

Ryszard Rusak

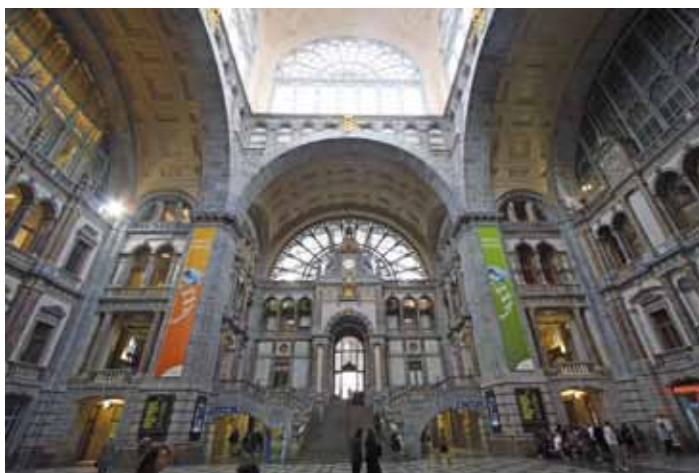
Dworzec Antwerpen-Centraal

Antwerpia Centralna (hol. Antwerpen-Centraal, fr. Anvers-Central) to jeden z największych dworców kolejowych w Belgii. Wraz z przekazaniem do eksploatacji 3.06.1836 r. linii kolejowej Mechelen – Antwerpia powstał w tym miejscu dworzec kolejowy w układzie czołowym, pod nazwą *Borgerhout*. W 1843 r. tory przedłużono do stacji portowej *Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen*, która miała już połączenie z linią w kierunku Niemiec (*Eisener Rhein*).

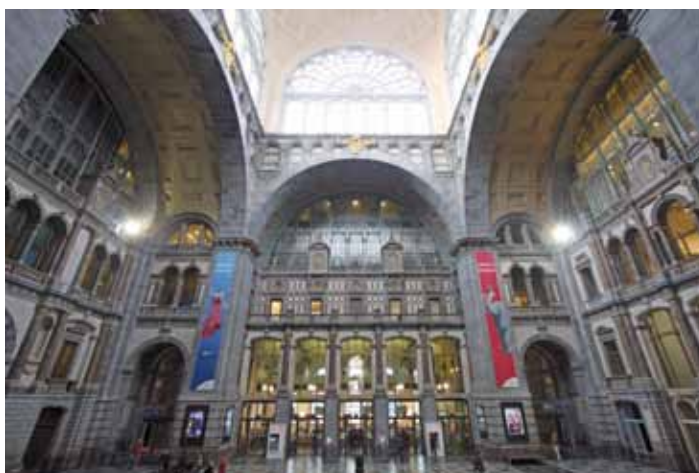
W 1854 r. w miejscu starego drewnianego budynku *Borgerhout* wybudowano nowy i zmieniono jego nazwę na *Antwerpen-Oost*. Z czasem, z powodu stale zwiększającego się ruchu pociągów i przepływu pasażerów zrobiło się tu „tłoczno” i nie spełniał on już swoich funkcji. Zdecydowano więc o budowie nowego dworca, który powstawał w latach 1899–1905. Kamienną fasadę budynku zaprojektował Louis de la Censerie, a inspiracją projektu był dworzec w Lucernie i kopuła rzymskiego Panteonu. Nad gmachem góruje kopuła o wysokość 75 m i z tego powodu dworzec nazywany jest potocznie katedrą kolejową (*Spoorwegkathedraal*). Projektantem stalowej konstrukcji i szklanego zadaszenia hal peronowych był inż. Clement Van Bogaert. Hala miała 185 m długości i aż 43 m wysokości, aby dym z parowozów miał możliwość unoszenia się w górę i nie zadymiał peronów. Otwarcie nowego dworca już pod nazwą *Antwerpen-Centraal* nastąpiło 11.08.1905 r. Poprzednią nazwę *Antwerpen-Oost* otrzymał jeden z przystanków osobowych na nowej łącznicy w kierunku wschodnim. Już w połowie lat 50. XX w. dworzec zaczął podupadać. W 1975 r. objęto go ochroną konserwatorską i odnowiono. Niestety, nadal miał ograniczone zdolności przepustowe ze względu na niewielką liczbę torów i krótkie perony. W maju 1988 r. opracowano projekt przebudowy stacji z układu czołowego na przelotowy. Połączenie starego budynku z nowoczesną halą poczekalni zaprojektował Ludwik Delacenserie, a tunel, przebudowę poczekalni i kompleksu usługowego lokalny architekt Klemens van Bogaert. Wybudowano nowe połączenie między stacjami *Antwerpen-Berchem* i *Antwerpen-Dam*, z którego odcinek o długości 1200 m przebiega w tunelu pod dworcem centralnym. Obowiązuje w nim prędkość maksymalna 90 km/h. Całkowity koszt przebudowy wyniósł 1,6 mld euro. Dzięki temu pociągi międzynarodowe w relacji Bruksela – Amsterdam nie tracą cennego czasu na zmianę kierunku na *Antwerpen-Centraal*. Po przebudowie dworzec ma 4 poziomy. Na poziomie +1 (stara część) z dziesięciu torów pozostawiono po trzy z każdej strony (tory 1, 2–3, 4–5 i 6) i wybudowano nowe perony. Poniżej na poziomie 0 (tzw. *niveau*) znajduje się część usługowa, czyli kasy, poczekalnie, sklepy, restauracje itp. Na poziomie –1 (–7 m) znajdują się cztery



