



tekortkoming, die men gemakkelijk zou kunnen verhelpen, is het gebrek aan beschutting op belangrijke plaatsen zoals Mechelen, waar men altijd van trein moet veranderen. Wij hadden geen regen, maar bij slecht weer moet het erg vervelend zijn...

In 1840 wordt het planken huisje van de Groendreef vervangen door een drievoudig houten paviljoen, dat aan het station nog altijd een landelijk voorkomen geeft. Meer achterwaarts wordt een doelmatiger dienstgebouw opgetrokken. Het jaar daarop wordt, te Brussel, het Bogaardenstation voor het publiek geopend. De reisbiljetten worden uitgereikt aan twee loketten die op de straat uitzien. Een gravure geeft ons een duidelijk beeld van dit nieuw station : een met een hek afgesloten plaats, met aan één kant een ruime loods voorzien van een afdak. *Het was, zou men later schrijven, een houten gebouw, van waaruit, weinig roemvol, zes spoorlijnen in boeketvorm vertrokken.* De sporen zijn niet afgezet met perrons. Een weinig later krijgt Namen een houten station, gelegen ten oosten van het huidige station. Dit van Châtelet, dat afgebeeld staat op een gravure die ongetwijfeld dateert van 1840, is van metselwerk in de « schouwgarntuur »-stijl naar de mode van die tijd : een hoofdgebouw — de pendule ! — met een bovenverdieping en een driehoekig geveldak, geflan-

## SPOOR -

Vrij bewerkt naar  
« Paysages ferroviaires » van J. Delmelle

# LANDSCHAPPEN

VII.

### DE STATIONS IN DE STEDEN.

De spoorweg begint zijn loopbaan op 5 mei 1835. Zoals men weet, heeft de openingsplechtigheid plaats in het bescheiden station van de Groendreef. Achter dit station ligt een omheinde ruimte, omgeven door weiden en afgesloten met paalwerk tot voorbij het vertrekspoor. In zijn « Herinneringen aan Oud Brussel » schrijft Joe Dierickx : *Het enige dat wijst op een station is een planken huisje, dat dient tot woning voor de huidige conciërge.* Te Mechelen bestaat op dat ogenblik het station alleen uit een houten keet, bestemd voor de controleur die belast is met het nazicht der biljetten. Vijf jaar lang blijft het bij die rudimentaire instellingen. In 1839 bieden de Groendreef en Mechelen, het theoretisch centrum van het groeiende net, nog altijd geen beschutting aan de treinreizigers bij slecht weer. Een eminente Britse rechtsgeleerde, die geheel België doorreist om zich naar Offenbach in Duitsland te begeven, schrijft in zijn aantekenboekje : *Een ergere*

keerd door twee kleine vleugels die de kandelabers vormen. Een afdak loopt over de hele lengte van de gevel die uitziet op de twee spoorlijnen die het station aandoen.

In die tijd, omstreeks 1840, is het de droom van iedere stad van enig belang een station te bezitten. *Van toen af, schreef Maurice Heins, aarzelde men niet ons enkele monumentale stations te schenken. De spoorweg was een instelling van onbeperkte duur geworden.* Op 27 september 1841, legt Leopold I, te Brussel, de eerste steen van het Noordstation, in tegenwoordigheid van de Koningin, van de hertogin van Kent, van de minister van Openbare Werken Desmazières, van de burgemeesters van Brussel en Sint-Joost-ten-Node, van een bijna voltallige generale staf, van de gestelde machten en van de architect F. Coppens, de ontwerper van de plannen. In een grote blok arduinsteen wordt een loden koffertje geplaatst, dat drie gedenkpenningen in brons, zilver en verguld zilver bevat, benevens muntstukken en een perkament dat aan de gebeurtenis herinnert. Na een onderbreking van een drietal jaren worden de werken ijverig hervat en op 15 juni 1846 wordt het gebouw — op dat ogenblik nog niet helemaal vol-

