



ERI
GOED

INDUSTRIE EN TECHNIEK

Vlaams-Nederlands tijdschrift voor industriecultuur

2021
31ste jaargang

Nummer 3+4

Themanummer
Grenzeloze Spoorwegen

Colofon

Erfgoed van Industrie en Techniek

is een uitgave van de Stichting Erfgoed.

Editors themanummer

Adriaan Linters, Ine Wouters en Ron Roetman

Redactie

M. van den Berg MA
dr. Ir. P. Van den Bossche
drs. C.J. Faber
dr. J. Januarius
A. Linters
K. Moermans

ir. H. Rienks
drs. R. Roetman
R. Rotsaert
drs. G.N. van Trigf
dr. B. Zwegers
prof. dr. ir. arch. I. Wouters

Contactgegevens redactie

redactie@erfgoed.org
www.erfgoed.org

Administratie

Nederland
Stichting Erfgoed
Brilduikerhof 12, NL - 2623 NT Delft
administratie@erfgoed.org
Tel. 015-2622499 (na 19.00 uur)
Bankrekening NL37 INGB 0001 7535 02

België
Vlaamse Vereniging voor Industriële
Archeologie vzw
Noeveren 67, 2850 Boom
info@industrieelerfgoed.be
www.industrieelerfgoed.be
Verantwoordelijke uitgever voor België:
Adriaan Linters, Vredelaan 72, 8500 Kortrijk

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De inhoud van de artikelen met auteursnaam is voor de verantwoordelijkheid van de auteur. Het copyright van de figuren is naar best vermogen geregeld. Belanghebbenden kunnen contact opnemen met de redactie.

Lay-out

Sanne van Hooff

Vormgeving

SD Creative Agency, De Lier

Druk

Totdrukkerij, Apeldoorn

ISSN 0927-3026

Omslagfoto

De spoorwegen in Europa in 1868 (Carte générale des Chemins de Fer Européens donnant toutes les Stations ainsi que les Voies de Communication par Mer par A.T.Chartier'. Paris, Migeon Imp. Editeur, 1868) (privé-verzameling)

Oproep voor bijdragen aan Erfgoed

De komende tijd willen wij een aantal themanummers laten verschijnen op het gebied van:

- Fabrieksschoorstenen
- Erfgoed van de industriële beeldcultuur
- Chemisch industrieel erfgoed
- De koloniën van weldadigheid
- Industrieel toerisme

Dit speciale nummer kwam tot stand dank zij een donateur die onbekend wenst te blijven, en die we uiteraard bijzonder danken.

Bekijk onze website:

erfgoed.org

Inhoud

- 3** Over de grens, van Parijs naar Brussel
Adriaan Linters
- 17** La Compagnie Internationale de Tramways et d'Éclairage de Tientsin
Johan J. Mattelaer
- 29** Industrierespoorwegen in Indonesië
Gerard de Graaf
- 36** J.P. de Bordes: pionier van de vrije arbeid op Java
Evelien Pieterse
- 46** Gerrit Middelberg: een internationaal spoorwegingenieur
Guus Veenendaal
- 57** Een spoorwegstation op reis
Adriaan Linters
- 67** Het Roeselaarse tramverleden: een bewogen stukje geschiedenis
Tom Vandellannoite
- 75** Het station van Kortrijk. Uniek fiftiespoorwegerfgoed met sloop bedreigd
Nicole Pannier en Hannes Pieters
- 84** Sporen van ijzeren wegen
Bart Vanacker
- 96** Spoorlijn van Myli naar Kalamata: een half-Belgische spoorlijn in de Peloponnesos, Griekenland
Apollon Kyrkos
- 109** Het behoud van het spoorwegerfgoed in Duitsland in internationaal verband
Andreas Illert
- 114** De uitdagingen van de erfgoedspoorlijn Gamle Vossebanen in Noorwegen
Ivar Gubberud
- 122** Het Museum van de Franse Stoomtrams en Secundaire Spoorwegen en de inzet van vrijwilligers
Olivier Janneau

