

NOG MEE

DIEST 1952

Ter wille van een militair bouwverbod, bezat Diest vroeger slechts een stationsgebouw van hout dat afbrandde tijdens de oorlog 1940. Alleen de goederenloods bleef gespaard. Het nieuw gebouw is een klassieke constructie met goed opvallende hoofdingang.

KNOKKE 1956

Slechts de bijgebouwen van het station bleven tijdens de oorlog van algehele vernieling gespaard. Zij werden hersteld en met een overdekt portaal verbonden aan het nieuw stationsgebouw. Dit laatste, met zijn grote pannendaken, baksteengevels en schrijnwerk in eikehout, is zeer sympathiek en lokt de reizigers van ver aan. Het heeft ook succes geboekt bij liefhebbers van miniatuurspoorwegen.



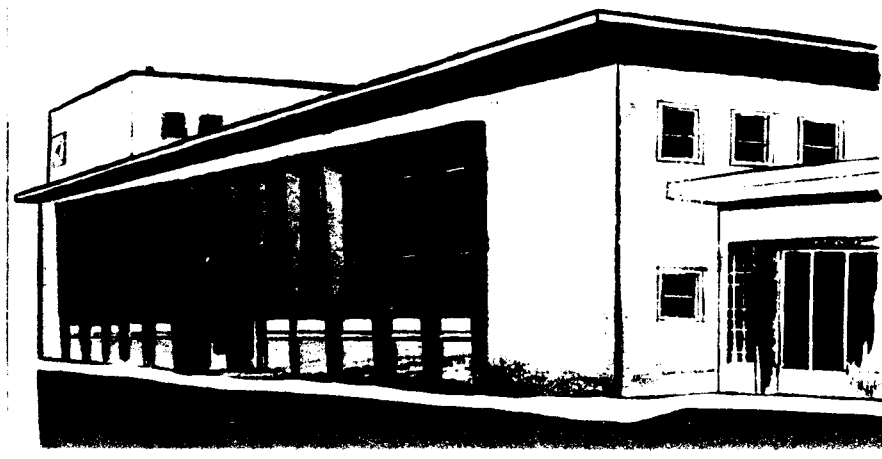
DENDERLEEUEW 1962

Het eerste stationsgebouw werd, tijdens de oorlog 1914-1918, vernield door de ontplaffing van een munitietrein. Het gebouw dat ter vervanging ervan werd opgericht, had slechts een tijdelijk karakter. Het nieuw stationsgebouw werd opgetrokken op de plaats waar het vooroorlogs gebouw stond, nabij de bestaande doorgang onder de sporen, derwijze dat de reizigers vanuit de wachtkamer, langs een overdekt voetpad, deze onderdoorgang kunnen bereiken.

Het gebouw is zeer modern opgevat, met grote glazen delen en kunststeenplaten voor de volle muurvlakken. De bovenverdieping wordt ingenomen door het seinhuis met erker.

Het geheel zal weldra aangevuld worden met nieuwe sanitaire installaties en een stalling voor fietsen. Aldus zal het oude voorlopige gebouw geleidelijk verdwijnen. Er valt ook op te merken dat de seinhuizen binnen afzienbare tijd in het nieuw gebouw zullen worden opgenomen.

Een ruime parkeerplaats voor personenwagens werd ingericht op het vrijgegeven terrein langs de sporenbundel.



OVER DE STATIONSGEBOUWEN »

JEMELLE 1952



een eerste artikel (1) over de evolutie van de « stationsgebouwen » hebben wij de nadruk gelegd op de wijze waarop geleidelijke verandering van de spoorwegexploitatie de opbouw van die gebouwen heeft beïnvloed : de architect noemt de « functionele » strekking van de hedendaagse bouwkunst. Mensen zullen wij nagaan welke de bijdrage is « van buiten » zoals die zich voor ieder architecturaal gewrocht laat zien, namelijk de nieuwe ideeën betreffende al wat, enerzijds, verband houdt met de « Kunst » en, anderzijds, met de laatste snufjes die de fabrikanten van bouwmaterialen op de markt brengen.

