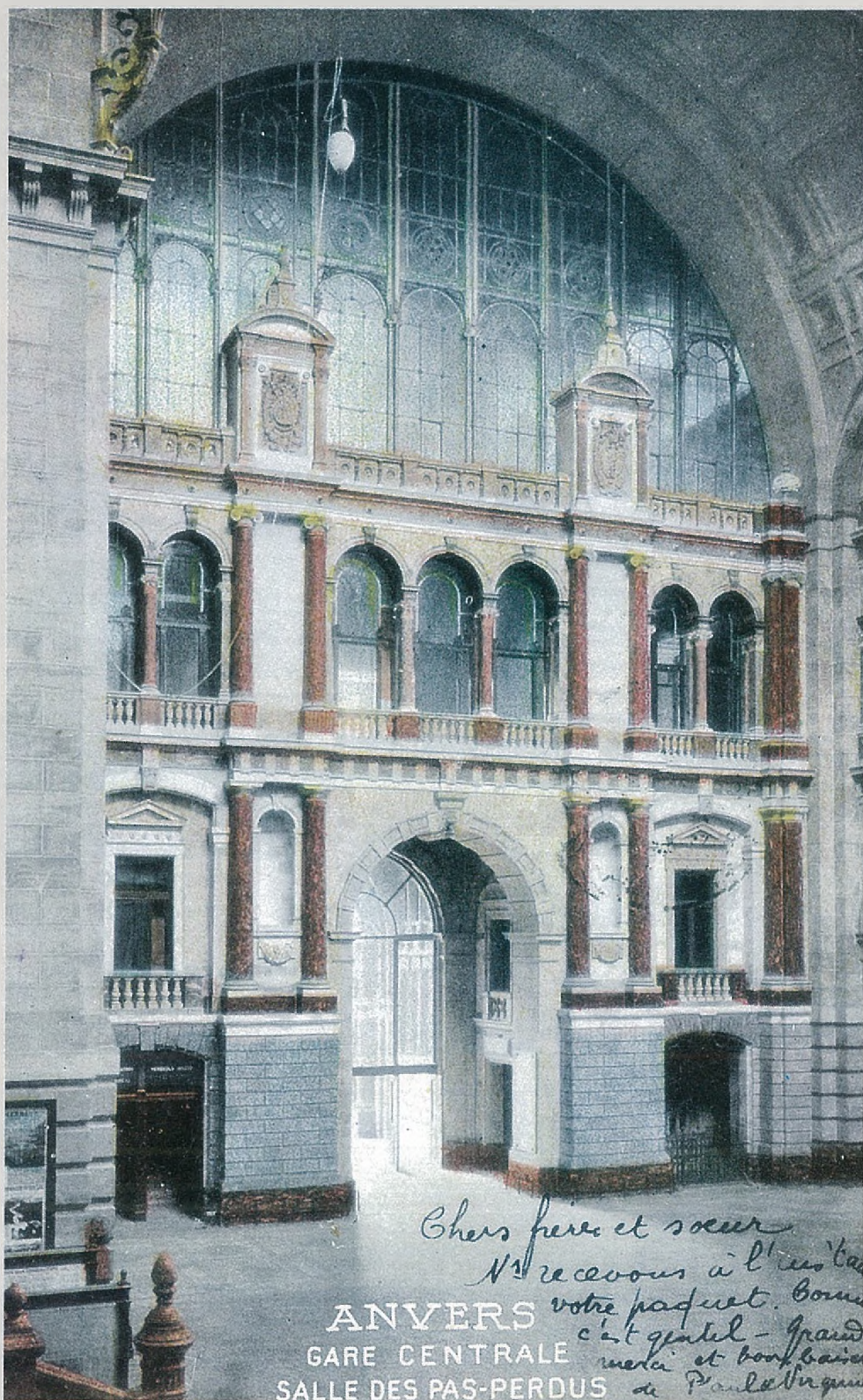


DE STATIONSARCHITECTUUR VAN 1835 TOT NU

Enkele beschouwingen
G. FERON

Het station is
immers niet alleen
een openbaar
gebouw, het heeft
ook een
industriële
opdracht.



DE STIJL

Toen de spoorweg snel groeide, waren de bouwkundigen aan experimenteren toe omdat bestaande gebouwen niet verbouwd of gemoderniseerd moesten worden; er was dus creativiteit vereist om alles te voorzien wat er in een station nodig was.

Toch mochten de belangen van de spoorwegmaatschappijen niet uit het oog verloren worden; moest de reiziger er service en comfort vinden en moest ook het personeel er in optimale omstandigheden aan de slag kunnen. Kortom een goede exploitatie was van groot belang.

