

STATIONSARCHITECTUUR IN BELGIE (1835- 1914)

• H. De Bot

DEEL 1

In de loop van deze maand verschijnt bij uitgeverij *Brepols* een eerste boek dat een overzicht brengt van de Belgische stationsarchitectuur tot aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog. Als smaakmaker krijgt u deze maand alvast een kort overzicht van de architectuur van de Staatsspoorwegen. Volgende maand zijn de stations van de particuliere maatschappijen aan de beurt.

HET SPOOR 24 OKTOBER 2002

▼ Antwerpen-Centraal (kant Zoo)



DE EERSTE SPOORLIJNEN

Op 1 mei 1834 keurde het Belgische parlement een wet voor de aanleg van een spoorwegnet goed. De wet voorzag in de aanleg van een stervormig net met Mechelen als centrum. Naar het oosten liep de spoorweg via Leuven, Tienen, Luik en Verviers naar de Duitse grens, naar het noorden naar Antwerpen. De haven van Oostende werd bereikt via Dendermonde, Gent en Brugge. Tot slot liep er nog een lijn naar de steden in Henegouwen en naar de Franse grens. Een jaar later op 5 mei 1835 werd de spoorweg tussen Brussel en Mechelen feestelijk ingereeden. Op 26 mei 1837 kwam er nog een aanvullende wet voor de aanleg van Gent-Kortrijk-Doomik en 's-Gravenbrakel-Manage-Charleroi-Namen. In 1843 waren de doelstellingen van de wet gerealiseerd en beschikte de Staat over 559 km spoor.

DE EERSTE STATIONS

In het begin van de 19e eeuw was het neoclassicisme de meest verbreide stijl, een stijl waarbij men in hoofdzaak elementen uit de Romeinse en Griekse bouwkunst gebruikte en waarbij harmonie, lineaire vormen en symmetrie bepalend waren. Het hoogtepunt ervan viel samen met de opkomst van de spoorwegen in West-Europa. Logisch dat deze stijl ook de norm werd voor de eerste stations van de nieuwe spoorwegmaatschappijen in ons land. Met uitzondering van Gent-Zuid, Brussel-Bogaarden, Oostende, Brugge, Doornik en Bergen werden de eerste stations buiten de stadsmuren opgericht. Tot 1860 kende België namelijk nog het octrooi-recht, waardoor aan de stadspoorten tol moest worden betaald.

kentoren met vier uurwerken. Leuven en Tienen hadden ook een klokkentoren, wat doet vermoeden dat de plannen van deze stations van dezelfde hand waren.

In 1841 treedt Auguste Payen (1801-1877) in dienst van de Staatsspoorwegen. Volgens zijn biograaf E.J. Soil ontwierp Payen de stations van Wetteren, Gent-Zuid, Brugge, Oostende, Leuven (?), Manage, Lier, Verviers-West, Pepinster en Brussel-Zuid. Bij deze opsomming kan men echter wel enkele bedenkingen maken. Leuven werd immers in gebruik genomen vóór de aanstelling van Payen. Als Payen het station Pepinster tekende moet ook het nagenoeg identieke station Chaudfontaine van zijn hand zijn. Ook de stations Wetteren en Borgworm waren oorspronkelijk vrijwel identiek. Het station 's-Gravenbrakel werd nagenoeg bij de aanvang van zijn carrière voltooid.

Het is wel een feit dat tijdens zijn leven verschillende andere stations gerealiseerd werden, zoals Dendermonde, Halle, Zinnik, Vorst-Zuid, Brussel-Bogaarden, Tubeke, Luik, Doomik, Aalter, Vilvoorde, Châtelineau-Châtelet, Jurbeke en Ecaussinnes.

VERSCHILLENDE STIJLEN, VERSCHILLENDE ARCHITECTEN

In het midden van de 19de eeuw kende de architectuur twee tegenstrijdige tendensen. De ene zocht zijn inspiratie in het Grieks-Romeins erfgoed (neoclassicisme), de andere greep terug naar eigen historische stijlen (neorenaissance).



▲ Haltegebouw Kemzeke



▲ Station Anvaing



▲ Station Halle

Wie de architecten van de eerste stations waren is niet exact bekend. Sommigen schrijven ze toe aan ingenieur De Ridder, anderen aan ingenieur Poncelet.

