

Station Bergen

Eerste station: 1841-1874

Stijl: onbekend

Architect: onbekend

Tweede station: 1874-1944

Stijl: eclectisch met Franse invloed

Architect: Lambeau (?)

Derde station: 1950(1952)-2013

Stijl: modernistisch

Architect: René Panis

Vierde station: 2025

Architect: Santiago Calatrava Valls

Telegrafische code: FMS

Lijnen: 78, 90, 96, 96A, 97, 98, 109, 118



Het nieuwe station Bergen, Grégory De Leeuw, 31 januari 2025 (Ref. B0301-06)

Voorgeschiedenis

Na het Verdrag van Wenen, dat na de nederlaag van Napoleon in 1815 door de grote mogendheden opgesteld werd, bouwde men rond de stad Bergen een fortengordel om de Nederlanden (zuid en noord) te beschermen tegen een mogelijke inval vanuit Frankrijk.

Na de Belgische onafhankelijkheid besloot koning Leopold I zijn land op de industriële kaart te zetten, o.a. door de aanleg van spoorwegen. Na de inhuldiging van de eerste spoorlijnen in 1835 (Brussel – Mechelen) en 1836 (Mechelen - Leuven), werd ook begonnen met de aanleg van een spoorlijn tussen Brussel en Bergen. De spoorweg kwam op 19 december 1841 in Bergen aan.

Het eerste station (1841-1874)

Door het octrooirecht, dat de steden tot in 1860 toelating gaf om inkomrechten te vragen aan hun stadspoorten, werden de meeste vroege stations buiten de stadsmuren opgericht. Bergen was hierop een uitzondering, net als Gent-Zuid, Brussel-Bogaarden, Oostende, Brugge en Doornik.

De plaats van het station intra muros was echter tegen de zin van de militairen, want een bres maken in de nog jonge fortengordel rond de stad was voor hen ondenkbaar. Omdat de fortengordel zes toegangspoorten had werd de nieuwe toegang waardoor de spoorweg zou lopen de zevende poort genoemd.

De plaats waar deze zevende poort, en dus ook het eerste station, moest voorzien worden gaf aanleiding tot grondig geargumenteerde voorstellen. De lokale overheid wou de spoorweg zo dicht mogelijk bij de bevolking. Twee plaatsen kwamen in aanmerking: in het zuiden, waar zich het Begijnhof bevond, of in het in het noordwesten waar het militair arsenaal was. Een derde mogelijkheid, die door handelaars aangehaald werd, was in de omgeving van de Grote Markt. Er werd uiteindelijk gekozen om het station te bouwen in het noordwesten van de stad waar men over de meeste gronden kon beschikken en waar de spoorweg zich in verschillende richtingen verder kon ontwikkelen. Voor de bouw van het eerste station moesten twee openingen in de wallen gemaakt worden en er kwamen bruggen over de slotgracht.



Ingekleurde prent van het eerste station Bergen, Adrien Canelle & H. Gerard, 1843 (Ref. 2211)

Het station werd op 20 december 1841 geopend, nadat de lijn vanuit Brussel op 19 december Bergen bereikte.

Het eerste station was niet groot, Het bestond uit twee kleine vleugels die met een overkapping met elkaar verbonden waren. In het linker gedeelte was het telegraafkantoor. In het rechter gedeelte was een wachtzaal en een bureel waar biljetten verkocht werden. Lokaal werd het station aangeduid als 'l'embarcadère' (de pier), naar analogie met de scheepvaart.

Het tweede station (1874-1944)

Door de gewijzigde militaire situatie kon men in 1861 de fortengordel rond de stad afbreken en werd de mogelijkheid geschapen om een nieuw en groter station te bouwen. Vermoedelijk werd hiervoor beroep gedaan op de architect A.P.J. Lambeau.

