

De wereld van trein en station

Spoorwegpatrimonium: spiegel van de industriële maatschappij

Transport: probleem en oplossing

Sedert het midden der 18e eeuw was de industriële maatschappij in ontwikkeling: eerst in Engeland, vanaf de eeuwwisseling tussen de 18e en de 19e eeuw in België, nadien gevolgd door de andere Europese landen, en de andere continenten.

De industriële maatschappij kenmerkt zich vooral door schaalvergroting: steeds grotere produktiekernen brengen steeds meer goederen voort, en verbruiken steeds meer energie en grondstoffen. De grondstoffen moeten worden aangevoerd, de produkten afgevoerd naar de distributiepunten. De actieradius waarbinnen dit gebeurt, wordt steeds groter: handel en transport kennen een noodzakelijke schaalvergroting, die de industriële schaalvergroting op de voet moet volgen.

Het is duidelijk dat de wanverhouding tussen de traditionele vervoerssystemen en het vereiste massa-transport één der eerste knelpunten wordt van de industriële ontwikkeling.

Verbetering van de landwegen en grootscheepse aanleg van kanalen voor het vervoer van zware grondstoffen zijn de oplossingen uit de 18e en het begin der 19e eeuw.

In de loop van de 19e eeuw zal echter, voor het eerst sedert de uitvinding van het wiel, een nieuw transportsysteem tot stand komen.

Het principe van de *spoor-wegen* berust op geprefabriceerde 'sporen': die houden het voertuig op het juiste pad (m.a.w. besturing wordt overbodig), en de wrijving van de wielen bij het transport van zware lasten wordt gereduceerd. Wanneer men de 'spoorwegen' aldus definieert zijn zij véél ouder dan men zich over het algemeen realiseert. Assyriërs en Grieken kenden reeds het principe om in het wegoppervlak twee groeven aan te brengen, waarin de wielen van de wagens pasten. Zeer waarschijnlijk werden in Egypte zware stukken getransporteerd op met ijzer beslagen balken. In Agricola's 'De Re Metallica' (1556) verneemt men hoe mijnwagentjes op houten sporen voortgeduwd worden, en in 1767 construeerde Richard Reynolds, mede-eigenaar van de hoogovens van Coalbrookdale, gietijzeren U-profielen met dezelfde bedoeling. Het was in het moderne industriële milieu, waar men het principe van de sporen kende, waar men vertrouwd was met stoom en gietijzer, en waar men precies met transportproblemen kampte, dat deze elementen gecombineerd werden. Omstreeks 1796 reeds ontwierp Richard Trevithic, zoon van een mijneigenaar uit Cornwall, de eerste stoomlocomotieven, en in 1801 trok één van zijn tuigen een 'passagierstrein' voort op twee metalen rails. Technische tegenslagen en een publiek dat vijandig stond tegenover zijn vinding, zorgden ervoor dat ze niet lucratief werd. In 1825 zou George Stephenson, ongeletterde zoon van een machinist van één der vroege balansstoommachines, een gelijkaardig opzet met meer succes

bekroond zien: in dat jaar liet hij de eerste passagierstrein rijden tussen Stockton en Darlington.

De spoorweg: een oplossing eigen aan de industriële maatschappij

De spoorweg kwam tot ontwikkeling in de milieus die de industriële revolutie 'maakten'.

De eerste treinen reden in de streken en landen waar de industriële revolutie het eerst wortel schoot: België was het eerste geïndustrialiseerde land van het continent, en in België reed de eerste trein van het continent.

De spoorweg vormde het uitgangspunt en de permanente basis van gans de evolutie vanaf de tweede helft van de 19e eeuw: zonder de z.g. 'transport-revolutie' had de industriële revolutie waarschijnlijk uiteindelijk geen kans gekregen, en zou de 'Tweede Industriële Revolutie' (vanaf 1870) niet plaats gevonden hebben.

De moderne vorm van spoorweg, met door stoom aangedreven locomotieven, was het eerste van een reeks verkeerssystemen die de moderne ontwikkelingen op economisch en urbanistisch gebied mogelijk maakten.

Inderdaad, *'L'établissement des chemins de fer, avec l'application de la vapeur comme force motrice, a produit non-seulement une révolution industrielle de la plus haute importance, mais elle a en outre développé, et elle développera de plus en plus, la liberté et la civilisation au milieu des peuples, tout en créant une véritable alliance européenne, par la multiplicité et la facilité des communications internationales...'*

(uit: *Annuaire spécial des chemins de fer belges (période de 1835 à 1865 inclus)*. Publié sous la direction du Cercle de la Conférence des Chemins de fer Belges par son secrétaire, Felix Loisel. Brussel. 1867, p. 154.)

Eens de beslissing genomen tot de aanleg van spoorwegen, ging de ontwikkeling zeer snel. In 1835 werden door de Belgische Staat de eerste twintig kilometer sporen aangelegd. In 1844 had diezelfde staat er reeds 560 km. aangelegd. In 1848 waren de eerste 50 km. in concessie aangelegd door privé-maatschappijen; in 1858 hadden die er reeds in totaal 1.186 km. aangelegd. Tussen 1844 en 1870 werden gemiddeld 100 km. spoorlijn per jaar aangelegd, nadien verminderde het jaarlijks aangelegde aantal km. tot 6,4 km/jaar in de periode 1885-1913. Zo bezat België in 1913, met zijn 4.676 km. het dichtste spoorwegnet van het continent.

De spoorweg ligt aan de basis van een eigen patrimonium

Het is duidelijk dat de fenomenale uitbouw van dit verkeersmiddel bij tal van tijdgenoten fascinering en bewondering wekte. Maar ook kritische beschouwingen en weerstand waren niet van de lucht.

In mei 1830 werd een paarden-spoorweg ingewijd, die de steenkoolmijn van Le Grand Hornu met het kanaal Bergen-Condé verbond over een afstand van 1,8 km. Dit feit verwekte grote beroering onder de bevolking, opgezweept door de voerlieden die zich gebroodroofd voelden: het

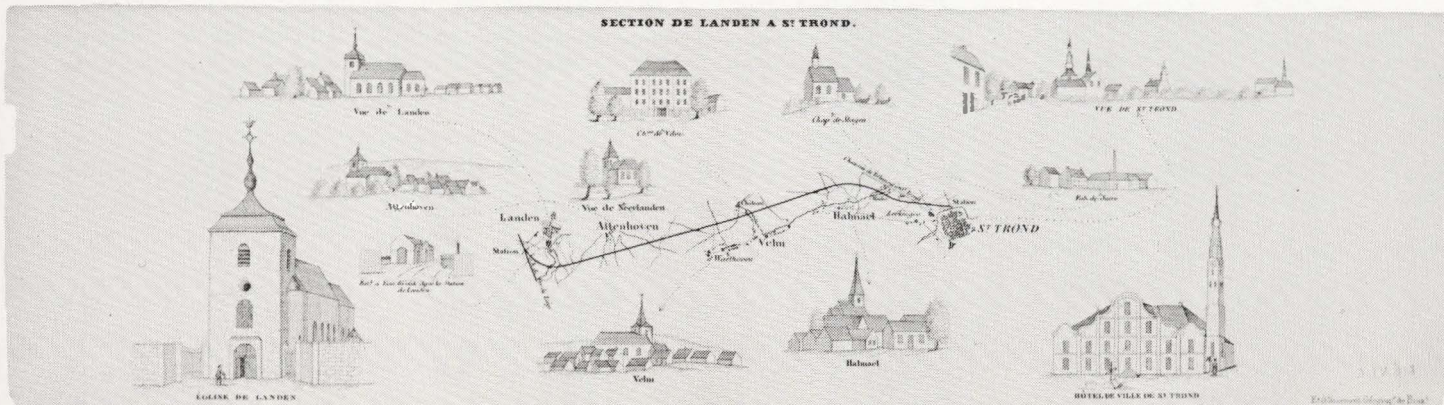
Tekening van een stationshuisje te Zandbergen en te Ternat.

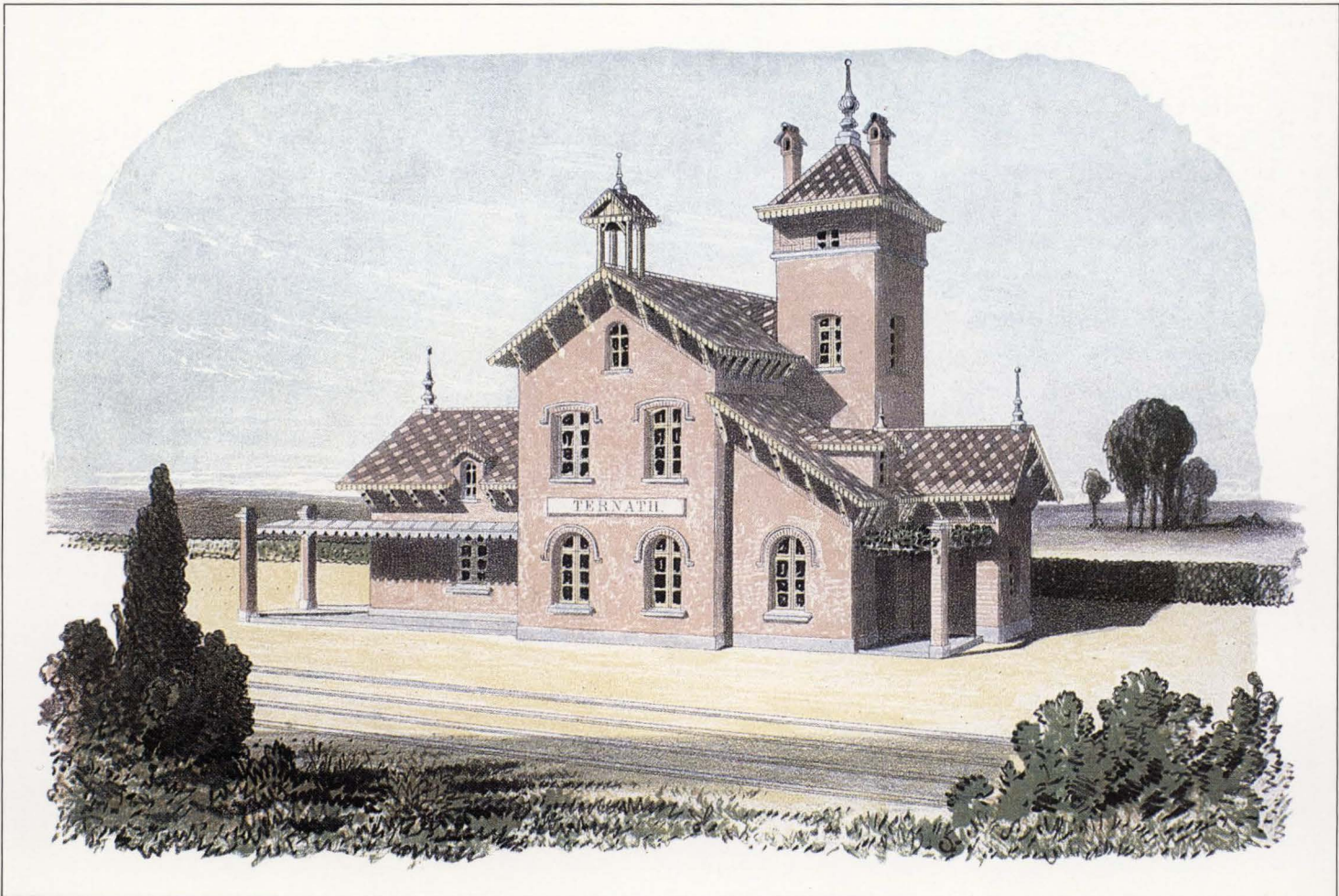
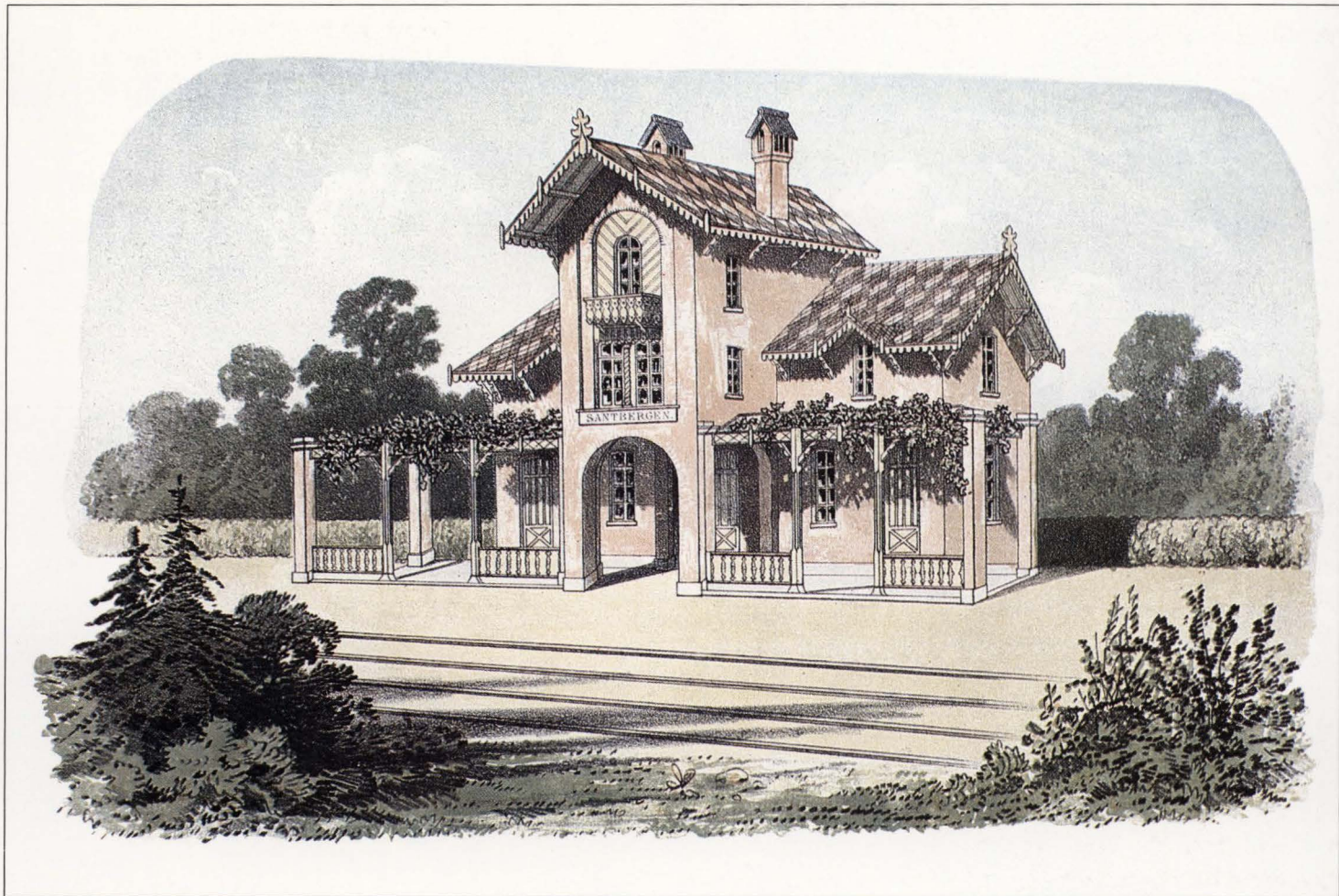
Uit het boek *'Batiments des stations et maisons de garde'* J.P. Cluysenaar, Uitg. B. van der Kolk, Brussel, 1855. Museum der Belgische Spoorwegen, Brussel.

