

STATIONSARCHITECTUUR IN BELGIE (1835-1914)

• H. De Bot

DEEL 2

HET SPOOR 6 NOVEMBER 2002

Vorige maand bracht uitgeverij Brepols een boek op de markt over stationsarchitectuur vanaf het ontstaan van de spoorwegen tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. In deze aflevering komen de particuliere maatschappijen aan bod.

DE EERSTE MAATSCHAPPIJEN

In tegenstelling tot de meeste van de ons omringende landen werden de eerste spoorwegen in België door de Staat aangelegd. Voor- en tegenstanders van openbare spoorwegen voerden in de kamer hierover bitsige debatten. Uiteindelijk legde de Staat de hoofdlijnen aan en zorgden particuliere maatschappijen vanaf 1844 voor de verdere fijnmazige voltooiing van het net. Tussen 1843 en 1870 legde de Staat nog

Bas-Oha

Dit type station werd zowel door de Franse *Nord* als de Belgische *Nord-Belge* gebruikt.



nauwelijks nieuwe lijnen aan. Nadien verleende de Staat nog wel concessies voor de aanleg van lijnen tegen een vast bedrag. Zij exploiteerde zelf deze lijnen.

Op enkele industriële lijnen in de Borinage na, was de spoorlijn Antwerpen-Gent de eerste lijn die aangelegd werd met privéfinanciering. De *Anvers à Gand* gebruikte nog een apart ontwerp voor ieder station. De *Entre-Sambre-Meuse* was de eerste maatschappij die een standaardstation gebruikte. Ook de *Flandre Occidentale* gebruikte vanaf 1853 een standaardstation. De lengte van het gebouw varieerde echter volgens de belangrijkheid van het station. De stations van de *Entre-Sambre-et-Meuse* en de *Flandre Occidentale* vertoonden neoclassicistische stijlelementen.

In de periode 1853-1856 bouwde de maatschappij *Dendre-et-Waes* een spoorlijn van Aat naar Denderleeuw met diverse vertakkingen, onder andere naar Brussel, Aalst, Dendermonde en Lokeren. Deze maatschappij deed beroep op de gerenommeerde architect Jean-Pierre Cluysenaar. Hij bouwde 17 verschillende stations meestal in Vlaamse neorenaissance. Het gerestaureerde en beschermde station Aalst is een getuige van de geraffineerde ontwerpen van Cluysenaar.

ste baanvak tussen Leopoldswijk en Terhulpen in gebruik nemen. Het zou nog tot 1858 duren voor Aarlen bereikt werd. De maatschappij verwierf later nog concessies van Marloie naar Luik, van Aarlen naar Athus en van Libramont naar Bastenaken. De maatschappij bouwde stations in Italiaanse neorenaissance te Assesse, Jemelle, Ciney, Natoye en Habay. Voor de stations Barvaux, Bomal, Chastre, Esneux, Mont-Saint-Guibert, Rhisnes, Saint-Denis-Bovesse en Tilff ontwierp de *Grande Compagnie du Luxembourg* een zelfde type station. Ook Comblain-la-Tour, Bernimont, Wideumont, Morhet, Sibret en Bastenaken kregen een identiek station.

DE FUSIES

De jaren zestig van de 19e eeuw werden gekenmerkt door fusies van exploitaties. Einde van de jaren zestig domineerden vier particuliere spoorwegmaatschappijen het Belgische spoorweglandschap. De *Grand Central Belge* exploiteerde vooral de lijnen in de provincies Antwerpen, Brabant en het oosten van Henegouwen. De *Société Générale d'Exploitation* beheerste een spoorwegnet van ongeveer 1000 km in Oost- en West-Vlaanderen en het westen van Henegouwen. In 1871 kocht de Staat uit concurrentieoverwegingen 600 km terug.



▲ Geel
Typisch station van de *Grand Central Belge*.

