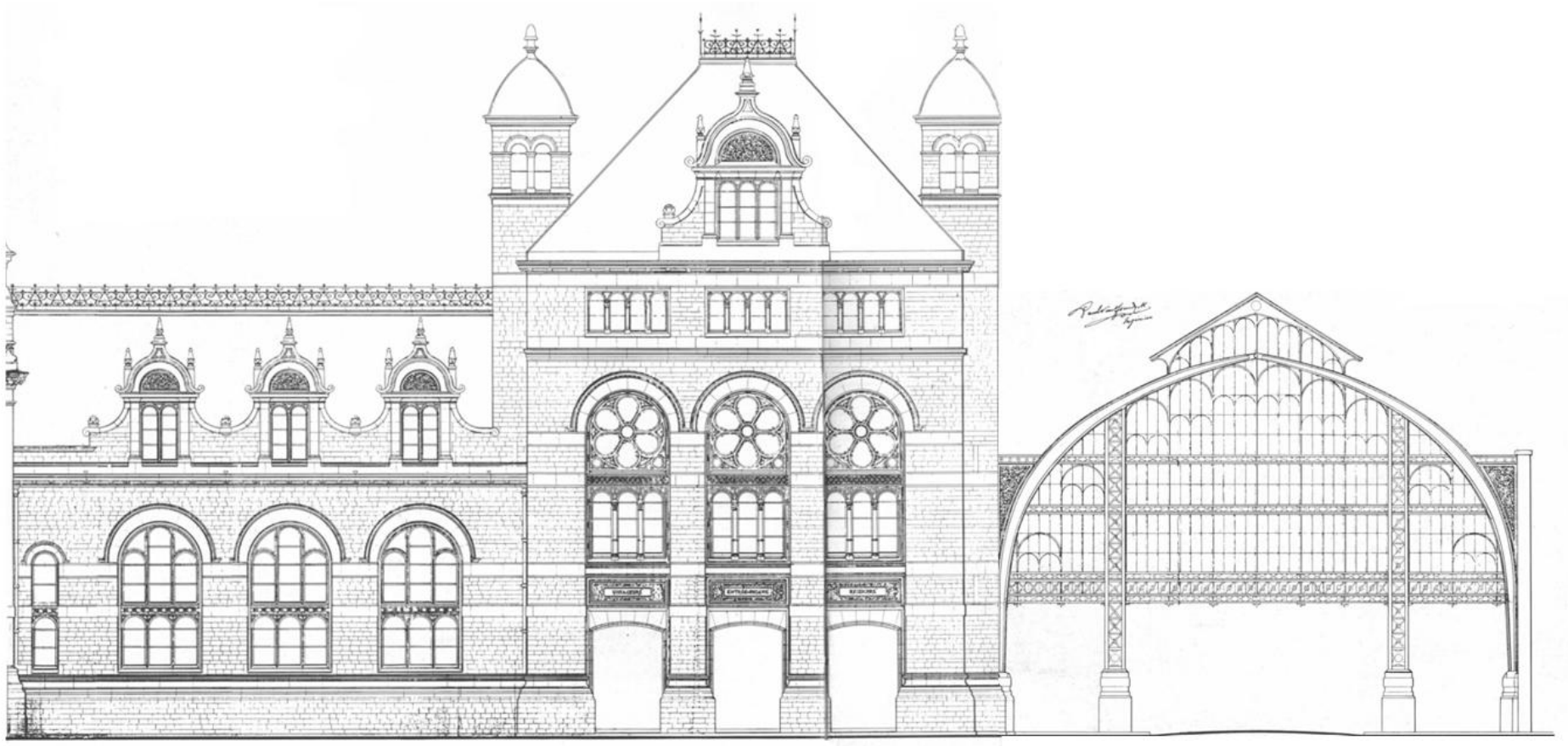
De grote pijl (links) ⬇ duidt de ingang naar de toren en de kelders aan en de zwarte driehoekjes (rechts) ▼ de ingangen naar de balustrade (bovengalerij) die niet toegankelijk was voor het publiek. De rode pijl (stippellijn ◄·····) duidt de richting aan waarin de foto op blz. 11 genomen is.

Tekening (niet op schaal !): Jef Van Olmen, op basis van informatie verstrekt door René Depreeu.



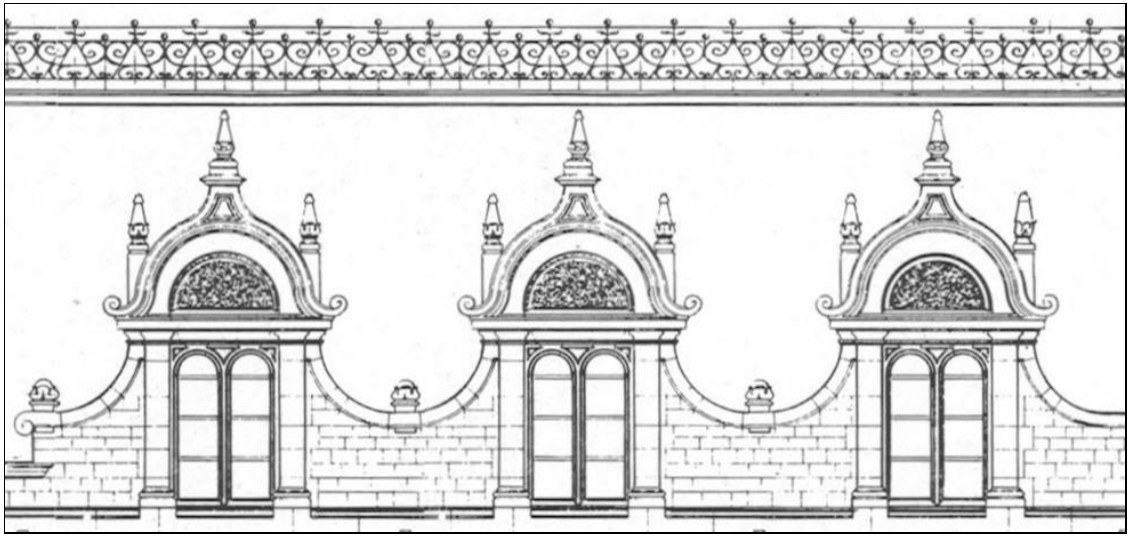
Het Zuidstation, gezien vanop de Zuiderplaats / Bolivarplaats

