

Station Doornik

Eerste station: 1842 -1850

Architect: onbekend

Stijl: neoklassiek

Tweede station: 1850-1879

Architect: Auguste Payen

Stijl: neoklassiek

Derde station: 1879-

Architect: Henri Beyaert

Stijl: Vlaamse neorenaissance

Telegrafische afkorting: FTY

Lijnen: 78, 87, 88A, 94



Station Doornik (Ref. D3186-16)

Historische context

Doornik is een rivierhaven aan de Schelde, een voormalige 'koninklijke stad' met versterkingen aan de grens met Frankrijk.

Wanneer het Belgisch parlement op 1 mei 1834 een wet goedkeurde over de aanleg van een stervormig spoorwegnet met Mechelen als centrum, werd er ook beslist dat dat net vier aftakkingen zou tellen, waarvan één richting de Henegouwse steden en de Franse grens.

Een jaar later werd de lijn Brussel - Mechelen ingehuldigd. Op 26 mei 1837 werd er een aanvullende wet gestemd. De stad Doornik is opgenomen in artikel 1 van het decreet betreffende de aanleg van de lijnen Gent – Kortrijk - Doornik en 's-Gravenbrakel – Manage – Charleroi - Namen. De eerste trein kwam aan in Doornik op 24 oktober 1842. Vanaf 1847 kwamen hier ook treinen aan uit Aat.

Het eerste station Doornik (1842-1850)



“Station du chemin de fer à Tournai” (Ref. IFA027)

spoorweginfrastructuur werd geleidelijk aan ontwikkeld en binnen de stadsmuren zelf omvatten de spoorweggebouwen de kaai, van de *Pont du Fer* tot de *Pont des Trous*, plus de herstelwerkplaats, gelegen op de plaats van het voormalige arsenaal, en ook goederenmagazijnen. Twee ‘kioskjes’, verbonden door hekwerk, omsloten het binnenplein, tegenover het station. Ze moesten dienen voor het innen van het octrooi.²

Het ontvangstgebouw (reizigersgebouw) werd op 24 oktober 1842 in gebruik genomen. Een gravure toont het station vanaf de sporen. Doornik was een eindstation, wat vrij gebruikelijk was in die tijd. Minder gebruikelijk was de dwarsopstelling van het reizigersgebouw.

De identiteit van de architect van het eerste station is niet bekend. Het gebouw was in neoklassieke stijl, de bouwstijl die indertijd werd toegepast voor de eerste stations die door de Belgische Staat op het spoorwegnet werden gebouwd. Het bestond uit een enkele bouwlaag.

Het tweede station (1850-1879)

Volgens een bron uit 1864 werd het station al kort nadat het werd gebouwd als ontoereikend beschouwd en kort nadien afgebroken.

De spoorlijn van Doornik naar Jurbeke die werd vergund op 19 mei 1846, werd volledig opengesteld voor het verkeer op 11 november 1848. Die lijn verbindt de stad Doornik met Bergen en maakt het mogelijk om vanuit Brussel het vervelende traject Mechelen – Gent - Kortrijk te vermijden. Het toenemend verkeer als gevolg van de indienststelling van deze nieuwe lijn vormde waarschijnlijk de aanleiding voor de bouw van een nieuw ontvangstgebouw omstreeks 1850.

¹ Toen de eerste stations werden gebouwd, was het nog gebruikelijk om tol te betalen aan de stadspoorten. Dat is de reden dat tal van stations buiten de stadsmuren werden gebouwd. Doornik vormde hier een uitzondering op, net als Gent-Zuid, Brussel-Bogaarden, Oostende, Brugge en Bergen.

² Het octrooi werd afgeschaft in 1860.

Dit gebouw wordt toegeschreven aan Auguste Payen (1801-1877), hoewel zijn naam nergens vermeld staat. Payen werkte op dat moment echter al sinds 1841 als architect voor de Staatsspoorwegen. In die hoedanigheid voorzag hij de meeste grote steden van een degelijk station in neoklassieke stijl.