▲ Poperinge
De *Flandre Occidentale* opteerde meermaals voor een laag wit gebouw

▲ Aalst
Voor *Dendre-et-Waes* werden 17 stations in deze Vlaamse neorenaissance stijl ontworpen

De maatschappij *Grande Compagnie du Luxembourg* kreeg in 1846 een concessie voor de aanleg van een lijn van Brussel naar Luxemburg. Pas in 1854 kon de maatschappij een eer-

Intussen hadden de Franse bankiers Rothschild belangrijke exploitaties verworven, zoals Namen-Luik, Charleroi-Erquelines en Bergen-Quévy. Zij exploiteerden deze lijnen ...

STATIONSARCHITECTUUR IN BELGIË

- onder de naam *Nord-Belge*. Zij controleerden ook de maatschappij *Liège-Maëstricht* en de *Compagnie de Chimay*. De vierde hoofdrolspeler was de *Grande Compagnie du Luxembourg*. In 1873 kocht de Staat deze maatschappij terug.

Het bestaan van de *Société Générale d'Exploitation* was veel te kort om een eigen stationsarchitectuur te ontwikkelen. Helemaal anders verging het de *Grand Central Belge* want deze maatschappij werd pas in 1898 teruggekocht. De *Nord de la Belgique* verwierf de concessie voor de lijnen Antwerpen-Hasselt en Turnhout-Tilburg. De maatschappij liet de exploitatie echter over aan de *Grand Central Belge*. Op deze lijn bouwde de maatschappij identieke stations te Boechout, Berlaar, Heist-op-den-Berg, Booischot, Testelt, Zichem, Zelem, Schulen, Kermt, Alphen (NL) en Riel (NL). De *Grand Central Belge* verving ook enkele stations van de oorspronkelijke maatschappijen. Dit was onder meer het geval te Berzée, Ham-sur-Heur, Ransart, La Sambre, Tilly, Jamioulx en Charleroi (Ville-Basse). Voor deze stations ontwierp de *Grand Central Belge* een standaardontwerp. De lengte van het gebouw was evenredig met de belangrijkheid van het station. Bij de bouw van de lijn Antwerpen-Mönchengladbach in 1878-1879 kwamen er stations te Olen, Geel, Mol, Balen-Wezel, Lommel, Neerpelt, St-Huibrechts-Lille en Hamont. Ook in Nederland bouwde de *Grand Central Belge* stations te Budel, Weert, Baexem, Haelen, Melick-Herkenbosch en Vlodrop.

DE NORD-BELGE

Op 28 juni 1854 sloot de *Compagnie du Nord* een conventie met de Engelse eigenaars van de *Compagnie de Namur à Liège et de Mons à Manage* voor de exploitatie van de lijn Namen-Luik. Op 3 november 1854 volgde dan een overeenkomst met de *Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France* voor de exploitatie van de lijn Charleroi-Erquelinnes. Op 4 juni 1854 werd een overeenkomst met de *Compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain* voor de exploitatie van de lijn Bergen-Quévy-Hautmont gesloten. Op 4 juni 1854 sloot de *Compagnie du Nord* eveneens een overeenkomst met de *Compagnie de Namur à Liège et de Mons à Manage* voor de exploitatie voor de nog aan te leggen lijn Namen-Dinant-Givet.

De hele sfeer rond de *Nord-Belge* zoals de stations, de seinen, de overwegen, de locomotieven, de rijtuigen en wagens waren typisch Frans. Zelfs het taalgebruik bij de *Nord-Belge* verschilde met dat van de Staat. Bij de *Nord-Belge* sprak men over *un bâtiment voyageur* en bij de Staat over *un bâtiment de recettes*. De stationstypes van de *Nord-Belge* waren ook in gebruik bij de *Compagnie du Nord*. De architectuur van de grotere stations was overduidelijk door voorbeelden in Frankrijk geïnspireerd. De gevel van het station van Luik-Longdoz doet onwillekeurig denken aan het Parijse *Gare du Nord*. Het station te Hoei bijvoorbeeld is een verkleinde versie van de stations Tourcoing en Arras.



VERZAMELING H. DE BOT

▲ Bomal
De *Grande Compagnie du Luxembourg* bouwde dergelijke stations op haar lijnen.

▲ Bourcy
Dit standaardontwerp werd in 1873 door de Staat opgelegd.

▲ Boechout
Standaardstation voor de concessie Antwerpen-Hasselt en Turnhout-Tilburg.

