

HET STATION BRUSSEL-CENTRAAL

EN ZIJN
STEENSOORTEN



HET STATION BRUSSEL-CENTRAAL
EN ZIJN STEENSOORTEN

UITGAVE VAN NMBS-HOLDING



IN SAMENWERKING MET
PIERRES ET MARBRES DE WALLONIE



IN HET KADER VAN DE
OPEN MONUMENTEN DAGEN



BRUSSEL, 2010

Redactie: Geoffrey Longueville
en Francis Tourneur
(Pierre et Marbre de Wallonie)

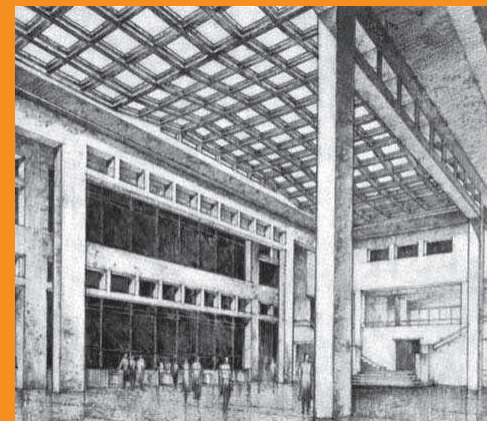
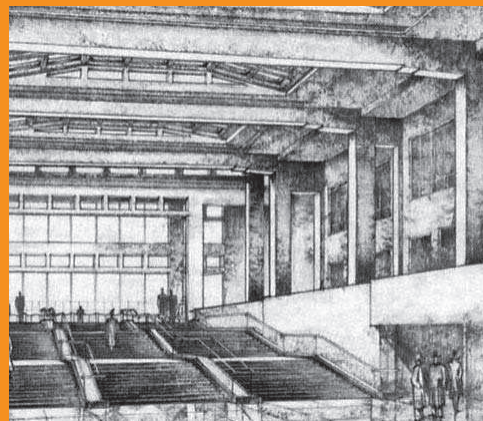
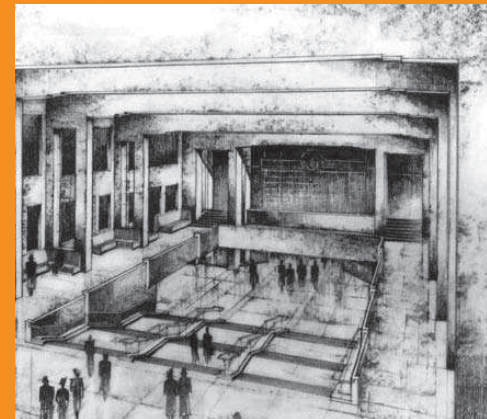
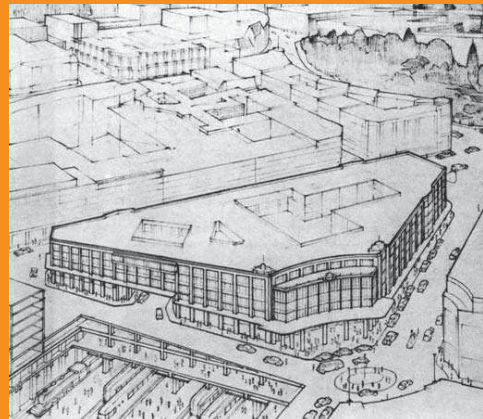
Verantw. uitg.: Erik Sclep
(NMBS-Holding communicatie)

Coördinatie: Louis Maraite

Lay-out: Béatrice Duculot

Foto's: Denis Moinil, Leo Goossenaarts
en Archieven NMBS-Groep

Met dank aan Françoise Aubry
(Museum Horta, Brussel)



Centraal station, definitief project in 1936. Bovenaanzicht, perspectief V/D trap naar de perons en de lokketenzaal, door Albert Demesmaeker in 1940 (archiven van het Hortamuseum).

Voorwoord

AANGENAAM BEZOEK AAN HET STATION BRUSSEL-CENTRAAL

Vincent BOURLARD

Directeur-generaal "Stations" van NMBS-Holding.

Het station Brussel-Centraal is zo ongeveer het vlaggenschip van NMBS-Holding. In de eerste plaats omdat het qua reizigersaantal het grootste station van het land is, ten tweede omdat het ontworpen werd door Victor Horta en ten slotte omdat het op de Noord-Zuidverbinding ligt en het hart vormt van het Belgische spoorwegnet (1 200 treinen per dag of één trein om de 40 seconden, goed voor 320.000 reizigers per dag). De benaming "Centraal" is dus bijzonder toepasselijk.

De Open Monumentendagen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 18 en 19 september 2010 staan in het teken van steen (thema: "Steen & Co"). Met al zijn ornamenten mocht Brussel-Centraal natuurlijk niet ontbreken op het programma voor die dagen. NMBS-Holding toont met het grootste genoegen hoe harmonieus een bouwtrant van meer dan een halve eeuw geleden kan samengaan met de behoeften van een hedendaags station. Want Brussel-Centraal is nu geen plaats meer waar je louter de trein neemt, maar een geheel van diensten, ontmoetingsplaatsen, winkels enz. die aan de eisen van de moderne tijd beantwoorden.

Het station is intermodaal, doorwaadbaar, geschikt voor alle soorten publiek, gezellig en met schrander inzicht gerenoveerd. Het is een echte must voor al wie belangstelling heeft voor het Belgische en Brusselse erfgoed; bovendien bruist het van het leven en komen ook cultuurliefhebbers er aan hun trekken. Ik wens jullie een fijn bezoek aan het station Brussel-Centraal.

Vincent BOURLARD



Het station, ontmoetingsplaats, een gezellige plek waar je geen tijd verliest dank zij een brede waaier aan winkels en diensten.

HET ONTWAKEN VAN DE STATIONS

In het begin van de 20^e waren de stations vaak de meest prestigieuze bouwwerken van de stad. Maar in 175 jaar tijd zijn de vervoerswijzen grondig veranderd en de trein verloor de strijd tegen de auto. Pas in de jaren 80 ontstond er een nieuwe voedingsbodem voor de spoorwegen, met de komst van de eerste hogesnelheidstreinen: voor ritten tot 500 km kan de trein concurreren met de auto en met het vliegtuig. Vandaag is de HST populairder dan ooit en wint marktaandeel.