Fot. 1. Widok frontowy budynku dworca Amsterdam-Centraal. Jego bryła przypomina raczej Ratusz niż dworzec (29.10.2009 r.) Fot. M. Knappe



Fot. 2. Widok na hol i wejście od strony frontowej (29.10.2009 r.) Fot. M. Knappe



Fot. 3. Wnętrze „starej” hali dworcowej. Na wprost widoczne przejście do „nowej” części, w której znajdują się kompleks usługowo-handlowy i wejścia na perony. Tuż przed wejściem do kas usytuowane są automaty biletowe i informacja elektroniczna (29.10.2009 r.) Fot. M. Knappe



Fot. 4. Widok na przebudowaną halę. Po obu stronach na estakadach (poziom +1) znajdują się perony, z których odjeżdżają pociągi lokalne obsługiwane ezt, oraz niektóre pociągi międzynarodowe (np. do Essen 14.35). Poniżej na poziomie „0” widoczne zejścia na poziom -1 i -2. Cały kompleks wyposażony jest w windy dla osób niepełnosprawnych (29.10.2009 r.)

Fot. M. Knappe

tory zakończone kozłami oporowymi (11–12 i 13–14) ulokowane po dwa z każdej strony. Z obu tych poziomów odprawiane są wyłącznie pociągi lokalne. Na poziomie -2 (-18 m) znajdują się dwa perony wyspowe z torami 21–22 i 23–24, przy których zatrzymują się wyłącznie pociągi IC, EC oraz IR. Są to połączenia krajowe ze wszystkimi większymi miastami Belgii oraz połączenia międzynarodowe, między innymi z Paryżem i Lille (Francja), Hągą i Amsterdamem (Holandia). Nowy kompleks dworcowy otwarto 25.03.2008 r. Codziennie przejeżdża tędy 540 pociągów i odprawianych jest około 25 tys. podróżnych. Stacja jest powszechnie uważana za najlepszy przykład architektury kolejowej w Belgii i na świecie. I chociaż widoczny jest tu niezwykle wpływ eklektyzmu na projekt Delacensieresa, to jednak trudno przypisać go do tego stylu. Według rankingu magazynu *Newsweek* ze stycznia 2009 r. jest to czwarty najpiękniejszy dworzec świata!



Fot. 5. Perony na poziomie +1, w głębi widoczna tylna fasada „starego” budynku (29.10.2009 r.)

Fot. M. Knappe



Fot. 7. Poziom -2, z którego odjeżdżają pociągi międzynarodowe i ekspresowe. Pociąg IC z Brukseli do Amsterdamu prowadzony belgijską maszyną 2839 (29.10.2009 r.)

Fot. M. Knappe



Fot. 6. Widok na poziom -2 i -1. Poziom -2 to tunel, przez który przejeżdżają pociągi w relacjach dalekobieżnych. Poziom -1 wykonany w układzie czołowym i odjeżdżają stąd wyłącznie ezt (29.10.2009 r.)

Fot. M. Knappe



Fot. 8. Tablica informacyjna o rozmieszczeniu peronów i innych pomieszczeń dworcowych (29.10.2009 r.)

Fot. M. Knappe