Ook diverse kleinere maatschappijen, zoals de *Hesbaye-Condroz*, de *Liégeois-Limbourgeois*, de *Spa à la frontière grand ducale*, de *Malines à Terneuzen*, de *Gand à Terneuzen*, de *Eclou à Bruges* de *Hasselt à Maeseyck* en de *Compagnie de Chimay* ontwierpen een standaardstation.

De plannen van de kleinere stations kwamen gewoonweg uit Frankrijk, waar de *Compagnie du Nord* dezelfde types gebruikte. Van één stationstype werden liefst 28 stations gebouwd, te weten te Amay, Ampsin, Andenne-Seilles, Bas-Oha, Dave, Engis, Flémalle-Grande, Fontaine-Valmont,

Godinne, Hastière, Hermalle-sous-Huy, Jambes, Jemeppe-sur-Meuse, Landelies, Lobbes, Lustin, Marche-les-Dames, Marchienne-Zône, Namèche, Ougrée, Sclaigneaux, Seraing, Solre-sur-Sambre, Statte, Thuin-Nord, Tilleur, Val-Saint-Lambert en Yvoir.

TERUGKOOP

In 1868 wekten de plannen van de Franse *Compagnie de l'Est* om de Luxemburglijn over te nemen grote beroering in de Wetstraat. Gezien de spanning tussen Frankrijk en Duitsland kon België wel eens ongewild in conflict verstrikt raken. De Staat kocht per 1 januari 1873 de concessie terug.

Het parlement besliste dat er in de toekomst in principe geen nieuwe spoorwegconcessies zouden worden verleend. Meer nog, volgens budgettaire mogelijkheden zouden geleidelijk alle concessies worden teruggekocht. Voor deze voornemens in praktijk werden gebracht duurde het nog een hele tijd. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bleven er nog drie maatschappijen over, te weten de *Nord-Belge*, de *Malines à Terneuzen* en de *Compagnie de Chimay*.

Bij de goedkeuring van de wet op 3 juni 1870 voor de overname van de lijnen van het consortium rond de *Société Générale d'Exploitation* en de *Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut* kwam er een conventie/wet tot stand. De Staat en de *Bassins Houillers du Hainaut* kwamen overeen dat laatstgenoemde maatschappij alle reeds toegestane concessies nog zou uitvoeren. Na oplevering zou de Staat de exploitatie op zich nemen. In 1877 ging de *Bassins Houillers du Hainaut* echter failliet, nadat slechts een beperkt deel van de verplichtingen uit de conventie/wet waren nagekomen.

Vanaf 1873 legde de Staat blijkbaar aan de particuliere maatschappijen een typestation op. Voor de aanleg van lijnen onder het stelsel van concessies of aanleg tegen vaste prijs gebruikte men dus een standaardontwerp. In 1872 werd reeds een ontwerp met dezelfde stijlkenmerken voor de lijnen van de *Chemins de fer des Plateaux de Herve* gebruikt. In 1873 werden de spoorweglijnen Trazegnies-Courcelles-Centre, Dour-Quévrain, Marbehan-Virton in gebruik genomen en werden nieuwe stations opgericht te Courcelles-Centre, Dour, Elouges, Sainte-Marie, Ethe en Virton.

De eerste variant werd gekenmerkt door het gebruik van een sluitsteen in deuren en vensters en in 1873 ingevoerd. De tweede variant, zonder sluitsteen, werd voor het eerste in 1876 te Erpe-Mere gebouwd. De laatste stations van dit type (Ruien, Berchem-Oudenaarde en Melden) dateren van 1890.

Denée-Maredsous, Falaën en Warnant waren de laatste stations van de eerste variant. Tot 1890 werden de twee varianten door elkaar gebruikt. Bij de stations van een bepaalde concessie waren de details meestal identiek. Van de eerste variant werden er 64 geïnventariseerd, van de tweede 53. ■



▲ Braine-le-Château
Van dit type station werden er 53 geïnventariseerd.

VERZAMELING H. DE BROT

Bij de aanleg van nieuwe lijnen legde de Staat vanaf 1873 aan de particuliere maatschappijen een standaardontwerp voor een station op.