Onder meer op aangeven van het spoorwegbedrijf zagen stedenbouwkundigen al gauw het belang van de stations in het kader van nieuwe ontwikkelingen. Zo groeide de trein opnieuw uit tot het ideale middel om duurzame mobiliteit een terechte plaats te geven in het hart van de samenleving.

In plaats van te opteren voor gesloten stations koos België voor "levendige station", een openbare ruimte die toegankelijk is voor iedereen, een doorgangplaats die stadswijken verbindt. Deze nieuwe visie op het stationsconcept nam concrete vormen

aan in doordachte (Kortrijk, Brussel-Zuid,...) en majestueuze (Antwerpen-Centraal) renovatieprojecten of uitzonderlijke gloednieuwe realisaties (Luik-Guillemins).

De NMBS-Holding, die de 37 grootste stations van het land uitbaat, heeft een grootscheepse opiniestudie georganiseerd om in te spelen op de behoeften en verwachtingen van de stationgebruikers. De resultaten werden vervolgens vertaald in drie kernideeën die samen de stationsfilosofie vormen:

Geen tijd verliezen

Je treinreis moet van start gaan in een goed georganiseerde omgeving, waarin je gemakkelijk je weg vindt. Zonder tijdverlies. Alle nuttige informatie vind je daar waar je ze nodig heb. Bus, tram, metro, auto, fiets of te voet, alle vervoerswijzen sluiten stuk voor stuk optimaal aan op de treinen aan de perrons. Die aansluiting betekent voor de reiziger een geruststelling, en dat geldt des te meer voor personen met beperkte mobiliteit.

Ontmoetingsplaats

In de stations heerst er een aangename sfeer. Je komt altijd wel iemand tegen en er valt steeds iets te ontdekken: een aantrekkelijk winkeltje, een horecazaak waar het storm loopt en evenementen bij de vleet. Het station, waar veel werd geïnvesteerd in netheid en veiligheid, is een cultuur- en ontspanningsoord geworden. De stations bruisen van energie.

Slimme Tijd

Je vindt niet alleen een rijke waaier aan winkeltjes, maar je kunt er ook terecht voor allerlei diensten. Denk maar aan een krant kopen, ontbijten, je strijk afgeven, een boekje bloemen kopen voor je afspraakje 's avonds, je fiets laten herstellen,... Dit aanbod stelt je in staat om tijd te winnen of om de tijd dat je moet wachten nuttig door te brengen.

De NMBS-Holding heeft de merknaam "het Station" laten registreren en maakt nu gebruik van nieuwe, kleurrijke logo's en totems die symbool staan voor wat het station allemaal te bieden heeft!



DE NOORD-ZUIDVERBINDING

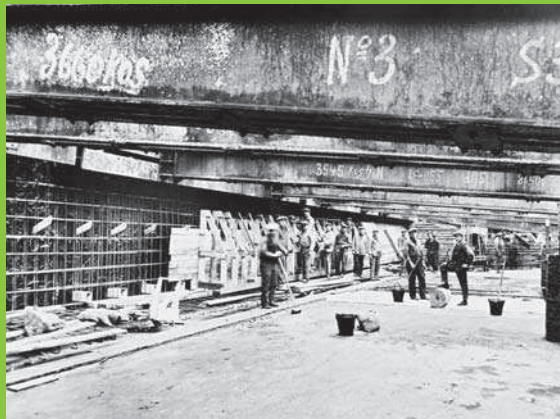
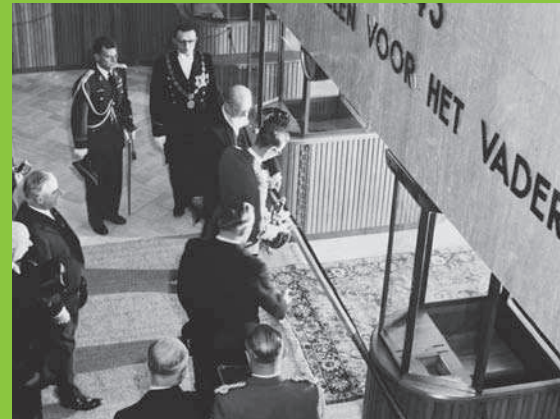
De geschiedenis van de Noord-Zuidverbinding begint op 5 mei 1835 met de inhuldiging van de lijn Brussel-Mechelen, de eerste spoorlijn in België en op het Europese vasteland. Het succes van die lijn blijft niet uit en in 1836 wordt al begonnen met de aanleg van een nieuwe lijn tussen Brussel en Tubeke. Deze beide lijnen komen Brussel binnen op twee verschillende plaatsen. De eerste heeft als eindpunt het Groendreefstation in het noorden, de tweede eindigt in het zuidwestelijk gelegen Bogaerdenstation dat al gauw omgedoopt wordt tot Brussel-Zuid. In verband met dat laatste station schrijven we 1837 wanneer voor het eerst het idee van een "Verbinding" op de tafel komt. Omdat het Groendreefstation te klein geworden is, wordt in 1841 op een steenworp ervandaan het station Brussel-Noord gebouwd. In datzelfde jaar wordt rond de stad nog een nieuwe spoorlijn aangelegd die via de boulevards loopt en logischerwijze de "Boulevardlijn" wordt genoemd. Maar deze blijkt niet bepaald praktisch omdat ze midden tussen het gewone verkeer loopt.

Om botsingen te vermijden moet iemand met een vlag en een bel vóór de trein uit lopen. Die lijn wordt dan ook afgeschaft in 1871 en vervangen door een westelijke ringlijn.

