

# DE GEDAANTEVERWISSELINGEN VAN LUIK-GUILLEMINS

||| ||| ||| Roland Marganne

**Maandag 4 juni heeft een gebeurtenis verandering gebracht in het dagelijks leven van heel wat Luikenaars en meer bepaald van de mensen van de spoorweg: het stationsgebouw van Luik-Guillemins werd buiten dienst gesteld om gebruik te maken van voorlopige installaties. Die bevinden zich ongeveer driehonderdvijftig meter verder kant Maas, en maken de toegang mogelijk tot een gedeelte van de nieuwe constructie die ontsproten is aan de verbeelding van de Catalaanse architect Santiago Calatrava. We grijpen deze gelegenheid aan om het te hebben over de vier opeenvolgende reizigersgebouwen die Luik-Guillemins in minder dan twee eeuwen heeft gekend. Het zijn immers boeiende getuigen van de veranderende rol die het spoor in de Vurige Stede speelt.**

hadden de terreinen van het toekomstige station in bezit gekregen. Zoals heel wat andere orden werd ook deze orde tijdens de Franse Revolutie opgeheven en werd beslag gelegd op haar goederen. Maar de plaatsnaam is blijven herinneren aan haar aanwezigheid.

## LUIK-GUILLEMINS EN DE EERSTE TRANS-EUROPESE SPOORLIJN

Zoals wellicht bekend was de aanleg van de eerste spoorlijnen in België vooral bedoeld om tegemoet te komen aan economische behoeften: snel goederenvervoer, vooral van massagoederen, in streken die via de waterweg niet bereikbaar waren.

Het is tegen deze achtergrond dat de uit Frankrijk afkomstige



© Roland Marganne

▲ De oude perrons van Luik-Guillemins

## LUIK-GUILLEMINS: VANWAAR «GUILLEMINS»?

«Luik-Guillemins», een toch wel merkwaardige naam... Terwijl in andere grote Belgische steden de verschillende stations met een windstreek worden aangeduid (zoals Brussel-Noord of -Zuid), draagt Luik-Guillemins de naam van de wijk waarin het station werd gebouwd, naar het voorbeeld van Paris-Montparnasse, Lyon-Part-Dieu, Toulouse-Matabiau of Genève-Cornavin. Het station van Luik werd meer bepaald in 1842 gebouwd, op het zogenaamde «clos des Guillemins». Terwijl die vrij moerassige plek aan de voet van de Cointe-heuvel toen voor de groenteteelt werd gebruikt, had ze eertijds toebehoord aan de orde van de «Wilhelmieten», volgelingen van de heilige Wilhelmus, een Franse edelman uit de 12<sup>e</sup> eeuw die kluisenaar is geworden. Deze monniken hadden zich vanaf de 13<sup>e</sup> eeuw in het kasteel van Avroy gevestigd en

Luikenaar Charles Rogier in 1833 het jonge Belgische parlement een wetsontwerp voorlegde om in België een door de Staat gefinancierd spoorwegnet aan te leggen. Deze volledig nieuwe, in Engeland uitgevonden vervoerwijze had, met Mechelen als centraal punt, in de eerste plaats tot doel de haven van Antwerpen te ontsluiten (die in haar bloei werd bedreigd door Nederland, dat toen nog in oorlog was met België). Het plan omvatte voornamelijk de aanleg van een zogenaamde Oostelijke lijn tot aan de Rijn (Keulen) en de industrieën van het Ruhrgebied – klanten van de haven van Antwerpen – via Pruisen. Dit wordt de toekomstige lijn Mechelen – Leuven – Tienen – Borgworm – Luik – Verviers – Aken, die een eerste schakel vormt van het Trans-Europese spoorwegnet in wording.

