3 Hedendaagse toestand

3.1 Projectgebied

Fig. 191: Recente luchtfoto van het projectgebied met nummering van de verschillende elementen. (google.com/maps)

Het langgerekte projectgebied ligt ingesloten tussen de spoorlijn (zuidoosten), het Luitenant Naeyertplein (noordoosten), de huizenrijen van de Tweelingenstraat, Dolfijnstraat en Lange Altaarstraat (noordwesten) en de Draakplaats (zuidwesten). Het projectgebied vormt de zuidoostelijke grens van de residentiële Dageraadplaatsbuurt, die gekarakteriseerd wordt door haar vrij goed bewaarde 19e-eeuwse basisbebouwing, bestaande uit aaneengesloten burgerwoningen langs een recht stratenpatroon. De Plantin en Moretuslei, die de noordgrens van de buurt definieert, is een van de drukste verkeersaders van de stad. Het betreft een brede laan die ter hoogte van de perrons onder de spoorwegberm verbinding maakt met de Singel en E19. Het gebied aan de overzijde van het spoor naast het projectgebied is grotendeels in handen van De Lijn, en heeft dan weer een contrasterend industrieel karakter, vormgegeven door verschillende grote loodsen en een grote open stelplaats. De Draakplaats is een statig plein met karakteristieke ronde vormgeving, middenin doorsneden door de spoorwegberm die hier het plein overbrugt. Het plein vormt ook het uiteinde van de befaamde Cogels-Osylei, een van de meest indrukwekkende straten van de stad op architecturaal gebied, en tevens een beschermd stadsgezicht. Omdat het projectgebied langs alle zijden volledig ingesloten is en grotendeels hoger dan het straatniveau ligt, is deze vanaf de straat niet te zien. Enkel het poortgebouw van de tramloods is langs de Draakplaats zichtbaar en het stationsgebouw Antwerpen-Oost vanaf de Plantin en Moretuslei. Het projectgebied is -naast met de trein- op twee manieren toegankelijk, ten eerste via de Omheining Statie van Borgerhout, een openbare weg die met zijn helling het niveauverschil tussen de straat en het projectgebied overbrugt. Ten tweede via de perrontunnel naast het stationsgebouw, waarbij met trappartijen het niveauverschil overbrugd wordt.

Fig. 192: Zicht op het projectgebied van op de Draakplaats, met aan de rechterzijde de Omheining Statie van Borgerhout als inkomweg.

Fig. 193: Zicht op het projectgebied vanaf de Plantin en Moretuslei.

3.2 Spoorlijn met omgeving

De spoorlijn doorloopt het gehele projectgebied en kan ingedeeld worden in verschillende zones. Deze zones lopen ononderbroken in elkaar over, maar ze zijn telkens verschillend vormgegeven. Namelijk:

3.2.1 Verhoogde spoorwegberm met kasseiweg

Fig. 194: Aanduiding van de zone in het rood.

Fig. 195: Oostelijke uiteinde van de verhoogde spoorberm.

Fig. 196: Middengedeelte van de spoorberm.

Fig. 197: Westelijke uiteinde van de verhoogde spoorberm.

In deze zone loopt de overbrugging van de Draakplaats verder door tot op het projectgebied, in de vorm van een verhoogde spoorberm. De berm bestaat langs de zijde van het projectgebied uit een reeks opeenvolgende identieke baksteenbogen op gebouchardeerde hardstenen pijlers en zijn gedecoreerd met een hardstenen booglijst. De bogen worden naar het oosten toe steeds lager gezien de naastliggende helling. In de pijlers is telkens een spitsboognis uitgewerkt waarin een standleiding verwerkt is. Tegen de dagkant van de nissen zijn (sporen van) scharnieren bewaard. In de centers loopt de wand bovenop een hardstenen geprofileerde plint schuin naar boven toe. Deze schuine vlakken zijn afgewerkt met rood-witte wandtegels in geometrische patronen. De patronen zijn in alle bogen hetzelfde, maar afwisselend in de negatieve kleurstelling. De doorlopende bovenzijde loopt gelijk met het spoorniveau en is afgewerkt met recente dekstenen op hardstenen blokken, waarop men recent de gerestaureerde smeedijzeren balustrade terugplaatste. Naar het oosten toe wordt geen gebruik meer gemaakt van opengewerkte bogen, maar gaat de spoorberm over in een volle baksteenmuur op hardstenen plint.

Fig. 198: Detail van twee bogen met identieke geometrische patronen en centrale spitsboognis met scharnieren.

De weg die ernaast loopt is de Omheining der Statie van Borgerhout en verbindt het straatniveau van de Draakplaats met het hogere spoorniveau. De hellende weg is volledig gekasseid, deze wegbedekking loopt lineair verder door tot naast de noordwestzijde van de onderhoudsloods, waar hij verbreedt tot parking, en bevat over de gehele lengte tramsporen die aan beide uiteinden doodlopen. Aan beide zijden is de weg voorzien van een smal verhoogd voetpad, ook afgewerkt met kasseien en met een hardstenen boord. Ter hoogte van de watertorens is er een niveauverschil tussen de hellende kasseiweg en de zone van de watertorens op straatniveau. De overgang tussen beide niveaus wordt gemaakt door een boogconstructie die gelijkaardig aan de spoorberm is vormgegeven, zij het iets soberder.

Bovenop deze bogen is de weg afgeschermd met smeedijzeren relingen, met lood bevestigd op hardstenen dekstenen, ter beveiliging van het niveauverschil. Langs beide uiteinden is de balustrade bevestigd in hardstenen postamenten, welke heden door overwoekering niet zichtbaar zijn.

Fig. 199: Kasseiweg gezien vanaf de watertorens (links) en naar de watertorens toe (rechts).

Fig. 200: Boogconstructie gezien vanaf het niveau van de watertorens.

Fig. 201: Smeedijzeren relingen vormen een beveiliging voor het niveauverschil.

3.2.2 Buitenruimtes loodsen

Fig. 202: Aanduiding van de zone in het rood.

Deze zone loopt volledig gelijk met het spoorniveau. De treinsporen hebben hier een aftakking naar de onderhoudsloods. De buitenruimte in deze zone wordt gecompartimenteerd door de loodsen, hekwerk en de spoorinfrastructuur. Deze buitenruimtes met open karakter hebben een circulatie- en stockeerfunctie, en zijn voorzien van een recente wegbedekking uit beton of klinkers. Er zijn enkele kleine recentere elementen aanwezig in functie van de spoorlijnen en onderhoudsloods, zoals seinborden en een portaalkraan uit 1978.

Fig. 203: Open stockeerruimte, afgewerkt met betonplaten ten noorden van de onderhoudsloods en magazijn.

Fig. 204: Braakliggende grond ten westen van het magazijn.

Fig. 205: Klinkerafwerking en doodlopend spoor ten oosten van de onderhoudsloods (links) en aftakking naar de onderhoudsloods (rechts).

Fig. 206: Kleine elementen rond de onderhoudsloods, waaronder een portaalkraan (links) en een metalen bovenleidingspaal[80] (rechts).

[80] Deze is bovenaan uitgerust met een T-schakelaar die dient om de stroom op de bovenleiding kunnen te schakelen. Dit geen element dat echt voor exploitatie gebruikt wordt, deze dient eerder om sporadisch een opleiding te geven.

3.2.3 Perrons

Fig. 207: Aanduiding van de zone in het rood.

3.2.3.1 Tunnel en perrons

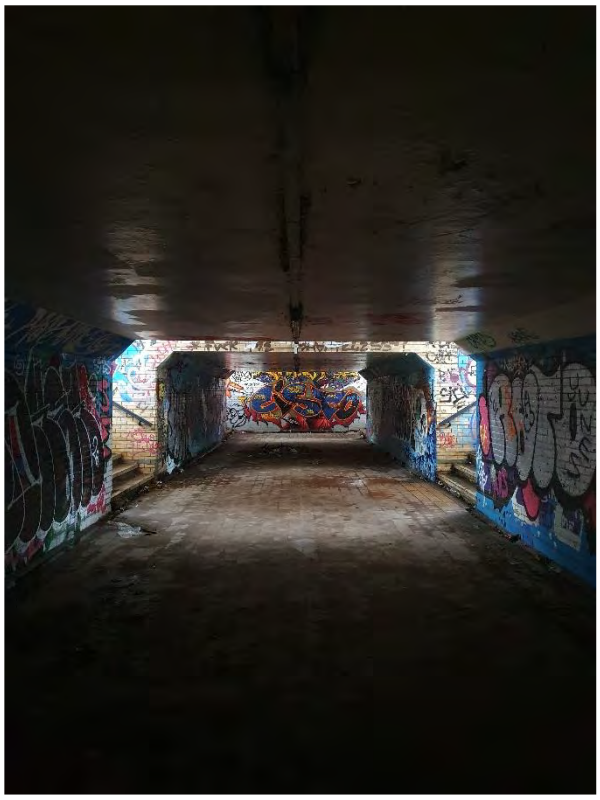


Fig. 208: Perrontunnel.

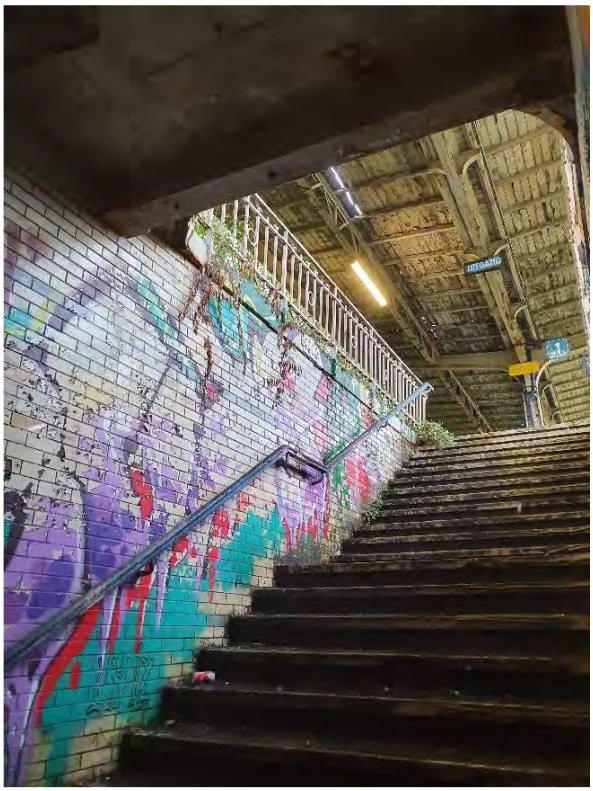


Fig. 209: Toegangstrap.

De perrons bevinden zich op gelijke hoogte met de spoorlijn en zijn enerzijds toegankelijk voor treinpersoneel via de zone waar de loodsen zich bevinden, anderzijds voor de reizigers via de perrontunnel naast het stationsgebouw. De tunnel bestaat uit een gewapende betonstructuur, waarvan de wanden afgewerkt zijn met een bleek baksteenparement en de vloer met een sobere tegelvloer. De tunnel is vanaf het straatniveau toegankelijk via een trappartij en geeft vervolgens via vijf identieke trappartijen uit op drie bovenliggende perrons. Aan de noordwestzijde is geen trap naar het perron aanwezig, maar leidt een gang die niet voor publiek toegankelijk is naar de verdieping van het stationsgebouw. De trapgaten zijn bovenaan afgeschermd door een geschilderde smeedijzeren balustrade, identiek bij alle perrons. De perrons zelf zijn met een betonnen boord verhoogd ten opzichte van de treinsporen en bedienen elk twee sporen, op het noordelijke perron met één spoor na. Ze zijn afgewerkt met een asfaltvloer waarop naast elk spoor een gele lijn is aangebracht om de reizigers op afstand van aankomende treinen te houden, en langs de zijde van het station is een klinkerstrook aangebracht.

3.2.3.2 Perronoverkappingen

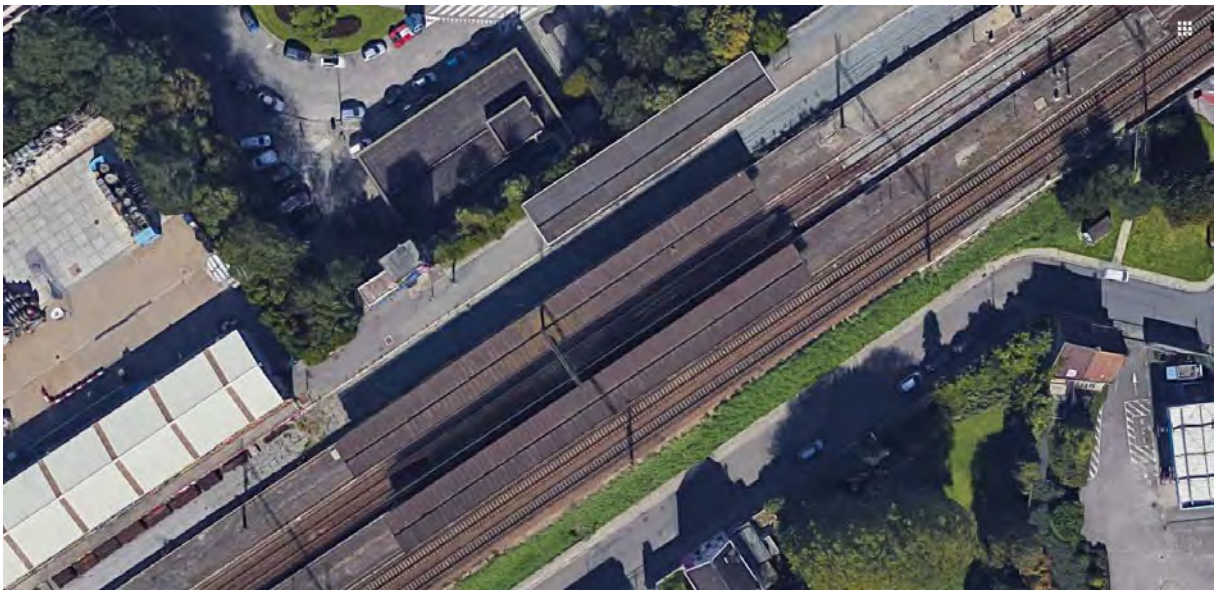


Fig. 210: Bovenaanzicht van de overkappingen.

Fig. 211: Overzicht van de zuidelijke perronoverkappingen.

Fig. 212: T-vormige kolom (links) en ontdubbelde kolom ter hoogte van de tunnel (rechts).

Er zijn drie overkappingen aanwezig, waarvan de twee zuidelijke identiek zijn. De noordelijke overkapping is opgebouwd met een identieke structuur, maar is korter en bevindt zich meer oostwaarts. Het betreft een geschilderde geklinknagelde staalstructuur, steunend op een reeks T-vormige kolommen, met als uitzondering de kolommen ter hoogte van de tunnel die ontdubbeld zijn om de lasten op de volle grond kunnen af te dragen in plaats van op het tunnelgewelf. De T-vormige kolommen zijn aan de voet ingewerkt in een betonnen sokkel, ter bescherming tegen vocht. Het vlinderdak wordt ondersteund door drie doorlopende gordingen, bestaande uit identieke vakwerkliggers, en twee geslote I-liggers op de uiteinden. Deze worden lateraal op hun plaats gehouden door afgeronde consoles, ook op de uiteinden zijn de gordingen afgerond afgewerkt. Daarop dragen houten kepers met houten bebording, waarop een zinkafwerking is aangebracht. De dakranden zijn afgewerkt met een sobere houten kroonlijst en centraal loopt een kilgoot over de gehele lengte van de overkapping. Plaatselijk is het dak doorbroken door recente kolommen ter ondersteuning van het elektriciteitsnet.

Fig. 213: Aansluiting van de gordingen op de kolom (links) en perforatie van het dak bij het middenperron (rechts).

3.2.3.3 Kleine elementen

In deze zone zijn ook heel wat kleinere elementen aanwezig die typerend zijn voor een stationssite. Het betreft voornamelijk signalisatie die aangebracht is door de NMBS, in hun typische huisstijl die herkenbaar is bij alle Belgische stations.

Fig. 214: Perronnummers en treinseinen aan de uiteinden van de overkapping.

Fig. 215: Signalisatie 'uitgang' en 'naar sporen 4-5'.

Fig. 216: Naambord van het station (links) en analoge klok (rechts).

Fig. 217: Luidsprekers voor dienstaankondigingen aan elk uiteinde van de overkappingen (links) en hectometerpaal[81] ter hoogte van de spoorlijnen (rechts).

3.2.4 Overbrugging naar Lt. Naeyaertplein

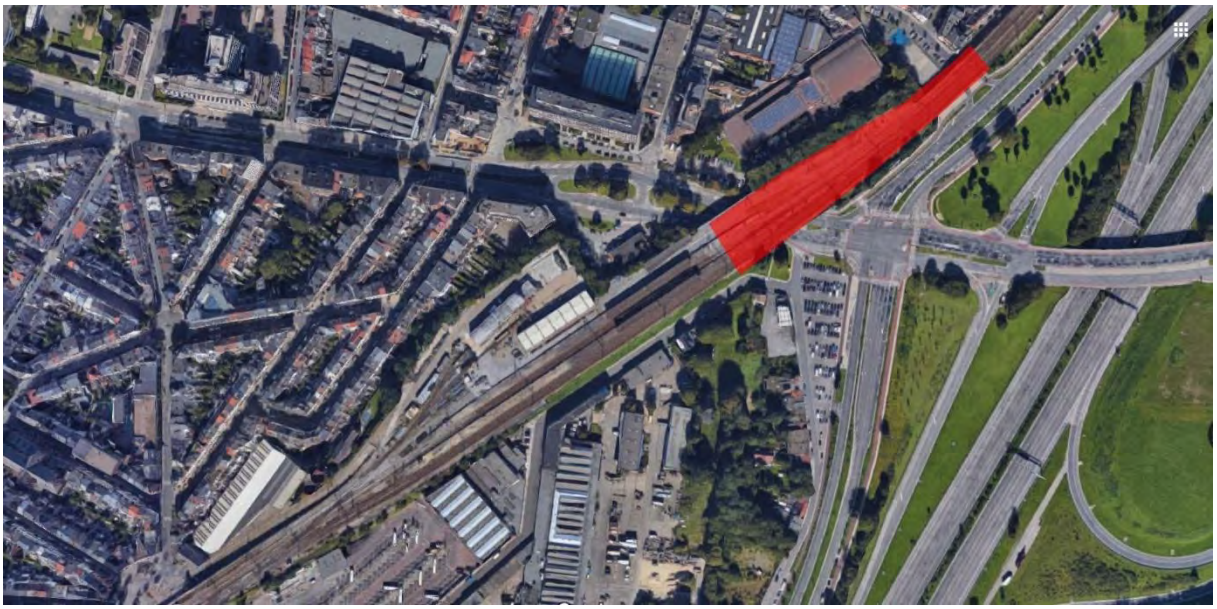


Fig. 218: Aanduiding van de zone in het rood.

[81] Deze worden om de 100 meter wisselend aan de linker of rechterkant van de sporen geplaatst. Op het grote vlak bovenaan komt een cijfer van 0 tot 9 voor en op de zijkant is kleiner een herhaling van de kilometers aangebracht.

Fig. 219: Overbrugging van de Plantin en Moretuslei, gezien naar het oosten.

Fig. 220: Overbrugging van de Plantin en Moretuslei, gezien naar het westen.

De spoorlijn overbrugt de Plantin en Moretuslei door middel van een uiterst sobere betonconstructie. Deze sluit aan beide zijden aan op de verhoogde spoorberm die in tegenstelling tot de zone aan de Draakplaats enkel uit aarde met begroeiing is opgetrokken, ondersteund door een betonnen keermuur. Ter hoogte van het Lt. Naeyaertplein gaat deze aarden berm terug over in een verzorgd uitgewerkte spoorberm met baksteenparement, gelijkaardig aan de zone bij de Draakplaats. Hier gaat de betonnen keermuur over in een verzorgd uitgewerkte bak- en natuurstenen muurtje, welk de restanten zijn van een voormalige omheining. Aan de oostzijde zit de historische spoorberm verborgen achter een latere betonnen verbreding van de berm. Ter hoogte van de Engelselei lopen de spoorbermbogen verder, deze zijn deels opgevuld met winkeltjes en horeca.

Fig. 221: Spoorberm ter hoogte van de weg naast het Plantin en Moretus sportcentrum in de vorm van een aarden wal met betonnen keermuur.

Fig. 222: Spoorberm gezien vanaf het Lt. Naeyaertplein, met de restanten van de voormalige bak- en natuurstenen omheining aan de rechterzijde.

Fig. 223: Spoorberm gezien vanaf de Singel. De splitsing tussen de oorspronkelijke constructie afgewerkt met baksteenparement en natuursteen, met de latere verbreding is duidelijk zichtbaar, met recuperatie van de oorspronkelijke balustrade.

Bovenop de spoorberm eindigen net voor de overbrugging de perrons. Drie spoorlijnen zijn nog in gebruik, de overige twee langs de noordzijde werden verwijderd. De strook aan de noordzijde is afgewerkt met een overwoekerde grindlaag. Buiten de sporen zijn hier enkel nog wat schaarse kleine elementen aanwezig, zoals lantaarnpalen, nummerpaaltjes, een elektriciteitscabine en seinbordjes.

Fig. 224: Overzicht van de bovenzijde van de spoorberm.

Fig. 225: Bakstenen borstwering ter hoogte van de overbrugging van de Plantin en Moretuslei.

Fig. 226: Kleine elementen in deze zone, zoals lantaarnpalen, seinbordjes en nummerpaaltjes. Op de achtergrond het hardstenen postament waar de overbrugging van het Lt. Naeyaertplein aanvangt.

3.3 Tramloods met dienstwoning

3.3.1 Exterieur

Fig. 227: Overzicht van de dienstwoning en tramloods langs de Draakplaats.

Fig. 228: Overzicht van de tramloods naast de Omheining Statie van Borgerhout.