Ondanks deze ringlijn blijft het idee van een Verbinding springlevend maar het is wachten tot in 1903 voordat de Belgische Staat en de Stad Brussel daaromtrent een concrete beslissing nemen. Daarbij wordt voorzien in de sanering van de wijken Terarken, Isabelle, Putterij en Sint-Rochus, en in een drastische hertekening van de verbinding tussen boven- en benedenstad. Bovendien komt er een centraal gelegen station in de volledig vernieuwde wijk boven de Noord-Zuidverbinding. In 1911 is het eindelijk zo ver: er wordt met het project begonnen volgens de plannen die Frédéric Bruneel in 1887 had uitgetekend. De werken vallen stil tijdens de Eerste Wereldoorlog en er komt pas in 1935 opnieuw schot in de zaak door de oprichting van het "Nationaal Bureau tot voltooiing der Noord-Zuidverbinding". De verouderde plannen van Fr. Bruneel ondergaan

grondige wijzigingen en de werken worden in 1936 effectief hervat. Vier jaar later ligt de werf er weer verlaten bij na de inval van de Duitsers en pas na de bevrijding in 1944 kan men weer aan de slag. In 1952 wordt de Noord-Zuidverbinding plechtig ingehuldigd door Koning Boudewijn, maar in werkelijkheid is ze pas in 1954 volledig klaar. Het jaar nadien is ook de bijkomende lijn afgewerkt die de luchthaven verbindt met het Centraal station, waar de Sabena Air Terminus slechts enkele stappen vandaan ligt.

Vandaag krijgt de Noord-Zuidverbinding dagelijks 1.200 treinen en 320.000 passagiers te slikken zodat ze volledig verzadigd is. Terwijl de maximale capaciteit aanvankelijk op één trein per 50 seconden was berekend, passeert er vandaag één trein om de 40 seconden. De voorgestelde oplossingen om dit probleem te verhelpen kunnen in twee grote categorieën worden ingedeeld: een nieuwe tunnel graven onder de Noord-Zuidverbinding of de huidige installaties verbreden. Vóór 2020 moet er hoe dan ook een oplossing komen.



De Noord-Zuid verbinding vanuit de lucht en... onder de grond. Hart van de verbinding, het centraal station werd ingewijd door Koning Boudewijn op 4^{de} oktober 1952.



HET CENTRAAL STATION

In 1903 komen de Belgische Staat en de Stad Brussel, tegelijk met het project van de Noord-Zuidverbinding, voor de dag met het idee om in het hartje van de stad een station te bouwen. Het duurt nog tot 1910 vóór architect Victor Horta de opdracht krijgt om een ontwerp voor dat station uit te tekenen. Hij levert verschillende voorontwerpen maar krijgt af te rekenen met het feit dat de beschikbare oppervlakte tot driemaal toe verkleind wordt, waardoor het definitieve ontwerp van het huidige station pas in 1936 klaar is. Victor Horta heeft tal van problemen uit de weg moeten ruimen, waaronder de verbinding met de ondergrondse verdiepingen, het kromme tunneltracé en de stedenbouwkundige voorschriften (waarin was gesteld dat het nieuwe gebouw niet hoger mocht zijn dan de aanpalende Shell Building op de hoek van het Kantersteen en de Ravensteinstraat.

Dat gebouw bestond al sedert 1931 en was van de hand van architect Alexis Dumont). Ook de wisselende hellingsgraad en de driehoekige vorm van het terrein tussen de Putterij, het Kantersteen en de Keizerinlaan, maken de zaken er voor Horta niet gemakkelijker op. Hoewel we in het station nog enkele verwijzingen vinden naar zijn vroegere werk, ruilt Horta nagenoeg van meet af aan de art nouveau in voor een sobere, functionele architectuur. Het Centraal station sluit aan bij de officiële internationale architectuur die typerend is voor het einde van de jaren 30.

De bouwwerken worden in 1937 aangevangen. In 1945 vraagt Victor Horta zijn oud-leerling Maxime Brunfaut om de leiding van de werf over te nemen. Pas op 4 oktober 1952 worden het Centraal station en de Noord-Zuidverbinding samen ingehuldigd door Koning Boudewijn.

Het duurt tot in 1954 voordat het station een voetgangerstunnel heeft die op de Grasmart uitmondt. In het begin van de jaren '90 en in de periode 1965-1969 heeft men die tunnel trouwens moeten afsluiten om het station met de metro te verbinden.

Op initiatief van de Commissie van Monumenten en Landschappen is het stationsgebouw op 16 maart 1995 tot beschermd monument uitgeroepen. In 1997 wint de Franse architect Alain Sarfati van het bureau Saréa de wedstrijd voor de heraanleg van de Keizerinlaan en het Europakruispunt en in 2000 krijgt de Brusselse architect Francis Metzger van het bureau MA² de opdracht om het station te renoveren. De vernieuwing van de Hortagalerij door de Zwitserse architect Louis Caduff van Architectes Associés wordt uiteindelijk in 2008 verwezenlijkt.



Brussel-Centraal, hoofdingang, 1960.

VICTOR HORTA



Victor Horta wordt op 6 januari 1861 geboren in Gent. Op vijftienjarige leeftijd schrijft hij zich in aan de Gentse Academie voor Schone Kunsten, richting Architectuur. Hij maakt deze studies evenwel niet af en vertrekt in 1879 naar Parijs, waar hij aan de slag gaat bij een binnenhuisarchitect. Na zijn vaders dood keert hij in 1880 terug naar België en vestigt hij zich in Brussel. In 1881 hervat hij zijn studies, nu aan de Brusselse Academie voor Schone Kunsten, en trouwt hij met Pauline Heyse. Het prille gezin krijgt uitbreiding met de geboorte van een dochter die jammer genoeg het jaar nadien al sterft. Een tweede dochter wordt in 1890 geboren. In 1906 komt het tot een scheiding en twee jaar later hertrouwt hij met Julia Carlsson.

Op professioneel vlak maakt Horta geschiedenis als een uitermate getalenteerd architect: na het einde van zijn studies in 1884 wint hij meerdere prijzen en ook een beurs die hij gebruikt om te reizen. Daarna loopt hij stage bij Alphonse Balat, de favoriete architect van Koning Leopold II, die onder meer het Brusselse Museum voor Oude Kunst in de Regentschapsstraat en de Koninklijke Serres van Laken ontwierp.

Enige tijd later vestigt hij zich als onafhankelijk architect. In 1894 wordt hij voorzitter van de Société Centrale d'Architecture in Brussel en van 1892 tot 1911 doceert hij aan de Polytechnische faculteit van de Université Libre de Bruxelles. Hij bestudeert de geschriften van Eugène Viollet-le-Duc, die zijn werk sterk zullen beïnvloeden.

