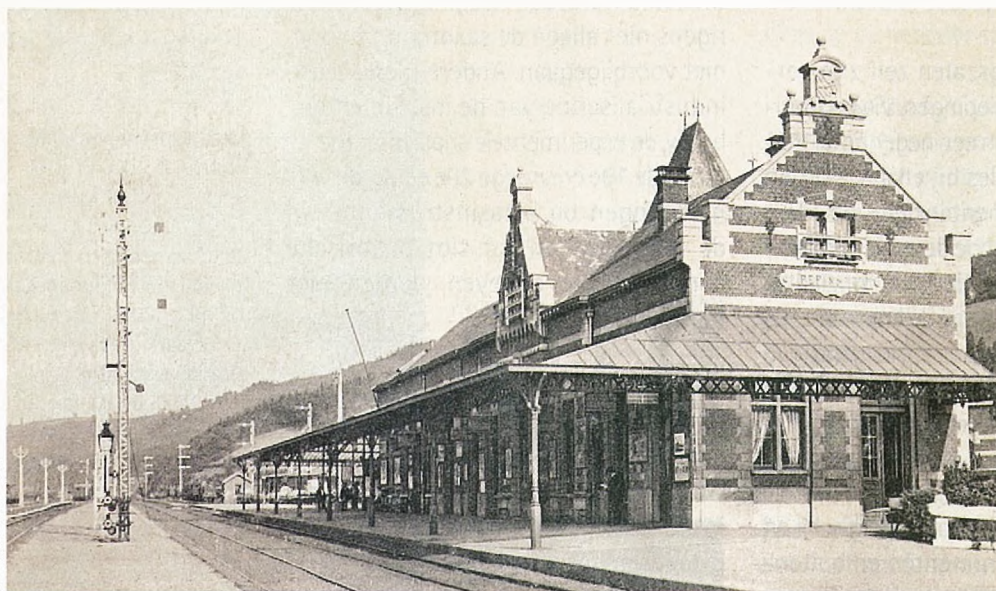


DE GLAZEN OVERKAPPING VAN HET STATION PEPINSTER

EEN HISTORISCH PATRIMONIUM OPGEKNAPT ● R. Marganne



VERZAMELING P. PASTIELS

▲ Glazen overkapping van Pepinster, langs de lijn naar Spa

TOEN DE GLAZEN OVERKAPPINGEN EN DE SPOORWEGEN NOG SAMEN HOORDEN.

Een glazen overkapping, een soort van glazen dak over de perrons en soms over de sporen, paste in de 19e eeuw volledig bij de opvatting van een toenmalig station. Ze diende niet alleen om de reizigers te beschutten, maar stond door haar omvang en vormgeving symbool voor een moderne en machtige spoorweg, het vervoermiddel dat in Engeland werd uitgevonden in aansluiting op de uitvinding van de stoommachine en de industriële revolutie.

De glazen overkappingen van de meeste grote stations zijn nu grotendeels uit het Belgische spoorweglandschap verdwenen. Iedereen kent wel de prachtige gerestaureerde overkoepeling van de perrons van het station Antwerpen-Centraal, maar ook in Wallonië is er nog een glazen overkapping bewaard gebleven, zij het van een ander, bescheidener type. Ze kan

worden bewonderd in de streek van Verviers, meer bepaald in Pepinster.

Pepinster is vandaag een klein verbindingstation tussen de lijn Oostende – Brussel – Luik – Eupen en de plaatselijke lijn naar Theux en Spa. Het station heeft een typische overkapping overgeërfd als getuige van zijn vroegere belangrijkheid. Wegens bouwvalligheid werd de overkapping bedreigd met afbraak, maar dankzij de volharding van de plaatselijke bevolking en haar verkozenen kon ze worden gered en gerenoveerd.

PEPINSTER, INTERNATIONAAL SPOORWEGKNOOPPUNT IN DE 19E EEUW

Wanneer de spoorweglijn Luik – Verviers, de eerste schakel van de eerste internationale verbinding Luik – Keulen, op 18 juli 1843 werd opengesteld voor het verkeer, was er al een station in het plaatsje Pepinster. Dat werd niet alleen gerechtvaardigd door het bestaan van een dorp met ongeveer achthonderd inwoners, maar even-

eens door de aanwezigheid van verscheidene lakenfabrieken, destijds een bloeiende nijverheidstak die vandaag nagenoeg is verdwenen uit de Vesdervallei. Het eerste stationsgebouw van Pepinster bevond zich toen nabij de tunnel van de gemeente. Het zag er tamelijk grimmig uit, werd reeds in de 19e eeuw buiten gebruik gesteld en afgebroken in 1975. Het was een functioneel gebouw, sober en zonder enige luxe. In de pionierstijd van de spoorwegen ging de aandacht immers eerst en vooral naar de exploitatie.