Dit plan werd uitgevoerd, en op 2 april 1838 kwamen de eerste treinen uit het centrum van het land aan in Ans, waar het station «Liège-



Supérieur» werd genoemd. Gedurende vier jaar hadden ze er hun eindpunt, terwijl men ondertussen naar een middel zocht om een niveauverschil van honderd en tien meter over minder dan vijf kilometer te overwinnen om tot in Luik te geraken, beneden in de Maasvallei. Dit was geen kleinigheid: de toenmalige locomotieven hadden onvoldoende adhesie en vermogen om die taak te volbrengen. In afwachting werd er een verbinding met postkoetsen («omnibus du pavé» genoemd) onderhouden tussen de rue Hors-Château in Luik, waar zich de stallen van de concessiehouder bevonden, en Ans (station). Er moest op ongeveer twee uur rittijd worden gerekend...

De oplossing voor het hoogteverschil is te danken aan de jonge ingenieur Henri Maus. De spoorlijn Ans – Luik-Guillemins zou worden verdeeld in twee hellende vlakken, waarlangs de treinen, zoals bij een kabelspoor, aan een kabel zouden worden getrokken door vaste stoommachines, vervaardigd door Cockerill en opgesteld in het station van Luik-Haut-Pré. Dankzij dat systeem konden de treinen uiteindelijk vanaf 1 mei 1842 tot in Luik-Guillemins rijden. Het systeem heeft dienst gedaan tot het begin van de jaren 1870, toen het vermogen van de toenmalige stoomlocomotieven en de verbeteringen aan het remsysteem het toegepaste systeem overbodig maakten, op voorwaarde dat de treinen systematisch van Luik naar Montegnée werden opgedrukt.

Het station van Luik-Guillemins, zoals het na de oprichting van het tweede station van Luik te Longdoz werd genoemd, kreeg een bescheiden houten constructie, zonder stijl, type «industriële gebouw». De spoorweg stond namelijk nog in de kinderschoenen. Wie had kunnen voorzien hoe sterk die nieuwe vervoerwijze zich minder dan twintig jaar later had kunnen uitbreiden? Kortom, Luik-Guillemins was uitgerust met vier omloopsporen, want het verkeer was aanvankelijk nog beperkt in omvang. Zo hadden de reizigers voor Brussel dagelijks de keuze tussen drie treinen, om 8.15 u, 12.45 u. en 16.30 u.,

die de honderd kilometer aflegden in goed vier uur. Zo waren ze ten minste niet meer aangewezen op onzekere postkoetsen en andere wagens die de weg Luik – Brussel gebruikten, een weg die overigens als onveilig werd beschouwd en in slechte staat was.

## DE LUIKENAARS EN HET CENTRAAL STATION VAN LUIK

Maar met de inplanting van een station in de wijk Guillemins, op goed twee kilometer van het centrum, was niet iedereen in de Vurige Stede gelukkig. De stad eiste met aandrang een centraal station dat dicht bij het stadscentrum gelegen was. De protesten waren des te heviger daar er op de rechteroever van de Maas andere spoorwegprojecten vorm kregen: de privé-maatschappij Chemins de fer du Nord Belge bouwde er haar eindstation, «Liège-Longdoz» genoemd. Dat werd geopend in 1851 en diende als kop van de lijn naar Namen, en vervolgens naar Wezet en Nederland. Het was ook de plaats van aankomst voor de werklieden van de talrijke, in de buurt gevestigde industriële ondernemingen zoals de fabrieken Espérance-Longdoz (metaalindustrie) en Englebert (banden), die het bovendien via verschillende industriële aansluitingen bediende. Luik-Longdoz, concurrent van Luik-Guillemins, kreeg in 1876 een monumentaal gebouw naar het voorbeeld van Paris-Nord, en bleef in dienst tot in 1960, toen zijn reizigersverkeer werd overgenomen door Luik-Guillemins. Het is echter een feit dat de stad bij de Belgische Staat haar recht deed gelden tot de bouw van een centraal station en daartoe ingenieur Blondin opdracht gaf verschillende projecten te bestuderen. Er werd geopteerd voor de aanleg van een spoorverbinding tussen de twee stations, Luik-Guillemins en Luik-Longdoz, via het Île du Commerce. Zo werd een plaats genoemd tussen de huidige avenue Blondin en de boulevard d'Avroy, in de tijd toen deze nog een arm van de Maas vormde.