Het straatvolume langs de Draakplaats betreft een half vrijstaand gebouw van twee bouwlagen onder een leien zadeldak met de nok parallel met de straat. De lijstgevel uit rood baksteenparement is ingedeeld in vijf traveeën, waarbij de nadruk wordt gelegd op het brede middenrisaliet dat de symmetrieas vormt voor de naastliggende gelijke traveeën. De gevel staat op een hardstenen plint die ter hoogte van de rechtse traveeën is afgewerkt met horizontale banden, en wordt bovenaan afgelijnd door een houten kroonlijst met tandlijst op klossen. De verticaliteit van het verhoogde middenrisaliet wordt versterkt door de gevelhoge geriemde witstenen pilasters aan beide zijden, ter hoogte van de puilijst gedecoreerd met diamantkoppen en onder het gebogen fronton met palmetten. Op de pilasters zijn op de verdieping smeedijzeren consoles aangebracht en onder de kroonlijst van het fronton is een gebogen witstenen cartouche met jaartal 1900 aangebracht. De geriemde pilaster met diamantkop wordt identiek herhaald aan de rechterzijde van de gelijkvloerse verdieping, waarbij door de grotere penantbreedte het vaste traveeritme wordt verbroken. Verder worden horizontale accenten in het gevelvlak gelegd door een geprofileerde witstenen puilijst met hardstenen cordon, gecementeerde speklagen onderaan de vensters, een witstenen geprofileerde druiplijst boven de vensters van de verdiepingen van de uiterste traveeën en twee witstenen blinde velden onder de kroonlijst van de uiterste traveeën. Alle gevelopeningen zijn rechthoekig, variabel vormgegeven en bevatten recent raamschrijnwerk.

Fig. 229: Detail van de twee linkertraveeën (links) en van het middenrisaliet (rechts).

Op de gelijkvloerse verdieping zijn de twee identieke grote houten vleugelpoorten met beglazing dominant aanwezig. Beide poorten worden overspannen door een geschilderde I-ligger, gedecoreerd met palmetten, waarbij de linkerpoort de volledig breedte van het middenrisaliet inneemt, de rechterpoort volgt de breedte van beide rechtertraveeën. Onderaan de poorten leiden tramsporen naar binnen, bovenaan is telkens een opening gelaten voor de elektriciteitsleidingen die in het gebouw binnenkomen. De openingen in de linkertraveeën hebben een vlakke witstenen band ter omlijsting, waarbij in de linkertravee twee hardstenen treden naar de toegangsdeur leiden en rechts daarvan een venster is uitgewerkt. Op de verdieping zijn alle vensters voorzien van een identiek smeedijzeren parapet. De aandacht wordt getrokken door het centrale venster in het middenrisaliet, rijkelijk uitgewerkt met een gedecoreerde aediculavormige omlijsting, gedecoreerd met onder meer geprofileerde lijsten, een

gebogen fronton, tandlijst, akroterion, centraal palmet en voluten met acanthusbladeren. De overige vensters zijn soberder uitgewerkt, omlijst met een gecementeerde platte band met pseudo-sluitsteen. De linkse vensters zijn in de borstwering gedecoreerd met spiegels in reliëfmetselwerk.

De zijgevel van het volume betreft een uiterst sobere bakstenen wachtgevel met twee kleine enkelvoudige venstertjes op de verdieping, hier zijn geen architecturale elementen aanwezig. Ook de achtergevel is sober uitgewerkt. Hiervan is enkel de verdieping zichtbaar. Het betreft een lijstgevel met baksteenparement, verlevendigd door horizontale banden waarvan het donkere voegwerk contrasteert met het bleke voegwerk van het parement. Bovenaan is een recente kroonlijst aanwezig, de gevel is opengewerkt door drie identieke getoogde vensters met recent schrijnwerk.

Achter het hoofdvolume bevindt zich een langgerekte lage loods van één bouwlaag hoog. De loods is overkapt met twee zadeldaken, waarvan het noordwestelijke de breedte van het hoofdvolume volgt en ter hoogte van de achtergevel ervan afgewolfd is. Het zuidoostelijke dak loopt hiernaast en heeft een geknikte vorm door het verloop van het perceel. Beide daken zijn afgewerkt met recent plaatmateriaal. De loods zit volledig ingekapseld, enkel de zijmuur langs de Omheining Statie van Borgerhout is zichtbaar. Dit betreft een sobere (grotendeels overwoekerde) bakstenen muur waarbij het bruine baksteenparement wordt afgewisseld met zones rode baksteen, met willekeurig geplaatste eenvoudige kleine vensters en plaatselijk sporen van dichtgemaakt openingen.

Fig. 230: Overzicht van de zij- en achtergevel van het hoofdvolume (links) en vensters en dichtgemaakte openingen in de zijgevel van de loods (rechts).

Fig. 231: Knooppunt van de verschillende daken van de loods ter hoogte van de achtergevel van het hoofdvolume.

3.3.2 Interieur

3.3.2.1 Kelder

Fig. 232: Overzicht van de westelijke kelder.

Fig. 233: Overzicht van de oostelijke kelder.

- Algemeen

De dienstwoning beschikt over twee aparte kelders, één grote met meerdere ruimtes langs de westzijde en één kleine langs de oostzijde.

- Vloeren

Gebakken aardetegels. Een hardstenen steektrap leidt naar de westkelder, een houten steektrapje naar de oostkelder. In de oostkelder is een bakstenen keldertrapje tegen de oostwand bewaard, doodlopend op een dichtgemaakte deuropening.

Fig. 234: Westelijke (links) en oostelijke (rechts) keldertrap.

- Wanden

Wit gekaleid baksteenmetselwerk. In de deuropeningen is het sobere houten schrijnwerk bewaard. Langs de straatzijde een keldergat met houten raam, het tweede keldergat is dichtgemaakt.

- Plafonds

Wit gekaleide troggewelfjes. De westelijke kelder wordt verstevigd door een recentere I-ligger.

3.3.2.2 Gelijkvloerse verdieping

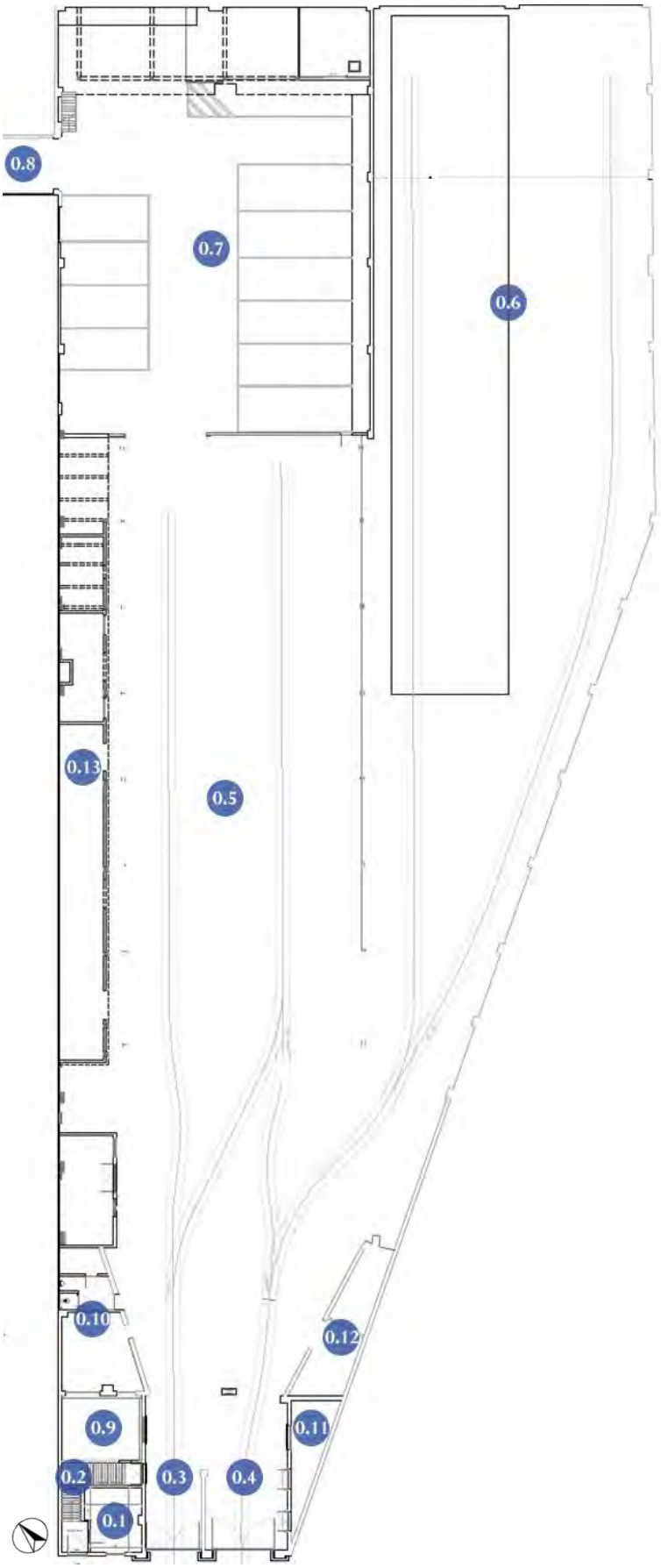


Fig. 235: Grondplan van de gelijkvloerse verdieping, met kamernummering.

Ruimte 0.1 en 0.2: Traphal met ontvangstruimte

Fig. 236: Zicht in ruimte 0.1 (links) en 0.2 gezien van bovenaf de trap (rechts).

Fig. 237: Ruimte 0.2, onder de trap.

- Algemeen

Enkel op het gelijkvloerse niveau van ruimte 0.2 zijn onder de trap historische elementen bewaard gebleven. In de overige ruimtes zijn geen zichtbare historische interieurelementen of afwerkingslagen aanwezig.

- Vloeren

Zwartmarmeren tegelvloer met witte omboording. Een valluik leidt naar de keldertrap. Naast het trapgat zijn gaten van voormalige trapbalusters bewaard.

Fig. 238: Marmervloer in ruimte 0.2.

- Wanden

Bepleisterd en geschilderd, met plaatselijk bewaarde sobere geprofileerde kamerlijst. Ter hoogte van sporen van een verwijderde traparm is de originele afwerkingslaag zichtbaar. In de oostwand een recente deur naar ruimte 0.9, het deurgat naar ruimte 0.1 werd dichtgemaakt.

Fig. 239: Originele afwerkingslaag met horizontale lijn ter hoogte van de voormalige traparm.

Zone 0.3 en 0.4: Doorgang

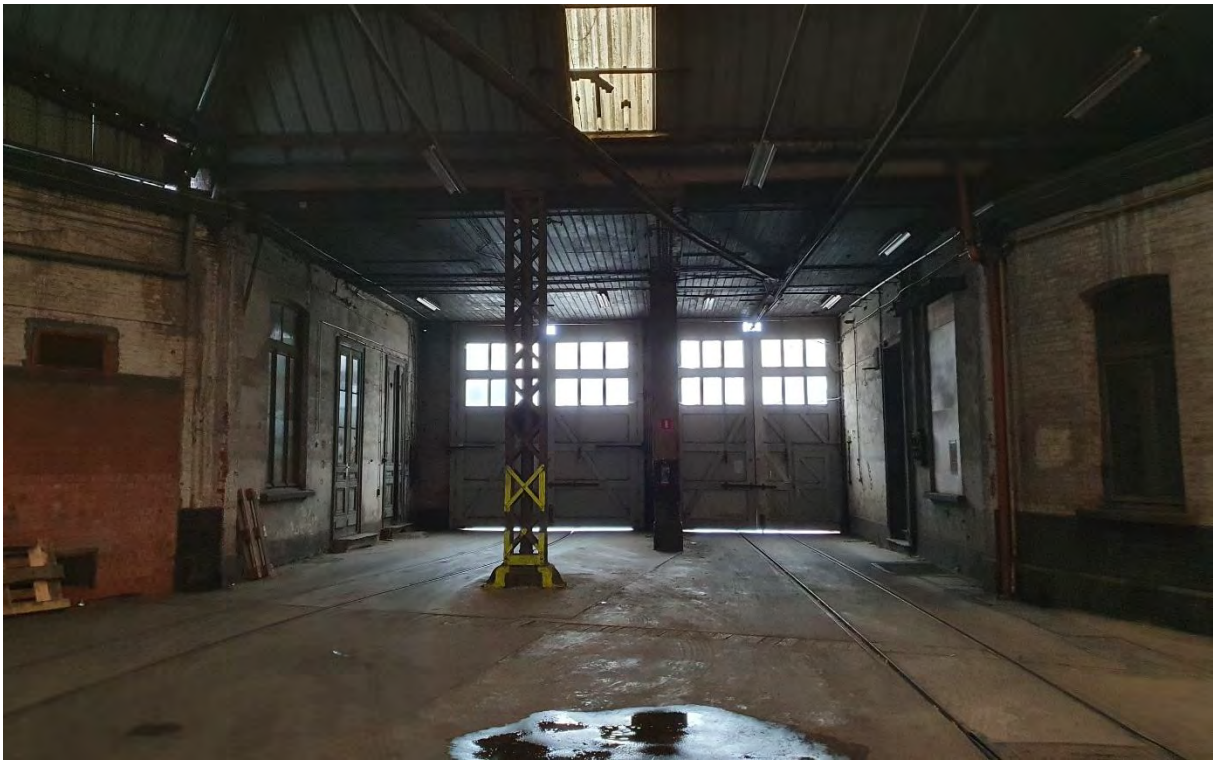


Fig. 240: Overzicht van zones 0.3 en 0.4.

Fig. 241: Zicht op zone 0.3.

Fig. 242: Zicht op zone 0.4.

- Vloer

Recente betonvloer met tramsporen.

- Wanden

De westwand is volledig opengewerkt met twee houten vleugelpoorten, van waartussen tot halverwege de ruimte een scheidingsmuur loopt. De oostzijde is volledig open, op een centrale betonnen kolom na. De noord- en zuidwand betreffen wit gekaleide baksteenwanden met verschillende deur- en vensteropeningen. Deze bevatten alle historisch houten schrijnwerk, op het afgedekte venster in de noordwand na.

Fig. 243: Houten vleugeldeuren met geprofileerde panelen en omlijsting, met hartjesvormige openingen en beglazing (links en midden) en drieledig T-raam (rechts).

- Plafond

Houten plankenafwerking, met elektrische leidingen aangehecht.

<u>Zone 0.5 tot 0.7: Loods</u>

Fig. 244: Overzicht van zone 0.5, gezien naar het noorden.

Fig. 245: Overzicht van zone 0.5, gezien naar het oosten.

Fig. 246: Overzicht van zone 0.5, gezien naar het westen.

Fig. 247: Overzicht van zone 0.6, gezien naar het oosten.

Fig. 248: Overzicht van zone 0.6, gezien naar het westen.

Fig. 249: Overzicht van zone 0.7, gezien naar het oosten.

Fig. 250: Zicht op zone 0.7, gezien naar het westen.

- Vloer

Hedendaagse betonvloer. Het tramspoor uit zone 0.3 eindigt achteraan zone 0.5 en het spoor uit zone 0.4 achteraan zone 0.6. In zone 0.7 is een betonnen mezzanineconstructie aanwezig tegen de oost-wand.

Fig. 251: Overzicht van de betonnen mezzanineconstructie in zone 0.7.

- Wanden

Geschilderde sobere baksteenwanden over de gehele perceelsgrenzen, waarbij de wand in zone 0.6 verstevigd is met steunberen. Tussen de steunmuren is telkens een dichtgemaakt vierkant venster aanwezig. In de noordoostwand van zone 0.6 zijn twee identieke oculi uitgewerkt. Zone 0.7 wordt van zone 0.6 afgescheiden door een geschilderde baksteenmuur met steunberen en van zone 0.5 met een recente scheidingswand. De grens tussen zones 0.5 en 0.6 wordt aangegeven door een rij identieke ronde gietijzeren kolommen.

Fig. 252: Baksteenmuur met steunberen en dichtgemaakte vensters in zone 0.6.

Fig. 253: Oculi in zone 0.6.

Fig. 254: Gietijzeren kolommen tussen zones 0.5 en 0.6.

- Plafond

De gehele loods is overkapt met een lichte stalen spantenstructuur, waarbij zones 0.5 en 0.7 één doorlopende constructie met identieke spanten vormen, en zone 0.6 een tweede constructie met spanten van variabele lengte gezien de ongelijke vorm van de ruimte. De spanten steunen telkens langs de ene zijde op een ronde kolom en aan de andere zijde op een steunbeer. Ze zijn lateraal telkens met elkaar verbonden door kruisvormige windverbanden en horizontale trekkers. Boven de kolommen loopt een goot, waarvan de gootplanken zichtbaar zijn. De spanten dragen I-liggers die als gordingen functioneren. Ter hoogte van zone 0.6 dragen de gordingen houten kepers met houten bebordingsplanken, waartussen talrijke daklichten gemaakt zijn. De bebording is in verschillende zones reeds vernieuwd. In zones 0.5 en 0.7 dragen de gordingen echter rechtstreeks een hedendaagse dakafwerking. Naast elektrische leidingen is ook een verbodsbord om te roken opgehangen aan de spanten in zone 0.6.

Fig. 255: Centrale goot en kepers met (deels vernieuwde) bebordingsplanken in zone 0.6.

Fig. 256: Spanten met windverbanden en verbodsbord in zone 0.6.

Ruimte 0.8: Toegang

Fig. 257: Overzicht van de doorgang.

Fig. 258: Tweelingwoningen met toegangspoort langs de Dolfijnstraat.

- Algemeen

Langs de Dolfijnstraat leidt een brede doorgang naar ruimte 0.7. Deze gang is de eigendom van de bewoners van de naastliggende woning, maar met een erfdienstbaarheid van doorgang voor de eigenaar van de tramloods.

Ruimtes 0.9 tot 0.11: Secundaire volumes

Fig. 259: Overzicht van volume 0.9, waarin een smidse en sanitair zijn ondergebracht.

Fig. 260: Binnenzijde van volume 0.9, met in de hoek een oven (links). Bij het sanitair (rechts) zijn geen historische elementen bewaard gebleven.

Fig. 261: Overzicht van volume 0.10.

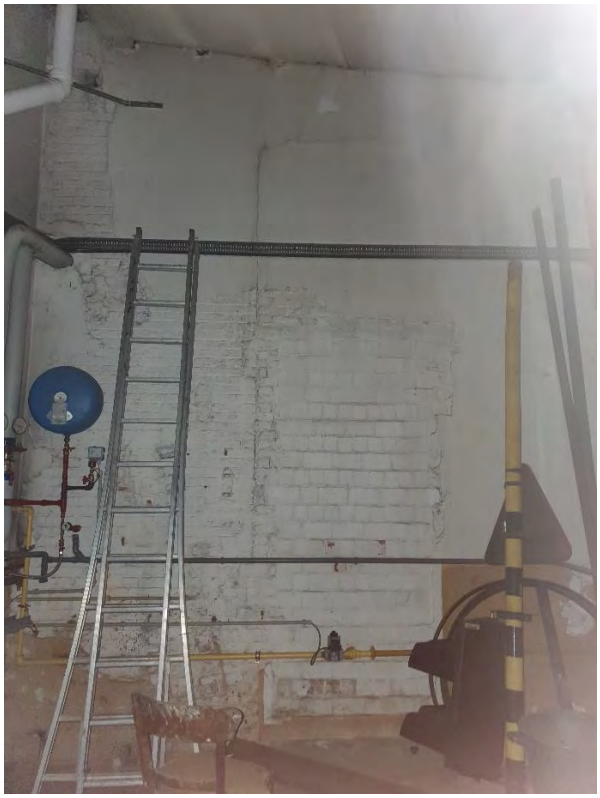


Fig. 262: Binnenkant van volume 0.10, onderverdeeld met een beglaasde houten wand (links) en sporen van de voormalige vensteropening van de achtergevel van de dienstwoning (rechts).

Fig. 263: Overzicht van volume 0.11.

Fig. 264: De binnenkant van volume 0.11 is vormgegeven als één lange doorlopende gang, geflankeerd door bakstenen rekken. Op de rekken zijn opschriften bewaard.