Postkaart van het tweede station Doornik, afgebroken en heropgebouwd in Leuze (Ref. Z00217B)

De gevel van het U-vormige gebouw bestond aan de stadszijde uit zeven traveeën. Aan de spoorzijde werden twee vleugels gebouwd.

Het station beschikte over een stationshal die uitliep in een luifel die de twee korte vleugels van het gebouw met elkaar verbond. In de rechtervleugel, richting de Arsenaalkaai, werden de wachruimtes ondergebracht. De linkervleugel, langs de Schelde, omvatte de woning en het kantoor van de stationschef.

Om het voetgangersverkeer tussen het station en het stadscentrum te vergemakkelijken, werd de *Pont du Fer* voorzien van een metalen loopbrug (datum onbekend).

In 1864 schreef Bozière³ (vrije vertaling): "Het station is veel te klein voor de huidige behoeften. Aangezien het belang ervan alleen maar aanzienlijk zal toenemen met de aanleg van een rechtstreekse spoorverbinding van Antwerpen naar Douai, van Rijsel naar Doornik en van Doornik naar Péruwelz, zal het station worden verplaatst en opnieuw worden opgebouwd voorbij de gesloopte vestingen ... / ... Deze werken zullen het mogelijk maken kantoorruimte en wachthuisjes te creëren, en om de Arsenaalkaai te herbepanten, zodat die weer de charmante promenade wordt van weleer, die een magnifieke toegangspoort biedt tot de stad."

Door de toename van het verkeer, en het feit dat Doornik alleen over kopsporen beschikte, wat de nodige problemen met zich meebracht, moest het station uiteindelijk uitwijken. Hiertoe werd besloten bij Koninklijk Besluit van 26 december 1865.

Na 1879 bood het tweede stationsgebouw waarschijnlijk onderdak aan de kantoren van de goederendienst, voordat het in 1885 steen voor steen werd afgebroken en heropgebouwd in Leuze-en-Hainaut, waar het nog steeds in gebruik is.

³ Aimé François Joseph Bozière (1814-1873) was een architect en historicus uit Doornik.

Het station van 1879



"Gare de Tournai" (Ref. IFA024)

Het oude, kleine, neoklassieke station voldeed niet langer en de autoriteiten beslisten het hele station buiten de stad, voorbij de stadsmuren, te verplaatsen, op de terreinen die waren vrijgekomen door de afbraak van de stadswallen. Gelegen op het punt waar brede verkeerswegen samenkomen die de nieuwe wijk met de oude stad verbinden, werd het station een centrum van intense activiteit.



Detail van de gevel (Ref. D0973-05A)

Het is de architect Henri Beyaert die het derde station van Doornik zou ontwerpen. Beyaert nam een aantal elementen over uit de Franse renaissancestijl, maar ging voornamelijk voor een Vlaamse neorenaissancestijl, waaraan de Staatsspoorwegen destijds ook de voorkeur gaven.

De werken vingেন aan in 1875 en het zou uiteindelijk vier jaar duren voordat het station Doornik op 24 augustus 1879 werd ingehuldigd door koning Leopold II.

Het Belgisch Staatsblad bracht verslag van de gebeurtenis (vrij vertaald): "Dit knappe staaltje architectuur, opgetrokken uit de materialen van ons land, uit dezelfde steen als onze antieke kathedraal, zal samen met de faciliteiten die het nieuwe station biedt, een krachtige hefboom vormen voor de handel en industrie. De nieuwe straten die ernaartoe leiden, trekken de stad door tot ver voorbij de oude stadswallen en bieden een nieuwe bestemming aan een wijk in verval. Een van deze straten kreeg de naam 'Koningsstraat' mee, misschien een ietwat ambitieuze titel, maar het getuigt van de warme gevoelens van een hele bevolking voor haar vorsten."