De kunst is een subjectieve opvatting. Vooral wanneer het moderne kunst gaat is men er, meestal, helemaal voor of helemaal tegen. Om iedereen met het uiterlijk van de stationsgebouwen te verzoenen, werd dan ook veel verscheidenheid aangenomen. Wat vandaag modern is, zal binnen tien jaar misschien als « uit de oude doos » bestempeld worden. Daarom men er zich aan verwachten dat de opvattingen met een globaal karakter », zoals ze soms door de plaatselijke overheden gewenst werden, het langer zullen uithouden dan de « orbrekers » die van hun tijd wilden zijn. Iedereen werd zijn eigen smaak bedienend : oude kunststeden wensten moderne stations, tenminste wanneer ze buiten de stadskom werden opgericht.

De traditionele bouwmaterialen ruimen dikwijls de plaats voor nieuwmodische dingen zoals kunststeen, niet te verwarren met de nabootsing van natuursteen die door de archi- doorgaans niet op prijs wordt gesteld. Verder zijn wij, het stuk van gevels, getuige van het succes van schrijnwerk in aluminium en isolerende panelen, bestaande uit door- gaande dubbele ruiten en ondoorzichtbare zogenoemde « sand- wich »-panelen die de radiatoren of het betonskelet aan het uitzicht onttrekken. Voor de smulpapen is een sandwich een « gevuld broodje » : in het bouwbedrijf gaat het om een element bestaande uit een isolerend produkt dat afge- sluit is door buitenlagen waarvan het materiaal en de dikte tot in het oneindige variëren ; verlaakt glas, aluminium, cement, polyester, plasticen lagen en zelfs staalplaat. Het schommelt de totale dikte tussen 3 en 4 cm, zodat elk element op dezelfde wijze als een doodgewone ruit kan wor- den bevestigd.

De beton is ook verjongd ; de prefabricatie is aan de orde van de dag en op de bouwplaats durft men nu zelfs beton met spe- ciale samenstelling (wit cement, uitgelezen zand en keien) laten zien, zoals het uit de bekisting komt, en dat achteraf, hier en daar, nog wel eens lichtjes wordt bijgewerkt.

De oprispende dakbedekkingen en koepels van plastic en metaal zijn ook voorstanders. Zij vervangen meer en meer de onbetrouwbare en moeilijk waterdicht te houden glazen daken.

De interieur van het gebouw evolueert eveneens : de plafonds krijgen een bekleding met groeven of gaatjes — deze kunnen dempen het geluid en betekenen, derhalve, een ver-andering van de akoestiek — en de muren worden bekleed met plastic, allerlei geglazuurde materialen of zelfs metaal- lambrizeringen.

De gezegd van de kleuren op wanden, plafonds en schrijn- werk. We hebben in het schilderwerk een kleine kleurenrevo- lutoorgemaakt. Deze revolutie is evenwel stilaan gaan varen en op de buitenssigheden van de helle kleuren volgt de « symfonie » der kleurengamma's. Daar er om de hoek naar opnieuw wordt geschilderd, valt het, in dit domein, het makkelijkst de evolutie van de smaak te volgen.

De lezer, we zijn nog niet uitgepraat, maar, voor het oomblik, is dit wel voldoende. Een volgende maal zullen we spreken over de invloed van de techniek spreken.

De album 1952-1962 tonen we een tweede reeks sta- tionsgebouwen, ditmaal van gemiddelde grootte, waaronder een van recente datum.

G. HENDRICKX.

(1) « Het Spoor » n° 76 van december 1962.

Wie herinnert zich nog de eerste aankondigingen over de radio op 10 mei

1940 : « Het station Jemelle staat in brand » ? Het werd volledig herbouwd en de grès-breuksteen, de deur- en vensteromlijstingen en het leiendak aeven het nieuwe gebouw een typisch Ardens karakter.

PEPINSTER 1952

Gelegen in de driehoek gevormd door de lijnen Luik-Verviers en Spa-Verviers, is dit stationsgebouw opgericht volgens een plattgrond in L-vorm, op de funderingen van het door de oorlog vernielde gebouw.

Met zijn sobere lijnen en de keus van de materialen (grès, breuksteen en leiendak) is het een stevige constructie. De overdekte ingang is zeer aantrekkelijk. Naar de kant der sporen werd een deel van de vroegere luifel behouden als beschutting voor de reizigers.



