

An aerial night photograph of the Liège-Guillemins train station. The station's roof is a prominent feature, illuminated from within, showing a complex, undulating structure of white, ribbed panels. The station tracks and platforms are visible below the roof, also lit up. In the background, a dense urban landscape of Liège, Belgium, is visible at dusk, with numerous city lights and buildings. A tall, illuminated spire is a notable landmark in the city. The overall scene is a blend of modern architecture and urban environment.

HET STATION LUIK-GUILLEMINS



HET STATION
LUIK-GUILLEMINS

UITGAVE VAN DE NMBS-HOLDING



EN EUROGARE



DOOR DE VZW ART&FACT



LUIK, 2010



Kuifje in "Het land van de Sovjets", p. 68. © Hergé / Moulinsart. 1929/2010

voorwoord

AANGENAAM BEZOEK AAN HET STATION VAN LUIK

Vincent BOURLARD

Directeur-generaal "Stations" van de NMBS-Holding - Afgevaardigd bestuurder van Eurogare

"Bobbie, we komen aan in Luik". Op de tekening van Hergé is de binnenkant te zien van een treinwagon. Terug uit "Het land van de Sovjets" kijkt Kuifje door het raam en kondigt zijn trouwe vriend aan dat ze aankomen in de Vurige Stede. Dat was in 1929. Had Kuifje die reis tachtig jaar later gemaakt, dan zou hij vanuit Keulen zijn aangekomen met de Thalys of de ICE. 40 minuten later en tegen 300 km per uur zou hij dan in Brussel zijn aangekomen. Maar niet zonder eerst, net als u, te zijn uitgestapt om kennis te maken met het nieuwe station van Luik.

Dit station wordt ook wel eens het "Calatrava-station" of het "tgv-station" genoemd. Beide benamingen zijn echter onjuist omdat ze niet de hele lading dekken: we spreken daarom best van het station van Luik.

Santiago Calatrava is de architect die het station heeft ontworpen met zijn magisch talent. Met dat talent wist hij concreet vorm te geven aan het bestek van de spoorwegmaatschappij en van Euro-Liège TGV (dat vandaag Eurogare heet). Beide opdrachtgevers wilden immers een station dat beter nog dan alle andere zou inspelen op de vereisten van het moderne leven. Het resultaat is intermodaal, doorwaadbaar, aangepast aan elk type publiek, gebruiksvriendelijk, intelligent en symbolisch. Het station is een plek waar wordt geleefd en aan cultuur wordt gedaan. "Een revolutie in de spoorwegarchitectuur", zo kopte de wereldpers.

Dit is geen station enkel voor tgv's, maar een station waar de hogesnelheidstrein gebruik van kan maken. België was zo slim om het nationale spoornet mee te laten profiteren van de hogesnelheidsinvesteringen. Dat geldt niet alleen voor de lijnen, maar ook voor de stations. Het station van Luik past mooi in de rijke - mondiale, Europese, Belgische en ook Luikse - geschiedenis van de spoorwegen.

België kan hiermee opnieuw aanknopen met de tijd toen het land een absolute spoorwegpionier was: België was namelijk het eerste land van het continent dat, we schrijven 1835, een commerciële spoorlijn installeerde, het land ook dat zijn hogesnelheidsnet van grens tot grens het eerst klaar had. Dat was in 2009.

Ik nodig u uit om het station van Luik te ontdekken met de scherpzinnigheid van Kuifje. Ik ben er zeker van dat u in uw nopjes zal zijn.

Vincent BOURLARD

HET STATION LUIK-GUILLEMINS SCHRIJFT GESCHIEDENIS

In de strijd om de mobiliteit wint de trein weer veld. Het eerste schot werd afgevuurd door de hogesnelheidstrein. Door de hoge snelheid is de trein opnieuw "sexy" geworden. Het is ook aan de hoge snelheid dat we de metamorfose van de drie grote stations van België te danken hebben: Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins. Vandaag krijgen Brussel-Zuid en zijn 42 internationale bestemmingen meer internationale reizigers over de vloer dan Brussels South Charleroi Airport; Antwerpen-

Centraal en Luik-Guillemins behoren tot de mooiste stations van de wereld. Het Luikse station is daarbij trouwens niet alleen een lust voor de gebruikers (reizigers of passanten), maar is ook voor fotografen en toeristen een absolute trekpleister. Het is echter ook een zegen voor... Luik, dat nu een station heeft dat de stad op de wereldkaart heeft gezet. Het station Luik-Guillemins is niet alleen een onderdeel, maar een volledig nieuw hoofdstuk in de 175-jarige geschiedenis van de Belgische spoorwegen.



De perrons zijn bekleed met glasdallen: daglicht verlicht de Grande Galerie.



Een constructie van Belgische steen, wit beton, staal en glas.



VAN DE WILHELMIETEN UIT DE MIDDELEEUWEN TOT DE GUILLEMINS VAN DE 20^e EEUW

Oorsprong

Vandaag verwijst “Guillemins” naar een Luikse wijk en naar een station. De naam komt oorspronkelijk van een middeleeuwse kloosterorde, de Wilhelmiëten ofte Guillemites. Deze orde wordt in de 12^e eeuw gesticht door ene Wilhelmus van Malavalle en vestigt zich in de 13^e eeuw in Luik. Ze blijft er actief tot het midden van de 18^e eeuw. Na de sluiting van het klooster in 1770, worden de gebouwen eerst omgevormd tot kostschool en daarna, in de nasleep van de Luikse revolutie, met de grond gelijkgemaakt. En precies hier, op dit oude domein, aan de voet van de Cointe-heuvel, wordt in 1842 het eerste Luikse station gebouwd.

Het verhaal van de spoorwegen in het land van Luik begint een paar jaar eerder met de opening, in 1838, van de eerste spoorlijn in de regio: lijn 36, tussen Mechelen en Liège-Supérieur (“Luik-Bovenstad”). Dat spoorwegstation ligt niet op het grondgebied van de gemeente Luik, maar in Ans, in de heuvels rond de stad. Het sterk hellende reliëf tussen het plateau van Haspengouw en de Luikse

vallei is net iets te veel voor de locomotieven. De verbinding tussen het nieuwe station en de stad wordt daarom georganiseerd met postkoetsen, in afwachting van de aanleg van het hellend vlak. De technische realisatie van de werken wordt toevertrouwd aan ingenieur Henri Maus* en de bouw komt voor rekening van aannemer Henri Borguet. Het hellend vlak, dat eind april 1838 in de steigers werd gezet en werd ingehuldigd in de lente van 1842, omvat één spoor voor het bergopwaartse en een ander voor het bergafwaartse traject.

Een systeem van kabels die worden aangedreven door stoommachines, trekt de treinen naar boven of remt ze af in de afdaling, waardoor ze het niveauverschil van 110 m kunnen overbruggen. De machines zijn van de hand van Cockerill, dat zich was komen vestigen in het nieuwe industriebekken van Seraing.

Tegelijk met de aanleg van het hellend vlak, wordt een station gebouwd op de site van het vroegere klooster van de Wilhelmiëten. Dit station, Liège-Inférieur (Luik-Benedenstad), wordt opgevat als een tijdelijke constructie.