Het zijn ongeveer deze woorden die M. Angelier neerschreef in een studie over een anderhalve eeuw stations in Frankrijk (1). Een van de eerste stationsdeskundigen nl. Amedee Guillemin meende dat soberheid, eenvoud en symmetrie de hoofdeigenschappen van een station moesten zijn.

Het station is immers niet alleen een openbaar gebouw, het heeft ook een industriële opdracht. Bijgevolg stelde hij dat het nuttige en functionele ook mooi moest zijn. Hij bestudeerde portieken, monumentale ornamenten en onderzocht of die wel pasten bij de stationsgebouwen.

Zoals Perdonnet, gaf ook hij de voorkeur aan stations met passende gevels.

Beide deskundigen vonden dat de stationsgebouwen in Frankrijk voorbeelden van goede smaak waren.

Het chauvinisme is niet alleen van deze tijd! Zij verklaarden tevens dat men zich er niet aan anachronisme bezondigde en keken dan even meewarig naar de stations in Duitsland. Zag men daar immers geen stations die geleken op middeleeuwse burchten of gotische kathedralen?

En de Engelsen deden het al niet beter! Waren hun stations geen copïes van Griekse tempels?

Het is een feit dat de tussenstations meer gemeenschappelijke punten vertonen dan de grote stations; men had het trouwens vaak over hun vervelende eenvormigheid. Het ontbrak niet altijd aan goede smaak maar doorgaans moest men rekening houden met de financiële middelen.

Niet elk station kon een monument worden zodat die verscheidenheid toch bekomen werd door het wisselend gebruik van materialen en de aanpassing aan de omgeving.

Het is misschien louter toevallig, doch de verklaringen van deze Franse deskundigen gelden ook voor België en andere landen. De problemen waren immers dezelfde en die kregen, op enkele details na, gelijkaardige oplossingen.

Uit wat voorafgaat, kan men de verschillende factoren bepalen die bij het concipiëren van een stationsgebouw een rol spelen nl. :

- ☐ het tijdvak;
- ☐ de plaats, de streek, het land, het continent;
- ☐ de maatschappij die voor de exploitatie zorgt (Staats- of private maatschappij);
- ☐ de financiële toestand;
- ☐ de vorming van de concipieerder : architect, ingenieur, ingenieur-architect;
- ☐ intra- of extramuros;
- ☐ de aard van het station : eindstation, doorgaand station, aansluitstation, rangeerstation, voor reizigers- of goederendienst, gemengd station;
- ☐ de aard van de bouwmaterialen : hout, gietijzer, baksteen, breuksteen, beton, prefab, kortenstaal;
- ☐ moderne structuren;
- ☐ de stijl : klassieke, neo-klassieke, neo-gotiek, neo-renaissance enz. ;
- ☐ het comfort;
- ☐ de invloed van de wereldtentoonstellingen op de bouwstijl.

TIJDPERKEN

De eerste Belgische spoorlijn van Brussel naar Mechelen werd officieel in gebruik genomen op 5 mei 1835.

Alles was nieuw zodat er nogal wat moest geïmproviseerd worden.

Het eerste stationnetje van Brussel-Groendreef bevond zich extramuros (buiten de stadsmuren) en rond de zogenaamde « ijzeren route » was er een omheining.

De perrons voor het in- en uitstappen waren zeer rudimentair en voor de dienst en het personeel, dat niet zo talrijk was, volstond een keet.

Te Mechelen was de uitrusting nog eenvoudiger. Het eindstation van 5 mei 1835 zou immers vlug vervangen worden door een meer noordwaarts gelegen station op het baanvak, dat verlengd zou worden tot Antwerpen.

Een eerste station in de metropool nl. Borgerhout, werd trouwens ingewijd in 1836. Het gebouw zelf was van hout omdat in een militaire zone alleen houten constructies mochten opgetrokken worden, zodat men die, wanneer dat nodig zou zijn, snel kon vernielen. Toen Antwerpen rond de eeuwwisseling een neo-klassiek station kreeg zo groot als een kathedraal, verhuisde het houten station naar Dendermonde waar het in 1914 vernield werd.

Toen men een rechtstreekse lijn van Brussel naar Parijs nodig achtte, werd geleidelijk baanvak na baanvak geopend. De inhuldiging van het eerste tot Tubeke betekende ook het begin van de nachtdienst bij de spoorwegen.