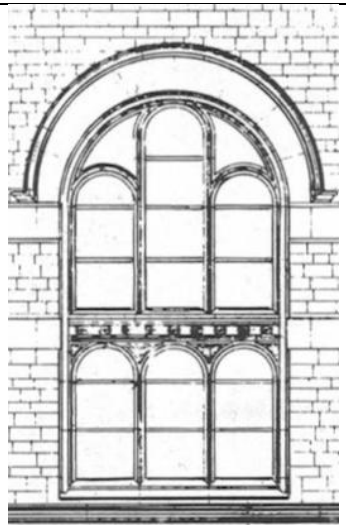


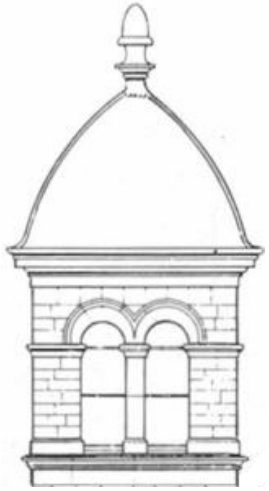


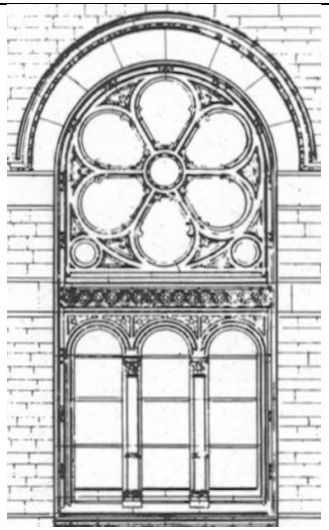
Vooraanzicht van een gedeelte van het Zuidstation, gezien vanop de Zuiderplaats / Bolivarplaats. Links het buffet en de wachtzaal 3de klas, in het midden het hoekgebouw met de hoofdingang van het station en rechts de 'koetshalle'. Let op de handtekening van ingenieur Paul Van Ysendyck, die de bouw van het station begeleidde na het overlijden van zijn broer, architect Jules-Jacques Van Ysendyck, in 1901.

*Tekening: verzameling Herman Welter, overgenomen uit **Antwerpen op het Spoor**, auteurscollectief o.l.v. Herman Welter, Uitg. nv De Vlijt, 1986.*









Nadere uitleg en verduidelijkingen door René Depreeu, zoon van de uitbaters van het buffet 3de klas, die van 1937 tot 1953 in het station gewoond heeft ('links' en 'rechts' = gezien vanop de Zuiderplaats / Bolivarplaats)

- **Hoekgebouw links**: in het hoekgebouw bevond zich de ingang van het postkantoor met erboven het opschrift 'POSTERIJEN – POSTES'. Op de bovenverdieping van het hoekgebouw bevond zich waarschijnlijk de woning van de stationschef. Uiteraard zagen wij de chef wel eens, maar normaal hadden wij weinig contact met hem.

- **Postkantoor**: rechts naast het hoekgebouw.

- **Telefoon- en telegraafkantoor**: de ruimte onder de stationstoren, tot aan het perron van spoor 1, was voorbehouden voor het telefoon- en telegraafkantoor. Boven de ingang bevond zich het opschrift 'TELEGRAAF TELEPHOON – TELEGRAPHE TELEPHONE'. Hier kon iedereen een telegram versturen of telefoneren. Er waren drie telefooncellen. In het stationsbuffet kon je ook bellen; ons nummer was 215 12 …

- **Woning van de buffetuitbaters**: zij werkten niet alleen in het Zuidstation, maar hadden er eveneens hun woning. Deze lag tussen het telefoon- en telegraafkantoor en het buffet 3de klas. Het was er relatief krap, met kamers die als het ware op één lijn naast elkaar lagen. Mijn slaapkamer gaf uit op het perron van spoor 1.

- **Buffet 3de klas**: tussen de woning en de wachtzaal 3de klas bevond zich het buffet 3de klas dat mijn ouders uitbaatten. Het stationsbuffet werd bevoorraad door de brouwerij De Populieren in Mortsel Oude-God. De vaten werden in de kelders van het station geplaatst. Een buizensysteem verbond ze met de tapkranen op de toog. Het stationsbuffet telde ongeveer twintig tafeltjes. Men kon er enkel iets drinken, en dus geen snelle hap nuttigen. Daarvoor waren er in de buurt andere mogelijkheden. Het buffet werd uitgebaat tot 1952-1953, toen het door de vermindering van het aantal aankomende en vertrekkende treinen en de sterke daling van het aantal reizigers uiteindelijk gesloten werd.

- **Wachtzaal 3de klas**: rechts van het buffet. Langs de drie muren van de wachtzaal stonden lange houten banken. Tussen de wachtzaal en het buffet 3de klas bevond zich een scheidingswand met doorgangen. In de wachtzaal was er een deur die toegang gaf tot het kopperron. Hier werden de vervoerbewijzen of perronkaartjes gecontroleerd voor men het perron kon betreden.

- **Hoekgebouw rechts**: hier bevond zich de hoofdingang van het station. Er waren vijf aparte toegangen voor de reizigers, drie brede vooraan en twee smalle aan de zijkanten. Daarachter bevonden zich drie binnendeuren naar de lokettenzaal. Slechts één van de deuren (met een tochtsas) was in gebruik. Erboven was er een balustrade (bovengalerij) die niet toegankelijk was voor het publiek.

De opschriften boven de hoofdingang: 'VOYAGEURS – ENTREE-INGANG – REIZIGERS'

De bovenverdieping van het hoekgebouw stond leeg. Volgens het oorspronkelijke plan zou hier een hydraulische elektriciteits-centrale komen met twee schachten die elk een 'accumulator' moesten herbergen. De accumulatorschachten staken boven het dak uit en werden 'vermomd' als hoektorens. Door de technologische ontwikkelingen aan het begin van de 20ste eeuw bleek de elektriciteitsopwekking door waterkracht al snel een achterhaalde en oneconomische techniek. Zie het boek **Waterdruk in Antwerpen ... een stroom van elektriciteit**, door Noël Kerckhaert en Dirk De Vleeschhauwer, Uitg. Electrabel 1993. In dit boek wordt o.a. aandacht besteed aan de Compagnie Hydro-Electrique Anversoise en de Belgische wetenschapper en uitvinder Franciscus Van Rysselberghe.

De installatie werd nooit gebouwd en de ruimten werden nooit voor andere doeleinden gebruikt. Elektriciteitsopwekking door waterkracht mag uiteraard niet worden verward met de succesvolle aanwending van hydraulische energie voor het aandrijven van kranen, bruggen, sluizen, rioolschuiven en kaapstaanders in de haven van Antwerpen.