* Zie glossarium op p.28

Van bij de start van het project gaan er stemmen op tegen de bouw van een station op deze plaats, die te ver van het stadscentrum lag. De Luikse autoriteiten zelf zijn niet echt voorstander van deze locatie en willen een centraal gelegen station, met andere woorden dicht bij de place Saint-Lambert en het vroegere prinsbisschoppelijke paleis. Het project komt maar niet van de grond en het is wachten tot 1877 voor het station Liège-Palais (Luik-Paleis) in het historische centrum zijn deuren opent.

Omwille van dat tijdelijke statuut is het station van Guillemins een bescheiden gebouw, in hout opgetrokken langs vier sporen. De langwerpige constructie herbergt zowel reizigers als kantoren en wordt omgeven door twee hoger gelegen paviljoenen met een schilddak erboven. Het geheel wordt omringd door andere nutsgebouwen en verschillende hotels, ook al is de omgeving nog niet echt verstedelijkt. Al snel wordt het station de stuwende kracht achter de ontwikkeling van de latere wijk Guillemins, die met de stad in verbinding staat via de oude as "Grand Jonckeu", die vandaag voor een stuk overeenkomt met de rue Dartois, Fabry en Louvrex.



Eerste Guillemins-station en hellend vlak dat het plateau van Haspengouw met de Luikse vallei verbindt.

1. Hôtel de l'Univers aan het Guillemins-station in Luik, gewassen tekening, midden 19^e eeuw.
© Kunstcollectie van de Universiteit van Luik.
2. RUFF, naar DITZLER, Anton, Panorama van Luik, detail, aquatint, niet-gedateerd.
© Kunstcollectie van de Universiteit van Luik.



VAN DE
WILHEMIETEN UIT
DE MIDDELEEUWEN
TOT DE GUILLEMINS
VAN DE 20^e EEUW

Een station "à la parisienne"

In 1863 beslissen de Luikse autoriteiten om toch een station te behouden in de wijk Guillemins. Er wordt voor de reizigers een onthaalstructuur in duurzaam materiaal uitgewerkt door de spoorwegarchitect van de overheid, A. Lambeau. Het nieuwe gebouw, dat in het verlengde ligt van de rue des Guillemins, is een ruim en functioneel volume in steen. Vooraan troont boven de centrale gevelopening een monumentaal standbeeld dat de industrie moet symboliseren. Achter het gebouw voor de reizigers, bevindt zich een hal die via twee ondergrondse passages toegang geeft tot de vijf eerste sporen.

De structuur valt op door de lichtinval: een koepel bestaande uit liggers, zuilen, pijlers en sierelementen in metaal. Het geheel wordt aangevuld met louter functionele constructies (bergplaatsen, werkplaatsen, smederij en...) die de meeste ruimte in beslag nemen tussen de rue Varin, de Fragnée-wijk en de rue Mandeville.

Naar het voorbeeld van de eclectische Parijse stations met hun raampartijen in waaivorm die zorgen voor de nodige lichtinval in de stationshal, put het Luikse station zijn inspiratie vooral uit het Strasbourg-station in Parijs (dat sinds 1854 gare de l'Est heet), waarvan de oorspronkelijke bouw teruggaat tot 1847-1850. De gelijkenissen zijn treffend: nok van het dak met een vrouwelijk standbeeld erop en centraal gebouw met een immense glaspartij met rondboog en een klok geflankeerd door twee halfliggende allegorieën. De afmetingen van het Luikse station zijn dan wel wat bescheidener, op decoratief vlak is Luik echter veel uitbundiger, wat te maken heeft met de evolutie van de smaken in de loop van de 19^e eeuw. De stations van Namen en Charleroi-Zuid, die in dezelfde periode werden opgetrokken door architect Lambeau, vertonen heel wat gelijkenissen met het tweede station van Guillemins.

Het station van Luik, een heuse verbindingenknoop, wordt nog verschillende keren aangepast. In 1871 komt er een loopbrug die Cointe verbindt met de stad en die boven de sporen loopt.

Door het grote aantal bezoekers dat wordt verwacht voor de Wereldtentoonstelling* van Luik in 1905, bereikt het station zijn maximale uitbreiding: vijf sporen in een hal voor het internationale en interregionale verkeer, vijf opstelsporen achteraan en vijf sporen voor het plaatselijke verkeer langsheen de rue Varin. Stadstramlijn nummer 4, die voor de gelegenheid werd aangelegd, vervolledigt het zeer dichte sporennet.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog wordt het station gebruikt door de Duitsers en blijft het gespaard van vernielingen tijdens het conflict.

Naar aanleiding van de internationale tentoonstelling van Luik in 1930 ondergaat het station een verjongingskuur. Omdat de PTT (Post, Telefoon en Telegrafie) naar een ander gebouw verhuist, krijgt het station meer ruimte. In die tijd was er nog een wachtzaal voor derdeklasreizigers die was afgescheiden van de wachtzalen van de eerste en de tweede klas. Ondanks die herinrichtingen, rijpt toch stilaan het idee om het gebouw te slopen, omdat het als oubollig en niet-functioneel wordt gezien.

LIÈGE. - La Gare des Guillemins.



Het station in 1863.



**VAN DE
WILHEMIETEN UIT
DE MIDDELEEUWEN
TOT DE GUILLEMINS
VAN DE 20^e EEUW**

Het modernistische station van 1958

In de Tweede Wereldoorlog worden heel wat stations getroffen tijdens vijandelijke en geallieerde bombardementen. Na het conflict worden ze heropgebouwd, waarbij de nadruk wordt gelegd op functionaliteit en rendabiliteit. In Luik heeft het station zelf geen al te grote oorlogsschade ondervonden, in tegenstelling tot de gebouwen op de place des Guillemins en heel wat andere infrastructuur. Toch wordt beslist om het belangrijke Luikse station herop te bouwen wegens de elektrificatie van het spoorwegenet. Bovendien levert de organisatie van de Wereldtentoonstelling* van Bussel in 1958 in de Luikse regio een aantal compenserende investeringen op (station, congrespaleis ...).

De eerste fase van het programma bestaat in de elektrificatie van het

hele sporenrooster van het station. De tweede fase heeft betrekking op het station van Bressoux waar nieuwe gebouwen worden opgetrokken om goederen in onder te brengen. Het station van Guillemins is voortaan dus enkel bestemd voor reizigersverkeer. Het dient te worden geoptimaliseerd aan de hand van een aantal aanpassingen van de onmiddellijke omgeving (place des Guillemins, wegencentrum, parking enz.). Hoofddoelstelling blijft uiteraard de heropbouw van het station. Het nieuwe station, waarvoor de inspiratie werd geput uit het Stazione Termini in Rome, wordt ontworpen door de groep EGAU*, winnaar van de openbare wedstrijd die door de NMBS was georganiseerd.

De modernistische* architecten opteren voor een geraamte in gewapend beton waarbij wordt gewerkt met modules van 1,22 meter, waardoor heel wat geprefabriceerde materialen gebruikt kunnen worden (plafondelementen, beglazing).