Moest de spoorweg een religie worden, dan zouden de locomotief waarschijnlijk tot godin en het station tot tempel gekozen worden. Toch heeft men maar weinig aandacht voor de stations!

Nog niet zolang geleden bestudeerde de Koning Boudewijnstichting een aantal merkwaardige gebouwen waaronder kastelen, abdijen, kerken, kapelletjes, gemeentehuizen, volkshuizen en ... stations en werd er in samenwerking met het Gemeentekrediet hierover een lijvig boek uitgegeven. Vermits ik in een familie van spoorwegmensen werd geboren, in stations woonde en werkte en in die jaren bovendien een omvangrijke documentatie aanlegde, vroeg de stichting mij mijn bevindingen over de stations en de evolutie van de architectuur op papier te zetten. De initiatiefnemers kwamen hierdoor tot het besluit dat het station niet zo maar een alledaags iets is. Zij besloten daarom het werk te beperken tot buiten dienst gestelde stations die door personen of verenigingen gekocht en gerestaureerd werden o.a. Rèves, Eghezée, Perwez, Sivry, Olloy-Sur-Viroin, Treignes...

BRUSSEL-LEOPOLDSWIJK

De eerste dertig jaar golden als proef; er werd immers gestart met bescheiden houten constructies om vervolgens de structuur vast te leggen van gebouwen die het nu nog doen.

Het eerste Brusselse Zuidstation werd op vraag van de stad intra-muros gebouwd op de plaats van het huidige Rouppeplein en de Stalingradlaan. Het heette « Bogaardenstation », naar een klooster dat onteigend werd om de bouw mogelijk te maken. De eenvoudige gebouwen die reeds alle elementen van het klassieke station bevatten, bleven 30 jaar in dienst. Volgens J.P. Cluysenaar, zelf een vermaard architect, werden al de eerste stations door ingenieurs ontworpen. Dit zou verklaren waarom die gebouwen zuiver functioneel waren, doch tevens een koud, kaal en ernstig uitzicht hadden.

Wanneer we de lijst van de eerste stations overlopen, dan zien we evenwel dat de architecten er al zeer vroeg bij waren, hoewel Cluysenaar het tegendeel beweert. Willen we de stations rangschikken volgens de periode waarin ze opgevat werden, dan komen we volgens Dominique Verhaeghen tot de volgende indeling :

DE EERSTE GEBOUWEN (1835-1860)

zijn eenvoudig en klassiek tot wanneer Auguste Payen in 1841 in dienst trad bij de spoorwegen. Van dan af volgt er een originele bouwstijl, nu eens rustiek dan weer neo-middeleeuws.

VAN 1860 TOT 1890

De periode van de grote stations, die van 1860 tot 1870 nog neo-klassiek zijn maar wel « versierd en opgesmukt » worden. Wanneer vanaf 1870 de eerste stations moesten vervangen worden door gebouwen die beter aangepast waren aan de sterk en snel geëvolueerde exploitatiemethodes, verscheen de neogotische en neo-Vlaamse renaissance.

VAN 1890 TOT 1914

De verschillende bouwstijlen werden gecombineerd bij de bouw van prestigieuze stations die een teken moesten zijn van vooruitgang en modernisme.

« Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen » (2) publiceert ook een bijdrage over het artistiek aspect van onze stations.

Daar vermeldt men eveneens drie periodes, die evenwel niet helemaal samenvallen, omdat men meer de exploitatiemethodes voor ogen hield.

1835-1844

De Staat legde de Oost-West en Noord-Zuid dwarslijnen aan en exploiteerde ze. Er werden standaardstations gebouwd met af en toe een prestigewerk ertussen zoals bv. het station Tienen (1836-1840), gebouwd naar een van de laatste ontwerpen van ir. G. de Ridder of het eerste Brugse station van A. Payen (1838).



1844-1870

De Staat verleent talrijke concessies aan private maatschappijen.

Uit prestige, uit publicitaire overwegingen en ook wel eens uit onbedachtzaamheid, lieten die soms « ongewone stations » bouwen.

NA 1870

Private lijnen werden door de Staat genaast of teruggekocht. De infrastructuur en het materieel werd aangepast aan de noden van de nieuwe verbindingswegen. Vastgesteld kan worden dat de stations steeds een functionele structuur kregen, maar (en dit gold vooral voor de belangrijke stations) dat ze ontworpen werden volgens de in de opeenvolgende periodes geldende spelregels.

Zo waren ze neo-klassiek, neo-gothisch, eclectisch of art nouveau al naar gelang die of gene stijl in de smaak viel en modieus was. De tendensen waren soms kortstondig, doch de gebouwen bleven.

