

Station Kortrijk

Eerste voorlopig station: 1839-1858

Eerste station: 1858-1956

Architect: Auguste Payen
Neoclassicistisch

Tweede station: 1956-

Architect: Pierre Albert Pauwels
Functionele stijl

Telegrafische code: LK

Lijnen: 66, 69, 75, 83, 85, 89



Station Kortrijk, ca. 1960 (Ref. K00085B)

Eerste voorlopig station (1839-1858)

Kort nadat in België de eerste trein reed tussen Brussel-Groendreef en Mechelen, werd er ook gedacht aan een spoorlijn die Gent met Kortrijk zou verbinden. Op 8 mei 1837 werd een wetsontwerp ingediend om een spoorlijn van Gent naar het Franse Rijsel aan te leggen.

In 1838 begon de aanleg van de spoorlijn Gent - Kortrijk en een jaar later, op 22 september 1839, reed de eerste trein vanuit Gent via Deinze en Waregem naar het voorlopig station Kortrijk.

Op vraag van de gemeenteraad werden de spoorlijn en het station buiten de stadsmuren aangelegd, tussen de Doornik- en de Rijselpoort, ten zuiden van de stad. Een deel van de spoorlijn liep echter wel doorheen de zuidelijke stadsgracht.

De opening van de spoorlijn en het voorlopige station was het begin van een ganse week feest dat door de stad Kortrijk georganiseerd werd. De feestelijke opening van het station werd ook bijgewoond door koning Leopold I (die wel per koets naar Kortrijk gekomen was).

Vanuit het voorlopige station Kortrijk kon men op 23 oktober 1842 naar Moeskroen en Doornik reizen, vanaf 6 november 1842 al naar Tourcoing (F) en een week later op 14 november was Roubaix (F) met de trein vanuit Kortrijk bereikbaar. Er werd dan ook al in het voorlopige station een douanekantoor geopend. Koning Leopold I was een groot voorstander van de realisatie van deze spoorlijnen want zo kon men vlugger naar Frankrijk en had hij de mogelijkheid om zijn schoonvader, de Franse koning, meermaals te bezoeken.

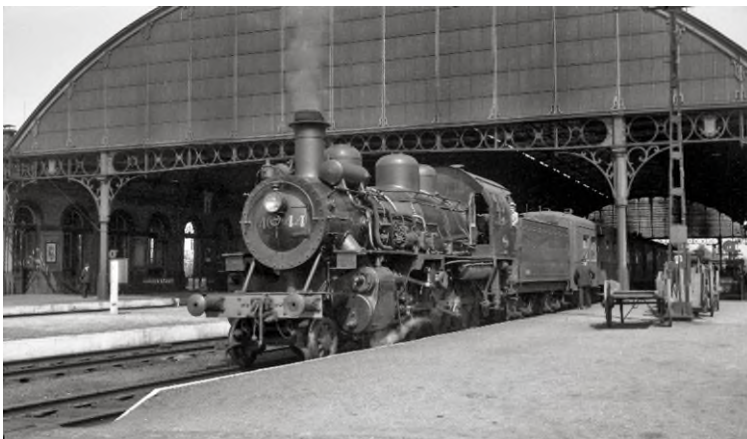
In de volgende jaren kwamen steeds meer lijnen in dienst en kon je volgende bestemmingen bereiken vanuit Kortrijk: Brugge via Ingelmunster in 1847, Wervik in 1853, Oudenaarde in 1868 en Ronse via Avelgem in 1869.

Het eerste stationsgebouw (1858-1956)



Postkaart van het eerste station Kortrijk, ca. 1900-'10 (Ref. 10095)

geblokte pilasters. De voorgevel werd gekenmerkt door ronde bogen voor deuren en vensters. Een ornament met stationsklok bekroonde het centrale gedeelte.



Sporenhal van Kortrijk met stoomlocomotief 4044, J. Quanjer, 23/05/1939 (Ref. Q0530)

Het eerste station Kortrijk werd in 1858 aanbesteed. De plannen werden getekend door architect Auguste Payen. Deze architect was in 1841 in dienst gekomen bij de staatspoorwegen en tijdens zijn lange loopbaan, die pas in 1871 eindigde, ontwierp hij vele grote stations.

