

Het « stationsgebouw »



GRAND-HALLEUX (1955).

Dit kleine bouwwerk eerbiedigt de plaatselijke bouwtrant, vooral door de keuze van de meest in 't oog springende materialen : steen en lei. Het vervangt een gebouw van 1880 dat, in 1944-45, door de oorlogsgebeurtenissen zwaar beschadigd werd.

De lokettenhal is enkel bereikbaar langs het perron, dit om het tochten te vermijden in een streek waar de winter streng en vroegtijdig is.

Het seinhuis bevindt zich op de hoek van het gebouw en geeft uitzicht op de overweg.

TEMSE (1956).

Het gebouw werd opgericht langs de nieuwe sporen die, wegens de bouw van de autoweg en van de nieuwe brug over de Schelde, dienden te worden verhoogd. Het seinhuis en de goederendienst werden er insgelijks ondergebracht.

De gevel in baksteen en het pannendak zijn zeer eenvoudig opgevat.



MONT-SUR-MARCHIENNE (1961).

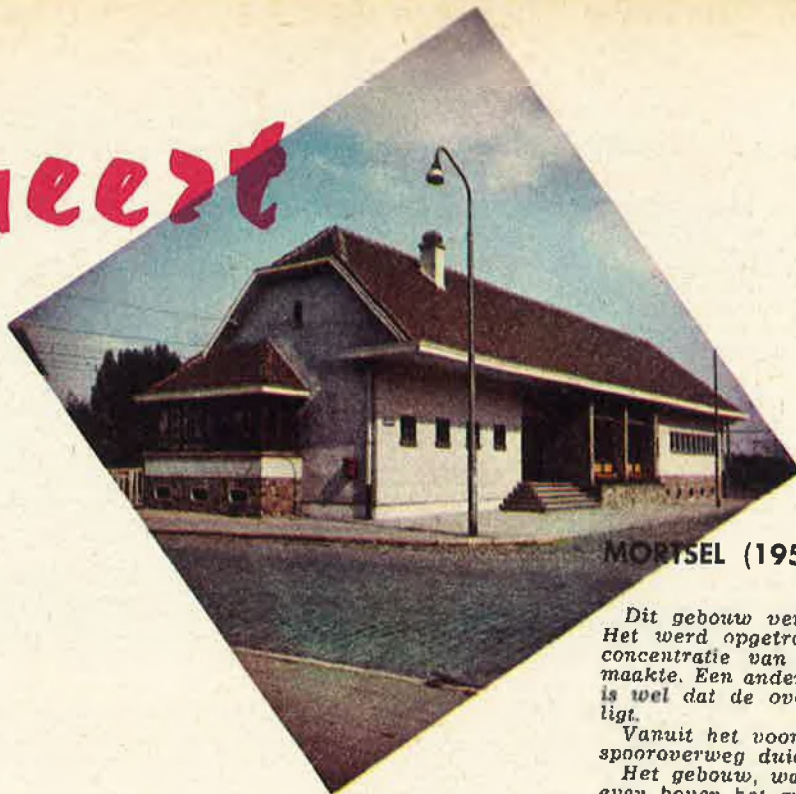
Deze constructie werd opgericht ter vervanging van een klein oud gebouw met houten geaamte en vulmuren.

De seinpost van het oude gebouw moest op zijn oorspronkelijke plaats behouden blijven. De nieuwe constructie heeft deze post dan ook ingepalmd, zonder dat hij buiten werking werd gesteld.

Dit functionele gebouw heeft een pittig uiterlijk dank zij de keuze der materialen : zandsteen, verglaasde bakstenen en gekleurd glas. In dit geïndustrialiseerd gebied geeft het nieuwe gebouw een frisse en kleurige indruk, wat door de beplantingen en de bloemperken nog onderstreept wordt.



evolueert



MORTSEL (1958).

Dit gebouw vervangt een oude constructie. Het werd opgetrokken op een plaats die de concentratie van alle dienstlokalen mogelijk maakte. Een ander niet te versmaden voordeel is wel dat de overweg nu minder ingesloten ligt.

Vanuit het vooruitspringende seinhuis is de spooroverweg duidelijk zichtbaar.

Het gebouw, waarvan de benedenverdieping even boven het grondvlak ligt, heeft een sierlijk voorkomen. De gevels zijn in geveerde baksteen en in zandsteen, het hellend dak is met platte punnen bedekt.

HET « stationsgebouw », in spoorwegdialect beter bekend onder de typisch Belgische benaming van « ontvanggebouw » of kortweg O.G., is voor het publiek het meest representatieve gebouw van ons spoorwegbedrijf. Dit onderdeel van onze stations heeft gedurende de laatste tien jaren een ononderbroken evolutie ondergaan, en dit onder invloed van een reeks factoren die hoofdzakelijk in twee groepen kunnen worden gesplitst : enerzijds de nieuwe eisen gesteld door de spoorwegexploitatie en, anderzijds, de strekkingen van uiteenlopende aard die geen rechtstreeks verband houden met de spoorweg, b.v. de nasleep van de oorlogen, het aanwenden van nieuwe produkten en uitvoeringsmethoden, zonder daarbij te vergeten dat, in artistiek opzicht, de algemene bouwkundige opvatting zeer sterk verandert.