Gelukkig zijn er verenigingen die getuigen uit het verleden willen bewaren en restaureren. Hoewel dit ongetwijfeld een zeer lovenswaardig initiatief is, zetten ze zich soms in voor minder mooie gebouwen of voor gebouwen waarvan de stijl eerder bedenkelijk is. De bewering dat « al wat oud is, ook mooi en waardevol is », is niet waar. Op de vraag « Wie bepaalt er dan wat mooi is of niet », hebben de beschikbare financiële middelen meestal het laatste woord.

Er werden voorlopige stations gebouwd waarvan sommige nog bestaan, zo o.a. het station te Luttre, dat een metalen gebinte kreeg dat met baksteen, deuren en vensters gevuld werd. Rond hetzelfde tijdstip werden er nieuwe stations gebouwd waaraan deskundigen de « Nationale stijl » toekennen en die niet meer voorlopig zijn. Integendeel! Ze zijn zo stevig en elegant dat ze in staat zijn de tijd te trotseren. We denken o.a. aan Halle, Harelbeke, Vilvoorde, Oudenaarde, Jurbeke, Manage ... Doch hoe lang zullen ze nog blijven bestaan?

Samengevat kan men zeggen dat de eerste dertig jaar spoorweggeschiedenis als proef golden. Er werd immers gestart met bescheiden houten constructies om

(1) La Vie du Rail nr. 1672 van 17.12.1978.

(2) (18 de jaargang nr. 3-1980).

vervolgens de structuur vast te leggen van gebouwen die het nu nog doen.
Professor ir. architect L. Cloquet van de Gentse Universiteit had het over dit fenomeen in zijn «*Traité d'Architecture*» uit 1900.
In 1962 schreef M.G. Hendrickx, Eerste Architect bij de NMBS in dit tijdschrift dat onze stations functioneler werden en de bouwstijlen in een sneller tempo evolueerden.

Hij voegde er aan toe dat wat vandaag als ultra-modern beschouwd wordt, over tien jaar voorbijgestreefd zou zijn.

Bovendien meende hij dat de regionale stijl waarschijnlijk langer in de smaak zou vallen dan de «*avant-gardistische*».

In 1972 stelde dhr. Bibauw, Hoofdingenieur bij de dienst der Gebouwen van de NMBS, dat uit financiële overwegingen waarschijnlijk standaardconstructies zouden gebouwd worden.

Dit was een voorgevoel van de crisis die vanaf 1974 voelbaar werd.

INVLOEDEN OP DE ARCHITECTUUR VAN EEN STATION

Als men rekening houdt met het doel en functie van de stations dan zouden deze volgens een gelijkaardig basisplan opgevat moeten worden. Toch wordt de architect meestal beïnvloed door de plaatselijke sfeer, zeden en gebruiken.

Hoewel er duidelijke verschillen zijn van land tot land herkent men een station onmiddellijk. Stations zoals die van Waver, Heverlee, Eghezée, Groenendaal en zoveel andere zijn typisch Belgisch en toch gelijken ze geenszins op elkaar. De stations van de vroegere Nord-Belge (van Erquelinnes tot Charleroi, van Namen tot Luik, Longdoz en van Namen naar Givet over Dinant) waren dan weer typisch Franse stations.

De stations van de Maatschappijen Mechelen – Terneuzen en Gent – Terneuzen waren eveneens zeer typisch en tegelijkertijd Belgisch en Hollands van uitzicht. Tot op heden kon men nog niet van typisch Vlaamse en Waalse stations gewagen en wel omdat over de bouw steeds te Brussel beslist werd door ambtenaren die over de taalgrenzen heen dachten.

Kenner beweren niettemin dat de stations van J.P. Cluysenaar (Dender en Waas) typisch Vlaams waren. Dat is wel wat overdreven.

Ze zijn wel typisch voor Cluysenaar, zelf van Nederlandse afkomst, maar daarmee is de kous af. Het station van Aalst is één van die stations dat zijn oorspronkelijk uitzicht behield en trouwens op de lijst van de beschermde monumenten geplaatst werd.

Ternat, Lessen en Schellebelle werden zo gewijzigd dat slechts kenners de stijl van Cluysenaar nog herkennen.

Laten we daarom Cluysenaar zelf nog even aan het woord: «*Luidens het lastenboek van de Spoorwegmaatschappij Dender en Waas moesten de stations van het baanvak Doornik – Jurbeke model staan voor andere stationsgebouwen.*

Maar de Maatschappij moest de wijzigingen bepalen qua nut en estetik en werd daarom bereid gevonden grotere uitgaven te voorzien, opdat die gebouwen volgens nieuwe plannen zouden gebouwd worden.