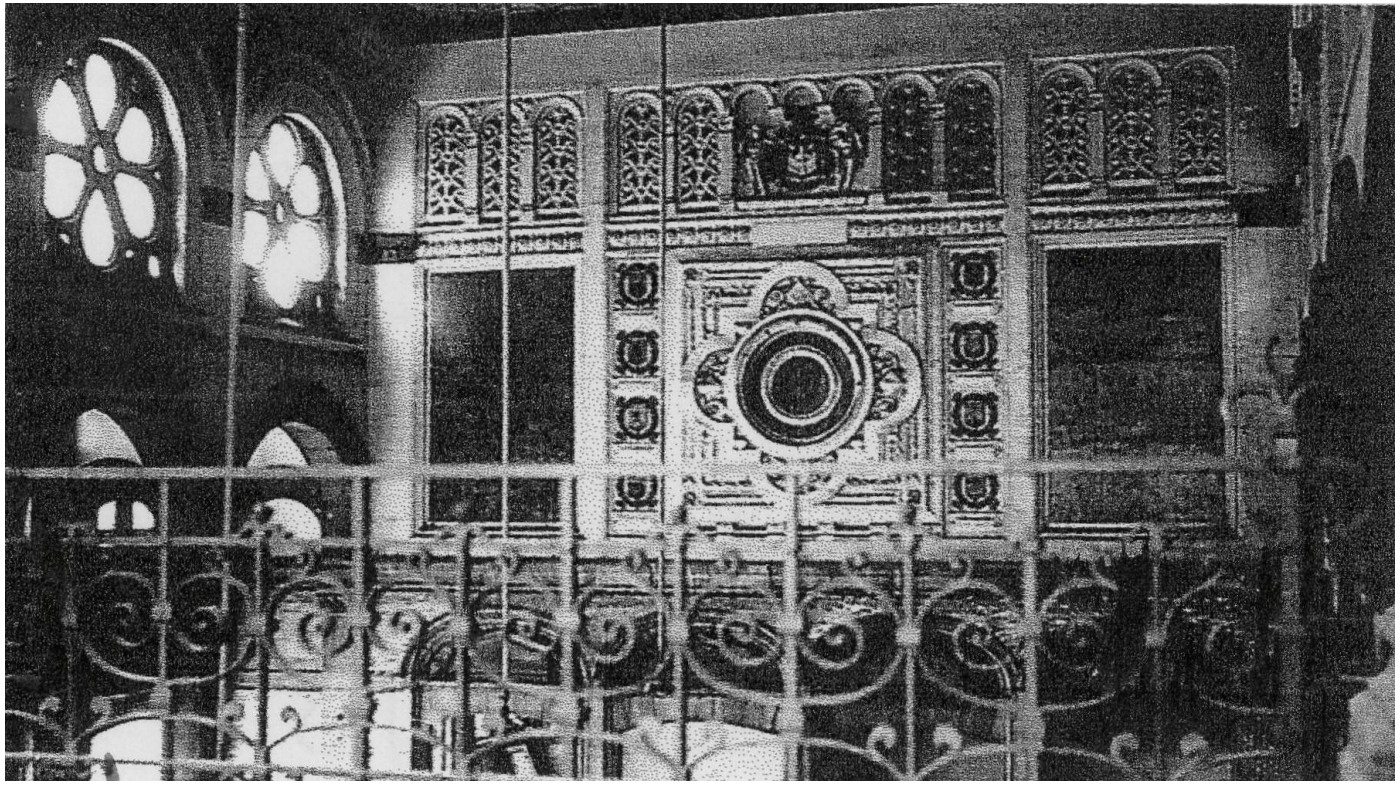
Meer informatie hierover vind je in de boeken **De Antwerpse zeesluizen: van Bonapartesluis tot Berendrechtsluis**, door Albert Himler, Gert Thues en J. Strubbe, Uitg. Stad Antwerpen, 1989, en **750 Jaar havenkranen in Antwerpen** door Albert Himler, Paul Van Schoors, Jef Vrelust en Gert Thues, Uitg. Bai, 2014.

Verzameling René Depreeu

Het hoekgebouw met de hoofdingang en de twee markante zijdelingse torens waarin de accumulatoren van de geplande hydraulische elektriciteitscentrale moesten komen. De installatie werd nooit gebouwd en de voorziene ruimten bleven onbenut.

Foto: verzameling René Depreeu.

- **Lokettenzaal:** reizigers die via de hoofdingang de lokettenzaal binnenkwamen, vonden de loketten aan de rechterzijde. Voor zover ik het mij herinner, waren er vijf loketten waarvan er normaal gezien maar één bemand was. Aan de linkerkant bevonden zich de wachtzaal en het buffet 3de klas én een krantenkiosk. Rechtdoor ging het naar het buffet 2de klas, dat al omstreeks 1930 gesloten werd, en het bagagedepot. Links waren er deuren om naar de perrons te gaan en rechts een deur die naar de 'koetshalle' leidde. In latere jaren werden deze deuren zelden benut. De reizigers bereikten de perrons via de wachtzaal 3de klas en de deur die naar het kopperron leidde. Aan de deur vond de ticketcontrole plaats. Zonder een geldig trein- of perronkaartje mocht men de perrons niet betreden.



Een zeldzame foto van het interieur van het station. De opname is genomen vanop de balustrade aan de ingang van de lokettenzaal, met zicht op de prachtig versierde muur boven het buffet 2de klas en de rozetvensters die uitgaven op het overdekte kopperron. Onderaan rechts, niet zichtbaar op de foto, bevinden zich de loketten. De rode pijl (stippellijn) op blz. 5 van deze aanvulling duidt de richting aan waarin de foto genomen is. De foto komt uit het boek ***Antwerpen Nieuw-Zuid – Van goederenstation tot Bank J. Van Breda & Co****, Marie-Anne Wilssens, Kurt Heylen en Geert Segers, Uitg. Lannoo, 2007.*

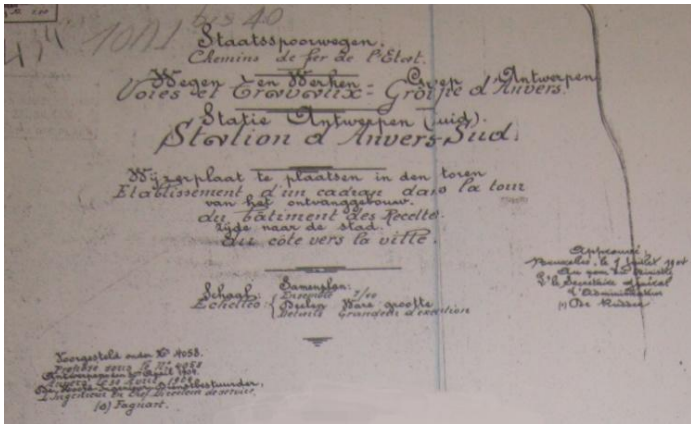
- **Wachtzaal en buffet 2de klas**: in het station was er aanvankelijk ook een buffet 2de klasse, maar daarnaast waarschijnlijk ook een wachtzaal 2de klas, maar daar ben ik niet helemaal zeker van. Het buffet bevond zich achteraan in het zijgebouw, naast de lokettenzaal. Al begin jaren dertig werd het buffet 2de klas gesloten, bij gebrek aan klanten. De ruimte stond sindsdien leeg. Zie de foto van het buffet 2de klas op blz. 17 in 4.1 ANTW.-ZUID Stations, haltes en stopplaatsen - Antwerpen-Zuid reizigers versie 2024 09 02.pdf.

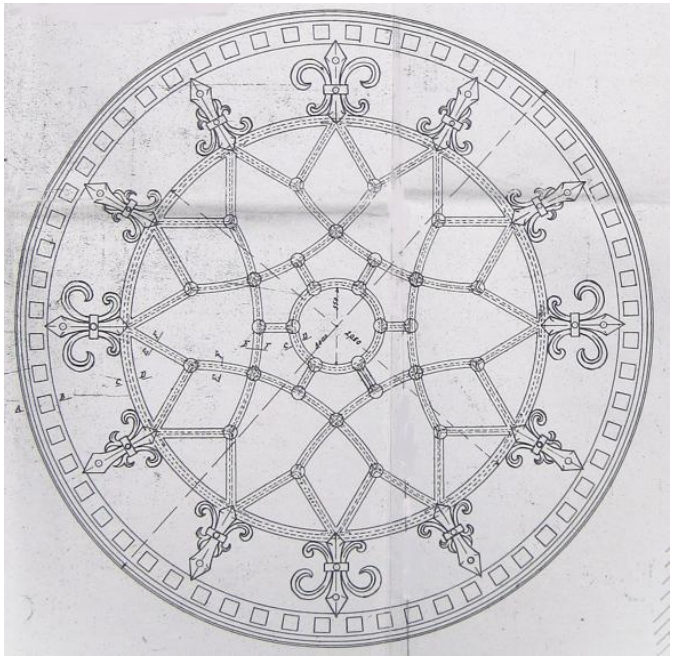
- **WC's en bagagedepot:** bevonden zich naast/achter de wachtzaal en het buffet 2de klas.