Deze stationshuisjes zijn typische platte-landsstationnetjes ontworpen door de 19e-eeuwse architect J.P. Cluysenaar. Alhoewel vandaag licht verbouwd bestaan ze nog. Het landelijke vertaalt zich in een Engelse cottage architectuur.

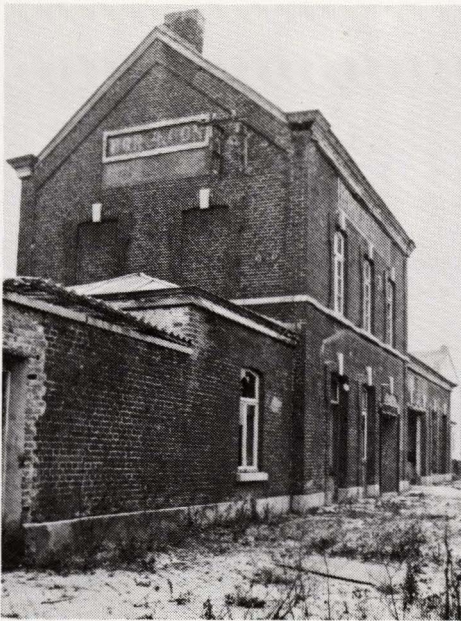
Plaat gewijd aan de lijn Landen-St.-Truiden.

Uit het boek *'Atlas Pittoresque des Chemins de Fer de la Belgique. Composé de 15 cartes ornées de 400 vues et contenant une notice historique et statistique sur les chemins de fer, ainsi que la description de tous les lieux qu'ils traversent, sous le rapport de la géographie physique et politique, de l'histoire, de la statistique, du commerce, de l'industrie, etc...'* Alph. Wauters, Etablissement Géographique de Ph. Vandermaelen, Bruxelles, 1840. Koninklijke Bibliotheek, afd. Kaarten en Plans, Brussel.





OKV 1980



Station van Borgloon.

ca. 1880.

Eens de trots van hun gemeente, staan langsheen opgeheven spoorlijnen thans tal van stations er verlaten bij, ten prooi aan weer en wind, en aan vandalen.

aantal paarden nodig om de steenkool naar het kanaal te brengen, werd immers teruggebracht van 150 tot 25! Op 20 oktober van datzelfde jaar zou een meute arbeiders uit Hornu, Jemappes, Quaregnon en Wasmes deze lijn volledig slopen; de beroering staat nog steeds bekend als 'la révolution des charretiers' (de voerliedenopstand).

Inderdaad, op economisch vlak betekende de spoorweg een grondige verschuiving van de zwaartepunten in de vervoerssector. Toen op 18.09.1837 de spoorlijn Mechelen-Leuven-Tienen geopend werd, betekende dat het einde voor de trekschuitendienst over de vaart Leuven-Mechelen. Ook het wegverkeer kende een enorme recessie, en de laatste diligentie verdween in 1863 uit de streek van Leuven. Sommige van die verschuivingen vonden hun weerslag in prettige satirische tekeningen, zoals de anonieme lithografie '*Détresse des chevaux de diligences*', uitgegeven ter gelegenheid van de openstelling van de rechtstreekse verbinding Antwerpen-Keulen op 15.10.1843. (Brussel, Koninklijke Bibliotheek, Prentenkabinet.)

Behalve de grafische en picturale verwezenlijkingen die een neerslag zijn van visies over, of impressies van de wereld van trein en station, zou de spoorweg al vlug een uitgebreide produktie van eigen grafisch materiaal, met utilitair doel vereisen: wijzen we slechts even op de evolutie van de vormgeving van de spoorkaartjes, van plannen voor concessie-aanvragen en lijn-aanleg, van doelgerichte publiciteit, enz. De door Alph. Wauters in 1840 getekende, en door het Etablissement Géographique de Bruxelles gerealiseerde '*Atlas Pittoresque des Chemins de Fer de la Belgique*', staat mijlenver van de huidige functionele spoorgidsjes. De geboden informatie heeft vooral betrekking op het voorbijglijdende landschap, met zijn visuele herkenningspunten: de spoorweg is een verbindend (en géén storend) element in dat landschap. Al dit materiaal, en tal van andere gegevens, kunnen slechts worden gebruikt om de *aard* en het *belang* van dit nieuwe verkeersmiddel te illustreren.

Toch dient gezegd te worden dat het belangrijkste '*openbaar kunstbezit*' van die sector precies vertegenwoordigd wordt door de relictten en objecten die we dagelijks nog gebruiken: stations, wachthuisjes, bruggen, locomotieven, wagons... De spoorwegen brachten tal van nieuwe landschapsbepalende elementen aan: b.v. hun rechtlijnigheid, de talluds, de typische viaducten. Samen vormen deze gegevens het belangrijkste en meest typerende erfgoed uit de 19e eeuw.

Het station: een nieuwe architectuur-vorm

De spoorweg eiste een ganse reeks nieuwe gebouwen voor haar diensten: stations, wachthuisjes, loodsen, opslagplaatsen, ...

De meest in het oog springende zijn de *stations*.

Men kan het 'nieuwe' van deze stationsarchitectuur in de 19e eeuw niet genoeg benadrukken. De eerste ontwerpers hadden geen voorbeelden waarop zij zich konden inspireren, het functioneel programma was nieuw, de spoorweg zelf was een nieuw verschijnsel. L. Cloquet (*Traité d'architecture*, dl. 4, 1900, p. 316) onderlijnt dit met stelligheid: '*... Elles constituent un genre de constructions d'un caractère spécial, qui ont été créées depuis 1840 et improvisées au début. Elles ont dû être exécutées sur de vastes plans, sans précédents, dans de systèmes nouveaux de construction, où interviennent pour une grande partie les matériaux métalliques...*'.

Het station evolueert mee met de uitbatingsvorm van de spoorweg

In de geschiedenis van de Belgische Spoorweg-architectuur zijn, voor de 19e eeuw, drie fasen te onderscheiden, die samenvallen met drie exploitatievormen.

a. 1833-1844: aanleg van een N-Z- en O-W-as, als *staatsspoorlijn*, onder rechtstreeks beheer van het parlement.

Dat betekende enerzijds de bouw van een groot aantal standaardstations, en enkele prestige-bouwwerken, voornamelijk naar ontwerp van ir.

G. J. de Ridder: het station van Tienen (1836-1840) is het laatste voorbeeld van zijn ontwerpen. Ook het eerste station van Brugge (architect

A. Payen, 1838) hoort in deze reeks thuis: toen het in 1879-1886 door een groter - en inmiddels ook reeds gesloopt - station diende vervangen te worden, werd het steen per steen naar Ronse overgebracht.

b. 1844-1870: naast de bestaande staatsspoorlijnen worden aan privé-firma's tal van spoorweg-*concessies* toegekend. Tijdens deze periode worden 2545 km. aangelegd door deze privé-maatschappijen, tegen slechts 24 km. door de staat.

De privé-maatschappijen zullen o.m. om publicitaire en prestige-redenen belangrijke kunstwerken laten uitvoeren (b.v. de stations van de Dender-en-Waes-spoorlijn, naar een ontwerp van architect J.P. Cluysenaar).

c. na 1870: terugkoop van de privé-lijnen door de staat (vaak tegen zeer hoge bedragen). Hij zal die lijnen in een eerste fase eveneens gaan exploiteren, onder rechtstreeks beheer van het parlement.

Deze periode is bijzonder belangrijk in de kwalitatieve ontwikkeling van de spoorwegen. Terwille van de concurrentie met de nog niet 'genationaliseerde' lijnen, wordt getracht de staatslijnen (zowel de vroeger zelf aangelegde, als de aangekochte) maximaal uit te bouwen en aan te passen aan nieuw-ontstane vervoersstromen (b.v. vanuit nieuw-gegroeide nijverheidskernen). Dat betekent een verbetering/ vernieuwing, zowel van infrastructuur en gebouwen, als van rollend materieel.

Terzelfder tijd worden de lijnen en hun stations belangrijke politieke wapens. Lokale volksvertegenwoordigers en politici trachten de gunst van de kiezer te winnen door het parlement ervan te overtuigen in hun kiesdistrict nieuwe en luxueuze stations te bouwen, de verbindingen en de frequenties te verbeteren. Anderzijds worden nieuwe en luxueuze stations als 'beloning' toegekend aan gemeenten die 'goed' stemden bij de laatste verkiezingen... (cf. J. Devys, *Les chemins de fer de l'Etat belge*, Parijs, 1910, pp. 197 e.v.).

Stations-'architectuur'

De ontwerpers van de stations stonden nooit buiten het architectuurgebeuren van hun tijd, soms liepen zij er zelfs op vooruit. J. Rousseau legt in een necrologie van Cluysenaar (Bulletin des Commissions d'Art et d'Archéologie, 1880) de nadruk op het feit dat hij in het station van Aalst, maar vooral in de thans verdwenen stations van Dendermonde en Lokeren, één der eerste was '*à ressusciter heureusement les formes du style flamand, dont on a fait un peu abus aujourd'hui*' (= 1880)...

Over 't algemeen volgt de stations-architectuur, en de architectuur van bruggen en tunnelingangen, de architecturale stijl van het ogenblik: b.v. neoclassicisme in Ronse, Roeselare (1847, gesloopt) - neogotiek in Veurne (ca. 1880) - eclecticisme in Antwerpen (1895-1906) - art-nouveau in het interieur van Willebroek (begin 20e eeuw).

De meeste 'betere' stations die de staatsspoorwegen tijdens het laatste kwart van de 19e eeuw realiseerden, behoren tot eenzelfde architecturale gedachtenstroom. Alhoewel in sommige gevallen gesteld werd dat het hier om voorlopige stations ging, die later - als de Staatsspoorwegen almachtig zouden zijn - door indrukwekkende architecturale creaties dienden vervangen te worden, werd steeds benadrukt dat zij opgetrokken waren in een '*nationale stijl*' (Harelbeke, Oudenaarde, Halle, Vilvoorde...).