tooid — officieel geopend. Voor de gelegenheid worden kristallen luchters aan de glasramen vastgehaakt. De hal, in parketvloer, is afgesloten met spiegels die een ontzaglijke lichtgevende muur vormen. Men heeft er vier overvloedig versierde buffetten geïnstalleerd. Rondom zijn banken, bekleed met rood fluweel, geplaatst. In het midden is een dansvloer aangebracht, waarop na de eigenlijke plechtigheid zal gedanst worden. Het in 1846 geopende hoofdgebouw van het Noordstation wordt nadien geflankeerd door zijgebouwen. Het voorplein wordt verfraaid ; men plant er populieren en legt er een gazon aan. Op 8 februari 1855 leest men in een lokale krant het volgende : *Men heeft zo pas aan het Noordstation, boven het kantoor waar de reisbiljetten worden uitgereikt, een zeer vernuftig toestel geplaatst, dat de vertrekuren der treinen opgeeft. Men moet alleen maar aan een koord trekken om de aanduidingen te veranderen. Dit toestel is een uitvinding van de h. Lhoir, de chef van het Noordstation.* Later worden de glasramen gedemonteerd en overgebracht naar Tienen om daar dezelfde functie te vervullen ; ze worden vervangen door een groot glazen dak met een reusachtig metalen geraamte. Het Noordstation, dat in 1862 voltooid was, zal stand houden tot in 1956. Toen werd het vervangen door het huidige station, dat meer achterwaarts in de richting van Schaarbeek werd gebouwd. Dit nieuw station, dat 8 m boven de begane grond ligt, is het werk van de architecten P. en J. Saintenoy.

In 1842 bouwt men te Luik op de plaats waar vroeger het klooster der monniken van « St-Guillaume » of « Guillemins » stond, een station dat eerst « Liège-Extérieur » wordt genoemd. Onder een indrukwekkende glazen loods doen vier spoorlijnen dit station aan, dat leunt tegen de heuvel van Cointe. Het gebouw is opgetrokken in Franse steen. Boven op de topgevel staat een groot beeld dat de Industrie symboliseert. Het is eveneens een typisch voorbeeld van de « schouwgarmituur »-stijl. Meer dan een eeuw zal het deel uitmaken van het Luikse stadsgezicht.

Omstreeks de helft van de XIX<sup>e</sup> eeuw worden ook andere steden met een monumentaal station bedacht. In 1852 begint men dit van Gent-Zuid te bouwen. In 1855 wordt te Brussel dit van de Leopoldswijk opgetrokken. In 1861 vervangt men het primitief station van Namen door een gebouw van bakstenen en arduin. Nog te Brussel wordt het Bogaardenstation, dat een andere bestemming krijgt, opgevolgd door het in 1869 voltooide Zuidstation. Op de pinakel van de korinthische portiek die toegang geeft tot het gebouw, staan vier beelden die de Spoorwegen, de Posterijen, de Telegraaf en de Kanalen symboliseren. Henry Beyaert ontwerpt de plannen van het station van Doornik, dat op 24 augustus 1879 door koning Leopold II plechtig wordt geopend. Dit gebouw, in Vlaamse Renaïssancestijl, zou in maart 1912 door brand worden verwoest. Het nieuwe dat men optrok zou in mei 1940 door de Duitse bommen worden geteisterd. In 1879 ontwerpt Jozef Schadde de plannen van het neogotische station van Brugge, waarvan de bouw in 1886 wordt beëindigd. *Het is een moderne constructie, waarbij de architect getracht heeft alle elementen van de oude lokale stijl te verenigen. Het geheel mist eenheid en karakter, en er is geen elegantie*

