

OVER DE STATIONSGEBOUWEN »

In een eerste artikel (1) over de evolutie van de « stationsgebouwen » hebben wij de nadruk gelegd op de wijze waarop de geleidelijke verandering van de spoorwegexploitatie de opvatting van die gebouwen heeft beïnvloed : de architect noemt dat de « functionele » strekking van de hedendaagse bouwkunst.

Thans zullen wij nagaan welke de bijdrage is « van buiten » zoals die zich voor ieder architecturaal gewrocht laat voelen, namelijk de nieuwe ideeën betreffende al wat, enerzijds, verband houdt met de « Kunst » en, anderzijds, met de laatste snufjes die de fabrikanten van bouwmaterialen op de markt brengen.

Kunstsinn is een subjectieve opvatting. Vooral wanneer het om moderne kunst gaat is men er, meestal, helemaal voor of helemaal tegen. Om iedereen met het uiterlijk van de stationsgebouwen te verzoenen, werd dan ook veel verscheidenheid ingeduld. Wat vandaag modern is, zal binnen tien jaar misschien reeds als « uit de oude doos » bestempeld worden. Daarom mag men er zich aan verwachten dat de opvattingen met « regionaal karakter », zoals ze soms door de plaatselijke overheden gewenst werden, het langer zullen uithouden dan de « doorbrekers » die van hun tijd wilden zijn. Iedereen werd volgens zijn eigen smaak bediend : oude kunststeden wensten soms moderne stations, tenminste wanneer ze buiten de stadskern werden opgericht.

De traditionele bouwmaterialen ruimen dikwijls de plaats voor nieuwmodische dingen zoals kunststeen, niet te verwarren met de nabootsing van natuursteen die door de architect doorgaans niet op prijs wordt gesteld. Verder zijn wij, op het stuk van gevels, getuige van het succes van schrijnwerk in aluminium en isolerende panelen, bestaande uit doorzichtige dubbele ruiten en ondoorzichtbare zogenoemde « sandwich »-panelen die de radiatoren of het betonskelet aan het gezicht onttrekken. Voor de smulpapen is een sandwich een lekker « gevuld broodje » ; in het bouwbedrijf gaat het om een element bestaande uit een isolerend produkt dat afgezonderd is door buitenlagen waarvan het materiaal en de kleur tot in het oneindige variëren ; verlakt glas, aluminium, gipsbeton, polyester, plasticen lagen en zelfs staalplaat. Meestal schommelt de totale dikte tussen 3 en 4 cm, zodat elk element op dezelfde wijze als een doorgewone ruit kan worden bevestigd.

Het beton is ook verjongd ; de prefabricatie is aan de orde van de dag en op de bouwplaats durft men nu zelfs beton met speciale samenstelling (wit cement, uitgelezen zand en keien) laten zien, zoals het uit de bekisting komt, en dat achteraf, hier en daar, nog wel eens lichtjes wordt bijgewerkt.

Doorschijnende dakbedekkingen en koepels van plastic hebben ook hun voorstanders. Zij vervangen meer en meer de zo breekbare en moeilijk waterdicht te houden glazen daken.

Het interieur van het gebouw evolueert eveneens : de plafonds krijgen een bekleding met groeven of gaatjes — deze elementen dempen het geluid en betekenen, derhalve, een verbetering van de akoestiek — en de muren worden bekleed met binnen plastic, allerlei geglazuurde materialen of zelfs metalen lambrizeringen.

Wat gezegd van de kleuren op wanden, plafonds en schrijnwerk ? We hebben in het schilderwerk een kleine kleurenrevolutie doorgemaakt. Deze revolutie is evenwel stilaan gaan luwen, en op de buitenissigheden van de helle kleuren volgt thans de « symfonie » der kleurengamma's. Daar er om de vijf jaar opnieuw wordt geschilderd, valt het, in dit domein, gemakkelijker de evolutie van de smaak te volgen.

Vriend lezer, we zijn nog niet uitgepraat, maar, voor het ogenblik, is dit wel voldoende. Een volgende maal zullen we dan over de invloed van de techniek spreken.

Uit ons album 1952-1962 tonen we een tweede reeks stationsgebouwen, ditmaal van gemiddelde grootte, waaronder enkele van recente datum.

G. HENDRICKX.

(1) Zie « Het Spoor » n° 76 van december 1962.