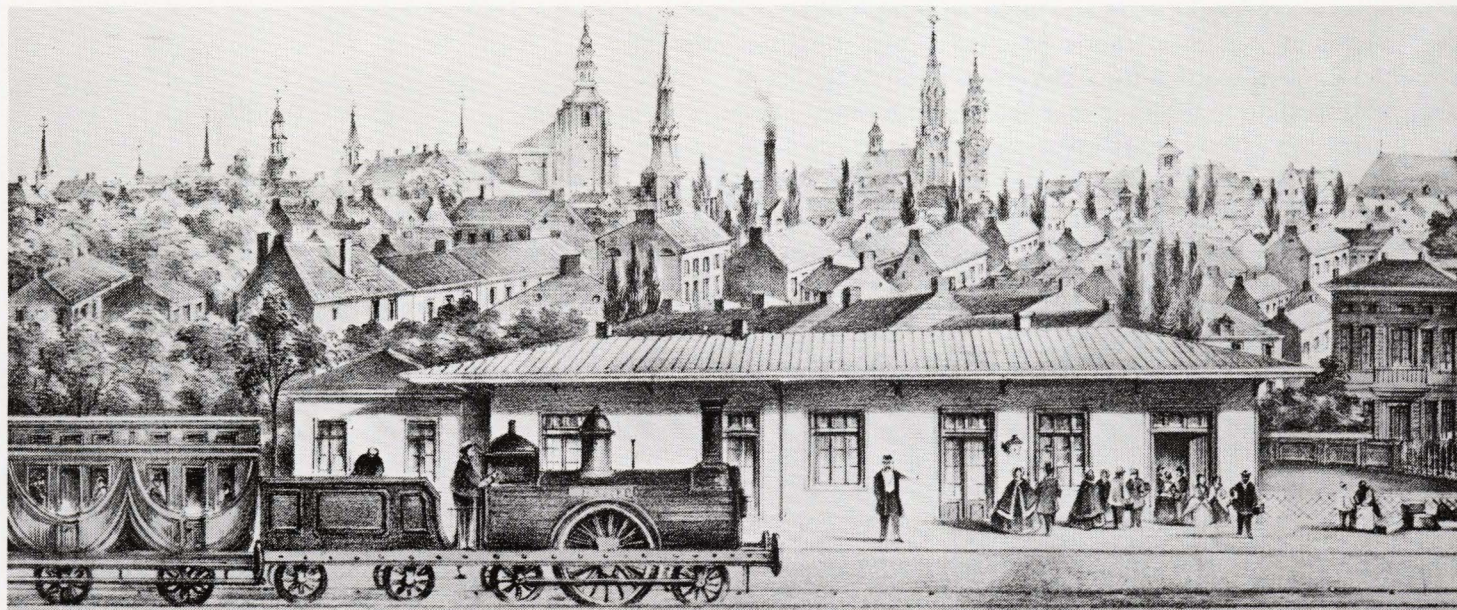
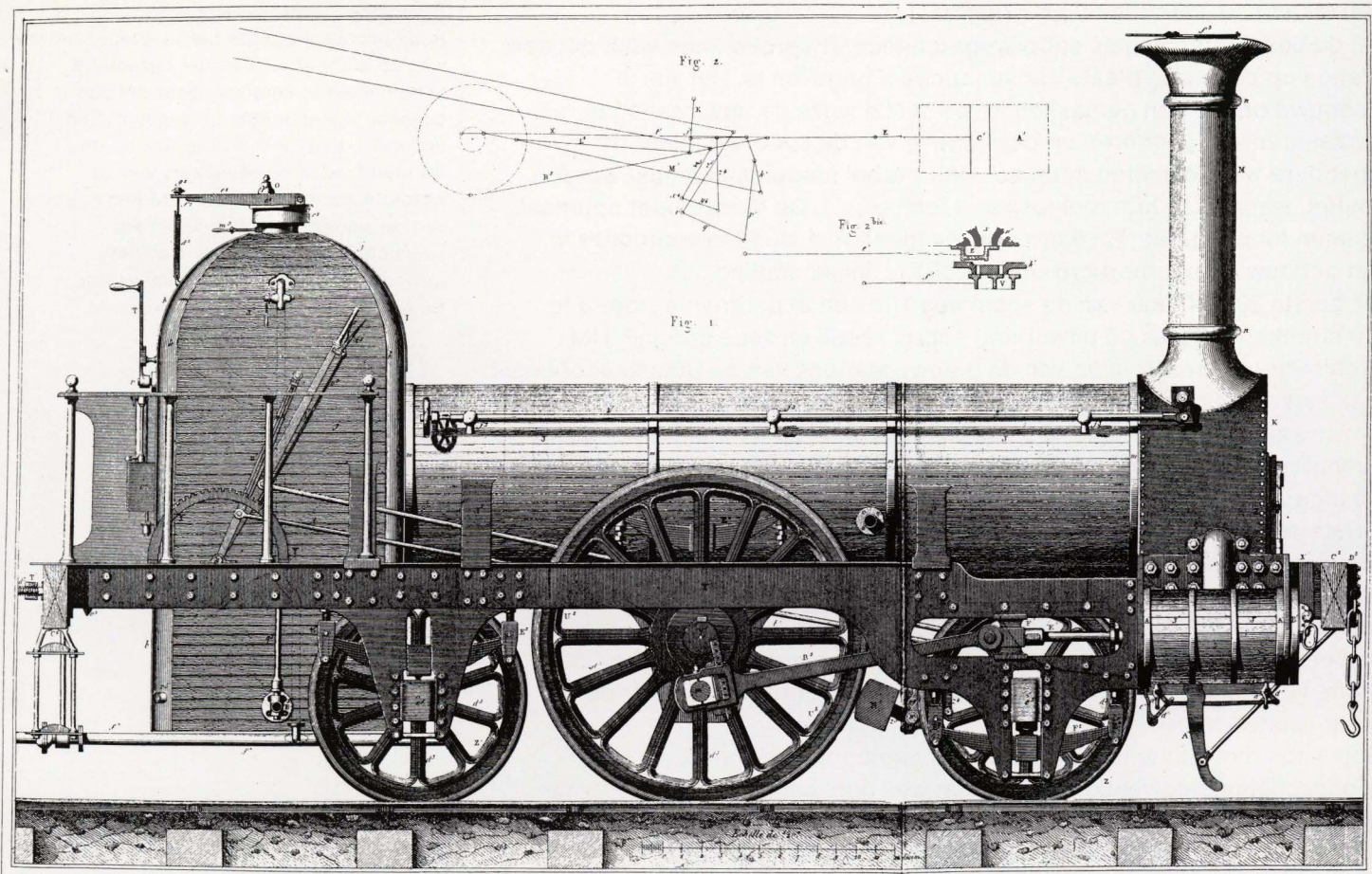
Station van Willebroek, Veurne en Oudenaarde.

Willebroek: Eén der laatste intacte lokettenzalen van ons land. Het decoratief houtwerk der loketten is bijna ongewijzigd, en eclecticisme en art nouveau vermengen zich in het interieur op een functionele wijze.

Veurne: Het station van Veurne illustreert treffend hoe de architectuur van de stations mee-evolueert met de smaak van de tijd: de neogotiek heerst er tot in de details.

Oudenaarde: Station in de 'nationale stijl', behorende tot de stijlverwante reeks die tijdens het laatste kwart van de 19e eeuw door de Belgische Staatsspoorwegen opgetrokken werd.





Corvillain.

Locomotief met vrijstaande cilinders en regelbare expansie.

Gravure gepubliceerd in het Bulletin de Musée de l'Industrie, deel 9, 1846.

J. Hoolans.

St.-Truiden, Algemeen zicht.

Gekleurde lithografie, gesigeneerd:

J. Hoolans del. et lith. - Déposé - Imp.

Simonau & Toovey.

ca. 1850.

Merk op hoe de wagons nog steeds de vorm van de traditionele koetsen imiteren!

Het station als functioneel programma

Bij de bespreking van de spoorwegarchitectuur vergeet men vaak dat een station op de eerste plaats een *functioneel* gegeven is. Het wordt gebouwd om op een gemakkelijke en snelle wijze de uitwisseling te verzekeren van goederen en passagiers, van de spoorweg naar de openbare weg. Wachten moet zo comfortabel mogelijk gemaakt worden (buffet, wachtzaal, krantenkiosk met lectuur, ...). De dienst moet optimaal kunnen functioneren. En daarenboven moeten al vlug nevenfuncties in het gebouw geïncorporeerd worden (PTT, fietsenstalling, ...). De eerste 30 à 40 jaar van de spoorweg zijn een experimenteerperiode. Omstreeks 1870 was de uitwerking echter reeds terdege omljnd. Het architecturaal programma van de nieuwe stations van de Staatsspoorwegen was steeds tot dezelfde grondvormen te herleiden: achter de ingang bevond zich een z.g. *'salle des pas perdus'*, waarop de loketten uitgaven, evenals een bagagebewaarpplaats (in Oudenaarde in het verlengde van de ingang). Aan één zijde bevonden zich twee wachtzalen, (één voor eerste en tweede-klasreizigers, de andere voor de derde klas - *'à cause du grand usage que la classe populaire fait du tabac, la première salle doit être protégée contre les émanations d'air de la seconde...'*); aan de andere zijden werden de dienstlokalen en kantoren geschikt, met inbegrip van een post-, telegraaf- en telefoondienst. In vele gevallen was er, ofwel op de verdieping, ofwel naast de dienstlokalen, een woning voor de stationschef.

Soms kon, om zuiver lokaal-gebonden functionele redenen, van dit grondschematische afgeweken worden. Dat was o.m. het geval in Halle, waar men een - rechtstreeks vanaf de openbare weg bereikbare en rechtstreeks naar de perrons verbinding gevende - grote 'zomerwachtzaal' voorzag voor de talloze bedevaarders naar O.-L.-V. van Halle: de meesten hadden immers bij hun vertrek reeds een heen-en-terug-ticket gekocht.

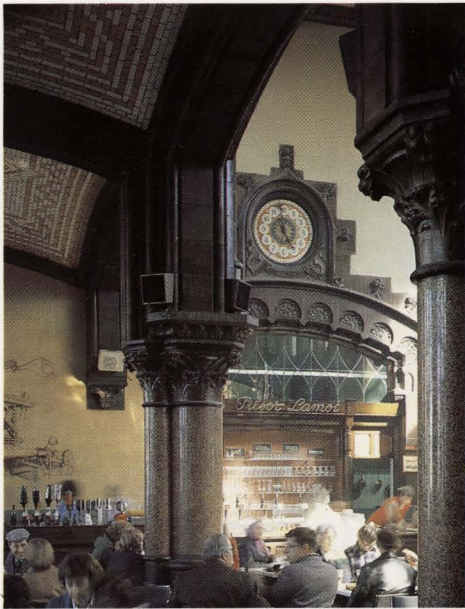
Ook in het station van Oostende-Kaai (1911-1913, naar ontwerp van architect Seulen) werd getracht het traditionele schema in overeenstemming te brengen met een bijzonder moeilijk bouwprogramma: de uitwisseling van reizigers en goederen tussen zowel de openbare weg, als de mailboten en de spoorweg; de douane-formaliteiten, het loodswezen, een ruim restaurant en buffet, plus een hotel met 50 kamers en een woning voor de hotelhouder vonden er een plaats!

Comfort was een andere slagzin van de eerste spoorwegen. Ook dat zal zijn weerslag hebben op de bouwprogramma's. De noodzaak om passagiers en goederen te beschermen tegen weer en wind, lag aan de oorsprong van wachthuisjes en overkappingen. Bij de meeste secundaire stations was het stationsgebouw aan één zijde van de (twee) sporen gelegen, aan de kant van de agglomeratie. Om de reizigers van het tweede spoor beschutting te bieden, werd hier een eenvoudig eenlaags wachthuisje opgetrokken: ruime vensterpartijen moesten het uitzicht op de naderende trein vrijhouden. De passagiers op het eerste spoor wachtten onder het typische beglaasde perronspant, dat tegen de gevel van het station rustte.

Bij de grotere stations, die vaak een tiental sporen telden, waren de overkappingsproblemen natuurlijk veel groter: men had de keuze tussen wachthuisjes bij elk spoor, of één overkapping voor het geheel. In het laatste geval kwam het erop neer een grote ruimte zo te overdekken, dat daaronder nadien alle spooraanpassingen mogelijk bleven, en dat deze constructie de toekomstige ontwikkeling op geen enkele wijze hypothekeerde. Een massa steunpunten was dus uit den boze. In een eerste fase baseerde men zich op de sedert jaren beproefde houten constructiemethoden (dit leidde o.m. tot de indrukwekkende driebeukige houten skeletbouw, die in de jaren 1840 in Kassel over de sporen opgericht werd).

Station van Gent St.-Pieters.

In de ontvangsthal van het St.-Pietersstation wist de architect L. Cloquet bijzondere lichteffecten te bereiken, door het van bovenaf binnendringende daglicht. Een decoratieve rijkdom en fresco's op de wanden bieden de bezoekers van de wereltentoonstelling van 1913 een beeld van de welvaart van België, en een overzicht van de historiek, tradities, gewoonten en het patrimonium van de Belgische steden en landstreken.

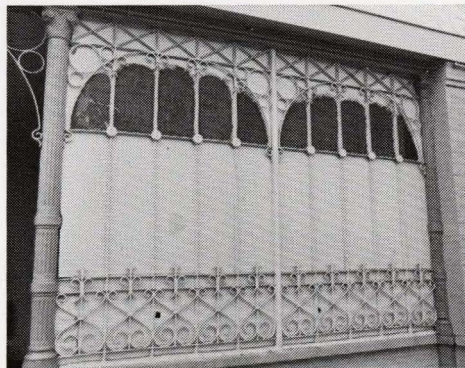




Maar, we zegden het reeds, de spoorweg ontstond in de milieus van ingenieurs, technici en industriëlen, die reeds volop bezig waren met de nieuwe ijzertechnologie. Het is dan ook geen wonder dat al vlug een beroep gedaan wordt op de mogelijkheden van dat materiaal. De Engelse Howe-spanten, en de Franse Polonceau-spanten (nog aanwezig in het Gentse Rabot-station) bieden naast elkaar de eerste gelijkwaardige oplossingen.