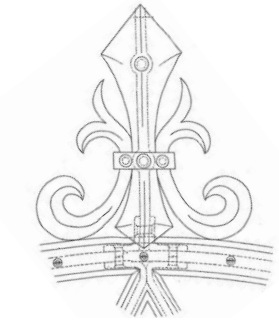
- '**Koetshalle**': in de beginjaren kwamen er paardenkoetsen reizigers brengen of ophalen; vanuit de overdekte ruimte konden de reizigers via een deur rechtstreeks de lokettenzaal betreden en omgekeerd. Later werd de overdekte ruimte bijna uitsluitend gebruikt voor het afleveren en ophalen van colli en bagage. Nadien, toen er bijna geen reizigerstreinen meer vertrokken in het Zuidstation, had de koepel geen nut meer. Aan de ingang van de overdekte ruimte verschenen er reclamepanelen van brandstoffenhandelaars. Dat betekent niet dat er onder de overkapping kolen en andere brandstoffen werden opgeslagen. De handelaars gebruikten de overdekte ruimte als doorgangsweg naar/van hun terreinen die gelegen waren achter de gebouwen in de Jan Van Gentstraat, aan de goederenkoer (laad- en losplaats) van Antwerpen-Zuid. Zie de foto op blz. 8 in 4.1.1 ANTW.-ZUID Stations, haltes en stopplaatsen - Antwerpen-Zuid reizigers verbetering - versie 2025 01 15.pdf.

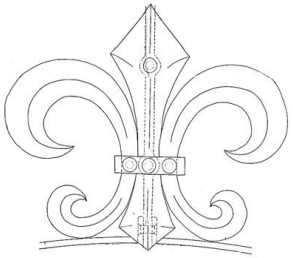
- **Toren en stationsklok**: men kon vrij gemakkelijk tot op het niveau van de vier kleine torentjes boven de stationsklok geraken. Wie nog hoger wou moest gebruik maken van een smalle houten ladder. De stationsklok was omgeven door een houten frame, zodat men de indruk had zich op die hoogte in een soort van 'blokhut' te bevinden.

  Wat de torenklok betreft: toen het nieuwe Zuidstation in 1903 in dienst kwam, vertoonde de toren een gapend gat: de stationsklok ontbrak nog ! Kwatongen beweerden dat dit niet erg was, omdat er toch maar een paar treinen per dag vertrokken … Wanneer de klok er kwam, is niet geweten, maar de plannen voor de wijzerplaat werden in 1904 goedgekeurd. De prachtig versierde wijzerplaat bevatte onderdelen uit ijzer en rood koper en was gemaakt van 'opalineglas van Saint-Gobain' (zie volgende blz.). Vanuit de Zuiderlei, de latere Amerikalei, was de klok goed zichtbaar.









Documenten (kopies van originele tekeningen): verzameling René Depreeu. Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

- **Verdiepingen en kelders**: de verdiepingen boven het buffet 3de klas en het hoekgebouw rechts werden niet benut. Ik ben er niet helemaal zeker van, maar vermoedelijk was dit ook het geval voor de verdieping boven het postkantoor. Ook de kelders stonden leeg, behalve deze onder het buffet 3de klas.

- **Verwarming**: het gebouw werd verwarmd met stoom. In het midden van het buffet en de wachtzaal 3de klas bevonden zich grote verwarmingselementen. Rechts achter de 'koetshalle' bevond zich een stookplaats met schoorsteen, van waaruit de verwarmingsleidingen vertrokken naar alle lokalen van het stationsgebouw.

- **Tuin, fontein en aquarium**: ooit bevonden er zich in het station een kleine tuin met een vijvertje, een fontein en zelfs een aquarium ! Toen dit uiteindelijk in onbruik raakte, bleef de aquariumbak nog jaren staan als herinnering aan de vissen die er ooit in zwommen …

NMBS Train World Heritage

De fontein aan het uiteinde van het kopperron.

Andere foto's van het bebloemde station, het aquarium, enz. zijn te vinden op blz. 18 in
4.1 ANTW.-ZUID Stations, haltes en stopplaatsen - Antwerpen-Zuid reizigers versie 2024 09 02.pdf

Foto: NMBS Train World Heritage - fotoalbum Antwerpen-Zuid en -Kiel, schenking Herman Welter.

- **Weegschaal**: links vooraan in de lokettenzaal stond er een ouderwetse personenweegschaal die functioneerde na het insteken van een muntstuk. Het toestel spuwde dan een kaartje uit waarop je gewicht vermeld stond. Dat ging gepaard met een heel vreemd geluid, dat ik me tot vandaag herinner …

De familie Depreeu, uitbaters van het buffet 3de klas

Het buffet 3de klas werd waarschijnlijk al vanaf de opening van het station uitgebaat door de familie Depreeu. Rond 1930 nam Henri Depreeu, een van de zonen, samen met zijn echtgenote Maria Verheyden, de zaak over.

In 1937 werden Henri's broer Eugène en zijn vrouw Madeleine De Rycke de uitbaters en gingen ze wonen in het station. Eugène en Madeleine baatten de zaak uit tot in 1952-1953, toen het stationsbuffet door het dalende aantal reizigers gesloten werd.

Foto van Henri Depreeu en Maria Verheyden in 1930.
Zij waren de oom en de tante van René.
Henri werd 99 jaar oud, Maria deed met haar 107 jaar nog beter !
Foto: verzameling René Depreeu.

René Depreeu, zoon van de laatste uitbaters van het buffet 3de klas, en zijn opzoekwerk over het Zuidstation

Eugène en Madeleine Depreeu – De Rycke kregen in 1933 één zoon, René Depreeu, die vanaf 1937 ongeveer vijftien jaar in het station heeft gewoond. René verstrekte ons de informatie voor dit hoofdstuk.

Het gebouw, inclusief de toren en de kelders, kende voor René geen geheimen. Hij kon 'met de ogen dicht' bijna het hele station beschrijven. Na de sluiting van het buffet ging de familie Depreeu aan de overkant van de Bolivarplaats wonen. René heeft de afbraak van het station vanuit zijn kamer kunnen volgen. Een emotionele periode ... Eerst werden beide delen van het L-vormig gebouw afgebroken en werd de toren ontdaan van zijn spits en de stationsklok. De eenzaam overeind staande toren werd op 22 september 1965 om 15.00 uur gedynamiteerd.

Van de jaren negentig van de vorige eeuw verzamelde René informatie over het Zuidstation. Hij kon achterhalen waar zich bij de NMBS de originele bouwplannen bevonden. De documenten waren echter in slechte staat, met veel broze zones waar er plooien waren. Bovendien ontbraken er veel delen van plannen en waren sommige delen met kleefband aan elkaar geplakt. Er moeten zo'n dertig bouwplannen zijn geweest, opgedeeld in drie reeksen die de architect simpelweg aanduidde met 1, 2 en 3. Reeks 1 handelde over de rechtervleugel, reeks 2 over de toren en reeks 3 over de linkervleugel. De architect bekeek links en rechts vanuit de spoorzijde, niet vanop het stationsplein. De povere kwaliteit van de kopies die René maakte van de plannen liet niet toe om deze te publiceren in deze studie.