De grotendeels beglaasde voorgevel (van het gordijntype) van het nieuwe gebouw is een getrouwe weerspiegeling van de organisatie aan de binnenkant: de kantoren zijn geïnstalleerd op de twee bovenste verdiepingen, wat wordt geaccentueerd met metalen profielen, terwijl het onderste gedeelte voorbehouden is voor openbare diensten. Boven de reizigersingang bevindt zich een imposante luifel in wit beton die in harmonie staat met de luifel aan de achterkant, langs de kant van de sporen. Binnen zijn 24 loketten geïnstalleerd die uitkijken op de grote stationshal en de gang omkaderen die leidt naar de sporen. Boven die doorgang prijkt het allereerste automatische aankondigingsbord van België. Alle ruimtes die toegankelijk zijn voor de reizigers, staan visueel met elkaar in verbinding, wat een gevoel van openheid en licht creëert. Er wordt ook veel aandacht besteed aan de integratie van beeldende kunst met onder andere een glasraam van Jean Rets*,

sculpturen van Pol Bury* en een schilderij van Georges Collignon*. Een zelfde aanpak is voelbaar in het aanpalende PTT-gebouw waar een groot reliëf in natuursteen van Noël Randaxhe* de aandacht trekt. Deze moderne gebouwen vallen zeer in de smaak van de journalisten van toen die de loftrumpet steken over de finesse en elegantie van het nieuwe station.

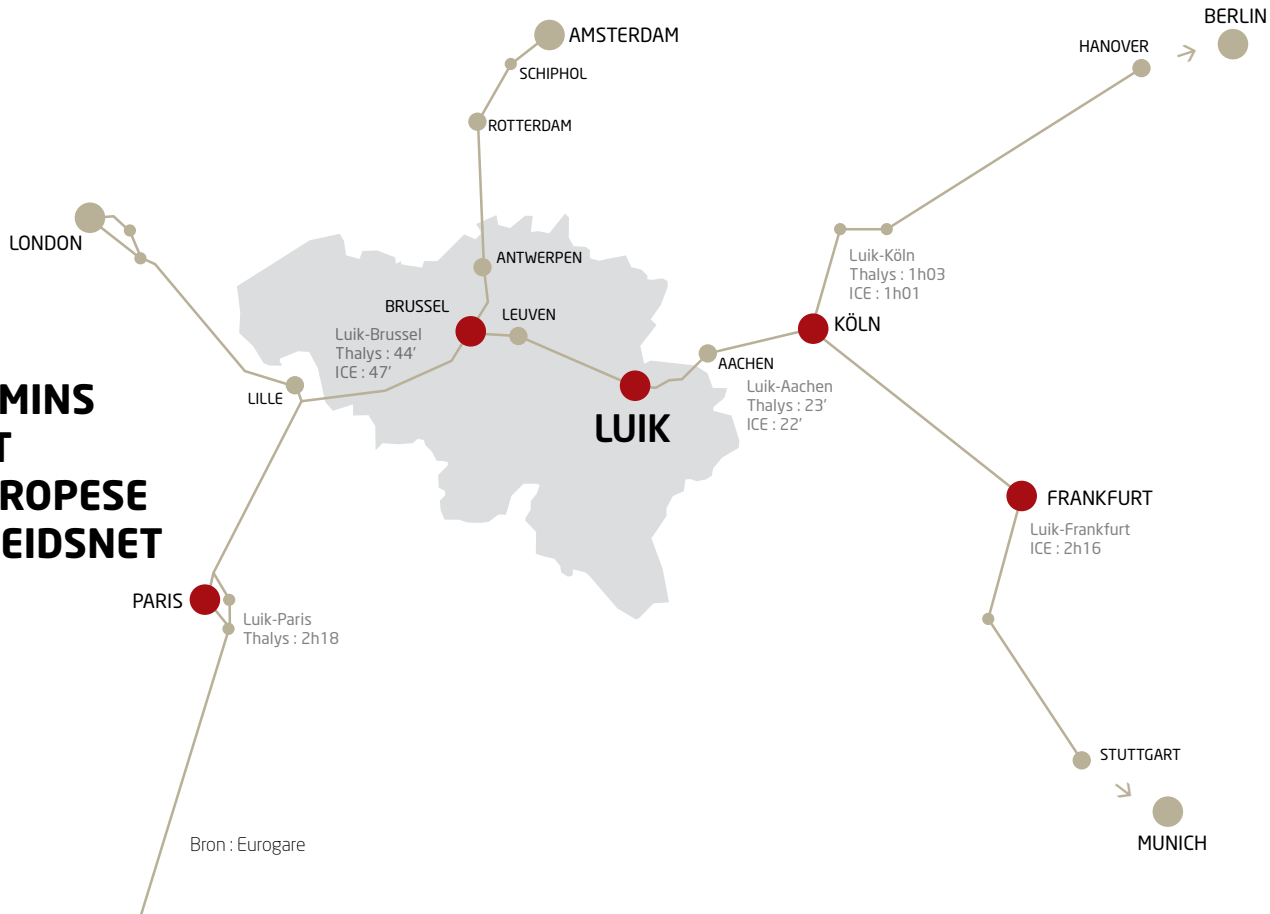
Eind de jaren 80 ondergaat het gebouw een aantal veranderingen om de winkelruimte te vergroten en een comfortabeler reiscentrum te creëren. De materialen die daarbij worden gebruikt, glas en aluminium, passen mooi bij de originele stijl van het gebouw. Ondanks de plannen die er zijn om een nieuw station te bouwen, met name om de nieuwe hogesnelheidstreinen te kunnen onthalen, blijft men in het station investeren, ook al worden bepaalde ruimtes, zoals het restaurant op de eerste verdieping, afgestoten.



Het station van Luik-Guillemins in 1958.



LUIK-GUILLEMIN'S IN HET HART VAN HET EUROPESE HOGESNELHEIDSNET



Bron : Eurogare

Studies in de aanloop naar de bouw van het nieuwe station

Het idee om Luik en Antwerpen op te nemen in het hogesnelheidsnet tussen Keulen, Londen, Brussel, Parijs en Amsterdam ontstaat in 1987. Het kan op veel bijval rekenen, ook al ligt de weg bezaaid met tal van obstakels.

In Luik is er veel heisa rond de plaats waar het nieuwe station moet komen. Uiteindelijk wordt de knoop doorgehakt en wordt beslist dat het nieuwe station in Guillemins blijft wegens de nabijheid van het stadscentrum en de autosnelweg en omdat men ook het binnenlandse treinverkeer niet wil scheiden van het hogesnelheidsgebeuren.

