

## Station Aarschot

**Eerste voorlopig station:** 1863–1865

**Eerste station:** 1865-1948

Architect: onbekend

**Tweede station:** 1848-

Architect: Gustave Hendrickx

**Telegrafische code:** FRST

**Lijnen:** 16, 35, (29)



Station Aarschot, jaren 1960 (Ref. Z02703)

### Eerste voorlopig station (1863-1865)

In 1863 nam de privémaatschappij *Société de l'Est belge* de spoorlijn Leuven – Herentals via Aarschot (lijn 29) in dienst. Het baanvak Aarschot – Diest dat door de Belgische Staat aangelegd was, werd ook in exploitatie aan *Est belge* gegeven. Dit lijngedeelte maakte deel uit van de lijn Leuven – Aarschot – Diest - Hasselt (lijn 35).

Er werden door *Est belge* voorlopige stations geopend in Rotselaar en Aarschot. Op de lijn Leuven – Herentals werden in Westmeerbeek en Noorderwijk-Morkhoven ook voorlopige stations gebouwd.

In de beginperiode was er vermoedelijk geen echt gebouw dat in Aarschot als station dienstdeed.

De *Société de l'Est belge* werd in 1864 opgenomen in het privénet van de *Grand Central Belge*.

## Eerste station (1865-1948)



Postkaart van het eerste station Aarschot (Ref. Z01056)

Het eerste stationsgebouw in Aarschot was een tpestation dat de *Compagnie du Grand Central Belge* bouwde in steden.

Het gebouw had repeterende rondbogen waar bij het begin van elke boog een arduinen kordon voorzien was. Het centrale gedeelte had slechts een verdieping. Het werd langs beide zijden geflankeerd door een hoekgebouw met twee verdiepingen. Het middengedeelte werd afgesloten door een schuin zinken zadeldak, de hoekgebouwen door een zinken tentdak. Langs het centrale gedeelte werd een grote luifel aangebracht aan de kant van de sporen.

In het lage centrale gedeelte waren enkel de buitenmuren en één binnenmuur, namelijk deze tussen de inkomhal en het reizigersbureau, in steen. In deze stenen binnenmuur waren twee grote vensters met onderaan loketten voor het afleveren van reisbiljetten. De voor- en achtergevel hadden 20 deuren of vensters met bovenaan een rondboog. Het onderste gedeelte was meestal in hout en het bovenste in glas, sommige met smeedwerk ervoor. In de wachtzaal tweede klas waren aan de zijwanden houten banken en stonden er tafels en stoelen. De krantenkiosk had ook een loket voor de klanten op het perron. In de wachtzaal eerste klas lagen op de vloer tapijten en moest de zaalwachter rond 1930 een zwarte stropdas en witte handschoenen dragen.

De kopgevels van de hoekgebouwen hadden drie muuropeningen. Gemetselde pilasters werden rond de deuren en vensters aangebracht. In het rechtse hoekgebouw was de woning van de stationschef. De binnen- en buitenmuren waren in steen. De vloer was in hout behalve in één kamer in de woning van de stationschef.



Tijdens de gevechten in mei 1940 werd het stationsgebouw van Aarschot door brand vernield. Enkel de linkervleugel (kant Diest) stond nog overeind. Er werd een voorlopig station ingericht in deze vleugel. NMBS besliste om pas na het einde van de Tweede Wereldoorlog een nieuw station te bouwen. Dit bleek een goede beslissing want bij de bevrijdingsgevechten in 1944 werd het tijdelijk station ook beschadigd.

Het linkerhoekgebouw dat tijdens WO II dienstdeed als tijdelijk station en in de achtergrond het tweede station in opbouw, 28 december 1948 (Ref. Z02706E)

## Tweede station (1948- )

Het nieuwe stationsgebouw werd op dezelfde plaats als het vernielde station gebouwd.

Architect Gustave Hendrickx ontwierp een volumineus gebouw met twee bouwlagen. Het naastliggende postgebouw heeft maar één bouwlaag. Langs de straatzijde projecteerde hij in het midden van het gebouw acht muuropeningen met een rondboog.