Het gebouw is effectief majestueus! Beyaert beperkte zich niet tot de constructie van een imposant gebouw, maar voegde er ook een 118 meter lange overkapping aan toe, waarin de vijf hoofdsporen over de hele lengte van het station waren ondergebracht, een goederenloods, een magazijn en een douanegebouw aan de ene kant en een post- en telegraafgebouw aan de andere kant. Dat laatste zou pas in 1914 in dienst worden genomen.

Het station heeft een centrale kern met twee zijgebouwen die door lage vleugels met elkaar verbonden zijn. Het centrale deel telt twee ingangen met bovendorpel, met daartussen een breed blok, bestaande uit vijf glazen delen. Daarboven pronkt een rozetvenster; met daar nog eens boven een grote klok.

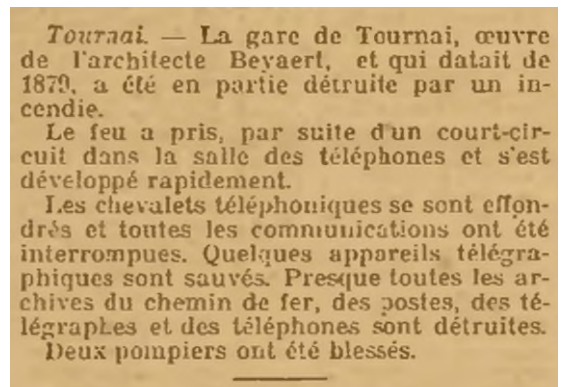


Medaille ter ere van de plechtige opening van het station Doornik op 24 augustus 1879 (Ref. 3109)

Ten tijde van de bouw beschikte het station Doornik over twee wachtruimtes, een voor de reizigers eerste en tweede klas, en een voor de reizigers derde klas (die later afgeschaft werd). Het bagagekantoor bevond zich in het midden van de vertrekhal en diende als scheiding tussen de loketten van de verschillende klassen. Het station was voorzien van elektrische verlichting.

De brand van 1912

Op 5 maart 1912 verwoeste een spectaculaire brand het centrale telefoon- en telegraafkantoor, evenals de centrale koepel en de wachtkamer tweede klas van het station. Vrijwel alle archieven van de spoorwegen, de post, de telegrafen en de telefoons waren vernietigd. Twee jaar later waren alle sporen van de ramp uitgewist en was het station in zijn oude glorie hersteld



Uittreksel uit de krant *La Liberté* van 07/03/1912

De Eerste Wereldoorlog en het interbellum

Het station ontsnapte aan de vele verwoestingen die de Duitsers in 1918 aanrichtten tijdens hun terugtrekking.

Om de opmars van de geallieerde troepen te vertragen, bliezen zij bruggen, hydraulische installaties en seinposten op, maar ze hadden niet genoeg tijd om de rest van de gebouwen te vernietigen.

Na de oorlog werd alles volledig opnieuw opgebouwd volgens de nieuwe normen: de Viaductbrug werd opgetrokken uit steen en baksteen, terwijl de Rolbrug een metalen dek kreeg, net als de Morelbrug.

Enkele jaren na het einde van de Eerste Wereldoorlog werd het station verder uitgebreid, met de aanleg van een goederenstation bestaande uit zes sporen, drie perrons, een toegangshelling en een goederenweegbrug.

Dit nieuwe gedeelte zou bij de inwoners van Doornik bekend staan als 'gare margarine'.

Een andere verandering waar de stationsgebruikers al lang op zaten te wachten, was de onderdoorgang.

Die werkzaamheden vatten aan op 12 oktober 1932 om begin 1934 voltooid te worden.

De nasleep van de Tweede Wereldoorlog

De Tweede Wereldoorlog kende zware gevolgen voor het station. Hoewel de bombardementen van 1940 het volledige stadscentrum verwoestten, was het vooral het dak van het stationsgebouw dat schade opliep, terwijl de Pont des Roulages vernield werd.

De geallieerde bombardementen in 1944 brachten meer schade toe aan de spoorweginstallaties. Op die manier werd getracht de Duitsers zonder communicatiekanalen te zetten tijdens hun terugtrekking.