Metalen boogspanten werden reeds gebruikt in de Parijse Gare de l'Est (1847-52), in het Berlijnse Hauptbahnhof (1847-49) en in het Londense King's Cross-station (1851-52). De driescharnierenspanten, die hun doorbraak en bekendheid danken aan de Galerie des Machines van de wereldtentoonstelling te Parijs (1889), werden reeds in 1880-85 aangewend bij de bouw van het Alexanderplatz-station te Berlijn (architect J.E. Jacobstahl).

Deze grote beglaasde hallen, volgens wat voor techniek zij ook tot stand kwamen, vormen een typerend beeld voor de hoofdstations. In eigen land heeft de slopershamer reeds erg huis gehouden in deze monumentale elementen: de stationshallen van Turnhout, Leuven, Gent-Zuid, Kortrijk, Oostende, Brugge, Brussel-Zuid en Brussel-Noord... zijn reeds alle verdwenen, in sommige gevallen samen met de bijbehorende stations. Enkel die van Antwerpen-Centraal en van het Brusselse Turn-en-Taxis-station tonen nog de oude praal.



Perronoverkapping te Harelbeke.

Einde 19e eeuw.

Opgebouwd uit metalen vakwerkspanten op decoratieve gietijzeren kolommen.

'Wachten'. Standaard-perronwachthuisje van de Belgische Staatsspoorwegen te Oostkamp.

Einde 19e eeuw.

Detail smeedijzeren roedenverdeling der vensterpartijen.

Stations: stedenbouwkundige en sociaal-economische referentiepunten

Wegens het belang van deze gebouwen, voelden de ontwerpers al vlug de noodzaak om het station een duidelijke *herkenningswaarde* te geven. Snel groeit het station uit tot één der belangrijkste openbare gebouwen van de 19e- en begin 20e-eeuwse gemeente.

Het station krijgt de *ontvangstfunctie* toegewezen: hooggeplaatste bezoekers worden niet meer aan de stadsrand opgewacht, en dan naar het stadhuis gevoerd, maar de ontvangst zal zich in hoofdzaak in de stationsruimte afspelen. In zijn *'Traité d'Architecture'* (op. cit., p. 316) noemt Cloquet ze *'les portes des villes, dont elles forment l'entrée principale'*.

In die zin betekent het station ook voor de gewone reiziger een eerste kennismaking met de gemeente die hij aandoet. In de lithografieën die J. Hoolans omstreeks 1850 vervaardigde van tal van Belgische gemeenten, benadert hij in zijn eerste steendruk de gemeente steeds vanuit het station, om nadien de straten en de pleinen door te trekken. De architect Cluysenaar entte zijn stations van de Dender-en-Waes-spoorlijn doelbewust op het karakter van de omgeving waarin ze gebouwd werden. Het Gentse St.-Pietersstation werd door Cloquet gebouwd voor de wereldtentoonstelling van 1913: de wandbeschildering in de hal en het buffet hadden duidelijk de bedoeling om de buitenlandse bezoeker te laten kennismaken met, en/of hem een overzicht te bieden van de geschiedenis en de bezienswaardigheden van België.

In deze scharnierfunctie leven de gebouwen mee met de sociaal-economische ontwikkeling van de lokaliteit. Het volume en de waarde van het station weerspiegelen het volume en de waarde van het economisch produkt van de regio. Nieuwe stations komen tot stand onder druk van gewijzigde sociaal-economische situaties: wanneer Harelbeke omstreeks 1890 een nieuw station krijgt, is dat er nodig geworden door de opbloei van de vlasnijverheid, en door de opkomst van de pendel- en seizoenarbeid.

De band met de sociaal-economische regionale structuren wordt trouwens op verschillende plaatsen in architecturale details gesymboliseerd: het station van Oostende draagt de symbolen van de zeevaart, terwijl onder

de kroonlijst van het station van St.-Eloois-Vijve een fries aangebracht werd met voorstellingen van vlaswinning en vlasbewerking.

Het station: een stedenbouwkundige en communicatieve groeipool

Door zijn kernfunctie doet het station een aantal volledig nieuwe urbanisatiefenomenen ontstaan.

Het stationsplein, met zijn prestige-, horeca- en verkeersfunctie, ontthoort de andere pleinen van de oude binnenstad. Station, stationsplein en omgeving worden vaak samen 'gepland' (b.v. door Cluysenaar te Aalst), en vormen door hun stereotiepe patronen herkenbare entiteiten in het stadsweefsel: men 'voelt' dat men een station nadert.

Deze nieuwe ontwikkelingspool, die meestal aan de rand van de oude stad ingeplant wordt, verstoort de traditionele concentrische groei van de kernen. De agglomeratie stulpt uit tussen de oude kern en het station. Een rechte verbindingssas met prestigewoningen of commerciële functie komt tussen beide tot stand. Rond het station ontstaat een moderne zonerings van stapelfuncties, nijverheden,... afgestemd op de aanvoer van grondstoffen. 'Achter' het station (d.i. aan de zijde afgewend van de stadskern) blijven de grondprijzen lager, en komen vooral goedkopere en arbeiderswoningen tot stand: het steeds drukker wordende spoorwegverkeer omstreeks de eeuwwisseling maakt de bouw van 'passareilles' noodzakelijk tussen de stad en de wijken aan de overzijde van de spoorweg.

De meeste voorsteden die tussen 1850 en 1920 autonoom ontstonden, en de verstedelijking van de dorpen rond de grote steden, vinden vaak hun oorsprong in een spoorwegaansluiting: de stad kan via dit contactpunt het dorp binnendringen, en gaat dit laatste usurperen.

Op dezelfde wijze groeit het station uit tot een contactpool voor communicatie, ideeën,... De spoorweg vervoert niet alleen mensen naar andere streken, om er te werken, om er handel te drijven, en... om er met andere gewoonten in contact te komen. De beslotenheid van kleine gemeenschappen verdwijnt, van zodra de trein er zijn intrede doet. En de trein voert in zijn spoor de telegraaf, de telefoon,... mee. Het beeld van het station, als verzamelpunt van telefoon- en telegraafdraden, en met een krantenkiosk, die alle informatie van elders aanvoeren, is typerend voor ruim een eeuw communicatie-geschiedenis.

De spoorweg: convergentiepunt van de nieuwe industriële maatschappij

De spoorweg vormt het convergentiepunt van alle nieuwe technieken, mogelijkheden en ontwikkelingen van de nieuwe industriële periode. In het verloop van de tekst wezen wij daar al op.

De spoorweg houdt in: het gebruik van ijzer en staal, de aanwending van stoom als drijfkracht, nieuwe technische constructiemethoden, industriële design, het begrip 'tijd',...

Ijzer, en later staal, vormen één der grondslagen van de industriële maatschappij. Rails, tractiemateriaal en wagons, perronoverkappingen en spanten, bruggen... doen een beroep op dat materiaal. De spoorweg ontstond in de schaduw van de hoogovens, maar zou later tot één der voornaamste afnemers ervan uitgroeien.

Slechts één voorbeeld ter illustratie van de wijze waarop de benodigde hoeveelheden ijzer en staal toenamen.

De eerste rails die in 1835 in België gelegd werden, waren 4,57 m. lang, wogen 17,5 à 19,5 kg. per meter, en rustten op 5 spoorstoeltjes van ca. 5 kg. Dat betekende dat voor een enkelspoor-spoorlijn ongeveer 50 kg. ijzer per lopende meter vereist waren.

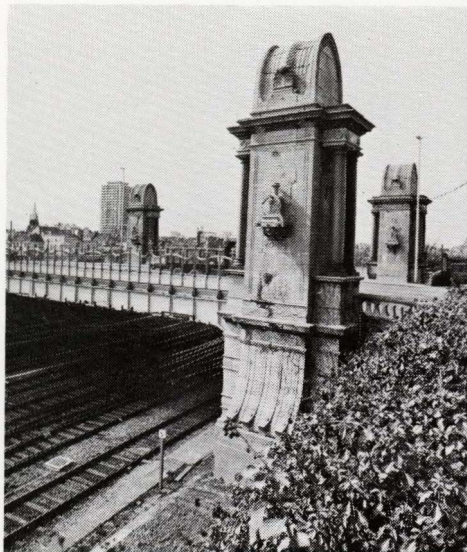
De toename van de snelheden, en van het gewicht der voertuigen, maakte een verzwaring van de rails nodig. In de aanbesteding van spoorwegmaterieel van 21 maart 1835 werd het minimum-gewicht van de

Halfverheven beeldhouwwerk van een stoomlocomotief.

1820.

de Smet de Nayerlaan, Oostende.

Samen met de bouw van het station Oostende-Kaai, kwamen eveneens de prestigieuze de Smet de Nayer-bruggen tot stand. Deze werden over de Afdelingsvaart (thans gedempt), de spoorweg Oostende-Brugge, en het kanaal Oostende-Brugge opgetrokken. Op elk der brugdelen wordt symbolisch verwezen naar het overbrugde transportsysteem: symbolen van de zee en de scheepvaart versieren de bruggen die over een waterverbinding geslagen werden; het brugdeel over de spoorweg toont o.m. dit halfverheven beeldhouwwerk van een stoomlocomotief.





OKV 1980

walsijzeren spoorstaven reeds op 20 kg/m gesteld; in 1837 werd het op 22 kg/m gebracht. Het gewicht van de spoorstoelen steeg op dezelfde wijze. In 1839 werden, voor de lijnen Gent-Doornik, Brussel-Bergen en Brussel-Namen reeds staven van 25 à 27 kg/m gebruikt, op spoorstoelen van 9 à 11 kg. Vanaf 1846 werden algemeen staven met dubbele flens, van 34 kg/m aangewend.

De lezer kan, op basis van de boven gegeven cijfers van het aantal aangelegde kilometer spoorverbindingen (waarvan een groot gedeelte dubbelsporig was), gemakkelijk de benodigde hoeveelheden metaal berekenen!

Het begrip 'stoom', de tweede basis van de industriële revolutie, is thans nog steeds onafscheidelijk verbonden met de spoorwegen, in zoverre dat tal van mensen in hun taalgebruik geen onderscheid weten te maken tussen een 'stoommachine' en een 'locomotief'. Alhoewel stoomlocomotieven in België reeds geruime tijd tot het verleden behoren, staat op verkeerstek nr. 73 (dat een onbewaakte overweg aanduidt) nog steeds een stoomlocomotief met kenmerkende rookpluim afgebeeld, en kinderen leert men eerder een stoomlocomotief (die zij waarschijnlijk nog nooit in de realiteit gezien hebben) tekenen dan een moderne elektrische of diesellocomotief.

De technische vormgeving van de stoommachine en -ketel (waarbij de namen van de Belgische ingenieurs G.J. de Ridder, A. Belpaire (1820-1893) en J.B. Flamme niet mogen worden vergeten) bepaalt de vormgeving van de locomotief: de onderdelen komen eerlijk uit voor hun functie, en worden niet weggestopt achter een vals laagje 'industriële design'. De latere *industriële vormgeving* voert wel aërodynamische kwaliteiten in, maar komt in feite neer op het verbergen van het oorspronkelijke, het technische functionalisme.

Hiertegenover staat dan weer de vormgeving van de rijtuigen. In een eerste fase slaagt men er niet in om die een eigen gezicht te geven: het zijn slechts 'aan elkaar geschakelde koetsen en karossen', die meer naar het paardentijdperk dan naar het stoomtijdperk refereren. Een langzame evolutie leidt tot gesofistikeerde en comfortabele gehelen, aangepast aan de eigenheden van het spoorvervoer.

De constructie van de nieuwe spoorlijnen eist een fenomenale ontwikkeling van de *ingenieurstechniek*. De vereisten van stevigheid en stabiliteit worden niet meer opgelost door kunstenaars en architecten, maar door technici en ingenieurs, die op de hoogte zijn van de eigenschappen van het nieuwe materiaal en de problemen met wiskundige modellen te lijf gaan. In de bruggenbouw leidt dat op de eerste plaats tot de ontwikkeling van snel te monteren, en lichtere metalen liggers: metalen vakwerkliggers, en - vanaf 1895 - de beroemde diagonaallose Vierendeelligger, genoemd naar zijn uitvinder (ingenieur A. Vierendeel (1852-1940), hoogleraar aan de universiteit te Leuven). Vanaf het begin van de 20e eeuw zouden de spoorwegen dankbaar gebruik maken van de goedkope, snelle, en gemakkelijk te onderhouden beton-technologie, die toen kersvers in de burgerlijke bouwkunde toegepast werd. De betonnen viaducten die tijdens de Eerste Wereldoorlog op lijn 24 (Tongeren-Duitse grens), o.m. te St.-Martens-Voeren, gebouwd werden, en vooral de viaduct over de Pede-vallei op lijn 50 (Brussel-Gent), gebouwd in 1929, waren de eerste indrukwekkende voorbeelden van de mogelijkheden van het nieuwe materiaal.

