

Aan: Minister Matthias Diependale  
Vlaamse minister van Financiën en Begroting,  
Wonen en Onroerend Erfgoed  
Seven - 7de verdieping  
Koning Albert II-laan 7  
1210 Sint-Joost-ten-Node  
9140 Temse

Toegezonden via WeTransfer  
[kabinet.diependaele@vlaanderen.be](mailto:kabinet.diependaele@vlaanderen.be)

<b>datum</b>	:	<b>15.02.2023</b>
<b>onze ref</b>	:	<b>aanvraag tot bescherming van het spoorwegstation van Kortrijk als monument en omgevend stadsgezicht</b>

Geachte Heer Minister,

U gelieve in bijlage ons dossier ter bescherming van het wederopbouwstation van Kortrijk te vinden.

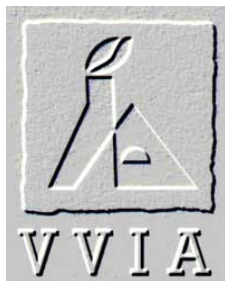
Na de geallieerde landing werd de stad en de strategische stationsbuurt in de zomer van 1944 bijzonder zwaar gebombardeerd door de Amerikaanse en Britse luchtmacht. De wederopbouw was een belangrijke fase in de ontwikkeling van Kortrijk, en de wederopbouw van het station kan beschouwd worden als een symbool van die fase. Het station is echter niet beschermd en ook niet opgenomen in de lijst van vastgesteld onroerend erfgoed. Tijdens de inventarisatie van de regio bestond, in tegenstelling tot vandaag, nog geen belangstelling voor het naoorlogs bouwkundig erfgoed. Daardoor werden uit deze voor de stad belangrijke periode nog geen gebouwen opgelijst.

Op 25 januari jl. namen Europa Nostra en het European Investment Banking Institute dit stationsgebouw op in de shortlist met 11 kandidaten voor de jaarlijkse campagne “The 7 Most Endangered” Awards. Dit is een campagne gevoerd binnen het programma ‘Creative Europe’ van de Europese Commissie. In april weten wij of het gebouw internationaal erkend wordt als een van de 7 meest bedreigde Europese erfgoedsites.

.../...

## Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw

*Flemish Association for Industrial Archaeology - Association Flamande d'Archéologie Industrielle*  
Noeveren 67, B-2850 Boom ■ <http://www.industrieelerfgoed.be> ■ e-mail: [info@industrieelerfgoed.be](mailto:info@industrieelerfgoed.be)



.../... (2)

Deze onderscheiding bevestigt in onze ogen het waardevolle karakter van dit station. Door opname in de shortlist met slechts 11 sites uit heel Europa van 'The 7 Most Endangered' erkende de internationale selectiecommissie het bijzondere belang van dit station.

Het stationsgebouw van Kortrijk verdient bescherming zowel omwille van zijn historische, architecturale, industrieel archeologische en stedenbouwkundige waarden. Het is hét symbool van de heropstanding van de stad na de zware geallieerde bombardement van 1944, een unieke en zeer persoonlijke toepassing de modernistische stijl en het ankerpunt van een hele stadswijk.

Om die redenen wensen wij bij deze een aanvraag tot wettelijke bescherming van het station van Kortrijk in te dienen, als monument en omgevend stadsgezicht.

In bijlage vindt U

- Een motiveringsdossier voor de bescherming, met een voorstel van afbakening van het monument en het aansluitend stadsgezicht
- De persnota van The 7 Most Endangered en een overzicht van de steun die hiervoor verkregen werd
- Een overzicht van de recente persreacties en van de online petitie voor behoud.

Met hoogachting,

Adriaan Linters  
voorzitter

## **Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw**

*Flemish Association for Industrial Archaeology - Association Flamande d'Archéologie Industrielle*  
Noeveren 67, B-2850 Boom ■ <http://www.industrieelerfgoed.be> ■ e-mail: [info@industrieelerfgoed.be](mailto:info@industrieelerfgoed.be)



