

HET BELANG VAN METAAL

bij de bouw van onze stationshallen in de vorige eeuw

K. DESTOOP

EEN VOORZICHTIGE START

Het is niet mogelijk over de 19^{de} eeuwse architectuur te spreken zonder rekening te houden met de evolutie in het gebruik van metaal, meer bepaald van ijzer. Hoewel het ijzer als bouw materiaal, reeds lang gebruikt werd, was het meestal alleen maar voor utilitaire gebouwen, die eerder een tijdelijk karakter hadden, zoals stapelplaatsen, magazijnen, fabrieken.

Door technische verbeteringen werd de kwaliteit van het ijzer sterk opgedreven en leerde het zich beter tot verwerking. De evolutie van smeedijzer over gietijzer, om vervolgens te komen tot staal, spreekt voor zich.

Hoewel de toepassingsmogelijkheden steeds spectaculairder werden in de loop van de 19^{de} eeuw, duurde het toch nog een hele tijd alvorens het ijzer op een evenwaardige manier werd verwerkt als steensoorten en hout.

Na het ontstaan van de onafhankelijke staat België in 1830, was een van de grootste bekommernissen van haar toenmalige leiders, het land een grote mate van stabiliteit en vitaliteit te schenken. Dit uitte zich vooral in haar inspanningen om een zekere economische basis te verkrijgen mede door de aanleg van een dicht verkeersnet. Van groot belang daarbij was de aanleg van spoorwegen. Deze operatie vereiste tevens de bouw van stations en bruggen, een domein waarop de Belgen steeds erg actief geweest zijn, ook in het buitenland. Het was tevens het terrein waarbij voor het eerst op grote schaal gebruik gemaakt werd van ijzer. Zo beschikte ons land over drie prachtige metalen bruggen, allen gebouwd vóór 1860.

□ Vóór 1820 bestond reeds een gietijzeren brug over de Ourthe te Ourtheville. Ze was samengesteld uit een aaneenschakeling van bogen.

□ Rond 1842 werd een prachtige hangbrug gebouwd over de Maas te Seraing. De brug hing aan ijzeren staven en de steunen werden gevormd door twee holle ijzeren kolommen

van 8,50 m hoogte. Het was één van de eerste bruggen van dit type in Europa.

□ Rond 1860 bouwde ingenieur Vergniais een ijzeren brug van het boogtype over de Maas te Namêche.

De evolutie in de architectuur verliep echter trager dan men zou verwachten, omdat de architecten het nieuwe materiaal en zijn

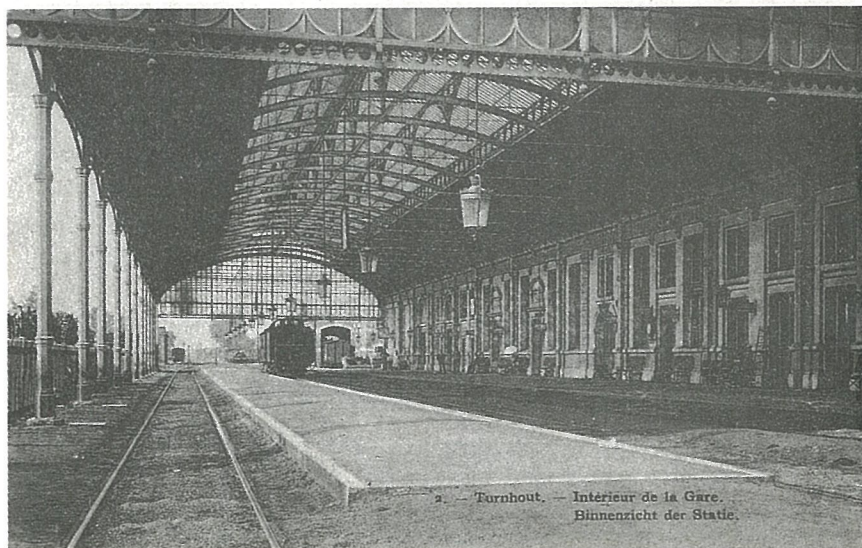
[A] 'S GRAVENBRAKEL: BINNENZICHT VAN HET STATION.

