

Spoorwegarchitecten

Naam: Ingenieurs/Spoorwegarchitecten

Vakgebied: Architectuur

Bevoegdheden: Stationsontwerp

Taken: Stations tekenen en ontwerpen

Kort samengevat: Van eenvoudige houten barakken tot de stations van vandaag: de stationsarchitectuur maakte doorheen de jaren een hele evolutie door. De reizigersgebouwen werden ontworpen door onafhankelijke architecten, door architecten die werkten voor de overheid of door architecten die in dienst waren van de spoorwegondernemingen.



Lithografie van het station Aalst, ontworpen door architect Jean-Pierre Cluysenaar, 1853 (Ref. 2206)

Historische achtergrond



Geometrisch plan van de stad Brussel opgesteld in 1835 door WB CRAAN (Ref. Gallica).

Stadsmuren

Locatie van het station

Op 5 mei 1835 werd met veel luister de spoorlijn tussen Brussel en Mechelen ingehuldigd. Het netwerk breidde zich snel uit. De trein reed tot in de steden en zou het stadslandschap ingrijpend veranderen.

Om de reizigers een minimum aan comfort te bieden, werden schuilhuisjes gebouwd. In feite waren het niet meer dan houten barakken die een aftandse indruk maakten, waarnaast er rudimentaire perrons werden aangelegd¹. Aanvankelijk werd voor de haltes vooral geopteerd voor locaties buiten de stadsmuren.²

¹ De rudimentaire houten constructies waren zo gebouwd dat ze geen artillerievuur hinderden en in geval van een conflict snel door vuur vernietigd konden worden.

² De gebouwen werden vaak buiten de stad gebouwd, tot de afschaffing van de octrooiheffing in 1860.

Langs de nieuwe lijnen werden volop haltes en stations bijgebouwd om te voldoen aan de behoeften van de nieuwe voorsteden en het toenemende goederentransport.

Beetje bij beetje werd het station het economische centrum van de steden, en gerenommeerde architecten wijdde zich aan de constructie van enkele opmerkelijke gebouwen.

Stations en architectonische trends in de 19e eeuw

De eerste stationsgebouwen waren dus houten barakken, zoals Brussel-Groendreef (zie kaart hierboven). Het eerste station dat in steen werd gebouwd, was waarschijnlijk dat in Mechelen³, dat in 1838 werd voltooid, maar waarvan de architect onbekend is.

De meeste 19e-eeuwse stedelijke treinstations hadden twee verschillende ruimtes: de eigenlijke spoorhal en de zone waar de reizigers aankwamen.

Aan de spoorhallen kon je zien dat ingenieurs vaak alles uit de kast haalden om te voldoen aan de laatste technologische ontwikkelingen. Als het station overdekt was, moest het dak hoog genoeg zijn zodat de reizigers geen last hadden van de rook en de hitte van de stoomlocomotieven. Daarom ontwierpen de ingenieurs dus vaak immense hallen. De vaak gewaagde metalen constructies illustreerden het vertrouwen in de nieuwe constructietechnieken en de komst van nieuwe materialen zoals staal en glas, die ten volle benut werden. In contrast



Postkaart van het station Brussel-Luxemburg (Ref. Z12747)

met deze hallen bestond de ingang van het station uit een gevel in een traditionele stijl die de reizigers moest geruststellen, met details die herinnerden aan het verleden. Deze waren het werk van architecten.

Naarmate de technologie zich ontwikkelde, werd de architectuur van het station aangepast en gemoderniseerd. De bouwstijlen van de tijd beïnvloedden architecten en ingenieurs.

In de 19e eeuw was de dominante architectuurstijl het neoclassicisme, een stijl die elementen van de Romeinse en Griekse architectuur combineert en de nadruk legt op harmonie, lineaire vormen en symmetrie. Dit werd de standaard voor de eerste treinstations (Leuven 1843, Brussel-Luxemburg 1855).

Vanaf 1844 begon de staat de aanleg van nieuwe lijnen steeds vaker uit te besteden aan privébedrijven. Elk bedrijf wilde zijn eigen handelsmerk creëren en sommige deden ook een beroep op de diensten van bekende architecten. De stations van de *Compagnie du Nord-Belge* zijn geïnspireerd door de Franse stijl.

