



Help om het station van Kortrijk te redden

*De site van het station van Kortrijk is historisch belangrijk. Vanuit dit station vertrok op 6 november 1842 voor de allereerste keer ter wereld een trein die een landsgrens overschreed. Een voorlopig station werd reeds in 1840 gebouwd, een eerste volwaardig station in neoklassieke stijl opende de deuren in 1876. Dit 19^{de}-eeuwse station werd tijdens de zware geallieerde bombardementen op Kortrijk in 1944 zwaar getroffen en grotendeels vernield. Men bleef echter niet bij de pakken zitten en besloot om op dezelfde plaats een gloednieuw **iconisch stationsgebouw** te realiseren. Hiertoe gaf de NMBS in 1951 aan de gerenommeerde Kortrijkse architect Pierre Albert Pauwels de opdracht om een nieuw station te ontwerpen. Het opende feestelijk de deuren in 1956.*

*Dit Kortrijkse station staat dan ook **symbool van de wederopbouw van de stad**. Het is één van de belangrijkste, zo niet hét belangrijkste voorbeeld in Vlaanderen van een wederopbouwstation dat gerealiseerd werd na WO II. En het gebouw heeft bovendien een belangrijke architecturale en stedenbouwkundige waarde.*

Net dit station is met sloop bedreigd.

Veel wederopbouwarchitectuur na de tweede wereldoorlog sloot aan bij neostijlen en de vertrouwde traditioneel barok-getinte en classicistische vormentaal.

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.

Terwijl afgeschuinde verticale penanten het quasi symmetrische gebouw van 28 traveeën strak ritmeren, voorzien grote raampartijen de reizigershal overvloedig van licht. Tegelijkertijd creëerde de architect met golvende lijnen, een bijzonder baksteenverband en frisse kleuren zoals okergele wanden en blauwgroene tegels een frivole architectuur. Het stationsgebouw straalde op die manier monumentaliteit uit terwijl het ook al aanleunde bij de opkomende speelse Expo 58-vormgeving.

Het station van Kortrijk kreeg zo een heel specifieke **architecturale vormentaal**.

Deze combinatie is **uniek in Vlaanderen**.

Door inplanting en vormgeving met centraal een hoger volume vormt het imposante gebouw vanuit meerdere straten een baken. Het omvatte onder meer de kantoren van de telefoon- en telegraaf, politie en douane, de lokettenzaal, het stationsbuffet en de stationschefwoning. De hogere middenvleugel met gebogen vorm en grote glaspartij nodigt de reiziger binnen in de lokettenzaal. Aan de perronzijde biedt een betonnen luifel met glasdallen beschutting.

Het stationsgebouw heeft een hoge graad van detaillering en men zette ook 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.



Het station van Kortrijk is vandaag één van de laatste nog bestaande wederopbouwstations in Vlaanderen, en in elk geval het belangrijkste dat uit deze periode rest. Een tweede belangrijk wederopbouwstation, dat van Mechelen, werd recent gesloopt.

Toen de inventarisatie van het bouwkundig erfgoed van de regio einde jaren 1990 en in het begin van deze eeuw gebeurde bestond er nog weinig aandacht voor de naoorlogse en modernistische architectuur. Ook de specifieke wederopbouwarchitectuur komt nauwelijks tot niet aan bod. Voor Kortrijk werden hiervan geen voorbeelden opgenomen. Monumentenzorg zag toen het nochtans opvallende station niet staan en nam het niet in de inventaris op. Het kreeg geen enkele vorm van bescherming.

Nu, op een ogenblik dat in alle landen de recente architectuur in de aandacht van erfgoedzorgers staat, wil de NMBS het station slopen voor een project waarvan nog niet

geweten is wat het wordt. Naar verluidt zou het vervangen worden door een grote tunnel onder de sporen waarin alle diensten, zoals de ticketing, ondergebracht worden. Kostprijs van dit project: 44 miljoen euro, maar officiële plannen zijn nog steeds niet gekend. Er is nog geen sloop- of bouwaanvraag ingediend.