Het Autrique-huis aan de Haachtses-teenweg in Schaarbeek, dat uit 1893 dateert, is zijn eerste volwaardige art-nouveau-ontwerp. Vervolgens bouwt hij ettelijke herenhuizen, waaronder het huis Tassel in de Paul-Emile Jansonstraat, het huis Van Eetvelde in de Palmerstonlaan, het huis Deprez-Van de Velde in de Palmerstonlaan, het huis Frison in de Lebeaustraat, het huis Carpentier in Ronse, een kindertuin in de Sint-Gisleinstraat, het Volkshuis (jammer genoeg verloren gegaan in 1965), alsook de warenhuizen Waucquez in de Zandstraat (thans het Belgisch Stripcentrum) en Wolfers in de Arenbergstraat. Ondertussen laat hij in 1898 ook voor zichzelf een woning met atelier optrekken in de Amerikastraat (nu het Hortamuseum).

In 1906 wordt hij belast met de bouw van het Brugmanziekenhuis in Jette (voltooid in 1923) en in 1910 volgt de opdracht voor de bouw van het nieuwe Centraal station, dat pas veertig jaar later helemaal afgewerkt zou zijn.

In 1913 wordt hij aangesteld tot directeur van de Brusselse Academie voor Schone Kunsten, waar hij de hertekening van het leerplan op gang brengt. Tijdens de tweede wereldoorlog wijkt Horta uit naar de Verenigde Staten. Bij zijn terugkeer in 1919 laat hij de art nouveau voorgoed varen (een uitzondering hierop is het Museum van Doornik dat nog volgens plannen van voor de oorlog gebouwd wordt). Voorts tekent hij de eerste schetsen van het Paleis voor Schone Kunsten in Brussel. Dit wordt volledig opgetrokken in een persoonlijke art-decostijl en ingehuldigd in 1928. Vanaf 1925 geeft hij les aan de Academie voor Schone Kunsten, waar Maxime Brunfaut een van zijn leerlingen is. Deze laatste geeft hij vanaf 1945 de opdracht om het Centraal station verder af te werken.

Victor Horta sterft op 8 september 1947.



MAXIME BRUNFAUT

Maxime Brunfaut wordt op 23 mei 1909 geboren in Schaarbeek. Hij treedt in de voetsporen van zijn vader Fernand en wordt architect. Aan de Academie voor Schone Kunsten te Brussel volgt hij onder meer de cursus Compositie bij Victor Horta. Hij studeert af in 1929, waarna hij bij zijn vader gaat werken. Net als deze heeft hij nauwe banden met de socialistische partij: hij ontwerpt vooral gebouwen die nauw in verband staan met de arbeidersbeweging.

Hierbij hanteert hij een moderne architectuur die beïnvloed is door het constructivisme van de sovjet-architecten uit het eind van de jaren 20. Hij neemt deel aan architectuurwedstrijden, onder andere voor de bouw van een home in Oostduinkerke en de Bibliotheek Albert I. Voorts wordt hij belast met de bouw van de hoofdzetels van de dagbladen "Vooruit" in Gent en "Le Peuple" in de Zandstraat en de Sint-Laurensstraat te Brussel (1930), alsook het Volkshuis in Willebroek. In 1931 bouwt hij de onlangs gerestaureerde Prévoyance Sociale op het Luchtvaartplein in Brussel, en van 1934 tot 1937 het socialistische sanatorium Joseph Lemaire in Tombeek. Verder zijn er nog de cité coopérative Germinal in Evere (1951), de zetel van de Socialistische Partij (1963), het gebouw van de vakbond ACOD en ook nog het gebouw van de Russische ambassade (1957). Brunfauts passie voor ruimtelijke dynamiek blijkt duidelijk uit de uiteenlopende materialen en het gevarieerde kleurenpallet. Voorts speelt hij met lichtinval en krijgt het visuele aspect van trappen als

verticale doorgangselementen bij hem een prominente rol toebedeeld.

Van 1938 tot 1973 is hij lid van de "Société Centrale d'Architecture" van België. In 1945 neemt hij het heft over van Victor Horta, en onder zijn leiding wordt het Brusselse Centraal station voltooid. Daarnaast bouwt hij in 1950 het station Brussel-Congres en in 1952 het gebouw van de Sabena Air Terminus aan de Keizerinlaan. Voor de wereldtentoonstelling van 1958 krijgt hij verschillende projecten toegewezen: naast meerdere paviljoenen is hij ook projectverantwoordelijke bij de bouw van het station Brussel-Nationaal-Luchthaven. Hiervoor krijgt hij de medewerking van de Gentenaar Geo Bontinck en de Luikenaar Joseph Moutschen. Hij past hierbij architecturale staaltjes toe zoals grote overspanningen, overhangende gedeeltes, grote glazen wanden, loopbruggen... Vanaf 1954 is hij al met de plannen bezig. In de jaren 70 bouwt hij ook de Brusselse premetrostations.

Maxime Brunfaut overlijdt op 9 oktober 2003 op de leeftijd van 94 jaar.



HET STATIONSGEBOUW EN ZIJN VERSCHILLENDE STEENSOORTEN

Aan de buitenkant

Het station Brussel-Centraal ligt in een stadslandschap waar natuursteen naast baksteen al sinds het einde van de middeleeuwen een geliefd bouw materiaal was. En dan hebben we het nog niet over de ingeburgerde traditionele procédés om dit minerale gesteente vrij makkelijk een ander aanzicht te geven: verven, witkalken, bepleisteren enzovoort. Bichromatische combinaties met blauwsteen en witsteen zijn zowel in Vlaamse als Franse bouwstijlen sinds jaar en dag aanwezig. "Blauwsteen" is kalkhoudend en compact, komt uit de prehistorische grondlagen van Wallonië en wordt daar in verscheidene steenbekkens ontgonnen. Hij wordt gekenmerkt door uitzonderlijke technische eigenschappen en ontegensprekelijke esthetische kwaliteiten (het oppervlak kan op de meest uiteenlopende manieren worden behandeld). Omdat deze steen van vrij ver moet worden aangevoerd (de dichtstbijzijnde steengroeven

liggen in Zinnik en Ecaussinnes) wordt er in Brussel spaarzaam mee omgesprongen. De "witsteen" komt uit jongere grondlagen, merendeels uit het tertiair. Hij is minder compact maar zijn ontginning en bewerking verlopen vlotter; daartegenover staat dan weer dat hij minder goed bestand is tegen slecht weer dan blauwsteen. De ontginningsplaatsen liggen in Brabant, in Brussel zelf of nog in de omgeving van Aalst (Balegem) en Jodoigne (Gobertange). Dit berekende gebruik van twee steensoorten die qua kleur en qua technische eigenschappen van elkaar verschillen, zorgt voor kleurschakeringen van grijs, beige en gebroken wit, met hier en daar een accent van rode baksteen en eventueel een likje verf of een verguld element ...