«*Deze opdracht werd mij toevertrouwd*», zo schreef Cluysenaar.

«*Dankzij de kunstvolle smaak van de Compagnie kon ik de tot dan toe in België nageleefde traditie ter zijde laten en me voor elk gebouw inspireren al naar gelang de bestemming en ligging, die andere aspecten en indrukken die men van een reis verwacht. Al te dikwijls zijn spoorreizen te eentonig en leiden ze tot verveling, omdat het decor steeds hetzelfde blijft o.a. door eenvormige constructies.*

Zeils in een sneltrein wenst de reiziger dingen te zien die van mijlpaal tot mijlpaal afwisselend zijn.

Tenslotte kon ik aan mijn constructies niet de buitengewone afmetingen geven die men in sommige landen ziet. Ik moest met de dienstvereisten rekening houden, maar poogde dit te verhelpen door een verheven kunstinzicht en meer schilderachtigheid».

Door het gebruik van kleurrijke bouwmaterialen en eigen fantasie, die hij als goed gekozen beschouwde, meende hij schilderachtige en gevarieerde architectuur te brengen, die zich volledig aan de omgeving aanpaste.

Daar de originele dakpannen vervangen werden, typische details verdwenen en kleuren vervaagden is het moeilijk geworden een juist oordeel te vellen over Cluysenaars kunstwerken.

Wanneer we de gekleurde plannen in het spoorwegmuseum te Brussel-Noord bekijken dan mogen we wel zeggen dat zijn stations meer op 19e eeuwse poppenhuisjes geleken dan op spoorweggebouwen.

Het beschikbare kapitaal speelt ontegensprekelijk een grote rol bij de constructie en het uitzicht van gebouwen.

DE DIRECTIES VAN DE SPOORWEGMAATSCHAPPIJEN EN DE ARCHITECTUUR

Zowel Staat, als private maatschappijen werden altijd beïnvloed door de omgeving en de politiek.

Dat kwam reeds in een vorig hoofdstuk aan bod. Bovendien moesten de verantwoordelijken hun wensen aanpassen aan de financiële middelen zodat er een



FOTOS NMBS

Van boven naar onder
BRUSSEL-GROENDREEF
HAVRE-VILLE
HOEI
BOGAERDEN
BRACQUEGNIES
WEZET

onverschilligheid kon optreden of een gebrek aan verbeelding. De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen beheerde op een bepaald ogenblik een spoorwegnet dat, wat de lengte betreft, bijna even belangrijk was als «de grote spoorweg».

De uit te voeren diensten, de beperkte reiswegen, de lage snelheid, de meterspoorbreedte ... maakten de NMVB tot een tweederangsspoorweg. Toch had die Maatschappij geen andere ambitie dan haar taak te vervullen en afgelegen dorpen en gehuchten met de «beschaafde» wereld te verbinden. Dat doel werd tot ieders voldoening vervuld.

Desondanks oefende een dergelijk streven een invloed uit op de concepties van het spoor, de kunstwerken, de treinen en de stations. Die zijn even gevarieerd en typisch als deze van de «normale» spoorwegen, maar doorgaans wel eenvoudiger en haast nooit «prestigegebouwen».

DE SPOORWEGEN EN DE FINANCIËLE MIDDELEN

In de geschiedenis van de spoorwegen komt het woord «financiën» steeds als een leitmotiv terug.

Het beschikbare kapitaal speelt ontegensprekelijk een grote rol bij de constructie en het uitzicht van gebouwen. Toch mogen we het doorslaggevend argument dat op architecturaal gebied een grote rol speelde niet vergeten, nl. dat de spoorweg gedurende ruim een eeuw een vervoermonopolie bezat.

Doorgaans was de spoorweg zeer machtig en waren de inkomsten zo groot dat ze de eigen noden konden lenigen en zelfs vaak op andere gebieden konden bijspringen. Het is duidelijk dat architecten onder dergelijke voorwaarden hun eigen concepties konden voorstellen en uitwerken.

In dezelfde periode hadden de private maatschappijen en de buurtspoorwegen hetzelfde monopolie, doch hun beheerders waren doorgaans zakenlui en bankiers. Zij waren alleen maar bekommerd om «dividenden». Daarom ook dat de architectuur voor hen van secundair belang bleef. Dit alles behoort nu evenwel tot een ver verleden.