Dat er uiteindelijk een nieuw station zou komen op de site van Guillemins, had aanvankelijk te maken met louter spoorwegtechnische motieven. De architecturale dimensie zou pas in een later stadium aan de orde komen. Het studie bureau Euro Liège TGV*, dat werd opgericht in 1993 en nu Eurogare heet, wordt belast met de uitvoering van dit project voor de

modernisering van de spoorwegsite. De haalbaarheidsstudie die in juli 1993 van start gaat, wordt twee jaar later afgerond. De conclusies zijn categoriek en wijzen op de nood om het hele spoorweginfrastructuur te moderniseren en een nieuw onthaalcentrum voor de reizigers te bouwen. Door haar ligging en hoge leeftijd beantwoordt de bestaande infrastructuur niet meer optimaal aan de criteria inzake comfort, veiligheid, intermodaliteit, snelheid, multifunctionaliteit... Het 2,5 kilometer lange traject tussen Ans en de Maas is een struikelblok voor de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Duitsland. En dat om verschillende redenen: de snelheid op het hellend vlak is beperkt (70 km/u bergaf en 80 km/u bergop), net als de snelheid bij het binnenrijden (40 km/u) en uitrijden (60 km/u) van het station, de perrons zijn bochtig, smal en te kort voor hogesnelheidstreinstellen, het seinhuis is gewoon verouderd en het sporencomplex is nodeloos ingewikkeld. Om die nadelen te kunnen counteren, besluit de studie dat absoluut moet worden afgestapt van de oude locatie en er 200 meter meer naar het westen moet worden gebouwd, langsheen de rue Varin.

Voor de gebruikers worden een paar innovaties voorgesteld, zoals de verbinding met de autosnelweg en de dubbele toegang tot de sporen (eentje langs de "stadskant" en een andere langs de "heuvelkant").

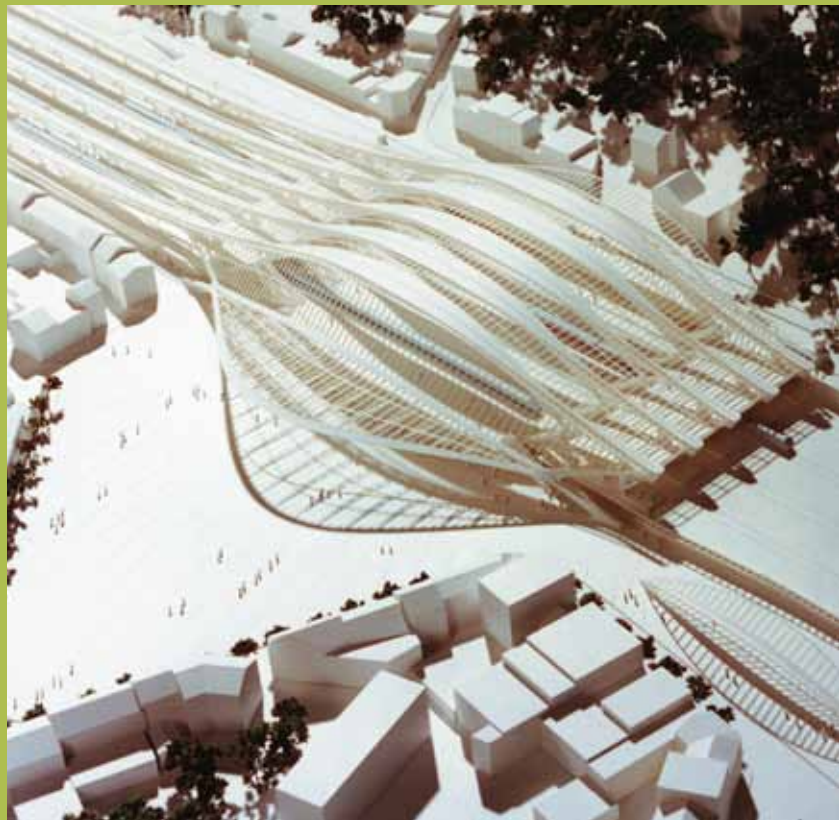
De eerste veranderingen die worden doorgevoerd hebben betrekking op de verbetering van de spoorweguitrusting. Tussen 1995 en 1998 wordt aan de rand van de Maas een nieuw seinhuis voor het station gebouwd. Het seinhuis wordt via de computer gestuurd en gecontroleerd. De computerschermen geven op een heel gedetailleerde manier de sporen en het treinverkeer weer. Ze geven er een dynamisch en realtimebeeld van. Vanaf mei 2001 staat het nieuwe seinhuis geleidelijk aan in voor het beheer van het spoorwagverkeer binnen zijn actieradius. Sinds augustus 2004 staat het in voor de volledige controle. Tussen 1998 en 2000 wordt de site van Hemricourt, waar het inkomende verkeer vanuit Brussel langs moet, heringericht om een rechtstreeks tracé te kunnen garanderen voor de treinen van de lijnen 36 (as Parijs - Brussel - Luik-Guillemins - Keulen) en 34 (Luik-Paleis-Herstal).



**LUIK-GUILLEMINS
IN HET HART
VAN HET EUROPESE
HOGESNELHEIDSNET**

EEN INTERNATIONALE WEDSTRIJD En de winnaar is... Santiago Calatrava!

De volumetrie en de esthetiek van het nieuwe station zijn de inzet van een internationale wedstrijd die in mei 1996 wordt bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen. Kandidaten worden geselecteerd op basis van criteria inzake hun economische en technische kunnen. De zeer strenge selectiecriteria vereisen een curriculum vitae waarin kandidaten de realisatie kunnen voorleggen van een station of een vervoersterminal met een kostenplaatje van één miljard oude Belgische franken (bijna 25 miljoen euro) alsook de nodige ervaring inzake de integratie in een stadsmilieu. In november hakt Euro Liège TGV* de knoop door en beslist het sloop te gaan met de Spaanse ingenieur-architect Santiago Calatrava (1951^o). Hij weet te overtuigen door eerdere prestigieuze realisaties, zowel in spoorwegmiddens als op het vlak van grote kunstwerken. Reeds van bij de eerste kennismaking met de site, streeft de architect naar een open, transparant station met een fraai bovenaanzicht.



Ontwerpmaquette. 1997.

De eerste maquette wordt in 1997 voorgesteld. Deze laat een bovengronds station zien waarvan de kap de perrons en de sporen overkoepelt. De verschillende betrokken partijen zijn zo onder de indruk van de aanpak van de Spaanse architect en besluiten om voor de hele stationsomgeving met hem samen te werken. Zo mag de architect zich ook buigen over het ontwerp van de Sofico-brug* die het station en zijn parking met de openbare weg verbindt. Deze met tuikabels verankerde structuur heeft een gelijkaardig silhouet als het

station en heeft een bochtig en tegelijkertijd hellend brugdek*. Door de uitzonderlijke geometrie van de brug dienden de ingenieurs de nieuwste berekeningstechnieken toe te passen, teneinde de metalen structuur de nodige stabiliteit mee te geven. Zowel bij de vervaardiging in de werkplaats als bij de montage ter plaatse werd bijzondere zorg besteed aan deze geometrie.

Hoewel de meeste financiële en technische middelen naar de infrastructuur zelf ging, springt

het gebouw van Calatrava toch wel het meest in het oog bij de reiziger. Het station is opnieuw een herkenningspunt in de stad, zoals een stadhuis of kathedraal dat in het verleden waren. De stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd in 2000.

De bouw van het station werd opgesplitst in verschillende loten met elk een specifieke functie, die elk apart werden toegewezen in overeenstemming met de Europese wetgeving inzake overheidsopdrachten.



De tuibrug. Architect-ingenieur S. Calatrava / Sofico.