In dit eeuwenoude stadslandschap staat het gebouw van het Centraal station, discreet maar tegelijk monumentaal. De gevels zijn gebouwd op een structuur van gewapend beton en bedekt met steen uit Gobertange en Reffroy.

Ze steunen op een hoge ondermuur en dragen een kanteellijst van "blauwe hardsteen". Maar er is voor het station ook witsteen gebruikt, namelijk "Gobertangesteent", een kiezelhoudende kalksteen uit de streek van Melin in de buurt van het Waals-Brabantse Jodoigne. Je treft hem aan in kleine elementen van heel wat Brusselse gevels, vaak in combinatie met blauwe hardsteen. De Gobertangesteent werd vroeger intensief ontgonnen voor de bouw van prestigieuze monumenten en is onder meer gebruikt in de gerestaureerde delen van het Brusselse stadhuis, in het Museum voor Oude Kunst in de Regentschapsstraat en in de paleizen van het Jubelpark. Dit materiaal, dat midden de 19e eeuw concurrentie kreeg van witsteen uit Frankrijk, zou je halfweg de 20e eeuw niet echt verwachten in het Centraal station. Het gaat immers om een steen van klein formaat, nauwelijks een twaalf centimeter hoog (een uit de kluiten gewassen baksteen), waarvan je niet meteen zou vermoeden dat hij



met succes verwerkt kan worden in de monumentale stationsgevels. Vandaar het ongewone effect dat ontstaat door de opeenstapeling van talloze kleine, regelmatige elementen ...

Daarnaast is er nog de "Reffroysteen", ontgonnen in de gelijknamige Franse gemeente in het departement "Meuse". Ondanks zijn hardheid is deze steen uitstekend geschikt voor beeldhouwen. Zijn kleur benadert die van Gobertangesteent en gaat er dus

wonderwel mee samen. Om die reden zijn beide samen gebruikt bij de restauratie van het Leuvense stadhuis. Voor Brussel-Centraal is hij verwerkt in grote blokken (waarvoor Gobertangesteent veel te klein uitvalt) en subtiel bewerkt door er een netwerk van ondiepe groeven in te slijpen om het effect van vierkant steenwerk te verkrijgen.

Ook prominent aanwezig is de grofkorrelige "blauwe hardsteen"



(arduin of Belgische blauwe hardsteen®) wordt erg gewaardeerd voor zijn mogelijkheden inzake maten en afwerkingen, alsook voor zijn kleur die kan variëren van lichtgrijs tot bijna zwart, met een hele rist blauwtinten tussenin. Dit materiaal is afkomstig uit de bekkens van Zinnik, Ourthe-Ambève, Bocq en Molignée in de provincies Henegouwen, Luik en Namen. Deze bijzonder duurzame steen wordt in Brussel gebruikt voor zwaar belaste delen van gebouwen zoals ondermuren, speklagen, kroonlijsten en deur- en raamomlijstingen. In Brussel is hij onder meer gebruikt in het Paleis voor Schone Kunsten, de Jubelparken en de Eeuwfeestpaleizen (Heizel), maar ook in recentere gebouwen zoals het beroemde Glaverbel-gebouw. In het Centraal station is de blauwe hardsteen aanwezig over de volledige hoogte van het gelijkvloers, met daarboven hier en daar nog een tussenverdieping, ontworpen als een hoge ondergevel waarop parentwerk in witsteen is aangebracht. De sierlijke afwerking daarvan is het resultaat van minutieus met de hand uitgevoerd beitelwerk. De reliëfs van Ch. Leplae en E.

Barmarin in de ondermuur zijn uiteraard in diezelfde blauwe hardsteen uitgehouwen.

Een andere bijzondere steensoort is gebruikt voor de omlijsting van de toegangsdeur tot het Koninklijk Salon aan het Kantersteen. Die deurlijst is uitgevoerd in een zeer glanzende, grofkorrelige steen die het licht in allerlei kleurschakeringen weerkaatst. Het gaat om "labradorgraniet", in het wetenschappelijke jargon ook wel "larvikiet" genoemd, een magmagesteente dat vooral gewonnen wordt nabij de stad Larvik in de provincie Vestfold in het zuiden van Noorwegen. Larvikiet wordt zowat als de nationale steensoort van Noorwegen beschouwd en bestaat in diverse blauw- en bruintinten, tot en met op het randje van zwart. Dit ongewone materiaal wordt bij ons in dunne platen gebruikt voor grafzerken of als sierbekleding op gevels, bijvoorbeeld voor de omkadering van winkleetalages. De hoge ondergevel van de Shell Building, om de hoek van het Kantersteen, is bezet met donkere labradorsteen. Zo ook de omlijsting van de toegangsdeur tot het Koninklijk salon in het station. Het

is alsof er daardoor een discrete link is gelegd tussen het Centraal station en het hoekgebouw aan de overkant.

Opmerkelijk ten slotte is ook dat de nieuwe ingang aan de voet van de Kunstberg een zware poort heeft die men heeft bekleed met "Vinalmontsteen". Zo past de poort perfect bij de ondermuur van het gebouw die in hetzelfde materiaal opgetrokken is. In de steengroeven van Vinalmont, gelegen in de vlakte van Wanzoule (gemeente Wanze), wordt de zogenaamde maaskalksteen gewonnen. Deze korrelige steen heeft een hoge chemische zuiverheid en de bijzondere eigenschap dat hij meteen na het snijden donkergrijs ziet, maar al snel een aantrekkelijk lichtgrijs patina krijgt. Na de oorlog heeft dit materiaal enorm veel succes gehad. Het is onder meer gebruikt door Victor Bourgeois voor het stadhuis van Oostende en het "Maison de la Culture" in Namen. Maar ook bij de aanleg van de Kunstberg en de omringende gebouwen is dit materiaal overvloedig gebruikt, zowel voor gebouwen als voor beeldhouwwerken.