Hoe de MIVB de stations van het metronet als echte musea kon inrichten, blijft een raadsel, tenzij men aanvaardt dat het financieel tekort alsmaar groter wordt. Dat neemt niet weg dat iedereen zich verheugt over die mooie stations.

De nood is nochtans vaak een prikkel om degelijke ontwerpen te realiseren. Kijken wij naar de nieuwe stations zoals Hoei-Zuid,

Ciney, Marbehan, Genk, Roeselare, Deinze, De Pinte ... in moeilijke tijden geconcipeerd, maar niettemin zeer geslaagd te noemen.

STATIONS VAN INGENIEURS EN ARCHITECTEN

Onze eerste stations werden opgevat door ingenieurs, doch weldra leverden ook de architecten hun bijdrage. Het is evident dat de ingenieurs zeer functioneel aangelegd waren, wat niet zeggen wil dat ze over geen fantasie zouden beschikken.

De architecten dachten dat ze artiesten waren en derhalve meer aandacht aan de stijl moesten besteden.

Door de technische evolutie werd ook de bouwkunst zo complex dat ingenieurs en architecten moesten samenwerken. J.P. Cluysenaar schreef dat hij ten strijde trok tegen de functionele geest van de ingenieurs. Zijn constructies zijn zeer typisch, maar of ze nu beter of mooier zijn dan die van de ingenieurs blijft een open vraag.

Wel moet men toegeven dat zijn overdekte St. Hubertusgalerijen in het Brusselse stadscentrum na bijna 150 jaar nog altijd even jeugdig en helder zijn. Zijn stations laten ons evenwel onverschillig. Met ontroering spreekt men dan weer over de neo-klassieke spoorwegkathedraal van Antwerpen-Centraal, die rond de eeuwwisseling door architect de la Censerie werd opgevat. Maar dan is er opnieuw de vraag: «is dit nu werkelijk een mooi gebouw»?

Vast staat wel dat het indrukwekkend en monumentaal is.

Berekening voor funderingen, portieken enz. werden door ingenieurs gemaakt; toch wordt nooit hun naam vermeld.

Rond de eeuwwisseling concipieerde F. Seulen het station van Schaarbeek in neo-renaïssancestijl. Vreemd is wel dat het metalen gebinte overal zichtbaar is. Maar was Seulen geen bewonderaar zo'n van G. Eiffel? Dat station, zo'n 90 jaar geleden gebouwd, heeft nog steeds een jeugdig uitzicht, meer zelfs dan de recentere stations van Brussel-Noord (Van Saintenoy) en Brussel-Zuid (Blomme en Petit), in 1952 officieel ingewijd. Maar Seulen was architect en technicus. Misschien ligt daar de verklaring.

STATIONS INTRA- EN EXTRAMUROS

Bij het begin van het spoorwegtijdperk, weigerden stadsbesturen en de militaire overheid dat stations en spoorweglijnen binnen de stadswallen zouden aangelegd worden.

Daarom ook dat de stations Brussel-Groendreef en Brussel-Noord buiten de stadsgrenzen aangelegd worden.

Datzelfde stadsbestuur wilde echter wel dat het eerste Zuidstation (Brussel-Bogaerden) binnen de stadswallen (of wat er toen van overbleef) aangelegd zou worden en onthief de spoorwegen zelfs van de tol die voor in- en export van goederen betaald moest worden. Mechelen kreeg eveneens een station buiten de stadsmuren. Weldra ontstond er tussen de stadspoort en het station een nieuwe woonwijk die al vlug even belangrijk werd als de eigenlijke stad. Rond de eerste centrale werkplaats liet ir. De Ridder woonwijken voor spoorwegpersoneel bouwen.

Te Antwerpen en Diest, twee militaire vestingen, mochten slechts houten stations gebouwd worden omdat men die snel door brand moest kunnen vernielen.

Het houten station van Antwerpen (Borgerhout) werd rond de eeuwwisseling door de spoorwegkathedraal van de La Cenerie vervangen en naar Dendermonde overgebracht, waar het in 1914 door de Duitsers vernield werd. Later werden de stations meestal langs de voornaamste kant van de steden gebouwd omdat ze de bijzonderste toegang werden. Aan de overzijde ontwikkelden zich volks- en industriële wijken zoals bv. te Brussel-West, Mechelen, Bergen, Namen ...

DE AARD VAN HET STATION

Een station kan een kopstation zijn, een aansluitstation, een doorgaand of uitwijkstation, een station voor reizigers- of voor goederendienst of beide samen. Deze terminologie vraagt verder geen verduidelijking.

