

Sinds 1883 verbond de Orient-Express West-Europa met de Roemeense hoofdstad Boekarest. Daar was echter nog geen representatief en centraal gelegen station; het Gara de Nord uit 1872 fungeerde als aankomstpunt.

In 1894 won de Franse architect Alexandre Marcel een ontwerpwedstrijd voor een nieuw centraal station. Het spectaculaire ontwerp werd echter nooit uitgevoerd. Ook een plan uit 1911 van de Roemeense architect Victor Ștefănescu liep op niets uit.

Het Noordstation werd stap voor stap uitgebreid en in de jaren 30 gemoderniseerd. Boekarest heeft nooit een echt centraal station gekregen.

door Arjan den Boer

Het nooit gebouwde Centraal Station van Boekarest

Gara Centrale București





De eerstesteenlegging van het station in 1868 werd nog bijgewoond door prins Carol I. Na de Russisch-Turkse Oorlog werd hij soeverein koning van Roemenië, voordien een Ottomaanse vazalstaat. Carol hechtte veel waarde aan de spoorwegen en stimuleerde deze. In 1896 kreeg het Noordstation een koninklijke wachtkamer.

Gara de Nord

In 1872 was aan de noordrand van Boekarest het Târgoviștei-station geopend, al snel Gara de Nord genoemd. Het werd als tweede station van Boekarest gebouwd voor de verbinding Galați-Boekarest-Craiova. Spoorlijn en station waren aangelegd door het Duitse Stroussberg-consortium, in 1880 overgenomen door de Roemeense spoorwegen CFR.

Had het station oorspronkelijk doorgaande sporen, in 1878 werd het omgevormd tot een kopstation met L-vormige bebouwing. In de beginjaren lag het station in een open gebied, maar de omgeving raakte eind 19e eeuw steeds dichter bebouwd.



Orient-Express

In 1883 arriveerde de eerste Orient-Express op het Noordstation. Boekarest lag op de tijdelijke route van Parijs naar Constantinopel, waarvan de laatste etappe nog over de Zwarte Zee voerde. Toen vijf jaar later de spoorlijn over de Balkan gereed was werd Roemenië een 'zijtak' die de Orient-Express eens per week aandeed.

Vanaf 1900 reed de Orient-Express tweemaal per week via Boekarest naar Constanta, waar men per boot verder kon naar Constantinopel. Op andere dagen reed de Orient-Express over de Balkan naar Constantinopel. De zeeroute via Roemenië duurde een dag langer dan de landroute, maar was goedkoper.



In 1883 werden de gasten van de eerste Orient-Express ontvangen op het koninklijk buitenverblijf in Sinaia door Carol I en zijn vrouw Elisabeth, bekend als de schrijfster Carmen Sylva. Het erudiete koningspaar zag de buitenlandse delegatie graag komen. De rechtstreekse verbinding met Parijs was voor het jonge koninkrijk van groot belang.



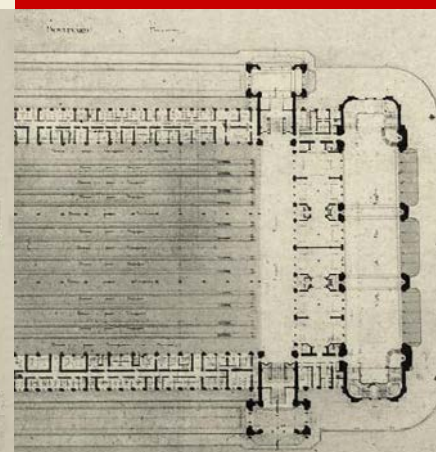


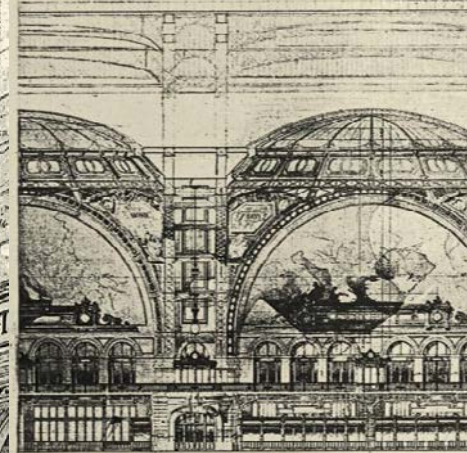
Plannen

Door het toenemende reizigersverkeer en de komst van internationale treinen als de Orient-Express rees rond 1890 het plan voor een groter, centraal gelegen station. De geplande locatie lag 1 km ten zuiden van het Gara de Nord langs de rivier Dâmbovița, aan het einde van de huidige Strada Știrbei Vodă.

Dit open gebied was de best haalbare locatie voor het doortrekken van de spoorlijn, maar veel gunstiger lag het niet ten opzicht van de centrale Calea Victoriei. In 1893 werd een internationale ontwerpwedstrijd uitgeschreven voor het nieuwe station met een prijzengeld van 10.000 lei.