ETTERBEEK 1958

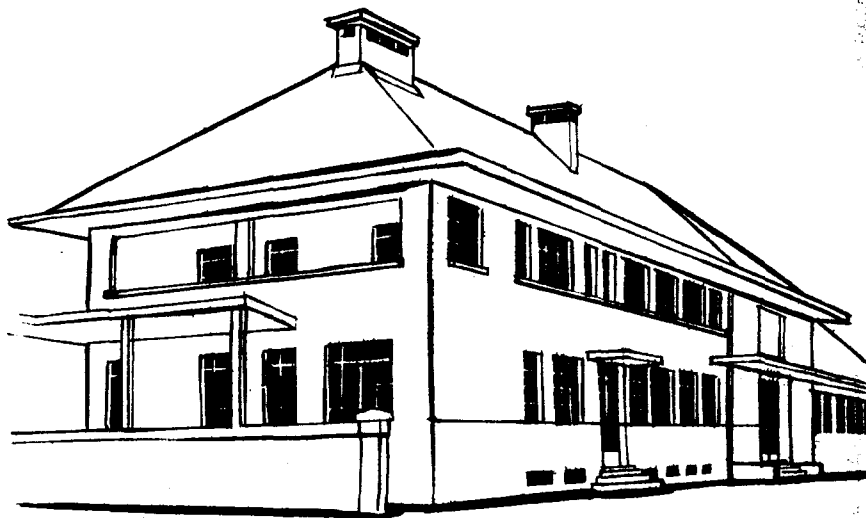
Het vroegere stationsgebouw, dat zwaar beschadigd was, kon niet meer in zijn oorspronkelijke stijl hersteld worden. Een modern gebouw werd op de plaats van het vernielde opgericht en verstopt op handige wijze al de behouden oude constructies die de terrassen en de trappen bedekken welke naar de lager gelegen sporen leiden. Heel het station is op een brug met twee bogen opgericht : het staat dus vlak boven de sporen.



MARLOIE

1952

Eveneens door oorlogsgeweld vernield, is het stationsgebouw herrezen als een modern gebouw met regionaal karakter : het leidendak, de blauwe hardsteen en de bepleistering geven het gebouw zijn eigen stempel.



IEPER

1962

Het nieuwe stationsgebouw van Ieper vervangt een noodstation, opgericht na de oorlog 1914-1918. Eigenlijk werd de vervanging van dit gebouw reeds vroeger ontworpen en waren de werken zelfs aangevangen in mei 1940. De uitvoering werd stopgezet wegens een nieuwe oorlog.

Het nieuwe gebouw, waarvan de plannen aan de huidige exploitatienoodwendigheden werden aangepast, is modern opgevat. Het valt op door zijn sobere lijnen en het contrast tussen effen vlakken en kleurige panelen. Gelegen buiten de stadskern, waar de plaatselijke stijl dient in acht te worden genomen, werd deze moderne architectuur, in overleg met de stadsdiensten en de Dienst voor Stedebouw, volledig aanvaard als de expressie van deze tijd.

De algemene schikking van het gebouw houdt, in grote mate, rekening met de aansluiting spoor-autobus : de dienstregelaar heeft uitkijk op beide verkeersmiddelen.



DIKSMUIDE

1962

Station Diksmuide, gelegen op de lijn Gent-Adinkerke-De Panne, is eveneens een aansluitingsstation voor de klanten van de autobussen die Nieuwpoort en andere steden van de Westhoek bedienen.

Het nieuwe stationsgebouw werd met ongeduld verbeid door het personeel en het publiek, die zich zo lang tevreden moesten stellen met een voorlopig stationsgebouw opgericht na de oorlog 1914-1918. De stijl en het uiterlijk van het nieuwe gebouw werden geïnspireerd door de regionale bouwtrant. Het is een stevig gebouw met pannendak, laag en vast gevestigd in deze aarde van Vlaanderens frontvlakte, op de puinen van de twee vorige stationsgebouwen. Het nieuwe gebouw omvat een ruime wachtkamer, mooie bureaus met seinrichtingsapparaten, dienstlokalen en het goederenmagazijn.