³ Het gebouw stond vlak bij de kilometerpaal die het centrale punt aangaf van het netwerk in 1835.

In de periode 1860-'75 werden verschillende stations gebouwd in de Vlaamse neorenaissancestijl die tegen het einde van de 19e eeuw evolueerde naar neogotiek.

Tegen 1860 waren verschillende stations al aan vervanging toe. In de tweede helft van de 19e eeuw verrezen ook monumentale stations (Brussel-Zuid 1869, Antwerpen-Centraal 1895) in een eclectische stijl.

Buiten de grote steden werden stations gebouwd volgens standaardplannen die door de staat werden opgelegd. Deze plannen evolueerden met de tijd.

Belangrijk detail: het concept zelf van het station als een gebouw voor reizigers was anders dan nu. In die tijd moest het station de grootsheid van de stad illustreren. Architecten en ingenieurs waren vooral gericht op de esthetische kwaliteit van het stationsgebouw, eerder dan op de behoeften van de gebruikers, zoals nu het geval is.

We kunnen niet bij elke architect of elk station in het land stilstaan. We belichten enkele architecten die hun stempel hebben gedrukt op de 19e- en 20e-eeuwse stationsarchitectuur in België.

De eerste stationsarchitecten



Postkaart van het eerste station Mechelen uit 1838 (Ref. Z01352A)



Lithografie van het eerste station Leuven, 1843 (Ref. 2201)

We weten niet zeker wie de architecten van de eerste stations waren. Wellicht werden de functionele en sobere gebouwen, zonder enige vorm van luxe, ontworpen door ingenieurs. Deze eerste stations waren puur utilitair van aard.

Het eerste bekende station dat in steen werd opgetrokken, was dat van Mechelen, waarvan de bouw waarschijnlijk in 1836 begon.

Bij gebrek aan handtekeningen en data op de plattegronden zijn de datering en het auteurschap van de eerste stationsgebouwen giswerk. Hiervoor moeten we afgaan op gedateerde of dateerbare afbeeldingen.

Er zijn gelijkenissen tussen bepaalde stations zoals dat van Leuven (Leuven I, 1843), Dendermonde (Dendermonde I, 1844) en Tienen (1844), met een kleine uurwerktoren boven op het centrale gebouw. Zijn deze plannen het werk van dezelfde persoon? Geen idee! We kennen niet eens de naam van de architect!



Postkaart van het station Tienen (Ref. Z12733)



Lithografie van het eerste station Brugge uit 1844 (Ref. IFA026)



Postkaart van het station Brussel-Zuid (Ref. Z01450)

Na de afschaffing van het octrooirecht⁴ in 1860 ondertekende Leopold I de ontmanteling van de stadswallen. Stations deden hun intrede in de steden en werden groter om aan de behoeften van het groeiende aantal reizigers te voldoen. De grote stedelijke treinstations kregen meer allure dankzij de inbreng van gerenommeerde architecten.

Deze architecten maakten deel uit van de kunststromingen van die tijd: **Auguste Payen**, **Paul Saintenoy**⁵ en zijn zoon **Jacques, Louis Delacenserie**⁶, **Henry Beyaert** en **Jean-Pierre Cluysenaar**⁷ laten hun creativiteit de vrije loop bij het ontwerpen van de grote stations.

De eerste bekende architect is **Auguste Payen** (1801-1877). In 1841 werd hij aangeworven door de Staatsspoorwegen. Dit illustreert het belang dat werd gehecht aan de esthetiek van de stations! Payen tekende plannen voor de stations in de grote steden langs de eerste spoorlijnen van het Belgische netwerk.

In dienst van de Staatsspoorwegen ontwierp **Payen** sobere, elegante gebouwen in een neoklassieke stijl, die niet alleen functioneel waren, maar ook en vooral imposant moesten ogen. Het ging voornamelijk om doorgangsstations waarbij de gebouwen naast de sporen werden aangelegd. Payen wordt beschouwd als de ontwerper van de stations die tussen 1841 en 1850 werden gebouwd, waaronder Brugge (1844), Gent-Zuid (I) (1852), Oostende-Stad (1844), Pepinster (1844), Verviers (1846), Wetteren (1848), Chaudfontaine (1844), Kortrijk (1858), Manage (1843) en Lier (1861). Zijn laatste werk, het station Brussel-Zuid (1869), stond in contrast met zijn eerdere stations. Dit was een monumentaal station.