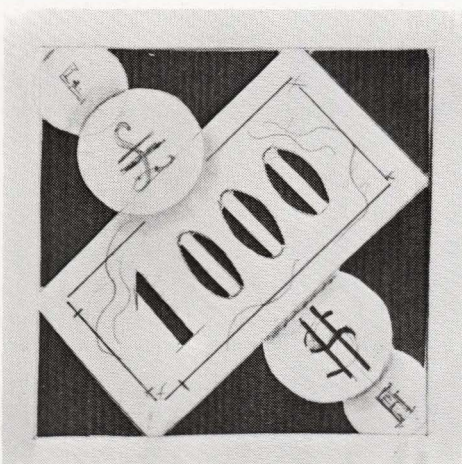
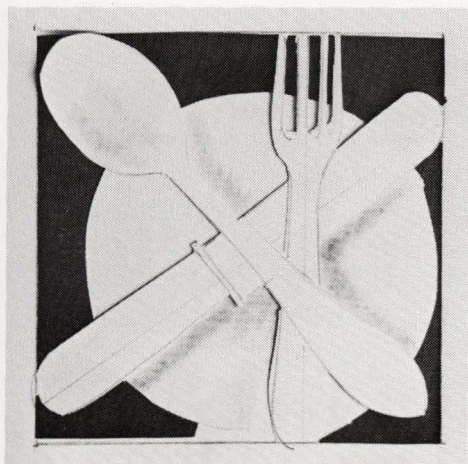
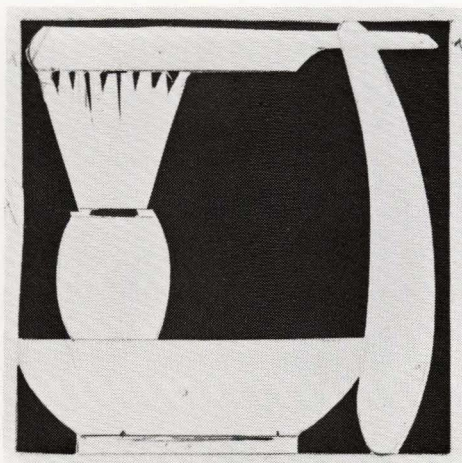
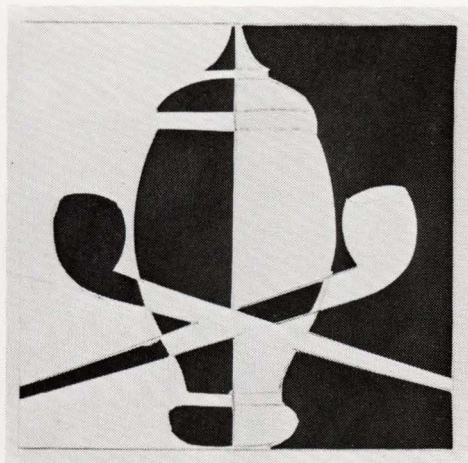
Snelheid, tenslotte, is een begrip dat gedurende meer dan een eeuw met de spoorwegen geïdentificeerd werd. Toen Stephenson's eerste locomotief het traject Stockton-Darlington tegen een gemiddelde snelheid van 13 km. per uur afpufte, stonden de omstaanders reeds verbaasd. De snelheid zal steeds meer opgedreven worden. Steeds meer treinen rijden steeds sneller over de sporen.

De rijschema's dienen op elkaar afgestemd: om aansluitingen te verzekeren, om ongevallen te voorkomen.

Tijd, en vooral *exacte tijd*, wordt een belangrijk begrip. Spoorwegen, het stationsuurwerk, en het opvallende zakhorloge van de stationschef gaan samen.

A. Linters

Projectcoördinator Project Industrieel Erfgoed



Joris Minne (Oostende 1897).
Ontwerpen van pictogrammen.
1934/35.

Geknipt uit papier, ± 10 x 10 cm.

Verzameling van de kunstenaar.

Joris Minne begint na 1918 onder invloed van Frans Masereel als autodidact met lino- en houtsneden, maar na enkele jaren experimenteert hij met burijn en droge naald. Die wijziging van techniek blijft niet zonder gevolg voor de vormgeving, en vanuit het expressionisme evolueert Minne naar een surreële vertolking van vooral symbolisch geladen thema's. In 1927 geeft Henry van de Velde hem de leiding van het atelier boekversiering en publiciteit in het Ter Kamereninstituut. Na 1945 exposeert hij voor de eerste maal sculpturen. Joris Minne krijgt de opdracht om pictogrammen te ontwerpen voor de verschillende diensten die ondergebracht worden in het modelstation op de werelttentoonstelling 1935 te Brussel. De bewaarplaats van die in hout uitgesneden pictogrammen is onbekend, maar zeven ontwerpen in papier

zijn nog in het bezit van de kunstenaar. Minne inspireert zich bij die ontwerpen op de internationaal erkende symbolen en sommige, zoals dat voor het wisselkantoor bijvoorbeeld, zijn nog even bruikbaar gebleven als een halve eeuw geleden.

Henry van de Velde (Antwerpen 1863- Agerl bij Zürich 1957).

Perspectiefopname van een treininterieur.
Station Gent St.-Pieters.

H. van de Velde werkt in het atelier van K. Verlat (1824-1890) in de Academie van Antwerpen en gaat op aanraden van Peter Benoit naar Parijs. Onder invloed van de Engelse Arts and Craftsbeweging van William Morris (1834-1896) schakelt hij over naar de kunstambachten. Na zijn huwelijk krijgt Van de Velde de kans om een eigen woning te ontwerpen, te bouwen en te bemeubelen. De conservatieve Brusselse architecten doen sarcastisch over die woning, maar in het buitenland wordt Van de Velde zeer gewaardeerd, vooral in Duitsland en Parijs. Vanuit Dresden dringt men zo sterk aan op zijn overkomst, dat hij, na drie jaar aarzelen, in 1900 uitwijkt. Hij sticht de Kunstgewerbeschule in Weimar en met zijn organisatorische en educatieve gaven maakt hij er in enkele jaren een toonaangevend instituut van.

Wanneer in 1919 het beroemde Bauhaus wordt gesticht, kijken de stichters weer uit naar Henry van de Velde. Hij gaat echter niet in op het vleiende voorstel maar op zijn aanbeveling wordt Walter Gropius (1883-1969) met de leiding belast. Henry van de Velde verblijft dan in Zwitserland omdat de Belgische conservatieve architecten en patriotten zijn succes in Duitsland niet kunnen waarderen. De Hollandse familie Kröller-Müller laat hem overkomen om voor hen het museum in Otterlo te bouwen.

In 1925 kan Kamiel Huysmans, minister van Kunsten en Wetenschappen, koning Albert ervan overtuigen dat Van de Velde naar België moet worden geroepen om in Brussel de leiding op zich te nemen van een nieuw op te richten Hoger Instituut voor Bouwkunst en Decoratieve Kunsten in Ter Kameren, als tegenhanger van het Bauhaus. Naast zijn directeurschap aan het instituut wordt hij professor aan de Rijksuniversiteit te Gent, esthetisch adviseur bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en bij de Administratie van de Marine. Tijdens de Tweede Wereldoorlog is Henry van de Velde adviseur bij het Ministerie van Openbare Werken waar hij o.a. de auteur is van een regeling volgens dewelke 1% van de bedragen die worden uitgegeven voor nieuwbouw, besteed moet worden aan de artistieke versiering van het gebouw. Na de oorlog wordt die regeling door de uit Londen teruggekeerde regering op een hoop geveegd. In 1947, moegetergd en ontgoocheld, wijk hij opnieuw uit naar Zwitserland. Met hem verdwijnt een groot pedagoog, een stimulerend organisator, een geïnspireerd designer en een schitterend professor uit het land. Van de Velde vat zelf zijn levensideaal samen als hij schrijft dat hij 'tegenover de traditie van de navolging de traditie van de inspanning van het intellect geplaatst (heeft)'.
100



OKV 1980

Trein en station in de plastische kunsten

Treinen en stations zijn zo vertrouwde elementen uit de hedendaagse samenleving geworden, dat je eigenlijk vergeet dat ze als veel andere vernieuwingen een voorgeschiedenis hebben met zon- en schaduwzijden. De eerste spoorlijnen moeten alleszins het maatschappelijk patroon ingrijpend gewijzigd hebben. De rechtlijnigheid van de spoorlijnen contrasteert sterk met het natuurlijk gegroeide bochtige wegennet; de brutale penetratie van de spoorweg in steden en gemeenten, het ontstaan van soms geheel verschillende wijken en buurten aan de twee zijden van een spoorlijn en niet in het minst het bevorderen van de mobiliteit van een aan paard en kar gebonden gemeenschap zijn zovele facetten van het spoorwegverkeer die een belangrijke stimulans betekenden voor de industriële revolutie van de 19e eeuw. Toch reageert de bevolking niet onverdeeld enthousiast op deze vernieuwingen. De Belgische Staat is amper enkele maanden oud als de regering al het hoofd moet bieden aan rellen die uitbreken in verband met de aanleg van een spoorlijn. Het betreft nog maar een industrieel spoorlijntje van nauwelijks 1,8 km. lang, aangelegd voor het vervoer van steenkolen van de mijn Grand-Hornu in de Borinage naar het kanaal Bergen-Condé. De wagentjes met steenkolen rijden weliswaar op ijzeren staven maar worden getrokken door paarden. Toch wordt door de nieuwe manier van vervoer het aantal paarden van 150 teruggebracht tot 25, zodat de arbeidersbevolking vreest voor de tewerkstelling. Dat leidt tot een regelrechte opstand en duizenden mijnwerkers uit de streek vernielen het spoorlijntje, plunderen werkplaatsen, magazijnen en bureaus, en de directeur kan slechts zijn hachje redden door zich te verschuilen in zijn duivenhok (1). De industriële revolutie is echter niet te remmen door zulke spontane explosies van geweld door de drang tot zelfbehoud. Het spoorlijntje wordt opnieuw in orde gebracht en omstreeks 1835 vervangt een stoomlocomotief de paarden.

De Belgische regering haakt in op die ontwikkeling, zij het niet alleen om industriële redenen. Al in de eerste dagen van het bestaan van de Belgische Staat zit de schrik erin dat de verjaagde noorderburen de waterweg naar de zee langs de Schelde wel eens zouden kunnen afsluiten. Daarom wordt al vlug gepleit voor de aanleg van een spoorwegnet naar het Britse voorbeeld. Op 1 mei 1834 bekrachtigt de Koning een wet waarin bepaald wordt dat: '... een stelsel van spoorwegen zou aangelegd worden met Mechelen als centraal punt en gericht: ten Oosten, naar de Pruisische grens, over Leuven, Luik en Verviers; ten Noorden, over Antwerpen; ten Westen, naar Oostende, over Dendermonde, Gent en Brugge; ten Zuiden, naar Brussel en naar de Fransche grens, door Henegouwen' (2). Een maand later, op 1 juni 1834, wordt met de aanleg van de eerste spoorlijn tussen Brussel-Groendreef en Mechelen begonnen en op 5 mei 1835 rijden drie treinen uit Brussel naar Mechelen om de nieuwe lijn in te wijden. Het is het begin van de aanleg van het dichtste spoorwegnet ter wereld: onder iedere kerktoeren wordt een station gebouwd.

Alhoewel de wet met een ruime meerderheid van 56 stemmen tegen 28 en één onthouding wordt aangenomen, vindt de onrust van een gedeelte van de bevolking een echo in de Senaat: 'Men kan niet te goeder trouw ontkennen, aldus een woordvoerder van de tegenstanders, dat de spoorwegen de tewerkstelling van velen in gevaar brengen...' (3).

Verrassender is ongetwijfeld de aanwezigheid in dat debat van 'ecologen' die betogen dat de aanleg van een spoorwegnet niet alleen schadelijk is voor landbouw, industrie en handel, maar ook voor de gezondheid van de bevolking; en tevens dat de rust erdoor wordt verstoord.