Ingang "Kunstberg" : de door is bekleed met "Vinalmontsteen".



Romeinse travertijnsteen met plinters van belgisch blauw marmer en leuningen "Art Deco" in messing.

Aan de binnenkant

Een plafond van betonnen casementen met daarin glastegels zorgt ervoor dat de lokettenzaal baadt in natuurlijk licht. Alle muren zijn bedekt met parementwerk van Romeinse travertijnsteen; de plinters zijn van Belgisch blauw marmer. De vloer is van Larryssteen uit Frankrijk en wordt geaccentueerd met een ingebed koperen motief waarin de emblemen van de steden Brussel, Antwerpen en Luik zijn verenigd. "Travertijnsteen" is al sinds de Romeinse tijd een bekend bouw materiaal (soms op grote schaal gebruikt zoals in het Colosseum) en wordt voornamelijk gewonnen in de streek van Tivoli, niet ver van Rome. Het gaat om een jong gesteente dat zich heeft afgezet in waterlopen waar de plantengroei (in de hand gewerkt door een grote zuurstofaanvoer en veel zon) korstvorming in meerdere lagen heeft veroorzaakt. Vandaar dus de karakteristieke structuur met onregelmatige aders. De steen

vertoont ook talloze holtes die men vóór gebruik min of meer moet dichtstoppen met natuurlijk cement of een poriëndichter. Voor de binnenmuren van het station wordt dit materiaal gebruikt in dunne, loodrecht op de lagen gezaagde platen die verankerd zijn. Deze toepassingstechniek is halverwege de 20^e eeuw vrij populair geweest en is te vinden in verschillende Brusselse openbare en commerciële gebouwen uit die tijd. "Belgische blauwsteen", één van de talrijke marmersoorten die Wallonië rijk is, kende tot in de jaren 60 een groot succes. Het gaat om een fijnkorrelige kalksteen die na polijsten heel donker wordt en fel contrasteert met de fijne, witte kalkaders die er wonderlijk grillige strepen in trekken. Hij werd ontgonnen in ondergrondse galerijen in de streken van Bioul en Anhée, waar sommige van deze steengroeven nog zichtbaar zijn. De steen was een geliefd materiaal bij art-decoarchitecten en is onder andere te bewonderen in het prachtige marmerwerk van het stadhuis in Charleroi.



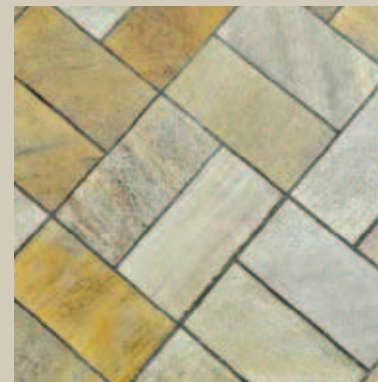
De emblemen van Antwerpen, Brussel en Luik ingebed in de vloer.

"Larrysmarmer" wordt gewonnen in de streek van Ravières in het Franse departement "Yonne". Deze beige of lichtroze kalksteen met grofkorrelige textuur wordt ook wel Mirabeausteen of Longchampsteen genoemd. Er bestaan verschillende variëteiten die telkens meer of juist minder ronde vlekjes vertonen (overblijfselen van fossielen). In het station tref je vierkante tegels van dit marmer aan die uitzonderlijk een grovere korrel en een fellere tint hebben; bovendien zijn ze versierd met koperen inlegwerk. Net als andere Bourgondische steensoorten staat dit materiaal bekend voor zijn compactheid en slijtvastheid. Je treft het aan in Parijse gebouwen als "le Grand Palais" et "la Gare de Lyon". In Brussel is deze steen in combinatie met kalksteen uit Comblanchien gebruikt voor de vloer van de Ravensteingalerij.

De loketten en hun omgeving, alsook de grote trappen naar de onderste verdiepingen, zijn vervaardigd van gneis uit Tessin. De deurlijst van het Koninklijk Salon is bekleed met labradorgraniet, net als aan de buitenkant trouwens (Kantersteen).

Voor de zwaar belaste vloeren van de onderste verdiepingen en de perrons viel de keuze op een bijzonder duurzaam materiaal: een bijna witte of geelachtige kwartssteen uit Brazilië, in wisselend kwadraatverband gelegd. Vandaag ligt deze oorspronkelijke en beslist ongewone vloer alleen nog in het bagagedepot want bij de renovatie werd hij in de onderste galerijen vervangen door Larryssteen, en op de perrons door Chinese "Gneiss Wave White". Gneis, ook wel "Tessingraniet" genoemd, is afkomstig uit het gelijknamige Zwitserse kanton. Het is een bijzonder compact metamorf gesteente (resultaat van de transformatie van een oude rotsformatie)

met een karakteristieke afwisseling van lichte en donkere lagen. De kleur is overwegend middengrijs en vertoont her en der zwarte spikkels. De steengroeven liggen in het bergreliëf van de Alpen waar deze steen traditioneel gebruikt wordt voor de vloeren, muren en daken van huizen. "Gneiss Wave White" is een van de talloze Chinese steensoorten die door de mondialisering uitgevoerd worden naar alle continenten. Dit materiaal is afkomstig uit de provincie Fujian en wordt per boot uitgevoerd via de haven van Xiamen. Het is grijs van kleur en heeft afwisselend heldere en donkere stroken, maar de heldere overwegen.



Plafond met casementen. Kwartssteen uit Brazilië.