In 1841 was **Auguste Payen** niet de enige ingenieur-architect die voor de Staatsspoorwegen werkte. We weten zeker dat hij samenwerkte met de architect **Gustave De Man** (1805-1887) en met de

⁴ Het octrooi was een indirecte bijdrage die een stad hief op goederen voor lokaal gebruik (een soort van invoerrecht).

⁵ Paul Saintenoy (1862-1952) was de kleinzoon van Jean-Pierre Cluysenaar. Hij werkte samen met Victor Horta en werd sterk beïnvloed door art nouveau. Hij werd voorzitter van de *Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen* en bouwde talrijke officiële gebouwen en privéwoningen, evenals het Noordstation in Brussel.

⁶ Louis Delacenserie (1838-1909) was een vermaarde architect die in 1870 werd aangesteld als stadsarchitect van de stad Brugge. Hij realiseerde onder meer het Centraal Station van Antwerpen (1894-1898).

⁷ Jean-Pierre Cluysenaar (1811-1880) was een van de boegbeelden van het eclecticisme. Met de bouw van de Koninklijke Sint-Hubertusgalerijen (1847) ontpopte hij zich als de beroemdste Brusselse architect van zijn tijd.

architect **A.P.J. Lambeau**, die ook door het ministerie van Openbare Werken werden aangetrokken om spoorweggebouwen te bouwen. **De Man** tekende de plannen voor onder andere de stations Kuregem, Koekelberg en Brussel-West, die tussen 1870 en 1872 werden gebouwd. Hij werd voor het ministerie van Binnenlandse Zaken ook aangesteld voor de bouw van andere grote gebouwen.

A.P.J. Lambeau, een ingenieur bij de Staatsspoorwegen, ontwierp de stations Namen (1864), Luik-Guillemins (1870), Bergen (1870) en Charleroi-Zuid (1874). De architectuur van dit laatste gebouw lijkt op een paleis en doet denken aan sommige Parijse stations, met name Gare de l'Est.

Naast de stations in neoklassieke stijl, integreerden de architecten uit die tijd diverse architectonische trends, waaronder Franse en Italiaanse invloeden, wat leidde tot een **eclectische stijl**.



Postkaart van het station Brussel-Noord (Ref.10124)

François Coppens (1799 -1873) en **Henri Fouquet** (1825-1893) waren tijdgenoten van **Auguste Payen**. De Belgische Staat gaf architect **François Coppens** de opdracht om plannen te tekenen voor het nieuwe station Brussel-Noord, ter vervanging van het te klein geworden station Brussel-Groendreef. Het Noordstation (1841-'46/1863) markeerde de opkomst van een monumentale openbare architectuur die afstand nam van het neoclassicisme dat tot dan toe de overhand had. De architectuur combineerde een metalen constructie met een monumentale traditie. **François Coppens** ontpopte zich als ere-spoorwegarchitect.⁸

Henri Fouquet ging al op 16-jarige leeftijd (in 1841) voor de Belgische Spoorwegen werken. Hij studeerde architectuur en werd ingenieur-architect. Na 39 jaar dienst (1879-1880) werd hij gepromoveerd tot hoofdarchitect. In 1876 kreeg hij de opdracht om het nieuwe station Leuven te bouwen, ter vervanging van het eerste gebouw.

Fouquet was dan de hoofdarchitect binnen de spoorwegmaatschappij. Hij creëerde een gebouw in een eclectische stijl met invloeden van het Franse classicisme en de Italiaanse renaissance. Dit geklasseerde monument wordt algemeen beschouwd als **Fouquets** meesterwerk. Hij bouwde ook andere stations, waaronder Nieuwpoort-Bad, Oostkamp, Zinnik en Oudenaarde. Bij het tekenen van de plannen voor het nieuwe station Halle, in 1887, koos **Fouquet** voor de Vlaamse neorenaissancestijl.

Ook andere grote architecten zouden hun stempel drukken op de nieuwe stations. Deze architecten stonden met elkaar in contact en beïnvloedden elkaar. Zo kreeg **Henri Beyaert** (1823-1894) (die op het biljet van 100 frank zou worden afgebeeld) les van **Félix Janlet** (1808-1868), vader van **Emile Janlet** (1839-1919), die tussen 1886 en 1888 het tweede station Mechelen bouwde, met een metalen hal.