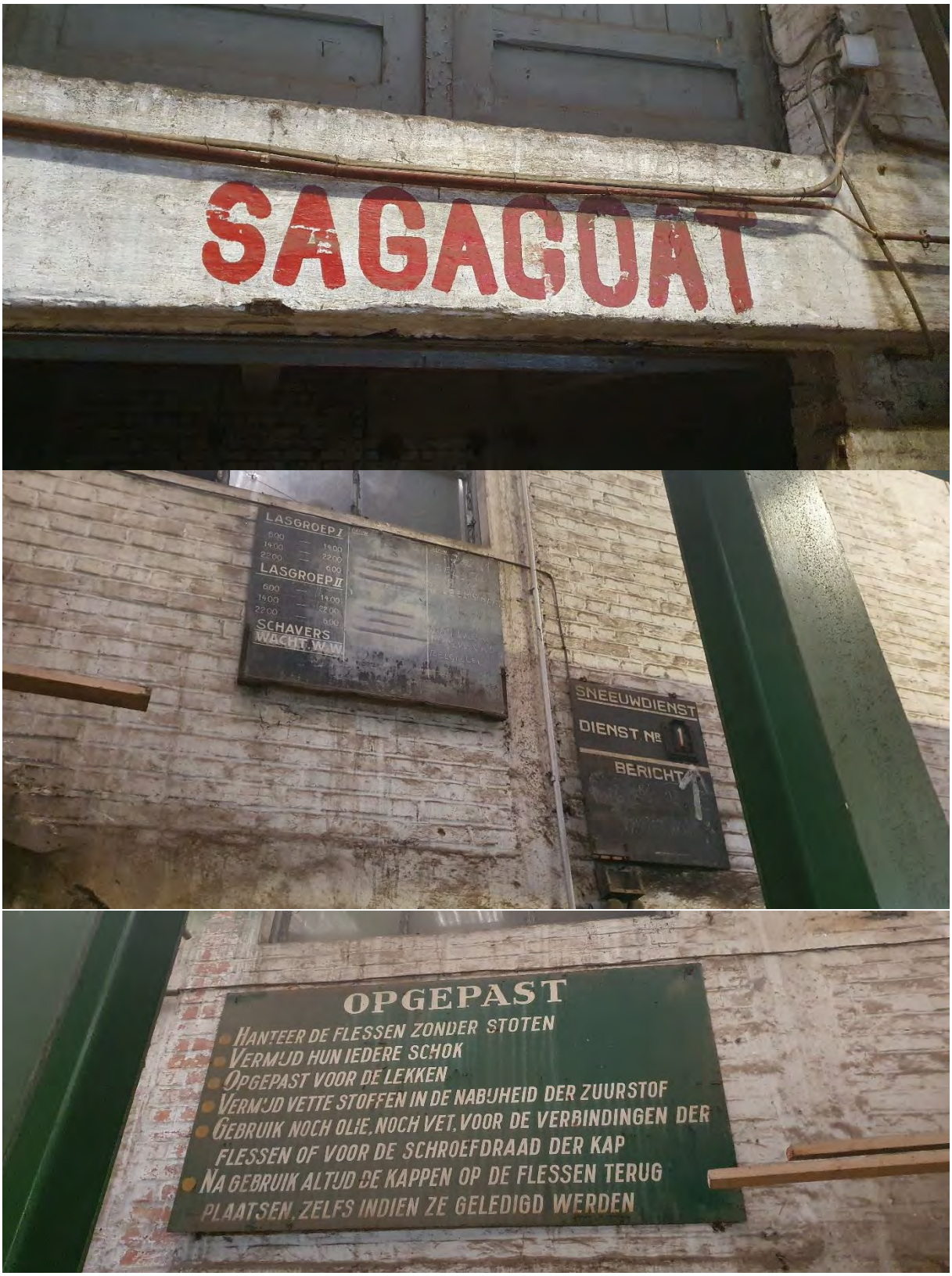


Fig. 265: Bewaarde opschriften en bordjes aan de buitenzijde van volume 0.11.

- Algemeen

Tegen de perceelsmuren zijn plaatselijk kleinere volumes opgetrokken, ter ondersteuning van de activiteiten in de loods. Ze zijn alle uiterst sober uitgewerkt, zonder architecturaal noemenswaardige elementen. Volumes 0.9 en 0.10 zijn opgebouwd uit baksteen en reiken niet tot het dak. Bovenaan zijn

ze afgewerkt met een houten kroonlijst, en ze zijn opengewerkt met verschillende deur- en venster-openingen die (deels vervangen) sober houten schrijnwerk bevatten. De openingen van volume 0.10 zijn ingrijpend gewijzigd, hier rest slechts nog één historisch getoogd raam met ijzeren roedeverdeling. Volume 0.11 bestaat uit een betonstructuur met invulmetselwerk en reikt tot de dakhelling. Het betreft een reeks opeenvolgende ruimtes met verschillende verdiepingen.

3.3.2.3 Eerste verdieping

Fig. 266: Grondplan van de eerste verdieping met kamernummering.

Ruimte 1.1: Traphal

Fig. 267: Overzicht van ruimte 1.1 (links) en vrijgelegde imitatieschildering (rechts).

- Algemeen

Dit betreft een lange smalle gang die langs beide zijden uitgeeft op een trappartij. De westelijke trap is recent, langs de oostzijde betreft het een houten trap. Het vloerniveau aan de westtrap is licht verhoogd ten opzichte van de rest van de verdieping. Op een strook met een vrijgelegde imitatieschildering ter hoogte van de oosttrap na, zijn er geen zichtbare historische interieurelementen of afwerkingslagen aanwezig.

Ruimtes 1.2 tot 1.8: Lokalen en sanitair

Fig. 268: Overzicht van ruimte 1.2 (links) en 1.5 (rechts).

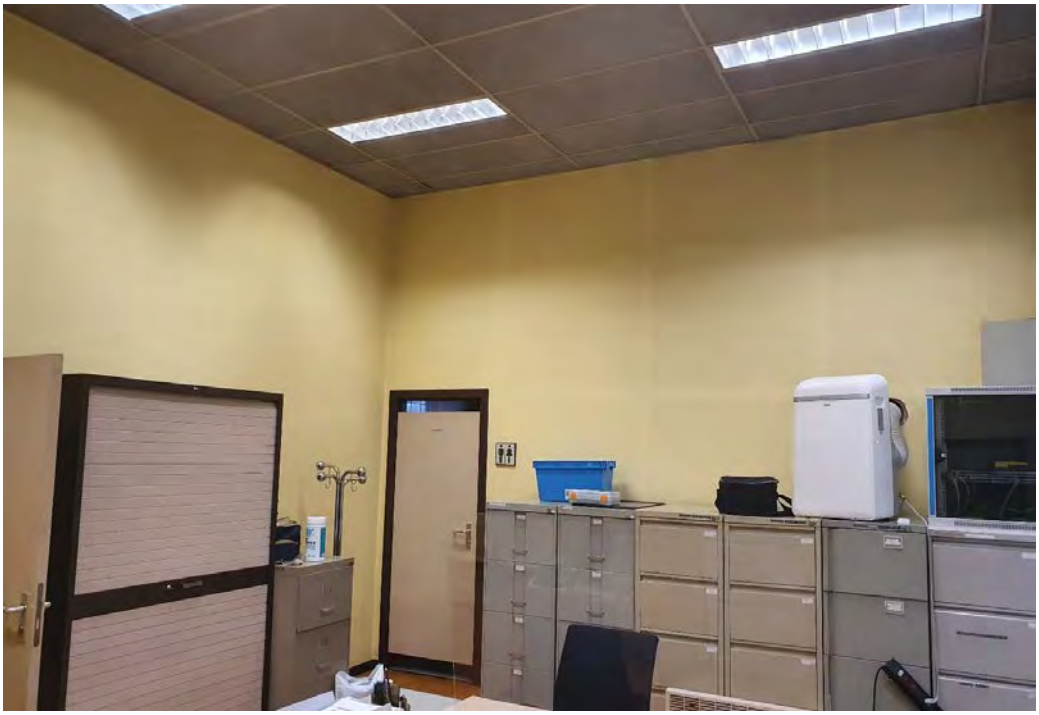


Fig. 269: Overzicht van ruimte 1.7.

- Algemeen

Alle ruimtes zijn volledig afgewerkt met recente materialen, er zijn nergens zichtbare historische interieurelementen of afwerkingslagen aanwezig. Wel bevindt zich in ruimte 1.3 nog een pleisterplafond met geprofileerde omlijsting achter de valse plafond.

Fig. 270: Historische pleisterplafond achter valse plafond.

3.3.2.4 Zolder

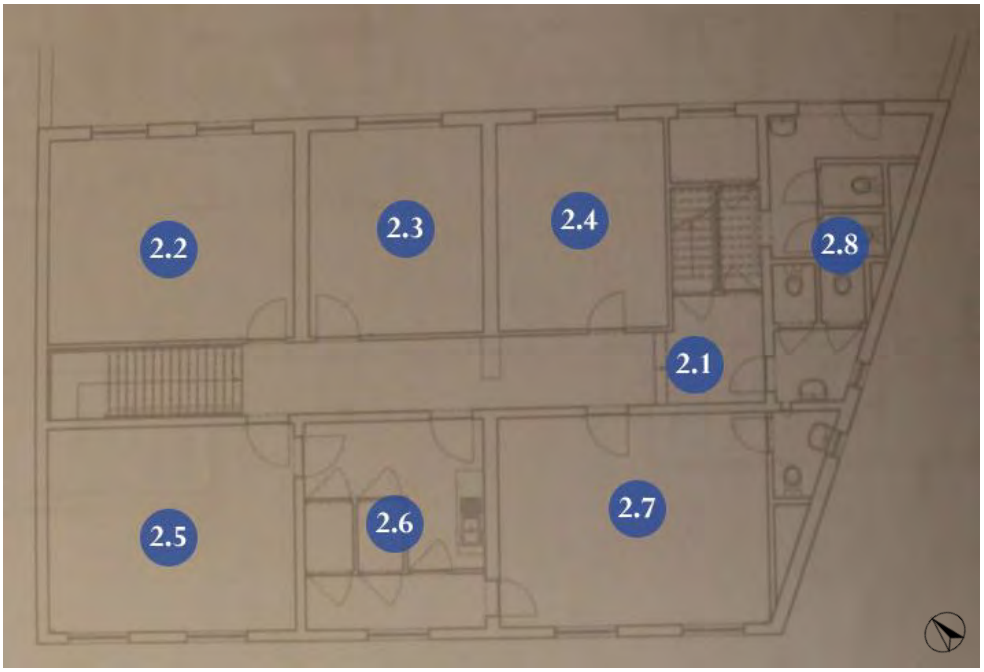


Fig. 271: Grondplan van de zolderverdieping met kamernummering.[82]

[82] Een grondplan van de zolderverdieping is niet beschikbaar, daarom werd een plan van de eerste verdieping gebruikt aangezien deze een identieke ruimte-indeling hebben.

Algemeen

Over de hele verdieping zijn grenen plankenvloeren aanwezig. Alle wanden zijn bepleisterd en geschilderd, zonder verdere decoratie. Alle deuropeningen bevatten houten paneeldeuren. De plafonds betreffen de schuine dakvlakken die afgewerkt zijn met bepleistering op rinkellatten.

Ruimte 2.1: Traphal

Fig. 272: Westelijke (links) en oostelijke (rechts) trap.

Fig. 273: Overzicht van de gang.

- Algemeen

Langs beide uiteinden geeft de centrale gang uit op een houten bordestrap met ronde geprofileerde spijlen (verschillend per trap). De westtrap is ontoegankelijk en de onderzijde ervan is verwijderd. Alle deuren naar de naastliggende ruimtes betreffen historische houten paneeldeuren. De gang heeft een horizontaal plafond waarin een centraal plafondlicht uitgewerkt is.

Fig. 274: Typedeur.

Ruimtes 2.2 tot 2.8: Zolderkamers

Fig. 275: Zolderkamer met daklicht, ingekast spant, sporen in de vloer van verdwenen wand en sporen in de wand van verdwenen schouwvolume.

Fig. 276: Zolderkamer met verdwenen schouwmantel.

Fig. 277: Overzicht van een zolderkamer.

- Algemeen

De kamers zijn uiterst sober uitgewerkt, zonder decoratie of noemenswaardige interieurelementen. In de vloer van ruimte 2.7 sporen van een verdwenen wand die de ruimte in twee deelde. In de ruimtes zijn schouwvolumes aanwezig met sporen van verdwenen schouwvolumes en -mantels. De vrijstaande dakspanten zijn ingekast. De plafonds gaan over van het schuine dakvlak met (sporen van dichtgemaakte) daklichten naar een horizontale plafond, waarin plaatselijk plafondlichten uitgewerkt zijn.

3.4 Watertorens

3.4.1 Exterieur

Fig. 278: Overzicht van de watertorens.

Het betreft twee identieke ronde torenvolumes die op straatniveau opgebouwd zijn, en zich dus lager bevinden dan de naastliggende Omheining Statie van Borgerhout. De onderzijde is bereikbaar via een oprit die aftakt van de Omheining der Statie van Borgerhout. Naast de torens bevindt zich een bijhorende dienstwoning, deze valt echter buiten de afbakening van deze studie aangezien deze in private handen is en bijgevolg buiten het projectgebied valt. De torenschachten zijn opgebouwd uit een baksteenparement op een hardstenen plint, bestaande uit ringen van gebouchardeerde blokken, afzaten en gefrijnde blokken. De onderzijde van de schachten zijn gedecoreerd met witsteen die in geometrische motieven in het parement ingewerkt is, afgewisseld met diamantkoppen. Hier zijn enkele spitsboogvensters binnen hardstenen omlijsting en met smeedijzeren dievenijzers uitgewerkt. Het middengedeelte van de schachten bestaat uit een reeks ringen van gebouchardeerde hardsteen, waartussen witstenen spiraalvormig in het parement ingewerkt zijn. De bovenzijde van de schacht staat op een hardstenen ring van blokken met stekelvormige uitwerking, waarboven witstenen in dambordmotief in het parement uitgewerkt zijn. In deze zone zijn identieke spitsboogvenstertjes uitgewerkt binnen een hardstenen omlijsting. Deze doen denken aan de spitsboogopeningen in de boogpijlers van de verhoogde spoorberm. De schacht wordt bovenaan afgesloten door een hardstenen rondboogfries met schelpdecoratie, waarboven een afgeronde uitkragende hardstenen kroonlijst het metalen reservoir ondersteunt. De cilindervormige reservoirs zijn breder dan de schachten en verjongen naar beneden toe. Ze zijn afgewerkt met geklinknagelde metalen platen, zonder enige vorm van decoratie. Ter hoogte van het spoorniveau zijn beide schachten verbonden met een hardstenen brugconstructie, die via een metalen trap uitgeeft op de Omheining Statie van Borgerhout. Het betreft een sobere trap met staalplaten als tredes, geflankeerd door een smeedijzeren leuning die aansluit op de balustrade van

de kasseiweg en in een gelijkaardige vormgeving uitgewerkt is. De brugconstructie maakt de overspanning door middel van een korfboog, de zijkanten zijn afgewerkt met hardstenen bas-reliëfelementen. De brug geeft langs weerszijden toegang tot een spitsboogdeur met hardstenen negblokken. Hierin bevindt zich een houten deur met bovenlicht, waarbij de deurvleugels heden tijdelijk gedemonteerd zijn ter reparatie. Verder vertrekt vanaf de brug een verticale metalen inspectieladder naar de reservoirs.

Fig. 279: Gelijkvloers spitsboogvenster en wandversiering met onder meer diamantkoppen (links) en spitsboogdeur toegankelijk vanaf het brugdek (rechts).

Fig. 280: Overzicht van de plint en brug.

Fig. 281: Aansluiting van het hekje en trapbalustrade op de wegbalustrade (links) en aansluiting van het ijzeren trapje met consoles op de bogen (rechts).

3.4.2 Interieur

De torens zijn volledig hol vanbinnen, op drie centrale pijpleidingen die loodrecht naar boven lopen na. De wanden bestaan uit bloot baksteenmetselwerk, zonder verdere afwerking of decoratie. Een tussenvloer uit staalplaten is aangebracht ter hoogte van het brugniveau, van hieruit is met een metalen ladder de bovenliggende houten lekvloer bereikbaar. Gezien de slechte bouwfysische staat werd het hoogste niveau binnen dit onderzoek niet gedocumenteerd.

Fig. 282: De binnenruimte gezien vanaf het brugniveau (links) en gezien vanuit het gelijkvloerse venster (rechts).

3.5 Onderhoudsloods

3.5.1 Exterieur

Fig. 283: Onderhoudsloods gezien naar het westen.

Fig. 284: Onderhoudsloods gezien naar het zuiden.

Fig. 285: Onderhoudsloods gezien naar het oosten.

De uiterst sober uitgewerkte loods bestaat uit twee in elkaar geschakelde volumes: een hoog langwerpig volume onder gebogen dak, met achteraan hierin geschoven een laag rechthoekig volume onder plat dak. De twee volumes contrasteren ten opzichte van elkaar door de verschillende uitwerking: bloot baksteenparement tegenover wit geschilderd baksteenmetselwerk, laag tegenover hoog, gebogen dak tegenover plat dak. Het hoge hoofdvolume is opgebouwd uit een betonstructuur en bestaat langs de oostzijde uit twee bouwlagen, en één hoge bouwlaag aan het westelijke uiteinde. Langs de noordelijke langsgevel is de oostzijde volledig opengewerkt met grote raampartijen die de achterliggende ateliers verlichten. De overige gevelgedeeltes zijn opengewerkt met lagere bandvensters en verspreide vierkante kleine vensters. De kopse westgevel is volledig opengewerkt met twee grote recente poorten waar de treinen kunnen binnenrijden. Het lagere volume is langs alle zijden opengewerkt met kleine vensters en deuropeningen. Het stalen raamschrijnwerk is over het gehele gebouw bewaard gebleven.

3.5.2 Interieur

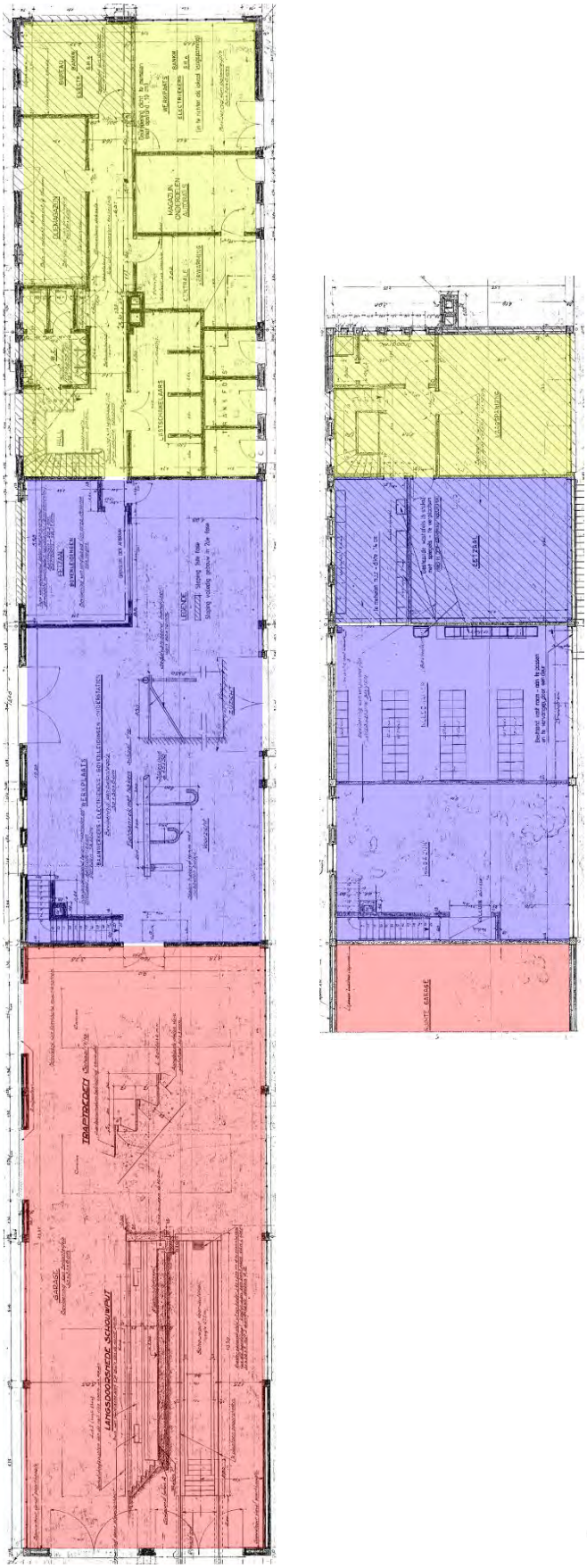


Fig. 286: Grondplan van de gelijkvloerse (links) en eerste (rechts) verdieping.

De puur functioneel vormgegeven binnenkant kan ruimtelijk ingedeeld worden in drie verschillende zones: een grote hoge open hal (rood), een gedeelte met grote lage zalen (blauw) en een gedeelte met kleine lage ruimtes (geel). Alle zones zijn zowel rechtstreeks van buitenaf toegankelijk, ze staan ook onderling met elkaar in verbinding. De ruimtelijkheid van de zones dicteert de functies die er plaatsvinden, zo biedt de rode zone plaats voor herstellingswerken aan grote treinen die via een aftakking van het spoor kunnen binnenrijden. In de vloer zijn onderhoudsputten aangebracht en de gebogen dakconstructie is vanbinnen zichtbaar. In de blauwe zone vinden gemeenschappelijke activiteiten plaats, zoals de refter en kleedkamer, terwijl de gele zone voorbehouden is aan kleine versnipperde functies zoals technieken, sanitair, bureel, magazijn en kleinere werkplaatsen. Zowel de blauwe als de gele zone hebben een eigen trappartij. De uitwerking van de trap in de gele zone in een sobere expo ’58 of sixties-stijl is het enige stijlkenmerk dat in het hele interieur terug te vinden is.

Fig. 287: Overzicht van de rode zone.

Fig. 288: Werkruimte in de blauwe zone.

Fig. 289: Gelijkvloerse ruimte in de blauwe zone.

Fig. 290: Trap in de blauwe zone (links) en bovenruimte (rechts).

Fig. 291: Voormalige kleedkamer op de verdieping van de blauwe zone.

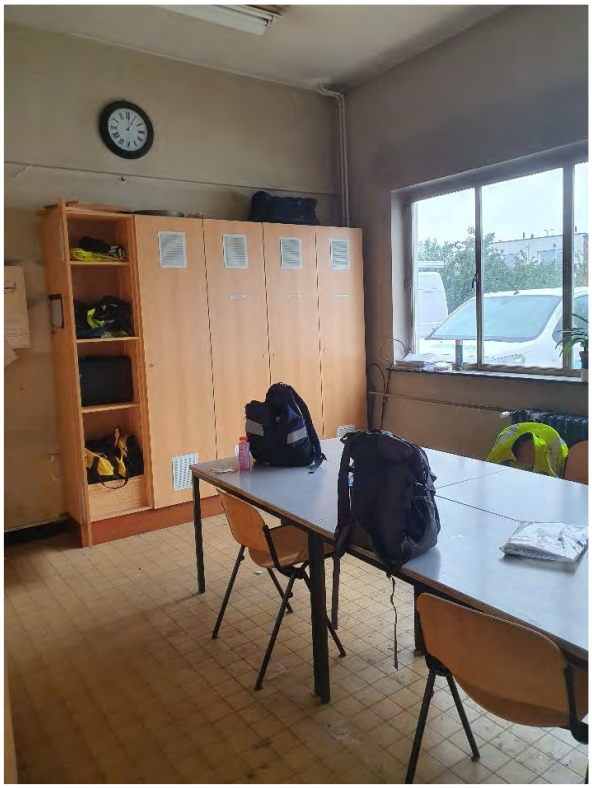


Fig. 292: Trap (links) en gelijkvloerse ruimte (links) in de gele zone.