[B] BINNENZICHT VAN HET STATION TURNHOUT.



[A]

P. PASTHELS



[B]

P. PASTHELS

mogelijkheden nog onvoldoende kenden. Geleidelijk aan verdween echter het vooroordeel dat het gebruik van metaal beperkt moest blijven tot industriële bouwwerken, en niet bruikbaar was voor artistieke doeleinden omdat het zogezegd te lelijk was.

De overdekte markten, de expohallen en de stations waren de eerste geliefkoosde werkterreinen; voor het grootste deel dus allemaal openbare gebouwen.

KATHEDRALEN VAN GLAS EN ROET

Het doel van een overkapping is steeds functioneel geweest, met name de reizigers beschermen tegen barre weersomstandigheden. Ook hierin is een evolutie te onderscheiden en daarvoor moeten we teruggaan tot het afdak op houten palen bij het stationsgebouw van Mechelen, waarschijnlijk opgericht tussen 1840 en 1843. Het waren dikwijls slechts eenvoudige afdaken die bevestigd werden aan het reizigersgebouw, ofwel vrijstaande afdaken op palen, die een deel van de perrons overkaptten. Geleidelijk aan gingen deze

beschuttingen grotere vormen aannemen en overdekten ze zelfs de sporen. Aanvankelijk waren ze nog erg primitief; het waren niet meer dan houten hangars die bedekt werden met zink, zoals in Oostende-stad en Verviers-West.

Te Oostende overdekten twee naast elkaar geplaatste hangars, over de volle lengte van het reizigersgebouw, de twee sporen. Het is echter niet geweten of de kapconstructie op houten palen rustte dan wel op gietijzeren zuilen.

De evolutie ging verder en in de stations van Gent-Zuid, Brussel-Noord en Brussel-Zuid, kwam men tot de realisatie van een kapconstructie, volledig in metaal en onderverdeeld in drie beuken. Immers, de houten spanten die voortdurend blootgesteld waren aan stoom en dampen ontbonden snel en vormden bovendien een gevaar voor brand. Vandaar dat er veelvuldig reparaties moesten uitgevoerd worden. Het dak van de nieuwe metalen overkappingen was bedekt met zink en werd op verschillende plaatsen onderbroken om de rook te laten ontsnappen en het licht te laten binnen komen door de beglazing.

De werken aan het Noord-station, waarvan de plannen in 1840 door F.J. Coppens werden uitgewerkt, werden pas beëindigd in 1862. Ondertussen was het station in 1846 reeds in gebruik genomen. De perrons en de sporen waren volledig overdekt door een hal die vrij eenvoudig van constructie was. Het metalen kapgebinte was over zijn volledige lengte verdeeld in drie beuken, waarvan de dakbedekking volledig driehoekvormig was uitgewerkt. Er was niets origineels, niets gezocht aan. De overkapping steunde op doorlopende zware massieve balken die zelf ondersteund werden door ver van elkaar verwijderd staande gietijzeren zuilen. Ook het later gebouwde Zuid-station kreeg van zijn ontwerper, August Payen, een overdekte hal mee. Hoewel ook deze hal verdeeld was in drie beuken, was het uitzicht ervan echter totaal verschillend. Het driehoekvormig kapgebinte werd gedragen door rondbogen die zelf steunden op gietijzeren kolommen van 9 m hoogte. Deze combinatie van bogen en driehoeken in het ribwerk gaf de indruk weer van een ruimtecreatie, waaraan een diepgaande studie voorafging. De samenhang van het geheel was in deze stationshal zeer opmerkelijk en geslaagd. August Payen was ook de ontwerper van het station van Gent-Zuid (II). De hal van dit station rustte op een aantal spanten van het Polouceau-type, die zelf ondersteund werden door twee rijen zuilen.

De overdekte stationshal van Kortrijk werd in 1879 ontworpen door H. Fouquet. Het was een type dat in België veel voorkwam met name te Namen (II), Leuven (II), Luik-Guillemins

A CENTRAAL-STATION TE ANTWERPEN.
B TURN-TAXIS TE BRUSSEL.