Beyaert en **Janlet** worden algemeen beschouwd als de grondleggers van de **Vlaamse neorenaissancestijl**. Ze wilden hun eigen stijl creëren met historische elementen en lokale materialen. In 1879 bouwde **Beyaert** het station Doornik.

⁸ In 1841 werd hij ridder in de Leopoldsorde vanwege "zijn bijdrage aan het vormgeven van het project voor het nieuwe Noordstation in Brussel".



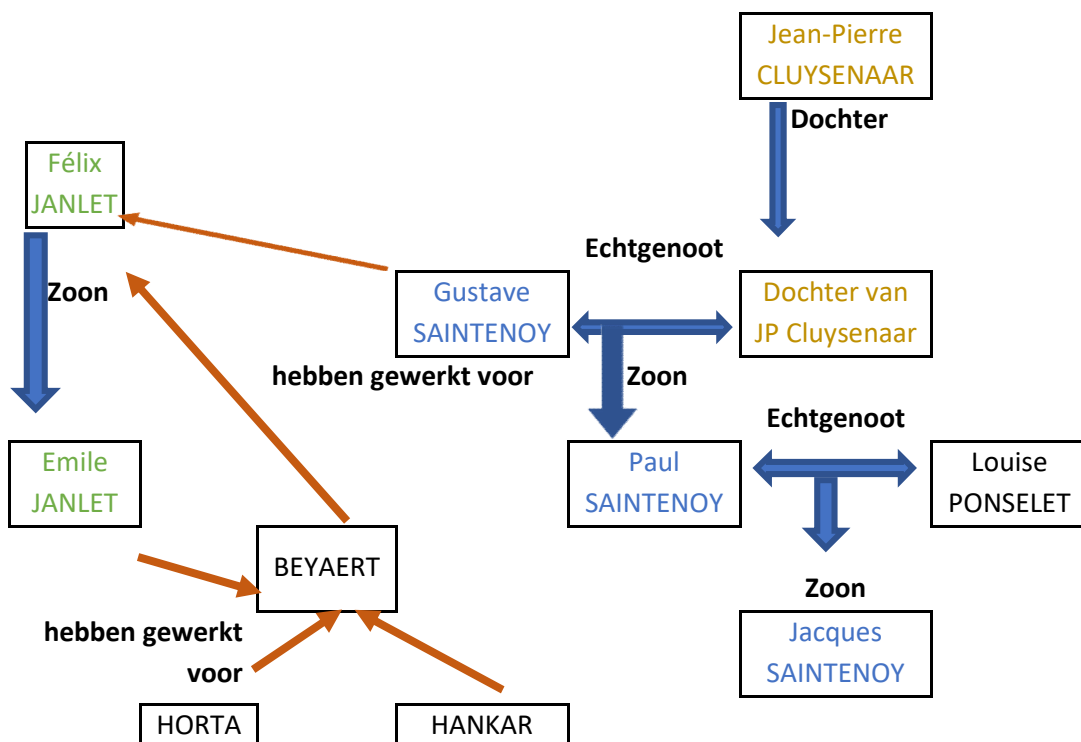
Postkaart van het voormalig station Mechelen (Ref. 12892)

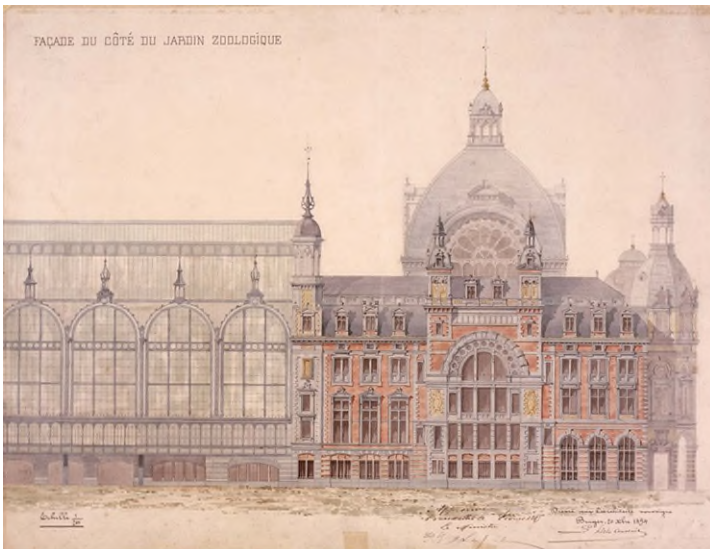
van de art nouveau gelegd. Zijn invloed lag in het gebruik van metaal in zowel de constructie als de decoratie, de combinatie van kleurrijke materialen, de vloeiende lijnen, het spel van clair-obscur, het belang van modern comfort en vooral het idee dat elk gebouw een kunstwerk moest zijn, tot in het kleinste detail.