Het eerste station werd gebouwd te Mechelen (1837). Het werd een sober gebouw met centraal een vleugel met twee bouwlagen onder een tentdak en aan beide zijden een vleugel onder een zadeldak. Op de begane grond had het gebouw rondboogvensters en -deuren en op de eerste verdieping rechthoekige vensters. Boven het tentdak prijkte een klok-

In de periode 1860-1875 werden diverse stations in Vlaamse neorenaissancestijl opgericht. De nieuwe stijl stond erg in contrast met het toen gangbare neoclassicisme. Van wit bepleisterde stations met zuilen, frontons en arcades evolueerde de stationsarchitectuur abrupt naar volumineuze baksteengebouwen waarbij overvloedig gebruik werd gemaakt van trapgevels. Na bijna dertig jaar spoorweggeschiedenis had men nog geen oog voor functionalisme en bleef men de symmetrie handhaven.

In de jaren 1860 beantwoordden verschillende stations uit de beginperiode al lang niet meer aan de groei van het treinverkeer. Bovendien waren verscheidene voorlopige constructies dringend aan vervanging toe. Dit was het geval voor Oude-God, Ensival, Ezemaal, Floreffe, Gingelom, Jeuk-Roost, Verrijck, Malderen, Haacht, Wespelaar-Tildonk, Lembeek, Hennuyères, Boussu, Gouy-lez-Préton, Pont-à-Celles (Nord) en Auvelais. Na de opening van een rechtstreekse lijn Brussel-Leuven in 1866 bouwde de Staat stations met trapgevels te Diegem, Zaventem en Kortenberg. Ook langs de lijnen Halle-Aat en Brussel-Charleroi werden trapgevelstations opgericht.

Deze periode werd ook gekenmerkt door de bouw van monumentale stations. Brussel-Zuid (1869) werd nog in zuivere neoclassicistische stijl opgetrokken. Het station Brussel-Noord, waarvan Leopold I de eerste steen reeds in 1841 legde, was pas helemaal voltooid in 1862. In feite luidde dit station de eclectische periode in. Bij het eclectisme gebruikten architecten diverse stijlelementen door elkaar. Architect Lambeau van de Staatsspoorwegen tekende met zekerheid de stations Luik Guillemins (1864) en Namen (1864). Aan de hand van stijlelementen kunnen we stellen dat hij waarschijnlijk ook de stations Bergen (1870) en Charleroi (1874) ontwierp. Al deze stations vertoonden duidelijk Franse invloeden.

Doomnik gebruikte Beyaert nog diverse elementen uit de Franse renaissance en Janlet slaagde erin op geraffineerde wijze moderne materialen zoals ijzer te gebruiken in zijn ontwerp voor het station te Mechelen. Vanaf 1879, met de inwijding van het station te Doornik, tot 1913, met het in gebruik nemen van het station Mechelen-Nekkerspoel, gebruikte de Staatsspoorwegen in hoofdzaak Vlaamse neorenaissance-ontwerpen.

Een ander belangrijke vertegenwoordiger van deze Vlaamse neorenaissancestijl was architect Henri Fouquet. Hij bouwde de stations te Leuven, Nieuwpoort-Bad, Oostkamp, Halle, Zinnik, Harelbeke en Oudenaarde.

De Staatsspoorwegen bouwden ook enkele stations in neogotische stijl, zoals te Brugge, Veurne, Binche, Luik Paleis, Oostende Stad en Gent Sint-Pieters. De art-nouveau, die België op de wereldkaart van de architectuur plaatste, ging aan de Staatsspoorwegen voorbij.

DE SPOORWEGKATHEDRAAL

Je kunt geen standaardwerk over stationsarchitectuur openslaan zonder een vermelding over de Antwerpse spoorwegkathedraal te vinden. Het houten gebouw uit 1854 voldeed al lang niet meer. In eerste instantie tekende de Antwerpse architect Ernest Dieltens de plannen voor een nieuw station. Hij zocht zijn inspiratie in Frankfurt en



▲ Station Luik-Guillemins



▲ Station Lier



▲ Station Tienen

Henri Beyaert (bekend van het 100 frank biljet) en Emile Janlet worden over het algemeen beschouwd als de grondleggers van Vlaamse neorenaissancestijl. Zij wilden een nieuwe nationale stijl creëren door gebruik te maken van historische stijlelementen en inlandse materialen. Beiden ontwierpen een station: Beyaert te Doornik en Janlet te Mechelen. Toch waren beiden wars van architecturale dogma's. Te

Straatsburg. Uiteindelijk werd de opdracht aan de Bruggeling Louis Dela Censerie toegewezen. Hij verwierf vooral faam met neogotische ontwerpen. Voor Antwerpen koos hij echter voor een ontwerp in neobarok. Dela Censerie liet zich vooral inspireren door het station van Luzern. Antwerpen-Centraal werd uiteindelijk een uitvergroot ontwerp van dit Zwitserse station.