*en maat in sommige details. Alleen de voorhal verdient alle lof. Merkwaardig is de toren met het uurwerk op het stationsplein, waarvan de top een reproductie is van de door brand verwoeste spits van het belfort...* Dit station — een kasteel in « troubadour »-stijl — zal blijven bestaan tot in 1939. Het zal worden vervangen door een moderner station met goed gekozen sobere lijnen, opgericht ten zuiden van de stad. Intussen verrijzen hier en daar, o.a. te Antwerpen, te Bergen, te Kortrijk en te Verviers, andere stations die monumentaal, majestueus, statig, luxueus, teatraal of overdadig versierd zijn. *De drang om terzelfder tijd iets duurzaam en iets moois te maken, schreef men, heeft onze spoormannen, door de zin voor imitatie, ertoe gebracht hoe langer hoe grotere stations te bouwen, zoals dit van Antwerpen.* En, tot aan het uitbreken van de oorlog in 1914, ziet men alle bouwstijlen uit het verleden triomferen, namelijk de Gotiek en de Renaissance, waarin decoratieve elementen ontleend aan de oudheid verwerkt worden. In 1905 opent de stad van de « Gilles » haar neogotisch station en, om het geheel wat op te vrolijken, wordt een grote bebloemde square vóór het gebouw aangelegd. In 1913 bouwt de « Koningin der Badsteden » een nieuw monumentaal station in vervanging van een ander, dat er uitziet als een middeleeuwse vesting maar dat echter nog niet afgebroken wordt. Men streeft meer dan vroeger naar doelmatigheid. De inrichting van de lokalen wordt beter bestudeerd dan in het verleden om ze praktischer en comfortabeler te maken. De stations worden nu meestal bedacht met een buffet, met een grote wachtkamer en met andere nuttige dingen, zoals krantenkiosken, uurtabellen van de treinen, enz... die door de reizigers op prijs worden gesteld. Men verhoogt de perrons tot aan de treeplank, om ze nadien op gelijke hoogte met de vloer der rijtuigen te brengen. Men overweegt ernstig de afschaffing van sommige kopstations, waar de exploitatie niet renderend is ingevolge de ingewikkelde rangeringen, het tijdverlies en de hiermee gepaard gaande kosten. Te Brussel begint men met de realisatie van het project van de Noord-Zuidverbinding, om van de twee grote terminusstations tussenstations te maken. Bovendien wordt al vóór 1914 een aanvang gemaakt met de aanleg van meer boven- en ondergrondse doorgangen, om het de reizigers mogelijk te maken gemakkelijker de stations te betreden en te verlaten of van trein te veranderen. Te Mechelen worden overbruggingen gebouwd, zoals later ook te Brussel-Leopoldswijk. Ondergrondse doorgangen worden gegraven te Gent-St-Pieters, te Schaarbeek, te 's Gravenbrakel en elders. Men koestert nog andere plannen. Een daarvan beoogt de vervanging van de met glas bedekte hallen, die rap vuil worden door de rook der locomotieven waarvan de stoom de metalen geraamten doet roesten, door overkappingen die de perrons beschutten, maar de sporen in open lucht laten. De stations Namen en Ottignies behoren tot de eerste die een nieuwe installatie krijgen ter bescherming van de reizigers tegen de wisselvalligheden van het weer.

Geheel de XIX<sup>e</sup> eeuw en tot de oorlog van 1914-1918, blijft de architectuur van de stations — zoals de bouwkunst in het algemeen — de gevangene van een jammerlijk eclectisme of van slaafse imitaties van vroegere

*stijlen*. In die tijd kent men geen discipline in de vormgeving. Men slaagt er niet in een eigen originele stijl te scheppen en de elementen ontleend aan het verleden harmonieus en sober aan te wenden.

In de jaren tussen de twee wereldoorlogen, ziet men de bouwkunst nieuwe wegen opgaan onder de druk der gebeurtenissen en hun nasleep. De vijandelijkheden hebben grote verwoestingen veroorzaakt. Het komt erop aan op een rationele wijze te herbouwen door de constructies te verbeteren en de kostprijs zoveel mogelijk te drukken. De architecten zijn voorstander van de volledige afbraak. Even voordien had de Fransman A. Perret de toepassing van gewapend beton in de architectuur ontdekt. Hij bouwde rechte lijnen, rechte hoeken, kale volumes en knoopte zo weer aan met de oudste bestaande traditie, die van de logische opbouw.

Men verzaakt dus gedeeltelijk aan de vroegere bouwmaterialen en men komt er toe een soort esthetisch ascetisme te beoefenen. Enkele architecten beginnen aandacht te schenken aan de problemen van de agglomeraties en de verkeerswegen in de steden. De ideeën vinden instemming of tegenkating. Sommigen overwegen de systematische vernieuwing van steden zoals Luik, Antwerpen, Charleroi en, natuurlijk, Brussel, om ze aan te passen aan de functie die ze, volgens hen, in de toekomst zullen moeten vervullen. Er wordt ook gesproken over de aanpassing van de stations aan de nieuwe en wisselende eisen van de tijd. Men wenst dat het tot samenwerking komt tussen de spoorweg en de andere verkeersmiddelen waarvan enkele, namelijk de auto en het vliegtuig, in volle ontwikkeling zijn. De Noord-Zuidverbinding, waarvan de werken op dat ogenblik onderbroken zijn, geeft begrijpelijkerwijze aanleiding tot interessante debatten. De architect-urbanist Victor Bourgeois is van oordeel dat het een hersenschim is te geloven dat de oude straten van het Brusselse centrum het verkeer van het centraalstation zullen kunnen verwerken. Tegenover het tracé Bruneel stelt hij zijn project voor een westelijke verbinding met een stervormig internationaal station te Schaarbeek. *Gebouwd in een vorm die denken doet aan een cilinder, waaraan de drie spoorlijnen raken, zou dit station ingericht zijn rondom een centrale hal met wachtkamer en buffet, vanwaar men rechtstreeks alle diensten kan zien en bereiken : loketten, goederen-, wissel- en inlichtingskantoren, toegang tot de sporen, de luchthaven, het hotel, enz...*