In een eind- of kopstation heerst een zeer speciale sfeer.

De oudere generatie herinnert zich nog de situatie te Brussel-Noord en Zuid van vóór de verbinding. In het buitenland treft men nog talrijke dergelijke stations aan terwijl er ook bij ons nog enkele zijn o.a. Antwerpen-Centraal, Oostende, Blankenberge, Zeebrugge, Couvin, Genk ...

Door de Noord-Zuidverbinding werden Brussel-Noord en Zuid tot algemene voldoening van de reizigers doorgaande stations.

Tijdens het stoomtijdperk was het beheer van een kopstation trouwens ingewikkeld

anwege de dagelijkse frontveranderingen die talrijke rangeringen vereisten en ook draaischijven noodzaakten. Het gebruik van elektrische motorstellen en dieselmotorwagens of trek- en duwstellen maakte een buitengewone exploitatie van de kopstations mogelijk. Antwerpen-Centraal en de overige stations kunnen dit dan ook bevestigen. Bij dit alles mogen we niet vergeten dat een station de zetel is van een typische spoorwegbedrijvigheid, maar ook

bezocht wordt door reizigers die er liefst vrede en ontspanning vinden. De stationsrestaurants waren vroeger doorgaans geapprecieerde gastronomische centra.

Er waren wachtzalen eerste, tweede en derde klas zodat iedereen kon uitmaken welke rang hij in de samenleving mocht of dacht te mogen innemen. De reiziger moest in elk geval vanaf het ogenblik dat hij het station betrad tot bij zijn vertrek, rust en ontspanning kunnen vinden.

De stations van onze grote steden waren er niet alleen voor de reizigers; talrijke oudjes, nieuwsgierigen en minder bedeeden kwamen er ook dagdromen. De bescherming van de reiziger was steeds een hoofdbekommernis. Daarom liep hij in de grote stations o.a. Antwerpen-Centraal of Brussel-TT steeds onder dak, dankzij monumentale luifels die aan de stations een bijzondere sfeer schonken.

In de stations waar die luifels ontbraken, vond men doorgaans schuilplaatsen uit glas van waar men de treinen kon bewonderen en van de sfeer genieten.

Andere tijden, andere zeden! Op een paar uitzonderingen na verdwenen deze luifels; toch behield men in Roeselare en Genk deze sfeer op zeer moderne wijze.

INVLOED VAN DE GEBRUIKTE BOUWMATERIELEN

De eerste stationnetjes waren voorlopige constructies waarvoor uitsluitend hout gebruikt werd.

Naarmate nieuwe bouwmaterialen beschikbaar kwamen, evolueerde ook het uitzicht van de stations. Achtereenvolgens gebruikt men gietijzer, ijzer, baksteen, breuksteen, beton, staal en prefab-panelen met o.a. glas, aluminium, plastic, polyester ... Ook de daken kenden een evolutie; na de pannen en leien, zink en koper gebruikt men meer en meer doorzichtig materiaal en koepels.

Het nieuwe station te Eupen doet meer aan een grote broeikas denken dan aan een station hoewel men er bijzonder aangenaam zit, met een groot gevoel van vrijheid en comfort. Dat station lijkt zeer « viriel » hoewel het nochtans door een vrouw ontworpen werd.

Te Zaventem staat er een uitzonderlijk station in Kortenaal dat zeer comfortabel is en langs de straatkant nog elegant ook.

Die bewuste ingenieur-architect concipieerde ook andere stationstypes maar is bijzonder trots op zijn verwezenlijking in Zaventem. En wanneer men stelt dat het gebouw niet past bij de omgeving, dan antwoordt bovengenoemde dat er geen vooruitgang geboekt zou worden, indien men



Van boven naar onder:
LOBBES
EUPEN
TUBEKE
EUPEN
SINT DENIJS BOEKEL
TERNAT

Al gauw werden de stations belangrijke gebouwen zodat de ontwerpers zich verplicht zagen ze door duidelijke herkenningstekens te doen opmerken.

zich steeds aan een verouderd milieu aangepaste en altijd dezelfde gebouwen zou oprichten. Na WO II werden vele vernielde of zwaar beschadigde ontvangstgebouwen volgens de nieuwe exploitatiemethodes en materialen herbouwd. Zo werden de grote Siemensblokposten vervangen door geminiaturiseerde alreisinrichtingen waarbij soms een hele reeks posten versmolten. De blokpost moest ook geen uitzicht meer hebben op het spoor omdat via het optisch controlebord de treinen en de bezetting van de sporen gevolgd konden worden zonder naar buiten te lopen. Ook de goederendienst werd gecentraliseerd. Ook de stationschef is meestal niet meer ter plaatse gevestigd; in de moderne stations is er trouwens geen woonplaats meer voorzien.