Ingenieur Clement Van Bogaert ontwierp de spoorhal. De werkzaamheden werden omstreeks 1895 aangevat. Tegelijk met de bouw van het nieuwe Antwerpse station werd het ringspoor verhoogd waardoor de bouw van een nieuw station te Berchem en het verplaatsen van het station te Antwerpen-Dam noodzakelijk werden.

Het station bestond uit drie delen. Een eerste deel vormde het ondergrondse en bovengrondse metselwerk waarop de perrons lagen. Deze perrons werden verlengd door een verhoogde spoorwegberm met gemetselde steunmuren, door de Antwerpenaren *centers* genoemd. Een tweede deel vormde de spoorhal en een derde deel het eigenlijke stationsgebouw. In 1898 volgde een aanbesteding voor het eigenlijke stationsgebouw. Omstreeks 1899 werd een voorlopige treindienst onder de spoorhal in gebruik genomen. In 1905 was het station helemaal voltooid.

STANDAARDCONCEPT

De grote stations waren stations van 1e of 2e klasse. Eind van de jaren zeventig van de 19e eeuw paste de Staat voor de stations van 3e, 4e en 5e klasse een standaardconcept toe. Een station bestond uit drie delen, met in het midden een gedeelte met twee bouwlagen, aan de ene zijde een lage vleugel onder een plat dak en aan de andere zijde een lage vleugel met een zadeldak. De Staatsspoorwegen voorzagen voor het personeel een voor die tijd erg ruime dienstwoning. De benedenverdieping van het middenste gedeelte van het gebouw was voor een gedeelte gereserveerd voor het gezin van de stationschef. In het andere deel richtte men een bureau in met loketten. Op de eerste verdieping bevonden zich de slaapkamers. De lage vleugel met een plat dak was bestemd voor het gezin van de chef. In de lage vleugel met een zadeldak werd de reizigersdienst ingericht. Hier bevond zich de wachtzaal voor de reizigers 3e klasse. Soms werd er een aparte wachtzaal voorzien voor de reizigers 1e en 2e klasse en eventueel een apart magazijn voor de pakjesdienst.

Oorspronkelijk ontwierpen de architecten van de diverse groepen een gebouw dat specifiek was voor de groep. Het ontwerp van de groep Brussel-Zuid werd vanaf 1881 het standaardontwerp voor heel België. In 1895 werd dit ontwerp enigszins aangepast. De lage vleugel met een plat dak werd vervangen door een vleugel onder een zadeldak. Van beide varianten werden 143 stations geïnventariseerd. Op Zingem en Olsene na werden al deze stations vóór 1914 gebouwd.



STATIONSARCHITECTUUR IN BELGIE

Deel I: 1835- 1914

Hugo de Bot

200 blz., 297 x 210 mm, Brepols, 2002,
paperback, ISBN 90-5622-048-9,
45 EUR (in de boekhandel).

In deze publicatie beperkt de auteur zich tot de studie van de stationsgebouwen, of beter gezegd de ontvangstgebouwen. Hiermee werd een eerste stap gezet in de inventarisatie van het Belgische spoorwegpatrimonium. De voornaamste bron voor deze inventarisatie vormen de prentbriefkaarten. Door voortdurend vergelijken van dit beeldmateriaal stelde de auteur een typologie op van de stations van de Staatsspoorwegen en de particuliere maatschappijen. Aan de hand van dit iconografisch materiaal beschrijft hij bovendien de evolutie van de architectuur van de 19e eeuw en van de eerste jaren van de 20e eeuw. In dit boek worden de Belgische stations uitvoerig beschreven en geïllustreerd weergegeven. Het resultaat werd samengebracht op 200 bladzijden met 800 afbeeldingen. Zij geven een overzicht van de stationsarchitectuur tot de Eerste Wereldoorlog.

