



SPOOR -

Vrij bewerkt naar
« Paysages ferroviaires » van J. Delmelle

LANDSCHAPPEN

VIII.

DE LANDELIJKE STATIONS

De grote familie der stations telt belangrijke, zeer bedrijvige personages, die de godganse dag talloze bezoeken ontvangen : het zijn de stations in de steden. Deze laatste hebben kleine collega's, waarvan sommige heel bescheiden zijn en trouw blijven aan hun velden en bossen. Het is over die collega's, de landelijke stations, dat er nu zal gesproken worden. De treinen passeren er soms gelijk een wervelwind, zonder te stoppen, zonder te vertragen, met als enige groet een fluittoon. De sporen sidderen. Kleine stofdeeltjes fladderen in de snelle luchtstroom. Enkele treinen, die niet zo gehaast zijn, milderer geleidelijk hun vaart en houden er stil. Wanneer ze hen kruisen, bekijken de snel-treinen die lokaal-treinen met minachting en misschien ook wel eens met afgunst. Traagheid heeft immers ook haar charme, want ze geeft gelegenheid meer aandacht te besteden aan de omgeving.

De landelijke stations lijken een beetje op hun grote collega's in de steden en toch is er tussen hen een hemelsbreed verschil. Over 't algemeen hebben ze niet de pretentie, die trotse pronkzucht van de stadsstations. Vele zijn hun loopbaan heel nederig begonnen : een smal houten paviljoen, een poppenhuisje, een afgedankte barak of wagon.

In een krant van 1912 kon men dit nogal vermakelijke bericht lezen : *M. Schinler, volksvertegenwoordiger van Luik, is een echte droogkomek. Hij had aan de minister van Spoorwegen de volgende kwestie voorgelegd : « Ik heb de eer de volle aandacht van de heer Minister te vragen voor een feit dat een bestendig gevaar betekent voor een van zijn ondergeschikten. De stationschef van Lorcé-Chevron (lijn van de Amblève) meet 1,85 m. Het oude rijtuig, dat hij als kantoor gebruikt, is echter maar 1,76 m hoog. De achtbare heer Minister zal ongetwijfeld dringend voorlopige maatregelen doen treffen om het dak van de oude wagon te laten verhogen (want hij kan toch niet eisen dat die brave ambtenaar zijn gestalte inkort !) » De heer Minister de Broqueville heeft aan Schinler voldoening geschonken. Men zal de wagon verhogen. En de bede van de volksvertegenwoordiger zal verhoord worden...*

Tegenwoordig zijn de stations op de buiten gebouwd uit duurzame materialen : bakstenen, arduin, breuksteen, beton... Sommige zien er nogal banaal uit, en op elk van hen is die korte en zeer neutrale beschrijving van Clothilde Delhez uit haar roman *Chantal de Valbreuze* toepasselijk : *De seïnpalen en de paallantarens van het station van Venançon doemden op ; daarna scheen het gebouw van rode bakstenen uit de grond op te rijzen. Van achter de wachtkamer zag men de rook van de locomotief opstijgen...*

Talrijke landelijke stations ontsnappen nochtans aan de alledaagsheid, aan een stereotiepe architectuur, en men is aangenaam verrast als men ze ontdekt. Dit is o.a. het geval met het station Trooz, op de lijn van de Vesder. Onder al die landelijke stations zijn er overigens sommige van meer recente datum die door hun regelmatige, eenvoudige en sobere lijnen scherp afsteken tegen de andere.

Wat de landelijke stations vooral van die in de steden onderscheidt, is niet zozeer hun architectuur, dan wel hun schilderachtige omgeving. De omgeving

kan bestaan uit de eerste huizen van het dorp, uit een gehucht of het open veld, uit de eenzaamheid van bebouwde akkers of van het bos.