Het Centraal station telt heel wat kunstwerken. Aan weerszijden van de hoofdingang aan het Europakruispunt vallen er twee reliëfs uit 1954 van Charles Leploe te bewonderen. Ze stellen de vroegere wijk De Putterij voor, die bij de aanleg van de Noord-Zuidverbinding met de grond werd gelijkgemaakt. Deze beeldhouwwerken geven treffend weer dat daar een wirwar van pittoreske gebouwen is verdwenen. Vlakbij de ingang Kantersteen bevindt zich een ander reliëf van de hand van Elisabeth

Barmarin. In de lokettenzaal verheft zich boven de hoofdtrap naar de perrons het monument voor de spoor mannen die sneuvelden tijdens de twee wereldoorlogen. Het bestaat uit een verheven reliëf van "De machinist" en nog twee reliëfs die de Bevrijding uitbeelden. Dit alles is het werk van Fernand Debonnaires. Links en rechts van de hoofdingang hangt een door Adophe Wansart gemaakte gedenkplaat voor E. Waucquez en M. Lastiaux. Nog twee door Dolf Ledel gemaakte platen zijn opgedragen aan F. Brunfaut

en E. François, en daarboven prijkt een creatie van Henegouwer Joseph Hayez, een kolossaal schilderij dat Sint-Michiel en diverse Belgische steden voorstelt.

Voor de liefhebbers van hedendaagse kunst hangen er op de perronmuren LED-schermen waarop animatiefilms van striptekenaar Yslaire vertoond worden. De schermen floepen aan en uit naargelang van het treinverkeer. Ten slotte is ook het fresco van Daniel Deltour in de metrogang meer dan de moeite waard.

KUNST- WERKEN



Sint Michaël en de belgische steden, Joseph Hayez. Het bas-relief is getekend Elisabeth Barmarin.

Charles Leplae

Charles Leplae ziet het levenslicht in Leuven in 1903. Hij studeert rechten maar volgt tegelijk ook les aan de Academie voor Schone Kunsten. Wanneer hij de Rubensprijs in de wacht sleept, bekostigt hij daarmee een verblijf in Parijs. Daar wordt hij opgemerkt door de Franse beeldhouwer Charles Despiau die hem uitnodigt voor een bezoek aan zijn atelier. In 1929 vestigt Leplae zich in Brussel en in 1932 wordt hij lid van de "Libre Académie de Belgique". Later geeft hij les aan de Hogeschool voor Beeldende Kunsten in Ter Kameren. Hij maakt onder meer beeldhouwwerken voor de Nationale Bank van België en voor Brussel-Centraal, en ook een reliëf dat zich op de nabijgelegen Kunstberg bevindt. Hij overlijdt in 1961.

Elisabeth Barmarin

Elisabeth Barmarin wordt geboren in Lodelinsart in 1915. Reeds op jonge leeftijd ziet ze haar toekomst in de beeldende kunsten, dus gaat ze studeren aan de Brusselse Academie voor Schone Kunsten. In 1939 valt de Godecharleprijs haar ten deel. Jaren later geeft ze les aan de "Ecole de recherche graphique" in Brussel waar ze het zelfs tot directrice schopt in de periode

1974 tot 1980. Bovendien doceert ze aan de Hogeschool Sint-Lukas in Brussel, zowel in de richting Kunst als in de richting Architectuur. Ze ontwerpt monumenten ter ere van Koning Boudewijn, een standbeeld voor het Observatorium van Ukkel en een reliëf in het metrostation Koning Boudewijn. Ze is dit jaar op hoge leeftijd gestorven.

Adolphe Wansart

Adolphe Wansart wordt in 1873 geboren in Verviers. Als zestienjarige gaat hij studeren aan de Luikse Academie voor Schone Kunsten, waar hij in 1893 afstudeert. Vanaf 1900 slaat hij definitief de weg van de beeldhouwkunst in en neemt hij nog maar af en toe het penseel ter hand. Hij maakt standbeelden van zijn echtgenote, de historicus Henri Pirenne (Franklin Rooseveltlaan), de schilder Pierre Paulus (in het naar deze laatste genoemde park in Sint-Gillis) en van de "Opstand van de Luikenaars tegen de Bourgondiërs" (Pont des Arches, Luik). Vanaf 1927 is hij ook actief in Parijs. Hij sterft in 1954.

Dolf Ledel

Dolf Ledel komt in 1893 ter wereld. Hij studeert aan de Brusselse Academie voor Schone Kunsten en volgt daarna ook

lessen in Düsseldorf, Keulen, München en Parijs. Hij ontwerpt voornamelijk medailles, enkele grafmonumenten, beeldhouwwerken, een liggende vrouwenfiguur op de Kunstberg in Brussel, de "Offerande" in de Tuin van het Beeldhouwwerk (Regentschapsstraat) en het reliëf van de postbode op ronde aan het Brusselse Zuidstation. Vermits hij lid is van de communistische partij vormen zijn medailles vaak een eerbetoon aan prominente figuren uit de arbeidersbeweging. In 1976 overlijdt hij.

Fernand Debonnaires

Fernand Debonnaires wordt in 1907 geboren in Sint-Gillis. Op 11-jarige leeftijd laat hij de gewone school achter zich om aan de Academie voor Schone Kunsten te gaan studeren. Wanneer hij in 1928 de Godecharleprijs wint, reist hij met dat geld naar Frankrijk, Italië en Londen. Vanaf 1951 geeft hij les aan de Academie voor Schone Kunsten en in 1969 wordt hij verkozen tot lid van de Academie van België. Zijn beeldhouwwerken zijn in verscheidene musea tentoongesteld: Brussel, Luik en Elsene maar ook het Pushkin-museum in Moskou. Tijdens de laatste jaren voor zijn dood in 1997 wijdt hij zich helemaal aan de schilderkunst.

WANDELSUGGESTIES



Buiten

1 Gevel aan de kant van het Europakruispunt – de hoofdtoegang tot het station bevindt zich in een licht inwaarts gekromde gevel, waar de hoge onderbouw uit blauwsteen een verbreding heeft. Zo ontstaat een luifelstructuur die ondersteund wordt door vier ronde betonnen zuilen die met dezelfde steensoort bekleed zijn. Boven de luifel zitten hoge glasramen met smeedwerk, van elkaar gescheiden door smalle vensterdammen uit Reffroysteen, wat de voorgevel van het station extra cachet geeft. Er is een groot contrast met de andere gevels want daar zijn de vensterdammen tussen de betonnen raambalken grotendeels uit Gobertangesteen. Boven de hoge ramen is er een blind gedeelte van Reffroysteen in nagebootst kwadratisch verband en daarop steunt dan weer een merkwaardige doorlopende kroonlijst uit blauwsteen die in vakjargon een “kanteellijst” wordt geheten. Aan weerszijden van de ingang hangt een gedenkplaat voor

de architecten met een opschrift in beide landstalen: “Architect Baron Victor Horta / OPVr architect Maxime Brunfaut”. De oorspronkelijke gedenkplaten uit 1952, die enkel de naam M. Brunfaut droegen, zijn gecorrigeerd na tussenkomst van de “Société centrale d’Architecture de Belgique”.