De regering acht zich dan ook verplicht in de 'Moniteur' van 4 mei 1835, de dag vóór de inhuldiging, de publieke opinie gerust te stellen: 'Alle voorzorgen zijn genomen om te voorkomen dat er een

ongeluk zou gebeuren. Bovendien wordt, om degenen die tegen de te hoge snelheid opzien, de snelheid zodanig beperkt dat de wagens op de dag van de inhuldiging ongeveer één uur zullen rijden tussen Brussel en Mechelen alhoewel de afstand kan afgelegd worden in 18 tot 20 minuten' (4). Tijdens proefritten had men inderdaad een snelheid van 37 km/u gehaald, en de 'Moniteur' verzekert de reizigers dat zelfs die snelheid de ademhaling niet hindert, ook niet op onoverdekte rijtuigen. Het reizen in 1835 gebeurt overigens niet in de comfortabele rijtuigen en motorstellen die nu in gebruik zijn. Het spoorwegnet in België wordt trouwens in de eerste plaats aangelegd voor het vervoer van goederen en een aantal open rijtuigen zijn goederenwagens waarop men enkele zitbanken heeft geplaatst. De eerste treinen in België zijn samengesteld uit vier soorten rijtuigen: de berline, een soort super 1e klasse, de gewone diligence en de overdekte en de open janplezierrijtuigen (char-à-bancs). In vergelijking met de toen geldende prijs voor het vervoer met postkoets, 10 centiem per kilometer, wordt de prijs van het derdeklasbiljet uiterst laag gehouden en vastgesteld op 2,5 centiem per kilometer. De rit Brussel-Groendreef naar Mechelen, 20 km., kost in 1835 in een berline 2,50 fr., in een diligence 1,50 fr., in een overdekte janplezier 1,- fr. en voor 0,50 fr. reist men in een open rijtuig. Het succes van die eerste treinen is zo groot dat men een dagelijkse ontvangst heeft van meer dan 2.000,- fr. Dat werkt zo aanstekelijk op bijdehandse individuen dat op 21 mei 1835 al iemand wordt aangehouden die valse spoorwegbiljetten maakte en verkocht. Enkele dagen later loopt een tweede vervalsers in de val. Het nieuwe vervoermiddel inspireert natuurlijk zowel kunstenaars als anderen. Op de dag van de inwijding van de lijn Brussel-Mechelen gebruikt een onderpastoor van Ans op de kansel de symboliek van het spoorwegverkeer: 'Op de laatste oordeelsdag, mijn broeders, zal de locomotief van de ziel, voortgestuwd door de kolen van het geloof en de stoom van de hoop, over de spoorstaven van de liefde snellen naar dat onverwoestbaar station waar het eeuwig symbool, God, verblijft' (4). Zo hoogdravend zijn de lyrische ontboezemingen van de beeldende kunstenaars over het nieuwe fenomeen niet. Integendeel zelfs, want een aantal onder hen kiest blijkbaar partij voor de tegenstanders van het spoorwegverkeer en beeldt met veel ironie en sarcasme de wederwaardigheden van de treinreizigers uit.

In wat uit die eerste decennia van het spoorwegverkeer aan kunstwerken, geïnspireerd door treinen en stations, is overgebleven, onderscheidt men inhoudelijk duidelijk twee grote strekkingen, naargelang van de ingesteldheid van de kunstenaar. Degenen die positief staan tegenover het nieuwe vervoermiddel laten een schat na van prenten die iconografisch een grote documentaire waarde hebben, terwijl kunstenaars die meer kritisch ingesteld zijn tegenover de spoorwegen het tijdsbeeld op hun manier aanvullen.

In het begin zijn het uitsluitend grafici die door treinen en stations geïnspireerd worden. De prentkunst is tijdens die eerste periode trouwens erg in trek, niet in het minst door de opkomst van de pas aan het einde van de 18e eeuw ontdekte lithografie. Wanneer de broer van de uitvinder van de lithografie, Carl Senefelder, tijdens zijn Europese rondreis om de lithografie te promoveren in 1817 ook Brussel aandoet en er een lithografische drukkerij opent, begint ook hier een bloeiperiode voor die nieuwe kunstvorm. Enkele jaren later, zijn er al lithografische ateliers in Bergen, Antwerpen, Gent, Brugge, Namen en Leuven. Die bloeiperiode duurt tot na 1900 en houdt uiteraard verband met de vele mogelijkheden die de lithografie biedt. De kunstenaars kunnen met die nieuwe technische discipline niet alleen de oplage van hun drukken, bij de etskunst tot enkele tientallen beperkt, opdrijven zonder verlies van kwaliteit voor de bladen, maar tamelijk vlug ontdekt men ook de kleurenlithografie, die het

Gust de Smet (Gent 1877-Deurle 1943).
Eerste trein in de Groendreef te Brussel.
1934/35.

Olieverf op doek, 75 x 114 cm.

*Gemeentelijk Museum Gust de Smet,
St.-Martens-Latem (Deurle).*

Gust de Smet krijgt zijn artistieke opleiding aan de Academie in Gent en maakt deel uit met o.a. C. Permeke (1886-1952) en Fr. vanden Berghe (1883-1939) van de tweede Latemse groep. Na de oorlog vestigt het drietal zich opnieuw aan de Leie en daar komt het tot de explosie van het Vlaams expressionisme. Het werk van Gust de Smet onderscheidt zich duidelijk van dat van de geweldenaar Permeke door zijn grotere intimiteit en poëtische geladenheid. Zijn figuren hebben weliswaar een monumentaal karakter maar zijn geschilderd met een gevoelig en warm koloriet en vertonen niet de vervormingen in het werk van Permeke. De evolutie van Gust de Smet naar wat men het animisme heeft genoemd komt dan ook niet verrassend aan. Hij krijgt de opdracht een groot paneel te schilderen voor het modelstation dat in de hal van de Grote Paleizen op de wereldtentoonstelling van 1935 te Brussel wordt gebouwd. De kunstenaar inspireert zich daarvoor op het vertrek van de eerste trein uit Brussel-Groendreef (wellicht soms de oorzaak van een onjuiste benaming als 'De groene dreef', bovendien ten onrechte beschouwd als een ontwerp voor de wereldtentoonstelling 1930 te Antwerpen). Het ongewone historische thema is voor Gust de Smet geen beletsel om er een poëtische vertolking van te geven die toch de voornaamste kenmerken van zijn kunst vertoont.





Jules de Bruycker (Gent 1870-1945).

De wachtzaal.

1906.

*Ets, bestaat slechts in één staat, gesigneerd,
20 x 30 cm.*

Prentenkabinet, Brussel.

Jules de Bruycker is 35 als hij plots in vuur geraakt voor de etskunst. Dan etst hij hallucinante taferelen die hij in het oude Gent situeert en waarin historische gebouwen fel contrasteren met volksmassa's in een Rembrandtesk lichtspel. Maar De Bruycker wordt ook getroffen door de ellende en de eenzaamheid van de gepauperiseerde bevolkingsgroepen. Tijdens zijn zwerftochten door de stad tekent hij ze op alle mogelijke plaatsen zoals hier in die diep doorvoelde prent, in de wachtzaal van een eenvoudig stationnetje waar de oudjes elkaars gezelschap, wat genegenheid en warmte zoeken.

terrein voor de grafici ongemeen groot maakt. Voor de drukkers en uitgevers is de ontdekking van de lithografie van niet minder belang. De nieuwe uitvinding maakt het hun immers mogelijk hun druksels te illustreren, waarbij geen beperking van de oplage bestaat en de kosten tot een minimum worden beperkt. Daarmee neemt de lithografie in het begin van de 19e eeuw de rol over die de houtsnede enkele eeuwen vroeger vervulde, en maakt ze de beeldende kunst, in casu de grafiek, populair onder brede lagen van de bevolking. Een grote stimulans tot die ontwikkeling in België levert J.B. Madou (1796-1877). In 1820 treedt hij in dienst als lithotekenaar in het atelier van Jobard in Brussel en daar wordt hij een der beste en produktiefste lithografen van het land. Bovendien is hij een degelijk leermeester voor jonge lithografen, en jongeren als T. Fourmois (1814-1871), F. Stroobant (1819-1916) en P. Lauters (1806-1875) hebben hun artistieke opleiding goeddeels aan Madou te danken. Aan die bloei van de lithografie is ook het ontstaan van een hele reeks prenten over treinen en stations toe te schrijven. Elke graficus reveleert daarbij zijn eigen persoonlijkheid en het is duidelijk dat de romantiek die tijdens die periode aan bod komt, een goed deel van die produktie kenmerkt.

Als op 5 mei 1835 de eerste drie treinen uit Brussel-Groendreef naar Mechelen vertrekken, bestaan de Brusselse lithografische drukkerijen dus bijna twintig jaar. Zij zijn ondertussen uitgegroeid tot bloeiende bedrijven, Jobard mocht van Willem I zijn drukkerij al 'Chalcographie Royale' noemen, en volgen de actualiteit op de voet. Zij zijn er dan ook bij op die historische vijfde mei en grafici als Fourmois en Lauters leggen de gebeurtenis vast op de steen. Zelfs indien hun getuigenis iconografisch niet volledig overeenstemt met de werkelijkheid, blijft het toch een enig document door de manier waarop zij de sfeer weergeven en een uniek tijdsbeeld creëren. Andere prenten sluiten aan bij die geest met afbeeldingen van stations, treinen, reizigers en spoorwegpersoneel, geromantiseerd ongetwijfeld, maar die een brok geschiedenis doen herleven en daardoor een beeld ophangen van een boeiende periode uit de industriële revolutie.

Volkse prenten als bedevaartvaantjes, dramatische illustraties, spotprenten, vertellingen en ge vulgariseerde wijsheden op Epinalprenten zijn in die periode nog erg in trek. Op een van die Epinalprenten wordt de lof gezongen van de nieuwe uitvinding. De tekstschrijver maakt eerst een lied en in het refrein zet hij zijn enthousiaste registers zo wijd open dat de oorspronkelijke Franse tekst je niet mag worden onthouden: 'Vive le ch'min d'fer / C'est un éclair / Voyagez, fillettes gentilles / Répétez gaiement en chemin / C'est beau, c'est charmant, c'est devin'. In een andere tekst zet hij de voordelen van de spoorweg netjes op een rij: 'De spoorweg spaart werk, vermindert de prijzen van voorwerpen die van ver komen, geeft een hogere waarde aan die van het land, vermenigvuldigt de uitwisselingen en verhoogt de produktie in alle takken van de industrie' (Epinalprent, Museum N.M.B.S., Brussel-Noord). Van een heel andere aard zijn de humoristische afbeeldingen van het wel en wee van de treinreizigers uit die pionierstijd. Door de snelheid van de trein worden de reizigers door elkaar geslingerd, bij felle regen halen de dames ook in de overdekte rijtuigen liefst hun regenscherm boven en op de open rijtuigen is het helemaal geen pretje. Het ergste wat een treinreiziger echter kan overkomen, is het onklaar raken van de stoomlocomotief. Dan rest de galante heren niets anders dan de handen uit de mouwen te steken en de trein voort te duwen. De verbeeldingskracht van die humoristische grafici blijkt geen grenzen te kennen.

In de schilderkunst valt 1835 in de periode van de grote historieschilders. In België laait de roes van 1830 hoog op en wordt aangewakkerd door de geest van de romantiek, die ook de schilderkunst van de omringende

James Thiriar (Elsene 1889-Brussel 1965).

Hoofdwachter.

Aquarel en kleurpotlood op papier.

24,7 x 30,7 cm.

Gesigneerd onder rechts.

*Museum van de Belgische Spoorwegen,
Station Brussel-Noord.*

Zoon van een Luikse vader en een Schotse moeder, is James Thiriar een autodidact als schilder, aquarellist en tekenaar. Van zijn vader, officier bij het leger, erft hij waarschijnlijk een patriottische geest en de voorliefde voor uniformen. In 1917 neemt hij deel aan een tentoonstelling van kunstenaars-soldaten, met onder meer Bastien en Verdegem. Na de oorlog is Thiriar kostuumontwerper aan de Muntchouwburg te Brussel. In 1958 maakt hij diorama's voor het Kongopaviljoen op de Expo te Brussel.

James Thiriar had een uitgesproken voorkeur voor enkele onderwerpen zoals historische taferelen, Afrikaanse landschappen en uniformen. Verschillende openbare diensten en musea gaven hem opdrachten om reeksen te schilderen waarop de vroegere uniformen van de betrokken dienst werden afgebeeld. Het spoorwegmuseum van Brussel-Noord bezit van hem twintig bladen met spoorweguniformen uit de eerste decennia van het bestaan van de spoorwegen. Deze hoofdwachter met een uniform uit 1838 is een blad uit de reeks.



landen domineert.

De schilders hebben geen handen genoeg om de stad- en gemeentehuizen vol te hangen met metersgrote doeken waarop de nieuwe machthebbers geportretteerd staan, of heldhaftige taferelen afwisselen met blijde intreden en patriottische stoeten. In dat hoera-patriottisme is het verschijnen van de trein in het landschap een te banaal gegeven om die hooggestemde gevoelens van de kunstenaar te verdringen. Onze Belgische schilders die, in navolging van de Franse landschapschilders van de school van Barbizon (1830-1860), de natuur intrekken en hun schildersezels in bos en veld planten, moeten de puffende en dampende machines die zuchtend hun weg zoeken door het land, ervaren hebben als een regelrechte aantasting van het pastorale landschap waarvan zij dromen. Van een eigenlijke 'spoorwegschilderkunst', zoals men kan spreken van portrettisten, landschap-, stilleven-, genre- of marineschilders b.v., is er dus nooit sprake geweest. Dat betekent evenwel niet dat in de beeldenwereld van de schilderkunst geen treinen, stations of reizigers voorkomen, integendeel zelfs, en heel wat groten uit de schilderkunst na 1850 laten zich door een van die onderwerpen inspireren of integreren het in hun composities.