De bouwkundige details worden sterk beklemtoond. Massieve dekstenen en raamorpels uit arduin, fors uitgevallen afvoerregenpijpen uit koper, indrukwekkende dakvlakken, sterk overstekende kroonlijsten en kloeke schoorstenen. Deze elementen staan symbolisch voor degelijkheid en betrouwbaarheid.



Tweede station Aarschot, mei 1953 (Ref. Z02704a)

Aan de kant van de sporen zijn de raamopeningen rechthoekig. Een grote betonnen luifel beschermt de reizigers op het eerste perron. De stationsnaam is aangebracht in de achtergevel.

De bouw van het nieuwe station duurde een jaar waardoor het pas in juli 1949 in dienst kon genomen worden. Pas dan konden ook de restanten van het vernieede station definitief afgebroken worden.

In het nieuwe station werden ruime fietsstallingen voorzien. Er werd ook een directe onderdoorgang vanuit de lokettenzaal naar de andere perrons in het gebouw verwerkt.



Interieur van het tweede station, mei 1953 (Ref. Z02704b)

## Renovatiewerken

Tijdens renovatiewerken in de periode 1995-2000 werden de gevels gereinigd en het houtwerk vervangen. Ook de wachtzaal kreeg een eigentijdse aankleding, met o.a. automatische toegangsdeuren waardoor de wachtzaal gemakkelijker toegankelijk is voor mensen met een beperkte mobiliteit. Het sanitair werd vernieuwd en de perrons werden opnieuw betegeld.

Vermits de klanten uit een brede regio komen is de parkinggelegenheid een belangrijke troefkaart voor dit station. Daarom kwam aan de achterzijde van het station bijkomende ruimte voor 132 autoplaatsen en 50 fietsen. Om de parking optimaal bereikbaar te maken werd de onderdoorgang met 30 meter verlengd.



De verlengde onderdoorgang na de renovatie, Leo Goossenaarts, 3 december 1999 (Ref. L0642-06)

Voor de overdekte fietsenstalling werd gekozen voor een fietsvriendelijke en diefstalveilige uitvoering. Vanwege de nabijheid van de perrons is de sociale controle op de fietsenstalling maximaal. Ook aan de voorzijde werden diefstalveilige fietsenstallingen in de plaats van de oude stallingen gebouwd.

Paul Jacops  
April 2026

## Beknopte bibliografie

- Artikels:** MELIS F.E. Het oude stationsgebouw van de N.M.B.S. te Aarschot en de vernieling ervan door brand in mei 1940, *Het Oude Land van Aarschot*, 1995, p.83-90, BIB\_K714082
- Aarschot en NMBS realiseren nieuw parkeerpark bij station, *Bouwkronek*, nr 18, 01-05-2015, p.27-28, BIB\_K613616
- Nouveau bâtiment des recettes à Aarschot, *Informations publiées par la Société Nationale des Chemins de fer Belges*, nr 41, 19-08-1948, p.2, BIB\_K714431
- Het opgefrist station van Sint-Katelijne-Waver is klaar - Het station van Aarschot in een nieuw kledje, *Mediabericht*, 20-12-1999, BIB\_J32304
- Boeken:** DE BOTH H. *Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914*, Brepols: Turnhout, 2002, 240 p. BIB\_A24859
- DE BOTH H. *Stationsarchitectuur in België. Deel II. 1914-2003*, Brepols: Turnhout, 2003, 207 p. BIB\_A24919
- 125 jaar spoorwegen te Aarschot 1863-1988. 24 september - 30 oktober 1988*, Aarschot: Museum voor Heemkunde en Folklore, 1966, BBib\_B11789
- DE BRUYN J., VAN ACKER M., BLONDIA M., DAS G.ET ALII; *Spoorboek. Vernieuwing van stationsomgevingen in Vlaanderen en Nederland. Aarschot. Bergen op zoom. Diest. Hasselt. Heerlen. Herentals. Roosendaal. Sint-Truiden. Tienen. Tongeren. Turnhout, Mechelen:* Public Space Publishers, 2013, 343 p. BIB\_B552107
- Het station van Aarschot in een nieuw kledje. (17/12/1999)*, Brussel: NMBS, 1999, 2 p. BIB\_P701219

**Voor een grondiger zoekopdracht kan je onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:**

**Bibliotheekcatalogus: station Aarschot**

**Museumcollectie: station Aarschot**