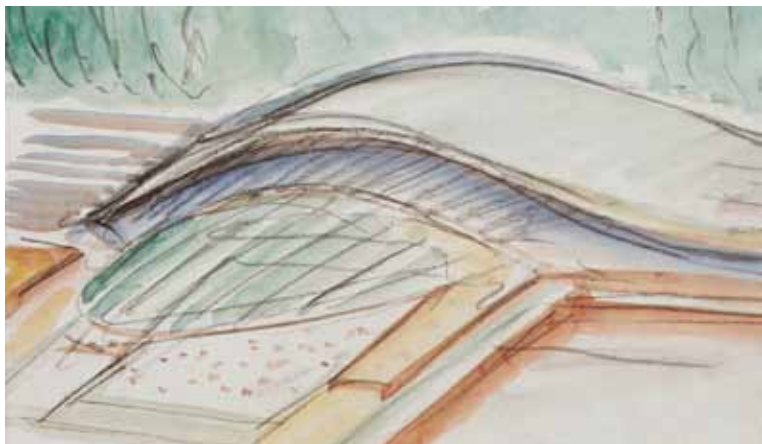


**LUIK-GUILLEMINS
IN HET HART
VAN HET EUROPESE
HOOGESNELHEIDSNET**

TUSSEN ARCHITECTUUR EN SCULPTUUR

Een station zonder gevel

De gebogen vorm van het station - de architect haalde naar verluidt zijn inspiratie uit het lichaam van een op de rug liggende vrouw - loopt gelijk met die van de Cointe-heuvel aan wiens voet het station gelegen is. De afwezigheid van gevels onderstreept de verbindingsfunctie van het gebouw. Het station biedt niet alleen onderdak aan de treinen die instaan voor de verplaatsing tussen verschillende punten, het zorgt ook voor een transversale verbinding tussen sites die door het spoor zijn gescheiden: aan de ene kant is er de woonwijk Cointe, en aan de andere de wijken Fragnée en Guillemins, die zowel een woon- als een handelsfunctie hebben.



Aquarellen van Santiago Calatrava
in Jodidio Ph., *Santiago Calatrava*, Keulen,
UITG., Taschen, 2009, p. 84-85.

Het station wordt gekenmerkt door zijn monumentaal gewelf en bestrijkt drie niveaus. Het onderste niveau, de "Grande Galerie", zorgt voor de doorgang onder de sporen en herbergt een winkelgalerij. Op het einde ervan, langs de kant van de stad, vinden we het "travel center" terug, tegenover het stationsbuffet. Vervolgens hebben we de perrons, waarbij het eerste makkelijk toegankelijk is via de monumentale terrassen die de ingang van de "Grande Galerie" omkaderen.

Tot slot staan de laterale voetgangersbruggen borg voor de transversale verbinding waarmee gebruikers naar de verschillende perrons kunnen gaan. Liftten, roltrappen, rolpaden en trappen bieden de reizigers het nodige comfort.

Het luchtige karakter van het gewelf staat in contrast met de intimistische sfeer van de ruimte onder de sporen. De bogen in wit beton - waarvan de kwaliteit en de kleurschakering

nauwgezet werden bepaald door de architect - creëren een gedempte sfeer die doet denken aan de binnenkant van een grot. De natuurlijke verlichting overheerst. Via glastegels in het midden van de perrons komt licht naar binnen dat weerkaatst op de vloerbekleding in gepolijste blauwe steen. Langs weerskanten van deze brede gang die toegang verschaft tot de sporen, werden winkels ingericht in een soort "bellen", dit zijn ovale ruimtes met glas in boogvorm eromheen.



De Galerie des Arcades.



De Grande Galerie.



**LUIK-GUILLEMINS
IN HET HART
VAN HET EUROPESE
HOOGSNELHEIDSNET**

Een werf vol spitstechnologie

Allerlei studie bureaus en gespecialiseerde labo's voerden technische haalbaarheidsstudies uit. Eerst en vooral werd de site volledig leeggemaakt, werden een aantal gebouwen gesloopt en werd het terrein gestabiliseerd zodat de aanleg van de eerste drie perrons van start kon gaan. In totaal werden 171 funderingspalen in de grond aangebracht, elk ervan heeft een diameter van 90 cm en is tussen 13 en 17 m lang. Ze werden in een geotechnisch complexe bodem gelegd. De druk die deze palen te verwerken krijgen loopt op tot 600 ton en ze gedroegen zich volledig volgens de werkhypothese. Omdat het spoorverkeer niet mocht worden onderbroken bij de bouw van het station, werd bij het plaatsen van de overkoepeling gebruik gemaakt van de allernieuwste technologieën.



De constructie van de overkoepeling, die boven de sporen werd geduwd. Een technisch hoogstandje zonder weerga: het spoorverkeer moest op geen enkel moment worden onderbroken.

Omdat het spoorverkeer niet mocht worden onderbroken bij de bouw van het station, werd bij het plaatsen van de overkapping gebruik gemaakt van de allernieuwste technologieën.

De overkapping bestaat uit 39 bogen die een hoogte bereiken van 40 meter. Ze rust op de laterale loopbruggen en twee luifels en

steunt op tien quadripoden. De constructie ervan werd aangevat in mei 2005 en was een heus technisch hoogstandje. De assemblage vond plaats op een voorlopig montageplatform langs de kant van de stad.

De bogen worden per vijf boven de sporen geheven door middel van hydraulische duwvijzels.

In totaal waren zeven opeenvolgende hefsessies nodig om de structuur op haar plaats te brengen. Hierbij werden de bogen telkens verplaatst over een afstand van 9,60 m. Bij de laatste sessie in juni 2006 werden de 35 bogen van het skelet op hun definitieve plaats gebracht. Vervolgens werd voor- en achteraan het station een luifel geplaatst.



Hydraulische vijzels duwen de bogen boven de sporen.



Overzicht van het station van op de heuvel van Cointe.



LUIK-GUILLEMINS
IN HET HART
VAN HET EUROPESE
HOGESNELHEIDSNET

De stabiliteit van de structuur, de bestendigheid tegen de wind (in het bijzonder tegen de oostenwind van over de Maas) en het comfort van de reizigers werden gemeten tijdens een reeks tests. Voor deze studies werd gebruik gemaakt van twee schaalmodellen van het station die aan een windtunneltest werden onderworpen. In die tunnel werden aan de hand van zes ventilatoren krachtige wind en hevige rukwinden gesimuleerd. De resultaten van de tests zijn gunstig en de structuur van het station wordt goedgekeurd.

Langs de heuvelkant worden 800 autoparkeerplaatsen aangelegd over drie verdiepingen. De toegang tot de parking gebeurt via de tuibrug* die zorgt voor de verbinding met het auto-wegennet. In het verlengde ervan werd een kiss-and-rideparking ingericht.

Die hangt wat over de sporen en vervolledigt de uitrusting van het station. Terwijl de toegang tot het station voor de auto's wordt geregeld langs de heuvelkant, komen reizigers die met het openbaar vervoer arriveren, in het station langs de stadskant. Bussen, taxi's en binnenkort ook trams houden halt langs de esplanade. De fietsenstalling bevindt zich eveneens langs de stadskant (onder het eerste perron, in de richting van de rue du Plan incliné). Toegang tot de perrons kan langs boven of langs onder, afhankelijk van het feit of men de doorgang onder de sporen al dan niet wenst te gebruiken. Door de vele toegangssystemen (trappen, rolpaden, roltrappen, liften...) kunnen niet alleen mensen met een beperkte mobiliteit correct worden geholpen, maar verlopen de verplaatsingen ook veel vlotter.