Het blijft echter beperkt tot een gelegenheidsthema dat in hun oeuvre bijkomstig en toevallig behandeld wordt. De impressionist Claude Monet (1840-1927) b.v. schildert een Parijs station, maar hij doet het om het spel van licht en zon te vatten rond een architectonisch motief, zoals hij ook zijn schildersezels neerzet voor een kathedraal. Met die doeken van kathedralen wordt Monet geen religieus schilder, evenmin als hij met zijn schilderijen van het station Saint-Lazare een schilder van spoorwegmotieven kan worden genoemd. Andere kunstenaars volgen hem maar een station blijft een zeldzaam motief en een voorbijrijdende trein wordt tot een pittoresk gegeven herleid, zoals in het oeuvre van Wassily Kandinsky (1886-1944), die tijdens zijn Münchense periode de spoorweg bij Murnau schildert. Het is een landschap zoals de andere die hij tijdens die jaren schildert, doeken die zijn latere 'Improvisationen' aankondigen, waarmee hij de basis legt voor de abstracte kunst. Zijn tijdgenoot E.L. Kirchner (1880-1938) schildert de aankomst van de eerste trein in Bazel, en F. Léger (1881-1955) neemt nu en dan een aan de spoorwegen ontleend thema op in zijn constructivistische composities. In eigen land is de toestand niet anders. De in Nederland geboren J.A. Neuhuys (1832-1891) borstelt in de zuiverste traditie van de historieschilders een grootse evocatie van het vertrek van de eerste trein uit de Brusselse Groendreef. In schril contrast daarmee staat de ontroerende gravure van Jules de Bruycker (1870-1945) van enkele oudjes in de troosteloze wachtzaal van een klein stationnetje, een thema dat nauw aansluit bij een deel van zijn grafische produktie en waar alleen het kader waarin de kunstenaar het gebeuren situeert, aan de spoorweg herinnert. Hetzelfde geldt voor enkele houtsneden van o.a. Frans Masereel (1889-1972) en Joris Minne (1897). Masereel laat de jonge man die de hoofdfiguur is in 'Mein Stundenbuch' op avontuur vertrekken met de trein, en Minne tekent een panoramisch spoorweglandschap dat aansluit bij andere composities uit de jaren twintig. De Vlaamse expressionisten gaan helemaal voorbij aan het onderwerp en alleen Hubert Malfait (1898-1968), die enkele jaren in de buurt van een overweg woont, neemt geregeld in een van zijn schilderijen een trein of overweg op als een anekdotisch motief, maar de vrouwenfiguur die hij uitbeeldt in zijn doek 'De buurttram' (privé-verzameling) behoort tot de sensibelste vertolkingen die hij heeft geschilderd.

In het kleurige werk van Henri Wolvens (1896-1977) daarentegen nemen stations en overwegen een bijna even grote plaats in als de zee. Hetzelfde geldt voor andere stromingen, zoals b.v. het surrealisme,

waarvan Giorgio de Chirico (1880) als de vader wordt beschouwd. Het kader van zijn desolate stadsgezichten wordt in enkele gevallen gevormd door stationspleinen. Andere surrealisten laten zich eveneens door dat thema inspireren. Van René Magritte (1898-1967) is de compositie 'De doorboorde tijd' (Art Institute of Chicago) bekend, een doek waarop een dampende stoomtrein vanuit de schouw de kamer komt binnengereden. Paul Delvaux (1897) van zijn kant verwerft vooral vermaardheid door zijn maniëristische composities met naaktfiguren, maar daarin bereikt hij nooit de tragiek die sommige van zijn composities met spoorwegmotieven een diep menselijke geladenheid geven. In één kortstondige stroming uit de beeldende kunst nemen treinen en stations echter een belangrijke plaats in, samen met andere aanverwante motieven uit die periode, nl. in het futurisme. Ontstaan te Parijs in 1909, maar vooral gedragen door jonge Italiaanse kunstenaars, kent het futurisme een korte maar ver uitslaande bloeiperiode. Hun manifesten en verklaringen halen de voorpagina van Parijse kranten als Le Figaro, hun woordvoerders dragen hun ideeën uit tot in Berlijn en Moskou. In hun manifest (1909) verklaren zij hun liefde voor het gevaar, voor de beweging en de waaghalzerij. De schoonheid van de wereld is verrijkt met de schoonheid van de snelheid en voor hen is een racewagen mooier dan de Nike van Samothrake (185 vóór Christus).

'Nous chanterons, aldus de futuristen, les gares gloutonnes avaleuses de serpents qui fument, ... les locomotives au grand poitrail, qui piaffent sur les rails, tels d'énormes chevaux d'acier bridés de long tuyaux, ...' (5). En in een later manifest vegen ze de vloer aan met de onderwerpen uit de vroegere schilderkunst: 'Nous déclarons... qu'il faut balayer tous les sujets déjà usés, pour exprimer notre tourbillonnante vie d'acier, d'orgueil de fièvre et de vitesse' (5). De jonge schilders en grafici uit deze kunststroming beelden bij voorkeur de beweging uit, trachten de snelheid van auto's en treinen te evoceren in hun doeken en prenten, de stuwning en deining van mensenmassa's te vatten en op die manier hun ode te brengen aan wat zij beschouwen als het voornaamste kenmerk van de nieuwe tijd, hun tijd, de technische revolutie die in hun ogen gestalte krijgt in de machine, onder welke vorm dan ook. Dat betekent natuurlijk niet dat hun werk één opeenvolging is van spoorwegmotieven, integendeel zelfs, want zij zoeken en vinden hun inspiratie vooral in het stadsbeeld met auto's, trams, kranen en dergelijke, maar geen andere generatie of groep kunstenaars reageerde zo positief op het verschijnen van voertuigen in het algemeen als de futuristen. Schilders en grafici als G. Severini (1883), G. Cara (1881) en M. Sironi (1885) maken composities met spoorwegmotieven en Sant'Elia (1881-1916), een architect die deel uitmaakt van de groep, ontwerpt plannen voor een futuristisch station voor vliegtuigen en treinen. De oorlog zet een domper op hun activiteit, aangezien de jonge kunstenaars naar hun land worden teruggeroepen om pen en penseel te ruilen voor minder vredelievende tuigen.

De nasleep van die oorlog en het enthousiasme van aanhangers van de futuristische ideeën zouden dan toch aan de basis liggen van een merkwaardig samengaan van beeldende kunst en treinen. Het futurisme kent veel bijval onder de jonge Russische kunstenaars en de belangrijkste woordvoerder van de westerse futuristen, de Italiaanse dichter F. T. Marinetti (1876-1944), is een gevierd redenaar in het tsaristische Moskou. Na de oktoberrevolutie van 1917 sluiten die jonge Russische futuristen zich geestdriftig aan bij de nieuwe politieke beweging. Zij hopen hun futuristische ideeën te kunnen realiseren in die broeierige revolutionaire sfeer. De nieuwe machthebbers aanvaardden gewillig alle medewerking en richten een dienst op die zich moet inlaten met de propaganda en het uitdragen van de idealen van het nieuw politiek bestel. 'Agit prop' is geboren en de beeldende kunstenaars spelen daarbij

Henri-V. Wolvens, pseudoniem voor Henri-Victor Wolvenspergens (Brussel 1896-Brugge 1977).

De overweg.

1938.

Olieverf op doek, 79,5 x 149,5 cm.

Getekend en gedateerd onder rechts.

Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België, Brussel.

H.-V. Wolvens volgt lessen aan de Academie te Sint-Joost-ten-Node en aan de Academie van Sint-Gillis voor schilder- en beeldhouwkunst. Hij debuteert als de Vlaamse expressionisten hun krachtigste doeken borstelen maar zet zich af tegen de vervormingen van die stroming. Wolvens houdt van de objectief waargenomen werkelijkheid, die hij als dusdanig tracht te vatten in zijn schilderijen, althans wat de vormgeving betreft. Koloristisch echter onderscheidt zijn werk zich van dat van de andere kunstenaars die men samen met hem onderbrengt onder de naam animisme. Hij is de meest dynamische van de groep en hij transponeert de werkelijkheid in een uitbundige kleurenorgie die hij smeug op het doek aanbrengt. H.-V. Wolvens is een van de weinige schilders die dikwijls geïnspireerd wordt door treinen en stations. Een voorbeeld daarvan is het schilderij 'De overweg' dat overigens alle kenmerken vertoont van zijn kunst, zowel wat het koloriet als wat de behandeling van de materie betreft, waarmee hij sommige gedeelten van het schilderij als het ware modelleert.



een grote rol. Zij ontwerpen affiches maar werken ook mee aan een origineel initiatief, dat erin bestaat speciale treinen in te leggen naar de ver afgelegen steden en streken.

Met die treinen reizen politieke redenaars, toneelgroepen en kunstenaars mee die de Russen van het platteland moeten vertrouwd maken met de grondbeginselen van het communisme. Omdat die propaganda ook visueel moet worden vertaald, beschilderen beeldende kunstenaars die treinen; ze ontwerpen en maken decors voor de scenische uitbeelding van de toneelstukken en dragen er op die manier toe bij om de communistische idealen binnen het bereik te brengen van een in groten getale ongeletterde bevolking. Voor hun bijdrage worden ze echter niet beloond door de nieuwe machthebbers want al na enkele jaren gaan er stemmen op die de activiteit van die 'futuristen' hekelden en maatregelen eisen tegen wat sommigen als een verloedering van de beeldende kunst beschouwen. Als dan in het begin van de jaren twintig het sociaal-realisme tot een soort staatskunst wordt uitgeroepen, begint een exodus van kunstenaars, terwijl degenen die in het land blijven een bittere teleurstelling tegemoet zien.

Het moet worden erkend dat de traditionele opdrachtgevers van de kunstenaars, in dit geval de openbare instanties en de spoorwegmaatschappijen, zelden een poging hebben gedaan om spoorwegmotieven aan kunstenaars op te dringen. In 1935 wordt in de wereldtentoonstelling te Brussel in een van de paleizen een modelstation gebouwd omdat '... een belangrijke plaats is voorbehouden aan sommige specialiteiten, zoals het Vervoer, om het eeuwfeest te vieren van het leggen der eerste spoorwegen in België en op het vasteland...' (6). Voor de versiering van dat modelstation worden door het Commissariaat-Generaal voor de Wereldtentoonstelling aan verschillende kunstenaars opdrachten gegeven om schilderijen, sculpturen of reliëfs te maken, maar alleen Gust de Smet (1877-1943) zoekt inspiratie bij het spoorwegverkeer en schildert een poëtische evocatie van het vertrek van de eerste trein in België. Het originele werk is verloren gegaan, niet het enige trouwens, maar er blijft nog als herinnering het ontwerp dat hij maakte en dat deel uitmaakt van de verzameling van het Gemeentelijk Museum Gust de Smet te St.-Martens-Latem.

Wanneer ongeveer dertig jaar later de Belgische Spoorwegen een beroep doen op een aantal vooraanstaande kunstenaars om werken te maken die zullen worden opgehangen in TEE-rijtuigen, wordt evenmin een thema of onderwerp opgelegd. De kunstenaars hebben de volle vrijheid, met het gevolg dat alleen Paul Delvaux motieven uit het spoorwegverkeer schildert, terwijl de anderen, onder wie M. Boel (1913), J. Cox (1919), R. Dudant (1929), R. Guiette (1893), Lismonde (1908), M. Mendelson (1915), L. Navez (1900-1967), L. Peire (1916) en P. Vlerick (1923), composities afleveren die verwant zijn aan de abstracte of figuratieve doeken die ze omstreeks die tijd schilderen. Diezelfde vrijheid wordt ook gelaten aan de kunstenaars die opdrachten krijgen om stationsgebouwen te versieren. Meestal houden de onderwerpen of thema's eerder verband met de stad of streek in kwestie dan met het spoorwegverkeer. De glasramen en fresco's in de stationsgebouwen stellen dan ook meer historische evocaties, panoramische overzichten en volkskundige aspecten voor dan rokende stoomtreinen of gestroomlijnde locomotieven. De Belgische Spoorwegen kunnen er prat op gaan dat zij gedurende jaren de wereldberoemde architect en designer Henry van de Velde (1863-1957) als esthetisch adviseur hebben gecontracteerd. Hij ontwerpt voor de N.M.B.S. het nog steeds gebruikte B-embleem, tekent een gans nieuw interieur voor nieuwe metalen rijtuigen en geeft vorm aan de elektrische motorstellen die honderd jaar na de eerste trein in België de eerste geëlektrificeerde lijn inrijden tussen Brussel en Antwerpen.

Alhoewel de selectie van kunstenaars voor de versiering van de TEE-rijtuigen na vijftien jaar zeer voortreffelijk blijkt, is het initiatief toch een uniek feit gebleven in de geschiedenis van de Belgische Spoorwegen. Wanneer de opvolgers van die vroegere kunstminnende ambtenaren moeten instaan voor de versiering van nieuwe rijtuigen, zoeken ze een voorzichtige oplossing in motieven uit oude prenten. De Brusselse metrobouwers spelen dan de rol van mecenas en geven voor elk van de nieuwe metrostations een opdracht aan een of meer kunstenaars. De bedoeling is dan evenmin motieven uit het stedelijk of intercommunaal vervoer te laten uitbeelden, maar een poging om met de kunst naar de massa toe te gaan. Afgezien van het communautair aspect van dat initiatief - na een eerste selectie zag minister Chabert zich verplicht te beloven dat hij de achteruitstelling van de Vlaamse kunstenaars zou rechtzetten bij de volgende opdrachten - zijn ook de kunstenaars onvoldaan over de eigenlijke opdracht. Van een echte integratie van kunst en architectuur is er immers geen sprake en O. Landuyt (1922) wijst dan ook op de zere plek als hij schrijft: 'Het probleem wordt steeds achteraf bekeken, zodanig dat de arbeider die voor het kunstwerk moet instaan, slechts een decoratieve rol kan vervullen. Dit zal dan min of meer gebeuren naargelang de omstandigheden, de mogelijke middelen en het ruimtocomplex. Een organische en architecturale samenhang is zeer moeilijk, zonet onmogelijk' (7). Eén uitzondering is er tot nu toe, namelijk het in opbouw zijnde metrostation Rodebeek, waar Luc Peire tot een constructieve samenwerking is gekomen met architect J. Petit (1916). Wat er ook van zij, het is voor België een initiatief zonder voorgaande want nooit werd in die mate aan kunstenaars van dat formaat een opdracht gegeven voor het versieren van openbare gebouwen. Men denkt onwillekeurig aan Antwerpens 'gouden eeuw', toen kunstenaars als P.P. Rubens (1577-1640) ontwerpen maakten voor praalwagens van stoeten.