Grenzeloze spoorwegen in het Europees jaar van het Spoor

De Europese Commissie riep 2021 uit tot *Europees Jaar van het Spoor*, omdat tijdens dat jaar een aantal belangrijke verjaardagen van het spoor worden gevierd: de 175ste verjaardag van de allereerste spoorverbinding tussen twee Europese hoofdsteden (Parijs-Brussel), 40 jaar hogesnelheidstrein TGV, 30 jaar Intercity-Express (ICE) en de twintigste verjaardag van het eerste spoorwegpakket van de EU. Naast de belangrijke impact voor het verleden, benadrukt de Europese Commissie vooral de voordelen van het spoor vandaag voor bevolking, economie en klimaat, aansluitend

bij de Europese *Green Deal*. In de officieel goedgekeurde beslissing staat slechts één zinnetje waarmee naar 'erfgoed' verwezen wordt (artikel 2, paragraaf e).¹ Het werd dus geen campagne waarbij de geschiedenis en het erfgoed van de spoorwegen centraal staan. Toch creëerde de spoorweg in alle landen een indrukwekkend erfgoed. Dat is meer dan oude stationnetjes en locomotiefjes die met wat nostalgische toeristen voorbij denderen. Spoorwegen trokken nieuwe lijnen doorheen het landschap, die vaak decennia na uit gebruik name, zowel vanuit de lucht als vanaf de begane grond, nog herkenbaar zijn. Er werd een breed scala aan gebouwen en

Het station van Kortrijk. Uniek fifties-spoorwegerfgoed met sloop bedreigd

Nicole Pannier en Hannes Pieters



*Het station van Kortrijk kort na de opening.
(Archief NMBS, Trainworld Heritage)*

In Vlaanderen zijn talrijke stationsgebouwen beschermd als getuige van de ontwikkeling van het reizigersvervoer per trein in de negentiende en twintigste eeuw. Deze waardering voor het spoorwegerfgoed stopt echter abrupt aan de Eerste Wereldoorlog. Geen enkel naoorlogs stationsgebouw kent enige vorm van bescherming. Na zware bombardementen in 1944 werd in Kortrijk een gloednieuw station gebouwd. Het is hiermee een van de weinige wederopbouwstations van na de Tweede Wereldoorlog in België. Net dit unieke station is nu met sloop bedreigd. Dit artikel wil een lans breken voor de waardering van dit naoorlogse spoorwegerfgoed en pleit voor een weldoordacht, duurzaam en kwalitatief hergebruik van het station. Door zijn goede bereikbaarheid, omvang en beeldwaarde leent het gebouw zich perfect

voor een combinatie van hedendaagse spoor- en reizigersinfrastructuur met een herbestemming tot bijvoorbeeld werkruimte of broeiplaats voor startups en lokaal talent. Dit zijn denkpijlers die bij de NMBS en de Stad Kortrijk vandaag te weinig aandacht krijgen.

Vernieuwing van het station

Niemand betwist dat het huidige station van Kortrijk aan vernieuwing toe is. De huidige infrastructuur én het gebouw beantwoorden niet langer aan de noden van de moderne reiziger, een veilige mobiliteit, een vlotte samenhang tussen bus-trein-fiets-autoverkeer. Het College van Burgemeester en Schepenen gaf in 2015 zijn goedkeuring aan een masterplan voor de heraanleg van het station en de stationsomgeving¹. Dit plan om tegen 2030 de stationsomgeving van Kortrijk te vernieuwen past in een grote nationale vernieuwingsoperatie van de Belgische stationsgebouwen. Op een resem aan werven, grote en kleine, voert Infrabel, de infrastructuurbeheerder van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), moderniserings- en renovatiewerken uit.

Het masterplan voor de stationsomgeving van Kortrijk uit 2015 ging uit van de sloop van het huidige stationsgebouw en de bouw van een gloednieuw station. Dit in tegenstelling tot wat in de meeste Belgische steden (Brugge, Leuven, Gent, Oostende, Antwerpen, Dendermonde enz.) gebeurt. Aanvankelijk werd een ontwerp voorgesteld voor een nieuw “zwevend” station boven de