Vaak is de omgeving de vrije natuur, met een lange, kronkelende weg die stijgt en daalt, een waterloop volgt en zo leidt naar de plaats waar de mensen zich gevestigd hebben. Hierbij denken we aan vele stations, halten en stopplaatsen van het vlakke Vlaamse land, van de Kempense zandstreek, van het industriële en beboste Henegouwen, van het harmonieuze Brabantse landschap, van Haspengouw en Condroz, van de oevers van de Maas, van het Land van Herve, van de hoge Ardennen en van de Gaume. Er zijn de betrekkelijk ruime en weelderige stations van de volkrijke dorpen, van die plaatsen waar een of andere industrie welvaart brengt, van die oorden welke hun aantrekkingskracht danken aan een toeristische bezienswaardigheid. Er zijn ook de andere die maar ontwaken wanneer de mooie dagen hun intrede doen. Zowel bij de ene als bij de andere, zijn er een groot aantal die onze aandacht verdienen : de stations Lissewege en Leupegem, Schoonaarde en Kermt, Wezemaal en Kortenberg, Henripont en Trazegnies, Ecaussinnes-Carières en Obourg, Vedrin en Namèche, Lustin en Vonèche, Poix-Saint-Hubert en Gedinne, Franchimont en Aywaille, Melreux en Nivezé, Habay-la-Neuve en Pin nabij Orval... En het spoor rijgt ze alle aaneen tot een ononderbroken snoer.

Zoals hun grote collega's in de steden, zijn de landelijke stations, aldus Marie Howet, *als een reis om de wereld voor de toeschouwer* en zijn ze bovendien plaatsen waar men gelegenheid heeft van nabij te kijken naar *de personages van dit blijspel in honderd verschillende bedrijven die, van de wachtkamer tot aan de perrons, de kleurrijke gebaren tekenen van hun vele acteurs*. Door zijn authenticiteit steekt hun publiek nochtans scherp af tegen dit van de kosmopolitische stations. En behoudens onvoorziene omstandigheden is hun bestaan zeer verschillend van dit van hun grote collega's in de steden, die een gejaagd leven leiden. Alles verloopt er dikwijls heel knusjes. *Onze eerste indruk toen wij uitstapten in het station van Anvaing*, lezen wij in een artikel van André Reuse, *was dat alles er verliep zoals in de familiekring, als in de goede oude tijd : de kippen van de stationschef pikten tussen de sporen en wanneer een trein aankondigd was, daagde uit een tuintje een kleine bengel op, gekleed in het rood (hij was als Chinees vermomd), die met behulp van een stokje de al te drieste hoenderen verjoeg*.

Vele stations op de buiten gelijken min of meer op dit van Anvaing. Niet alle hebben een kippenhok. Sommige zijn geflankeerd door een duiventil : een huisje geplaatst op een zuil, ofwel een hok van hout, plaatijzer of bakstenen. Witte vleugels fladderen in de lucht, groeperen zich, stijgen, dalen, om nadien rustig neer te strijken. Andere landelijke stations luisteren naar het geklater van een fonteintje. Van al die stations tooien vele zich met bloemen : tuintjes met grotwerk, lijnrechte parterres, liefdevol onderhouden bloemperken, lachende en kleurige bloemkronen, helder en beschaduwde gebladerte.

In 1910 kon men in een toeristisch tijdschrift het volgende lezen : *Wanneer men, tijdens een lange reis, om de tijd te doden, het voorbijtrekkend landschap bekijkt, is niets aangenamer dan plotseling, langs de spoorlijn, een bevallig aangelegde tuin te zien opdopen, een station versierd met bloemen en groen. Enkele jaren geleden was dit nog een zeldzaamheid in België, omdat de bloemenversiering van de stations een begrip was dat niet opkwam in de utilitaristische verbeelding van de beheerders van de spoorweg*.