Wij zullen thans niet nader uitweiden over die laatste factoren welke niets te maken hebben met de eigenlijke bestemming van onze nieuwe gebouwen ; hierop zullen wij in een volgend artikel terugkomen. Laten wij voor het ogenblik enkel de beweegredenen in acht nemen die eigen zijn aan het spoorwegbedrijf en aldus de functionele opvatting van het stationsgebouw in sterke mate hebben beïnvloed :

- De concentratie van de bediening der seinen en der spoortoestellen in de « kern » van het gebouw, in het onmiddellijke bereik van het personeel der exploitatie ;
- De vermindering van het goederenverkeer in de kleine stations, dank zij de baacentra, waardoor de aanneming der zendingen kan worden versmolten met de bagagedienst, waarvan het loket naast dat voor de uitreiking der reissbiljetten gelegen is ;
- De noodzakelijkheid een aansluiting trein - autobus te verzekeren ;

- De sociale vooruitgang en het groter comfort : de oude kachels worden vervangen door radiatoren ; er worden steeds meer gerieflijkheden ter beschikking gesteld van het personeel en de cliënteel, de buffetten en de andere commerciële concessies worden uitgebreid.

Kortom, de veranderingen zijn van die aard dat een stationsgebouw, waarvan de plans twintig jaar van te voren zouden opgemaakt geweest zijn, misschien wel aan « de schone slaapster » zou doen denken indien het volgens de oorspronkelijke opvatting zou worden gerealiseerd.

Dit neemt niet weg dat er op ons net nog gebouwen zijn die uit de vorige eeuw dagtekenen. Enkele daarvan getuigen trouwens van een blijvende artistieke waarde. In dergelijke gevallen blijft de vooroorlogse strekking, d.w.z. de realisatie van een moderniseringsprogramma, van kracht.

Tegenwoordig pleiten de hierboven opgesomde rationalisatiemaatregelen echter meestal voor meer radicale oplossingen : de bestaande gebouwen volledig slopen ! Tal van oude gebouwen delen aldus het lot van de herenhuizen uit het begin van deze eeuw.

Dit eerste chronologisch overzicht, gewijd aan de stationsgebouwen, zal dus betrekking hebben op tamelijk recente constructies. Voorlopig behandelen wij alleen de realisaties van gering of middelmatig belang. Wij zullen later de reeks aanvullen met de bouwwerken waaraan de laatste hand wordt gelegd, alvorens omvangrijkere gebouwen voor te stellen.

Niet zelden worden al die constructies in een mooi daglicht geplaatst dank zij de onverdroten zorgen die het personeel besteedt aan de bloemenversiering die door de reizigers zeer op prijs wordt gesteld en die tegelijkertijd een vooruitgang betekent voor de verfraaiing der werkplaatsen.

ANTWERPEN-OOST (1960).

Wegens het verlengen van de Plantin en Moretuslei naar de overzijde van de verhoogde spoorlijn, moest er een brug onder de sporen gebouwd worden en moest het oude stationsgebouw, dat zich bovenaan het baanlichaam bevond, gesloopt worden. Het was trouwens slechts bereikbaar langs een trap die in de helling van het talud was aangebracht. Het nieuwe gebouw, daarentegen, werd op straatpeil opgetrokken en vertoont op de verdieping slechts een klein verhoogd gedeelte. Daar in dit geval de oprichting aan de voet van het talud de enig mogelijke oplossing was, heeft men, onafhankelijk van het gebouw, een toren opgericht die zichtbaar is van uit de treinen en die, bovendien, de bijzonderheid bezit gewoonweg functioneel te zijn. Inderdaad, volgende diensten werden er in ondergebracht : een stookplaats met schoorsteen, een goederenlift, een lokaal voor de dienstleider van de exploitatie (ter hoogte van de perrons) en een telefooncentrale.

Opmerkenswaardig zijn de zeer moderne opvatting, het gebruik van tal van nieuwe materialen en de kleurenchakeringen in de binnenvertrekken.

De ingang van de wachtkamer wordt duidelijk aangegeven door de tuifel en door de klok. Het aanpalende buffet is werkelijk gunstig gelegen.

Het geheel is aangevuld met een kleine parkeerplaats voor auto's. Op het pleintje is een autobushalte voorzien.



MARCHIENNE-OOST (1948).



Dit kleine gebouw werd, ter gelegenheid van de elektrificatie van de lijn Brussel-Charleroi, opgetrokken ten gevolge van de wijzigingen aan het tracé der sporen en de bouw van een tunnel. De trap van deze laatste mondt uit in de nabijheid van het gebouw, en het trappenhuis werd in het geheel ingelijfd.

LUIK - HAUT-PRE (1955).

Dit gebouw werd opgetrokken bij gelegenheid van de elektrificatie van de lijn Luik-Brussel, ter vervanging van een ouderwets en groot houten gebouw met verdieping.

De seintoestellen zijn in het bureau van het exploitatiepersoneel samengebracht. Het licht hellend dak loopt door in de vorm van een tuifel die de trap van de tunnel overdekt.



MALMEDY (1954).



Deze constructie vervangt een gebouw dat tijdens de oorlog vernield werd. De gevels in breuksteen en het grote leien dak passen bij de plaatselijke bouwtrant.

WATERSCHEI (1953).



Waterschei is een belangrijk centrum van de Limburgse kolenmijnen waar slechts een voorlopige houten constructie bestond. Het nieuwe gebouw is van het klassieke type met ingebouwde goederenloods.

TONGEREN (1956).

Het gebouw werd opgericht op de plaats van de vroegere constructie die op 10 mei 1940 werd vernield. Het is een van de eerste bouwwerken met een aanpalend autobusstation.

De lage voorgevel, eenvoudig van lijn, wordt bekroond door een ver overhangende kroonlijst en door een zwart pannendak.

De zalmkleurige bakstenen zijn herkomstig uit de streek.

De ingang voor de reizigers is duidelijk merkbaar door een vooruit-springend tochtportaal midden in een grote glazen wand. Links bemerkt men het buffet.



G. HENDRICKX,
eerste architect.