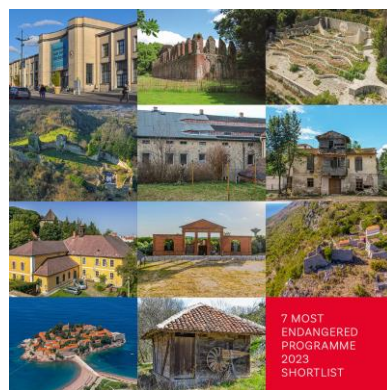
# Beschermingsaanvraag

# STATION VAN KORTRIJK

EEN UNIEK WEDEROPBOUWSTATION IN VLAANDEREN

Opgenomen in de shortlist  
van het Europese

**7 MOST  
ENDANGERED  
PROGRAMME  
2023**



## Inhoudsopgave

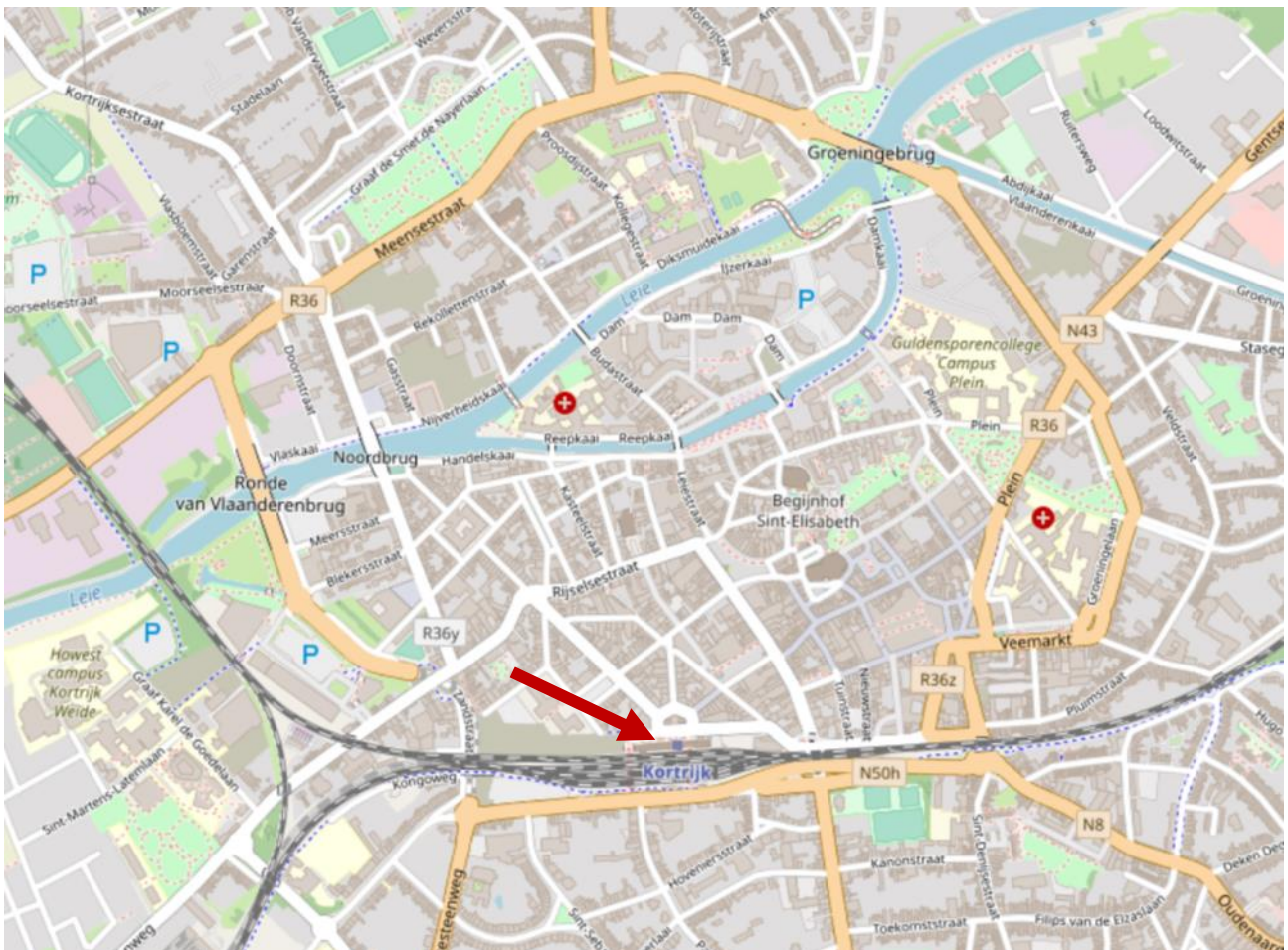
1.	SITUERING .....	3
1.1	Ligging.....	3
1.2	Korte historiek .....	4
2.	ARGUMENTATIE TER BESCHERMING ALS MONUMENT .....	6
2.1	Historische waarde .....	6
2.2	Stedenbouwkundige waarde.....	7
2.3	Industrieel-archeologische waarde .....	8
2.4	Architectuurhistorische waarde .....	9
2.5	Artistieke waarde.....	12
2.6	sociaal-culturele waarde.....	14
2.7	Authenticiteit.....	14
2.8	Zeldzaamheid .....	14
3.	GEWIJZIGDE MAATSCHAPPELIJKE VISIE .....	16
4.	BEELDMATERIAAL.....	18
4.1	Historische foto's .....	18
4.1.1	Exterieur.....	18
4.1.2	Interieur .....	21
4.2	Bouwplannen (Stadsarchief Kortrijk en archief NMBS Trainworld Heritage).....	26
4.3	Foto's huidige toestand (voorjaar 2022) .....	28
5.	STEUNBRIEVEN.....	34
6.	SHORTLIST VAN DE '7 MOST ENDANGERED' .....	35
7.	BIJLAGEN .....	37
8.	BRONVERMELDING .....	38
8.1	Archieven.....	38
8.2	Literatuur .....	38
8.3	Beeldmateriaal .....	38

## 1. SITUERING

Dit dossier ondersteunt de vraag aan Vlaams Minister bevoegd voor Onroerend Erfgoed Matthias Diependaele om het stationsgebouw van Kortrijk te beschermen als monument. Het dossier werd opgemaakt door de Adviesraad Bouwkundig Erfgoed Kortrijk ABEKO en geeft een overzicht van de historiek, de erfgoedwaarden en huidige context, dit onderbouwd met archiefmateriaal, historisch beeldmateriaal en foto's van de huidige toestand. Het wordt ingediend door de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw

### 1.1 Ligging

Het station van Kortrijk bevindt zich aan het Stationsplein 7-8 te Kortrijk. Het gebouw is het hoofdvolume langs dit plein en vormt het visuele eindpunt van de verschillende straten die op het Stationsplein uitkomen.



**Figuur 2:** kaart van het centrum van Kortrijk met situering van het stationsgebouw - Bron: geopunt Vlaanderen



Figuur 3: aanduiding ligging Station van Kortrijk op GRB basiskaart - bron: geopunt Vlaanderen

## 1.2 Korte historiek<sup>1</sup>

In 1838 begon de aanleg van de spoorlijn Gent-Kortrijk en reeds op 22 september 1839 reed de eerste trein Kortrijk binnen. Tot 1838 lag de buurt van het huidige station nog volledig buiten de stadswallen. Met de aanleg van de spoorweg in 1839 kwam er een nieuwe wijk tot stand, waarvan het vijfhoekige Stationsplein, toen de *Guldenspoorenplaats* genaamd, het centrum uitmaakt.



Figuur 4: foto van het 19<sup>de</sup>-eeuwse station met glazen overkapping omstreeks 1900 – bron: Beeldbank Kortrijk

Voor de aanleg van de Stationswijk doet men beroep op architect J.-P. Cluysenaer, die een plan

<sup>1</sup> bronnen: VAN HOONACKER E., Duizend Kortrijkse straten, Kortrijk, 1986, p. 466-468 + Inventaris Bouwkundig Erfgoed

voor de aanleg van de nieuwe straten (van Oost naar West: Doornikselaan, Burgemeester Reynaertstraat, Stationsstraat, Koning Albertstraat en Tolstraat) in pentagonale vorm ontwierp, en die het station met het centrum van de stad verbinden. Tussen 1840 en 1847 wordt de Stationswijk bebouwd volgens een zeer stringent plan van aanleg. Het eerste voorlopig station, gelegen ten zuiden van het plein, wordt opgetrokken circa 1840 en wordt in 1857 vervangen door een volwaardig stationsgebouw in neoclassicistische stijl dat in 1876 uitgebreid werd.