Gelukkig konden wij beschikken over een goede tekening van het vooraanzicht van een gedeelte van het Zuidstation, met het buffet en de wachtzaal 3de klas, het hoekgebouw met de hoofdingang van het station en de 'koetshalle'. Zie blz. 7; bron: verzameling Herman Welter, overgenomen uit **Antwerpen op het Spoor**, auteurscollectief o.l.v. Herman Welter, Uitg. nv De Vlijt, 1986.

René vond ook tekeningen van de stationsklok, waarvan er enkele op blz. 13 getoond worden.

Verzameling René Depreeu

René Depreeu in het station Antwerpen-Zuid, eind jaren dertig.

Linksboven: voor het tuintje op het kopperron. Let op het miniatuurhuisje en het molentje … Onderaan links: voor de fontein op het kopperron. Zie de plattegrond op blz. 5. Rechtsboven: met zijn vader Eugène voor een van de negen kopsporen van het station.

Achter hen staat een trein klaar om te vertrekken om 16:39 uur. Het is trein nr. 3558, een omnibus naar Willebroek, die zal stoppen in Hoboken, Hoboken-Kapelstraat, Hemiksem-Werkplaatsen, Hemiksem, Schelle, Niel en Boom.

Op het bord ernaast staat: 'OPGEPAST, …STE RIJTUIGEN …EN HIER'. Waarschijnlijk luidt de volledige tekst: 'OPGEPAST, LAATSTE RIJTUIGEN EINDIGEN HIER'. Dat betekent dat de laatste rijtuigen die aan het perron staan, zijn afgekoppeld en dat je daar niet mag instappen …

Foto's: verzameling René Depreeu.

René Depreeu en de oorlogsjaren

" De oorlogsjaren met de bezetting en de periode met de V-bommen blijven in mijn geheugen gegrift. Tijdens de Tweede Wereldoorlog stond het station onder de leiding van een Duitse stationschef, iemand die bij het uitoefenen van zijn functie nooit voor problemen heeft gezorgd. De aanwezigheid van de Duitse chef verhinderde mijn ouders, de uitbaters van het stationsbuffet, niet om toch stiekem naar de BBC te luisteren. Met een radioantenne gemonteerd in de toren van het station was de ontvangst trouwens uitstekend.

Heel wat mensen kwamen zich in die donkere dagen, gekenmerkt door allerlei tekorten zoals een gebrek aan steenkolen, in de wachtzaal van het station opwarmen. Twee grote verwarmingsinstallaties, verwarmd met stoom, stonden centraal opgesteld in de wachtzaal en het buffet.

Smokkelaars die in de stad woonden, maakten gebruik van het station om zich op het platteland te gaan bevoorraden met etenswaren. Ik herinner mij ook surrealistische scènes, waarbij in het buffet aan de ene tafel Duitse militairen zaten en aan een andere tafel leden van de Witte Brigade iets zaten te drinken ... Het station werd zo nu en dan eveneens gebruikt voor sinistere deportaties van Joden. De gedeporteerden moesten dan in afwachting van hun vertrek plaats nemen in de wachtzaal. Uiteraard was het eenieder streng 'verboten' om met de gearresteerden te praten ...

De bezetter bouwde een kleine ronde bunker vóór het station. De bunker was voorzien van schietgaten die toelieten om in verschillende richtingen te vuren. Het voornaamste machinegeweer was zo opgesteld dat het een eventuele vijandelijke kolonne in de Leien tot staan kon brengen.

Bij de terugtocht van de Duitsers in 1944 probeerden enkelen tijdens het wegvluchten vanalles mee te graaien. Er was er zelfs eentje die de koekentrommels in het stationsbuffet wou leegroven. Tot zijn ergernis ontdekte hij dat de dozen er louter als decoratie stonden en leeg waren... Van zodra de Duitsers in Antwerpen op de vlucht waren geslagen, werden de stad en haar ruime omgeving én de haven bestookt met V-wapens. Deze richtten in het station en in de buurt schade aan. De overkapping die toegang gaf tot de perrons moest eraan geloven en werd later nooit helemaal hersteld. Ook de koepel van de 'koetshalle' werd gedeeltelijk vernield. In het stationsbuffet raakten sommige tafels beschadigd door glasscherven. Wat verderop in de buurt kreeg de Parein koekjesfabriek een voltreffer te verduren. Wij sliepen toen in de kelder van het station …

Opmerkelijk is wel dat de geallieerden het station, inclusief het grote goederenstation, nooit hebben gebombardeerd. Omdat de spoorweg-installaties niet vernield waren, kon men ze tijdens de laatste oorlogs-maanden gebruiken voor de bevoorrading per trein van de troepen aan het front in het oosten van België en Duitsland."

Verzameling René Depreeu

De beschadigde overkapping van het kopperron werd nooit hersteld en zelfs volledig afgebroken in de loop van de jaren vijftig. De foto dateert van kort voor de afbraak. Spoor 9 was toen al opgebroken en vervangen door een gras- en bloemenperk. Foto: verzameling René Depreeu.

De kleine ronde bunker aan de ingang van het telefoon- en telegraafkantoor van de Zuidstatie. Van hieruit konden de Duitsers de omgeving van het station onder schot houden. Let ook op de trolleybus van lijn 6. Opname van na de oorlog.
Foto: René Depreeu.

Twee merkwaardige tentoonstellingen in het Zuidstation in de jaren na de Tweede Wereldoorlog

Tentoonstelling van een gepantserde trein

René Depreeu herinnert zich dat er in september 1946 op spoor 9 van het station Antwerpen-Zuid gedurende enkele dagen **een Duitse gepantserde trein** tentoongesteld werd. In de kranten las je dat dit gebeurde van 16 t/m 19 september 1946.

Hier een stukje uit Gazet Van Antwerpen van 6 september 1946:

'De Duitsche pantsertrein, tot staan gebracht door de Fransche spoormannen en veroverd door het Eerste Fransche Leger tijdens de gevechten voor de bevrijding, zal van 16 tot 19 september tentoongesteld worden in het station Antwerpen-Zuid. Toegang 10 frank. 50 t.h. vermindering aan de groepen schoolkinderen, de militairen van lageren rang en de kinderen tot 12 jaar. Een derde van de opbrengst is ten bate van de kinderen der Fransche spoormannen en twee derden ten bate van de weduwen en weezen der Belgische spoormannen, oorlogsslachtoffers.'

In het Laatste Nieuws heeft men het over:

'Het rollend fort, met zijn machtige bewapening, diende om den vooruitgang van de legers te stremmen door het vuur van zijn wapens van groot kaliber.'

De Duitse gepantserde trein op spoor 9 van het station Antwerpen-Zuid op 16 september 1946.
Foto: René Depreeu.

Tentoonstelling van een walvis

René Depreeu herinnert zich ook een bizarre tentoonstelling van een walvis in het Zuidstation. De tentoonstelling vond plaats in 1953, maar de correcte datum konden we niet achterhalen (waarschijnlijk in januari).

Hier een artikel in Het Nieuwsblad, 14 november 1952.