In het begin van de XX^e eeuw, heeft de maatschappij van de Nord Belge, die o.a. de lijn van de Maas exploiteerde, de bloemenversiering aangemoedigd, door het personeel van de stations aan te sporen zaaibedden en plantsoenen aan te leggen, waarbij subsidies werden toegekend voor de aankoop van zaden en bovendien een beroep werd gedaan op de medewerking van tuinbouwondernemingen en boomkwekers. In 1906, op aandringen van de heer De Ridder, voorzitter van de Raad van Beheer, hebben de Belgische Staatsspoorwegen dit voorbeeld gevolgd en op hun beurt maatregelen getroffen om de perrons en de onmiddellijke omgeving van de stations op te vrolijken door er een beetje poëzie te doen ontluiken. De stationschefs die bereid waren tuintjes aan te leggen langs hun baanvakken, kregen eveneens planten, zaden, bloembollen, mest, goede aarde om een dikwijls ondankbare grond te verbeteren en, bovendien, een bundel *Praktische Raadgevingen voor de Bloemenversiering van de Stations*, een soort brevier van de volmaakte tuinier, opgesteld door een specialist, met name Marchandise, chef van de beplantingsdienst van de Kruidtuin te Brussel. Bekwame en toegewijde tuinbouwkundigen gingen, op verzoek, ter plaatse advies verstrekken. En de toekenning van beloningen aan de meest verdienstelijke tuintiers van het spoor, leidde, na enkele jaren, tot merkwaaardige resultaten.

De actie van de spoorwegen zou aangemoedigd en gesteund worden door het *Tijdschrift van de Belgische en Buitenlandse Tuinbouw*, door de *Landbouwtribune*, door de *Koninklijke Maatschappij voor Tuinbouw en Plantkunde van Gent* — die premieën begon uit te loven aan de stationschefs van Oost-Vlaanderen, die aan hun stations een bevalliger voorkomen hadden weten te geven — door sommige schrijvers en door de Nationale Maatschappij voor de Bescherming van Landschappen en Monumenten in België, onze latere Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen. Op 5 januari 1908, ter gelegenheid van de jaarlijkse algemene vergadering van die Maatschappij, zegde voorzitter Jules Carlier in zijn verslag over de Werkzaamheden : *Laten we, om onze volledige instemming ermee te betuigen, de ministeriële instructies vermelden die een wedstrijd hebben uitgeschreven onder de stationschefs van het Staatsnet voor de bloemenversiering van hun stationsgebouwen. Ofschoon ze nog niet algemeen worden toegepast, werden ze toch op een bemoedigende wijze onthaald, en de architectonische tekortkomingen van die gebouwen kunnen er alleen maar bij winnen door schuil te gaan achter bekoorlijke en weinig kostende decors. De heer Minister van Oorlog heeft overeenkomstige orders gegeven met betrekking tot de*

kazernes. *Waarom geven de heer Minister van Justitie en de geestelijke overheid geen dergelijke aanbevelingen om ook de kerken en de pastorieën op die manier op te smukken? Al wie een beetje gereisd heeft, weet hoeveel poëzie er schuilt in de oude tempels die met een passende plantengroei getooid zijn. Er bestaan er enkele, zeer zeldzame, in onze bergachtige streken, en ook daar zou het decor dikwijls het betreurenswaardig gebrek aan stijl van vele onzer dorpskerken kunnen doen vergeten...*

Het streven om de stations — en ook de kazernes, de scholen, enz. — om te toveren in kleurige tuinen, oogste steeds meer bijval en genoot de actieve belangstelling van vele organismen, o.a. van de liga voor de esthetische vulgarisatie « Het Schone door de Bloem » — gepatroneerd door het Ministerie van Wetenschappen en Kunsten — en van de Koninklijke Maatschappij van de Touring Club van België. Op de vooravond van de wereldtentoonstelling te Brussel, gehouden van april tot november 1910, organiseerde haar comité, met instemming van de administratie van de Staatsspoorwegen, een wedstrijd begiftigd met geldprijzen voor de chefs van de stations, halten en stopplaatsen, die zich onderscheidten bij de bloemenversiering van de dienstlokalen en hun omgeving. Het tijdschrift van de vereniging kondigde dit aan als volgt : *Alles wat het reizen kan veraangemen, interesseert de Touring Club, die dan ook niet onverschillig kan blijven voor de bloemenversiering van de stations. Verlangend om deel te nemen aan de inspanningen die worden gedaan ter verfraaiing van gebouwen die er vroeger nors uitzagen; bekommerd om gedurende het jaar 1910, dat de bezoekers uit binnen- en buitenland talrijk naar Brussel zal lokken, de toegang tot de grote feestelijke stad met een meer verzorgde versiering af te bakenen, heeft onze beheerraad beslist een subsidie van duizend frank toe te kennen, als premiën te verdelen onder de chefs van de stations, halten en stopplaatsen, die zich tijdens het aanstaande seizoen zullen onderscheiden door de bloemenversiering van de dienstlokalen en hun omgeving. De wedstrijd zal, dit jaar, gereserveerd zijn aan de lijnen, gelegen in een bepaalde straal, die te Brussel toekomen, en ook aan de lijn van Tervuren, die eveneens door vele bezoekers zal gebruikt worden. Wij richten derhalve een oproep tot de stationschefs van de volgende baanvakken : Doornik-Brussel, Bergen-Brussel, Binche-Brussel over Ecaussinnes en Clabecq, Charleroi-Brussel over Luttre en Baulers, Namen-Brussel over Ottignies, Tervuren-Brussel, Luik-Brussel, Antwerpen-Brussel, Gent-Brussel en Dendermonde-Brussel.*