Station Doornik na de bombardementen tijdens WO II (Ref. Z02848B)



Station Doornik na de bombardementen tijdens WO II (Ref. Z02848C)

ontsnapte enkel de stationshal aan de ramp en torende als een Romeinse vestiging boven al deze verwoesting uit.

Toen in de laatste maanden van 1945 eindelijk aan herstel van de schade kon worden gedacht, rees meteen de vraag hoe de wederopbouw van het station best aangepakt kon worden. Moesten de

Zo werd de situatie omschreven door architect Eugène Dhuicque, die verantwoordelijk was voor de naoorlogse wederopbouw van het station (vrij vertaald):

"Het stationsgebouw en de bijgebouwen werden getroffen door een regen van ijzer en vuur. Het douanepaviljoen werd met de grond gelijk gemaakt. Van het magazijn bleef niet meer over dan een stuk muur en een stapel puin.

Wat het station betreft, werd de linkervleugel richting Rijsel volledig verwoest, met uitzondering van een stukje gevel van het eindpaviljoen.

De andere kant, richting Brussel, werd volledig weggevaagd tot op de funderingen. De bovenste delen van het centrale paviljoen werden meegesleurd door de vallende houtstructuren.

De daaropvolgende brand die dagenlang woedde, zorgde ervoor dat de delen van het station die gespaard waren gebleven van de bommen, in vlammen opgingen.

Beschermd door haar gewelven

restanten afgebroken worden om een volledig nieuw station op te trekken, aangepast aan de huidige behoeften? Of konden we beter de resterende delen handhaven, de vernielde gevels reconstrueren en de elementen van het oude gebouw zo goed mogelijk aanpassen aan de huidige exploitatievereisten? De publieke opinie in Doornik was duidelijk en unaniem voorstander van een heropbouw van het oude station.

Daarnaast vormde de stationshal, die op wonderbaarlijke wijze door de ramp werd gespaard, een element van indrukwekkende esthetische waarde; het lag moeilijk om die te laten slopen. De meeste funderingen waren ook gespaard gebleven en veel stenen die in het puin lagen, hadden maar lichte schade opgelopen en konden hersteld worden.

Het prestige van het werk van Henry Beyaert gaf uiteindelijk de doorslag en er werd beslist het oude gebouw opnieuw op te bouwen, maar om de interne inrichting zoveel mogelijk aan te passen aan de moderne exploitatievereisten. Een station is immers geen kathedraal. Het is een gebouw waar de behoeften wel degelijk evolueren. Een station neemt deel aan het dagelijks leven, en moet dus beantwoorden aan materiële behoeften en mee evolueren met alle technieken die dit leven voortdurend voortbrengt en transformeert.”

En daarna ?

Er werd dus gekozen om het reizigersgebouw identiek terug op te bouwen zoals zijn voorganger uit 1879. De grote glazen overkapping van de perrons werd echter niet herbouwd en het interieur werd volledig aangepast en gemoderniseerd.

De werken werden beëindigd in 1953. Op de perrons vervingen luifels de grote overdekte hal en de centrale toren en de daken zagen er lichtjes anders uit.

Enkele tijdelijke gebouwen boden onderdak aan de douanebeambten in afwachting van de bouw van een nieuw depot, dat uiteindelijk pas in 1967 klaar zou zijn, langs de Donat Castermankaai.

Begin jaren 1980 zou de elektrificatie van de Waalse as, de lijn die Moeskroen met Luik verbindt, het landschap van het station Doornik opnieuw grondig wijzigen.

Eind 1981 werd de oude Morelbrug ontmanteld. Een nieuwe, hogere, bredere betonnen brug werd gebouwd en op 2 juli 1983 ingehuldigd. Vervolgens werd in 1985 de werkplaats voor snelle herstelling in Doornik afgeschaft en werd de oude watertoren langs de Eisenhower-Boulevard afgebroken.