Uiteindelijk verwierp de Staat het project en behield de vestiging van «zijn» station in Luik-Guillemins, in de as van de Vesdervallei, ▶



▲ Nieuw station in opbouw volgens de plannen van Calatrava, juni 2007

© Roland Marganne

wat een logische keuze was met het oog op het verkeer richting Duitsland. Luik kreeg zijn centraal station uiteindelijk pas met de opening van «Luik-Palais», op een boogscheut van de place Saint-Lambert... en van het Prinsbisschoppelijk Paleis, bij het graven, tussen 1869 en 1877, van de verbindingstunnels tussen Luik-Guillemins en Luik-Vivegnis. Naar dit laatste station leidden de sporen van de privé-spoorwegmaatschappij «Liégeois-Limbourgeois», die zorgde voor het vervoer van de lokale steenkoolproductie naar Limburg en Nederland. Maar dat centraal station heeft altijd onder een ernstige handicap geleden: de treinen van de verbinding met Brussel, de drukst bezette, passeren er niet...

## 1864: HET TWEDE GEBOUW VAN LUIK-GUILLEMINS

Zodra de polemieken over de plaats van een centraal station uit de weg waren geruimd, besloot de Belgische Staat Luik-Guillemins te voorzien van een prestigieus gebouw, zoals trouwens in de acht andere toenmalige provinciehoofdplaatsen, om – in volle industriële revolutie – zijn macht te tonen en zijn wil om kwaliteitsvolle openbare diensten te organiseren: zo werden niet alleen de verschillende spoorwegdiensten in hetzelfde complex samengebracht maar ook die van de post, de telegraaf... en vervolgens van de telefoon zodra die uitvinding zich in België ging verspreiden. Vanaf 1862 was dus de beslissing genomen om in Luik-Guillemins een stijlvol gebouw op te richten dat bij het succes van de spoorwegen paste. De architect A. Lambeau tekende een gebouw in eclectische stijl naar Frans model zoals in Namen of Charleroi-Zuid. Hij liet zich in het bijzonder inspireren door de stationsgebouwen van Paris-Est en Paris-Nord die toen in aanbouw waren, meer bepaald bij het ontwerpen van een timpaan in het midden van de voorgevel kant stad, dat voorzien werd van glas om de lokettenzaal van licht te voorzien.

Andere bijzonderheid van het uit 1863 daterend gebouw: op de nok van het centrale gedeelte prijkte een pittoreske Fama, een allegorisch standbeeld dat een jonge vrouw voorstelde, zedig in gewaden gehuld, die haar blik naar de stad leek te richten. Ze vormde als het ware een richtpunt op weg naar het station. Daar het gewone volk niet wist dat het gewoon om een architecturale versiering ging, kreeg het de naam Guillemins. Markante anekdote: dit standbeeld, met een bliksemafleider er bovenop, viel bij het slopen van het gebouw in duizend stukken uiteen op de place des Guillemins: niemand dacht eraan om het van de vernieling te redden...

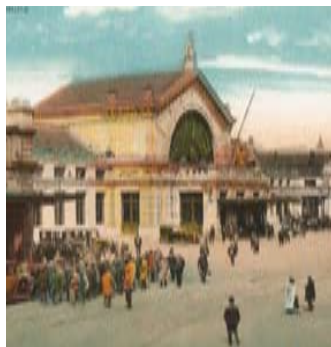
Het optrekken van dat gebouw bracht de stad Luik ertoe de «rue des Guillemins» in te richten, indertijd «avenue» genoemd en voorzien van bomen. In 1871 werd er een Amerikaanse spoorweg aangelegd (een door paarden getrokken tram) om het station met het stadscentrum te verbinden. Deze ligt aan de basis van lijn 1 van de TEC. Eind 19<sup>e</sup> eeuw werd de lijn geëlektrificeerd. In 1961 werden de trams er vervangen door autobussen. Dit gebouw zal ongeveer een eeuw in dienst blijven, terwijl het verschillende aanpassingen en verbeteringen ondergaat. Zo kwam er in 1870 een zijstation met vijf sporen voor het ontvangen van de treinen van de Nord-Belge, de lijnen van de Ourthe, de Amblève en het plateau van Herve. In 1881-1882 werd het gebouw vergroot met een rechtervleugel, bestemd voor de bureaus van de post, de stationschef en de pakjesdienst, en met een overdekte galerij van tweehonderd twintig meter voor het eigenlijke station. De verlichting, oorspronkelijk door middel van lampen op stadsgas, werd gemoderniseerd op het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw, toen de technologie voldoende op punt stond. Het station werd uitgerust met