sporen zodat een doorzicht zou ontstaan tussen de voor- en achterzijde van de sporenbundel. Uit besparingsoverwegingen werd dit prestigieuze ontwerp afgevoerd.² Een aangepast (sterk vereenvoudigd) ontwerp voor een nieuw stationsgebouw zou in de herfst 2021 vrijgegeven worden. De NMBS communiceerde wel al dat het huidige station gesloopt zou worden en dat tegen 2030 alle stationsfuncties opgenomen zouden worden in een verbrede doorgang onder de sporen.³ Het stationsgebouw verdwijnt dus niet langer om er een nieuw eigentijds station te realiseren, maar om plaats te maken voor busbanen. De vraag naar de waarde van dit naoorlogse wederopbouwstation en de mogelijkheden naar hergebruik en (gedeeltelijke) herbestemming zijn hierbij echter nooit aan bod gekomen. Oud en nieuw kunnen elkaar nochtans versterken. 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. Talrijk zijn dan ook de stemmen die vandaag pleiten voor het behoud van dit historisch en architecturaal waardevol gebouw.⁴

Ontstaan van een station in het hart van de stad

Het station van Kortrijk past in het historische spoorwegen verhaal. België bouwde de allereerste spoorwegverbinding op het Europese vasteland: op 5 mei 1835 reed een eerste trein feestelijk van Mechelen naar Brussel. In de daaropvolgende jaren breidde het spoorwegnet zich vanuit de hoofdstad uit en al in 1838 begon men aan de aanleg van de spoorlijn Gent-Kortrijk. Het stadsbestuur besloot het station te bouwen tussen de Doorniksepoort en de Rijselsepoort, vlakbij het stadscentrum en bij de bureaus van de diligences, op nauwelijks 400 meter van de Leie. Het zuidelijke deel van de stadsgrachten werd gedempt om er de bedding van de spoorlijn te leggen. Er werden ook een aantal onteigeningen doorgevoerd om het station en een bijhorend magazijn te bouwen en de nodige straten aan te leggen. In 1843 ontstond een verbinding met Rijsel via Moeskroen, waardoor de eerste internationale Belgische treinverbinding (Brussel-Parijs) via het station van Kortrijk verliep. Een voorlopig station werd gebouwd in 1840. Het eerste volwaardige station in neoklassieke stijl kwam er in 1857 en kreeg in 1876 twee bijgebouwen. In 1851



Detail van de perronoverkapping en de achtergevel. (Foto Luc Michiels)

werd aan de oostkant van het stationsgebouw een telegraafkantoor gebouwd. Tussen 1850 en 1905 lag ook het postkantoor aan het station. In de periode 1914-1918 bracht de Duitse bezetter manschappen en materiaal vanuit het "Bahnhof Kortrijk-Courtrai" naar het westfront zonder veel schade aan te richten aan de bestaande infrastructuur.

Symbool van de wederopbouw

Dit zou niet het geval zijn in de Tweede Wereldoorlog. De Duitsers gebruikten het Kortrijkse rangeerstation, ten zuidwesten van het



Het zwaar geteisterde station van Kortrijk, juli 1944. (Beeldbank Kortrijk)



reizigersstation, als opslagplaats voor oorlogsmateriaal. Het was een van de belangrijkste knooppunten van het spoorverkeer naar Frankrijk en was dus van enorm strategisch belang. Dit is dan ook de reden waarom het tijdens de Tweede Wereldoorlog zo vaak het doel van grote geallieerde bombardementen was. Toch slaagden de geallieerden niet volledig in hun opzet: het treinverkeer werd slechts twee dagen volledig onderbroken. Reeds in 1943 maar vooral in 1944, voerden geallieerde bommenwerpers zware aanvallen uit op dit rangeerstation. Het nabijgelegen stationsgebouw, zijn glazen overkapping en zijn omgeving werden eveneens zwaar geraakt. Geen enkele Belgische stad leed meer onder dergelijke aanvallen. Meer dan 1500 woningen en talrijke openbare gebouwen werden herleid tot puin. Het station was volledig vernield. 619 burgers lieten er het leven.

Het zwaar geteisterde Kortrijk startte meteen na de bevrijding in september 1944 met de wederopbouw van de stad. Even dacht men eraan het nieuwe station meer westwaarts en iets verder uit het centrum te herbouwen. Men koos uiteindelijk voor dezelfde plaats. In 1951 tekende de Kortrijkse architect Pierre Albert Pauwels het nieuwe ontwerp. Op 7 juli 1956 vond de officiële inhuldiging plaats. Voor het zwaar geteisterde Kortrijk werd dit station een van de meest opvallende symbolen van de dynamiek waarmee het stadsbestuur en zijn inwoners terug recht veerden en de wederopbouw van de stad aanpakten.