**Figuur 5:** foto van het gebombardeerde station omstreeks 1944 – bron: beeldbank Kortrijk

Dit 19<sup>de</sup>-eeuwse station werd samen met de glazen overkapping tijdens de bombardementen in 1944 zwaar beschadigd. Na de oorlog werd even geopperd om het volledig verwoeste station meer westwaarts en iets verder uit het centrum te herbouwen. Uiteindelijk werd toch gekozen om op dezelfde plaats een volledig nieuw station te realiseren. In 1951 ontwierp architect Pierre Albert Pauwel het nieuwe gebouw. Vijf jaar later werd het feestelijk geopend.



**Figuur 6:** foto van het gloednieuwe wederopbouwstation omstreeks 1956 – bron: Trainworld Heritage

## **2. ARGUMENTATIE TER BESCHERMING ALS MONUMENT**

Gebouwd in 1957 ter vervanging van het in 1944 gebombardeerde 19de-eeuwse station, is het station van Kortrijk op meerdere vlakken uniek. Het is door zijn inplanting en vormentaal niet alleen een baken in de stad dat perfect uitgelijnd is op het pentagonale stratenpatroon, het is ook architecturaal een '*pièce unique*' binnen het spoorwegpatrimonium.

Het stationsgebouw van Kortrijk is een voor Vlaanderen **uniek en gaaf bewaard voorbeeld van een middelgroot stationsgebouw dat ontstond tijdens de wederopbouw na WO II**. Het heeft hierdoor zowel historische alsook industrieel-archeologische, architectuurhistorische, stedenbouwkundige en artistieke waarden.

### **2.1 Historische waarde**

Het station van Kortrijk bevindt zich op vandaag nog steeds op plaats waar reeds in 1840 een eerste voorlopig station werd opgericht.

In 1843 ontstond een verbinding met Rijsel via Moeskroen, via dewelke in 1845 voor het eerst in de wereld twee hoofdsteden (Brussel-Parijs) via het station van Kortrijk met een trein verbonden werden.

Maar bovenal is het station een van de belangrijkste, zo niet hét belangrijkste voorbeeld van een wederopbouwstation dat gerealiseerd werd na WO II in Vlaanderen. Na de totale vernieling van het 19<sup>de</sup>-eeuwse station in 1944 werd standvastig besloten om op dezelfde plaats een gloednieuw iconisch stationsgebouw te bouwen. Het vormt hiermee een tastbare getuige van de veerkracht en dynamiek van de bevolking na de bezetting en vernielingen van de Tweede Wereldoorlog.<sup>2</sup> Het is het symbool van de wederopbouw van de stad.



**Figuur 7:** foto van het gloednieuwe wederopbouwstation omstreeks 1956 – bron: Trainworld Heritage

<sup>2</sup> Geen enkele Belgische stad leed meer onder de geallieerde aanvallen in WO II. Meer dan 1500 woningen en talrijke openbare gebouwen werden herleid tot puin. Het station was volledig vernield. 619 burgers lieten er het leven.

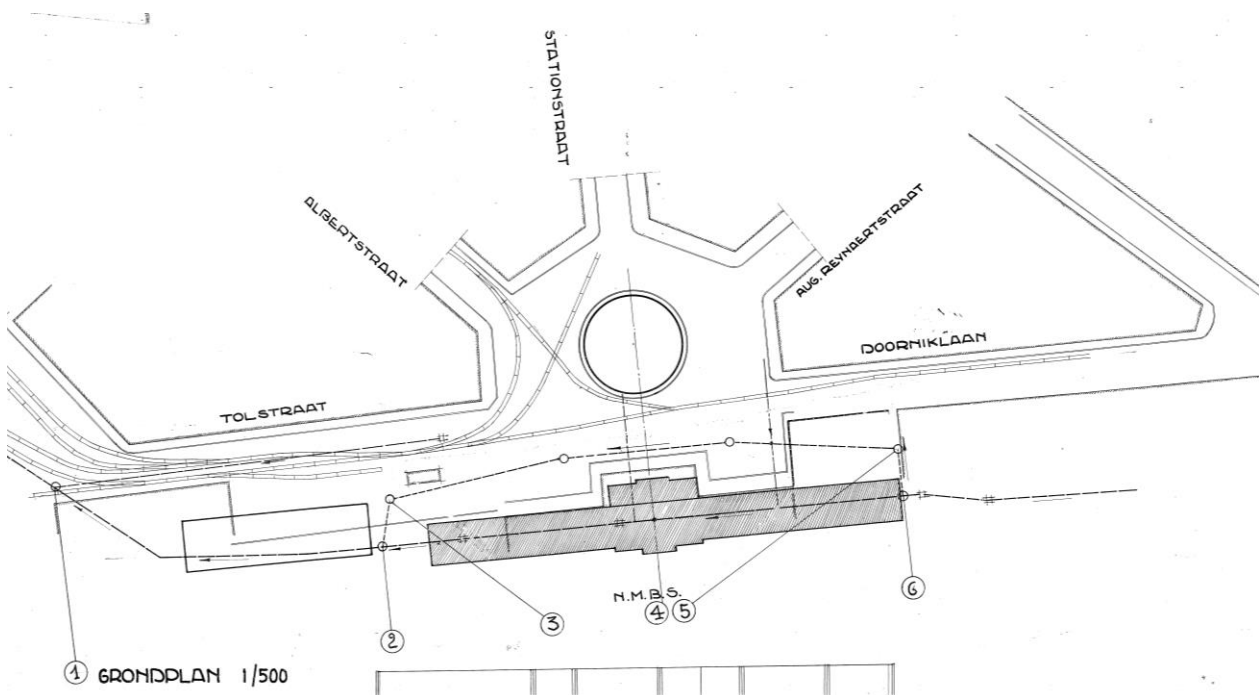


## 2.2 Stedenbouwkundige waarde

De bouw van het station was de aanleiding tot het ontstaan van een nieuwe stadswijk en het begin van een stadsuitbreiding. In 1841-42 werd het Stationsplein aangelegd. Het stratenpatroon werd ontworpen door architect J.-P. Cluysenaer. Hij ontwierp een plan van aanleg in pentagonale vorm met het station als visueel eindpunt van de vijf nieuwe straten (van oost naar west: Doornikselaan, Burgemeester Reynaertstraat, Stationsstraat, Koning Albertstraat en Tolstraat).