Op vrijdag 18 september 2009 wordt het nieuwe station met veel luister ingehuldigd met de show **Gare à vous!** van La Louvièrenaar Franco Dragone. Er komen meer dan 65 000 mensen op af.

De hele bouw van dit fantastische station werd vereeuwigd door filmmaker Thierry Michel die negen jaar lang, van de eerste tot de laatste steen, de gestage groei van het project heeft gefilmd. Resultaat: *La Métamorphose d'une Gare*, een unieke film die de toeschouwer een kijkje geeft achter de schermen van de werf.

Ook doorkruiste fotograaf Alain Janssens op vraag van Euro Liège TGV* de werf van Guillemins om dit formidabele technische, architecturale en menselijke avontuur vast te leggen!

In cijfers

29.000 m²

de oppervlakte die werd aangelegd in Belgische blauwe steen ("klein graniet" uit Henegouwen en Sprimont)

32.000 m²

glasoppervlakte

30.000

het aantal reizigers dat gemiddeld dagelijks via het station van Guillemins met de trein reist

10.000 ton

hoeveelheid staal voor het metalen geraamte

800 plaatsen

capaciteit van de overdekte parking

200 meter

lengte die wordt overdekt door het metalen gewelf

9 jaar

tijd verstreken tussen de eerste werkzaamheden en de inhuldiging van het station

2.18u

duur van de reis met de Thalys tussen Luik en Parijs

1.03u

duur van de reis met de Thalys tussen Luik en Keulen

44 minuten

duur van de reis met de Thalys tussen Luik en Brussel



Van de parking tot de perrons via het open reiscentrum en de prachtige banken in natuursteen uit de streek: 135 discreet aangebrachte bewakingscamera's steken de mensen van "Securail" een handje toe.



**LUIK-GUILLEMINS
IN HET HART
VAN HET EUROPESE
HOGESNELHEIDSNET**





Technologische innovaties: deurschema's van de treinen kunnen worden geraadpleegd aan de hand van aanraakschermen die bovendien worden geprojecteerd op de gevel van het station.





Van rechts naar links, Z.K.H. Prins Filip van België, Santiago Calatrava, ingenieur-architect en Vincent Bourlard, afgevaardigd bestuurder van Eurogare.

SANTIAGO CALATRAVA: EEN GEÏNSPIREERD ARCHITECT

Santiago Calatrava Valls wordt in 1951 geboren in het Spaanse Valencia. Al van kindsbeen af is hij bezig met tekenen en schilderen. Na zijn studies architectuur in Valencia, start hij een derde cyclus in de burgerlijke bouwkunde aan het Zwitserse federale technologie-instituut van Zurich.

In 1981 verdedigt hij er een thesis over de vouwbaarheid van driedimensionale structuren. Twee jaar later wint hij zijn eerste wedstrijd: de inrichting van de perronoverkappingen van het Stadelhofen-station in het Zwitserse Zürich. In deze eerste realisatie zijn reeds zijn stijkenmerken herkenbaar: een doorzichtig dak in glas gecombineerd met stalen bogen die op een betonnen sokkel rusten. In 1984 realiseert Calatrava zijn eerste kunstwerk: de Bach de Roda-brug, in het kader van de Olympische Spelen in Barcelona. De vele bruggen die hij achteraf bouwt, bezorgen hem een internationale reputatie. In 1989 wint hij de wedstrijd voor de inrichting van het tgv-station van de luchthaven Lyon-Satolas, die vandaag Lyon-Saint-Exupéry heet. Het gebouw, dat is geïnspireerd op een menselijk oog, en heeft een aerodynamische vorm. In het begin van de jaren 90 wordt de Spaanse architect belast met de bouw van de Stad van Kunst en Wetenschappen in Valencia. Dat zet er hem toe aan om een derde kantoor te openen in zijn geboortestad, in navolging van Zurich en Parijs. Calatrava realiseert het ene imposante project na het andere.

Naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling* van 1992, bouwt hij de Alamillo-tuibrug* in Sevilla. Tijdens de wereldtentoonstelling van 1998 in Lissabon bouwt hij het station Oriente, waarvan de structuur die is geïnspireerd op een bos, veel gelijkenissen vertoont met het station van Luik. In 2004 tekent hij ook voor het sportcomplex van de Olympische Spelen in Athene. Momenteel is zijn team in de weer met de realisatie van de World Trade Center Transportation Hub in New-York. Dit metrostation, dat zwaar werd beschadigd door de aanslagen van 11 september 2001, wordt momenteel heringericht in het kader van het Memory Foundations-project van Daniel Libeskind*. In België is Calatrava bezig met de bouw van het nieuwe station van de stad Bergen.

De realisaties van Calatrava zijn een mix van architectuur en sculptuur. Ze hebben een zeer herkenbare stijl en halen hun inspiratie uit de natuur en het menselijk lichaam. Gewaardeerd omwille van zijn organische* architectuur, onderscheidt hij zich ook als beeldhouwer, schilder en keramist.

Natuursteen uit de streek

Wat zou het nieuwe station van Guillemins zijn zonder Waalse natuursteen? De 27 000 m² Belgische blauwe steen geven dit formidabele architecturale werk een onmiskenbare meerwaarde. Het materiaal waarvoor werd geopteerd, is de blauwe steen die doorgaans wordt aangeduid als "klein graniet". Deze steensoort werd gekozen omwille van haar uitzonderlijke mechanische eigenschappen en zijn bijzonder esthetische karakter. We vinden het "klein graniet" terug in de perrons, de Grande Galerie, het reiscentrum, de esplanade en de voetgangersbruggen. Drie bedrijven leverden 21 000 m² tegels van 60 cm lang, 30 cm breed en 4 en 5 cm dik, met een gebouchardeerde afwerking naast nog eens 6 000 m² tegels in een gepolijste versie voor de vloeren in het station en de massieve traptreden. Te vermelden zijn daarbij zeker ook de veertien banken en monolieten in blauwe steen. Die werden gerealiseerd met digitaal gestuurde machines die het project van de architect feilloos wisten te reproduceren. Opvallend is eveneens de aanwezigheid van de lokale zandsteen die rond het station werd gebruikt.



27 000 m² natuursteen uit de streek: het station is één grote catalogus voor belgische steengroeves.



DE GESCHIEDENIS VAN HET SPOOR IN EEN PAAR KERNDATA

1804

Ingebruikname van de eerste stoomlocomotief, ontwikkeld door de Britse ingenieur Richard Trevithick. Het gevaarte wordt met succes getest in een fabriek in Wales. Dit is meteen ook de start van de spoorweggeschiedenis, een belangrijk onderdeel van de industrialisering.

1825

Ingebruikname van de eerste spoorlijn in Engeland, in de buurt van Newcastle, door de Brit George Stephenson*. Deze lijn was uitsluitend bestemd voor het vervoer van steenkool.