'Zware gasten op bezoek in België: Mr. Jonas en Mrs. Haroy

Op het ogenblik is er in België een paar walvissen op bezoek. Een ervan, Mr. Jonas, doet een tournee per binnenschip en de andere, Mrs. Haroy, reist met de trein. Het is vooral over die laatste dat wij het zullen hebben. Het is de eerste maal dat de proef gedaan werd om een walvis zo te prepareren dat hij meer dan een jaar kan vertoond worden. Tot nu toe houdt Mevrouw Haroy nog goed stand, al zit er aan het lichaam nog 27 ton vet en 14 ton vlees. Er werden 7000 liter formaline ingespoten om bederf te voorkomen. Het hart, dat 600 kg weegt, werd weggenomen. Wat een enorm werk moet het geweest zijn om een dergelijk monster te prepareren. De walvis is 60 ton zwaar en 23 m lang.

Het Belgische spoor heeft zijn volledige toezegging gegeven, want een speciale wagon van 30 m lengte, waarop het dier ligt, wordt van de ene naar de andere plaats vervoerd. De vervoerkosten bedragen 200 fr. per kilometer. Het spreekt vanzelf dat de walvis slechts te zien is in de stations. De data en plaatsen waar het dier zal kunnen bezichtigd worden, liggen vast tot midden december. Daarna zal men zien of Mevrouw Haroy nog in de gewenste voorwaarden is om de reis voort te zetten. Een toegangsprijs van 10 fr. werd vastgesteld voor volwassenen en 5 fr. voor kinderen. Schoolkinderen in groep worden gratis toegelaten.'

De walvis, eigenlijk een blauwe vinvis, in Antwerpen-Zuid in (januari ?) 1953.
Foto: verzameling Eric Grimbers.

In andere kranten lezen we dat Mrs. Haroy eigenlijk een blauwe vinvis was, gevangen door Noorse walvisvaarders. Het karkas van het zoogdier werd in heel Europa tentoongesteld. De bezoekers waren vooral getroffen door de penetrante geur die het karkas verspreidde …

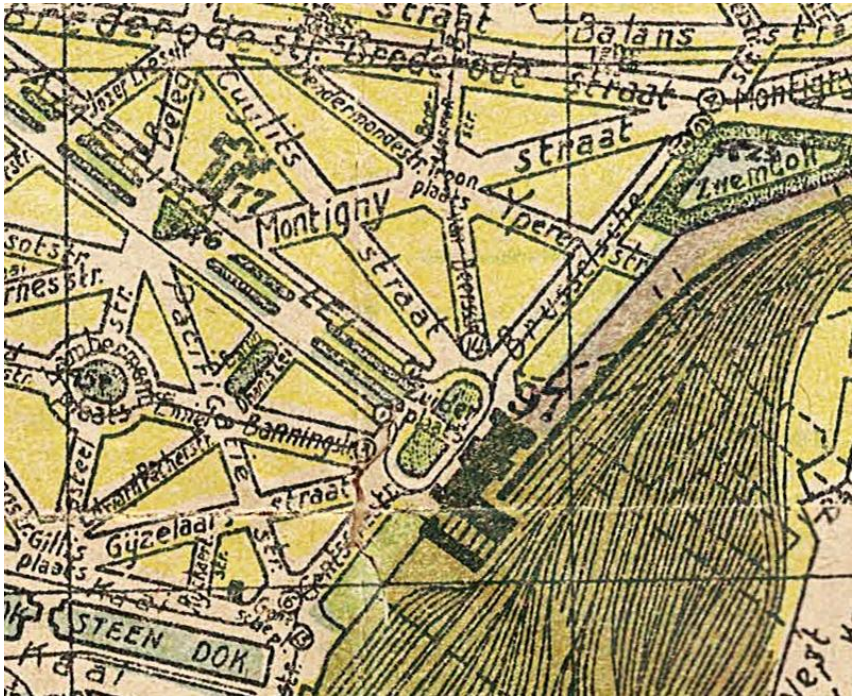
Midden maart 1953 vertrok de vinvis vanuit de Antwerpse haven voor een rondreis door Amerika. Begin jaren vijftig werden ter promotie van de industriële walvisvaart meerdere van dergelijke 'dead whale tours' in Europa en in de VS georganiseerd.

De Zuiderplaats / Bolivarplaats en het plantsoen voor het Zuidstation

Het monumentale stationsgebouw lag aan de Zuiderplaats. Naar aanleiding van de indienstneming van het station werd het plein heraangelegd, naar de plannen van stadsingenieur Richard Lemeunier. Er kwam ook een mooi plantsoen met gazons, bloemenperken en struiken. De werkzaamheden werden uitgevoerd door aannemer J.B. Uyterhoeven. Het plein lag aan het einde van de Zuiderlei, tussen de Jan Van Gent- en de Brusselstraat.

Na de Eerste Wereldoorlog werd de naam van de Zuiderlei gewijzigd in Amerikalei. In 1931 kreeg ook het plein een nieuwe naam. Het werd genoemd naar Simon Bolivar (1783-1830), bekend door zijn rol in de bevrijding van verschillende Latijns-Amerikaanse landen van de Spaanse overheersing. Vanaf 1931 stond er in het plantsoen ook een buste van Simon Bolivar. Na de afbraak van het Zuidstation werd het beeld weggenomen. Het werd in 1980 geplaatst in een grasperk in de Venezuelastraat in de wijk Luchtbal. Venezuela is het geboorteland van de vrijheidsstrijder.

Aan de Bolivarplaats, op de plaats waar zich vroeger het Zuidstation bevond, vind je nu het bekende gerechtsgebouw van Antwerpen, ook vlinderpaleis genoemd.

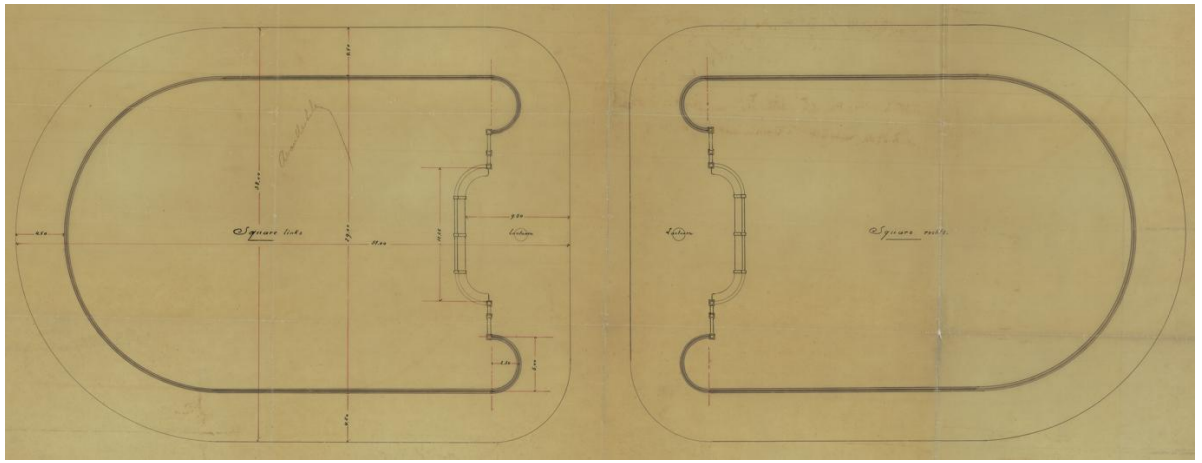


Kaartje uit de jaren twintig van de vorige eeuw. De volgende straten kwamen uit op de Zuiderplaats (van links af): Jan Van Gentstraat, Gijzelaarsstraat, Emiel Banningstraat, Amerikalei, Cuylitsstraat, Jan Van Beersstraat en Brussel(se)straat.