Toen Pepinster een aansluitingsstation werd, moest De Staatsspoorweg een nieuwe plaats voor een gebouw vinden. Dat gebeurde naar aanleiding van de aanleg van de internationale lijn Pepinster – Spa – Trois-Ponts – Gouvy – Groothertogdom Luxemburg. Ja... u heeft het goed gelezen. De eerste internationale spoorverbinding tussen Luik en Luxemburg liep over Pepinster en Spa, lang vóór de opstelling van de huidige lijn langs de Amblève (via Rivage en Aywaille) die pas



▲ Zicht op het oude station



▲ «L» – Trein langs het perron

VERZAMELING P. PASCHIS

R. MARGANNE

aan het einde van de 19e eeuw werd aangelegd. De «Société du Chemin de fer de Pepinster à Spa» legde een enkelspoorlijn aan, waarvan het lijnvak Pepinster – Theux werd ingehuldigd op 21 oktober 1854, dat van Theux naar La Reid op 7 november 1854 en ten slotte dat van La Reid naar Spa op 17 februari 1855.

Het ontbrak de eerste exploitant niet aan lef : hij had zijn spoorstaven gelegd op dwarsliggers... in de langsricting en bereed de lijn met de eerste... dubbeldekrijtuigen ! De badplaats Spa slaakte een zucht van verlichting. Met de komst van de spoorweg werd de klanten een postkoetstraject bespaard van goed twee uren vanuit Pepinster, doorheen de ingesloten vallei van de Hoëgne. De lijn van Spa werd op 20 februari 1867 verlengd tot aan de grens met het groothertogdom, in Troisvierges.

Kortom, er was een nieuw stationsgebouw nodig voor Pepinster. De werken werden uitgevoerd tussen 1886 en 1888. De plannen werden opgemaakt door de beroemde architect A. Payen, die door de Staatsspoorweg speciaal werd aangeworven om aan de trein een imago te geven conform de wensen van Leopold : een jonge natie die openstaat voor zowel het verleden als voor de toekomst. De stations die door architect Payen werden ontworpen voor meer bepaald 's Gravenbrakel, Moeskroen, Manage, La Louvière, Tubeke en Verviers-West, waren ontleend aan Palladio, een Italiaanse architect uit de Renaissance, bekend om zijn «Villa's» en andere «Rustica».

Het gebouw van Pepinster werd bijgevolg opgetrokken in neoklassieke stijl, uitge-

voerd in arduinsteen en bakstenen, met hoge leiendaken. Maar het gebouw van Pepinster had als bijzonderheid dat het ingebed lag in de driehoek, gevormd door de spoorvertakkingen naar Spa en naar Luik. Daarom had de architect op de perrons een glazen constructie gepland, met

De glazen overkapping van Pepinster werd in 1989 geklasseerd omwille van haar «historisch waarde en zeldzaamheid».

een overkapping en luifels over de perrons van de lijnen naar Spa en Luik langs de noord-, zuid- en westgevel van het stationsgebouw. De architectuur van de overkapping zelf was bijzonder verfijnd : het glaswerk zat vevat in een licht geraamte van gietijzer, staal, hout en zink, ondersteund door achttien sierlijke zuilen met daarboven een Corinthisch kroonwerk, geïnspireerd op de Griekse oudheid...