Figuur 8: Inplanting station, toestand in 2018 – bron foto Infrabel



Figuur 9: Inplantingsplan station met vijfhoekig stratenpatroon – bron: archief NMBS Trainworld Heritage

Het station dat na Wereldoorlog II het historisch station verving, behield deze inplanting en zijn beeldbepalende functie in de Stationswijk. Door zijn positionering en vormgeving speelt het

ontwerp van het naoorlogse stationsgebouw immers perfect in op zijn ligging aan het vijfhoekige Stationsplein: vanuit elk van de hoofdstraten die op het plein uitkomen vormt de centrale – hogere – stationshal mooi het eindpunt van het perspectief. Het station is quasi symmetrisch opgebouwd en telt achtentwintig traveeën. Het centrale gedeelte nodigt de reiziger via een speels gebogen vorm naar binnen. Op die manier vormt het station een mooi eindpunt van de straten die op het plein uitkomen en een oriëntatiepunt voor de reizigers die er elke dag de trein nemen.

### 2.3 Industrieel-archeologische waarde

Stations vormen sedert einde 19de eeuw de basis van reizigers- en goederenvervoer, van communicatie (telegraaf, telefoon, verdeling van kranten uit andere regio's,...). Ze worden aldus ontegensprekelijk tot het industrieel erfgoed gerekend. In het verleden werden, na een inventarisatiecampagne, reeds een groot aantal stations wettelijk beschermd, echter hoofdzakelijk daterend van voor de eerste wereldoorlog en slechts enkele uit het interbellum. Na de tweede wereldoorlog trad op industrieel vlak een bijzonder snelle en ingrijpende wijziging op in de industriële en economische structuur – iets waaraan de verkeersinfrastructuur zich diende aan te passen.

Door de oorlog vernielde stations en stationsemplacementen moesten zo snel mogelijk hersteld en herbouwd worden, in de technieken van dat ogenblik.

Het station van Kortrijk was sedert de 19de eeuw een belangrijke (ook strategische) draaischijf in het binnenlands en internationaal spoorverkeer. Ook door de in de vertrekhal aanwezige symbolen getuigt het van de industriële en technische positie van de regio.



**Figuur 10:** het treinstation als treinknooppunt, foto op 05-07-1959 – bron: beeldbank Kortrijk

## 2.4 Architectuurhistorische waarde

Het ontwerp van het nieuwe station werd in 1951 toevertrouwd aan de architect Pierre Albert Pauwels. Op 7 juli 1956 vond de officiële inhuldiging plaats.

Architect Pierre Albert Pauwels (Kortrijk 1913-2004) studeerde in 1936 af als architect aan het Sint-Lucasinstituut te Gent en werd daar onmiddellijk aangesteld tot docent. Hij behield die opdracht tot 1975. Voor de Tweede Wereldoorlog realiseerde hij samen met stads- en leeftijdsgenoot Willem Dutoit de zakelijk modernistische brandweerkazerne van Kortrijk, sinds 2003 beschermd monument.

Zijn naoorlogs oeuvre als architect is vrij divers. Hij ontwierp rationele functionalistische gebouwen met betonskelet en prefab panelen: het Sint-Jozefsinstituut van Kortrijk dat in 2020 gesloopt werd, het gebouw van de faculteit Psychologie van de UGent en een vleugel van het Sint-Lucasinstituut te Gent (beschermd als monument). Opnieuw in samenwerking met stadsgenoot architect Willem Dutoit ontwierp hij tussen 1949 en 1952 de sociale woonwijk Kapel ter Bede in baksteentraditionalisme. Een ander representatief gebouw van architect Pauwels is een bankgebouw op de Grote Markt van zijn geboortestad. Hij werkte aan de verbouwing van de voormalige Engelse vlasstapelplaats, vandaag museum Texture (1947). Een latere realisatie is het Conservatoriumgebouw van Kortrijk met een streng geometrische structuur, deel rustend op pijlers of pilotis (1970). Hij restaureerde ook tientallen kerken en coördineerde de heropbouw van de Ieperse Lakenhalle (1941-1970). Wanneer hij eengezinswoningen ontwierp, hield hij zich meestal aan de traditionalistische stijl. Vierendertig bouwwerken waaraan hij meewerkte zijn als waardevol bouwkundig erfgoed opgenomen in de inventaris onroerend erfgoed Vlaanderen.



**Figuur 11:** Brandweerkazerne gebouwd in 1940, vandaag beschermd als monument - bron beeldbank Kortrijk

Pauwels werkte actief mee aan de heropbouw van Kortrijkse woningen na de zware bombardementen van 1944. Wij leren hem hier kennen als de ontwerper van het modern-classicistische stationsgebouw van Kortrijk dat het door bombardementen vernielde station moest

vervangen. De originele plannen ervan worden bewaard in het archief van de NMBS te Brussel (Trainworld Heritage) en in het stadsarchief van Kortrijk.



**Figuur 12:** detail van de fifties stationsklok en het metselwerkverband in gele baksteen – bron: fotocollectief Pxl

Het station van Kortrijk neemt zowel door zijn schaal als vormgeving een unieke plaats in de wederopbouwarchitectuur van de stad. Heel wat Kortrijkse wederopbouwarchitecten tekenden hun ontwerpen volgens de wetten van de neostijlen. De vertrouwde traditioneel barok-getinte en classicistische vormtaal overheerste in talrijke nieuw ontworpen woningen en openbare gebouwen die tussen 1945 en 1960 uit het puin herrezen. Architect Pierre Albert Pauwels daarentegen koos er resoluut voor om de klassieke architectuurprincipes zoals symmetrie en monumentaliteit op een eigentijdse speelsere manier vorm te geven. Hij bouwde hierbij verder op het modern classicisme dat in de jaren 1930-1940 zijn opgang maakte en vertaalde dit naar de context van de jaren 1950. Terwijl afgeschuinde verticale penanten het gebouw strak ritmeren, voorzien grote raampartijen de reizigershal overvloedig van licht. Met zijn golvende lijnen, okergele bakstenen en frisse kleuren zoals de appelblauwzeegroene tegels in het interieur creëerde de architect een frivole architectuur die enerzijds monumentaliteit uitstraalde en anderzijds al aanleunde bij de speelse Expo 58-vormgeving. Het station van Kortrijk kreeg zo een heel specifieke architecturale vormtaal. **Deze combinatie is uniek in Vlaanderen.**