Op de nok van het centrale  
die haar blik naar de  
Dit standbeeld kreeg de naam

een stoomfabriek voor elektriciteitsproductie. De opgewekte gelijkstroom diende om vlambooglampen te voeden terwijl met de resterende stoom nog de reizigerstreinen konden worden voorverwarmd. Pittige anekdote: de toenmalige Luikenaars fulmineerden tegen het spoorwegbestuur dat, vanuit hun standpunt, het station luisterrijk hadden verlicht, ten nadele van de place des Guillemins, een openbare plaats die in een onrustwekkend halfduister werd gelaten. Natuurlijk beschikte het station van Luik-Guillemins nog over andere exploitatiegebouwen: twee verhoogde seinhuizen (de vermaarde «blok 44» - aan de voet van de hellingen - en «blok 45» langs de rue Mandeville kant Maas), voor het bedienen van de wissels en mech-

Foto's © Collection P. Pastieles



◀ Luik-Guillemins voor en na 1958 ▶





anische seinen via hefbomen en stangen, een locomotiefloods, indertijd gelegen te Fragnée, niet ver van de brug van Val-Benoît, een herstellwerkplaats voor locomotieven, rue Varin, waar de ketelmakers meester waren in de tijd van de stoomlocomotieven, die in wezen «grote waterketels» waren, en een uitgestrekte goederenkoer in open lucht, rue du Plan Incliné, op de plaats van het toekomstige centrum voor wegvervoer.

Allerhande goederen voor de Luikse markt werden er verzonden en ontvangen. De opvallendste waren wellicht de attracties van de beroemde oktoberkermis die met gesloten treinen aankwamen. Die attracties werden gelost aan de rue du Plan Incliné, maar ook de circusdieren, die te voet tot aan de vlakbij gelegen boulevard d'Avroy werden gebracht. Een heel schouwspel voor kijklustigen...

Het was de tijd van de zovele typische spoorwegberoepen. Het meest pittoresk was wellicht de zaalwachter, die de onmiskenbare meester was in de lokettenzaal, waar de mensen op hun trein konden wachten op eindeloze banken van vernist hout, rond een van die enorme

## gedeelte prijkte een pittoreske Fama, stad leek te richten. "Guillemins".

gietijzeren kachels. Met luide stem, maar altijd in het Frans, moest hij – terwijl de gewone Luikenaars nog hun Waals dialect spraken – alle treinen in het station aankondigen met hun perronnummer, vertrekur, bestemming en tussenstops, aangezien er helemaal geen omroepinstallatie was. Hij werkte ook het zogenaamde «buffet» bij, het bord met het vertrek van de treinen, dat bestond uit afneembare geëmailleerde platen, blauw voor de treinen van het binnenverkeer en rood voor de internationale treinen. Hij moest natuurlijk het biljet knippen van elke reiziger die zich naar de perrons begaf...

De Wereldtentoonstelling die in 1905 in Luik werd gehouden, betekende als het ware de apotheose voor de installaties van Luik-Guillemins. In het vooruitzicht van de toevloed van reizigers werd beslist om het vlak van de sporen maximaal te verbreden door een steunmuur te bouwen aan de rue Mandeville, aan de voet van de Cointe-heuvel. Zo was uitbreiding mogelijk tot maximum tien sporen, waarvan er vijf bestemd waren voor het reizigersverkeer – met onderdoorgang – en de vijf andere voor goederen.