Die verfijning kan worden toegeschreven aan het niveau van de klanten die destijds in het station van Pepinster werden verwacht : rijke en edele Pruisische reizigers die met de internationale treinen van de twee Rijn oevers naar Spa kwamen om te «kuren». De Kaiser in eigen persoon zou langs Pepinster komen, want hij was dol op een badkuur in Spa. En niet alleen de Duitsers kwamen er : ook welgestelde Engelsen die met de veerboten in Oostende-Havenstation toekwamen, daar de sneltrein naar Keulen namen en in Pepinster overstapten naar Spa. Is het woord «Spa» in het Engels trouwens niet overgenomen als algemene benaming

voor «mineraalwater»? En ook van onze eigen vorsten zijn er in de plaatselijke kronieken herinneringen bewaard van hun bezoek aan Pepinster, op weg naar Spa. Wordt er niet verteld dat Leopold II zijn «koninklijke trein» liet bouwen, meer bepaald om daar in de zomer met zijn familie naartoe te gaan... In de ogen van de toenmalige spoorverantwoordelijken was de luxueuze inrichting van het station Pepinster ruimschoots gerechtvaardigd door de kortstondige aanwezigheid van die doorluchtige reizigers aldaar. Bovendien had Pepinster, vanuit zuiver spoorwegstandpunt, aan belang gewonnen door meer bepaald het vervoer van delfstoffen tussen België en het Groothertogdom Luxemburg over de lijn van Spa. Daarom werd het station ook uitgerust met hoogstaande technische installaties en meer bepaald met een locomotiefloods – die in de 20e eeuw lang titularis was van de beroemde stoommachines type 97 -, een grote goederenkoer en tal van werkplaatsen.

VERVAL IN DE LAATSTE VIJFTIG JAAR

Dit grote spoorwegcomplex gedijde goed tot de Tweede Wereldoorlog : het werd echter zwaar getekend door die oorlog. Het stationsgebouw van 1888 werd op 9 september 1944 volledig in de as gelegd door de nazi's : enkel een groot gedeelte van de overkapping ontsnapte aan de vernieling.

Het station moest opnieuw worden opgebouwd. Het huidige gebouw is dus het derde dat de blauwe plaat «Pepinster» draagt. Het werd heropgebouwd op de plaats van het vorige en ingewijd in 1952. De architectuur is zielloos, zoals alle gelijkaardige gebouwen die destijds overhaast weer moesten worden opgetrokken omdat er in 1940-45 zoveel op het net werden vernield. Maar de architecten hadden wel de goede smaak om het grootste deel van de overkapping te behouden, ongetwijfeld om de ingang van de onderdoorgangen voor de reizigers te beschermen tegen slecht weer.

De afgelopen vijftig jaar zijn de activiteiten van het station langzaam maar zeker afgenomen. De plaatselijke textiel fabrieken werden het slachtoffer van de overzeese concurrentie en sloten de deuren. De reizigers verplaatsten zich hoe langer hoe meer met de wagen.

••• Tot in 1984 beschikte het station Pepinster evenwel nog over een kwaliteitsbediening : de lijn Luik – Keulen werd geëlektrificeerd in mei 1966 en de « directe » treinen Oostende – Verviers, zoals ze vroeger werden genoemd, hadden er nog een stilstand. De lijn Pepinster – Spa werd weer op enkelspoor gebracht en op 23 mei 1971 geëlektrificeerd. Het traject Géronstère – Stavelot – Trois-Ponts had echter een zeer scherp profiel en werd gesloten voor reizigersverkeer op 2 augustus 1959 en voor goederenverkeer tien jaar later, op 30 juni 1969, naar aanleiding van een ernstige ontsparing tussen Sart-lez-Spa en Géronstère, waarbij twee spoorwegbedienden omkwamen. De ware doodsteek voor het station Pepinster kwam in 1984, met de invoering van het « IC-IR »-plan. De stilstand van de IC-treinen Oostende – Eupen werd geschrapt. Het station Pepinster wordt nu nog enkel bediend door L-treinen (tweeledige motorstellen) die rijden op de lijnen Verviers – Luik en Pepinster – Spa. Door de week worden momenteel nog 1200 reizigers geteld in het station, in de weekends amper 500.

EEN SPOORWEGBEDIENDE IN DE BRES VOOR DE OVERKAPPING...

In de loop der jaren raakte de overkapping in verval door gebrek aan onderhoud. Als de NMBS in de jaren tachtig wordt geïnterpelleerd, laat ze weten dat ze niet wenst te investeren in een station dat niet is opgenomen in het « IC-IR »-plan. Ze beslist tenslotte te kiezen voor de afbraak van de overkapping gezien het gevaar voor haar personeel en voor de treingebruikers.