3.6 Magazijn

Fig. 293: Overzicht van het magazijn, gezien vanaf de stationperrons.

Fig. 294: Binnenzijde van het magazijn.

Gezien de recente opbouw van deze constructie zijn hier geen historische elementen aanwezig.

3.7 Station Antwerpen-Oost

3.7.1 Exterieur

Fig. 295: Noordwestgevel van het stationsgebouw.

Fig. 296: Zuidwestgevel van het stationsgebouw.

Fig. 297: Noordoostgevel (links) en zuidoostgevel (rechts) van het stationsgebouw.

Het vrijstaande stationsgebouw is opgevat als een laag rechthoekig volume van één bouwlaag (plaatselijk twee) onder plat dak, een 'platte doos' opgebouwd uit een zichtbare betonskeletstructuur. De wanden bestaan voornamelijk uit een rood baksteenparement en worden bovenaan afgelijnd door een opstand die afgewerkt is met recent plaatmateriaal. Grote raampartijen zijn uitgewerkt ter hoogte van de noordhoek van het gebouw, het opent zich dus naar de zijde waarlangs de reizigers het gebouw vanaf de Plantin en Moretuslei benaderen om zich naar de naastliggende perrontunnel te begeven. De noordoostgevel is grotendeels opengewerkt, waarbij de betonnen uitkragende deuromlijsting een knipoog is naar de expo '58 stijl.

Fig. 298: Expo '58 deuromlijsting aan de rechterzijde, achteraan is de toegang tot de perrontunnel aanwezig.

De lange noordwestgevel kan als voorgevel beschouwd worden, deze is het meest zichtbaar en bevat bijgevolg ook de meeste architecturale details. De twee linkertraveeën zijn binnen het betonskelet volledig opengewerkt met aluminium ramen. Aan de rechtertravee werd textuur gegeven door het inwerken van een terugliggende geprefabriceerde geperforeerde betonplaat, die ook doet denken aan de expo ’58-stijl. Centraal bevindt zich naast twee gekoppelde vensters met hoge borstwering een betonnen luifel met pseudo-kloktoren. Ter hoogte van de luifel is de wand opnieuw opengewerkt met raampartijen, waarnaast een hardstenen gedenkplaat is ingewerkt.

Fig. 299: Hardstenen gedenkplaat.

Fig. 300: Detail van de geperforeerde betonplaten.

De overige twee gevels zijn amper zichtbaar en zijn bijgevolg uiterst sober uitgewerkt. Verspreid over de gevelvlakken komen verschillende deur- en vensteropeningen voor, telkens met een sobere betonnen uitkragende omlijsting. De oosthoek van het volume is opgehoogd met een klein volume onder plat dak dat enkel bereikbaar is via een brug die toegankelijk is vanuit de perrontunnel. De gevels van dit volume zijn gelijkaardig uitgevoerd zoals de onderliggende gevels.

Fig. 301: Zicht op het verhoogde volume vanaf de toegangsbrug.

Ter hoogte van de zuidhoek van het stationsgebouw werd ten slotte ook een torenvolume opgetrokken als verticaal accent bij het verder zeer horizontaal uitgewerkte stationsontwerp. Hoewel de toren volledig losstaat van het stationsgebouw, krijgt de bezoeker tijdens het benaderen van het gebouw de indruk dat de toren deel uitmaakt van het station. Het uiterst sobere volume bevat een lift naar het perron en is opgebouwd uit een identiek baksteenparement als het stationsgebouw en heeft zowel op het straatniveau als perronniveau een toegang. Bovenaan heeft het overwegend gesloten volume enkele inmiddels dichtgemaakte vensters binnen een uitkragende betonnen omlijsting. De toren zit onderaan ingewerkt in de verhoogde spoorberm. Deze is ter hoogte van het station afgewerkt met een sobere wand van bleek baksteenparement met Dudokvoegwerk waarop een traliebalustrade is aangebracht, en geeft aan het oostelijke uiteinde toegang tot de perrontunnel. Ten westen van het stationsgebouw is een parking ingericht, afgeschermd door een laag bakstenen muurtje.

Fig. 302: De toren gezien vanaf het perron, met dichtgemaakte vensters en toegang onder luifel (links) en de toegang onder luifel vanaf het straatniveau (rechts).

Fig. 303: Parking met bakstenen ommuring.

3.7.2 Interieur

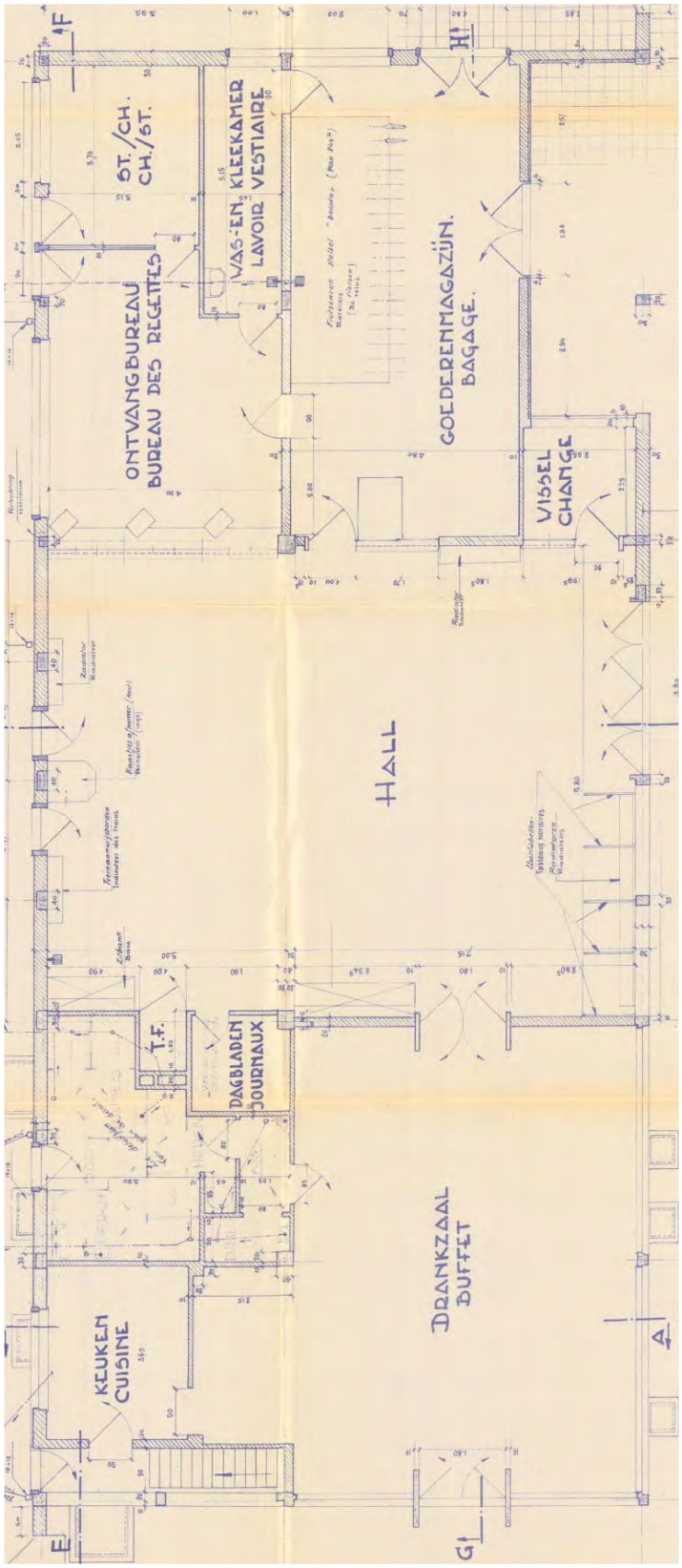


Fig. 304: Historisch gelijkvloers grondplan van het stationsinterieur. (Niet volledig volgens plan uitgevoerd)

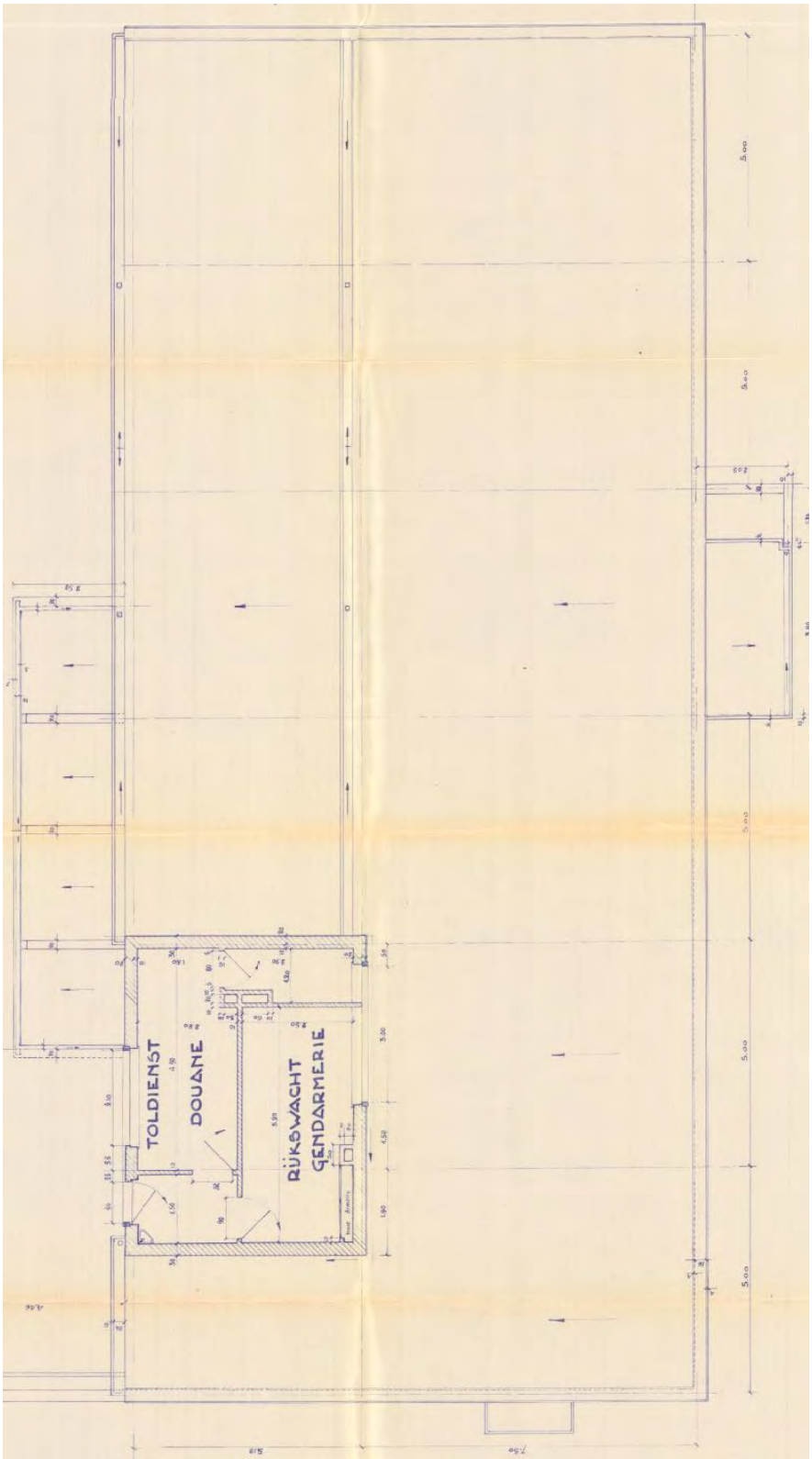


Fig. 305: Historisch grondplan van de eerste verdieping van het stationsinterieur. (Niet volledig volgens plan uitgevoerd)

Fig. 306: Overzicht van de voormalige grote hal.

Fig. 307: Bergruimte.

Fig. 308: Vergaderlokaal.

Fig. 309: Bureauruimte.

Fig. 310: Overzicht van de ruimtes op de eerste verdieping.

Vanbinnen in het stationsgebouw blijven op de gelijkvloerse verdieping sinds de laatste recente verbouwingswerken geen originele afwerkingslagen of interieurelementen over. Ook heel wat van de huidige scheidingswanden zijn recent. Het enige noemenswaardige element dat kan aangehaald worden is een luifel in expo ’58-stijl in de huidige kleedruimte. Daarbuiten zijn ook enkele gevelelementen langs de binnenzijde herkenbaar, zoals de geperforeerde betonplaten en de betonnen expo ’58-deuromlijsting die, ook in de kleedruimte, verder naar binnen is doorgetrokken. Op de eerste verdieping zijn wel de originele afwerkingslagen en interieurelementen bewaard gebleven, maar dit betreffen uiterst rudimentaire elementen, zoals een sobere tegelvloer met plint en simpele houten deuren.

Fig. 311: Muurnis met expo ’58-luifel in de kleedkamer.

Fig. 312: Betonnen deuromlijsting in de kleedruimte (links) en geperforeerde betonplaat (rechts).

4 Conclusie

4.1 Algemeen

Het projectgebied bevond zich eeuwenlang extra muros van de stad Antwerpen, waardoor hier een open veldenlandschap aanwezig was met een centrale hoeve, genoemd 'Suerenborg'. Een eerste ingrijpende wijziging in dit rurale landschap kwam er in 1836, wanneer de eerste spoorlijn Brussel-Mechelen uit 1835 verder werd doorgetrokken tot Antwerpen. Deze lijn doorsneed deze Suerenborggronden en leidde verder naar het huidige centraal station. In de tweede helft van de 19e eeuw zou deze rurale zone in ongezien sneltempo verstedelijken, ten eerste door de sloop van de Spaanse omwalling in de jaren 1860 waardoor de stad zich eindelijk verder kon uitbreiden. Bijna tegelijkertijd kwam in de plaats de Brialmontomwalling tot stand, die net naast het projectgebied liep. Ten tweede door de aanleg van de ringspoorlijn in de jaren 1880, waarbij men onder politieke druk van de familie Cogels-Osy besliste om ook in deze buurt een station op deze spoorlijn aan te sluiten. De combinatie van de stedelijke bevolkingsexplosie die zich nu buiten de oude stadswallen kon verderzetten en de directe aanwezigheid van een station, maakten dat de voordien waardeloze Suerenborggronden zeer aantrekkelijke bouwgrond werden. De eigenaars van de gronden, de familie Cogels-Osy, richtte in samenspraak met de stad een Naamloze Maatschappij op om het gebied te verkavelen, waarbij tegen het einde van de 19e eeuw in sneltempo een recht stratenpatroon werd aangelegd, geflankeerd door lange smalle bouwpercelen. Het enige waar men bij het ontwerp voor het nieuwe stratenpatroon moest mee rekening houden, was de aanwezigheid van de reeds bestaande spoorinfrastructuur, waardoor de spoorlijnen een belangrijke parameter waren voor het uitzicht van de gehele wijk. Aangezien de nieuwe wijk vrij ver van het stadscentrum lag, en dit potentiële kopers afschrok, besliste men ook om hier een tramlijn aan te leggen, met als eindpunt de Draakplaats, waar bijgevolg in 1890 de tramstelplaats met dienstwoning werd opgetrokken. De aanwezigheid van zowel de tram- als treinstopplaats maakte van de huidige Spoorparksite reeds op het einde van de 19e eeuw een waar transportknooppunt. Dit knooppunt zou door de jaren heen steeds complexer worden en zich continu aanpassen naar de nieuwe noden van het tram- en treinverkeer. Zo werd tegen de jaren 1880 besloten om de spoorlijnen over de gehele stad te verhogen, maar met onderdoorgangen zodat deze geen barrière meer tussen de verschillende wijken zou vormen. Deze verhoogde spoorbermen werden op een uniforme manier zeer verzorgd uitgewerkt met baksteenarchitectuur door de bekende architect Louis de la Censerie en ingenieur Van Bogaert, waarvan ook op beide uiteinden van het projectgebied een deel zichtbaar is. Vervolgens werd in de jaren 1890 het watertorenkoppel opgebouwd om de stoomlocomotieven van water te voorzien, dewelke tegen de jaren 1960 buiten dienst gesteld werden aangezien de elektrificatie van het spoornet ervoor zorgde dat er geen stoomlocomotieven meer reden. Tegen de jaren 1930 besliste men om van het stationsgebouw het internationale station van de stad te maken, waarbij een nieuw gebouw opgericht werd, met bijhorende perrons. Dit gebouw moest vervolgens eind de jaren 1950 wijken wanneer men de Plantin en Moretuslei verder doortrekt nadat de Brialmontomwalling gesloopt was en vervangen werd door de huidige Ring. De spoorwegberm overbrugde de nieuwe laan, met behoud van zijn perrons uit de jaren 1930, en daarnaast kreeg het een nieuw stationsgebouw in sobere expo '58-stijl op straatniveau. Niet lang daarna komt op de voetafdruk van het vermoedelijk als gevolg van oorlogsschade tijdens WO II afgebroken goederenstation van Borgerhout, de onderhoudsloods tot stand in de jaren 1960, gevolgd door een magazijn rond 2000. De bruisende activiteiten op deze industriële site komen uiteindelijk grotendeels ten einde wanneer de stationsfunctie in 2011 werd afgeschaft ten gevolge van de ondertunneling van Antwerpen Centraal, en men heden het plan opvat om de activiteiten in de onderhoudsloods en tramstelplaats te verhuizen.

4.2 Spoorlijn met omgeving

De spoorlijn werd reeds in de jaren 1870 op maaiveldniveau aangelegd, en werd pas in de jaren 1890 verhoogd tot zijn huidige niveau. Om deze beeldbepalende constructie meer allure te geven, werd de spoorberm op plaatsen die zichtbaar zijn vanaf de openbare weg zeer verzorgd uitgewerkt met een baksteenparement, waarbij hardstenen ornamenten en geometrische patronen de constructie verlevendigen. Dit werd uitgevoerd naar een ontwerp van ingenieur Van Bogaert en de Brugse architect Louis de la Censerie, die enkele jaren later ook het ontwerp van het huidige Centraal Station voor zijn rekening nam. In het geval van het projectgebied is het gedeelte naast de tramloods en de overbrugging rond het Lt. Naeyaertplein op dergelijke manier uitgewerkt. Deze delen zijn sinds de opbouw ongewijzigd gebleven, op het verbreden van de brug ter hoogte van het Lt. Naeyaertplein na. De historische constructie is wel nog gaaf bewaard aanwezig, maar hier is een betonnen verbreding naast geplaatst, waarbij de originele balustrade gerecupereerd werd. Deze verbreding vond vermoedelijk plaats wanneer de Plantin en Moretuslei werd doorgetrokken in de jaren 1950, waarbij ter hoogte van deze straat de gesloten berm werd doorbroken en de sobere betonnen brug die heden nog aanwezig is werd voorzien. Ter hoogte van het huidige zwembad zijn er geen uitgewerkte centers aanwezig in de spoorberm aangezien hier oorspronkelijk een hellende weg liep die bij de overbruggingswerken van de Plantin en Moretuslei tot het huidige niveau werd verlaagd, er kwam een aarden wal met betonnen keermuurtje in de plaats. Ook werd tegelijkertijd op het einde van dit keermuurtje naast het Lt. Naeyaertplein de bak- en natuurstenen omheining deels afgebroken (inkorten, verlagen en verwijderen smeedijzeren balustrades) tot het huidige lage muurtje. Ook de spoorberm langs de tramloods is door de jaren heen ongewijzigd gebleven, wel zijn de houten deurtjes in de spitsboognissen intussen verdwenen. Op een tekening van Van Bogaert is echter te zien dat de balustrade eindigt op een postament zoals ook aan de overzijde van de kasseiweg nog aanwezig is, heden is dit element echter vervangen door een sober bakstenen element. Langs de Tramplaats werd in het verleden echter het kenmerkende verzorgde baksteenparement vervangen door een sobere betonconstructie. Ten tijde van de opmaak van deze studie werd deze constructie verwijderd en maakt Infrabel een reconstructie van de verdwenen historische toestand.

De weg daarnaast, de Omheining Statie van Borgerhout, liep oorspronkelijk vlak. Deze werd pas in een helling gelegd bij de ophoging van het naastliggende spoor. Voor zover kan gezien worden op historische foto's is deze weg steeds gekasseid geweest en langs beide zijden voorzien van een smal voetpad. De weg was oorspronkelijk van de Draakplaats afgesloten met een metalen hek dat in een onbekende periode verdween. De reling ter hoogte van de watertorens kwam gelijk met de balustrade van de spoorberm tot stand aangezien het identieke elementen zijn. Reeds tijdens WO I werd op deze weg een tramspoor aangelegd, maar dit werd in 1929 terug verwijderd. Het huidige in onbruik geraakte spoor dateert uit 1978 en leidde naar een los- en stapelplaats die aangesloten was op het NMBS-net. De portaalkraan die hierbij toen nieuw werd opgebouwd werd bij het afschaffen van deze los- en stapelplaats naar de ingang van de onderhoudsloods verplaatst, waar deze heden nog aanwezig is.

De buitenruimtes rond de onderhoudsloods en magazijn functioneerden steeds als bufferruimte tussen de sporen en de stadstuintjes van de aangrenzende rijwoningen, als circulatieruimte voor de spoorarbeiders, en als opslagplaats. Aangezien het nooit openbare of representatieve ruimtes geweest zijn, hebben deze bijgevolg nooit een verzorgde inrichting of afwerking gehad, het functionele industriële karakter was hier steeds dominant. Men richtte de buitenruimte ook vrij in naargelang er nood was aan ondersteunende infrastructuur voor de spoorlijn en station, waardoor op schijnbaar willekeurige plaatsen onder meer afhekkingen en de loodsen tot stand kwamen. De braakliggende gronden werden grotendeels voorzien van recente afwerkingen uit betonplaten en klinkers, om zware lasten over de site te kunnen bewegen en opslaan. Het oudste relict is de kasseiafwerking die van de Draakplaats tot naast de onderhoudsloods loopt.