De reizigers werden beschermd door een glazen overkapping, kenmerkend voor de stations van die tijd (hiervan blijft er nog slechts één over in België – namelijk in Antwerpen-Centraal). Die overkapping zal kort voor de Tweede Wereldoorlog verdwijnen en worden vervangen door meer klassieke, parapluvormige overkappingen.

## DE JAREN VIJFTIG EN DE MODERNE SPOORWEGEN: HET GEBOUW VAN 1958

Na de Tweede Wereldoorlog onderging het spoorwegknooppunt van Luik ingrijpende wijzigingen. Terwijl het goederenvervoer uit Luik-Guillemins verdween, met name dankzij de dynamisering van het vormingsstation van Kinkempois en het openen van de «goederenlijn» Kinkempois – Voroux-Goreux, werden de reizigerstreinen in Luik-Guillemins geconcentreerd gezien het feit dat de activiteiten van het station van Luik-Longdoz geleidelijk werden afgebouwd (station gesloten in 1960). De elektrificatie van de lijn Luik – Brussel eind 1955 en het vooruitzicht van de beroemde Wereldtentoonstelling van 1958 in Brussel, die in binnenverkeer en internationaal voor omvangrijke reizigersstromen zou gaan zorgen, brachten de NMBS ertoe het gebouw uit de vorige eeuw te vervangen.

Het gebouw uit 1958, dat onlangs buiten gebruik werd gesteld, werd ontworpen door «EGAU», een groep van getalenteerde architecten geleid door Charles Carlier, Hyacynthe Lhoest en Jules Mozin. Duidelijk van zijn tijd door zijn uitgesproken functioneel karakter, lijkt zijn stijl sterk op die van de paviljoenen die destijds op de Heyzel, op de site van Expo 58 werden opgetrokken: een combinatie van zichtbeton en gordijnwanden, met veel glas. Het station van 1958 bestaat uit één kubusvormig blok met vier niveaus, met een praktisch volledige gordijngewel in glas, in vakken verdeeld door aluminium profielen en omlijst met een smalle, kalkstenen rand. Een brede luifel accentueert de plaats van de lokettenzaal van een gebouw dat behoorlijk wat ruimte biedt, niet alleen voor de stationsdiensten, maar ook voor die van de Groep Luik van de NMBS, en verder die van het district Zuidoost. Naast het stationsgebouw staat een ander, meer gedrongen gebouw, dat in 1958 bedoeld was om er het postsorteercentrum Luik X en de diensten van de Regie van Telegrafie en Telefonie in onder te brengen.

Geïnspireerd op het Italiaanse station «Roma-Termini», was Luik-Guillemins, versie 1958, uiteindelijk een zeer verzorgd bouwwerk dat verschillende kunstwerken herbergde: een glas-in-loodraam van de kunstenaar Jean Retz, vlakbij de stootblokken van het zijstation (is bewaard en zal opnieuw in het toekomstige station worden aangebracht), een mobile van Paul Bury, opgehangen in de stationshal... en dat men kwijtgeraakt is, een schilderij van Collignon, dat zich momenteel in het "Musée d'Art moderne et contemporain" van Luik (MAMAC) bevindt en... op de muur van het Postgebouw, een haut-relief van Randaxhe, waarvan de bewaring op het ogenblik problematisch is... Toch werd het gebouw uit 1958 door de Luikenaars als een gebouw zonder ziel beschouwd.

Misschien leek het niet meer op een station zoals men zich dat gewoonlijk voorstelde. Is het om die reden dat dit gebouw, nog maar pas in gebruik genomen, bij de stakingen en onlusten tijdens de winter 1960-1961 vernielingen heeft ondergaan... of hebben de woedende arbeiders zich tegen een symbool van de staatsmacht willen keren? ▶



© Roland Marganne

Het station in het hart van de stad zal zeker de aandacht trekken waardoor zijn roeping als **ontmoetings- en communicatiecentrum extra** wordt benadrukt.