Draaischijf van Doornik (Ref. Z02833g)

Het station Doornik genoot een

interessante ligging op de Waalse as en op spoorlijn 94 naar de hoofdstad. Met de oprichting van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik zag de toekomst er nog rooskleuriger uit.

Tot 5 juni 1993 beschikte het station over een draaischijf.

En vandaag

In 2001 zijn de werkzaamheden aan het station Doornik aangevat met de vernieuwing van de daken, de inrichting van de loketten en vooral een grondige renovatie van de gevels, waardoor de magnifieke architectuur van het gebouw nieuw leven werd ingeblazen.

In 2012 werden ook grote werken gestart voor de installatie van een nieuwe winkelgalerij, die in juni 2013 werd ingehuldigd.



Station Doornik (Ref. D3174-17)

Bij de renovatie werd er ook voor gekozen de gevel - letterlijk - extra in de spotlights te zetten met ledverlichting aan de binnenkant en aan de buitenkant. Die ledverlichting gaat aan bij zonsondergang en verandert 's nachts van kleur.

Het station is nu volledig uitgerust om toegang te bieden aan mensen met beperkte mobiliteit, en ook de loketten en toiletten zijn aangepast. Drempels werden verwijderd, en er werden tactiele tegels en automatische deuren geplaatst, zodat PBM's zich vrij door het gebouw kunnen verplaatsen.

Sinds 2014 is het renovatieproject toegespitst op de stationsomgeving.

Catherine Walravens
Oktober 2022

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Bruxelles, 26 août 1879 - Visite royale à Tournai - Inauguration de la gare du chemin de fer. *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, n° 238, 26-08-1879, p.2875-2878, K701310
- Brug « reed » weg, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 12, 01-12-1981, p.23, K568859
- Une "première" mondiale. Déplacement du pont Morelle à Tournai. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-12-1981, p.23, K707539
- Il y a 40 ans : Tournai gare terminus. *En Lignes*, n° 78, 01 04 2007, p.6-10, K594042
- Tournai: zoom sur une rénovation, *Connect FR*, n° 37, 10-2008, p.15, K711516
- Doornik: een renovatie in beeld. *Connect NL*, n° 37, 10-2008, p.15, K711515
- DHUICQUE E. La reconstruction de la gare de Tournai ill. *Trains (Fr)*, 01-03-1955. pp33-39, ill. K18787
- DE BOT H. Architecture des gares en Belgique (1835-1914) (Partie 1), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-10-2002, p.22-25, K35908
- DE BOT H. Stationsarchitectuur in België (1835-1914) (Deel 1), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-10-2002, p.22-25, K35909
- Boeken:** BOZIERE Aimé François Joseph. Tournai ancien et moderne ou description historique et pittoresque de cette ville, de ses monuments, de ses institutions, depuis son origine jusqu'à nos jours. Tournai : 1864. 558 p. : ill. ; Z702449
- VERHAEGEN, D., Le Bâtiment des Voyageurs du chemin de fer en Belgique [...], Mémoire [...] en Archéologie et Histoire de l'Art, Louvain, UCL, 1976. C3130
- VERHAEGEN D. Les gares de Tournai. Contribution du chemin de fer au développement de la ville (Mémoires de la Société royale d'histoire et d'archéologie de Tournai, Tome II) / - Tournai Société royale d'histoire et d'archéologie de Tournai 1981, 54 p., C701286
- VICTOIR J., VANDERPERREN J. Henri Beyaert. Du Classicisme à Art Nouveau. - Sint-Martens-Latem Editions de la Dyle 1992, 296 p., ill. C701039
- VICTOIR J., VANDERPERREN J. Henri Beyaert. Hendrik Beyaert. Van Classicisme tot Art Nouveau. - Sint-Martens-Latem Editions de la Dyle 1992, 296 p., ill. C701038
- Internet:** <http://www.senegaldiv.com/cfet/index.html>

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

Bibliotheekcatalogus: station Doornik

Museumcollectie: station Doornik