JEMELLE

1952



Wie herinnert zich nog de eerste aankondigingen over de radio op 10 mei 1940 : « Het station Jemelle staat in brand » ? Het werd volledig herbouwd en de grès-breuksteen, de deur- en vensteromlijstingen en het leiendak gaven het nieuwe gebouw een typisch Ardens karakter.

PEPINSTER

1952

Gelegen in de driehoek gevormd door de lijnen Luik-Verviers en Spa-Verviers, is dit stationsgebouw opgericht volgens een plattegrond in L-vorm, op de funderingen van het door de oorlog vernielde gebouw.

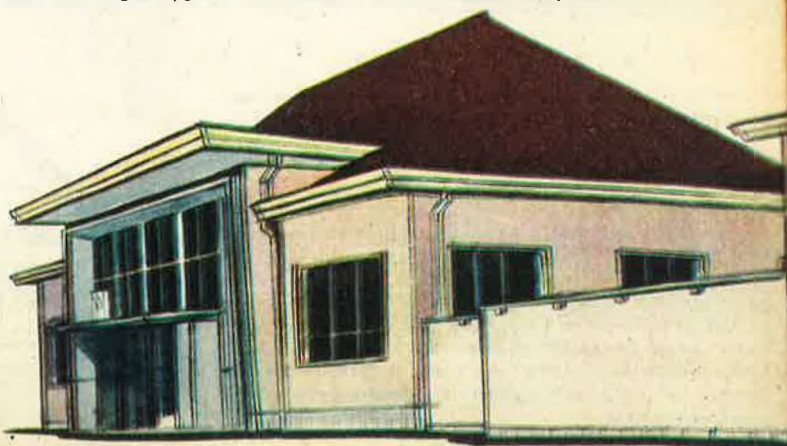
Met zijn sobere lijnen en de keus van de materialen (grès, breuksteen en leiendak) is het een stevige constructie. De overdekte ingang is zeer aantrekkelijk. Naar de kant der sporen werd een deel van de vroegere luifel behouden als beschutting voor de reizigers.



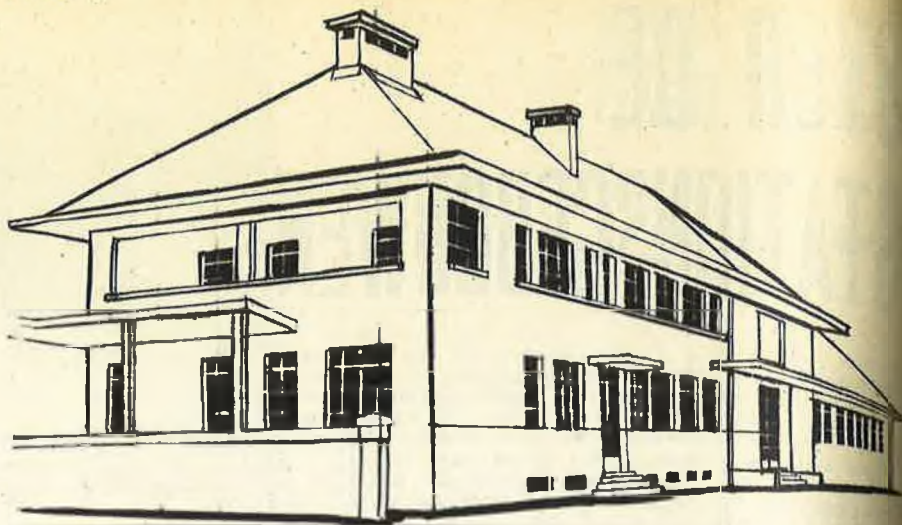
ETTERBEEK

1958

Het vroegere stationsgebouw, dat zwaar beschadigd was, kon niet meer in zijn oorspronkelijke stijl hersteld worden. Een modern gebouw werd op de plaats van het vernielde opgericht en verstoep op handige wijze al de behouden oude constructies die de terrassen en de trappen bedekken welke naar de lager gelegen sporen leiden. Heel het station is op een brug met twee bogen opgericht : het staat dus vlak boven de sporen.



Eveneens door oorlogsgeweld vernield, is het stationsgebouw herrezen als een modern gebouw met regionaal karakter : het leidendak, de blauwe hardsteen en de bepleistering geven het gebouw zijn eigen stempel.