In haar tijdschrift van 15 juni 1910 publiceerde de Touring Club van België de 59 stations die zich hadden laten inschrijven voor de wedstrijd, betreurde de afzijdigheid van 110 andere en kondigde de uitreiking aan van een speciale plaat aan de deelnemende stations. Ze vestigde bovendien de aandacht van de mededingers op een klein station waarvan de versiering al jaren voordien was ondernomen : *Wij hebben het genoegen gehad einde mei een bezoek te brengen aan het station St-Maartens-Bodegem. De voorgevel van het stationsgebouw ging schuil achter een overvloedige bekleding*

van rode en witte rozen, kamperfoelie, clematissen, en de Japanse wilde wingerd vormde een achtergrond die alle leegten vulde. Bloemenmanden waren opgehangen aan de vensters, wachtend op de zomerse bloei; rijkelijk met bloemen getooide tuintjes strekten zich uit aan weerskanten van het station en van de schuilplaats die er tegenover ligt, terwijl op de stootblok van het zijspoor een prachtige rabarber stond. Het gebouwtje van de W.C.'s was eveneens versierd met wilde wingerd die met zijn gracieus gebladerte ook de norse afsluiting van oude dwarstliggers begon te bedekken. Zowat overal beloofden rozestruiken, petunia's, geraniums, oostindische kers en begonia's voor de zomer een wondermooie bloei...

Naar aanleiding van de wedstrijd der bebloemde stations in 1910, wordt de Touring Club door de Algemene Raad van de Staatsspoorwegen officieel belast met de versiering van de stations. Gedurende vele jaren zal de grote toeristische vereniging haar inspanningen vernieuwen om de aarzelende stationschefs voor de bloemen te winnen, om hen die voor haar nieuwe ideeën gewonnen waren geharde en overblijvende planten te bezorgen, om een beroep te doen op tuinbouwkundigen die soms volledig kosteloos de bloemenversiering van een of meer stations op zich zullen nemen.

In 1911 stelt de Touring Club een « Dienst der Bebloemde Stations » in, voorziet 307 stations van zaden, bloembollen en planten, en bekomt gratis de medewerking van een gans leger tuiniers, plantenkwekers, boomkwekers, zaadhandelaars, aannemers en architecten in tuinbouwkunde, verenigingen en particulieren. Raoul Warocqué, een industrieel aan wie de Staat het park en het museum van Mariemont dankt, draagt de kosten van de bebloeming van de stations Mariemont en Morlanwelz. De bankier Charles Dietrich draagt gul bij tot de versiering van het station Oudergem. Bovendien beslist de Touring Club verder een jaarlijkse wedstrijd te organiseren. In overleg met de Koninklijke Maatschappij voor Tuinbouw en Plantenkunde van Gent — die van haar kant uitstekend werk blijft verrichten —, wordt de wedstrijd van 1911 beperkt tot alle stations van de Staat uit Oost- en West-Vlaanderen. Tweeënveertig stations laten zich inschrijven. De jury bezoekt ze in de maand augustus. Op 1 september wordt de lijst der prijswinnaars in het tijdschrift gepubliceerd. De winnende stations zijn Bellem en Jabbeke. Tweeëndertig andere bekomen eveneens een beloning. Een lid van de jury, die de uitslagen commentarieert, merkt op : *Tijdens onze zwerftochten zagen wij vele bebloemde stations die zich niet hadden laten inschrijven en die, hadden ze het wel gedaan, een beloning zouden bekomen hebben. Wij hebben ook gereisd op lijnen die, door hun ligging, dit jaar niet aan de wedstrijd mochten deelnemen en die nochtans verrukkelijk bebloemd zijn. Wij vernoemen vooral de lijn van Brussel naar de grens, over Doornik. Van Brages tot Froyennes is het een opeenvolging van bloemenwonderen. Wij zijn een speciale vermelding verschuldigd aan Bierghes en Chapelle-à-Wattnes, onze laureaten van 1910...*