Architect Lambeau had al een aantal Belgische stations (Luik-Guillemins en Namen) ontworpen, waarin de invloed van de Franse Eclectische stijl duidelijk was. Hij had zijn inspiratie o.a. gehaald uit het station Paris gare de l'Est, dat tussen 1847 en 1850 door de architect Dusqueney gebouwd werd. Maar de grootste invloed op zijn bouwstijl was het Parijse Gare du Nord, dat tussen 1861 en 1864 naar de plannen van architect Hittorff gebouwd was. Het definitieve plan werd bij de staatsspoorwegen door ir. Van der Sweep goedgekeurd.

Waar de Parijse stations kopstations waren en de gevel dus eigenlijk de verlenging was van de achterliggende spoorhal, waren de stations die Lambeau ontwierp voor de Belgische Spoorwegen doorgangsstations.

Waar we zeker zijn dat Lambeau de stations van Luik-Guillemins (1864) en Namen (1864) ontwierp, zijn er voor Bergen geen concrete bewijzen hieromtrent. De stijlovereenkomsten van deze drie stations zijn echter zo frappant dat we met overtuiging kunnen stellen dat Lambeau ook het station Bergen ontwierp.



Postkaart van het tweede station Bergen, begin 20^e eeuw (Ref. 10082)

Het stationsgebouw had een centraal deel met uitspringend risaliet en twee lage vleugels. Het centrale deel had drie enorme toegangsdeuren met een rondboog. Een uurwerk bekroonde dit risaliet. In dit gedeelte was de lokketenzaal ondergebracht.

In de linkervleugel was de wachtzaal derde klas, die met een kolenkachel verwarmd werd, en een buffet. In de rechternvleugel bevonden zich de meer comfortabele wachtzalen eerste en tweede klas en ook een buffet. Het hele gebouw was voorzien van 20 traveeën met rondboogvensters.



Stoomlocomotief 6411 onder de overkapping van station Bergen, Joop Quanjer, 30 mei 1939 (Ref. Q0296)

Er was ook een grote glazen koepel (35 meter breed) die over de vijf belangrijkste sporen de reizigers tegen regen en wind moest beschermen.



Links naast het nieuwe station zien we de zijvleugel van het oorspronkelijke gebouw, 16 juni 1950 (Ref. Z03561B)

Tijdens de tweede wereldoorlog werd het station verschillende malen door geallieerde bommen getroffen. Het centrale deel en de rechtervleugel werden totaal vernield. Daarom besloot men het station niet weer op te bouwen maar te vervangen door een modern gebouw. De linkervleugel deed nog tijdelijk dienst als station tijdens het opbouwen van dit nieuwe station.

Het derde station (1950-2013)



Het derde station bergen, Denis Moinil, juni 2001 (Ref. D1728_06)

Het derde station Bergen werd gebouwd in de modernistische stijl die na de Tweede Wereldoorlog populair was. Het ontwerp van dit station was van de architect René Panis (1910–1981).

Het station werd in verschillende fases gebouwd. De symbolische eerste steen werd op 8 december 1947 gelegd. De noordelijke zijvleugel en de wachtzaal werden al op 10 juni 1950 geopend. Het station was volledig klaar in 1952 en werd op 19 oktober 1952 officieel ingehuldigd.

In 1957 werd, in het kader van Expo 58, door de lokale schilder Jacques D'Hont (1920 – 2013) een muurschildering in de lokettenzaal aangebracht. Op deze schildering werd het lokale leven in Bergen uitgebeeld. In de loop der jaren



Muurschildering van 1957, gefotografeerd in 1958 (Ref. K00133F)



Muurschildering op gipsplaten uit 2001, Denis Moinil, 20 maart 2008 (Ref. D3136-11)

In de loop der jaren leed deze muurschildering, uitgevoerd op een drager van spaanplaat, onder de tand des tijds en verdwenen de kleuren vrijwel volledig. Om de duurzaamheid ervan te garanderen, werd eind jaren 90 besloten een reproductie van het werk te maken. Na een wedstrijd werd de kunstenaar Dogan Cakir, tevens ontwerper van de Thalys-inkomhal van station Brussel-Zuid, uitgekozen om de reproductie te maken. Met goedkeuring van de schilder D'Hont werd deze reproductie aangepast aan de stijl van de kunstenaar. Het werk, gezeefdrukt op geëmailleerde panelen, werd in mei 2001 in aanwezigheid van de twee kunstenaars ingehuldigd. Na de sloop van het station werden deze panelen opgeslagen in het Spoorwegmuseum in Saint-Ghislain.