De geestdrift die aan de dag wordt gelegd in de periode tussen de twee wereldoorlogen, leidt tot gelukkige resultaten. De spoorwegen gaan over tot de herklassering van hun instellingen die open zijn voor het publiek en leggen er nieuwe aan. Ze beginnen de reizigers- en goederenstations te moderniseren. *Een groot aantal van die stations, lezen wij in een historische studie over de Maatschappij der Belgische Spoorwegen, waren inderdaad zeer oud en dateerden uit de beginperiode van de spoorwegen. Na geslaagde proefnemingen, werd beslist, vanaf 1937, over te gaan tot de systematische modernisering van 600 stations. Dit uitgebreid*

*programma moest onderbroken worden door de oorlog 1940-1945 ; het zal hervat worden na de wederopbouw van de geteisterde gebouwen. Dit is een reusachtige taak als men weet dat nagenoeg 500 gebouwen (waarvan meer dan de helft volledig vernield zijn) buiten gebruik werden gesteld ingevolge bombardementen en sabotagedaden.*

In de jaren tussen de twee wereldoorlogen en na de bevrijding in 1945, worden verschillende moderniseringsprogramma's opgemaakt, die geheel of gedeeltelijk worden uitgevoerd. Verscheidene spoorwegknooppunten worden grondig veranderd. Bijkomende spoorbanen worden aangelegd te Leuven, Luik, Namen, Bergen, Jemelle, Ottignies, Halle, 's Gravenbrakel en elders. Sommige kruisingen ter hoogte van de begane grond worden afgeschaft dank zij het aanleggen van Engelse vertakkingen. De bestaande installaties worden aangepast aan de nieuwe tractiemethoden. De geteisterde stations worden weer opgebouwd. Ter vervanging van de oudste installaties, die niet meer beantwoorden aan de eisen gesteld door het intensiever verkeer en door de evolutie van het spoor, bouwt men andere die bevalliger, geriefelijker en veel doelmatiger zijn. Brussel vervangt en verplaatst zijn twee eindpunten : het Noord- en het Zuidstation. Op het tracé van de Noord-Zuidverbinding krijgt de hoofdstad drie spoorweghalten, waarvan een, het Centraalstation, een intens reizigersverkeer kent. Brugge, Bergen, Dendermonde, Aarschot, Blankenberge, Heist, Knokke en andere agglomeraties krijgen een nieuw station, zeer modern van opvatting of geïnspireerd door de lokale stijl, zonder enige onnuttige buitensporigheid. De moderniseringswerken worden voortgezet. Met roet bevelde muren worden afgebroken, waarna betonmolens en andere constructiewerktuigen hun taak beginnen. Het oude station van Hasselt, opgetrokken in 1847, kort na de aanleg van de lijn die de stad aandoet, verdwijnt en op 26 maart 1962 legt de Minister van Verkeerswezen de eerste steen van het nieuwe gebouw.

Een der meest geslaagde realisaties van de laatste jaren, namelijk het station van Luik-Guillemins, verdient wat meer commentaar. Men had al lang ingezien dat het noodzakelijk was meer sporen te leggen en, op verschillende tijdstippen, had men reeds aanpassingswerken uitgevoerd. Toen beslist werd de lijn 36 te elektrificeren, gaf dit aanleiding tot een hele reeks verbouwingen om de capaciteit van het station te verhogen en er het centrum van een belangrijk forensenverkeer van te maken. Om die onderneming tot een goed einde te brengen, diende men opnieuw aan de heuvel van Cointe te knagen (men had het al voordien gedaan, namelijk in 1903). De instelling van de elektrische tractie, waardoor meer treinen in snellere cadans het station aandeden, noodzaakte de modernisering der installaties. Het oud station werd dus afgebroken en men begon een nieuw gebouw op te trekken.