Zicht op de voorzijde van het station Kortrijk kort na voltooiing. (Archief NMBS, Trainworld Heritage)

Specifieke architecturale vormtaal, uniek in België.

De meeste Kortrijkse wederopbouwarchitecten tekenden hun ontwerpen volgens de wetten van de neostijlen. De vertrouwde barokke en classicistische vormtaal overheerste in de nieuw ontworpen woningen en openbare gebouwen die tussen 1945 en 1960 uit het puin herrezen.

Architect Pierre Albert Pauwels daarentegen (zie inzetstuk) koos resoluut voor de modernistische vormtaal. Hij ontwierp een gebouw in de Internationale Stijl gekoppeld aan een klassieke zin voor monumentaliteit. Zo bouwde hij verder op het modern clas-

sicisme dat in de jaren 1930-1940 opgang maakte⁵. Maar deze klassieke zin voor schaal en symmetrie combineerde hij met een frivole eigen toets die reeds verwees naar de speelsere Expo-58 architectuur.

Met moderne materialen en kleuren zoals frisblauwe tegels en buisleuning, met het speelse metselverband en met gebogen vormen gaf hij het gebouw een eigen specifiek fifties-cachet. Afgeschuinde verticale penanten ritmeren het gebouw, de grote raampartijen voorzien de reizigershal overvloedig van licht. Het station van Kortrijk kreeg zo een heel specifieke architecturale vormtaal. Deze combinatie is uniek in de naoorlogse architectuur in België.

Veelzijdige architect

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 en vandaag in volle renovatie.

Hij 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 beeldbepalende 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.

Zijn naoorlogs oeuvre als architect is vrij divers. Hij ontwierp rationale 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 Universiteit Gent en een vleugel van het Sint-Lucasinstituut te Gent. 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, ditmaal in een eerder neoklassieke stijl. Hij werkte aan de verbouwing van de voormalige Engelse vlasstapelplaats, van-

daag museum Texture (1947). Hij restaureerde ook tientallen kerken en coördineerde de heropbouw van de leperse Lakenhalle (1941-1970). Wanneer hij eengezinswoningen ontwierp, hield hij zich meestal aan de traditionalistische stijl. Een latere realisatie is het Conservatoriumgebouw van Kortrijk, een eerder brutalistisch ontwerp met een streng geometrische structuur, deels rustend op pijlers of 'pilotis' (1970). Vierendertig bouwwerken waaraan hij meewerkte zijn als waardevol bouwkundig erfgoed opgenomen in de inventaris onroerend erfgoed Vlaanderen.]



Brandweerkazerne gebouwd in 1940, vandaag beschermd als monument (Beeldbank Kortrijk)



Het interieur van de centrale reizigershal werd gekenmerkt door frisse blauwtinten in de vloer en de kolommen (Archief NMBS, Trainworld Heritage)

Een baken in de stad

De inplanting en vormgeving van het huidige stationsgebouw spelen in op het pentagonale stratenpatroon dat in 1841 werd uitgedokterd door de befaamde architect J.-P. Cluysenaer.⁶ Deze voorzag een stationsplein van waaruit vijf nieuwe lanen vertrokken die elk het station als eindpunt hadden. Het station dat na de Tweede Wereldoorlog het historisch station verving behield deze inplanting. Het bewaarde op die manier niet alleen de beeldbepalende functie in de stationswijk, maar het versterkte deze nog verder. Zo ontwierp Pierre Pauwels een langgerekt gebouw met centraal een hoger volume. Het station is hierbij quasi symmetrisch opgebouwd en telt achtentwintig travéeën. 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 stationsplein uitkomen en een oriëntatiepunt voor de reizigers.⁷



Afgeschuinde penant aan de voorgevel met uurwerk (Foto Hannes Pieters)

In het centrale volume bevindt zich de stationshal met loketten en wachtruimte. Deze inkomhal geeft rechtstreeks uit op de bagageafdeling en de sporen. De linkervleugel bood op het gelijkvloers ruimte aan de diensten van de Regie van Telegrafie en Telefonie (RTT) en aan een bijzonder modern ingericht stationsbuffet. In de rechtere vleugel kregen de bagageafdeling en onder meer het bureau van de stationschef een plaats.