Het station werd opgetrokken op dezelfde locatie als het voorlopige station. Het werd gebouwd in neoclassicistische stijl, bestaande uit een centraal blok en twee zijvleugels. Alle traveeën op de gelijkvloerse verdieping werden gemarkeerd door

Op verschillende foto's, genomen na 1879, is het station te zien met een plat dak met een borstwering. Dit was niet in de oorspronkelijke plannen voorzien. Het gebouw bestond oorspronkelijk uit een middenrisaliet onder een schuin dak en aan beide zijden een lage vleugel met een zadeldak. Waarschijnlijk gebeurde deze aanpassingen bij de bouw van de perronoverkapping rond 1878-'79. Ook de zijgebouwen werden toen vergroot en dienden mee als ondersteuning van de perronoverkapping. Beide zijvleugels

werden centraal met een fronton bekroond.

De perronoverkapping was uitgevoerd in ijzer en glas. Er waren zeven perronsporen aanwezig. Deze overkapping was 140 meter lang, 40 meter breed en 16 meter hoog.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het station Kortrijk regelmatig beschoten of gebombardeerd. Kortrijk lag namelijk in de achterhoede van het IJzerfront. Een Frans vliegtuig heeft zo op 28 oktober 1917 drie bommen op het station geworpen waardoor de glazen koepel sterk beschadigd werd. Tijdens de Eerste Wereldoorlog was het station Kortrijk ook belangrijk voor het vervoer van gewonde Duitse soldaten.

De beschadigingen aan het station waren na de oorlog wel snel hersteld zonder noemenswaardige veranderingen.

In de loop van de Tweede Wereldoorlog werd het station door de geallieerden zwaar gebombardeerd. Een eerste maal troffen op 2 juli 1944 Britse bommen vooral het vormingsstation. De schade was wel aanzienlijk maar toch kon men vlug terug naar Frankrijk rijden. De Duitsers hadden deze verbinding dringend nodig om hun troepen in Normandië te kunnen bevoorraden. Er volgden nog enkele kleine bombardementen, maar die brachten weinig schade toe aan het station en het vormingsstation.

De zwaarste aanval van zowel Amerikaanse als Britse bommenwerpers vond plaats in de nacht van 20 op 21 juli 1944. Twee golven van geallieerde vliegtuigen troffen in deze nacht de stad Kortrijk. Tijdens dit bombardement werd het volledige stationsgebouw in puin gelegd evenals het ernaast liggende vormingsstation.

Oorspronkelijk was er het idee om het station iets meer westwaarts terug op te bouwen. Maar men koos uiteindelijk om op de oorspronkelijke plaats een totaal nieuw station te bouwen.

Het tweede stationsgebouw (1956-)

Na de oorlog moesten heel wat stations hersteld worden. Omdat vele herstellingen duur waren en men totaal af wilde van de oude bouwstijlen werd station Kortrijk in een goedkopere functionele stijl ontworpen.

Begin 1949 werden de studies gestart voor het nieuwe station. In 1951 kreeg de Kortrijkse architect Pierre Albert Pauwels de opdracht om dit totaal nieuw station te ontwerpen. De bouw begon in 1952 en het station werd op 7 juli 1956 ingehuldigd.

Architect Pauwels week enigszins af van de nieuwe bouwstijlen die na de tweede wereldoorlog veel toegepast werden. Hij wilde een hogere graad van detaillering en een integratie van kunst in het station. Het station Kortrijk is daardoor een voorbeeld van een harmonische vermenging van het modernisme uit het interbellum met moderne accenten uit de fifties.

Het station is opgetrokken uit witte grèsstenen. De hoofdingang accentueert het gebouw door zijn golvende geveldelen. Aan de voorgevel kwam een bas-reliëf van beeldhouwer Maurits Witdouck. In dit reliëf worden reizen en transport allegorisch voorgesteld.