Voor het personeel en gepensioneerden van de NMBS is er een speciale korting van 10% voorzien. Het boek kan dus voor 40,50 EUR besteld worden bij uitgeverij Brepols Publishers, Begijnhof 67, 2300 Turnhout, tel.: 014/44 80 20, fax: 014/42 89 19, info.publishers@brepols.net, www.brepols.net

STATION, HALTE EN STOPPLAATS

De Staat maakte namelijk een onderscheid tussen een station, halte en stopplaats.

Stations hadden een geregelde treindienst voor reizigers en een infrastructuur voor goederendienst. Voor het gebouw bevond zich een plein, meestal verlengd met een afgesloten goederenterrein. In principe werd hier ook een uitwijkspoor ingericht. Volgens de plaatselijke behoeften beschikte men in een station verder nog over een goederenloods, een laadperon, een laadmal en een weegbrug.

Een *halte* had een min of meer een geregelde treindienst voor reizigers. Hij was altijd voorzien van een gebouw en een plein. Het gebouw ervan was ingedeeld in een woongedeelte, een bureau, een wachtzaal en een magazijn voor de pakjesdienst.

Een *stopplaats* was niet meer dan eenvoudig perronnetje gelegen bij een kruising van een weg, meestal in de nabijheid van een wachterswoning. Reiskaartjes kocht men in de trein. Meestal stopte er slechts een beperkt aantal treinen. In principe had een stopplaats geen gebouw. Soms richtte de Staat een klein gebouw op, met oog op een latere uitbreiding tot een haltegebouw.

Einde van de jaren tachtig van de 19e eeuw nam de Staat een standaardontwerp in gebruik voor het haltegebouw. Het was een eenvoudig gebouwtje dat nagenoeg altijd uitgebreid werd, omdat het meestal veel te klein was. Van dit gebouw werden er een twintigtal geïnventariseerd.

Vanaf 1893 neemt de Staat dan een nieuw soort haltegebouw in gebruik. Na de bouw van twee prototypes te Dolhain-Vicinal en Profondsart, wordt te Carlsbourg het definitieve ontwerp gebouwd. Het concept van het gebouw is in hoofdzaak identiek met het stationstype uit 1881. Een gebouw met verdieping werd geflankeerd door een lage vleugel met een zadeldak en een lage vleugel in L-vorm. De ene helft van de benedenverdieping van het centrale deel was gereserveerd voor het gezin van de chef, de andere helft was ingericht als bureau met loket. Op de bovenverdieping bevonden zich de slaapkamers. De lage vleugel in L-vorm was ingericht als woonruimte. Langs de perronzijde werd deze vleugel afgeschermd door een muurtje met een poortje dat toegang gaf tot een koertje. In de andere vleugel bevond zich een wachtzaal voor reizigers en een magazijn voor de pakjesdienst. Van dit haltegebouw werden er tot 1914 minstens 150 gebouwd. ■

Vorige maand hebben wij het reeds over de maximumfactuur (MAF) gehad. De MAF is een waarborg voor elk gezin dat het niet meer zal uitgeven voor verzekerde en noodzakelijke gezondheidskosten dan een bepaald bedrag. De hoogte van dit bedrag hangt af van het gezinsinkomen en de sociale toestand.

In dit artikel zullen wij het hebben over de praktische toepassing. Het gezin dat hiervoor in aanmerking komt, is dit zoals het opgenomen is in het Rijksregister van de natuurlijke personen. Om dit te illustreren pikken wij het gezin, dat we u vorige maand voorgesteld hebben, weer op:

Opa Richard woont in bij zijn zoon Ivo, diens echtgenote Nele en hun drie kinderen Annelies, Mark en Patrick. Ook de broer van Nele, Dirk woont bij het gezin.

PRAKTISCHE TOEPASSING

Op basis van de sociale categorie en uitgevoerd door de verzekeringsinstellingen

Indien binnen een gezin één of meerdere rechthebbenden zijn op een sociaal voordeel, geniet dit gezin van de terugbetaling van de remgelden boven het plafond van 450,00 EUR. Het gaat om de volgende rechthebbenden.

De rechthebbenden op de verhoogde verzekeringstegemoetkoming:

- gepensioneerden, weduwen en weduwnaars, wezen en invaliden;
- personen ingeschreven in het Rijksregister;
- rechthebbenden op een bestaansminimum;
- rechthebbenden op OCMW-steun;
- rechthebbenden op een gewaarborgd inkomen voor bejaarden;