Kaartje: verzameling Jef Van Olmen.

Een luchtfoto van het station Antwerpen-Zuid in de jaren dertig. Let op het plantsoen voor het station, met de twee 'squares' en het tramwachthuisje (zie verder). De tram rijdt de Zuiderplaats, vanaf 1931 Bolivarplaats, op vanuit de Emiel Banningstraat.
De bomen vooraan rechts bevinden zich in/naast de Amerikalei.
Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

De bovenstaande foto toont maar een gedeelte van de originele opname. De volledige luchtfoto is te vinden op blz. 11 in:
4.1 ANTW.-ZUID Stations, haltes en stopplaatsen - Antwerpen-Zuid reizigers versie 2024 09 02.pdf



Het plantsoen op de Zuiderplaats bestond uit twee 'squares', die van elkaar gescheiden waren door een doorgang, die uitgaf op de ingang van het telefoon- en telegraafkantoor van het Zuidstation, onder de stationstoren. Schets en foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

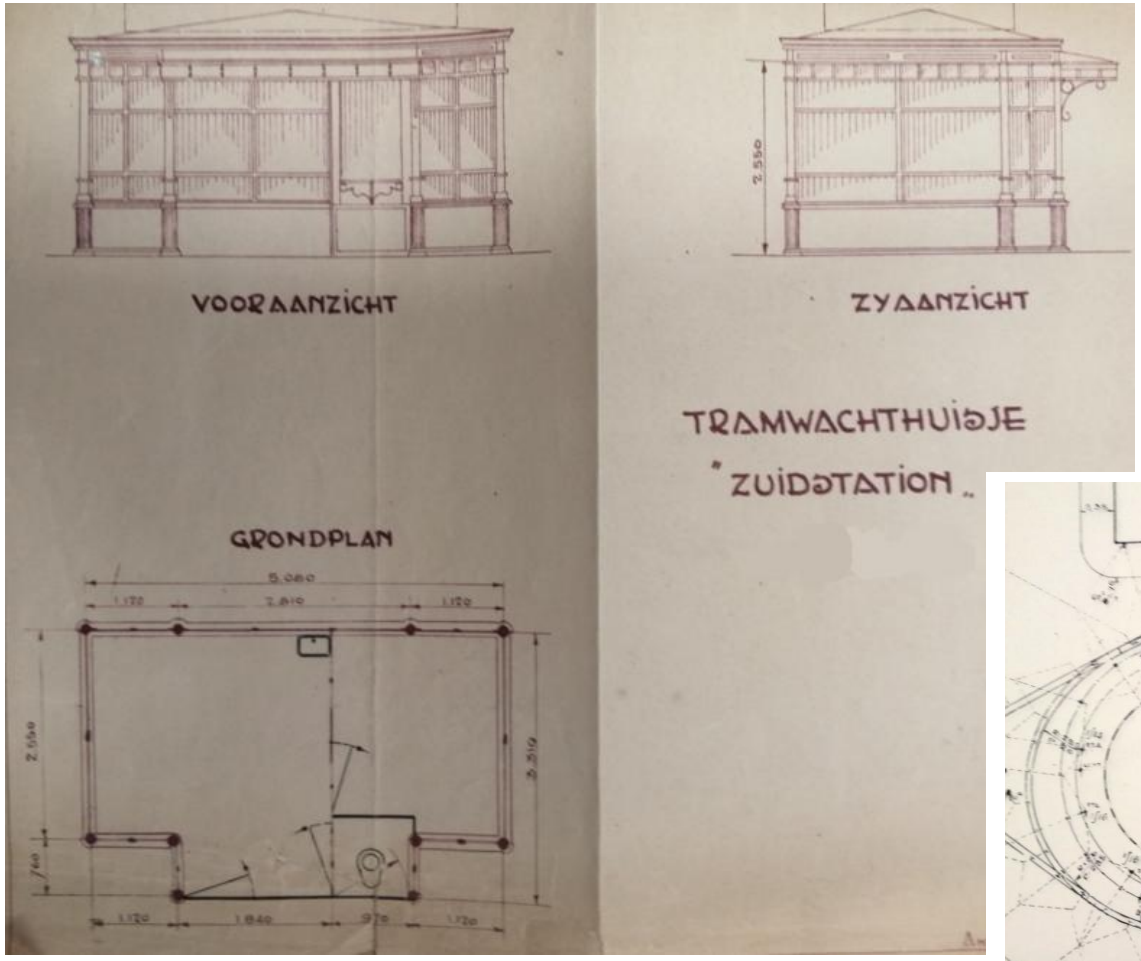
Het plantsoen op de Zuiderplaats in 1912. Let op het hoekgebouw van het Zuidstation, waar zich de hoofdingang bevond.
De Zuiderplaats en het plantsoen waren toen mooi versierd naar aanleiding van de 'Blijde Intocht' van Koning Albert en Koningin Elisabeth in Antwerpen op 14 augustus 1912. Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

Twee foto's van het plantsoen, genomen in 1927.

De foto links, gemaakt door Albert Achten, toont het versierde plantsoen naar aanleiding van de Rubensfeesten van 1927.

Op de foto rechts is het hoekgebouw te zien, waar zich de hoofdingang van het Zuidstation bevond.
Let ook op het wachthuisje op de foto rechts ter hoogte van de tram (zie volgende blz.).

Foto's: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

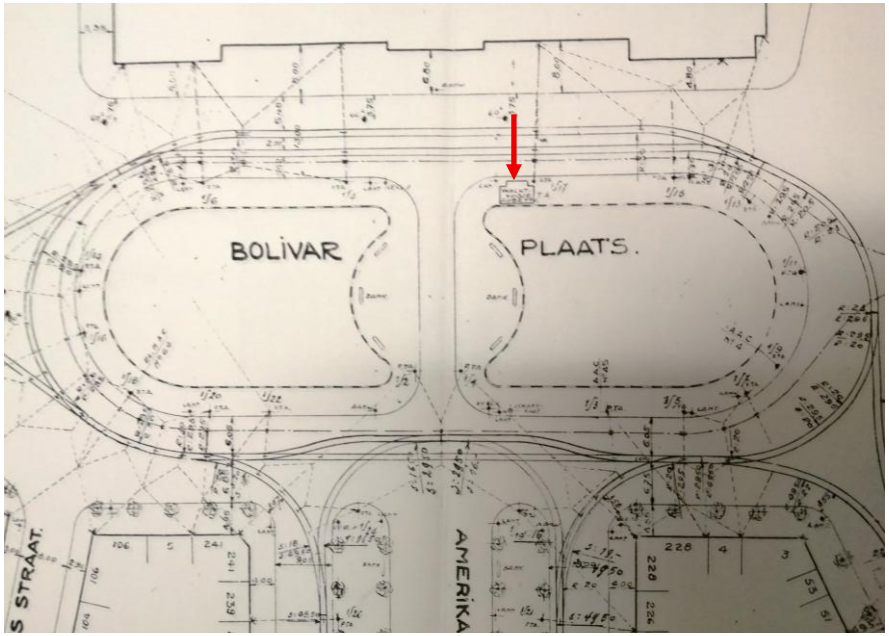


Hierboven:
het wachthuisje op de Zuiderplaats / Bolivarplaats.
Het rechtergedeelte van het huisje was een dienstruimte met toilet voor het trampersoneel en niet toegankelijk voor het publiek.