Op de verdieping kwamen burelen van de technische diensten, de Franse politie en Belgische rijkswacht en douane, alsook een refter en een was- en kleedplaats voor het treinpersoneel. Hier bevond zich helemaal links ook een woning voor de stationschef. Later werd deze tot kantoren omgevormd en kwam aan de rechtere vleugel een seinhuis.

Het typerende kleurspel en de integratie van kunst

Binnenin kreeg het stationsgebouw een fris en eigentijds interieur. De centrale reizigershal toont een spel van frisse kleuren. De vloer is afgewerkt met tegels in diverse tinten groenblauw, wit en grijs. Dezelfde blauwtint vond je oorspronkelijk ook op de verticale kolommen en penanten die de hal ritmeren. Zowel de binnen- als buitendeuren werden uitgevoerd met grote opper-



Detail trapleuning: de initiële groenblauwe kleurstelling was ook hier aanwezig, 2021. (Foto Luc Michiels)

vlaktes glas en kregen typerende metalen buisprofielen als handgrepen.

De groenblauwe tint die het interieur typeert werd ook buiten toegepast. Op die manier creëerde de architect een subtiele eenheid tussen interieur en exterieur en vormde dit kleuren-pallet een rode draad doorheen het volledige stationscomplex. Heel wat onderdelen werden in de loop der jaren in andere tinten overschilderd, maar de initiële kleurstelling is op heel wat plaatsen nog bewaard of terug zichtbaar geworden: de metalen perronoverkappingen, de wacht- of schuilhuisjes, de typerende buisvormige handgrepen...

Het ontwerp had ook oog voor de integratie van kunst en eigentijds design. Aan de voorgevel kwam in de linker penant van de centrale hal een bas-reliëf van beeldhouwer Maurits Witdouck (1928-2014), een allegorische voorstelling van reizen en transport via het spoor. In de rechter penant werd een stationsklok ingewerkt in een typische fifties-vormgeving.

Ook binnenin het gebouw werd kunst geïntegreerd. Zo siert een kunstwerk van de Brugse keramist Rogier Vandeweghe (1923-2020) de centrale reizigershal. Dit kunstwerk stelt de rivier de Leie voor en brengt hulde aan de Kortrijkse nijverheden.



De perronoverkapping aan spoor 1. De metalen pijlers werden afgewerkt in de typerende groenblauwe kleur. (Foto Hannes Pieters)



Voorgevel, detail deuren, buisprofielen en handgrepen. (Foto Luc Michiels)



Bas-reliëf van beeldhouwer Maurice Witdouck (Foto Luc Michiels)



Keramik van Rogier Vandeweghe in de reizigershal. (Foto Luc Michiels)

De waardering van het naoorlogse spoorwegerfgoed in Vlaanderen

De Inventaris Bouwkundig Erfgoed, opgemaakt door het Vlaams agentschap Onroerend Erfgoed, is een instrument dat waardevolle panden oplijst. Eens "vastgesteld" kunnen ze niet zomaar afgebroken of verbouwd worden. De inventaris biedt dus een juridisch houvast aan de stedelijke bouwdiensten in hun zorg voor het bouwkundig erfgoed van hun stad. Een gebouw dat niet op de lijst staat is erg kwetsbaar bij sloop- en verbouwingsaanvragen.

De Inventaris Bouwkundig Erfgoed telt ongeveer 190 stationsgebouwen. De meeste van deze stationsgebouwen werden gebouwd in de tweede helft van de negentiende of het begin van de twintigste 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), Tiel (1977), maar geen enkel hiervan werd beschermd. Het stationsgebouw van de stad 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".⁸



De luifel van spoor 1, 2021 (Foto Luc Michiels)

Pleidooi voor behoud

Bijna twintig jaar na de opmaak van de Inventaris Bouwkundig Erfgoed in Kortrijk is de visie op naoorlogs erfgoed grondig gewijzigd. Ook realisaties van na de Tweede Wereldoorlog worden intussen meer en meer naar waarde geschat.⁹ Het naoorlogse spoorwegerfgoed blijft echter nog grotendeels onder de radar, zoals blijkt uit de sloopplannen voor het station van Kortrijk. Behoud en hergebruik van dit fifties-station is nochtans zowel vanuit erfgoedkundig standpunt als vanuit duurzaamheidsoverwegingen een logischer keuze dan volledige sloop. Industrieel-archeologische, historische, architectuurhistorische en economische argumenten pleiten tegen de sloop en pro behoud van het stationsgebouw.