**Figuur 13:** foto van de reizigershal in de typerende kleuren kort na oplevering – bron: archief NMBS Trainworld Heritage

De architect ontwierp het station als een totaalconcept, een 'gesamtkunstwerk'. Zowel het exterieur als het interieur werden met veel zorg voor detail ontworpen en uitgevoerd. De centrale reizigershal toont een spel van frisse kleuren. De vloer is afgewerkt met tegels in diverse tinten blauw, wit en grijs. Dezelfde blauwtint vond je oorspronkelijk ook in de kolommen die de hal ritmeren. Daarnaast opteerde de architect zowel binnen als buiten voor de integratie van kunst (zie verder) en werd het typerende kleurenpalet met typerende blauwe tinten zowel binnen als buiten doorgetrokken. Zowel de binnen- als buitendeuren in hout met grote oppervlaktes glas kregen metalen buisprofielen als handgrepen.



**Figuur 14:** detail van een schuilhokje met origineel buitenschrijnwerk in de typerende kleurstelling – bron: fotocollectief PXL

## 2.5 Artistieke waarde

Het stationsgebouw heeft een hoge graad van detaillering en zette in op de integratie van kunst. Aan de voorgevel kwam een bas-reliëf van beeldhouwer Maurits Witdouck (1928-2014) , een allegorische voorstelling van reizen en transport.

Binnenin siert een kunstwerk van de Brugse keramist Rogier Vandeweghe (1923-2020) de centrale reizigershal. Dit kunstwerk verbeeldt de rivier de Leie en brengt hulde aan de Kortrijkse nijverheden.



**Figuur 15:** Basreliëf van Maurice Witdouck – bron PxL fotocollectief, Luc Michiels



**Figuur 16:** Keramiek van Rogier Vandeweghe – bron PxL fotocollectief, Luc Michiels

## 2.6 sociaal-culturele waarde

Tijdens de tweede wereldoorlog werd Kortrijk zwaar getroffen door bombardementen, en na 1945 moest een groot deel van de stad wederopgebouwd worden. Een van de belangrijkste gebouwen uit deze periode is ontegensprekelijk en opvallend het station, dat als symbool voor de wederopbouw en het herleven van de stad geldt.

Het station speelt ook een belangrijke rol in het collectief geheugen van de stad. Zo kwam hoogwaardig bezoek meermaals in de stad aan via het station.



Figuur 17: Het koningspaar komt aan in het toen gloednieuwe station op 08-07-1962 – bron: Stadsarchief Kortrijk

## 2.7 Authenticiteit

Het station van Kortrijk is bouwfysisch in goede staat en intact bewaard gebleven. Op het vervangen van enkele deuren en het overschilderen van de originele kleurstelling na bevindt het gebouw zich nog in originele staat.

## 2.8 Zeldzaamheid

De inventaris onroerend erfgoed Vlaanderen telt ongeveer 190 stationsgebouwen. De meeste van deze 190 stationsgebouwen werden gebouwd in de tweede helft van de 19<sup>de</sup>, het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw. Ze gaan van piepklein tot monumentaal. Sommige worden beschermd als monument.

Slechts enkele van de waardevol geachte stationsgebouwen dateren van na 1945: Knokke (1956),



Torhout (1963), Tielt (1977). Het stationsgebouw van centrumstad Kortrijk uit 1956 staat verrassend genoeg niet op de inventarislijst. Het krijgt wel een vermelding in de beschrijving van het Brugse stationsgebouw uit 1936, sinds 2012 beschermd als monument. Bij de bespreking van de stijl van dit station, dat benoemd wordt als “internationale stijl – modern classicisme” verwijst men naar het station van Kortrijk als “gebouwd in een gelijkaardige stijl”.

Binnen de lijst van beschermd spoorwegerfgoed ligt tot op heden de nadruk quasi volledig op stations van voor de eerste wereldoorlog (vooral periode 1876-1899 en 1900-1914), terwijl slechts enkele uit het interbellum beschermd zijn én zelfs géén van na de Tweede Wereldoorlog. Vele naoorlogse station werden inmiddels gesloopt of staan op de slooplijst. De naoorlogse architectuur kan thans echter in heel wat landen op steeds meer waardering rekenen, zodat het beschermen van het Kortrijkse station ook op dat vlak een belangrijke positie inneemt.

Naast het feit dat op heden geen enkel stationsgebouw van na de Tweede Wereldoorlog beschermd is als monument, blijkt dat dit type erfgoed ook bijzonder kwetsbaar is. Terwijl sommige stations onherkenbaar verbouwd worden, zijn inmiddels ook al verschillende naoorlogse stations integraal gesloopt of staan ze op de slooplijst. Het vrijwaren van één van de meest iconische naoorlogse stations wint daardoor des te meer aan belang.

### **3. GEWIJZIGDE MAATSCHAPPELIJKE VISIE**

Infrabel plant grote renovatiewerken in het station en errond. Niemand in Kortrijk twijfelt eraan dat dit noodzakelijke werken zijn. Maar de nieuwe plannen gaan uit van de volledige sloop van het bestaande stationsgebouw. En dit betreuren wij.

Sinds 2015, toen het Masterplan Stationsomgeving Kortrijk – waarin het slopen van het station ingeschreven staat – werd goedgekeurd, is de perceptie rond dit gebouw immers sterk veranderd.

**Historisch** is men het als hét symbool van de wederopbouw van Kortrijk na de bombardementen van WO II gaan beschouwen.<sup>3</sup>

**Architecturaal** is men het gaan zien als een zeldzame getuige van de naoorlogse architectuur die het modernisme van het Interbellum wist te combineren met een frivole en speelse fiftiestoets.<sup>4</sup>

**Kunsthistorisch** is de waardering gegroeid voor de verfijnde afwerking met een speels kleurenspeel en de integratie van kunstwerken in het exterieur én interieur.

**Economisch** zijn de principes van duurzaamheid, circulaire economie en herbestemming gemeengoed geworden. Het volledig slopen van een gebouw in goede bouwfysische staat en opgetrokken in degelijke materialen druist in tegen elke logica van ecologisch en circulair bouwen. Het gebouw leent zich door zijn uitstekende ligging en optimale bereikbaarheid met trein en bus uitstekend voor een duurzame gedeeltelijke **herbestemming** (de stationsfunctie kan gecombineerd worden met kantoren, co-working ruimte, horeca, een semi-publieke functie...)⁵.