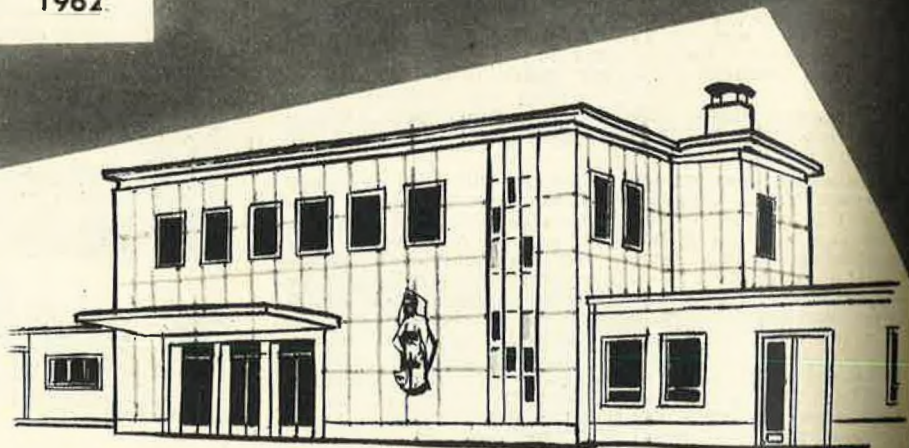
IEPER

1962

Het nieuwe stationsgebouw van Ieper vervangt een noodstation, opgericht na de oorlog 1914-1918. Eigenlijk werd de vervanging van dit gebouw reeds vroeger ontworpen en waren de werken zelfs aangevangen in mei 1940. De uitvoering werd stopgezet wegens een nieuwe oorlog.

Het nieuwe gebouw, waarvan de plannen aan de huidige exploitatienoodwendigheden werden aangepast, is modern opgevat. Het valt op door zijn sobere lijnen en het contrast tussen effen vlakken en kleurige panelen. Gelegen buiten de stadskom, waar de plaatselijke stijl dient in acht te worden genomen, werd deze moderne architectuur, in overleg met de stadsdiensten en de Dienst voor Stedebouw, volledig aanvaard als de expressie van deze tijd.

De algemene schikking van het gebouw houdt, in grote mate, rekening met de aansluiting spoor-autobus : de dienstregelaar heeft uitzicht op beide verkeersmiddelen.



DIKSMUIDE

1962

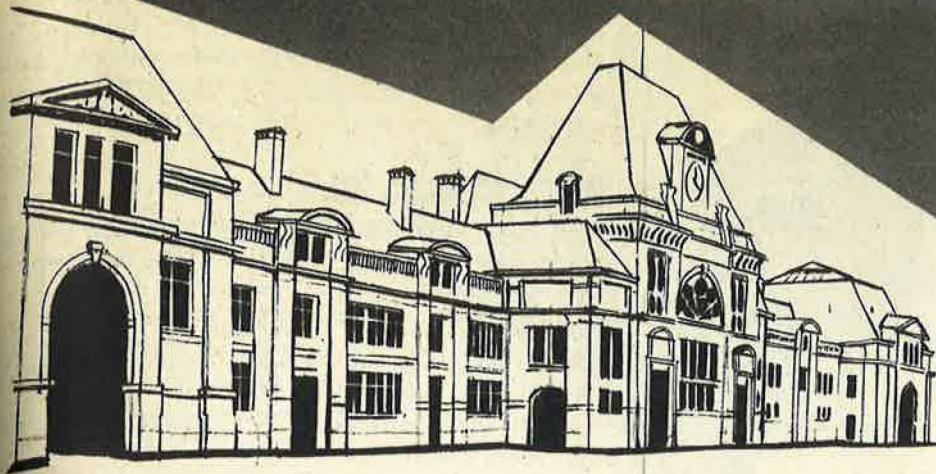
Station Diksmuide, gelegen op de lijn Gent-Adinkerke-De Panne, is eveneens een aansluitingsstation voor de klanten van de autobussen die Nieuwpoort en andere steden van de Westhoek bedienen.

Het nieuwe stationsgebouw werd met ongeduld verbeid door het personeel en het publiek, die zich zo lang tevrede moesten stellen met een voorlopig stationsgebouw opgericht na de oorlog 1914-1918. De stijl en het uiterlijk van het nieuwe gebouw werden geïnspireerd door de regionale bouwtrant. Het is een stevig gebouw met pannendak, laag en vast gegrondvest in deze aarde van Vlaanderens frontvlakte, op de puinen van de twee vorige stationsgebouwen. Het nieuwe gebouw omvat een ruime wachtkamer, mooie bureaus met seininrichtingsapparaten, dienstlokalen en het goederenmagazijn.