Het stationsgebouw van Kortrijk schrijft zich door zijn positie en vormgeving perfect in in de stedenbouwkundige aanleg van de negentiende-eeuwse stationsomgeving en vormt zo een baken in de stad (historische en stedenbouwkundige waarde). Het symboliseert bovendien de krachtige heropstanding van de stad en de veerkracht van haar bevolking na het rampzalige bombardement (historische waarde). Architecturaal combineert het stati-

onsgebouw de stijlkenmerken van het modern classicisme met de speelsere fifties-architectuur. Deze specifieke vormtaal is uniek in België (architectuurhistorische waarde). Ook industrieel-archeologisch is het gebouw van belang. Het spoorwegverhaal stopt immers niet bij het uitbreken van Tweede Wereldoorlog. Ook het naoorlogse verhaal van de spoorwegen verdient bewaard te worden voor toekomstige generaties. En tot slot spelen ook de aspecten duurzaamheid en circulaire bouweconomie een cruciale rol in dit verhaal. Het stationsgebouw is opgebouwd uit duurzame materialen en verkeert in goede bouwfysische staat. Het afbreken druist in tegen alle wetmatigheden van economie en duurzaamheid. De optelsom van de energie die nodig was voor het produceren van de materialen en het optrekken van het bestaande gebouw, de energie die nodig is voor het afbreken ervan en het verwerken van het afbraakmateriaal en de energie die uiteindelijk nodig zal zijn voor de uitvoering van de nieuwbouw zadelt ons op met een torenhoge energiefactuur. Een kwalitatieve herbesteding vormt meer dan ooit de hoeksteen van de circulaire bouweconomie.

Conclusie

Ondanks een groeiende algemene interesse voor naoorlogs erfgoed blijft de waardering van het spoorwegerfgoed van na de Tweede Wereldoorlog in Vlaanderen onderbelicht. Mede hierdoor wordt een kwalitatieve herwaardering van het fifties-station van Kortrijk op heden niet onderzocht. Behoud en multifunctionele herbestemming van dit naoorlogse stationsgebouw zijn echter waardevolle opties. Een combinatie van erfgoed, kwalitatieve reizigersinfrastructuur en duurzame herbestemming zijn een meer dan nobel doel met het oog op een vernieuwde stationsomgeving in 2030.

Bibliografie

Tanghe R. en Van Colen P., Gedenkboek stad Kortrijk 1830-1976, Kortrijk, 1978.

Maddens N., De geschiedenis van Kortrijk, Tielt, 1990

Vanbossse J., Kortrijk tijdens de Tweede Wereldoorlog, Kortrijk, 1988

Wederopbouwarchitectuur, Hoe Kortrijk uit het puin herrees 1944-1959, Open Monumentendag 2020

Inventaris onroerend erfgoed.be/personen/ Pauwels Pierre A.E. https://id.erfgoed.net/thesauri/stijlen_en_culturen/modern_classicisme

Van Loo Anne, Repertorium van de Architectuur in België, Antwerpen, 2003, p. 73

Pierre A. Pauwels en Willem Dutoit in Delie Jos, Ideale Wonen, West-Vlaanderen, jg 3, 1954, 30