De hoge erfgoedwaarde en het grote potentieel aan herbestemming geven aan dat integrale sloop hier geen goede optie is. Daarom pleiten wij ervoor de **verbetering van de reizigersinfrastructuur te koppelen aan behoud en multifunctionele herwaardering van het bestaande iconische stationsgebouw**. Zoals heel wat voorbeelden in binnen- en buitenland aantonen is het aanpassen van een station aan de nieuwe eisen van comfort en klantvriendelijkheid of het renoveren ervan met een nieuwe invulling en bestemming een valabele optie. Een combinatie van erfgoed, kwalitatieve reizigersinfrastructuur en duurzame herbestemming kan dit tot een prachtig referentieproject voor stations maken in Vlaanderen en ver daarbuiten.

Inmiddels is ook de **waardering** voor dit iconische gebouw zowel lokaal als bovenlokaal **sterk aan het groeien**. Niet alleen werd een petitie pro behoud al meer dan 2.100 keer ondertekend<sup>6</sup>, ook onderschreven meerdere verenigingen het belang van dergelijke naoorlogse architectuur zoals

- DoCoMoMo Belgium (<https://docomomo.be/building/train-station-kortrijk/>)
- de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie

<sup>3</sup> cfr. publicatie Open Monumentendag zondag 13 september 2020 “Wederopbouwarchitectuur. Hoe Kortrijk uit het puin herrees 1944-1958”, stad Kortrijk, 2020, pp. 18-21 + D’HAENE E. e.a., De wederopbouw van Kortrijk (1944-1957). Ontstaan van een rijk en beeldbepalend patrimonium, in: De Leiegouw, jg. 63, 2021, nr. 2, pp. 269-304.

<sup>4</sup> cfr. “Het station van Kortrijk. Uniek fifties-spoorwegerfgoed met sloop bedreigd”, in: Erfgoed van Industrie en techniek, 2021 (31ste jaargang), nummer 3+4, pp. 75-83.

<sup>5</sup> Zoals gebeurde in het Noord-Franse station van Saint-Omer, waar de stationsfunctie opgewaardeerd werd en aangevuld met ontmoetings-, vergader- en co-workingruimten en een fablab waar burgers met nieuwe technieken kunnen experimenteren.

<sup>6</sup>

([http://www.industrieelerfgoed.be/bedreigd\\_erfgoed](http://www.industrieelerfgoed.be/bedreigd_erfgoed))

- en ook internationaal werd het station door EFAITH tijdens het Europees Jaar van het Spoor opgenomen als “endangered railway heritage”  
(<http://www.industrialheritage.eu/endangered-by-country> en <http://www.industrialheritage.eu/2021/European-Year-Rail/ENDANGERED/BE/Kortrijk>)

Ook in de pers groeit de aandacht voor het gebouw. Zowel op tv<sup>7</sup> als in de geschreven pers<sup>8</sup> (zie ook persartikels in bijlage). Ondanks het feit dat het gebouw op heden nog niet beschermd is, kwam het in 2021 toch ook aan bod in een artikel van het Agentschap Onroerend Erfgoed naar aanleiding van het Europees Jaar van het spoor.<sup>9</sup> En tot slot verscheen recent ook een uitgebreid artikel in het Vlaams-Nederlandse tijdschrift 'Erfgoed van Industrie en Techniek' over het station met de titel "*Het station van Kortrijk. Uniek fifties erfgoed met de sloop bedreigd*" (in bijlage).<sup>10</sup>

Wij zijn van mening dat enkel een bescherming als monument de hoge erfgoedwaarden in stand kan houden en zo Infrabel en de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS te laten inzien dat opwaardering van het bestaande gebouw te verkiezen is boven sloop, en de discussie tot herbestemming aanzwengelen. Wij hopen hierin uw steun te vinden.

---

<sup>7</sup> <https://www.focus-wtv.be/nieuws/protest-tegen-sloop-stationsgebouw-kortrijk-groeit-aan>

<sup>8</sup> “'Grenzeloze spoorwegen' duikt in Kortrijkse spoorweggeschiedenis. Station is schoolvoorbeeld van wederopbouw na WO II”, Krant van West-Vlaanderen, dd. 28-01-2022

<sup>9</sup> <https://www.onroerenderfgoed.be/blog/jaar-van-het-spoor-2021-de-trein-altijd-een-beetje-reizen-deel-ii>

<sup>10</sup> <https://erfgoed.org/>

## 4. BEELDMATERIAAL

### 4.1 Historische foto's

#### 4.1.1 Exterieur



**Figuur 18:** zicht op de voorzijde van het station in de jaren 1950 - Bron: Beeldbank Kortrijk



**Figuur 19:** zicht op de voorzijde van het station in de jaren 1960 - Bron: Beeldbank Kortrijk



**Figuur 20:** zicht op de perronzijde van het station in de jaren 1950 - Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage



**Figuur 21:** zicht vanuit de Tolstraat jaren 1960 - Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage



**Figuur 22:** zicht op de voorzijde van het station in de jaren 1980 - Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage

## 4.1.2 Interieur

### Reizigershal



**Figuur 23:** zicht op de reizigershal met typerend kleurenpalet in de jaren 1950 - Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage



**Figuur 24:** zicht op de loketten met typerende vloer- en wandtegels in de jaren 1950- Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage



Figuur 25: zicht op de loketten met typerende vloer- en wandtegels in de jaren 1950 - archief NMBS, Trainworld Heritage



Figuur 26: zicht op de loketten met typerende vloer- en wandtegels in de jaren 1950 - archief NMBS, Trainworld Heritage





**Figuur 27:** krantenkiosk met typerende vloer- en wandtegels in de jaren 1950- Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage



**Figuur 28:** bar met typerende vloer- en wandtegels in de jaren 1950- Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage

**Buffet**

**Figuur 29:** zicht op het buffet in de jaren 1950 - Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage



**Figuur 30:** zicht op het buffet in de jaren 1950 - Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage



Figuur 31: zicht op het buffet in de jaren 1950 - Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage