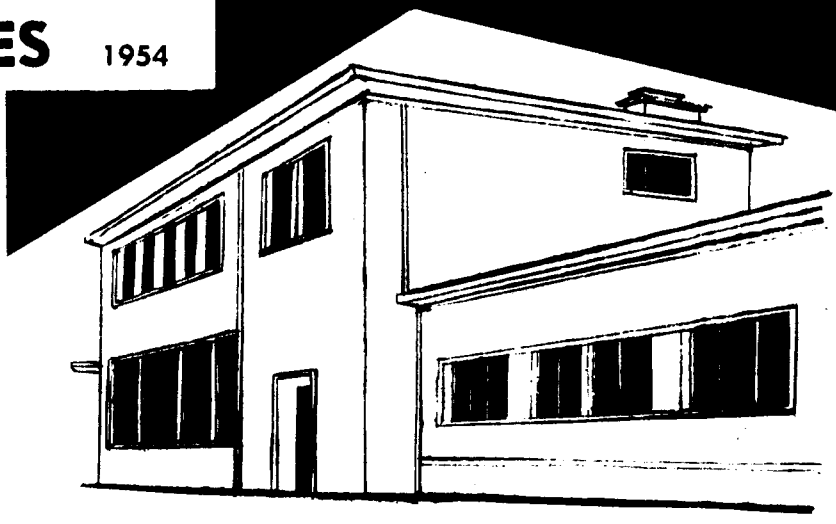
Voor het stationsgebouw Doornik kan men niet spreken van een nieuwbouw. Het bestaande gebouw werd zeer zwaar beschadigd en kon gedurende de oorlog niet volledig worden hersteld. Wegens het monumentaal en artistiek karakter van het gebouw, werd besloten de oorspronkelijke bouwtrant ervan te behouden. Toch werd de binneninrichting grondig gewijzigd en werd een stijlvolle modernisering doorgevoerd.

Naar de kant der sporen werd de hoge glazen overkapping afgebroken en vervangen door luifels.

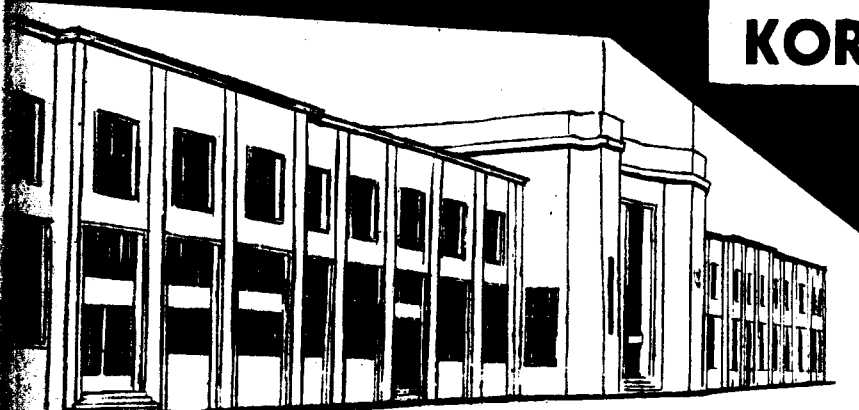
Een kostbare getuige uit het verleden is aldus bewaard gebleven.

ANDENNE-SEILLES 1954

Dit stationsgebouw vervangt eveneens een door de oorlog zwaar geteisterd gebouw dat achteraf werd afgebroken. Het is een der zeldzame stationsgebouwen gelegen aan « de hoek van de straat ». Het heeft een eenvoudig uiterlijk en bezit een ruim verlichte wachtkamer waarboven zich de woning van de stationschef bevindt. Ter gelegenheid van de aanstaande elektrificatie van de lijn zal een nieuw seinhuis worden aangebouwd.



KORTRIJK 1956



Het stationsgebouw van Kortrijk werd zeer zwaar beschadigd door de oorlogsomstandigheden. Het werd weer opgebouwd en doet plechtig aan met zijn monumentale hoofdingang. De gevels zijn in bleek-gele en stevige sierbaksteen uitgevoerd. Dit gebouw omvat, benevens de stationsdiensten, de lokalen van de R.T.T., het buffet, het handelsagentschap, de woning van de stationschef en de bureaus van het arrondissement van de Baan.