STATION, STIJL EN MODE

Dit aspect kwam reeds in vorige hoofdstukken aan bod, zodat we er hier niet dieper op ingaan. Wel wijzen we terloops op een ander fenomeen nl. dat België meermaals internationale tentoonstellingen organiseerde o.a. die van 1930, 1935, 1939 en 1958. Elke expo had niet alleen een bepaald thema, maar ook een aparte stijl die gevolgd werd en de concipiëring van woonhuizen, villa's, ambtsgebouwen en stations beïnvloedde. Voorbeelden hiervan zijn het station, seinhuis en watertoren van Vorst-Zuid, Auvelais en Voroux beïnvloed door de expo van 1935, terwijl Genk, Deinze, De Pinte beïnvloed werden door de expo van 1958.

STEDEBOUWKUNDIGE EN SOCIAAL-ECONOMISCHE ASPECTEN

Al gauw werden de stations belangrijke gebouwen zodat de ontwerpers zich verplicht zagen ze door duidelijke herkenningstekens te doen opmerken.

In de 19e en ook nog 20ste eeuw speelden de stations immers een zeer grote rol in het leven van steden en gemeenten omdat ze als 't ware de poort van de bouwkernen waren.

De prominenten die zich per trein verplaatsten, werden in de stations opgewacht, verwelkomd en plechtig naar het stadhuis begeleid.

De reeds eerder vermelde L. Cloquet schreef trouwens :

« Voor de man in de straat zal het station lange tijd als een visitekaartje gelden, een plaats zijn waar iedereen zich thuisvoelt en herinneringen had aan vakanties, familiesamenkomsten, militaire dienst ... ».

Het station moest volgens de gemeentevaders het imago weerspiegelen van de stad of gemeente. Daarom ook dat de afmetingen, het uitzicht en het prestige zeer belangrijk waren.

Het oefende ook invloed uit op het uitzicht van steden en het platteland omdat het handel en nijverheid ontwikkelde en de aanleg van straten en woonkernen beïnvloedde. Dat is nu nog zo, zij het veel minder.

Eén feit is zeker, het functionele is opnieuw belangrijker dan het monumentale, hoewel de plaatselijke overheden nog met belangstelling uitkijken naar wat hun stations moeten worden.

In het voorwoord van het boek « stations van weleer » van Paul Pastiels schreef de vermaarde kunstschilder en spoorwegliefhebber Paul Delvaux : « Maar de tijden veranderen en de oude stations waarvan vele in onbruik zijn geraakt, verdwijnen één na één en worden vervangen door een bouwwerk dat zeggezegd beter aangepast zou zijn aan de noden van het huidige ».

Hierbij denkt hij waarschijnlijk aan Bosvoorde.

De gevoelens van heimwee zijn best te begrijpen hoewel de prozaïsche argumenten ook niet vergeten mogen worden.

Bosvoorde, om dit station maar te vermelden, was inderdaad een schilderachtig station, doch het gebouw was zeer vochtig en door salpeter aangetast zodat het personeel er in een ongezonde werksfeer toefde.

Het « voorlopige » paviljoen dat sedert jaren het vroegere station vervangt, is vrij elegant maar zal voor de kunstschilder waarschijnlijk geen inspiratiebron zijn.

SPOORWEGARCHITECTUUR

Het ziet er naar uit dat de grote tijd van de uitbreiding van de spoorwegen voorbij is, zelfs de moderne SST heeft eigenlijk maar weinig stations nodig.

Een aantal gebouwen uit het spoorwegverleden raakt in onbruik en het behoud ervan is niet denkbaar. Ze laten verkrotten is evenwel nog pijnlijker. Hoewel het voor de NMBS al moeilijk is de voor de dagelijkse noden voorziene uitrustingen operationeel te houden, redt en behoudt ze toch alle mogelijke getuigen uit het verleden. Een schitterend bewijs hiervan is o.a. de museumbewaarplaats te Leuven.

Bovendien volstaat het niet een station op de lijst der beschermde monumenten te plaatsen om het te redden. Want dan moet de Maatschappij instaan voor het behoud en restauratie en krijgt ze daarvoor meestal geen financiële steun. De eigen middelen zijn dan ook ontoereikend om het ganse spoorwegpatrimonium te vrijwaren want met zalvende woorden alleen redt men het niet. [