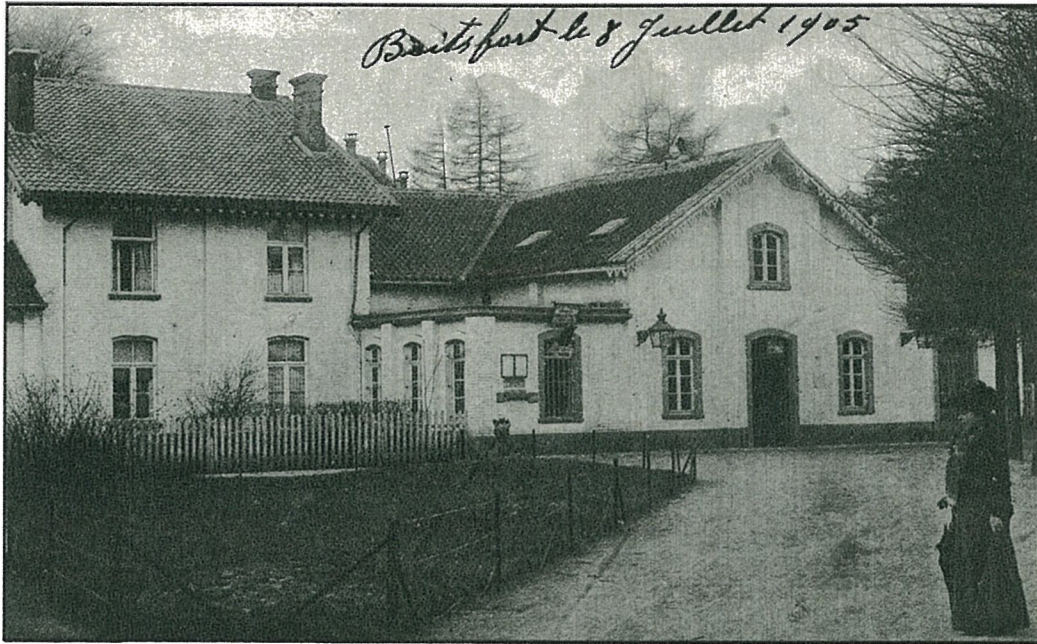


# stations van weleer

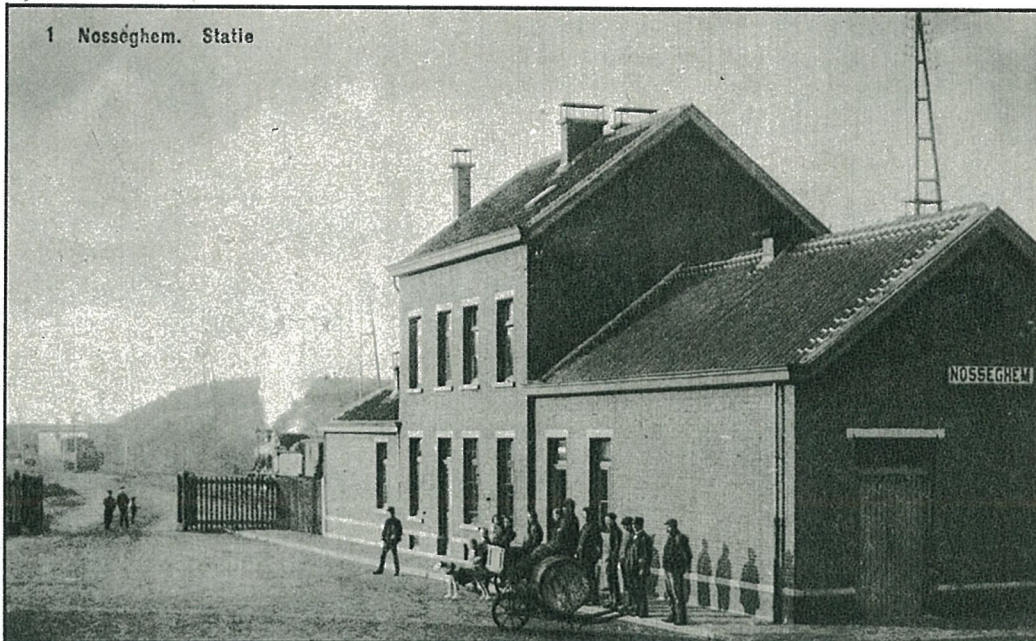
«Ik vind het jammer dat men sommige oude stations, zoals dat van Bosvoorde, afbreekt en vervangt door modelgebouwen zonder enige charme, die niets om het lijf hebben...» Zo verklaarde de schilder Paul Delvaux in een interview dat in 1975 werd afgedrukt in het septemnummer van «Het Spoor», sociaal orgaan van de NMBS. Het is voor niemand nog een geheim dat het gros van de stations die in de vorige eeuw werden gebouwd, in levensgevaar verkeren. Eén na één dreigen ze onder de slopershamer te vallen om plaats te ruimen voor sobere gebouwen, functioneel en net, maar al te vaak zonder ziel. Het prestigieuze tijdperk van de verovering door het spoor is verstreken. Is het daarom nodig er ook de getuigen van te laten verdwijnen? Mechanische seininstallaties, bovengrondse oversteekplaatsen, luifels, waterkranen en watertorens worden, net zoals de heroïsche stoomlokomotieven, in de loop der jaren verwijderd uit het spoorwegbeeld dat afgestemd moest worden op de noden van een moderner en rationeler beleid. Maar wat baat het zich te verzetten of te klagen? Het lijkt ons veel beter zich te laten meevoeren op de vleugels van de droom en van de poëzie van het verleden. Omdat zij kruispunten zijn van vele reizen waar de eenzamen hun drang naar verre avonturen komen toetsen, zijn de stations de gedroomde plaats bij uitstek tot een vlucht in het imaginaire en de nostalgie. Vergeet voor een poosje het heden; wij nodigen je uit om de verloren gewaande geur van stoom op te snuiven, om de talrijke gezichten van oude stations te ontdekken die deze verkleurde prentbriefkaarten uit de «oude doos» ons laten aanschouwen.