Daarop kwam reactie van de plaatselijke bevolking. Deze mentaliteitswijziging was ongetwijfeld te danken aan de sensibilisering voor het behoud van het patrimonium, gevoerd door het Waalse Gewest. Onder druk van een petitie met 815 handtekeningen, gesteund door de gemeenteraad van Pepinster, kwam de commissie voor Monumenten en Landschappen tussenbeide en werd de overkapping in 1989 geklasseerd. Een decreet van het Waalse Gewest van 24 augustus 1989 bekrachtigde deze klassering wegens de « historische waarde en de zeldzaamheid ». Als

we de luifel over het perron van het eerste spoor van Binche of Aat niet meetellen, is het inderdaad de laatste overkapping in Wallonië. Zo werd de overkapping van Pepinster dus gered van de sloophamers. Maar dan moest ze nog worden gerestaureerd. In 1996 stond het dossier nog nergens. Dan kwam Claude Dedye tussenbeide, toen een jong gemeenteraadslid, en tevens... eerste stationschef in Luik-Guillemins. Hij nam onder meer contact op met Thierry Lejeune, burgerlijk ingenieur-architect en zijn echtgenote, Joséphine Giovanelli, eveneens architect. Die werden allebei verliefd op het kunstwerk en maakten op eigen kosten een voorstudie voor het behoud en de restauratie. Het dossier was bijgevolg voldoende uitgewerkt. Een jaar later werd uiteindelijk een overeenkomst ondertekend tussen de NMBS en de gemeente Pepinster, waarbij het kunstwerk aan die laatste wordt overgedragen. Daarop werd het groen licht gegeven voor de restauratie.

De zoektocht naar subsidies kon starten. Uiteindelijk gingen de restauratiewerken van start in maart 2000 en zijn ze nu, begin september, beëindigd. Op het programma stonden de renovatie van het bouwwerk, de bouw van een verbindingdak tussen de overkapping en het stationsgebouw in een « passende » eigentijdse architecturale stijl en het herstellen van de perrons en de vloer onder de overkapping. Het werk voor de eigenlijke restauratie was niet gering, want de architecten beschikten over geen enkele oorspronkelijke documentatie (plans onvindbaar, geen andere voorbeelden). Daarom werden een zestigtal specialisten geraadpleegd en gespecialiseerde ambachtsmannen in dienst genomen. Voor het financiële luik bedroeg de investering uiteindelijk ongeveer 25,5 miljoen frank, waarvan 4/5e kon

worden gesubsidieerd. Het Waalse Gewest nam 13,2 miljoen voor zijn rekening als bescherming van het patrimonium, de Provincie Luik 1,4 miljoen en de gemeente Pepinster 2,3 miljoen. De NMBS van haar kant heeft 3,6 miljoen op tafel gelegd voor de overkapping, naast de 4,8 miljoen die nodig waren voor het herstel van de perrons.

Na die zes maanden bracht Claude Dedye, ondertussen regio-manager in Luik-Guillemins en adjunct-directeur van het District Zuidoost, een vermaarde gast naar de feestelijke opening op 1 en 2 september : niets minder dan het treinstel van de Oriënt-Express, speciaal overgekomen uit Parijs. De eerste rit van de Oriënt-Express viel immers samen met de constructie van de overkapping : de eerste reis van die luxetrein dateert van 1883 en de overkapping van Pepinster van 1888... Daarom maakte de Oriënt-Express op 1 september 2000 een opmerkelijke intrede in het station van Pepinster. Hij werd, zoals het hoort, getrokken door de stoomlocomotief 26.101 van de vzw « Patrimoine Ferroviaire Touristique » en bevatte rijtuigen waarvan de namen het verleden weer in herinnering brengen : de twee restauratierijtuigen « Anatolië » en « Riviëra », het barrijtuig « Côte d'Azur », de salonbar « Train Bleu » en de Pullman-salonrijtuigen « Flèche d'Or » en « Étoile du Nord ». Op 2 september was het treinstel toegankelijk voor de inwoners van Pepinster, die massaal opkwamen : de trein herinnerde aan de « Belle Époque », toen « hun » station regelmatig door een deel van de Europese adel werd bezocht...

BIJ WIJZE VAN SLOTWOORD

Als u ooit in Pepinster komt, let dan eens op de monumentoverkapping. Met een beetje verbeelding ziet u misschien weer de sfeer onder de overkapping, toen een luxetrein vanuit Duitsland aansluiting gaf op het treintje van Spa, met al de stijlvolle geklede mannen en vrouwen, op weg naar een badkuur in de « Parel van de Ardennen »... ■

▼ De inhuldiging van de vernieuwde overkapping