Archief NMBS, Trainworld Heritage, Brussel

Noten

- 1 Dit masterplan werd opgemaakt masterplan in samenwerking met de stad Kortrijk, De Lijn en Infrabel.
- 2 "Kortrijk krijgt gloednieuw station van 84 miljoen euro, huidige gebouw verdwijnt", De Krant van West-Vlaanderen, 03-06-2021
- 3 "Meeste functies station van Kortrijk komen onder de sporen", De Standaard, 05-06-2021;
- 4 "Petitie moet station van Kortrijk van de sloop redden", De Standaard, 08-06-2021
- 5 Het "modern classicisme" is een term die ook gebruikt wordt voor bekende gebouwen als het Groot Paleis van de Wereldtentoonstelling in 1935 op de Heizel in Brussel (architect J. Van Neck, 1935), de Sint-Augustinuskerk in Vorst (architecten L. Guionotte en A. Watteyne, 1932), de Stedelijke Normaalschool in Antwerpen (architect E. Van Averbeke, 1929-1930), het stationsgebouw in Brugge (architecten Josse en Maurice Van Kriekinghe, 1936), het gerechtshof in Oostende (architect S. Smis e.a., 1938) en de Koninklijke Bibliotheek van België in Brussel (architect M. Houyoux, 1954-1969).
- 6 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. Vandaar vertrokken vijf brede lanen.
- 7 Het centrale volume van het station vormt het visuele eindpunt van de Burgemeester Reynaertstraat, de Stationsstraat en de Koning Albertstraat.
- 8 Cfr. <https://www.onroenderfgoed.be/blog/jaar-van-het-spoor-2021-de-trein-altijd-een-beetje-reizen-deel-ii>, en <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/77850> geraadpleegd op 10-09-2021
- 9 Zo werden in 2019 bijvoorbeeld verschillende naoorlogse panden als monument beschermd.

Over de auteurs

Nicole Pannier is van opleiding historica. Sinds haar pensionering als lerares geschiedenis ijvert zij voor het behoud en de herwaardering van het bouwkundig erfgoed van haar stad. Ze doet dit vanuit haar functie als voorzitter van de Adviesraad Bouwkundig Erfgoed Kortrijk (ABEKO).

Hannes Pieters is burgerlijk ingenieur-architect en volgde een bijkomende opleiding Renovatietechnieken en Monumentenzorg. Na zijn studies werkte hij verschillende jaren als architect en was hij ook een tijd verbonden aan de vakgroepen Geschiedenis en Architectuur & Stedenbouw van de UGent. In 2015 startte hij als erfgoedconsulent bouwkundig erfgoed bij het agentschap Onroerend Erfgoed in Oost-Vlaanderen. Hij is voorzitter van de ABEKO en zetelt in de Kwaliteitskamer van Kortrijk en in DOCOMOMO Belgium.

Administratie en abonnementen

Abonnement 2022 Nederland

Het abonnement voor Nederland verloopt enkel via Stichting Erfgoed en bedraagt tot het einde van 2022:

- € 27,50
- € 22,50 voor studenten (kopie inschrijvingsbewijs meezenden)

Gelieve het abonnementsgeld te storten op:

IBAN NL37 INGB 0001 7535 02 en uw naam en adres door te geven op administratie@erfgoed.com.

België

Het abonnement voor België is inbegrepen in het lidmaatschap van de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw.

Het lidgeld voor 2022 bedraagt:

- € 40 als individueel lid-abonnee
- € 35 voor studenten, werklozen en gepensioneerden
- € 80 voor bedrijven, openbare besturen en bibliotheken
- min. € 250 als beschermend lid

Gelieve het lidgeld te storten op de bankrekening:

IBAN BE41 5230 4462 3210; BIC TRIOBEBB.

Losse nummers kunnen voor Nederland bij Stichting Erfgoed en België bij VVIA aangevraagd worden voor € 12,50 (dubbelnummers aan € 21,00) incl. portkosten. Deze alinea aanvullen met: Dit themanummer (Grenzeloze Spoorwegen), meer dan een driedubbelnummer, kost € 27,50.

Bestuur Stichting Erfgoed

ir. C.H. van Eldik, penningmeester

dr. ir. P. Van den Bossche

dr. ir. H. Neukermans

drs. R. Roetman

Het copyright van de beelden is naar beste vermogen geregeld.

Belanghebbenden kunnen contact opnemen met het redactiesecretariaat.

Foto achterzijde

De brug Fterolakka in 2013. Een MAN₁/Griekse scheepswerf DMU is van de vlakten van Messenië op weg naar het dorp Chrani tijdens een speciale kerstdienst. Helaas werd de lijn twee jaar later afgesneden door een aardverschuiving in de regio, en in 2021 werd de prachtige omgeving door brand vernield. (Foto Dionysios Kounadis)