Naarmate je vol tederheid bladzijde na bladzijde omslaat, het ene station na het andere aan je laat voorbijtrekken, zal de wereld van het spoor beeld na beeld iets meer van z'n geheimen prijsgeven en z'n onvermoede charmes onthullen. Het vraagt immers niet veel moeite om, van de onbeweeglijkheid van een station dat verstild zijn tijd afwacht tussen twee treinen, meegesleurd te worden in een bruisende reiservaring die je meevoert door verre landen naar een onbekende bestemming. Indien nodig, zullen al je onvervulde reisbetrachtingen hierbij wel een handje toesteken. Bij het inslaan van de stationsstraat is het doek al opgehaald: je kan niet anders dan uitmonden op een plein met dezelfde naam waar een hele reeks herbergen, kroegjes en hotels gemoedelijk de wacht optrekken; de benaming van de ene of de andere gelegenheid refereert ongetwijfeld wel naar het spoor. Of het nu groot of klein, landelijk of stedelijk is, heeft weinig belang: het station eist alle aandacht op. Slechts weinigen kunnen ongevoelig blijven voor de verleidelijke charmes van deze schoonheden uit een ver verleden. Hoewel de nostalgie zich zelden of nooit bekommert om de hardere aspecten van de samenleving, gaat die niet op voor stations die in mindere of meerdere mate drager zijn van magische en poëtische eigenschappen... Of wordt jij misschien ook in vervoering gebracht in de nabijheid van luchthavens? «Sedert enkele jaren worden er in het hartje van onze steden nieuwe, vreemde en grootse gebouwen opgetrokken die bij de oude architecten zelfs mysterieus overkomen en daarom met een zekere terughoudendheid worden benaderd. Alles is er nog nieuw aan en moet zich nog waarmaken bij die kunstenaars