Aan de in te zenden ontwerpen werden wel enkele eisen gesteld: het station zou 12 sporen krijgen en de gevels moesten worden opgetrokken uit baksteen met natuurstenen ornamenten. Daarnaast was er een begroting van zo'n 20 miljoen lei.





De architect Alexandre Marcel (1860-1928) zou later bekend worden met zijn exotische, oriëntalistische gebouwen, zoals de Japanse toren bij het paleis van Laken en in diverse 'oosterse' gebouwen in de wijk Heliopolis in Caïro.

Alexandre Marcel

In 1894 won de Franse architect Alexandre Marcel de ontwerpwedstrijd voor het nieuwe centraal station. Marcel werkte hiervoor samen met de Zwitser Louis Blanc, die in Parijs gestudeerd had maar in Roemenië werkte. Ze ontwierpen een enorme stationshal met drie imposante koepels van glas en staal.

Muurschilderingen gaven de wereldkaart weer en de steden Londen, Parijs, Rome, München en Wenen. Het winnende ontwerp werd uiteindelijk niet uitgevoerd vanwege de hoge kosten en problemen met de onteigening van de grond. Het Noordstation werd uitgebreid met een haaks op het oude gebouw staande lokettenzaal.





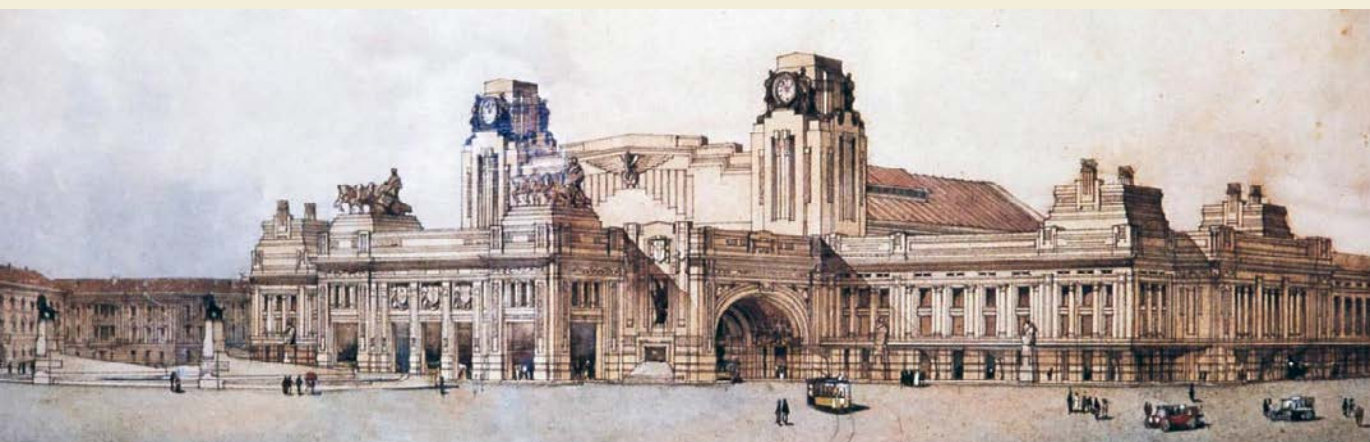
Victor Ştefănescu

Toen in 1911 het Noordstation opnieuw te klein werd maakte de Roemeense architect Victor Ştefănescu een nieuw ontwerp voor een centraal station. Ştefănescu werkte in een nationale neo-stijl die teruggreep op Brâncoveanu, maar was ook beïnvloed door de Art Nouveau.

Voor het station bedacht hij een indrukwekkende gevel met een toren tussen twee stationshallen. Het ontwerp doet denken aan twee andere grote stations die in dezelfde tijd werden ontworpen, maar pas later gebouwd: het station van Helsinki door Eliel Saarinen en het station van Milaan door Ulisce Stacchini.



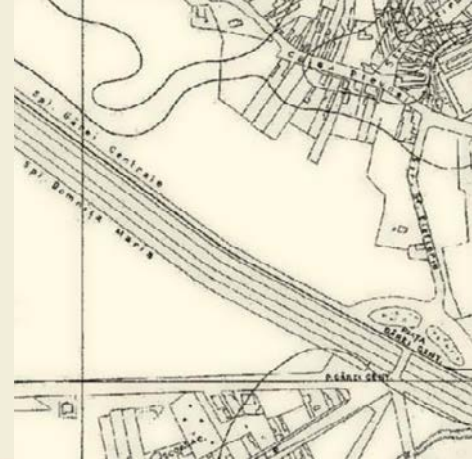
In Boekarest ontwierp Ştefănescu eerder het Geologisch Museum en het Paleis voor de Kunsten. In dezelfde periode als het Centraal Station ontwierp hij de Grote Moskee in Constanța.



Onuitgevoerd

Op een stadskaart uit 1911 werden op de geplande locatie al een straat en een plein naar het Centraal Station vernoemd, maar ook het ontwerp van Ștefănescu werd uiteindelijk niet uitgevoerd – wellicht vanwege het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog.