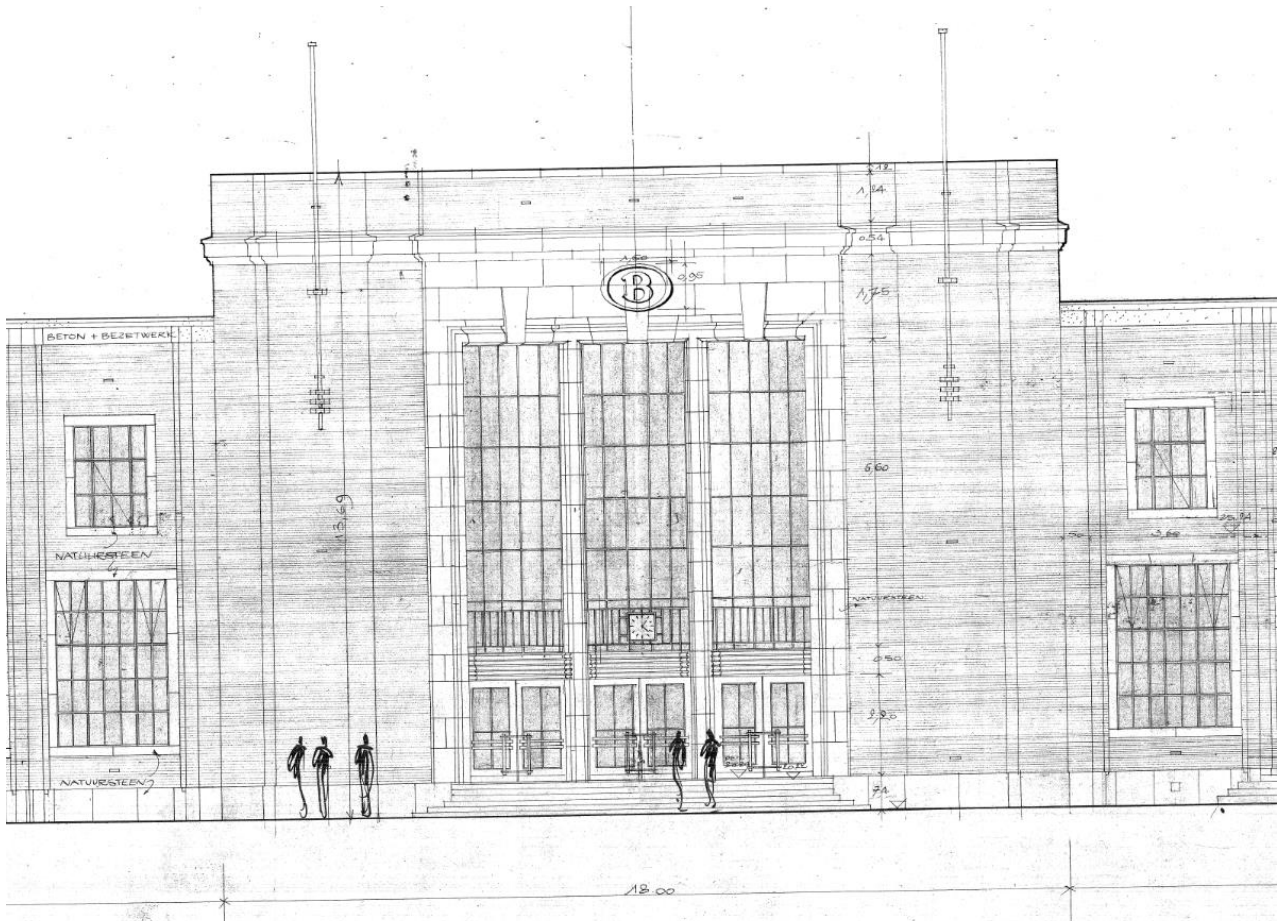


Figuur 32: zicht op het buffet in de jaren 1950 - Bron: archief NMBS, Trainworld Heritage

## 4.2 Bouwplannen (Stadsarchief Kortrijk en archief NMBS Trainworld Heritage)



**Figuur 33:** Ontwerp voorgevel - bron: archief NMBS Trainworld Heritage.



**Figuur 34:** detail ontwerp centrale reizigershal voorgevel - bron: archief NMBS Trainworld Heritage.



### 4.3 Foto's huidige toestand (voorjaar 2022)



**Figuur 37:** zicht op de voorzijde van het stationsgebouw 2022 – bron: fotocollectief PxL, Luc Michiels



**Figuur 38:** detail van het stalen buitenschrijnwerk in de voorgevel 2022 – bron: fotocollectief PxL, Luc Michiels



**Figuur 39:** de betonnen luifel aan de spoorzijde 2022 – bron: fotocollectief PxL, Luc Michiels



**Figuur 40:** Detail van de perronoverkapping en de achtergevel 2022 – bron: fotocollectief PxL, Luc Michiels



**Figuur 41:** zicht op de perronzevel van het station met de plaatsnaam Kortrijk ingewerkt in natuursteen 2022 – bron: fotocollectief PXL, Luc Michiels



**Figuur 42:** zicht op de perronoverkappingen met lange banken en beglaasde structuur (perron 2-3) 2022 – bron: fotocollectief PXL, Luc Michiels





**Figuur 43:** zicht op de originele lange banken en beglaasde structuur in typerende blauwe kleur (perron 4b-5b) 2022 – bron: fotocollectief PxL, Luc Michiels



**Figuur 44:** detail van de perronoverkapping in typerende blauwe kleur (perron 1) 2022 – bron: fotocollectief PxL, Luc Michiels



**Figuur 45:** detail van de bewaarde originele tegelvloer met het typerende kleurpatroon in de stationshal 2022 – bron: fotocollectief PXL, Luc Michiels



**Figuur 46:** ook de ijzeren balustrades waren origineel afgewerkt in de typerend blauwe kleur – bron: fotocollectief PXL, Luc Michiels



**Figuur 47:** zicht op de reizigershal 's avonds, 2021 – bron: fotocollectief PxL, Luc Michiels

## **5. STEUNBRIEVEN**

De architecturale, stedenbouwkundige, artistieke en industrieel-archeologische waarden van het station van Kortrijk worden onderschreven door verschillende architectuur- en erfgoedverenigingen alsook diverse architectuur- en erfgoedexperts, en dit in binnen- en buitenland. Volgende verenigingen hebben hun steun tot bescherming, behoud en herwaardering van het station uitgesproken:

- Europa Nostra Belgium, Paul Dujardin
- EFAITH, European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage, Bert Aerts, bestuurslid
- Archipel vzw, Hera Van Sande
- DOCOMOMO Belgium, Zsuzsanna Borocz, voorzitter
- CHAGO asbl, Cercle d'Historie d'Archéologie et de Généalogie d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, Dominique Verhaegen
- Marc Laenen, Algemeen directeur emeritus ICCROM, voormalig directeur provinciaal Centrum voor Cultureel Erfgoed Limburg, voormalig docent Erfgoedstudies Universiteit Antwerpen, Ereled van het International Scientific Committee for Theory and Philosophy of ICOMOS
- non-lieu Roubaix, Olivier Muzellec
- ABEKO, Adviesraad Bouwkundig Erfgoed Kortrijk, Nicole Pannier, voorzitter

Alle steunbrieven zijn in bijlage 2 toegevoegd aan dit dossier.