#### **DE JAREN NEGENTIG: SANTIAGO CALATRAVA EN DE HOGESNELHEID**

Dat gebouw uit 1958 zal geen vijftig jaar dienst hebben gedaan, zo erg werd het overhoop gehaald door de aanleg van de nieuwe hogesnelheidslijn Brussel – Keulen. Na heel wat gepalaver en onder de impuls van de betreurde graaf Pierre Clerdent heeft Luik verkregen dat de hogesnelheidslijn «Oost» via het station Guillemins loopt.

Vanaf 1995 moet er voor Guillemins een nieuw spoorwegproject worden uitgedacht. Er moest een modern, multifunctioneel reiscentrum worden gecreëerd dat voor alle soorten spoorverkeer berekend is. In dat kader moest het station beantwoorden aan nieuwe criteria op het vlak van toegankelijkheid, reizigerscomfort, vlotheid van verplaatsing, intermodaliteit en veiligheid. Het reizigersgebouw uit 1958 en zijn spoorinfrastructuur leden onder tal van handicaps. Kant Ans was de in- en uitrijnsnelheid van de treinen beperkt tot 40 km/h, kant Angleur tot 60, er waren talrijke kruisingen aan de in- en uitrit van het station. Het voornaamste verkeer (as Brussel - Duitsland) was geconcentreerd op de laatste sporen van het station (11 tot 14) kant Cointe-heuvel. Het seinhuis (blok 45) was verouderd en de vier kopsporen (sporen 2 tot 5) werden niet gebruikt.

Uit de haalbaarheidsstudie bleek dat het noodzakelijk was het station driehonderdvijftig meter in de richting van de Maas te verplaatsen en de as Brussel - Luik - Duitsland tot voor de stad te brengen. De vereisten inzake spoorwegexploitatie, leefmilieu en toegankelijkheid werden vastgelegd: verhoging tot 100 km/h van de snelheid in het station en tot 120 op de hellende vlakken, aanleg van acht meter brede, rechte perrons van voldoende lengte om de

dubbele HST-stellen te ontvangen, rationalisering van de kruisingen, afschaffing van de kopsporen, bouw van een nieuw seinhuis, rechtstreekse verbinding met het wegennet (in het vooruitzicht van de voltooiing van de verbinding E25/E40), wat een efficiënter gebruik van de site ten goede komt. Het spoorwagenschema dat momenteel in Guillemins wordt gerealiseerd – met zijn negen sporen met perron – zal tussen Ans en de Maas een tijdswinst van drie minuten dertig mogelijk maken. Na een internationale wedstrijd werd het ontwerpen van het nieuwe stationsgebouw toevertrouwd aan de Catalaanse architect Santiago Calatrava, die prestigieuze internationale referenties kan voorleggen. In Luik-Guillemins zal er dus een kathedraal van glas en staal verrijzen, schitterend, ambitieus, kolossaal misschien... Het enorme bouwwerk in het hart van de stad zal zeker de aandacht trekken waardoor zijn roeping als ontmoetings- en communicatiecentrum extra wordt benadrukt. Er zullen geen gevels zijn in de klassieke betekenis van het woord, geen muren, geen hindernissen, maar een ritmische, transparante structuur die het gebouw een uitzonderlijke doorzichtigheid biedt. De gebruikte materialen – wit beton, staal, glas en natuursteen – moeten een karaktervolle architectuur nog versterken. Een nieuwe uitdaging voor een stad die met de economische crisis kampt! Terwijl het stationsgebouw van 1958 wordt afgebroken om plaats te maken voor de bedding van de sporen 1 en 2, is de volledige opening van het nieuwe station gepland tegen eind 2008. Onder welke naam? Hierover heerst er een polemiek: «Luik-Charlemagne»... of zelfs «Luik-Limburg» (sic)... Ideeën te over... Of misschien kan men eerder het zo vertrouwde «Luik-Guillemins» behouden, onder het spoorwegpersoneel beter bekend als «FL», monument uit een tijd waarin de telegraaf het voor-