Vanaf 1852 ging **Gustave Saintenoy** (1832-1892) werken in het atelier van **Félix Janlet**, waar hij **Henri Beyaert** leerde kennen. In 1855 begon **Gustave Saintenoy** aan de bouw van het station Brussel-Luxemburg en zes jaar later trouwde hij met de dochter van de beroemde architect **Jean-Pierre Cluysenaar** (1811-1880), over wie we het verderop nog hebben. Later zou Gustaves zoon **Paul Saintenoy** (1862-1952) samen met zijn eigen zoon **Jacques Saintenoy** (1895-1947) werken aan de plannen voor het nieuwe station Brussel-Noord. Na zijn vroegtijdige dood werd de bouw van het station verdergezet door zijn vader en door architect **Jean Hendrickx van den Bosch**.

In 1889 tekende **Beyaert** de plannen voor het ministerie van Spoorwegen in Brussel, waar de onmiddellijke nabijheid van de parlamentsgebouwen hem inspireerde tot een meer classicistische architectuurstijl.

Hij zou een grote invloed hebben op het werk en de ontwerpen van veel architecten. Enkele bekende namen die ooit stageliepen bij hem: **Paul Hankar** (1859-1901), **Victor Horta** (1861-1947) en **Emile Janlet**. In zijn atelier werden de fundamenten





Ontwerp Antwerpen-Centraal: "Façade du Côté du Jardin Zoologique" door Louis Delacenserie (Ref. 10078)

Veel stationsgebouwen waren ware architectonische tempels. Een voorbeeld is de spoorwegkathedraal in Antwerpen. **Louis (Joseph Jean-Baptiste) Delacenserie** (1838-1909) was in de tweede helft van de 19e eeuw een van de meest gerenommeerde architecten in Brugge en zelfs in België. Koning Leopold II gaf hem persoonlijk de opdracht voor de bouw van de Sint-Petrus-en-Pauluskerk in Oostende en het eclectische Centraal Station in Antwerpen (1895-1898). Hij vroeg hem een resoluut monumentaal gebouw op te trekken dat volledig uit Belgische materialen bestond.

Het ontwerp van de stationshal werd toevertrouwd aan de hoofdingenieur van de spoorwegen, **Clément Van Bogaert**⁹ (1856-1937). In 1886 kreeg hij de opdracht om zich te concentreren op de planning van de bouw van het Centraal Station van Antwerpen. De opdracht omvatte de studie en uitvoering van de grote stationswerken en van de spoorlijnen die op dit punt samenkwamen. In april 1891 werd **Clément Van Bogaert** benoemd tot hoofd van de afdeling Speciale Werken en Studies van de Staatsspoorwegen in Brussel. Hij kreeg dan de opdracht voor de bouw van de stationshal van Antwerpen, in staal en glas. Eerst (1895-1899) werd het glazen dak afgewerkt, en daarna pas werd het station gebouwd, dat in 1905 werd voltooid.