Na de oorlog werd het Noordstation opnieuw uitgebreid, waarvoor de Sfânta Vineri-kerk uit 1854 moest wijken. Op de hoek van de Calea Grivitei verrees een uitbreiding in enigszins gedateerde eclectische stijl. Ook werd het aantal sporen uitgebreid tot tien.



Op het terrein waar het Centraal Station gepland was werd een paardenrenbaan aangelegd. Na de Tweede Wereldoorlog zou er de Roemeense Opera verrijzen. Later liet Nicolae Ceaușescu er ook een groot museum voor de Communistische Partij bouwen, dat tot op heden onvoltooid bleef.





Modernisering

Rond 1930 werd definitief afgezien van een nieuw station en besloten het Gara de Nord te moderniseren. De opdracht ging naar Victor Ștefănescu, die 20 jaar eerder een centraal station ontwierp. Zijn stijl was strakker geworden; een mengsel van neoclassicisme en Art Deco. Hij bouwde aan de kopse kant een monumentale zuilengalerij.

In een poging een eenheid te maken van de verschillende gebouwoonderdelen ontdeed hij de twee torens uit 1872 van hun bovenzijde en maakte de oude gevel strakker. Daarmee kreeg het station in 1934 zijn huidige, enigszins ongenaakbare uiterlijk.



Onder de zuilengalerij konden rijtuigen en auto's passagiers afzetten.

Het aantal sporen werd uitgebreid van 10 naar 16, met elkaar verbonden door een 200 meter lange traverse met stalen overkapping.

Ștefănescu voegde ook een vierkante hoektoren toe en Art Deco-decoraties.





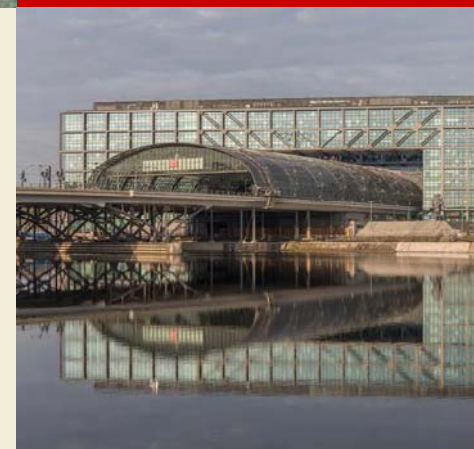
Na de oorlog

Het Gara de Nord overleefde de geallieerde bombardementen op Boekarest in 1944 grotendeels. Tijdens de communistische periode verloor het gebouw veel van zijn glans. In 1959 werd het nabijgelegen Basarab-station geopend om het lokale treinverkeer over te nemen van het Noordstation.

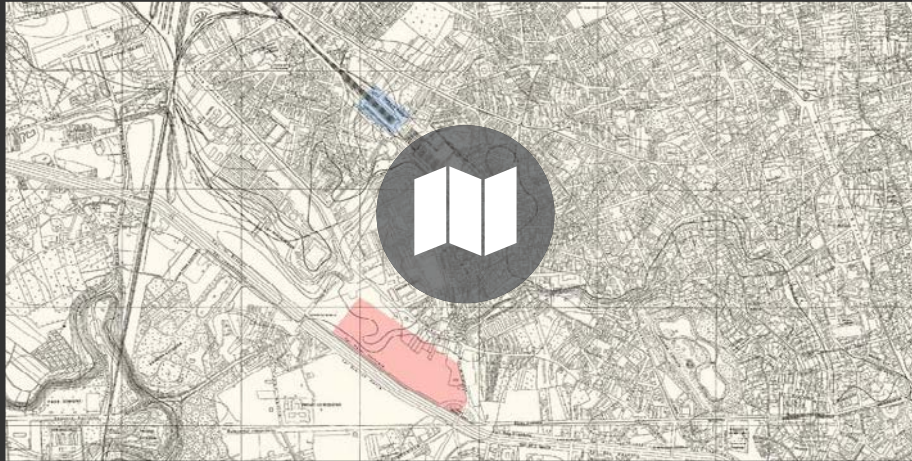
Na de opening van de metro in 1988 wilde de dictatoriale leider Ceausescu het Noordstation afbreken ten gunste van een nieuw station buiten de stad, dat per metro bereikbaar was. Zijn val in 1989 voorkwam dit en het Gara de Nord is nu een beschermd monument dat verschillende opknappbeurten heeft gehad.



Tegenwoordig klinkt in Boekarest soms weer de roep om een nieuw centraal station, nu naar voorbeeld van Wenen en Berlijn. Daar zijn recent deels ondergrondse stations met doorgaande of kruisende spoorlijnen gebouwd ter vervanging of ontlasting van de 19e-eeuwse kopstations.



Het nooit gebouwde Centraal Station van Boekarest



Gerelateerde afleveringen:

- [Milano Centrale](#)
- [Affiches en brochures voor de Oriënt-Express](#)



literatuur en bronnen



licentie



download pdf



doorsturen



abonneren

nu beschikbaar van de maker van retours: [iPad-app Orient-Express, geschiedenis](#)