De huidige perrons met tunnel en overkappingen zijn de enige restanten van het voorgaande stationsgebouw, dat eind de jaren 1950 moest wijken voor de doortrekking van de Plantin en Moretuslei. De hele constructie dateert uit 1930 en is sindsdien nagenoeg ongewijzigd gebleven, op de aanpassing van de ingang van de perrontunnel bij de bouw van het nieuwe station na. Ook is de inbetonnering van de kolomvoeten van de overkappingen vermoedelijk slechts een latere ingreep om aantasting door water te voorkomen. Het is opmerkelijk dat er twee identieke overkappingen voorkomen, met daarnaast een kortere overkapping die meer oostwaarts opgesteld staat (dichtste bij het stationsgebouw). Hierdoor zou kunnen vermoed worden dat de identieke zuidelijke overkappingen in een latere periode pas zouden tot stand gekomen zouden zijn, maar planmateriaal toont aan dat alle overkappingen wel degelijk in één fase opgebouwd zijn. Waarom men er destijds voor geopteerd heeft om de noordelijke overkapping afwijkend op te bouwen is onduidelijk. De enige wijziging die de perrons over de jaren heen ondergaan hebben, is het vervangen en moderniseren van de uitrusting. Zo werd de signalisatie aangepast naar gelang de toen geldende huisstijl van de NMBS, werd een gele lijn getrokken voor de veiligheid van de reizigers, werd een klok geplaatst, treinseinen en luidsprekers. Ook is op oude foto's te zien dat er rond de jaren 1970 een verhoogde uitkijkpost aanwezig was op de perrons, maar het is onduidelijk wanneer deze opgebouwd werd en wanneer deze terug verdween. Waarschijnlijk waren er ook oorspronkelijk waterpunten aanwezig om de stoomlocomotieven bij te vullen, welke na de elektrificatie van het spoornet rond de jaren 1960 verdwenen en de huidige kolommen die de elektriciteitskabels ondersteunen geplaatst werden. Wanneer het station in 2011 in onbruik geraakte, werden de treinsporen 1 en 2 verwijderd en verwilderde de site vervolgens. Er is heden enkel nog doorgaand treinverkeer op de sporen van het meest zuidelijke perron.

4.3 Tramloods met dienstwoning

4.3.1 Exterieur

De huidige tramloods met dienstwoning werd in 1890 opgebouwd in opdracht van de "Antwerpse Maatschappij der Tramways-Omnibussen". De bebouwing op het perceel maakt een duidelijk onderscheid tussen een hoog hoofdvolume langs de straatkant, dat met zijn representatieve zeer verzorgde en gedecoreerde voorgevel het uithangbord van de maatschappij moest vormen, met daarachter een uiterst sobere puur functionele achterbouw. Via een grote poortopening in het middenrisaliet konden de trams onder het representatieve hoofdvolume naar de achterliggende loods doorrijden.

Tegen 1900 werd de maatschappij overgenomen door de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, S.A., die de gebouwen in 1902 zeer ingrijpend zou verbouwen. Ter hoogte van de straatgevel werden de inscripties in de witstenen velden die verwezen naar de vorige eigenaar verwijderd en vervangen door "Compagnie Générale des Tramways d'Anvers". Ook de originele bouwdatum, 1890, werd vervangen door 1900, het jaar waarin de overname plaatsvond. Onderaan werd de bestaande rondboogpoort vervangen door een hogere rechthoekige poort, waarschijnlijk om de groter geworden trams doorgang te kunnen geven. Daarnaast werden ook de rechtertraveeën opengewerkt met een identieke poortopening, waarbij men de geriemde pilasters met diamantkop van het middenrisaliet identiek kopieerde om de nieuwe gevelopening af te werken. Deze visueel dominante nieuwe openingen zorgden ervoor dat de verhoudingen en symmetrie van het originele gevelontwerp in grote mate verloren gingen. Achteraan het perceel werden alle bijgebouwen verwijderd, waarna de huidige volumes 0.10 en 0.12 tegen de achtergevel werden aangebouwd, en werd de volledige buitenruimte overkapt door de huidige dakstructuur. De contouren van de verwijderde bijgebouwen kan nog deels afgelezen worden aan de zijwand naast de Omheining.

Na deze beeldbepalende verbouwingswerken volgden aan het exterieur enkel nog kleinere ingrepen. Zo werden pas tussen 1905 en 1923 de parapetten geplaatst op de eerste verdieping. Tegen de jaren 1920 waren er rolluikkasten bovenaan de vensters van de verdieping geplaatst, werden de smeedijzeren consoles op de risalietpilasters geplaatst (de functie ervan is echter onduidelijk aangezien alle historische foto's lege consoles weergeven), werd de frontonbekroning voor onbekende reden verwijderd en werd het originele gelijkvloerse venster in de linkertravee vervangen door een nieuwe toegangsdeur. Ten laatste tegen de jaren 1970 werden de inscripties van de Compagnie op de straatgevel verwijderd, waardoor er tot heden twee blinde witstenen velden aanwezig zijn onder de kroonlijst. Van wanneer de huidige poorten dateren is onduidelijk aangezien deze op geen enkele historische foto of gevelaanzicht te zien zijn, vermoedelijk zijn deze gezien hun opbouw wel nog origineel. De voordeur uit de jaren 1920 werd alleszins wel reeds vervangen, waarschijnlijk tegelijk met al het raamschrijnwerk en het verwijderen van de rolluikkasten, in een onbekende periode, maar voor 2009. De nieuwe ramen volgen de originele T-vormige indeling, maar zijn vervaardigd uit hedendaagse materialen en met hedendaagse profilering. Ook de dakbedekking van de loods werd in een recente periode volledig vernieuwd en de origineel talrijk aanwezige daklichten van de dienstwoning werden grotendeels dichtgemaakt.

4.3.2 Interieur

4.3.2.1 Gelijkvloerse verdieping

Na de opbouw van de bebouwing op het perceel in 1890, kreeg de loods in 1898 een overdekte achterdoorgang ter hoogte van de Dolfijnstraat. Het betreft tweelingwoningen, ontworpen door Ernest Dieltiëns, met een centrale poort waar tot heden een erfdienstbaarheid van doorgang geldt. Wanneer men vervolgens in 1902 een tweede poortdoorgang maakte in de rechtertraveeën van de dienstwoning langs de Draakplaats had dit uiteraard ook grote gevolgen voor de originele interieurindeling van dit gebouw. Zo was er oorspronkelijk een gang aanwezig achter de originele voordeur in de rechtertravee, die mogelijk toegang gaf tot de woonvertrekken. Alle ruimtes achter de nieuwe poort werden verwijderd en opengemaakt tot de huidige zone 0.4. Wel werd hierbij de oostwand behouden, waarbij de twee houten paneeldeuren die op de originele gang uitkwamen, bewaard bleven. De zwarte plint van deze wand geeft het voormalige vloerniveau weer. Het getoogde venster links daarvan werd in een latere periode toegevoegd. Volume 0.10 werd pas in 1902 bijgebouwd, hierbij werd wel de tekening van het ontwerpplan niet volledig nagevolgd. Hier was een toilet, berging en reperatieatelier aanwezig. De kelder onder dit volume was oorspronkelijk via een keldergat aan de achtergevel toegankelijk, bij de bouw van het achtervolume werd de huidige nieuwe keldertrap gemaakt. Ter hoogte van het keldergat zijn namelijk sporen te zien van de vloerconstructie die men hiervoor diende uit te breken.

Achter de linkertraveeën van de dienstwoning was oorspronkelijk een centrale laterale gang tussen twee gelijke kamers toegankelijk via de centrale poortdoorgang. De houten paneeldeur naar deze gang in ruimte 0.2 is nog aanwezig, een inmiddels dichtgemaakt venster rechts daarvan werd later toegevoegd. Wanneer tegen 1921 de nieuwe voordeur in de linkertravee gemaakt werd, werden ook de ruimtes hierachter ingrijpend aangepakt. Een nieuwe gang met trap naar de eerste verdieping werd getrokken waardoor de huidige ruimte 0.1 ontstond en een deel van de oorspronkelijke ruimte 0.2 innam. De trap die hierbij werd verwijderd behoorde trouwens niet tot de originele toestand. Het voorkomen van een wandafwerking achter de verwijderde traparm geeft aan dat de trap pas in een latere fase aangebracht werd. Ook werd de oorspronkelijke toegang tot ruimte 0.1 dichtgemaakt. In ruimte 0.1 was het bureau van de ontvanger ('receveur') ingericht. In een latere periode werd de schouwmantel in deze ruimte verwijderd waardoor heden enkel nog het schouwvolume overblijft.

De huidige loods betrof origineel een ommuurde buitenruimte met kasseien, waarvan de bakstenen wanden op de perceelsgrenzen nog getuigen zijn. In 1902 besliste men echter om de buitenruimte te overkappen, waarbij men gebruik maakte voor een die tijd typische structuur van lichte stalen spantjes, ondersteund door een rij sobere gietijzeren kolommen. Vergelijking van de huidige toestand met een interieurfoto uit 1905 laat zien dat de originele spantenstructuur bewaard gebleven is. Om deze structuur te ondersteunen werden tijdens deze periode ook de steunberen aan de bestaande baksteenwanden toegevoegd. De overkapping werd langs binnen afgewerkt met een houten bebording op een houten keperstructuur, waarvan deze nog deels aanwezig in zone 0.6. In de overige zones is enkel de originele structuur nog aanwezig, maar werd de bebording vervangen door een recente dakafwerking. Ook het originele verloop van de langgerekte lichtstraten in de dakhellingen werden in een latere periode ingrijpend gewijzigd. De originele buitenruimte diende om de paardentrams te stellen, waardoor hier verschillende kleinere volumes verspreid aanwezig waren, waar zich onder meer stallingen bevonden. Aangezien men rond de verbouwing van 1902 overschakelde naar elektrische trams, verloren deze volumes hun functie en werden deze verwijderd. In de plaats werd het huidige volume 0.12 opgebouwd, en in een latere onbekende periode, maar voor 1921, kwam ook volume 0.10 tot stand. Beide volumes zijn uitgewerkt alsof het buitenvolumes zijn, bijvoorbeeld door afwerking met een kroonlijst, wat vreemd is aangezien deze pas na de opbouw van de overkapping tot stand kwamen. Volume 0.10 werd intern later wel nog aangepast, waarbij de achtergevel van de dienstwoning opengebroken werd om een grotere refterruimte te kunnen bekomen. Op de plannen van de verbouwing van 1902 werd voorzien dat er enkele nieuwe volumes midden in de nieuwe overdekte loods zouden opgebouwd worden, maar deze werden niet uitgevoerd aangezien een foto uit 1905 een volledig open binnenruimte laat zien, met enkel een verdere opdeling helemaal achteraan de loods, zoals ook op plannen van 1921 te zien is. Hier werd in 1905 een paardenstalling met stelplaats voor depanagewagen ingericht, toegankelijk via de Dolfijnstraat. Deze door paarden getrokken wagen werd tegen 1936 vervangen door auto-ladderwagens waardoor de stallingen verdwenen.

In de daarop volgende decennia zou de loods vanbinnen steeds aangepast worden naar de nieuwe noden van de tijd, waarbij de ruimte steeds meer opgedeeld geraakte en nieuwe volumes toegevoegd werden. Zo werd in 1936 de opdeling achteraan vervangen door de huidige zone 0.7 omdat men een grotere oppervlakte nodig had voor de autoparking, waarbij de scheidingswanden tot stand kwamen en de betonnen mezzanine opgebouwd werd. Zone 0.6 deed vanaf 1908 dienst als schilderatelier (waaraan het 'verboden te roken'-bordje nog herinnert en de inmiddels dichtgemaakte vensters in de buitenmuur die toen gemaakt werden) en zone 0.5 als stelplaats. Vervolgens werd in 1940 volume 0.11 toegevoegd dat dienst deed als magazijnruimte, welke in 1942 tot het dak verhoogd werd tot de huidige toestand.

4.3.2.2 Bovenverdiepingen

Hoe de bovenverdiepingen er oorspronkelijk uitzagen is onduidelijk bij gebrek aan historisch planmateriaal en ontbreken van historische elementen en bouwsporen. Van deze fase blijven heden enkel op de zolder nog enkele relicten zichtbaar bewaard, zoals de houten trappen, binnendeuren, plankenvloeren en plafonds. Wel kan van enkele zaken in situ verschillende hypotheses afgeleid worden van het gebruik van de ruimtes en de bouwevolutie. Verder destructief onderzoek, zoals het verwijderen van de valse plafonds, bepleistering en vloerafwerking, kan mogelijk meer duidelijkheid brengen over de evolutie van de eerste verdieping.

Gezien het voorkomen van schouwmantels en de vele daklichten, kan er gesteld worden dat de zolderverdieping niet diende als opslagplaats, maar bewoond werd. Het voorkomen van twee trappen

ter hoogte van de zolder is opvallend aangezien deze verdieping in de huidige toestand perfect toegankelijk is met slechts één trap. Dit zou er op wijzen dat de bovenverdiepingen ooit als twee aparte van elkaar afgescheiden delen zouden gefunctioneerd hebben. Dit wijst er op dat er inderdaad zoals de archiefbronnen aangeven origineel zowel een woning voor de stalbaas als voor de trambestuurder aanwezig was binnen hetzelfde gebouw. Het niveauverschil van de vloer in ruimte 1.1 kan wijzen op deze scheiding, mogelijk stond hier oorspronkelijk een scheidingsmuur. Anderzijds is er op de zolder nergens een spoor terug te vinden van een voormalige scheidingswand, ook lijkt het aan de hand van de huidige indeling met lange gang op beide verdiepingen onwaarschijnlijk dat deze gang opgedeeld zou geweest zijn. In geval van een opdeling zou men de verdiepingen namelijk anders ingedeeld hebben waardoor men minder oppervlakte verloor aan een doodlopende gang. De oosttrap liep mogelijk volledig door tot op de gelijkvloerse verdieping, en verdween onderaan bij de verbouwing van 1902 wanneer hier een tweede doorgang naar de loods gemaakt werd. Vanaf dit moment was de verdieping enkel nog toegankelijk via de westtrap, waardoor er vanuit kan gegaan worden dat vanaf dan de bovenverdiepingen niet meer gescheiden waren, maar als één geheel functioneerden, eventueel met een bureaufunctie op de verdieping en woonvertrekken op de zolder. Aangezien op oude foto's te zien is dat er niet veel later rolluiken geplaatst werden op de eerste verdieping, zou dit anderzijds eerder een woonfunctie verraden.

Vervolgens kreeg de westtrap in 1921 een nieuwe toegang rechtstreeks vanaf de straat, waarbij de bestaande trap vervangen werd en ruimte 0.1 verkleind werd tot zijn huidige vorm. In een recente ingrijpende binnenverbouwing verdween de woonfunctie volledig en werd de eerste verdieping volledig ingenomen door burelen en een medische post. Hierbij werd de trap naar de eerste verdieping vervangen door de huidige, waarbij de verbinding van de originele trap met de zolder afgesloten werd. Ook verdwenen op de verdieping alle historische afwerkingslagen en interieurelementen -voor zover deze nog aanwezig waren- en werden de schouwmantels en -volumes op de zolder verwijderd. Wel zijn er nog historische plafonds aanwezig achter de valse plafonds.

4.4 Watertorens

De oprichting van de watertorens in de loop van de jaren 1890 moet gezien worden in de context van de ophoging van de naastliggende verhoogde spoorberm. Dat deze constructies contemporain tot stand gekomen zijn valt duidelijk af te lezen aan de gelijkaardige uitwerking van de torens en de berm, namelijk een kenmerkend baksteenparement gedecoreerd met geometrische patronen, verlevendigd door natuurstenen architecturale details zoals de spitsboogopeningen. Hoewel de ontwerper(s) niet gekend zijn, is het door de vele gelijkenissen niet ondenkbaar dat het over dezelfde ontwerpers gaat die de verhoogde spoorberm vormgaven.

De torens maakten deel uit van een groter geheel van watervoorzieningen, zo kwamen tegelijkertijd ook de watertorens aan het huidige Park Spoor Noord en de inmiddels verdwenen torens aan het Centraal Station tot stand. Deze stonden alle met elkaar in verbinding met een ondergronds waterleidingnet, waarbij het water opgepompt werd uit het Albertkanaal. Het waterreservoirsysteem volgt het Intze II-type, dit systeem hield een verbetering van de bodem in waardoor doorbuigen van de staalplaten door de grote waterdruk werd vermeden. Dat de torens bestemd waren voor industrieel water, kan afgeleid worden aan de reservoirs die uit bloot metalen plaatmateriaal bestaat. Bij drinkwatertorens is het reservoir namelijk voorzien van een extra beschermende mantel daarrond. De functie van de torens is onlosmakelijk verbonden met de spoorwegen. Ze moesten namelijk zorgen voor de waterbevoorrading van de stoomlocomotieven. Door gebruik te maken van de hoge reservoirs had men namelijk een constante waterdruk wanneer men ter hoogte van de perrons via een tappunt de locomotieven bijvulde.

De torens behielden steeds hun originele functie en ondergingen geen enkele verbouwing, maar wanneer het spoornet tegen de jaren 1960 volledig geëlektrificeerd was, verviel de functie van de torens en werden ze enkel nog gebruikt voor de opslag van onder meer bluswater. Wanneer bij de aanleg van het metronet in de jaren 1970 de ondergrondse waterleidingen doorbroken werden, werden de torens volledig onbruikbaar. Sindsdien staan de constructies leeg, hoewel men de daarop volgende decennia verschillende tevergeefse pogingen deed om de torens te herbestemmen. Na de jarenlange leegstand is heden het verval merkbaar, zo is heden onder meer het schrijnwerk grotendeels verdwenen en is de brugleuning aan het afbrokkelen. De torens kregen vrij recent nieuwe eigenaars, maar het is voorlopig onduidelijk wat de toekomstplannen met de constructies zijn.

4.5 Onderhoudsloods en magazijn

Ter hoogte van de huidige loodsen is de buitenruimte door de jaren heen steeds braakliggend geweest, tot hier in 1897 een goederenstation opgericht werd. Dit werd vermoedelijk afgebroken als een gevolg van oorlogsschade tijdens WO II, waarna deze zone terug braakliggend werd. Waarschijnlijk werd deze zone gebruikt als circulatie- en opslagruimte, waardoor er mogelijk tijdelijke constructies in functie hiervan kunnen gestaan hebben. Aangezien er geen originele bouwplannen voorhanden zijn van de onderhoudsloods, is het onduidelijk wat de exacte oprichtingsdatum is. Gezien de uitwerking in een laatmodernistische stijl, herkenbaar aan onder andere de bandvensters en gebogen dakvorm, met vanbinnen een trappartij met expo ’58 / sixties-stijlkenmerken, kan een opbouw in de jaren 1950 of 1960 vermoed worden. Dit wordt inderdaad bevestigd door historische kaarten en luchtfoto’s: de eerste keer dat de loods hierop te zien is, is in 1969, maar in 1959 stond deze er nog niet. Opmerkelijk is dat de loods om onbekende reden de voetafdruk van het verdwenen goederenstation volgt. Mogelijk heeft men bij de opbouw de bewaarde funderingen hiervan hergebruikt? Bij gebrek aan latere bouwplannen en bouwsporen in situ kan gesteld worden dat de loods sindsdien ongewijzigd gebleven is (op het plaatsen van de recente rolpoorten in de westelijke kopgevel na), waarbij zelfs het originele stalen schrijnwerk bewaard bleef. In 1999 vatte men echter het plan op om meer magazijnruimte op de site te creëren. Enerzijds zou men daarbij het oostelijke uiteinde van de bestaande loods afbreken en vervangen door een groter L-vormig gebouw. Dit plan is uiteindelijk niet doorgegaan. Anderzijds werd los van de loods een aparte magazijnhal voorzien, welke wel gebouwd werd en heden nog steeds ongewijzigd aanwezig is.

4.6 Station Antwerpen-Oost

Het huidige stationsgebouw vervangt zijn voorganger uit 1930, dat destijds werd opgebouwd als het internationale treinstation van Antwerpen. Dit vorige gebouw situeerde zich niet op straatniveau, maar was ter hoogte van de perrons opgetrokken, waar nu de Plantin en Moretuslei onder de spoorberm loopt. De beslissing om het stationsgebouw te vervangen had twee redenen, ten eerste klaagde men dat het gebouw prestige miste, hét internationale treinstation van Antwerpen zag er namelijk eerder uit als een klein plattelandsstationnetje. Ten tweede stond het gebouw in de weg voor de doortrekking van de Plantin en Moretuslei, die uiteindelijk in de jaren 1960 zou uitgevoerd worden. Voor deze doortrekking liep deze weg namelijk dood op de verhoogde spoorberm.

Het huidige gebouw werd in 1958 ontworpen door architect Maurice Léonard- Étienne in expo ’58-stijl. Het betreft een sober laag langgerekt volume, waarbij vanbinnen de grote open stationshal wordt geflankeerd door een reeks secundaire ruimtes die een weerspiegeling zijn van het gebruik van stati-

onsgebouwen in die tijd, zoals onder meer een buffetzaal, dagbladhandel, sanitair, bagageopslagruimte, wisselkantoor en telefoonruimte. Aangezien er geen verdere historische bronnen voorhanden zijn rond eventuele latere aanpassingen, is het onduidelijk hoe het gebouw verder evolueerde. Vermoedelijk werden vanbinnen de ruimtes wel steeds aangepast en herbestemd aan de noden van de tijd.