die, vastgeroest in hun oude gewoontes en opvattingen, slechts dreiging ervaren bij het aanschouwen van deze bouwwerken. De materialen waarin ze zijn opgetrokken, zijn niet langer van natuurlijke oorsprong, maar zijn grotendeels afkomstig uit onze fabrieken. De manier waarop ze zijn gebouwd, veronderstelt een prachtig gestructureerde maatschappij, vol kracht, kennis en meesterschap over de machtige industrie. De bouwmaterialen zijn vervaardigd met inachtneming van hun eigen vermogen volgens wetenschappelijke wetten die nog onbekend zijn bij de oude meesters. Deze nieuwe constructie, dit symbool ontstaan uit een maatschappij die haar roem en eer in dienst heeft gesteld van het werk, terwijl voorheen eerder de vernietiging en de oorlog overal hun stempel op drukten, dit gebouw, is het spoorwegstation...» Dit verklaarde een zekere César Daly in 1880. De opgang van het machinetijdperk - en dus van het spoor - heeft de gewoontes van onze oude samenleving flink door elkaar geschud. Reizen zal in eenieders bereik komen te liggen, het toerisme wordt gedemocratiseerd: de tijd waarin we het werkwoord «vertrekken» in al z'n tijden zullen kunnen vervoegen is niet meer veraf. We komen in een tijdvak waarin de spoorwegen de opbloei van stad en voorstad, ja zelfs van het platteland, zal bevorderen en de opkomende industrie stimuleren. De spoorweg heeft geen enkel respect voor de topografie van plaatsen die soms ruwweg door elkaar worden gehaald. Kleine gehuchten worden plots welvarend, terwijl andere, waar het spoor niet langskomt, zonder skrupules terzijde worden geschoven. Het uitzicht van de dorpen wordt



**Bosvoorde**  
Een herinnering  
aan het  
landelijke  
stationnetje  
dat Paul  
Delvaux zo  
nauw aan het  
hart lag.



1 Nosségem. Statie

**Nossegem**  
Dit station is  
een en al  
levendigheid:  
groot en klein  
komen er hun  
zondag  
doorbrengen.



**Jumet**  
Overbruggingen,  
zoals deze van  
een hekwerk  
voorzien en  
voor  
voetgangers  
bestemde  
constructies,  
overspannen  
vaak de spoor-  
weginstallaties.

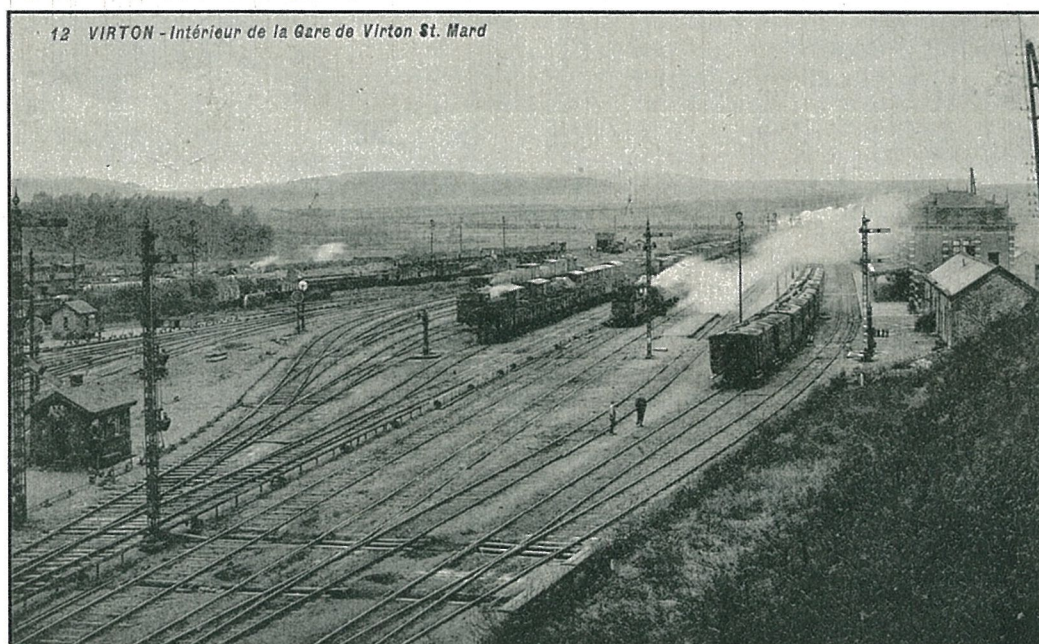
**Ekeren**

*De trein voor Antwerpen stoomt dampend en briesend het station binnen.*



**Virton-St-Mard**

*Gelegen tussen twee «cuestas» van de Gaume, koestert het station van Virton-St-Mard zijn uitgebreide installatie in de zon.*