Voorlopig station (2013-2025)



Voorlopig station, Denis Moinil, 7 juni 2013 (Ref. D3897-05)

Na de afbraak van het derde station is er een tijdelijk station opgericht in containers, zodat de reizigers zo weinig mogelijk last zouden ondervinden van de werken.

Het vierde station (2025-)

In 2006 werd de Spaanse architect Santiago Calatrava Valls (1951-) aangesteld om een ontwerp te maken voor een nieuw station.

Na de afbraak in 2013 van het oude station konden de werken echt van start gaan.



Het vierde station Bergen, Julien De Wilde, 13 december 2024 (Ref. B0300-86)

Het nieuwe station bestaat uit een grote passerelle die 165 meter lang, 16 meter hoog en 33 meter breed is. Deze passerelle loopt over de sporen en herbergt de verschillende stationsfuncties, zoals de loketten, automaten en TEC-kantoren. Er werden ook veertien handelszaken geopend. De passerelle is vanuit de onderliggende perrons en de fiets- en autoparking via twaalf liften bereikbaar. Calatrava wou met de passerelle een verbinding maken tussen de oude stad en de nieuw te ontwikkelen stadsdelen. Beide stadsdelen zijn bereikbaar via een monumentale trap met luifel.



De grote passerelle, Julien De Wilde, 13 december 2024 (Ref. B0300-18)

De bouw van het station kende in de ontwerpperiode verschillende administratieve moeilijkheden. Ook het kostenplaatje werkte afremmend. Het nieuwe station moest in 2015 klaar zijn maar door alle moeilijkheden werd het pas 31 januari 2025 officieel ingehuldigd en daarna voor het grote publiek opengesteld.

Paul Jacops
September 2025

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Bergen: architectuur in dienst van intermodaliteit, *PRO'S! (nl)*, nr 21 (04 2025), p.6-10, BIB_K802694
- De officiële inwijding van het station Bergen en van de gedenktekens voor de Spoorwegmannen, gestorven voor het vaderland, *Treinen*, nr 11-12, 01-12-1952, p.51-54, BIB_K703471
- Kunst beschermen in het station van Bergen, *Dit wil zeggen. Maandblad voor het personeel van de NMBS*, nr 7, 2003, BIB_K711162
- DELMOTTE F. Het nieuw ontvanggebouw van het station te Bergen, *Treinen*, n° 11-12, 01-11-1952, p.55-59, BIB_K18775

- Boeken:** *La gare de Mons vous invite. Bruxelles : SNCB, 1976, 14 p. BIB_A00118*
- La gare de Mons sera mise en service ce 18 décembre. Bruxelles : SNCB, 2024, 8 p. BIB_P801904*
- CORNU E. DELPLAN J. LEMAL P. DIEU PH. DIEU B. *La saga des gares à Mons et dans le Borinage. Ligne 98. (Tome 2). Mons : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme - Toerisme en Spoorpatrimonium, 2013, 175 p. BIB_C558209*
- DE BOT H. - *Stationsarchitectuur in België deel 1 1835 -1914. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p., ill., 2002. A24859*
- VANDERHAEGEN J-L. DIEU B. *De lijn 96. Brussel - Mons - Quévy. Deel 2. Braine-le-Comte - Mons - Quévy. Mons : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2019, 266 p. BIB_C701565*
- YANNART PH. *Mons : la septième porte. Comment l'arrivée du chemin de fer a donné naissance à un nouveau quartier montois. Arquennes : Memogrames, 2014, 192 p. BIB_B597966*

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

Bibliotheekcatalogus: station Bergen

Museumcollectie: station Bergen