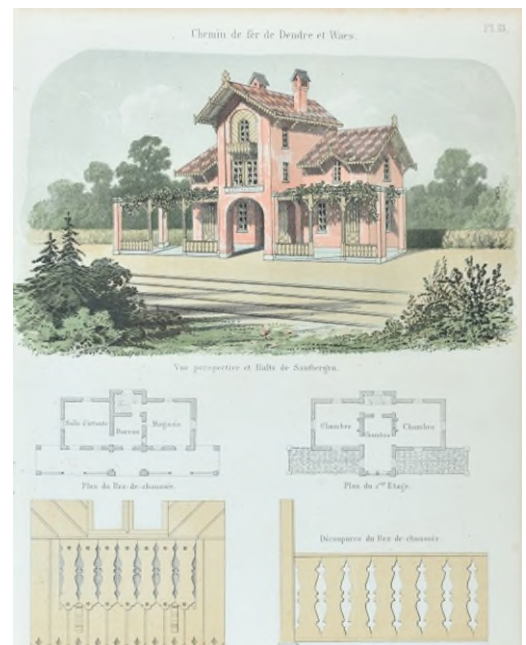
Een andere bekende architect in die tijd was de ingenieur-architect **Louis Cloquet** (1849-1920). In 1908, in de aanloop naar de Gentse Wereldtentoonstelling van 1913, kreeg hij dankzij de steun van zijn schoonbroer, ingenieur-architect **Jozef Helleputte**, toenmalig minister van Spoorwegen, het project toevertrouwd om het prestigieuze nieuwe station Gent-Sint-Pieters te bouwen.

Privémaatschappijen

Tot ongeveer 1845 was het de Staat die de belangrijkste verkeersaders van het Belgische netwerk bouwde en exploiteerde. Het spoornet deed dan al de meeste grote steden aan.

Vanaf 1845 vertrouwde de Staat de aanleg van nieuwe lijnen toe aan particuliere spoorwegmaatschappijen. De belangrijkste maatschappijen hadden hun eigen uniforme type station.

In de jaren 1850 werden een aantal stations in neoclassicistische stijl gebouwd door maatschappijen als de *Compagnie d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas* (Sint-Niklaas-Waas) en *Compagnie du chemin de fer du Centre* (Binche, 1857).



"Chemin de fer de Dendre et Waes: Vue perspective et Halte de Santbergen" door Jean-Pierre Cluysenaar, 1855 (Ref. 2305)

⁹ In 1879 in dienst bij de spoorwegen.

Als het gaat om stations onder privéconcessies is er één grote naam die zeker genoemd moet worden: **Jean-Pierre Cluysenaar**. Als gerenommeerd architect werd hij van 1853 tot 1856 ingehuurd door *de Compagnie du chemin de fer de Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost*. **Cluysenaar** zou 17 stations ontwerpen, de meeste in Vlaamse neorenaissancestijl: dat van Aalst, Dendermonde en Lokeren leunden dicht aan bij de Vlaamse stijl (1853). Dat van Ternat, Zele en Zandbergen deden eerder denken aan pittoreske Engelse cottages. Cluysenaar brak met het heersende neoclassicisme van die tijd en introduceerde nieuwe stijlelementen in zijn werk. Al zijn stations waren verschillend en hij wordt beschouwd als de geestelijke vader van het eclecticisme in België. Het station Aalst, officieel ingehuldigd in 1856, is een geklasseerd gebouw dat getuigt van de architecturale verfijning van Cluysenaar.

Cluysenaar ontwierp de gebouwen voor de haltes (Twee-Akren, Gijzegem, Idegem, Papegem, Rebaix, Schellebelle en Zandbergen), de landelijke stations (Denderleeuw, Lede, Ternat en Zele) en de stedelijke stations (Dendermonde, Aalst, Lokeren, Geraardsbergen, Lessen en Ninove).

Architecten van de groepen

Vanaf 1880 werden de verschillende spoorwegdiensten onderverdeeld in negen of tien regionale groepen. Elke groep had een afdeling 'Sporen en werken' en een gebouwenbeheerder. De persoon die de leiding had, had meestal de rang van afdelingshoofd of onderafdelingshoofd. Deze architecten ontwierpen gebouwen die specifiek waren voor hun groep.

De stations werden ingedeeld op basis van hun belang, en voor stations van 3e, 4e en 5e klasse was de rol van het afdelingshoofd beperkt tot het tekenen van de standaardplannen.

Voor de belangrijke stations van 1e en 2e klasse mocht het afdelingshoofd zijn creativiteit de vrije loop laten. In deze categorie onthouden we de namen **E.J. Robert**, voor de groep van Namen, en **F.J. Seulen**, voor die van Brussel-Noord en Antwerpen.