In 1975 verloor het station zijn functie als internationaal treinstation, waardoor het tot een tweederangsstation in de stad werd gedegradeerd. In 2011 werd het station uiteindelijk definitief buiten gebruik gesteld. Rond deze periode werd het gebouw vervolgens herbestemd tot bureauruimte van Infrabel. Deze herbestemming bracht ingrijpende interieurverbouwingen met zich mee, aangezien er nood was aan kleinere lokalen. Zo werden alle bestaande afwerkingen, zoals vloeren en plafonds, vervangen door hedendaagse materialen, werden alle stationselementen, zoals bijvoorbeeld uurtabellen, verwijderd en werden grote ruimtes, zoals de voormalige grote hal, verder opgedeeld met nieuwe scheidingswanden. Hierdoor is de oorspronkelijke indeling en functie van stationsgebouw heden zo goed als volledig onherkenbaar geworden. De enige elementen die vanbinnen nog herinneren aan de oorspronkelijke toestand zijn het luifel in de voormalige buffetzaal, de betonnen deuromlijsting die naar deze ruimte leidt en de geperforeerde betonnen gevelpanelen. Ook de buitenzijde van het gebouw werd vermoedelijk tijdens deze periode ingrijpend aangepakt. Zo verdween bijna al het originele schrijnwerk, enkel de grote stalen raampartijen aan de hoek naast de Plantin en Moretuslei bleven bewaard. De originele inkompartij naar de grote hal werd dichtgemaakt tot venster, waardoor ook het inkomluifel met klok functieloos werd. Verder werd de afwerking van de dakopstand vervangen, werd de betonnen luifel naast de spoorberm verwijderd en de vensters daarboven dichtgemaakt en werden verschillende van de karakteristieke geperforeerde betonplaten uit vensters verwijderd en vervangen door nieuwe ramen. Het verdwijnen van de deuren met typische expo ’58-deurklinken, de geperforeerde betonplaten en het stalen schrijnwerk maken dat het gebouw heden het grootste deel van zijn stijlkenmerken verloren heeft. Enkel de volumetrie, resterende geperforeerde betonplaten, inkomluifel met klok, en in mindere mate de betonnen gevelopeningomlijstingen, zijn nog bewaarde typische elementen voor de expo ’58-stijl.

5 Waardestelling

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een samenvattende algemene waardestelling gegeven aan de hand van de in het Onroerend Erfgoeddecreet opgenomen erfgoedwaarden en criteria. Het projectgebied heeft amper of geen archeologische, volkskundige of wetenschappelijke waarde. Wel zijn volgende erfgoedwaarden aanwezig:

5.1.1 Historische waarde

Het projectgebied heeft een historische waarde omdat het vanaf het laatste kwart van de 19e eeuw ononderbroken ontwikkeld werd, waarbij de huidige constructies getuigen van de activiteiten en evoluties die zich hier door de verschillende decennia hebben voorgedaan. De elementen met de hoogste historische waarde zijn de constructies die reeds in het begin van de ontwikkeling van de site op het einde van de 19e eeuw reeds aanwezig waren. Meer bepaald zijn dit de tramloods met dienstwoning, de verhoogde spoorbermen met naastliggende kasseiweg en de watertorens. Bijkomend zijn al deze constructies nog eens gaaf bewaard, het originele ontwerp is hier nog perfect herkenbaar. Bij de tramloods kan echter gesteld worden dat 1902 als referentieperiode kan aangenomen worden. De originele toestand heeft namelijk maar een tiental jaar stand gehouden, waarna het in dit jaar uiterst ingrijpend aangepast werd naar de nieuwe noden van de tijd, waarna deze bouwfase meer dan een eeuw lang tot heden wel quasi ongewijzigd bewaard gebleven is.

Verder kan gesteld worden dat de overige constructies en afwerkingen die na deze laat-19e-eeuwse/begin-20e-eeuwse fase tot stand gekomen zijn, amper of geen historische waarde hebben, aangezien dit slechts latere, of zelfs zeer recente toevoegingen betreffen. Dit gaat meer bepaald over de onderhoudsloods, het magazijn, het station Antwerpen-Oost, de overbrugging van de Plantin en Moretuslei, en de vloerafwerkingen (met kleine elementen) naast de spoorlijnen. Als uitzondering hebben de perrons met overkappingen als enige relict van het oorspronkelijke stationsgebouw echter wel een historische waarde, maar zij het minder dan de voornoemde 19e-eeuwse constructies.

5.1.2 Architecturale waarde

Ondanks dat het projectgebied amper vanaf het openbaar domein zichtbaar is, en dus geen representatieve functie heeft, en daarbij ook nog eens gezien de industriële aard van de activiteiten puur functioneel is uitgewerkt, komen er toch heel wat constructies voor waarbij men een architecturaal interessant ontwerp heeft voorzien. Zo is de voorgevel van de dienstwoning van de tramloods, die duidelijk moest dienen als uithangbord van de toenmalige Compagnie, rijkelijk uitgewerkt in een eclectische stijl die typisch is voor het einde van de 19e eeuw. Ook de watertorens en spoorberm werden opgetrokken in een voor die tijd typische statige baksteenarchitectuur, met neogotische kenmerken. Deze elementen hebben een bijkomende grote ensemblewaarde aangezien ook de overige delen van de verhoogde spoorberm die beeldbepalend door de stad lopen op een bijna identieke manier uitgewerkt zijn.

Verder zijn er ook enkele constructies die zeer sober uitgewerkt zijn, maar toch enkele stijlkenmerken bezitten, waardoor ze een beperkte architecturale waarde kunnen toegekend worden. Het gaat hierbij meer bepaald over de onderhoudsloods met modernistische kenmerken en het station Antwerpen-Oost met expo ’58-kenmerken. Voor de overige constructies, zoals het magazijn of de tramloods, geldt

dat deze puur functioneel opgetrokken zijn, zonder dat men moeite gedaan heeft om deze een architecturale meerwaarde mee te geven.

5.1.3 Artistieke en esthetische waarde

Gezien de industriële aard van de site met bijhorende functionele constructies, heeft men destijds amper ingezet op esthetiek en een artistieke uitwerking. Deze waarden kunnen enkel teruggevonden worden in de decoratie van de voorgevel van de dienstwoning van de tramloods en de uitwerking van de watertorens en spoorbermen met geometrische patronen, natuurstenen decoratiestukken en smeedijzeren balustrades. Hierbij is het interessant om te zien hoe men het op het einde van de 19e eeuw toch belangrijk vond om dergelijke puur functionele constructies esthetisch aantrekkelijk te maken. In de loop van de 20e eeuw zou men watertorens en spoorbermen namelijk zo economisch voordelig mogelijk en slechts in de hoogst noodzakelijke graad van detail uitwerken.

5.1.4 Sociale waarde

De stationssite is steeds een plaats geweest waar mensen samenkwamen om zich in groep te verplaatsen, of om elkaar te ontmoeten en op te wachten. Deze waarde is echter heden volledig verdwenen sinds de sluiting van het station in 2011.

5.1.5 Technische waarde

De watertorens maken in hun opbouw gebruik van een voor die tijd vrij nieuwe constructietechniek, naar het ontwerp van Otto Intze dat rond 1890 ingang vond. De vernieuwing waarbij de tot dan gankelijke holbodem van het waterreservoir werd vervangen door een kegelvormige bodem met bolle top zorgde er enerzijds voor dat de kuip enkel nog langs de randen moest ondersteund worden, en de volledig binnenkant van de schacht hol kon uitgevoerd worden. Anderzijds betekende dit dat de schachten veel smaller konden uitgevoerd worden. Deze technische verbetering heeft dus een rechtstreekse invloed op het iconische uitzicht van de torens.

5.1.6 Industrieel-archeologische waarde

De site is een complex historisch knooppunt waar trein en tram (en net buiten het projectgebied ook bus) samenkomen. Aan het gebruik van de site en de voorkomende constructies hierop kan de ontwikkeling van het tram- en treinvervoer afgelezen worden. Op transporthistorisch gebied kan het projectgebied dus een hoge industrieel-archeologische waarde toegekend worden.

Verder bevatten de verschillende constructies op zich ook intrinsiek industrieel-archeologische waarden door hun karakteristieke functionele opbouw. Representatieve voorbeelden hierbij zijn de overkapping met metalen spanten op gietijzeren kolommen van de tramloods, de plaatstalen reservoirs van de watertorens en hun bewaarde leidingen vanbinnen, en de blote stalen structuur van de perronoverkappingen. Bijkomend hebben ook de kleinere elementen deze waarde aangezien deze de

voormalige activiteiten op de site herkenbaar maken. Zo zijn er onder meer de opschriften in de tramloods en de signalisatie rond de perrons.

5.1.7 Ruimtelijk-structurerende waarde

Het projectgebied wordt gekenmerkt door open buitenruimte die dienstdoet als circulatie, waarop de verschillende functies in zones telkens bij elkaar gegroepeerd zijn. Zo staat de tramloods in rechtstreekse verbinding met zijn dienstgebouw, dat de toegang vormt vanaf de Draakplaats. De spoorberm eindigt ter hoogte van de watertorens, die niet alleen in hun architecturale uitwerking een ensemble vormen, maar ook functioneel. De watertorens hoorden namelijk destijds onlosmakelijk bij een spoorlijn. De grote open zone daarnaast kon steeds naar de noden van de tijd gebruikt worden, waardoor hier uiteindelijk twee volumes tot stand gekomen zijn die het onderhoud van de treinen ondersteunen. Opmerkelijk hierbij is dat de onderhoudsloods tot stand kwam op de voetafdruk van het verdwenen goederenstation. Als laatste horen ook het stationsgebouw en de bovenliggende perrons met overkappingen onlosmakelijk bij elkaar. De rode draad die alles op het projectgebied met elkaar verbindt en vormgeeft, is de doorlopende spoorlijn.

5.1.8 Stedenbouwkundige waarde

Het projectgebied heeft een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de Zurenborgwijk, de komst van een station hier was namelijk de katalysator van de verstedelijking van deze voordien landelijke buurt. Dit in combinatie met de komst van de tramloods zorgde ervoor dat het stadscentrum van hieruit gemakkelijk bereikbaar werd, waardoor deze wijk een gegoede klasse aantrok. De aanwezigheid van deze bourgeoisie uitte zich duidelijk in de statige architectuur die in de omgeving terug te vinden is, met de Cogels-Osylei als hoogtepunt.

Heden is de site opvallend, het is een grotendeels open vlakte binnen een dichtbebouwde wijk die gekenmerkt wordt door een aaneenschakeling van kleine percelen. De watertorens zijn door hun opmerkelijke hoogte en vorm een beeldbepalend baken dat van ver zichtbaar is, en een herkenbaar punt vormt voor de reizigers die hier met de trein passeren. Ook buiten de wijk heeft het projectgebied invloed, zo loopt de beeldbepalende verhoogde spoorberm in verschillende wijken rond de stad verder en het voorkomen van zowel de tram- als treininfrastructuur hier zorgden ervoor dat het openbaar vervoer in de stad kon functioneren.

5.2 Spoorlijn met omgeving

Element	Motivatie
Hoge erfgoedwaarde	
Overkappingen	De overkappingen hebben een historische waarde als zeer gaaf bewaard relict uit 1930. Ze zijn de laatste relicten van het voorgaande station en ze zijn bijna een eeuw lang onmisbaar geweest voor de werking van het station. Ze hebben door hun typische geklinknagelde blote staalstructuur een hoge industrieel-archeologische waarde. De beeldbepalende constructies bepalen in grote mate de herkenbaarheid van een stationssite, het zijn zeer representatieve elementen voor deze transporttypologie. Verder hebben de constructies ook een hoge ensemblewaarde, zowel intrinsiek door de ritmische opeenvolging van identiek elementen, als ten opzichte van elkaar gezien hun gelijkaardige voorkomen. Hierbij hebben vooral de twee zuidelijke overkappingen een hoge ensemblewaarde aangezien deze, in tegenstelling tot de afwijkende noordelijke overkapping, volledig identiek uitgewerkt zijn. Het is bij gebrek aan literatuur over dit onderwerp onduidelijk hoe zeldzaam het hier voorkomende type van overkappingen is. Steekproeven bij andere Belgische stations leveren alleszins geen identieke constructies op.
Spoorbermen	De gedeeltes met baksteenparementafwerking ter hoogte van de tramloods en het Lt. Naeyaertplein hebben een hoge historische waarde aangezien dit relicten zijn van een uiterst beeldbepalende stedenbouwkundige ingreep die een grote invloed had op het uitzicht en de circulatie van de buitenwijken van Antwerpen, namelijk het verhogen van de ringspoorweg. De uiterst verzorgde uitwerking ervan met baksteenparement, hardstenen ornamenten, geometrische wandtegelmotieven en een sierlijke balustrade getuigt van het aanzien dat de spoorwegen in de 19e eeuw genoot en zorgt enerzijds voor een hoge architecturale waarde, anderzijds voor een hoge ensemblewaarde aangezien men deze uitwerking over grote delen van de ringspoorweg kan terugvinden.
Kasseiweg met balustrade	Het voorkomen van een kasseiweg is beeldbepalend en in grote mate ondersteunend voor het uitzicht van het beschermde stadsgezicht en de watertorens. De kasseiafwerking is typisch voor dergelijke industriële sites en draagt dus ook bij tot de industrieel-archeologische waarde van de site. De smeedijzeren balustrade naast de watertorens is hiermee onlosmakelijk verbonden en heeft een bijkomende ensemblewaarde aangezien deze identiek is aan de balustrades van de verhoogde spoorbermen.
Positieve erfgoedwaarde	
Perrontunnel	De uiterst sobere tunnel heeft intrinsiek amper tot geen erfgoedwaarde, vooral door het gebrek aan enige architecturale waarde. Wel is dergelijke tunnel een zeer typerende manier voor stations om de bovenliggende perrons te kunnen ontsluiten, het betreden van zulke tunnel wordt geassocieerd met de aanwezigheid van stations. Ook was de tunnel onmisbaar binnen de stationswerking van Antwerpen-Oost, aangezien deze gedurende bijna een eeuw alle reizigers toegang gaf tot de perrons.
Perrons	Het profiel van de perrons, bestaande uit verlaagde spoorbeddingen afgewisseld met verhoogde perrons, is zeer typerend voor een stationssite en draagt bij tot de herkenbaarheid van de site als station.
Keermuurtje	Het muurtje naast het Lt. Naeyaertplein heeft veel van zijn waarde verloren aangezien de oorspronkelijke omheining nauwelijks nog herkenbaar is in zijn huidige

	toestand. Deze omheining werd namelijk ingekort, verlaagd en ontdaan van zijn kenmerkende smeedijzeren balustrade. Wel is het muurtje nog interessant als tastbare herinnering aan deze voormalige omheining die zowel qua materiaalgebruik als vormgeving onlosmakelijk aansloot bij de spoorbermbrug.
Uitrusting perrons	De perronuitrusting (signalisatie, klok, luidspreker, …) heeft gezien zijn recente plaatsing amper tot geen intrinsieke erfgoedwaarde. Wel dragen deze elementen in grote mate bij tot de belevingswaarde van de site en de herkenbaarheid van de voormalige stationswerking. Ze komen typisch voor in combinatie met perrons en overkappingen.
Kleine elementen rond spoorlijn	De overige kleinere elementen die over de lengte van de spoorlijn verspreid zijn (hectometerpaaltjes, spoorafsluiting, …) hebben binnen de context van de spoorsite een industrieel-archeologische waarde aangezien zij onmisbaar waren voor de werking van de spoorwegen. Dit met uitzondering van de bovenleidingspaal naast de onderhoudsloods, aangezien deze slechts sporadisch gebruikt wordt om een opleiding te geven is dit element niet onmisbaar en kenmerkend voor de werking van de site.
Neutrale elementen	
Recente vloerafwerkingen	De huidige vloerafwerkingen (klinkers, betonplaten) hebben geen erfgoedwaarde, maar zijn anderzijds ook niet storend omdat ze door hun uitzicht en materiaalgebruik bijdragen tot het industriële uitzicht van de site.
Tramspoor	Het tramspoor dat over de kasseiweg loopt heeft gezien zijn recente plaatsing amper een intrinsieke erfgoedwaarde. Het is echter ook niet storend omdat de aanwezigheid ervan bijdraagt tot de beleving als spoorsite.
Storende elementen	
Overbrugging	De overbrugging van de Plantin en Moretuslei is uiterst sober uitgevoerd, er is duidelijk geen enkele moeite gedaan om hier een architecturale meerwaarde voor de omgeving te creëren. Daarom gaat de uitwerking van deze overbrugging lijnrecht in tegen het historische ontwerpconcept van de verhoogde spoorberm waarbij voorzien werd dat alle delen van de berm die prominent zichtbaar zijn vanaf de openbare weg opgewaardeerd werden, waarbij dan vooral de verschillende overbruggingen nog eens extra aandacht kregen.
Verbreding	Hoewel het positief is dat men destijds de vormentaal van de bestaande constructie aanhield en de balustrade recupereerde, is het storend dat de originele gaaf bewaarde spoorberm ter hoogte van het Lt. Naeyaertplein naast de Singel weggewerkt zit achter de recentere verbreding.
Postamenten	Het verwijderen van het natuurstenen postament op het einde van de balustrade van de spoorberm naast de Omheining Statie van Borgerhout laat een hiaat na aangezien deze één geheel vormt met het originele balustradeontwerp.
Deurtjes	Het verwijderen van de deurtjes in de spitsboognissen van de spoorberm laten een hiaat na aangezien heden de standpijpen zichtbaar zijn.

5.3 Tramloods en dienstwoning

5.3.1 Exterieur

Element	Motivatie
Hoge erfgoedwaarde	
Volumetrie	Het is zeer kenmerkend voor het perceel dat er een hoog representatief volume, het gezicht van de compagnie, langs de openbare weg is uitgewerkt dat de lage achterliggende loods, het hart van het perceel, verstopt.
Voorgevel Draakplaats	De voorgevel heeft naast een historische waarde ook vooral een architecturale waarde. Aangezien dit gedeelte van het gebouw als enige vanaf de openbare weg zichtbaar is, en dus het uithangbord van de compagnie moest vormen, werd deze statige gevel als enige element van het gebouw rijkelijk uitgewerkt met tal van architecturale details. Kenmerkende elementen die deze waarde versterken zijn onder meer de symmetrische opbouw rond een dominant middenrisaliet, de combinatie van sober baksteenparement met natuursteenaccenten en decoratieve elementen zoals het vensterentablement in het middenrisaliet en de zware kroonlijsten. De inscriptie '1900' heeft een hoge historische waarde als verwijzing naar een belangrijke periode binnen de ontwikkeling van het gebouw.
Positieve erfgoedwaarde	
Parapetten	De parapetten in de vensteropeningen van de voorgevel horen niet bij het originele ontwerp, maar dragen wel bij tot de architecturale uitstraling van de voorgevel.
Achtergevel	De achtergevel van de dienstwoning heeft een historische waarde als gaaf bewaard origineel element, maar heeft door de uiterst sobere uitwerking amper een architecturale waarde. Wel kan gezien worden dat men door subtiele sobere details toch moeite heeft gedaan om de gevel op te waarderen. Zo werden onder meer de vensters identiek uitgevoerd en op gelijke afstand van elkaar geplaatst, en werden horizontale banden getrokken door een verschillende kleur van voegwerk te gebruiken.
Voordeur	De voordeur in de linkertravee van de voorgevel is niet origineel, maar getuigt enerzijds van een verbouwing die een belangrijke wijziging in het interieur en de werking van het gebouw teweegbracht. Anderzijds is de deuropening zeer verzorgd uitgewerkt, met respect voor de gevelverhoudingen, waardoor het amper opvalt dat dit geen origineel element is. Het schrijnwerk is echter recent en heeft geen erfgoedwaarde.
Overkapping	De overkapping van de tramloods hoort niet bij het originele ontwerp, maar vormt intussen wel reeds meer dan honderd jaar lang een zeer belangrijk element op het perceel om de activiteiten in de loods te kunnen laten plaatsvinden. De overkapping is dus steeds onmisbaar geweest voor de werking van de loods. Ook is de overkapping visueel dominant aanwezig in het beschermde stadsgezicht. De huidige afwerking is echter recent en heeft bijgevolg geen erfgoedwaarde.
Neutrale elementen	
Zijgevels	De zijgevels van zowel de dienstwoning als tramloods hebben door hun uiterst sobere uitwerking geen enkele architecturale waarde. Het is duidelijk dat al het

	budget en de ontwerptijd naar de representatieve voorgevel van de Draakplaats is gegaan. De gevels hebben door hun gesloten karakter vooral een grote ruimtelijke invloed op de naastliggende weg, die in combinatie met de verhoogde spoorwegberm aan de overzijde aanvoelt als een lange gesloten corridor. De muur van de tramloods is echter niet altijd volledig gesloten geweest, het betreft namelijk geen uniforme doorlopende baksteenmuur, maar een lappendeken van zones met verschillende baksteensoorten en dichtgemaakte kleine deur- en vensteropeningen.
Inkompoorten	De poorten in de voorgevel kunnen dubbel gewaardeerd worden. Enerzijds zijn dit zeer storende toevoegingen die door hun verhoudingen en uitzicht zeer dominant zijn over het originele gevelontwerp. Door deze poorten is de symmetrie in de gevel verdwenen en de grote openingen verstoren de gevelverhoudingen die voorzien zijn op smalle kleine vensters. Anderzijds hebben de openingen een hoge historische waarde als belangrijke tijdslaag in de evolutie van het gebouw. Ze getuigen van de nood tot capaciteitsuitbreiding van de achterliggende loods ten gevolge van de elektrificatie van het tramnet. Hun verhoudingen verwijzen rechtstreeks naar aanpassingen die nodig waren om de steeds groter wordende tramvoertuigen te kunnen laten passeren. Hoewel het concept van representatief straatvolume en functioneel achtervolume bij het oorspronkelijke ontwerp strikt gescheiden waren, heeft de functionaliteit het bij deze bouwfase toch gehaald van de architecturale bekommernissen.
Storende elementen	
Blinde cartouches	Het uitwissen van de opschriften in de gevelcartouches van de voorgevel laten een hiaat na aangezien de cartouches speciaal gemaakt waren om een opschrift te bevatten en dit historisch waardevolle inscripties waren die verwezen naar een belangrijke periode in de geschiedenis van het gebouw.
Bekroning middenrisaliet	Het verwijderen van de beeldbepalende bekroning op het middenrisaliet van de voorgevel laat een hiaat na aangezien dit onlosmakelijk bij het oorspronkelijke gevelontwerp hoorde.
Schrijnwerk	Het is positief dat bij de vervanging van het originele raamschrijnwerk van de dienstwoning de bestaande raamindeling overgenomen werd, maar de nieuwe ramen passen zowel qua materialiteit als door het voorkomen van ventilatieroosters niet binnen een historische gevel.