DOORNIK

1953



Voor het stationsgebouw Doornik kan men niet spreken van een nieuwbouw. Het bestaande gebouw werd zeer zwaar beschadigd en kon gedurende de oorlog niet volledig worden hersteld. Wegens het monumentaal en artistiek karakter van het gebouw, werd besloten de oorspronkelijke bouwtrant ervan te behouden. Toch werd de binneninrichting grondig gewijzigd en werd een stijlvolle modernisering doorgevoerd.

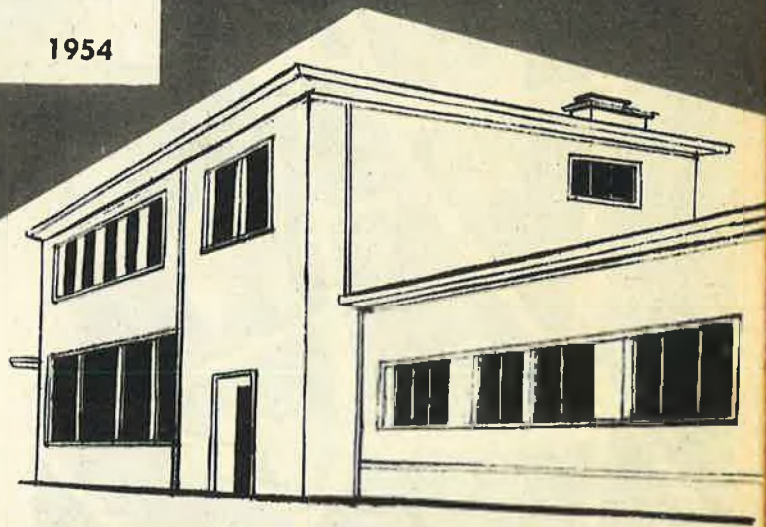
Naar de kant der sporen werd de hoge glazen overkapping afgebroken en vervangen door luifels.

Een kostbare getuige uit het verleden is aldus bewaard gebleven.

ANDENNE-SEILLES

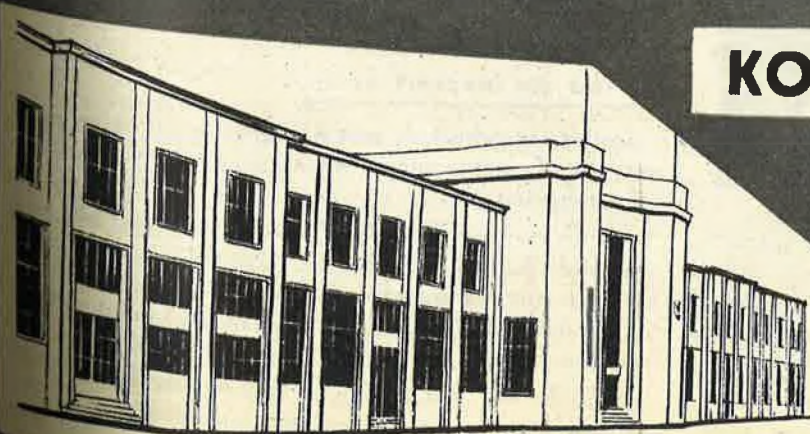
1954

Dit stationsgebouw vervangt eveneens een door de oorlog zwaar geteisterd gebouw dat achteraf werd afgebroken. Het is een der zeldzame stationsgebouwen gelegen aan « de hoek van de straat ». Het heeft een eenvoudig uiterlijk en bezit een ruim verlichte wachtkamer waarboven zich de woning van de stationschef bevindt. Ter gelegenheid van de aanstaande elektrificatie van de lijn zal een nieuw seinhuis worden aangebouwd.



KORTRIJK

1956



Het stationsgebouw van Kortrijk werd zeer zwaar beschadigd door de oorlogsomstandigheden. Het werd weer opgebouwd en doet plechtig aan met zijn monumentale hoofdingang. De gevels zijn in bleek-gele en stevige sierbaksteen uitgevoerd. Dit gebouw omvat, benevens de stationsdiensten, de lokalen van de R.T.T., het buffet, het handelsagentschap, de woning van de stationschef en de bureaus van het arrondissement van de Baan.