Station Jette (Ref. Z02997A)

Franz Seulen (1845 - ?) was van 1885 tot 1910 als ingenieur-architect verantwoordelijk voor de groep Brussel-Noord. In de decennia voor en na 1900 werkte hij voor de Belgische Staatsspoorwegen. Hij ontwierp de stationsgebouwen van Schaarbeek (1887 en 1913), Jette (1886-1892) en Tervuren (1897) en werkte aan het goederenstation Antwerpen-Zuid (1901).

Het station Oostende-Kaai (1907-1913) staat te boek als het werk van zijn broer **Louis Seulen**, ook een spoorwegarchitect.

Vanaf 1881 beslisten de Staatsspoorwegen om een standaardmodel te gebruiken voor alle Belgische stations.

20e eeuw

In de 20e eeuw zien we een keerpunt met de oprichting van de *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* (NMBS) in 1926.

Vanuit architecturaal oogpunt werd nu voorrang gegeven aan het functionele karakter van stations, met behoud van diverse architecturale stijlen: neoclassicisme, neogotiek, art nouveau of eclectische trends.

NMBS deed een beroep op gerenommeerde architecten zoals **Horta** en **Van de Velde**.

In 1910 werd **Victor Horta** (1861-1947) aangesteld om de plannen te ontwerpen voor de Centrale Halte, een stopplaats halverwege de Noord-Zuidverbinding tussen de stations Brussel-Noord en -Zuid. Hij werkte de plannen verder uit tot in 1945, wanneer het *Nationaal Bureau der Noord-Zuidverbinding* in juli 1945 een bouwaanvraag voor de Centrale Halte indiende bij de Brusselse gemeenteraad. De architect was dan al 84 en voelde zich niet langer in staat om het project af te maken waaraan hij 25 jaar had gewerkt. Op 11 april 1945 vroeg hij het *Nationaal Bureau der Noord-Zuidverbinding* om zijn opdracht te beëindigen vanwege gezondheidsredenen. Als opvolger stelde hij Maxime Brunfaut voor, zijn medewerker die tot mei 1940 aan het project had meegewerkt. Brunfaut nam de fakkel over van Horta, en weigerde het architecturale aspect van het monument te wijzigen.

Op 11 maart 1932 werd **Henry van de Velde** (1863-1957) aangesteld als artistiek adviseur. Alle projecten, zij het voor stations of eenvoudige seinhuizen, stonden onder zijn toezicht. Onder zijn leiding werden veel gevels herontworpen. De Regie der Gebouwen vroeg o.a. zijn advies over de plannen voor de stations van Auvélais, Blankenberge, Knokke, Leopoldsburg, Maaseik, Wetteren, Zeebrugge en het seinhuis van Brussel-Zuid en Vorst-Rijtuigen.

In 1948 nam NMBS de controle opnieuw over van de laatste privéspoorwegen. Vanaf dan kan NMBS het hele spoornet geheel volgens haar eigen visie beheren, zowel financieel, commercieel als administratief. Tijdens de twee wereldoorlogen werd een groot aantal stations vernield. Later werden ze herbouwd, maar in een soberdere, functionelere stijl die veel minder groots was.

Aan het begin van de 21e eeuw werd een vernieuwingsproject van het spoornet gelanceerd, waarbij stations als Luik, Antwerpen, Brussel, Leuven, Namen en Gent gemoderniseerd worden.



Buitenzicht van seinpost 2 in Brussel-Zuid (Ref. Z03862)

Vandaag

In de 21e eeuw speelt het station niet alleen een centrale rol op het vlak van mobiliteit, maar ook in duurzame ontwikkeling en in het stadsleven.

De districtsarchitecten staan in voor het moderniseren en ontwerpen van de stations in hun district. Ze volgen een groot aantal normen die zijn opgenomen in het Revalor-programma. Deze bouwnormen vormen de leidraad voor ontwerpers bij het opstellen van aanbestedingsdocumenten voor de reizigersruimtes, d.w.z. perrons, onderdoorgangen, openbare ruimtes van stationsgebouwen en de stationsomgeving.