5.3.2 Interieur

Element	Locatie	Motivatie
Positieve erfgoedwaarde		
Dakstructuur	Loods	De draagstructuur van de overkapping, bestaande uit de lichte stalen spantjes op sobere gietijzeren kolommen, betrof tijdens de opbouwperiode geen nieuwigheid bij de constructie van industriële gebouwen. Dergelijke opbouw werd reeds gedurende de volledige tweede helft van de 19e eeuw courant gebruikt en is dus typerend (zeker bij tramloodsen), en zeker geen zeldzaamheid. Ook werd er geen uitzonderlijke overspanning gemaakt en werden de kolommen niet verder uitgewerkt, waardoor deze structuur intrinsiek niet veel

		bijzondere eigenschappen bezit. Wat wel waardevol is, is dat de gehele structuur zeer gaaf bewaard gebleven is. Het vaste ritme van opeenvolgende spantjes en kolommen is zeer beeldbepalend voor de ruimtelijke beleving van de loods en de kolommenrij zorgt voor een visuele opdeling van de ruimte.
Ruimte-indeling	1e en 2e verdieping	De bovenverdiepingen hebben een duidelijke opbouw van een lange laterale gang die op de twee uiteinden uitgeeft op een trappartij, geflankeerd door een reeks kamers langs de voor- en achtergevel. Aangezien er vanuit gegaan wordt dat de verdiepingen oorspronkelijk in twee aparte delen opgedeeld waren, betreft de huidige toestand echter een latere ingreep. Het is onduidelijk hoe de indeling geëvolueerd is. Wel zijn recentere indelingen van de ruimtes, zoals in ruimte 1.6, storend. Zeker aangezien deze ruimte waarschijnlijk de meest voorname kamer van het hele gebouw moet geweest zijn aangezien deze zich aan het middenrisalietvenster bevindt.
Binnenvolumes	0.10, 0.12 en 0.13	Hoewel deze volumes uiterst sober uitgewerkt zijn, hebben deze wel een bepaalde historische waarde als begin 20e-eeuws relict. De aanwezigheid van deze volumes was noodzakelijk om de werking van de loods te kunnen garanderen.
Tramsporen en bovenleidingen	Loods	De aanwezigheid van tramsporen en elektrische leidingen zijn belangrijk voor de werking en herkenbaarheid van de tramloods.
Historische interieur-elementen	Dienstwoning	De nog bewaarde interieurelementen bevinden zich vooral in zones 0.2 (marmervloer), 0.3 en 0.4 (voormalige binnendeuren) en op de zolder (binnendeuren, trappen, plafonds) en hebben een historische waarde als 19e-eeuws element. Het zijn de enige elementen die nog getuigen van hoe de dienstwoning er vanbinnen uitzag. Afhankelijk van het uitzicht en de bewaringstoestand kan deze waarde ook aan de pleisterplafonds op de eerste verdieping gegeven worden die heden verborgen zitten. Het verwijderen van de overige interieurelementen, zoals bijvoorbeeld de schouwmantels op de zolder, was storend.
Opschriften en bordjes	0.6 en 0.11	Deze elementen hebben op zich slechts een kleine intrinsieke waarde, maar dragen bij tot de industriële beleving van de loods en zijn een verwijzing naar de activiteiten die hier destijds plaatsvonden.
Neutrale elementen		
Ruimte-indeling	0.1 tot 0.11	De gelijkvloerse verdieping van de dienstwoning is door de jaren reeds verschillende keren zeer ingrijpend verbouwd, waardoor heden de herkenbaarheid van de oorspronkelijke toestand en werking van de verdieping volledig verloren is gegaan. Er kan wel gesteld worden dat het voorkomen van een doorgang naar de loods in zone 0.3 (en bijkomend ook 0.4) onlosmakelijk verbonden is met de evolutie en werking van het perceel.
Mezzanine	0.7	De mezzanine heeft gezien zijn vrij recente opbouw en sobere uitwerking amper of geen intrinsieke erfgoedwaarde. Het is wel een voorbeeld van hoe men de functionele loods steeds verder aanpaste naar de nood van de tijd.

Storende elementen		
Afwerkingslagen en interieurelementen	Dienstwoning	De huidige recente afwerking en interieurelementen zijn banaal uitgevoerd en vormen geen architecturale meerwaarde voor het historische interieur. Deze afwerkingen hebben dan ook geen erfgoedwaarde.
Vloer	Loods	Het is karakteristiek voor historische tramloodsen dat de vloer afgewerkt is met kasseien. Het was storend dat deze afwerking vervangen werd door de huidige vlakke bevloering.
Daklichten	Zolder	Door het dichtmaken van de daklichten kreeg de zolder geen natuurlijk licht meer binnen, waardoor de ruimtes niet meer bewoonbaar zijn, terwijl de zolderverdieping net voorzien was om woonvertrekken in onder te brengen.
Trap	0.2, 1.1 en 2.1	Het verwijderen van het onderste gedeelte van de trap en dichtmaken van het trapgat was storend aangezien hierdoor de historische circulatie verloren ging en het overblijfsel van de historische oosttrap op zolder onbruikbaar werd.
Scheidingswanden	0.7	De wanden die zone 0.7 vormen, zorgen voor een compartimentering van de loods, terwijl het ruimtelijk concept van het gebouw en de overkapping net is om één grote open ruimte te creëren.

5.4 Watertorens

Element	Motivatie
Hoge erfgoedwaarde	
Volumetrie	De vrijwel volledig gesloten torens hebben een ronde hoge cilindervorm, met bovenaan een uitkragend reservoir. Dit voorkomen is zeer representatief voor historische watertorens, hieraan is het gebruik van het Intze-II type herkenbaar. Ook het feit dat er twee identieke torens naast elkaar voorkomen is typisch voor de Antwerpse spoortorens aangezien dit ook bij de Schijnpoort en Centraal Station het geval is. Nergens anders in het land buiten Antwerpen komen watertorenduo's voor, er werd doorgaans altijd slechts één torenvolume voorzien. De reden waarom men in dit geval wel voor een ontdubbeling gekozen heeft kon in de literatuur echter niet teruggevonden worden. Door hun opmerkelijke hoogte zijn de volumes op stedenbouwkundige schaal zeer beeldbepalend aangezien deze van ver zichtbaar zijn. Op niveau van het projectgebied zijn de torens visueel dominant aanwezig op de site.
Buitenschil	De schachten en brug met trap en balustrades hebben een architecturale waarde door hun verzorgde uitwerking in baksteenparement, gedecoreerd met natuursteenelementen. Hierdoor wordt een ensemble gecreëerd met de naastliggende spoorberm die gelijkaardig uitgewerkt is. De spitsboogvensters en -deuren zijn typisch voor de neogotische stijl die vaak toegepast werd op het einde van de 19e eeuw. Door deze uitwerking is duidelijk dat men in die tijd anders omging met industriële constructies. Heden worden deze puur functioneel uitgewerkt, terwijl men in de 19e eeuw ervoor zorgde dat deze een architecturale meerwaarde vormde voor de omgeving. Dergelijke opsmuk met architecturale elementen in neo-stijlen is ook bij vele andere contemporaine watertorens te zien,

	waardoor dit op zich niets nieuws is, maar nergens zijn de torenschachten zo rijkelijk en opvallend uitgewerkt als hier het geval is. Het is hierbij wel storend dat het meeste schrijnwerk verdwenen is, of zwaar beschadigd is. Ook is het voorkomen van een reservoir met blote staalplaten typisch voor torens die industrieel water bevatten.
Leidingen met vloeren en ladders	De binnenuitrusting heeft een hoge industrieel-archeologische waarde. De leidingen zijn namelijk onmisbaar voor de werking van de torens, en de tussenvloeren en ladders met industriële vormgeving zijn noodzakelijk voor het nazicht en onderhoud van het reservoir.
Neutrale elementen	
Interieur	In tegenstelling tot de representatieve buitenschil is de binnenzijde puur functioneel uitgewerkt aangezien het niet de bedoeling was dat de torens betreden werden. Hier zijn bijgevolg geen waardevolle interieurelementen of afwerkingslagen aanwezig.

5.5 Onderhoudsloods en magazijn

Element	**Motivatie**
Positieve erfgoedwaarde	
Exterieur onderhoudsloods	De loods heeft gezien zijn vrij recente opbouw slechts een zeer beperkte historische waarde. Wel kan een architecturale waarde toegeschreven worden aan de uitwerking van het volume, waarin een sobere laatmoderne stijl merkbaar is. Dit kenmerkt zich vooral in het voorkomen van de bandvensters, de opbouw met een zichtbare betonstructuur, het gebruik van stalen schrijnwerk, het gebogen dak en het contrasterend volumespel waarbij een laag volume in het hoofdvolume ingeschoven werd. Deze architecturale waarde is weliswaar vrij beperkt aangezien het zeer sobere stijlkenmerken betreffen die niet zeer uitgesproken zijn, of geen al te grote architecturale meerwaarde creëren.
Neutrale elementen	
Magazijn	Het magazijn heeft geen enkele erfgoedwaarde gezien de recente opbouw ervan. Anderzijds verstoort het volume ook de site of omliggende waardevolle constructies niet en draagt het uitzicht van de puur functionele constructie bij tot de industriële beleving van de site.
Interieur onderhoudsloods	Vanbinnen zijn geen noemenswaardige afwerkingslagen of waardevolle interieurelementen aanwezig. Enkel de ruimtelijke beleving van verschillende van de grotere ruimtes kan als een meerwaarde aangehaald worden, zoals de grote open reparatiehal met karakteristiek gebogen plafond.

5.6 Station Antwerpen-Oost

Element	Motivatie
Positieve erfgoedwaarde	
Exterieur	Het stationsgebouw, met nabijgelegen lifttoren, heeft slechts een vrij geringe erfgoedwaarde. Deze waarde zit hem vooral in dat het exterieur is uitgewerkt in een expo ’58-stijl, die slechts zeldzaam bij Belgische stations voorkomt. Ook is dit een vroeg voorbeeld van een station dat in deze stijl opgetrokken werd, de overige Belgische expo ’58-stations kwamen pas in de vroege jaren 1960 tot stand. Aangezien het door de soberheid en ontbreken van architecturaal interessante gevelelemenen geen architecturaal sterk ontwerp kan genoemd worden, heeft dit ook slechts een lage architecturale waarde. Vooral het verwijderen van de weinige originele stijlkenmerken die aanwezig waren, zoals schrijnwerk en geperforeerde betonplaten, waren nog eens een bijkomende aantasting van de architecturale waarde. Enkel de inkomluifel met klok, overblijvende geperforeerde betonplaten en uitkragende betonnen deuromlijsting kunnen als enigszins architecturaal interessante elementen aangehaald worden.
Storende elementen	
Interieur	Na de laatste verbouwingen bij de herbestemming tot burelen is de herkenbaarheid van de stationsfunctie, de originele indeling en ruimtelijke beleving volledig verloren gegaan. Op een luifel en een betonnen deuromlijsting in de huidige kleedkamer na is er geen enkele originele afwerkingslaag of interieurelement bewaard. Deze bewaarde elementen zijn ook te fragmentarisch aanwezig om nog een waarde aan het interieur te kunnen toekennen.

6 Aanbevelingen

6.1 Algemeen

Het is duidelijk dat de waarde van het projectgebied eerder zit in het voorkomen van de verschillende transportgebonden constructies en elementen, en hoe zij zich ten opzichte van elkaar verhouden, dan dat alle individuele constructies en elementen op zich een intrinsieke hoge waarde hebben. Het is met andere woorden zeer karakteristiek voor deze site dat dit gedurende inmiddels reeds bijna 150 jaar een transportknooppunt met dominant industrieel karakter is. Het is belangrijk dat deze genius loci in de nieuwe situatie behouden blijft, het projectgebied dient dus herkenbaar te blijven als voormalige station- en tramsite. Het herkenbaar houden hoeft niet per sé te gebeuren door het bewaren van alle aanwezige constructies en elementen, dit kan ook door evocaties naar verdwenen constructies te maken in het nieuwe ontwerp, of enkel heel herkenbare of beeldbepalende elementen die het grote publiek onlosmakelijk associeert met de voormalige functies te behouden, zoals bijvoorbeeld de perronoverkappingen bij iedereen meteen het beeld van treinverkeer oproept.

Alleszins wordt er bij het maken van het nieuwe ontwerp naar gestreefd om de bestaande erfgoedwaarden die in het voorgaande hoofdstuk gedefinieerd werden maximaal te bewaren, of zelfs te versterken indien mogelijk. Elementen die een hoge erfgoedwaarde toegekend werden, dienen bewaard te blijven. Het ontwerpteam probeert deze elementen als leidraad te nemen om het nieuwe ontwerp rond op te bouwen. Deze elementen worden gerestaureerd indien nodig, en op een respectvolle manier herbestemd of gevaloriseerd. Nieuwe toevoegingen of wijzigingen aan deze elementen kan alleen als dit de erfgoedwaarden niet schaadt en/of als dit reversibele ingrepen betreffen. Elementen met een positieve waarde worden bij voorkeur bewaard, maar kunnen in overleg met het Agentschap Onroerend Erfgoed en/of Dienst Monumentenzorg gewijzigd of verwijderd worden, indien hier een voorstel tegenover staat dat een meerwaarde voor de site vormt. Elementen die als neutraal aangeduid werden hebben geen erfgoedwaarde, maar zijn ook niet storend, en mogen dus vrij gewijzigd of verwijderd worden. Storende elementen dienen dan weer gewijzigd of verwijderd te worden, dit zal een versterking van de erfgoedwaarden en meerwaarde voor de site betekenen. Verdwenen elementen zullen enkel gereconstrueerd worden indien het ontbreken hiervan heden een storend hiaat vormt.

6.2 Spoorlijn met omgeving

De perronoverkappingen worden bij voorkeur bewaard, dit zijn namelijk zeer beeldbepalende elementen (ook gezien vanaf de Singel) die de herkenbaarheid van de voormalige stationssite visueel in grote mate dragen. Het betreffen gemakkelijk te integreren elementen in een park met veel opportuniteiten: ze kunnen gebruikt worden als schuilplaats voor de regen, ze bieden schaduw bij warm weer en ze kunnen ingezet worden bij kleine evenementen. Bij voorkeur worden ze alle drie bewaard en tegelijkertijd hersteld aangezien ze elkaar door hun ensemblewaarde versterken.

Het is karakteristiek dat er een hoogteverschil is tussen de perrons en de straat, maar dit niveauverschil hoeft niet per sé enkel met een tunnel overbrugd te worden. In de nieuwe toestand kan geopteerd worden om bijvoorbeeld met buitenhellingen en/of trappen te werken, of om het heden steile niveauverschil een meer glooiende overgang te laten maken naar het straatniveau als toegang naar het nieuwe park. De perrontunnel met trappen en balustrades dient behouden te blijven aangezien dit onlosmakelijk verbonden is met perrons, en kan eventueel als secundaire toegang gebruikt worden.

Langs de spoorlijn komen verschillende kleine elementen voor, hierbij kan een opdeling gemaakt worden tussen elementen die bestemd waren voor de reizigers (perronsignalisatie) en elementen bestemd voor het spoorpersoneel (treinseinen, verlichting, technische uitrusting). Ook hier geldt dat het behoud van de kleine elementen in grote mate bijdraagt tot de herkenbaarheid van een stationssite, waardoor behoud van alle elementen die voor het brede publiek herkenbaar zijn en geassocieerd worden met een station bij voorkeur geïntegreerd worden in het nieuwe ontwerp. De overige elementen zijn enkel herkenbaar voor spoorpersoneel, waardoor de doorsnee parkbezoeker dit niet als een meerwaarde zal ervaren. Deze elementen kunnen zeker behouden blijven aangezien ze de industrieel-archeologische waarde versterken, maar dit is geen must voor de beleving van het nieuwe park.

De verhoogde spoorbermen met baksteenparement dienen ongewijzigd te blijven, er wordt ook voor gezorgd dat in het nieuwe ontwerp het zicht hierop optimaal behouden blijft. Bij het gedeelte ter hoogte van het Lt. Naeyaertplein zou het (zij het onwaarschijnlijk uitgevoerd zal worden) een grote meerwaarde zijn dat de zijde langs de Singel die nu achter een latere verbreding weggewerkt zit terug zichtbaar zou kunnen gemaakt worden. Het keermuurtje naast het Lt. Naeyaertplein wordt bij voorkeur behouden als herinnering aan de omheining die hier stond en onlosmakelijk deel uitmaakte van het ensemble met de overbrugging. De herkenbaarheid van deze omheining is door de ingrijpende verkleiningswerken die eraan gebeurd zijn echter bijna volledig verdwenen, waardoor hier verder openingen door maken in functie van het nieuwe ontwerp mogelijk is aangezien dit het muurtje niet verder onherkenbaar zou maken dan het al is. Verder zou het een grote meerwaarde betekenen voor de omgeving als de overbrugging van de Plantin en Moretuslei architecturaal zou opgewaardeerd worden, bij voorkeur in een hedendaagse stijl. Momenteel past deze brug namelijk helemaal niet binnen het originele ontwerpconcept waarbij voorzien werd dat elke overbrugging rijkelijk uitgewerkt werd, een architecturaal kwalitatieve overbrugging in hedendaagse stijl zou een waardevolle nieuwe tijdslaag in het spoorbermensemble kunnen betekenen.

De zone rond de onderhoudsloods en het magazijn kan gezien het gebrek aan waardevolle afwerkingen en elementen volledig vrij naar keuze heraangelegd worden. Hierbij is het wel wenselijk dat een open uitzicht bewaard blijft naar de watertorens toe, zodat zij hun beeldbepalende functie als baken niet verliezen.

De kasseiafwerking van de Omheining draagt in grote mate bij tot de historische beleving van de site en speelt een belangrijke visueel ondersteunende rol voor waardevolle elementen als de watertorens en de spoorberm. Het is hierbij karakteristiek dat de toegang tot het projectgebied bestaat uit een hellende kasseivlakte die langs beide zijden geflankeerd wordt door een gesloten constructie, namelijk de tramloods aan de ene zijde en de verhoogde spoorberm aan de andere zijde. Deze beleving van gesloten corridor met kasseivlakte dient voorop te staan bij het ontwerpen van de toegang tot het nieuwe park. Dit neemt niet weg dat daardoor geen openingen in de loodsmuur kunnen gemaakt worden of de kasseien niet beter toegankelijk of vergroend kunnen worden, maar deze ingrepen moeten dan zodanig kleinschalig of onopvallend uitgevoerd worden dat bij het betreden van de site nog steeds de kasseivlakte en gesloten muur visueel dominant is. Om de kasseiweg toegankelijk te kunnen maken, kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van een strook met platines of gezaagde porfierstenen. Asfalt of andere vlakke afwerkingen zijn hier minder geschikt omdat op deze manier de typische fijnkorrelige textuur van de wegbedekking verstoord wordt, er dient een elementenbedekking te komen in plaats van een monolithische bedekking. Er kan gesteld worden dat de ervaring van de kasseivlakte grosso modo stopt net na de watertorens aangezien de wegbedekking van daaruit uitwaaiert in een open zone die gekarakteriseerd wordt door het heterogene voorkomen van verschillende wegbedekkingen naast elkaar. Het behoud van de kasseien is dus zeker nog een meerwaarde tot waar de smeedijzeren balustrade van de watertorens stopt, als ondersteuning van dit historisch element, eens daarna kunnen de ontwerpers vrijer met de kasseien omgaan.

De smeedijzeren balustrade die de Omheining afschermt van de watertorens dient gerestaureerd te worden en ontdaan te worden van het hekwerk met scherm dat de eigenaar van de watertorens geplaatst heeft om vandalisme aan de torens tegen te gaan. Om het binnendringen in de torens minder aantrekkelijk te maken zodat de hekkens kunnen weggehaald worden dienen de gedemonteerde buitendeuren heraangebracht te worden. Ook kan er in het nieuwe ontwerp bijkomend aandacht gegeven worden aan het creëren van meer sociale controle ter hoogte van de toegangstrap naar de torens. Bij het nieuwe ontwerp kan een afscheiding gemaakt worden om de inkijk vanaf het park naar de woning bij de watertorens te beperken, maar bij het bepalen op welke manier dit juist wordt uitgevoerd dient wel voorop te staan dat de historische balustrade zichtbaar blijft vanuit het park.

Om deze toegang naar het nieuwe park aantrekkelijker te maken kan ook gedacht worden aan een opwaardering van de wachtgevel van de dienstwoning. Door deze bijvoorbeeld te laten begroeien zodat er een verticale tuin ontstaat, of het aanbrengen van streetart, kan deze desolate gevel omgevormd worden tot een uitnodigend uithangsbord van het nieuwe park. Het opwaarderen van deze gevel zou ook een meerwaarde betekenen voor de buurt, aangezien de bovenzijde door zijn vrijstaande positie van ver zichtbaar is, onder meer vanaf de Cogels-Osylei.