Hieronder:

de Bolivarplaats in 1954/1955. Let op de tramsporen en de ligging van het wachthuisje (pijltje).

Beide documenten op deze blz.: verzameling VlaTAM.



Een trolleybus van lijn 6 stopt aan het wachthuisje voor het Zuidstation.
De hoofdingang van het Zuidstation bevindt zich links van de fotograaf

Foto (1953): Frans Keutgens, verzameling Keutgens.

Foto's Eduard Bouwman

Nog twee foto's van het wachthuisje. Links een tram van lijn 3 en op de achtergrond een trolleybus van lijn 6. Rechts een tram van lijn 1.

Foto's Eduard Bouwman. Links: 1960 verzameling Keutgens; rechts: 1962, verzameling VlaTAM.

Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

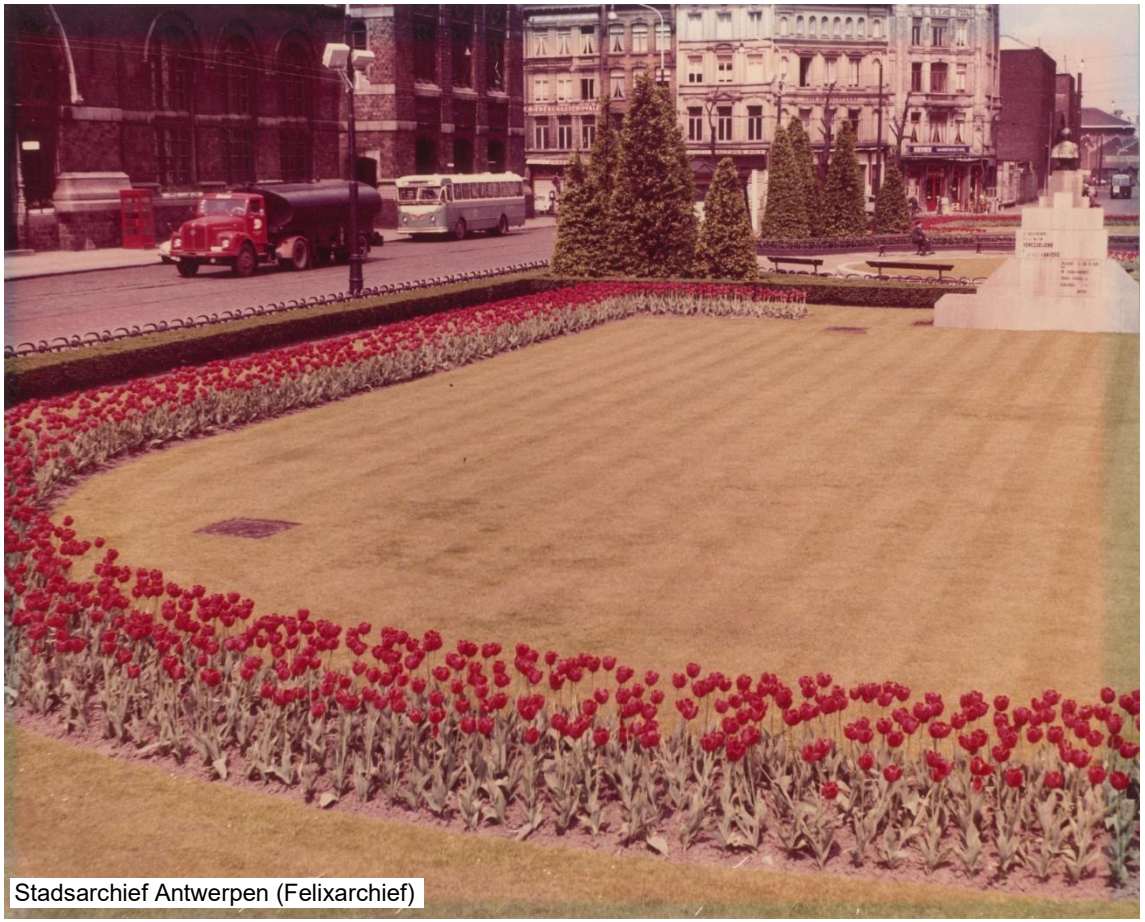
De Zuiderplaats / Bolivarplaats met een tram van lijn 3. Let op het plantsoen achter de tram en het hoekgebouw met de hoofdingang van het station.

Motorwagen 248 maakte deel uit van de reeks 231-250, ook wel de 'Raabkens' genoemd omdat ze gebouwd waren in een fabriek die gevestigd was in Raab (Györ) in Oostenrijk-Hongarije. De opname dateert van 1907 of 1908. De motorwagen is al verbouwd, waarbij de open platformen gesloten werden. Er is nog geen koersbord met in het midden een cirkel met het lijnnummer.

De foto is genomen in de huidige Emiel Banningstraat, die toen een deel uitmaakte van de Leopold De Waelstraat. Het gedeelte van die straat tussen de Lambermontplaats en het Zuidstation kreeg eerst in 1910 de naam Emiel Banningstraat.

De trams van lijn 3 reden tot in 1926 nog niet rond de Zuiderplaats, maar hadden hier hun eindpunt. Dit verklaart waarom de tram op de foto klaar staat om te vertrekken op het linkerspoor (gezien richting stadscentrum); de trolleystang is al gedraaid.

Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).


Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

Het plantsoen in de jaren vijftig met rechts de buste van Simon Bolivar. Op 6 maart 1931 had het Antwerpse College van Burgemeester en Schepenen beslist om de Zuiderplaats de naam 'Bolivarplaats' te geven. Op 28 juni 1931 werd het beeld ingewijd. Het was een geschenk van de Boliviaanse consul aan de stad Antwerpen. Na de afbraak van het Zuidstation verhuisde het beeld naar een stadsmagazijn. In 1980 werd het geplaatst in een grasperk in de Venezuelastraat, aan de blokken van de Luchtbal. Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief). Bron gegevens: https://standbeelden.be.

Let op de groene NMBS-bus vóór het Zuidstation, mogelijk een 'vervangingsbus' van lijn 52a naar Boom en Dendermonde.

Nog enkele foto's van het Zuidstation van vóór de Eerste Wereldoorlog

Het lege en onafgewerkte gebouw rond 1900. De bouw lag toen blijkbaar stil …
Later werden de werkzaamheden hervat; het station kwam in dienst op 19 januari 1903.
Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

Het station kort voor de indienstneming in 1903. Let op het gapende gat in de stationstoren: de stationsklok ontbrak nog.
De klok kwam er maar eerst nadat er al een tijdje treinen vanuit het Zuidstation vertrokken.
Ingekleurde prentbriefkaart: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

Een foto genomen vanop de Zuiderlei richting Zuidstation.
Prentbriefkaart: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

Een prachtige foto van het Zuidstation, met op de voorgrond de Zuiderplaats, de latere Bolivarplaats. De stationstoren en de ingang van het telefoon- en telegraafkantoor staan in het verlengde van de Zuiderlei, de latere Amerikalei. Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

Ter vergelijking: het gerechtsgebouw, het 'vlinderpaleis', dat zich nu op dezelfde plaats bevindt.
Bron: Wikipedia.