Het Luikse stadsdeel, dat tegen de heuvel aanleunt en vroeger met zijn door rook, roet en stof in rouw

gedompelde muren een somber aanzicht bood, krijgt nu meer glans door de prachtige architectuur van het nieuwe station. De voorgevel, die zich over een lengte van 110 meter uitstrekt en waarvoor de modernste materialen werden gebruikt, draagt een uitspringende luifel die het 50 meter lange trottoir overdekt. De binneninrichting getuigt van een voorbeeldige soberheid en van een praktische elegantie, zonder enige gekunsteldheid. De lokettenhal is van de buitenzijde afgesloten door slanke stalen zuilen, waartussen brede ruiten zijn aangebracht; ze is helder, voldoende ruim en uitgerust met automatische uurtabellen en andere perfecties. De klassieke wachtkamer is vervangen door een rusthoek, waar individuele comfortabele zetels de ongezellige en anonieme gemeenschappelijke banken van vroeger doen vergeten. Een drankzaal ter hoogte van de lokettenhal, een restaurant met een loggia op de bovenverdieping,

paden, parkeerterreinen, muren, publiciteit, parken, binnenplaatsen en tuinen. Zoals tussen de vroegere en hedendaagse gebouwen, is er tussen al die stations een verschil van opvatting en stijl. Het is kenmerkend voor de steden dat ze voortdurend hun decor veranderen, aanpassen en herscheppen, maar toch bepaalde elementen behouden die soms verrassend contrasteren. Er bestaan weliswaar nog stations die dateren uit de tijd van de aanleg der spoorlijnen, maar vele werden opgefrist, vergroot, hernieuwd en herbouwd. Alle nemen deel aan het leven van de stad, zoals trouwens ook aan dit van het hele land en van de wereld, want de treinen die er in- en uitrijden kleuren het vertrouwde landschap met duizenden reisherinneringen, met duizenden beloften van onbekende horizons. Daar ontmoeten verlangens en spijt elkaar. Daar kruisen elkaar ontelbare bestemmingen. De toeristische aanplakbiljetten



Het Luikse stadsdeel... krijgt nu meer glans door de prachtige architectuur van het nieuwe station.

een reisgoederendienst, een bewaarplaats voor handbagage en nog andere diensten completeren de instellingen ten behoeve van de reizigers. Deze laatste kunnen de perrons bereiken of verlaten langs gangen onder de sporen. De andere lokalen zijn bezet door administratieve diensten van de spoorweg of in concessie afgestaan aan handelsondernemingen.

Zo hebben alle steden nu een of meerdere stations, die rondom zich een drukke handelsbedrijvigheid concentreren. Het gehele net van gemeenschappelijke vervoermiddelen staat met hen in verbinding: trams, autobussen, autocars en ook de taxi's. Heel dikwijls heeft de post er haar sorteediensten ondergebracht. Die oude of nieuwe stations, waar dag en nacht een vruchtbare en steeds hernieuwde bedrijvigheid heerst, zijn een blijvend bestanddeel geworden van het gevarieerd en complex stadsbeeld dat is samengesteld uit gebouwen van verschillende tijdperken, uit straten, zebra-

spreken van de muren tot de reizigers en laten hen dromen van het verleden, van de toekomst, van verre landen, van de Ardennen, van kunststeden of van golvende duinenrijen... *Herinner u die treinen, schreef Fernand Severin, hoe ze hun duizelingwekkende vaart geleidelijk vertragen om de hal van een kosmopolitisch station binnen te rijden. Heel statig nadert de enorme locomotief, met een plechtig geluid van drijfstanden, trillend van onderdrukte kracht, alsof ze geanimeerd wordt door een geheimzinnig leven, terwijl heel haar wezen een weergaloze indruk van overweldigende macht uitstraalt. Denk aan de ontzaglijke rijtuigen die ze voortsleept en die met haar één geheel schijnen te vormen. Denk aan alle streken die ze tijdens hun ritten hebben doorkruist, aan de besneeuwde vlakten, aan de groene valleien...*

(Wordt voortgezet.)