## 6. NOMINATIE VOOR DE '7 MOST ENDANGERED'

Op 25 januari 2023 werd door Europa Nostra bekend gemaakt dat het station van Kortrijk uit meer dan 120 inzendingen uit heel Europa door een multidisciplinair panel van experts uit de erfgoedsector met specialisten in geschiedenis, archeologie, architectuur, conservatie en financiën, genomineerd is voor het **"7 Most Endangered Monuments & Heritage Sites"** programma. De finale lijst van de 7 sites zal geselecteerd worden door de raad van bestuur van Europa Nostra en in april 2023 bekend gemaakt worden.

Het **"7 Most Endangered Programme"** is een civil society campagne gericht op het vrijwaren van de meest bedreigde erfgoedsites in Europa. De doelstelling van de campagne wordt als volgt omschreven:

*"It raises awareness, makes independent technical assessments, proposes recommendations for action and seeks to rally support to save the selected endangered sites. **Being on the 7 Most Endangered List often serves as a catalyst for action and as an incentive for mobilisation of the necessary public or private support.**"*



Het juryrapport vermeldt:

*"The selection was made on the basis of the outstanding heritage significance and cultural value of each of the sites as well as on the basis of the serious danger that they are facing today. The level of engagement of local communities and the commitment of public and private stakeholders to saving these sites were considered as crucial added values. Another selection criterion was the potential of these sites to act as a catalyst for sustainable development and as a tool for promoting peace and dialogue within their localities and wider regions."*

Specifiek omtrent de nominatie van het station van Kortrijk schreef de jury van experts van het 7 Most Endangered Programme:

*"The Kortrijk Railway Station is a unique architectural piece and a well-preserved example of Belgian railway heritage. The recent reconstructions of other Belgian railway stations demonstrate that saving the existing architecture combined with modern additions and functions, go perfectly well together."*

Zie <https://7mostendangered.eu/sites/kortrijk-railway-station-belgium/>



7 MOST ENDANGERED  
PROGRAMME 2023

**KORTRIJK  
RAILWAY STATION  
BELGIUM**

shortlisted among the 11 most endangered  
heritage sites in Europe



Co-funded by  
the European Union



European  
Investment  
Bank • Institute



EUROPA  
NOSTRA

Ter info:

*“The 7 Most Endangered Programme was launched in January 2013 by Europa Nostra with the European Investment Bank Institute as founding partner and the Council of Europe Development Bank as associated partner. It was inspired by a successful similar project run by the US National Trust for Historic Preservation. The 7 Most Endangered is supported by the Creative Europe programme of the European Union, as part of Europa Nostra’s network project ‘European Cultural Heritage Agora’.*

## **7. BIJLAGEN**

- Bijlage 1 "Het station van Kortrijk. Uniek fifties-spoorwegerfgoed met sloop bedreigd", in: Erfgoed van Industrie en techniek, 2021 (31<sup>ste</sup> jaargang), nummer 3+4, pp. 75-83.
- Bijlage 2 Kopieën van ondersteuningsbrieven voor de kandidatuur van The 7 Most Endangered van verschillende architectuur- en erfgoedverenigingen
- Bijlage 3 Bekendmaking van de opname van het station van Kortrijk in de Shortlist van de 7 MOST ENDANGERED PROGRAMME, 24-01-2023
- Bijlage 4 Overzicht van persartikels met aandacht voor het behoud van het Station van Kortrijk in lokale, nationale en internationale kranten en vakbladen
- Bijlage 5 Stand petitie AVAAZ, 15.02.2023

## **8. BRONVERMELDING**

### **8.1 Archieven**

Archief NMBS Trainworld Heritage

Stasarchief Kortrijk, TREZOOR, bouwaanvragen, nr. 558/513

### **8.2 Literatuur**

D'HAENE E., PANNIER N. & PIETERS H., De wederopbouw van Kortrijk (1944-1957). Ontstaan van een rijk en beeldbepalend patrimonium, in: De Leiegouw, jg. 63, 2021, nr. 2, pp. 269-304.

PANNIER N., PIETERS H. & LODEWYCK W. (redactie) 2020: Openmonumentendag 2020. Wederopbouwarchitectuur. Hoe Kortrijk uit het puin herrees 1944-1958, Kortrijk.

VAN HOONACKER E., Duizend Kortrijkse straten, Kortrijk, 1986, p. 466-468.

### **8.3 Beeldmateriaal**

Beeldbank Kortrijk  
<https://beeldbank.kortrijk.be>

Beeldbank Trainworld  
<https://www.trainworld.be/nl/collecties/erfgoeddatbank> (geraadpleegd 08.08.2022).

Alle hedendaagse foto's door Fotocollectief PxL, Luc Michiels.



## Voorstel afbakening

- als monument : het stationsgebouw met achterliggende luifel en recentere aansluitende luifel rechts van het hoofdgebouw, beide toegang gevend tot perron 1 (rood omlijnd)  
Adres: Stationsplein 7, 8500 Kortrijk  
KORTRIJK 1 AFD, Sectie E, Perceel 0027/00R004
- als stadsd gezicht: het als ‘vogelpoot’ aangelegde stratenpatroon toegang gevend tot het stationsplein en van waaruit zicht op het station. Het stationsplein. Het sporenemplacement gelegen tussen de twee tunnels en tot de Minister Tacklaan, inbegrepen de twee tunnels onder de sporen (blauw omlijnd)