Ook binnen werd alles met zorg voor detail ontworpen en uitgevoerd. Een kunstwerk van Rogier Vandeweghe siert de inkomhal. Hier wordt de rivier de Leie en Kortrijkse nijverheden afgebeeld. In de reizigershal overheersen frisse kleuren. De vloer



Het tweede station Kortrijk, ca. 1960 (Ref. K00085A)



De stationshal, ca. 1960 (Ref. K00057H)

werd uitgewerkt met tegels in diverse blauwkleuren, wit en grijs. Dezelfde blauwtint vond je oorspronkelijk ook in de kolommen die de hal ritmeren.

Het stationsgebouw zelf heeft in de loop der jaren geen noemenswaardige veranderingen ondergaan.

In 2007-'09 werden de toegangsfaciliteiten van het station verbeterd. De onderdoorgang onder de sporen werd volledig gerenoveerd en werd bereikbaar vanuit verschillende toegangen, dankzij brede trappen en een roltrap. De vloer en de bekleding van de trappen naar de perrons werden vernieuwd en er werd nieuwe verlichting aangebracht. Er werden ook blindegeleidelijnen op de vloeren aangebracht om het slechtzienden gemakkelijker te maken. Dankzij het gebruik van veel glas kunnen de reizigers in de vernieuwde onderdoorgang volop van het daglicht genieten.

De toekomst van het station?

Het station van Kortrijk is met 8.200 dagelijks opstappende reizigers (2023) het tweede grootste station van West-Vlaanderen. Het is een knooppunt voor openbaar vervoer binnen West-Vlaanderen en naar het binnenland. Om de capaciteit in de toekomst te verzekeren beslisten NMBS en de stad Kortrijk een nieuw station te bouwen.

Deze beslissing werd niet gunstig onthaald omwille van de erfgoedwaarde van het huidige stationsgebouw. Daarenboven bleken de kosten voor een nieuwbouw veel groter dan verwacht. In 2025 werd daarom beslist om het project aan te passen naar een nieuw ontwerp waarbij het huidige stationsgebouw behouden blijft.

Paul Jacops
November 2025

Beknopte bibliografie

- Artikels:** DEQUEKER J., LIBBRECHT P., Station Kortrijk: hoe het allemaal begon, *The philatelic club Kortrijk*, 01-01-2003, p. 11-14, K36592
- DEQUEKER J., LIBBRECHT P. Station Kortrijk eindelijk de officiële opening, *The philatelic club Kortrijk*, 01-02-2003, p. 5-11, K36593
- DEQUEKER J., LIBBRECHT P., Station Kortrijk – Het verder ontwikkelen van het west vlaamse spoorwegnet, *The philatelic club Kortrijk*, 01-03-2003, p.45-11, K36594
- DEQUEKER J., LIBBRECHT P. Station Kortrijk de zwartste bladzijde de twee wereldoorlogen. *The philatelic club Kortrijk*, 01-04-2003, p. 4-11, K36595
- DEQUEKER J., LIBBRECHT P., Station Kortrijk -5, *The philatelic club Kortrijk*, 01-05-2003, p. 9-11, K36596
- DEQUEKER J., LIBBRECHT P., Station Kortrijk -6, *The philatelic club Kortrijk*, 01-06-2003, p. 3-11, K36597
- LIBBRECHT P. Het station van Kortrijk tijdens de Groote oorlog, *Germania. Filatelistisch tijdschrift* uitgegeven door de Germania-studiekring, 01-06-2004, p.3-15, K37484
- Boeken:** *Bureaustudie Kortrijk station BAAC Vlaanderen Rapport 140*, Basseveld, BAAC Vlaanderen, 2015, 29 p. Z702032
- Het station Kortrijk nodigt uit*, Brussel: SNCB, 1976, 15 p. A00120
- Kortrijk 150 jaar spoorwegen*, Kortrijk, 1989, 11 p. A702580
- Stationsarchitectuur in België*. Deel 1. 1835-1914. Turnhout: Brepols, 2002, 240 p. A24859
- Linters, A. *Beschermingsaanveraag station van Kortrijk een uniek en wederopbouwstation in vlaanderen*. 2023, 38 p. Z702564
- Internet:** <https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/corporate/project-station-kortrijk>
- <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2025/09/11/hoe-komt-het-dat-nieuw-stationsgebouw-in-kortrijk-toch-40-procen/>

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:
Bibliotheekcatalogus: station Kortrijk
Museumcollectie: station Kortrijk