1828

Eerste Franse spoorlijn tussen Saint-Étienne en de haven van Andrézieux aan de Loire. Werd enkel gebruikt voor het vervoer van steenkool.

1830

Installatie van de eerste spoorlijn voor reizigersvervoer tussen Liverpool en Manchester.

1832

Eerste regelmatige lijn voor reizigersvervoer in Frankrijk (Saint-Étienne – Lyon).

1835

Eerste lijn in België (Brussel – Mechelen, over een afstand van 20 km). Deze verbinding is het startpunt van de eerste openbare spoorweg met stoomtractie op het Europese vasteland.

1835

Eerste lijn in Duitsland (Nürnberg - Fürth).

1837

Eerste spoorlijn in Rusland (Sint-Petersburg – Tsarskoje Selo).

1837-1838

Ontwikkeling van het Belgische spoorwegennet vanuit Mechelen tot Leuven, en vervolgens Tienen en Ans in het oosten, en Gent en vervolgens Oostende in het westen. De jaren erna worden Gent, Kortrijk, Landen, Sint-Truiden en Bergen toegevoegd aan het spoorwegennet.

1839

Eerste lijn naar Nederland (Amsterdam – Haarlem) en naar Italië (Napels – Portici).

1842

Aanleg van het hellend vlak en inhuulding van het eerste station van Guillemins.



2^e helft van de 19^e eeuw

Gouden eeuw voor de spoorweg. Het aantal spoorkilometers wordt vertienvoudigd in Europa en zelfs vertwintigvoudigd in de Verenigde Staten. De ontwikkeling van de spoorweg brengt een heuse revolutie teweeg in de nationale economieën: de commerciële banden worden versterkt, de industriële productie barst uit haar voegen en het toerisme ziet het daglicht!

1912

In Duitsland wordt de eerste diesellocomotief geproduceerd.

1924

Bouw van een elektrische diesellocomotief door de Amerikaan Hermann Lemp.

1926

Oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS).

1930

Eerste diesellocomotief in België.

1931

Inhuldiging van de Micheline* op banden.

1935

Inhuldiging van de geëlektrificeerde spoorlijn Brussel – Antwerpen (topsnelheid: 120 km/u) in België.

1938

Oprichting van de Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), de Franse spoorwegmaatschappij.

Halfweg de 20^e eeuw

Elektrificatie van het Belgische spoorwegennet.

1957

Oprichting van de Trans-Europe-Express (T.E.E.) door de Duitse, Belgische, Franse, Italiaanse, Luxemburgse, Nederlandse en Zwitserse spoorwegen. Bedoeling is om Europa te voorzien van snelle luxetreinen voor het reizigersvervoer.

1964

Indienstneming in Japan van de eerste hogesnelheidstrein. De Shinkansen haalt een topsnelheid van 210 km/u.

1981

Inhuldiging van de eerste Franse tgv, tussen Parijs en Lyon. De trein haalt 270 km/u.

1983

België werkt samen met Frankrijk en Duitsland aan de uitwerking van een gemeenschappelijk hogesnelheidsnet.

1989

Samen met het hst-project lanceert NMBS een "verjongingsplan" voor haar net.

1990

Snelheidsrecord van een tgv-treinstel: 515,3 km/u (SNCF).

1993

Opening van de hogesnelheidslijn Parijs – Brussel-Zuid – Antwerpen – Amsterdam en Parijs – Brussel – Luik – Keulen.

1994

Inhuldiging van de tunnel onder het Kanaal. De Eurostar verbindt Londen met het vasteland.

2007

Nieuw snelheidsrecord voor de tgv: 574,8 km/u (SNCF).

2009

Inhuldiging van het station Luik-Guillemins, gebouwd door de Spaanse architect S. Calatrava.



LEXICON

* **brugdek:** platform dat de vloer vormt van een brug.

* **Bury, Pol (1922-2005):** Bury volgde les aan de Academie voor Schone Kunsten in Bergen, en onderging eerst de invloeden van het surrealisme alvorens te evolueren in de richting van een steeds striktere abstractie. Hij is in hoofdzaak gekend voor zijn mobiele sculpturen.

* **Collignon Georges (1923-2002):** Luiks kunstenaar gevormd aan de Academie voor Schone Kunsten van Luik. Hij schildert zijn eerste abstracte doek in 1946. Als fervent voorstander van de moderne kunst werkt hij verschillende keren samen met de Groupe EGAU. Zijn werk wordt gekenmerkt door een levendig pallet en kromlijnige ritmes, zelfs nadat in de jaren 60 de figuratieve kunst opnieuw in trek was gekomen.

* **EGAU:** afkorting van Études en Groupe d'Architecture et d'Urbanisme; een bureau bestaande uit Charles Carlier (1916-1993), Hyacinthe Lhoest (1913-1983) en Jules Mozin (1914-1995). EGAU drukt zijn stempel op de stedenbouwkundige ontwikkeling in het Luikse en realiseert verschillende grote modernistische projecten zoals het sociale woningencomplex van Droixhe (1951-1979) en het station van Guillemins (1958).

* **Euro Liège TGV nv:** studiebureau gespecialiseerd in de technische studie, de opvolging en de realisatie van spoorweg- en architecturale projecten (terminals, seinhuizen, logistieke centra, werkplaatsen, parkings, kantoren...). Naast deze opdrachten in het spoorwegaanpak en aanverwanten, is Euro Liège TGV eveneens betrokken bij de vastgoedontwikkeling van terreinen die eigendom zijn van de NMBS Groep in de omgeving van de stations: een strategisch instrument voor de opwaardering van de omliggende wijken. Euro Liège TGV is een filiaal van de NMBS-Holding. Gezien zijn activiteiten in verschillende regio's, heet Euro Liège TGV nu Euro gare.

* **Libeskind, Daniel (1946*):** Amerikaanse architect die naam verwierf door de realisatie van het Joodse museum van Berlijn (1989-1998) waarvan de architectuur bol staat van de symbolen.

* **Maus, Henri (1808-1893):** Belgisch ingenieur, ontwerper van het hellend vlak van Ans naar Luik, en van de exploitatie ervan met een kabel en een vaste machine. Hij verwierf bekendheid in wetenschappelijke kringen door de perforatiemiddelen aan te geven die aangewend dienden te worden voor het doorboren van de Mont-Cenis in de Alpen (1854-1870). In 1868 wordt hij

aangesteld als inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen.

* **Micheline:** licht motorrijtuig dat rijdt op speciale luchtbanden. De speciale band, die in 1929 werd gepatenteerd en een idee is van André Michelin, kan rijden op een beperkt rijvlak, wissels oversteken en is bestand tegen de last van spoorwegtuigen.

* **Modernistische architectuur:** stroming ontstaan in de eerste helft van de 20^e eeuw die wordt gekenmerkt door een minimaal decor, geometrische en functionele lijnen en door het gebruik van nieuwe industriële technieken waarbij gewapend beton, glas en staal een belangrijke rol spelen. De jaren 1920 staan in het teken van grote namen zoals Mies van der Rohe (1886-1969) en Le Corbusier (1887-1965). In 1932 organiseert het museum voor moderne kunsten in New York (MoMA) een belangrijke tentoonstelling waar deze rationele architectuur, die vooral in trek is bij de bouw van wolvenkrabbers, wordt bestempeld als "internationale stijl".