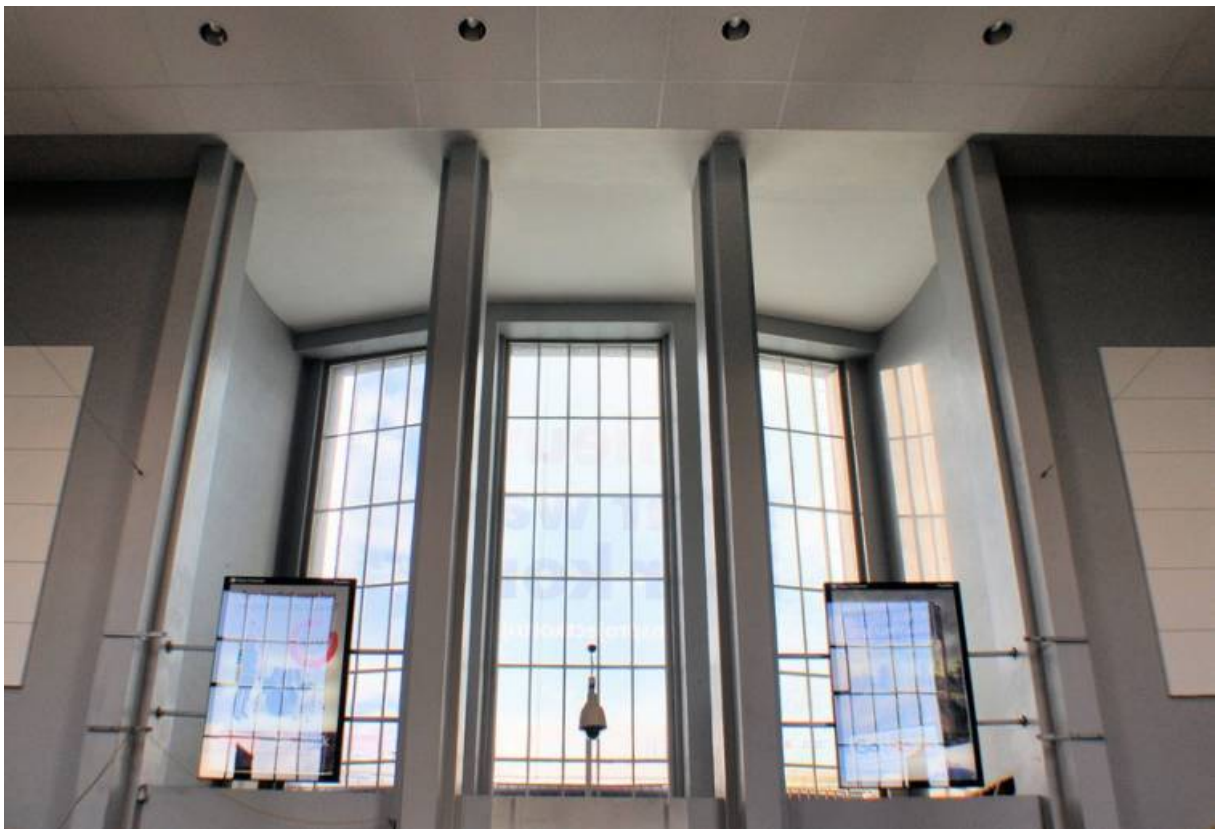
In Kortrijk is over de sloopplannen al heel wat commotie ontstaan, en er wordt nu een met alle middelen actie gevoerd om het station te redden.

Het huidige probleem situeert zich niet in het station, maar wel in de toegankelijkheid van de perrons, die op één na via twee tunnels enkel via trappen bereikbaar zijn - de enige roltrap naar perron 2 is regelmatig defect. Perron 1 is via een hellend vlak bereikbaar, maar de verbinding naar de andere perrons verloopt dan weer via een trap. De tunnels zijn enkel bereikbaar via trappen...

Ons inziens is het station goed aanpasbaar aan de nieuwe noden - zoals vergelijkbaar in Leuven en Hasselt gebeurde. Daar werden enkel vanuit de onderdoorgangen liften en roltrappen aangebracht en werden de perrons verhoogd. De stationsgebouwen in deze steden met een vergelijkbare inplanting als Kortrijk bleven bewaard. De kostprijs in Hasselt bedroeg volgens een mededeling van NMBS 20,2 miljoen - minder dan een derde van het Kortrijkse project...

Behoud en herbestemming zijn ook veel ecologischer dan sloop en nieuwbouw.

Met o.i. minder kosten en op een meer ecologische wijze kunnen dus de problemen van het Kortrijkse station opgelost worden.





Op 13 april werd bekendgemaakt dat het station is opgenomen in de lijst van de zeven meest bedreigde erfgoedsites in Europa, "*The 7 Most Endangered*", opgesteld door een internationale groep deskundigen. Dit programma wordt ondersteund door het erfgoedplatform Europa Nostra, het Instituut van de Europese Investeringsbank, met de steun van de Europese Commissie (programma Creative Europe).

https://belgium.representation.ec.europa.eu/actualites/la-gare-ferroviaire-de-courtrai-classee-parmi-les-7-sites-patrimoniaux-les-plus-menaces-deurope-2023-04-13_fr

Op 15 maart diende de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie bij minister Diependaele, de Vlaamse minister verantwoordelijk voor bouwkundig erfgoed, een aanvraag in tot wettelijke bescherming als monument. Inmiddels



Ondanks het Europese signaal wil de NMBS doorgaan met haar afbraakplannen. Kortrijkse burgers protesteren hevig tegen het project

Een petitie werd al door meer dan 3.000 mensen ondertekend. U kunt deze nog steeds ondertekenen:

https://secure.avaaz.org/community_petitions/nl/nmbs_save_the_kortrijk_railway_station_red_het_station_van_kortrijk/

We nodigen ook iedereen, particulieren en organisaties, uit om per brief of e-mail aan te dringen op het behoud en de bescherming van het station.

Een soort "Amnesrt International" campagne tegen de veroordeling van erfgoed.

U kunt uw brieven sturen naar

* Kabinet Matthias Diependaele

Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed

Koning Albert II-Laan 7 (zevende verdieping), B-1210 Brussel

kabinet.diependaele@vlaanderen.be

* met kopie aan

Agentschap Onroerend Erfgoed

Herman Teirlinckgebouw, Havenlaan 88 bus 5, B-1000 Brussel

info@onroenderfgoed.be

schrijf ook een brief aan het stadsbestuur van Kortrijk, waarin U aandringt op het behoud van het station

* Stad Kortrijk,

Grote Markt 54, B- 8500 Kortrijk

info@kortrijk.be

* Burgemeester Ruth Vandenberghe

ruth.vandenberghe@kortrijk.be



De Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie werd in 1978 opgericht en is de oudste landelijk werkende vereniging voor industrieel erfgoed in de Europese Unie. Zij is het platform van vrijwilligers en vrijwilligersverenigingen die zich in Vlaanderen en Brussel voor industrieel erfgoed inzetten.

In 2019 ontving ze de *European Heritage Award / Europa Nostra Award for Dedicated Service*

<http://www.industrieelerfgoed.be>

info@industrieelerfgoed.be