De tramsporen in de kasseiweg kunnen verwijderd worden aangezien dit slechts een vrij recente toevoeging betreft, maar anderzijds kan de integratie hiervan in het nieuwe ontwerp wel bijdragen tot de herkenbaarheid van de voormalige activiteiten op de spoorsite. Vooral de locatie ervan net aan de toegang, geeft de bezoekers meteen al vanaf het betreden van het park een idee van het industriële karakter van de site.

6.3 Tramloods

6.3.1 Exterieur

- Reconstructie van het originele houten wit geschilderde schrijnwerk in de voorgevel langs de Draakplaats;
- Opnieuw aanbrengen van tekst in de blinde gevelvlakken. Dit kan een reconstructie zijn van de verwijderde tekst uit 1902, maar mogelijk ook in de plaats een verwijzing naar de toekomstige herbestemming zodat dit een nieuwe tijdslaag vormt;
- Opnieuw aanbrengen van de daklichten;
- Reconstructie van de verdwenen bekroning op het middenrisaliet langs de Draakplaats;
- Een reconstructie van de originele toestand waarbij de huidige poorttraveeën naar hun oorspronkelijke toestand hersteld worden zou enerzijds in architecturaal oogpunt interessant zijn omdat op deze manier de gevelverhoudingen terug zouden kloppen, maar anderzijds vormen deze poorten een belangrijke tijdslaag die onlosmakelijk samenhangt met de historische ontwikkeling van de achterliggende loods. Bijkomend heeft de originele situatie slechts een tiental jaar bestaan en maken de huidige poorten al meer dan een eeuw beeldbepalend deel uit van de voorgevel;
- Behoud van de tramsporen die langs beide poorten binnengaan komt de herkenbaarheid van het gebouw als tramloods ten goede;
- De zijwand van de tramloods kan opengemaakt worden aangezien het geen uniform opgebouwde muur betreft en er reeds veel inmiddels dichtgemaakte openingen aanwezig zijn. Er dient wel over gewaakt te worden dat deze openingen beperkt zijn zodat de ervaring van

een gesloten muur bewaard blijft. Minimaal kunnen alleszins de reeds dichtgemaakte openingen terug opengemaakt worden, maar het is niet de bedoeling dat de wand gaat aanvoelen als een grote opening met penanten. De verdere beslissingsvoering rond het eventueel verder open werken van de wand is afhankelijk van de herbestemming en herinrichting van de loods, en van daaruit met de relatie van de loods met de parktoegang via de helling (levendigheid, sociale controle, transparantie, brandweervoorschriften);
- Het dak van de loods is vanuit verschillende zichtpunten beeldbepalend in het beschermde stadgezicht en draagt door zijn volumetrie en vormgeving bij tot het industriële karakter van het projectgebied, waardoor behoud van het dak wenselijk is. Eventueel kunnen wel puncties gemaakt worden op plaatsen die niet vanaf de straat of het projectgebied zichtbaar zijn, meer bepaald de dakhellingen die naar de huizenrij gericht zijn.

6.3.2 Interieur

- Aangezien de dienstwoning reeds ingrijpend verbouwd is, moet bij de herbestemming amper nog rekening gehouden worden met historische afwerkingslagen en interieurelementen. Wel wordt een maximaal behoud van de ruimte-indeling en integratie in het nieuwe ontwerp van de schaars bewaarde relicten, zoals sierplafonds (toestand na te kijken door prospecties achter vals plafond), trappen, houten binnendeuren en vloeren vooropgesteld;
- In de loods kan de mezzanine verwijderd of gewijzigd worden aangezien dit slechts latere toevoeging betreft. Anderzijds zou het ook niet storend zijn om deze te behouden omdat deze onderdeel is van de evolutie en het gebruik van de loods;
- Om terug het oorspronkelijke uitzicht in de loods te krijgen en de dakstructuur een uniform uitzicht te geven, kan ervoor geopteerd worden om de bebordingsplanken overal terug te plaatsen, naar voorbeeld van de bebording die op sommige plaatsen nog bewaard gebleven is. Hierbij worden ook de oorspronkelijke lichtstraten teruggeplaatst, zodat de loods terug zijn originele zenitale belichting krijgt. Hierdoor zal ook de lengte van de loods visueel terug meer geaccentueerd worden.

6.4 Watertorens

- Aangezien het zeer karakteristiek is dat de watertorens twee volledig vrijstaande volumes met kenmerkend cilindervormig voorkomen zijn, is het niet wenselijk om hier nog verdere uitbreidingen aan toe te voegen die deze typische volumetrie in gedrang zou brengen. Ook hun gesloten karakter is typisch voor dergelijke constructies, waardoor het maken van bijkomende zichtbare openingen niet wenselijk is;
- Aangezien de watertorens en de spoorberm een waardevol ensemble vormen, is het aangewezen om in het nieuwe ontwerp een visuele connectie tussen beide te houden;
- Aangezien de torens vanbinnen niet uitgewerkt zijn, kan hier bij een herbestemming vrijer omgegaan worden om deze een nieuwe invulling te geven. Wel belangrijk hierbij is dat de centrale leidingen bewaard blijven en een vrije doorkijk naar de onderzijde van het reservoir om de ruimtelijke beleving van een holle koker te bewaren.

6.5 Onderhoudsloods en magazijn

Beide constructies kunnen gezien de erg beperkte, of zelfs afwezige, erfgoedwaarde vrij gewijzigd of verwijderd worden. Indien echter toch zou geopteerd worden om de onderhoudsloods te bewaren, biedt deze heel wat opportuniteiten voor een herbestemming met zijn interessante binnenvolumetrie. Zo is de loods duidelijk ruimtelijk in drie delen opgevat, namelijk een grote open hal aan het westelijke uiteinde met hoge ruimtelijke kwaliteiten, daarnaast semi-open ruimtes en achteraan een reeks kleine secundaire ruimtes. In dit geval zal niet de erfgoedwaarde, maar de nieuwe functie van deze zone de bepalende factor vormen voor het al dan niet (deels) behouden van deze constructie.

6.6 Station Antwerpen-Oost

Het stationsgebouw met lifttoren en directe context kunnen gezien de erg beperkte erfgoedwaarde vrij gewijzigd of verwijderd worden. Het gebouw is typologisch namelijk nauwelijks herkenbaar als een station, waardoor het verwijderen hiervan nauwelijks invloed zal hebben op de herkenbaarheid van de site als voormalig station, zolang de naastliggende perronoverkappingen bewaard blijven.

Indien er toch zou geopteerd worden om het gebouw te behouden, kan ingezet worden op herwaardering van de architectuur, door enerzijds behoud van de volumetrie en architecturale stijlkenmerken zoals het luifel met klok en de geperforeerde betonplaten. Anderzijds door de reconstructie van het verdwenen schrijnwerk. Het interieur daarentegen is reeds zodanig ingrijpend verbouwd dat hiermee volledig vrij kan omgegaan worden in het nieuwe ontwerp. Een reconstructie maken van het originele interieur lijkt in dit geval niet aan de orde omdat de grote moeite die dit met zich mee zou brengen niet opweegt tegen de slechts beperkte meerwaarde voor de erfgoedwaarde die dit zou opleveren.

7 Bijlagen

Planmateriaal van Infrabel

1. Verhoogde spoorwegberm

- A18 1-2
- A18 1-8
- A18 1-9
- A18 1-10

2. Perron en spoortunnel

- A18 2-1
- A18 2-2
- A18 2-5

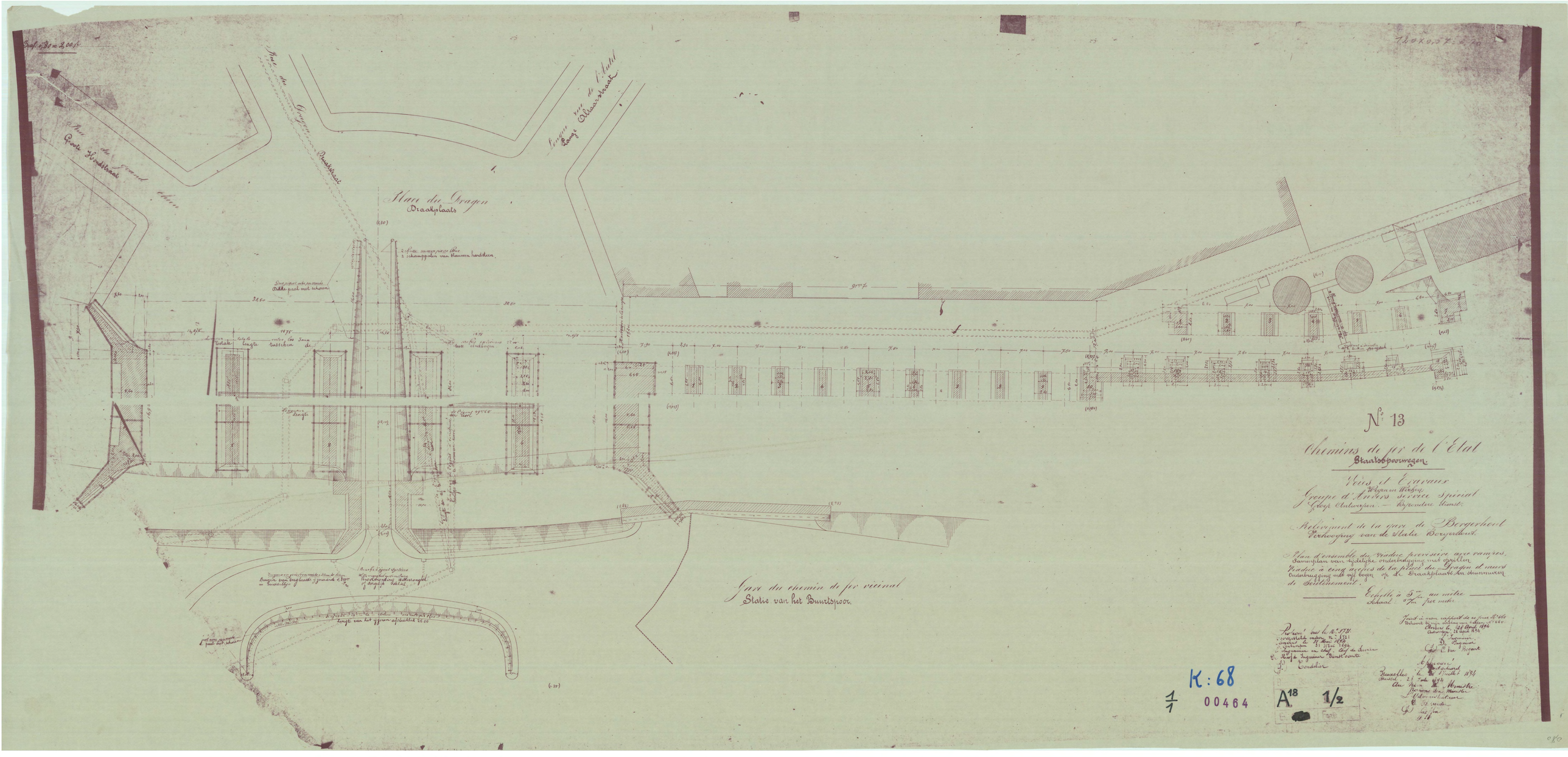
3. Ondertunneling van de spoorwegberm en doortrekken van de Plantin en Moretuslei

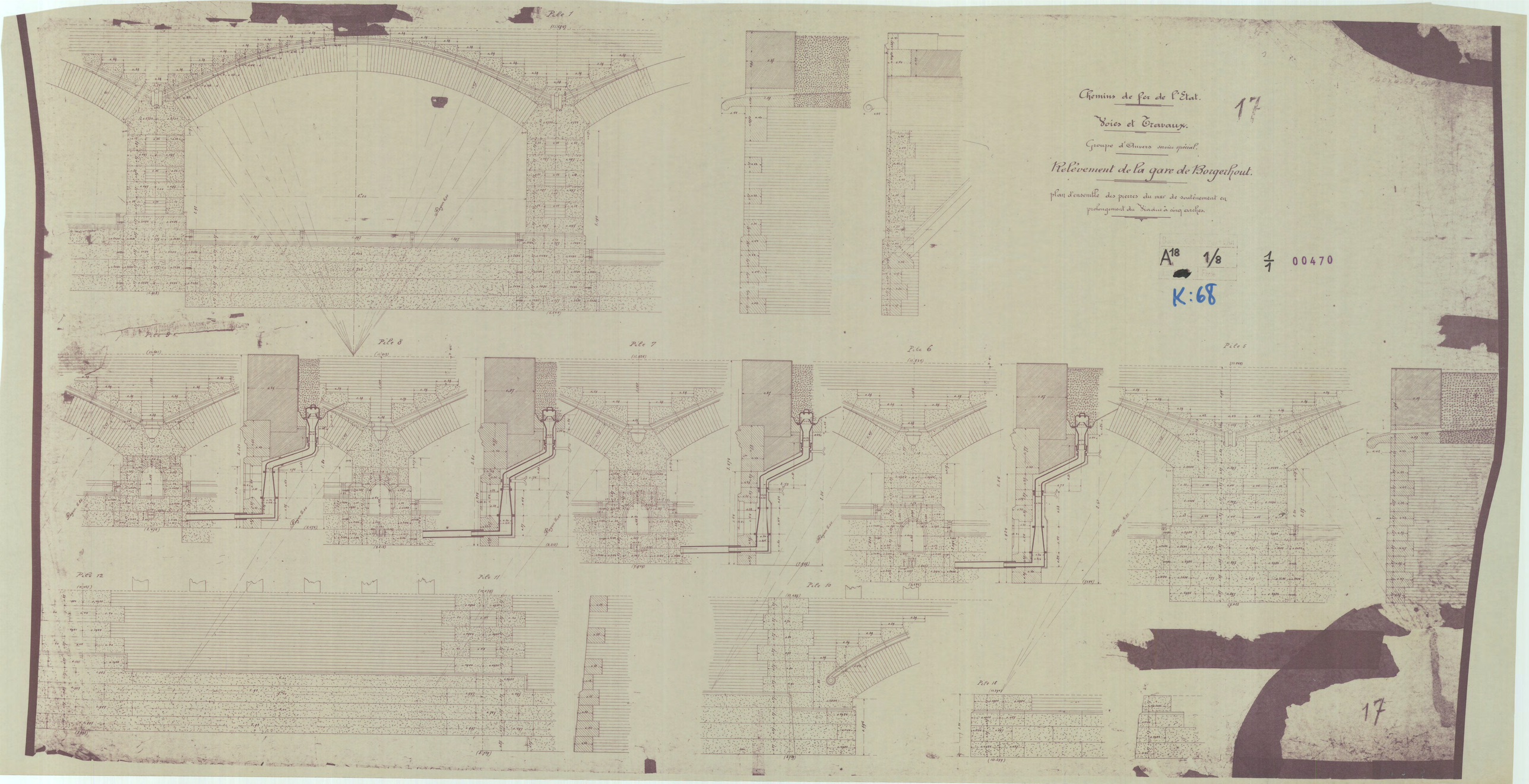
- A18 7-13
- A18 7-14
- A18 7-19
- A18 7-110

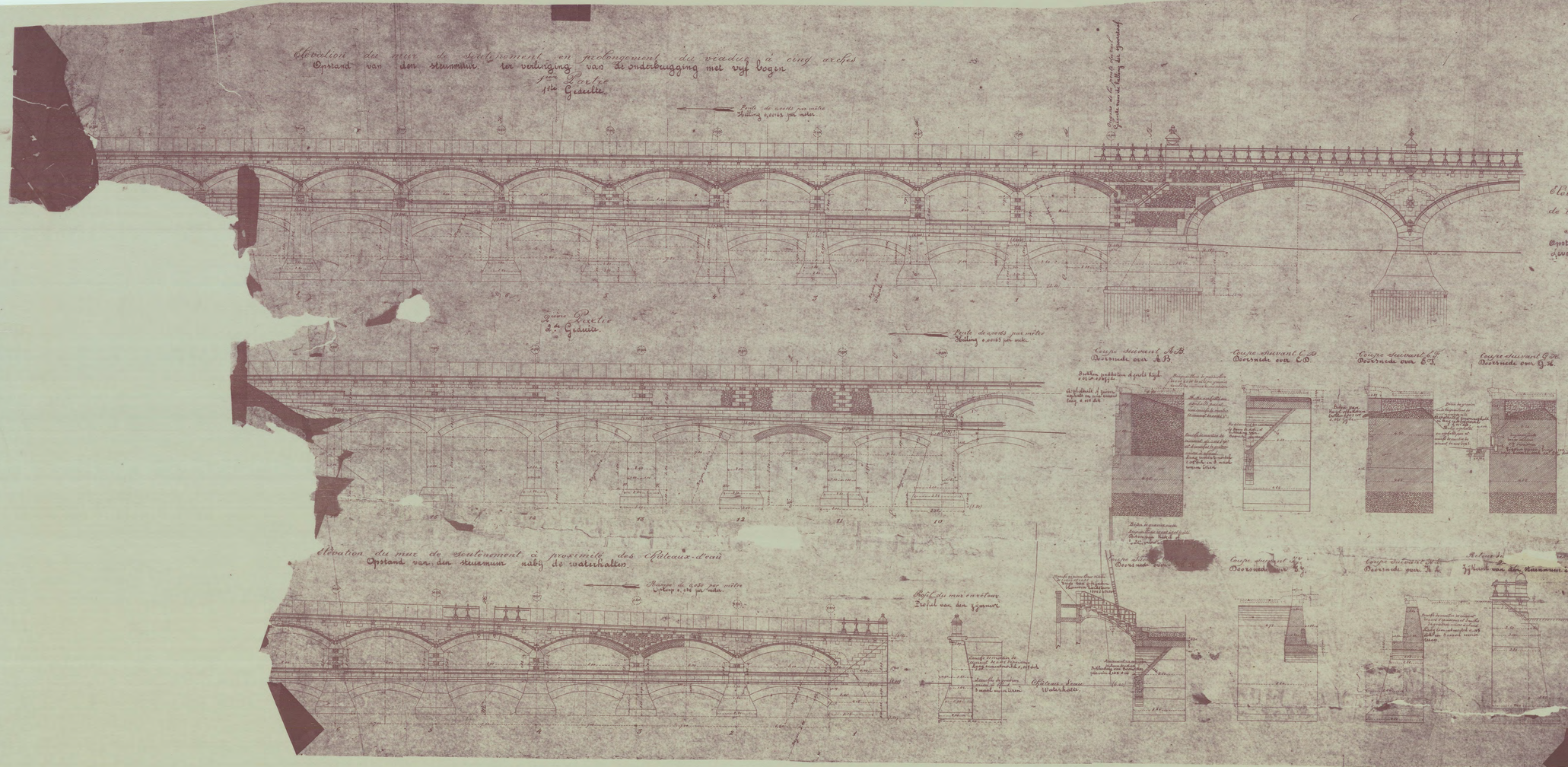
4. Station Antwerpen-Oost

- A18 7-20
- A18 7-21
- A18 7-22
- A18 7-23
- A18 7-24
- A18 7-27
- A18 7-30

5. Magazijn en onderhoudsloods
- 8 34-21022-01_1-13
- 9 34-21022-14_9-1
- 10 34-21022-14_9-2


Rue du Grand Hôpital
Groote Hospitaalstraat
Place des Dragons
Draakplaats
Gare du chemin de fer vicinal
Station van het Buurtspoor
N° 13
Chemins de fer de l'Etat
Staatsspoorwegen
Voies et Ouvrages
Groupe d'Anvers service spécial
Groep Antwerpen — Bijzondere dienst.
Relèvement de la gare de Berchem
Verhooging van de Statie Berchem.
Plan d'ensemble des viaducs provisoires avec remises.
Bovenplan van tijdelijke onderbrenging met spoorlijnen
Viaduc à cinq arches de la place des Dragons et mur
Onderbrenging met vijf bogen op de Draakplaats en muur
de Settlement.
Echelle à 5 m au mètre
Schaal 5 m per meter.
K:68
1/1
00464
A18
1/2


Chemins de fer de l'Etat.
Voies et Travaux.
Groupe d'Anvers service spécial.
Relèvement de la gare de Borgerhout.
plan d'ensemble des pièces du mur de soutènement en prolongement du viaduc à cinq arches.
A18 1/8
1/1 00470
K:68
17
Pile 1
Pile 8
Pile 7
Pile 6
Pile 5
Pile 12
Pile 11
Pile 10
Pile 18
Rayon 6.00



N° 18 Surface 0,10 = 2,00 f.

Chemins de fer de l'État
Staatsspoorwegen

Voies et Travaux
Wegen en Werken

Exploitation d'Anvers. Service Spécial
Bedrijf Antwerpen – Bijzondere dienst

Relèvement de la gare de Borgerhout

Verhooging van de station Borgerhout

Élévations et Coupes des murs de soutènement de la rampe donnant accès à la gare de Borgerhout par la place du Dreef.

Opstanden en doorsneden van de steunmuren van den overweg leidende tot de station Borgerhout aan de Dreefplaats.

Échelle de 0,005 par mètre
Schaal: 0,005 per meter

Dressé dans le mois de 1876
Dwarsdeels gemaakt in 1876
Exécuté en 1877 et 1878
Uitgevoerd in 1877 en 1878
L'Ingénieur en Chef-Chef du Service,
De Hoofd-Ingenieur, Dienstbeschr.
Cornelius

Approuvé
Bruxelles, le 27 juillet 1878
Brussel, 27 Juli 1878
Le Ministre des Travaux Publics,
De Minister van Openbare Werken,
B. Jacobs

Bureau des Archives
A18 1/9
Plans
1/1 00471
K:68

N.B. Mur de soutènement – Après de l'origine de la pente du rail les points des maçonneries diminuent une pente de 0,005 par mètre.

N.B. Steunmuur – De hoogtes met de geboorte van de helling van de spoorweg volgen de voegen van de [illegible] gelijke helling van [illegible] Hoek gedeelte [illegible] tot de [illegible]