(II), Mons (II), Doornik (III) en Oostende-stad (II).

In feite was het zo, dat vanaf de jaren 1860, de ingenieurs bij de bouw van grote stations, afstapten van de onderverdeling in zijbeuken en kwamen tot één ruimte onder één grote boogkap.

Deze nieuwe bouwtrant werd ongetwijfeld ingegeven door buitenlandse voorbeelden zoals het Parijse Ooststation van ingenieur Serinet of het station St. Pancraas te Londen, waarvan de bouw in 1863 begonnen werd door W.H. Barlow en R.M. Ordisk. De Belgische realisaties waren echter vrij apart door het gebruik van een eenvoudige dakconstructie : een boog die in evenwicht werd gehouden door een rechte zolderbalk. Het station van Doornik was het werk van de architect Henri Beyaert. De hal ervan strekte zich over de gehele lengte van het reizigersgebouw uit. Haar boogvormige overkapping was 118 m lang en 36 m breed en ze werd ondersteund door 16 spanten, die op kolommen rustten. Het 24 m hoge dak werd bovendien nog gestut door boogvormige balken. De zijpanelen van het dak waren bedekt met zink en gaven langs de binnenzijde het uitzicht van een metalen netwerk. Het beglaasde gedeelte bevond zich volledig bovenaan.

Hoewel de sporen nog niet waren aangebracht in de hal, werd het station op 24 augustus 1879 officieel ingehuldigd in aanwezigheid van Leopold II. Bij deze gelegenheid werd Beyaert benoemd tot ridder in de Leopoldsorde.

De stationshal was echter geen lang leven beschoren; ze werd afgebroken nadat ze bij de bombardementen in 1944 onherroepelijk werd beschadigd.

Een ander station dat ook over een boogkap beschikte was dat van Brugge, in 1883 opgericht naar de plannen van J. Schadde. De 33 m diepe hal bestond uit een galerij van 5 m breed en een aangrenzende hoofdbeuk van zowat 28 m. De bintposten en het netwerk van balken rustten enerzijds op kolommen die een scheiding vormden met de galerij en anderzijds op de omheiningmuur van het station.

In 1886 kreeg het station van 's Gravenbrakel een overkapping. Ze werd ontworpen door A. Carlier en bestond uit twee aan elkaar grenzende hallen die de kaaien overdekten.

Op het einde van de jaren '80 ontwierp de architect Janlet voor Mechelen een nieuw reizigersgebouw samen met een boogvormige hal. Andere stations die over een gelijkaardige overkapping beschikten waren Leuven, Bergen, Charleroi en Turnhout.

De meest prestigieuze onderneming is echter ongetwijfeld de hal van Antwerpen-Centraal, gerealiseerd door ingenieur van Bogaerde, en ingehuldigd in 1898.

Over een lengte van 185 m overspant ze 10 sporen en op haar hoogste punt steekt ze 38 m boven de grond uit. Haar enorme glazen bekapping wordt ondersteund door 15 boogvormige spanten van telkens 3 scharnieren. Naast de overdekte stations van Verviers en Brussel Thurn en Taxis, is Antwerpen-Centraal trouwens het enige station in België dat zijn overkapping heeft kunnen behouden. De meeste van deze stalen constructies hebben het niet zo lang uitgehouden; het onderhoud van dergelijke « paleizen » slorpt immers veel tijd en geld op. Denken we daarbij alleen maar aan de hoeveelheid glas die jaarlijks sneuvelt ten gevolge van het vriesweer. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de meeste ervan, bij min of meer zware beschadiging, niet meer werden gerestaureerd maar definitief werden gesloopt.

BRONNEN

□ VERHAEGEN D. Le bâtiment des voyageurs du chemin de fer Belge et plus spécialement à Anvers et à Tournai, Louvain 1976, 228 p.

□ Poelaert et son temps, uitgegeven onder leiding van Richard Vandendaele, 1980 □

Ⓐ BINNENZICHT VAN HET STATION 'S GRAVENBRAKEL.

Ⓑ HET STATION TE GENT.



Ⓐ

P. PASTELIS



Ⓑ

P. PASTELIS