In de jaren die volgen volhardt de Touring Club in haar inspanningen. Iedereen draagt zijn steentje bij,

dat honderden landelijke stations bebloemd geraken. De koninklijke stopplaats te Laken wordt in 1913 verder met tuinbedden, bloemperken en dichte groepen bomen die, in 1914, op uitdrukkelijk verzoek van koning Albert, achterwaarts zullen worden verlegd om de reizigers gelegenheid te geven ze vanuit de vensters van de trein beter te kunnen bewonderen. Weldra, helaas! moet de oorlog de bloemen vergeten en onderbreekt hij brutaal het ondernomen werk. Na het staken der vijandelikheden, flakkerd de belangstelling voor de bebloeiing van de stations weer op. In 1922 vragen en bekomen meer dan 300 stations zaden en planten om hun instellingen te versieren, en de befaamde jaarlijkse wedstrijd bekroont Terhulpen, Zinnik, Nijvel-Oost, Jur-

en de belangrijke Gentse tuinbouwmaatschappij voortwerken aan de verfraaiing van de landelijke stations. En over het gehele net zullen de kleuren hun stempel drukken: het licht paars en het wit der seringens, de fijne schakeringen der narcissen, het heldere geel der tijlozen, het blauw der lissen, het schitterend en afwisselend palet der tulpen, de verzorgde tinten der rozen, het gouden hart der ganzebloemen, de trotse kleurengamma der gladiolen, de pompons en stralende zonnen der dahlia's...

De N.M.B.S. heeft de politiek van de bebloemde stations, waarmee in de eerste jaren van de XX^e eeuw



Station Temse.

bise en Cuesmes, Ecaussinnes-Carières, Haine-Saint-Pierre, Rixensart, Manage, Godarville en Lillois-Witterzée. Van haar kant blijft de Koninklijke Maatschappij voor Tuinbouw en Plantenkunde van Gent (die, terloops gezegd, de spil is van de vermaarde Gentse Floralia) haar traditionele jaarlijkse wedstrijd voor de stations van Oost-Vlaanderen organiseren. In 1922 wordt Evergem tot laureaat uitgeroepen, terwijl Appelterre en Bellem de tweede plaats delen. In 1924 gaat Bellem weer met de palm strijken, vóór Evergem en Appelterre. Onder de verschillende stations heerst een stimulerende en vruchtbare rivaliteit.

Nog enkele jaren, totdat het net van de Staat wordt overgenomen door de N.M.E.S., zullen Touring Club

begonnen werd, niet laten varen. En, stilaan, is ze er op discrete wijze in geslaagd het ganse land te interesseren voor de schoonheid der bloemen. Men herinnert zich nog de in 1958 geleverde inspanningen ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling op de Heizel. De resultaten van die campagne hebben het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, dat afhangt van het Ministerie van Verkeerswezen, aangespoord in 1962 een nieuw initiatief te nemen onder het motto: « Bebloemd België, mooier België ». Na het spoorlandschap, tracht de bloem nu ook het gehele kader van ons dagelijks bestaan te veroveren.

(Wordt voortgezet.)