2 Hierboven hangen reliëfs van Charles Leprieux: met een opeenstapeling van kleine gebouwen verwijst hij naar de gesloopte wijken tussen de boven- en de benedenstad. Oude huizen en allerlei handelszaken (“Distillerie d’Opwyck” of “Garage de Sion”) zijn toen verdwenen, net als de barokgevel van de Sint-Annakapel die naar een lager gelegen stadsdeelte werd verplaatst om tegen de Magdalenakerk te worden aangebouwd. Deze reliëfs sluiten naadloos aan op de grote blokken blauwsteen waaruit de ondergevel van het station bestaat en dragen in vergulde reliëftekst de benamingen van de verdwenen plaatsen.





4

3 Hier hangen gedenkplaten van de hand van Adolphe Wansart en Dolf Ledel aan weerszijden van de hoofdingang, met erboven het

4 schilderij van Joseph Hayez dat een aantal Belgische steden voorstelt.

5 De grote zaal baadt in het rijkelijk aanwezige licht en de materiaalkeuze met overwegend beige tinten zorgt voor extra klaarte. De vloer van Larrysmarmar is op geraffineerde wijze aangelegd met inlegwerk van verguld koper. Verder is er ook koper gebruikt voor de emblemen van de voornaamste Belgische steden Brussel, Antwerpen en Luik die de vierkante tegel in het midden van elk motief accentueren. Op bijzonder subtiele wijze fleuren twee Larrysvariëteiten het geheel op.



7

Deze marmervloer is merkwaardig goed intact gebleven hoewel hij al die jaren intensief belopen werd.

6 Alle muurvlakken in het station zijn bezet met grote, dunne platen Romeinse travertijnsteen die met metalen klemmen verankerd zijn. De typische structuur van dit materiaal ontstaat door de in één richting lopende fossielrijke stroken die er een karakteristiek profiel aan geven – hier zijn deze stroken verticaal gezet zodat de grote muurvlakken nog monumentaler ogen dan ze al zijn. Aan de voet van de muren zorgt een doorlopende donkere plint uit Belgisch blauw marmar voor een discrete overgangszone naar de vloeren.

7 Het aanzicht van de ruimte met de loketten is bepaald door een gestructureerd geheel van gneis uit Tessin dat de lage lambrisering, de



8

opstanden van de loketten, de vloeren en een aantal scheidingselementen omvat. Alles loopt in elkaar over met een harmonieus geheel als resultaat. Ditzelfde gneis met zijn zilvergrijze weerspiegelingen is ook gebruikt voor de treden en stootborden van de grote trap naar de tussenverdieping en de trap achteraan die naar de Putterij leidt.

8 Het monument van Fernand Debonnaires dateert van 1952-1954 en staat in de aslijn van de grote trap boven de hoofdtoegang tot de perrons. Het brengt hulde aan de spoor mannen die sneuvelden tijdens de twee wereldoorlogen en wordt gedomineerd door het massieve standbeeld van "de Machinist". Terzijde daarvan getuigen reliëfs over de woelige periode van deze grote conflicten. Het geheel is gebeeldhouwd uit wit Carraramarmer en "Arabescatomarmer" dat fijne waaiermotieven in diverse grijs tinten heeft.



Buiten

9 De ondergevel uit blauwsteen aan het Kantersteen is aanzienlijk lager dan die van de hoofdgevel. Hij wordt onderbroken door de deur van het Koninklijk Salon die een omlijsting heeft van gepolijst labradormarmer. Dat laatste wekt sombere, bronskleurige reflecties op en geeft de deur een majestueuze uitstraling. De bovengevel is soberder dan die aan de kant van het Europakruispunt en toont hoge vensterdammen van gestapelde kleine elementen uit Gobertangesteen onder een blind gedeelte van Reffroysteen waarop uiteindelijk de kanteellijst van blauwsteen rust.

10 Buitenreliëf van Elisabeth Barmarin

11 De doorwaadbaarheid van het station wordt verzekerd door twee herwerkte ingangen. De "rode toegang" Magdalena in rood geglazuurd staal, bedacht door architect Francis Metzger in samenwerking met NMBS-Holding-architect Patrick Quittelier. Het felle rood geeft een optimale zichtbaarheid aan de toegang. Eerdere testen met Belgisch rood marmer overtuigden niet. De streepjes en de wijzers den de klok zijn in messing.



12 De ingang "Kunstberg" is een echte deur... die iedere avond wordt gesloten. Ze is bekleed met stenen van 4 cm dik. De gebruikte steen is maaskalksteen die ook wordt genoemd naar de groeve waar ze vandaan komt: "pierre de Vinalmont" (Dit gesteente vindt men ook terug in de Albertinabibliotheek in Brussel en in het station Antwerpen-Centraal).



Tussenverdieping

13 De tweede ingang van het Koninklijk Salon heeft een zelfde portaal als dat van de ingang aan het Kantersteen. Hier is er een fel contrast met de goudgele travertijnsteen van de muren.



14 Een groot gedeelte van de vloer van het bagagedepot bestaat nog altijd uit de kwartssteen die oorspronkelijk ook voor de perrons werd gebruikt. Over deze steensoort is maar weinig bekend. We weten alleen dat hij uit Brazilië komt en in twee kleurschakeringen bestaat: de ene geelachtig, de andere bijna wit. De kleine, rechthoekige tegels zijn vrij dun en in wisselende kwadraatverbanden gelegd, wat aan deze bijzonder slijtvaste vloer een interessante dynamiek geeft.



Hortagalerij

15 Roltrap van de beroemde New-Yorkse firma Otis. Dit in 1853 opgerichte bedrijf installeerde dit prachtige staaltje van industrieel design met nagenoeg perfecte welvingen en maakte daarbij gebruik van klasse-materialen zoals palissanderhout.

16 De toegangsrotonde naar de Hortagalerij heeft een uitzonderlijke akoestiek: ga maar eens in het midden staan en klap in je handen, je zult versteld staan van het echo-effect!