De stationskathedralen van Santiago Calatrava

Met de komst van de hogesnelheidstrein werd sterk geïnvesteerd in de stad Luik en zijn regio. Een Europese aanbesteding kende het project voor het nieuwe station toe aan Santiago Calatrava, een Spaanse architect met internationale faam, vooral op het gebied van spoorwegontwerp. Calatrava heeft nog vijf andere stations op zijn naam staan: Lyon-Satolas, Zürich, Luzern, Valencia en Lissabon. De opdracht van **Calatrava** was het ontwerpen van de volumetrie en de algemene esthetiek.



Het station Luik-Guillemins in 2016 (Ref. B0124-15)

Hoe ziet hij het treinstation van de 21e eeuw? "Ergens vervult het station een soort universele dienst. Het is een gebouw dat voor iedereen openstaat. Ik zie het als een eerbetoon aan de mensen die het elke dag gebruiken, en op die manier gaat spoorwegarchitectuur ook over de waardigheid van het individu. Je kunt bijna spreken van een religieuze dimensie. Stations worden gebouwd om het leven

van mensen beter te maken. Dat biedt kansen om niet enkel een gebouw neer te zetten waar een dienst wordt verleend, maar ook om mensen te beroeren. Kathedralen vierden de cultus van God. [...] Stations vierden de cultus van het individu, van al die mensen die er elke dag samenkomen, tussen duizenden anderen, en niet alleen om te reizen. Het station van Luik is, net als dat van Bergen, ook een plaats om te eten, iets te drinken, een tentoonstelling te bezoeken ...".

Na Luik ontwierp **Calatrava** ook het station Bergen. Maar de bouw, die in 2013 begon, blijft aanslepen en meer dan 10 jaar later is het station nog steeds niet in gebruik genomen, terwijl het budget steeds weer opgetrokken wordt.

Vandaag blijft de NMBS bestaande stations vernieuwen of nieuwe stations bouwen, aangepast aan de huidige verwachtingen, op basis van een modulair concept. Soms zijn nieuwe constructies nodig omdat Infrabel de spoorweginfrastructuur aanpast (voor het GEN bijvoorbeeld) of omdat het oude gebouw niet meer functioneel is (Kortrijk).

Catherine Walravens

Juni 2024

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Biographie : Payen (Auguste), *Biographie nationale*, Vol. 16, nr 1901, p.773-776, BIB_K701164
- Hommage Victor Horta, Paul Saintenoy, Jacques Saintenoy, Adrien Blomme, *Rythme*, nr 14, 04-1953, p.2-4, BIB_K715247
- Onze eigen architecten bouwen onze eigen stations (Christian Bourgeois), *Dit wil zeggen. Maandblad voor het personeel van de NMBS*, nr 1, 1999, BIB_K711299
- BOURSON Ph. J.-P. Cluysenaar, *L'illustration nationale des fêtes et cérémonies du 50e anniversaire de l'indépendance de la Belgique*, 1880, nr 4, 29-02-1880, p.8, BIB_K714449
- COUVREUR D. Calatrava : "Les gares célèbrent le culte de la personne", *Soir (Le)*, 20-09-2014, BIB_J595366
- DE CHOU F. Het Cluysenaar-station in Zandbergen, *Gerardimontium*, nr 181, 01/02-2002, p.33-34, BIB_K708344
- PUTTEMANS P. Biographie : Brunfaut (Maxime), *Nouvelle biographie nationale*, Vol. II, 21-02-2012, p.41-44, BIB_K701347
- Boeken:** *De eclectische bouwkunst van Hendrik Beyaert*. Brussel : Nationale Bank van België, 1978, 142 p. BIB_B700369
- DEJARDIN V. *Gares d'hier et d'aujourd'hui*, Namur : Institut du patrimoine wallon, 2017, 40p. BIB_B701026
- JODIDIO PH. *Santiago Calatrava. Liège train station*. New York : Sofia Books LLC, 2011. - 192 p. BIB_B587628
- VANDENDAELE R. *Poelaert et son temps. Catalogue de l'exposition organisée dans le cadre du 150e anniversaire de l'indépendance*. Bruxelles : Crédit communal de Belgique, 1980, 319 p. BIB_C0225
- VICTOIR J., VANDERPERREN J. - *Henri Beyaert. Du Classicisme à Art Nouveau*. Sint-Martens-Latem : Editions de la Dyle, 1992. - 296 p. BIB_C701039

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: *architectuur, ingenieur, architect, reizigersstation*

Museumcollectie: *architectuur en decoratie*