Een apart hoofdstuk uit de verhouding tussen de spoorwegen en de plastische kunst is de affiche. Het gebruik van de affiche wordt in de 19e eeuw eveneens in de hand gewerkt door de uitvinding van de lithografie. Is Honoré Daumier (1808-1879) een grootmeester op dat gebied wat de illustratie van tijdschriften betreft, dan tilt H. Toulouse-Lautrec (1864-1901) de affiche tot het hoogste niveau van de grafische kunst in zijn tijd. De cabareten en dancings van Montmartre maken er dankbaar gebruik van en verscheidene sterren van dat milieu hebben hun tijd overleefd door de affiches van Toulouse-Lautrec. Handel en nijverheid zien onmiddellijk het belang in van een handig gevoerde propaganda en nog vóór 1900 verschijnen vrouwelijke schoonheden op de affiches om fietsen, sigaretten, bier enz. aan de vooral mannelijke cliënteel aan te prijzen. De staats- en private spoorwegmaatschappijen doen eveneens een beroep op de affiche én op de lithografie.

De opmerking van Graham Greene over spoorwegaffiches gaat dan ook niet op voor alle spoorwegmaatschappijen. Naar aanleiding van het verblijf van de hoofdpersoon uit een van zijn romans in een onbetekenend stationnetje in de Engelse Midlands, schrijft Greene: 'Het was bijzonder verstandig van de spoorwegmaatschappijen, dat ze voor hun reclame geen gebruik meer maakten van foto's maar alleen van affiches naar tekeningen en schilderijen' (8). Die artistieke vrijheid aan Graham Greene latend, blijkt van bij het begin duidelijk welke oriëntatie de spoorwegmaatschappijen geven aan hun propaganda door middel van de affiche. Het ligt helemaal niet in hun bedoeling reclame te maken voor het verschijnsel trein of station als dusdanig, maar wel voor het produkt dat ze aanbieden, namelijk het reizen per trein. Locomotieven en treinen zijn immers maar middelen en de affiches die de spoorwegmaatschappijen laten ontwerpen hebben uitsluitend tot doel het

Affiches

Vleeshuismuseum, Antwerpen.

Te Brussel...

Niet gesigneerd en gedateerd, litho.

105 x 75 cm.

5768.

A. Cassandre, pseudoniem voor A. Mouron. (1901-1968).

Etoile du Nord.

± 1927, litho, 105 x 74 cm.

5966.

Gesigneerd **C. Wets** (Belg), **Tongres**, 1897.

Litho, 64 x 83 cm.

14.6.1138/1500.

Vervoermaatschappijen, dat waren toen zeevaart- en spoorwegmaatschappijen, haakten al vóór 1900 in op de trend om hun 'produkt' aan de toerist te brengen door middel van affiches. Toch was er een duidelijk verschil van opvatting merkbaar in de manier waarop die twee soorten ondernemingen hun activiteit voorstelden. De zeevaartmaatschappijen stelden hun mooiste stomers voor, die robuuste zeelui bewonderend doen opkijken en meer gefortuneerden aan het dromen brengen. Spoorwegmaatschappijen leggen het meestal anders aan boord. De slaapwagenmaatschappij mikt natuurlijk op hetzelfde publiek als de grote zeevaartlijnen en pronkt met haar rijdende salons, maar de spoorwegmaatschappijen richten zich naar een financieel meer bescheiden bevolkingsgroep. Zij wijzen in hun affiches op de korte tijdsduur van een treinreis van de ene stad of streek naar de andere; zij tonen de mooiste hoekjes van een stad of streek en de trein als dusdanig is geen onmisbaar attribuut voor die voorstelling. In het democratiseringsproces van het toerisme hebben die affiches ongetwijfeld een niet geringe rol gespeeld.

BELGISCHE SPOORWEGEN



TE BRUSSEL:
"Eerst naar de...."
KONINKLYKE MUSEA
van het
JUBELPARK"


CHEMIN DE FER DU NORD

A.M.CASSANDRE 27

HICHAPO & C^e PARIS

NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES



ÉTOILE DU NORD

DU DÉJEUNER **PULLMAN** AU DINER

PARIS — BRUXELLES — AMSTERDAM

COMPAGNIE DES WAGONS-LITS



TONGRES

W&Ls

reizen per spoor te bevorderen. Nu, een eeuw later, is die opvatting niet veranderd, en dat heeft natuurlijk het karakter van de affiches van de spoorwegmaatschappijen bepaald. In het begin wordt gewezen op de mogelijkheid om een of ander gedeelte van het land in een bepaalde tijd te bereiken, tracht men belangstelling op te wekken voor steden en gewesten of kondigt men allerhande manifestaties aan van artistieke, culturele of politieke aard. Daarbij moest helemaal niet de nadruk gelegd worden op het initiatief ter zake van de spoorwegmaatschappij. De belangstelling als gevolg van een campagne met affiches voor een bepaalde streek of manifestatie resulteert toch altijd in een toename van het reizigersverkeer aangezien de spoorwegen in die tijd nog geen concurrentie ondervinden van auto's en autocars. De door de spoorwegen geboden mobiliteit is immers nog hun monopolie. Wanneer de Belgische Staatsspoorwegen bijvoorbeeld affiches laten ontwerpen voor bijzondere kunsttentoonstellingen, kan gerust de klemtoon gelegd worden op het uitzonderlijk karakter van de manifestatie zelf en is de naam van de initiatiefnemer van de affiche een bijkomstigheid. In enkele gevallen worden zulke affiches zelfs in verschillende talen gedrukt voor verspreiding in het buitenland, want de toeristen die er op afkomen, reizen toch per spoor.

Dezelfde opvatting ligt ook later aan de basis van de propaganda voor het spoorwegverkeer. Wanneer de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen propaganda voert voor sommige toeristische streken of steden van het land, wordt de aandacht gevestigd op de bezienswaardigheden van stad of gewest, op het historisch karakter, op de pittoreske omgeving, op de schoonheid van de natuur of op folkloristische aspecten, en niet op het vervoermiddel. Eerder zelden komen treinen of locomotieven voor op die affiches en ook nu de spoorwegen hun monopolie inzake vervoer verloren hebben, verwijst men niet naar het vervoermiddel als dusdanig maar naar de voordelen of kwaliteiten die men het spoorwegverkeer toekent. Zo worden ontwerpers nu zelfs geïnspireerd door actuele problemen als energiecrisis, ruimtebesparing, vervuiling van het milieu en dergelijke.

Inzake het ontwerpen van affiches heeft de artistieke adviseur van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Henry van de Velde, zeker nooit enige inspraak gehad. Men moet maar even zijn eigen vooruitstrevende ontwerpen en boekillustraties bekijken en die vergelijken met de affiches van de N.M.B.S. uit dezelfde periode om tot die vaststelling te komen. Toch wordt soms een beroep gedaan op grafici voor het ontwerpen van affiches, zoals de Vlaamse graficus Herman Verbaere (1905), die vooral bekendheid geniet als ontwerper van allerhande gelegenheidsgrafiek. Een bewuste politiek is het echter nooit geweest en de selectie van prominente kunstenaars die na 1960 opdracht krijgen om schilderijen te maken voor TEE-rijtuigen, heeft geen tegenhanger voor de affiches. Terwijl de stad Antwerpen b.v. zich bewust richt tot de meest bekende Vlaamse grafici en cartoonisten voor het ontwerpen van affiches voor stedelijke instellingen als theater, opera e.a., doet de N.M.B.S. vooral een beroep op specifieke publiciteitsontwerpers. Het accent ligt daarbij natuurlijk op het publicitaire karakter van de affiche maar de ontwikkeling van de hedendaagse grafische kunst gaat eraan voorbij.

Hector Waterschoot
Kunstcriticus

Literatuur en voetnoten.

- (6) *Algemeen katalogus van de Algemene Wereldtentoonstelling*, Brussel 1935;
M.A. Asselberghs, *Het ijzeren paard. Versierd verslag van de lotgevallen van de stoomlocomotief*, De Bezige Bij, Amsterdam 1959;
M. Baroli, *Le train dans la littérature française* (Thèse), Université de Paris 1963;
M. Baroli, *Lignes et lettres. Anthologie littéraire du chemin de fer*, La Vie du Rail, Paris 1978;
Dee Brown, *Hear that lonesome whistle blow*, Chatto and Windus, London 1977;
(5) Catalogoog, *Manifeste du Futurisme*, Musée Nat. d'art moderne, Paris 1973;
Ph. Dambly, *Onze onvergetelijke stomers*, Het Spoor, Brussel 1969;
(3) J. Delmelle, *Histoire des chemins de fer Belges*, Paul Legrain, Bruxelles 1977;
J. Delmelle, *Paysages ferroviaires*, Chez l'auteur, 1965;
Duplessy, *Le Guide indispensable du Voyageur sur les chemins de fer de la Belgique*, E. Landoy, Bruxelles 1845;
Ver Elst, *De Belgische Stations*, Europese Bibliotheek, Zaltbommel;
Ver Elst, *De Belgische Treinen in Beeld*, Europese Bibliotheek, Zaltbommel 1976;
(8) Graham Greene, *Geheim agent*, Contact, Amsterdam-Antwerpen 1959;
T. L. Hameeteman, *De Spoorwegen van Oost-Europa*, De Alk, Alkmaar 1975;
David S. Hamilton, *Treinen, avontuur tussen de rails*, In den Toren, Baarn 1978;
Drs. G. Hupkes, *Treinen, Spoorwegen van stoom tot stroom*, Elsevier, Amsterdam 1964;
(7) *Kunst in de Metro*, Maatschappij Intercommunaal Vervoer Brussel, Brussel 1976;
(1) (4) U. Lamalle, *De Geschiedenis der Belgische Spoorwegen*, Office de Publicité, Brussel 1953;
A. de Laveleye, *Histoire des 25 premières années des chemins de fer belges*, A. Decq, Bruxelles 1862;
C. Martin en A. Niel, *Spoorwegbrevier*, A. Donker, Rotterdam 1976;
C.L.V. Meeks, *The railroad station; an architectural history*, New Haven, London 1964;
O.S. Nock e.a., *Wereldspoorwegatlas*, Elsevier, Amsterdam-Brussel 1979;
P. Pasteels, *Stations van weleer*, Handelsdirectie N.M.B.S., Brussel 1978;
J. Pecheux, *L'âge d'or du Rail Européen 1850-1900*, Berger-Levrault, Paris 1975;
J. Pecheux, *La naissance du rail européen 1800-1850*, Berger-Levrault, Paris 1970;
H. Vincenot, *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXe siècle*, Hachette, Paris 1975;
(2) L. Wiener, *De Belgische spoorwegen, 1939*;
M.J. van Wijck Jurriaanse en H. Waldorp, *De romantiek van de spoorweg in Nederland*, De Arbeiderspers, Amsterdam.

Paul Delvaux (Antheit 1897).

Treinen bij avond.

1957.

Olieverf op hout, 110 x 170 cm.

Gesignd en gedateerd onder rechts.

Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België, Brussel.

Paul Delvaux is 23 als hij zich laat inschrijven als leerling aan de Academie voor Schone Kunsten te Brussel. Hij debuteert als expressionist, maar wanneer hij in 1934 werk ziet van surrealisten, evolueert hij in die richting. Het duurt dan niet lang meer vooraleer de eerste naaktfiguren en skeletten verschijnen. Het decorum is bijna onveranderlijk een verlaten architectonisch complex of stadsbeeld, maar ook treinen en stations vormen een steeds weerkerend onderwerp in zijn schilderijen. In een aantal daarvan blijven de stereotiepe naaktfiguren achterwege en meestal verhoogt dat de suggestiviteit van het werk. Zoals bijvoorbeeld in dit fraaie paneel, waar de beklemmende sfeer van de Chirico's met zon overgoten stadspleinen wordt getransponeerd naar een avondlijk stationnetje. De wegrijdende trein met zijn rode achterlichten contrasteert sterk met het witte frêle meisje dat hem nastaat, dromend van verre landen of treurig achterblijvend na het afscheid? Een verlicht venster en de witte muren van de werkplaatsen zetten die contrastwerking verder met de donkere hemel en de sombere huizegevels.



P. DELVAUX
1-8-57