* **Organische architectuur:** benadering ontwikkeld door de Amerikaanse architect Frank Lloyd Wright (1867-1959) in het begin van de 20^e eeuw; wordt gekenmerkt door de zoektocht naar harmonie tussen het menselijke bouwwerk en zijn omgeving door die met elkaar te laten interageren. Deze stijl wordt gekenmerkt door gebogen lijnen en natuurlijke

materiaal en wordt op een unieke manier ontwikkeld vanuit het terrein, waardoor deze stijl als neven-thema dient van de internationale stijl.

* **Stephenson, George (1781-1848):** Brits ingenieur beschouwd als de uitvinder van de stoomlocomotief. Als arbeiderszoon - zijn vader was chauffeur van de "vuurpomp" in een mijn - begreep Stephenson als eerste het principe van de wrijving tussen vlakke oppervlakken onderling. In 1814 stelt hij zijn eerste prototype voor van een locomotief die hij de jaren erna nog zou verbeteren. Zijn beroemdste creatie is de Rocket, een locomotief die zou instaan voor de verbinding tussen Liverpool en Manchester. Met zijn zoon Robert stampt hij een fabriek uit de grond voor de productie van locomotieven. Stephenson is ook gekend voor de aanleg van verschillende spoorlijnen.

* **Randaxhe, Noël (1922):** Luiks keramist en beeldhouwer, vooral gekend om zijn monumentale composities. De kunstenaar realiseert verschillende esthetische experimenten en maakt gebruik van zeer uiteenlopende technieken: sculpturen in smeedijzer, geometrische bas-reliëfs in keramiek, abstracte composities in "petit granit" (waaronder een gevel van het station van Guillemins ontworpen door de groep EGAU).

* **Rets, Jean (1910-1998):** Rets is een product van de Academie voor Schone Kunsten van Luik en is een belangrijke vertegenwoordiger van de geometrische abstractie in België. De ruimte en de verhouding tussen vormen en kleuren in die ruimte vormen de kern van de artistieke zoektocht van deze kunstenaar die zich heeft toegelegd op schilderkunst en de architecturale integratie.

* **Tuibrug:** is een brug waarvan het brugdek wordt gedragen door metalen kabels die zijn bevestigd aan pijlers.

* **Wereldtentoonstelling:** internationale tentoonstelling waarbij de meest uiteenlopende producties worden getoond met het dubbele doel om de eigen producties te vergelijken met die uit het buitenland, en de balans op te maken van de technologische en artistieke vorderingen van de andere landen. Uit het lijstje met de bekendste wereldtentoonstellingen onthouden we de Wereldtentoonstelling van Londen - de eerste in de reeks - in 1851, met de bouw van Crystal Palace, de expo van Parijs in 1889 met de bouw van de Eiffeltoren en in 1900 met de bouw van het Petit en het Grand Palais, en de tentoonstelling van Brussel in 1958, waarvoor het Atomium werd gebouwd. Luik trad in totaal één keer op als gastheer van de wereldtentoonstelling. Dat was in 1905, in het huidige parc de la Boverie en omgeving.





ORIËNTERENDE BIBLIOGRAFIE

Art&fact asbl (coll.), La gare des Guillemins, onderwijsdossier, 2010.

CHARIOT Constantin, Santiago Calatrava. Sculptectures, Brussel, Uitg. Mercatorfonds, 2010.

DE BOT Hugo, Stationsarchitectuur in België, Deel 1, 1835-1914, Turnhout, Uitg. Brepols, 2002.

DE BOT Hugo, Stationsarchitectuur in België, Deel 2, 1914-2003, Turnhout, Uitg. Brepols, Turnhout, 2003.

JODIDIO Philip (dir.), Calatrava. Complete works 1979-2009, Keulen, Taschen, 2009.

LAFFUT Michel, Les chemins de fer belges (1830-1913): genèse du réseau et présentation critique des données statistiques, Brussel, Palais der Academiën, 1995.

Le temps des gares, tentoonstellingscatalogus, Centre Georges Pompidou, Centre de Création industrielle, Parijs, 1978 (reizende tentoonstelling, met halte in Brussel, 1980).

RENARD Dominique, L'évolution architecturale de la gare des Guillemins à Liège, onuitgegeven eindwerk, Universiteit van Luik, 1998.

TZONIS Alexander, Santiago Calatrava. La poétique du mouvement, Parijs, Uitg. Flammarion, 2005.

VAN DER HERTEN, Bart, VAN MEERTEN, Michelangelo, VERBEURGT, Greta (onder leiding),

Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75^e verjaardag van de NMBS, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2001.

"La Gare blanche", teksten Caroline LAMARCHE, foto's Alain JANSSENS. Luik 2011. UITG. Eurogare /Mardaga.

INTERNETSITES

www.lagare.be
www.euro-liege-tgv.be
www.calatrava.com

EEN FILM

"La Métamorphose d'une Gare"
de Thierry Michel, 2010.

De in 1981 gestichte vzw Art&fact omvat kust-historici, archeologen en musicologen van de Universiteit van Luik. De vereniging geeft een tijdschrift en wetenschappelijke publicaties uit. Ze stelt eveneens tal van activiteiten voor aan een ruim publiek: rondleidingen, uitstappen en culturele reizen, stages en activiteiten voor een jong publiek, tentoonstellingen, aanmaak van websites, onderwijsdossiers, populairwetenschappelijke werken...

Via een partnerschap met de NMBS-Holding (onderwijsdossier, rondleidingen en schoolanimaties) wil de vereniging zoveel zoveel mogelijk mensen warm maken voor de trein als vervoermiddel en voor het spoorwegpatrimonium.

Van commentaar voorziene bezoeken aan het station kunnen worden aangepast aan een specifiek schoolprogramma en zelfs worden uitgewerkt volgens de wensen van de groep. Reserveringen dienen te gebeuren via het secretariaat van de vzw Art&fact.

Auteurs : Marie-Sophie Degard, Julie Hanique, Jean Housen en Isabelle Verhoeven (asbl Art&fact)

Verantw. uitg.: Erik Sclap, Communication Manager (NMBS-Holding)

Coördinatie: Louis Maraitte (NMBS-Holding)

Foto's: Denis Moinil/Leo Goossenaerts

(NMBS-Holding) en Alain Janssens

Grafische vormgeving: Béatrice Duculot (NMBS-Holding)

Drukkerij: Albe De Coker

NMBS-Holding

Frankrijkstraat 85, B-1060 Brussel.

Art&fact vzw

Universiteit van Luik, Galerie Wittert,
Place du 20-Août 7, B-4000 Luik

T: +32 (0)4 366 56 04 - F: +32 (0)4 366 58 54

Mail: art-et-fact@misc.ulg.ac.be

Site: www.artfact.ulg.ac.be



Gare à vous!, grootse show voor de inhuuldiging van het station op 18 september 2009. 68 000 mensen ter plaatse aanwezig, 350 000 tv-kijkers. (Foto NMBS-Holding/AT)