**Kapellen**

*Alvorens het rijk van de spoorweg te verlaten, moet je nog een laatste formaliteit vervullen: je biljet afgeven aan de verwoede verzamelaar die bij de uitgang postgevat heeft.*



radikaal gewijzigd: het station wordt de belangrijkste plaats, het nieuwe attractiecentrum. Als dienstverleners aan de bevolking gaan PTT en spoorweg er vaak goed samen. Hoewel oorspronkelijk verwezen naar de rand van de stad, worden de stations weldra opgenomen, ingesloten en overspoeld door de stad; de uittocht naar het platteland en de galopperende demografische groei gaven de laatste stoot om dit mogelijk te maken. Het stadsleven en zelfs het dorpsleven worden van nu af beheerst door de dienstregeling van de treinen.

In de nabijheid van een station vinden we hoe dan ook een overweg (mirakel als hij geopend is) ofwel een overbrugging. Soms moet men de ene of de andere oversteken om het heiligdom te betreden waar we een afspraak hebben met onze dromen. Boven het portaal staat het lakonieke opschrift «ingang». Het is meer nog dan een gewone indicatie, een uitnodiging op de geijkte manier.

Van zodra we er binnentreden «zoals in een tredmolen», kunnen we moeilijk weerstaan aan de lokroep van de loketten en de veelbelovende affiches tegen de muren: de mooiste dagen liggen binnen handbereik. We mogen niet aarzelen er gebruik van te maken. Ginds zit een bediende die je naar goede gewoonte beleefd een «heen en terug-» kaartje aflevert, en zo hij toevallig iets minder beleefd is, betekent dit alleen maar dat ook op goede gewoontes wel eens sleet kan komen. Even een kijkje nemen in de «wachtzaal», gauw een glaasje (of glas) naar binnen kippen in het buffet, en dan opent de zaalwachter - de St.-Pieter van het station - reeds de poorten van het voorgeborchte tot het paradijs; de perrons liggen verlaten, je kan nog alle richtingen uit. Het is nu of nooit. Dit is het moment om een kijkje te nemen van het ongebruikelijke decor dat een perron biedt bij de eerste aanblik: luifel, glazen overkoepeling, schuilhokje, sprookjesachtige aanplanting van seipalen, geometrie van de spoorstaven en de luchtleidingen, waterkraan, enkele verlaten wagens. Je hebt nog al de tijd.

Een bel neemt wel de taak op zich om je tijdig tot de orde te roepen, en op datzelfde moment komt eensklaps het hele station tot leven. Het uur van vertrek breekt aan. Het past dat je toegeeft dat op zo'n moment een huivering door je leden gaat, dat je ademhaling versnelt, dat je hart in je keel voelt kloppen. Ha! Je zou bijna in zwijm vallen in het station waar je

eerste levensavontuur begint, zoals Anne-Marie David ooit zegde. Een fluitsignaal onder een wolkenpracht en daar doemt de trein op. Remmen piepen, stoom ontsnapt, portieren gaan open, slaan dicht, gedrum, opschudding, karretjes en stukwagens worden dol, kreten, afscheidsgroeten, gebiedend geroep, zwaaiende zakdoeken, tot ziens, vaarwel, tot binnenkort... De stationschef fluit, de stoomlok antwoordt; gooit z'n remmen los, kreunt, balt z'n spieren, nog een laatste krachtinspanning en daar gaat hij. De houten banken vertellen je al schuddend en schokkend of je een bocht ingaat dan wel een overweg kruist. Het landschap rondom wentelt om je heen.

Maar denken we ook nog even aan hen die in het station zijn achtergebleven, met in de hand de troosteloze getuige van hun onvervulde droom: een armzalig perronkaartje, zelfs niet eens meer maagdelijk... Het noodlot heeft het echter zo gewild. Vrijheid... dat zijn soms die paar geldstukken méér om te kunnen vertrekken!

Op het einde van de reis, daar waar de trein stipt zal halt houden, zal er steeds een ander station zijn, en een andere Sint-Pieter om je te ontvangen.

Dit album, samengesteld met oude prentbriefkaarten wil een schilderachtige katalogoog brengen vol afwisseling, van landelijke en stedelijke stations, die eenieder naar eigen goeddunken kan doornemen. Het is wellicht wenselijk even nog de verscheidenheid van ons patrimonium op het gebied van de spoorwegarchitectuur te beklemtonen. Hierdoor wordt de mening weerlegd als zou er slechts één stereotiepe «spoorwegstijl» bestaan. Zelfs de meest courante ontvangstgebouwen ontsnappen aan elke standaardisatie. Je hoeft dit album alleen maar te doorbladeren om deze misvatting voorgoed naar het verleden te verwijzen.

Volgens de chronologie die D. Verhaegen onlangs vooropstelde in een licentiaatsproefschrift gewijd aan de reizigersgebouwen van de Belgische Spoorwegen, kunnen we drie grote periodes onderscheiden: Eerst zijn er de vroegste gebouwen, opgetrokken als grootste neo-klassieke werken in de periode tussen 1835 en 1860, kort voor en na de komst van August Payen bij het beheer van de spoorwegen (1841). We vinden er het ontluiken van een originele stijl die

aanleunt bij een «landelijke» en «neo-middeleeuwse» opvatting en waarvan de stations ontworpen door J.P. Cluysenaar langs de lijn van Dender en Waas als voorbeeld kunnen worden gesteld.

Vervolgens krijgen we tussen 1860 en 1890 het ontstaan van de grote stations. De eerste lichting (1860-1870) is gebouwd volgens de neo-klassieke traditie, maar deze gebouwen hebben een «weelderigere» vormgeving gekregen en een vastomlijnd plan.

Op het ogenblik dat de primitiefste stations niet meer voldeden aan de gestelde behoeften (1870-1890) ging het opkomende nationalisme, gekoppeld aan een heropbloeiende romantiek, de stijlkeuze bepalen. Dit gaf aanleiding tot de bouw van stations in neo-gotische en Vlaamse neo-rennaissance stijlen.

Tussen 1890 en 1914 ten slotte, versmelten de verschillende stijlen zich onderling of worden in sterk contrast met elkaar aangewend, in ware prestigemonumenten, met de bedoeling een indruk weer te geven van vooruitgang en modernisme. Genoeg verteld nu! De «stations van weleer» wachten op jou, popelend van ongeduld. Haal je zakdoek maar boven om een traan weg te vegen of vaarwel te wuiven. Tenzij dat je hem zou nodig hebben om een vuiltje uit je oog te verwijderen...

P. PASTIELS

*De tekst die je zojuist gelezen hebt, is overgenomen uit een prentkaartenalbum dat uitgegeven werd door de Handelsdirectie van de NMBS en 150 ansichtkaarten van stations en spoorweginstallaties uit de periode 1900-1920 bevat.*

*Dit werk van P. PASTIELS, dat voorgesteld wordt door de schilder Paul Delvaux, brengt zijn lezer, of moeten we kijker zeggen, voor de som van 250 fr. duidelijk in een nostalgisch spoor.*

*Hij moet het wel gaan afhalen in het museum van de NMBS, station Brussel-Noord (alle dagen van 9 tot 17 u. behalve zaterdags en zondags). Indien hij zulks verkiest, kan hij het bedrag storten op PRK 000-0001010-40 van de NMBS. In dat geval vermeldt hij op de keerzijde van zijn stortingsformulier natuurlijk zijn volledige adres alsmede «Album Stations van weleer - Bureau H 61-14»*