



{ *'Iedereen passeert,
iedereen is welkom'* }

**Landen: het voormalige treinstation van Racour,
bij Jo Uytterhoeven en Hilde Pottel**

'Hilde, wil jij hier wonen?' vroeg Jo Uytterhoeven zijn echtgenote.

'Ja,' zei ze, 'als ik een hond krijg.'

Hilde kreeg haar hond, de labrador Joy. En ze gingen er wonen – vandaag al 22 jaar.

Simpel verhaal.

Nee, want het voorwerp van Jo's vraag was niet zo voor de hand liggend als woning. Zeg nu zelf: een oud leegstaand, vervallen en verwaarloosd spoorwegstation met groengetinte ruiten, op de rug van het vlakke land van Haspengouw, waar het altijd wat meer waait en een paar graden kouder is. Maar Hilde wilde dus die labrador. En kreeg hem.

Nu is het voormalige station van Racour een erg ruime en lichte woning voor Jo Uytterhoeven (°1963, werkzaam bij de vzw Vlaanderen Bouwt), zijn echtgenote Hilde Pottel (°1961, bouwkundig tekenares) en hun zoon Roel (°1992). Joy is al gestorven, maar heeft zich hoogstwaarschijnlijk goed geamuseerd, al was het maar omdat er 1,3 hectare tuin aan het station ligt. Even plat en groen als een biljarttafel, met nieuw aangeplante bomen die het merkwaardige perspectief van de langgerekte tuin alleen maar verscherpen. Wie hier

staat, ziet geen station met een tuin, maar een vlakke met een gebouwtje op.

'Ik zou een hole kunnen aanbrengen om eens een balletje te slaan', gekscheert Jo. Het hééft wat van een golfterrein.

Tot 1 maart 1961 reed hier de trein en stapten er mensen in en uit in het station. De spoorweg bleef, tot lijn 147 in 1990 volledig werd opgedoekt, wat betekende dat ook de rails en de ballast onder de sporen werden weggenomen. Een verhaal apart.

Een oude kleurenfoto toont Jo en Hilde als een jong en manifest verliefd stel in jeans en met rubberlaarzen, terwijl ze over de met onkruid overgroeide spoorweg wandelen. Hilde, met langer haar, houdt een groot boeket veldbloemen in haar hand – toen mocht dat nog, veldbloemen plukken – en Jo heeft een strohalm in zijn mond. 'Ja,' zegt Hilde over die rubberlaarzen, 'anders konden we er niet door.'

Het was te danken aan Jo's vader dat ze het leegstaande station vonden. Toen ze op 17 juli 1988 het compromis tekenden, waren ze allebei afgestudeerd als tuin- en landschapsarchitect. Ze woonden nog in



Gent, maar waren op zoek naar een gebouw om te renoveren, 'geen cliché zoals een vierkantsboerderij (typisch voor Haspengouw, dm), maar een volume met karakter om in te wonen'. Zo waren ze al gaan kijken naar fabriekjes en zelfs een elektriciteitscabine (!) in Deinze, een dieselmolen in Outgaarden en een windmolen in Aarsele, maar die was beschermd en je mocht er niet in wonen. Die kostte toen, op het einde van de jaren tachtig, slechts 100.000 frank (2500 euro).

Op een dag belde Jo's vader. Die woont in Meensel-Kiezezem, het hart van het Hageland. Hij had iets gevonden, zei hij, in de *Publipers*, het reclamekrantje dat ze in de regio Tienen krijgen. Onder de rubriek Notarissen stond dit station te koop. Vader Uytterhoeven drong erop aan dat ze zouden gaan kijken, want dat was het, beweerde hij.

'Voor mij was een station altijd een donker, grauw gebouw', zegt Jo. 'Somber was het beeld in mijn hoofd toen mijn vader belde dat hij hét gevonden had. Dus ik was niet meteen geïnteresseerd om te gaan kijken. Maar vader hield voet bij stuk, dus zijn we toch maar gegaan. En toen we hier op straat stopten, kreeg ik een *coup de foudre*. Dat was het.'

Het station werd verkocht door een mevrouw Jacquemyn. Haar man, Henri Uyttebroek, was zes maanden voordien, in april 1988, gestorven na een val van de ladder. Zij hadden het station gekocht via het aankoopcomité van Mechelen en het in feite zo van een gewisse ondergang gered. In augustus 1968 kochten ze het station en de tuin, in maart 1969 de kasseienkoer.

Voordien had het pand leeggestaan, als mikpunt van vandalen en schuilplaats voor landbouwers. Foto's uit de jaren zestig liegen er niet om: alle ramen waren kapot. Heel af en toe passeerde er nog een trein, op weg naar Orp-Jauche, drie stations verder.

Henri Uyttebroek verving de ramen, bracht groen glas aan, verfde ramen dicht, sloeg twee garagepoorten in de voorgevel, timmerde lambriseringen in de vertrekken, pootte een mazoutketel neer tegen het huis, omheinde het terrein, plaatste in witgelakte smeedijzeren letters de naam des huizes PONDEROZA aan de inkom en – vermoedelijk was hij het toch die dat deed – kapte de blauwe stenen met de inscriptie RACOUR van de stationsgevel.

Kortom, het station leek niet meer op een station, maar was getransformeerd in de thuisbasis van een doe-het-zelver. Een typisch Belgisch woonhuis, dus.

Maar toen de man stierf, bleef de weduwe er niet graag wonen. Daarom verkocht ze het station en verhuisde ze naar een donker appartement in Tienen. Ze stierf zes maanden na haar man.

'Henri Uyttebroek was een zeer goed lasser en een klein uitvindertje', grinnikt Jo. 'Hij had zelfs een systeem bedacht om de tv-antenne op het dak te verdraaien of de poort automatisch te laten opengaan. Als je zou weten wat ik met het oud ijzer heb meegegeven... Toen ik hem die PONDEROZA gratis meegaf, begonnen de ogen van de oudijzermarchand zelfs te fonkelen.'

Liefde op het eerste gezicht dus en het klikte meteen. Maar er is ondertussen veel veranderd. 'Nu ligt het hier mooi, maar toen zeker niet. Die openheid van landschap, die was er niet.'

De koer stond vol grote, zeer grote dennenbomen. De tuin was verwaarloosd. De twee prachtige taxusbomen die nu het grote grasveld vooraan domineren, kon je niet zien staan. Henri Uyttebroek had zijn territorium volledig afgesloten.

'Mensen die over de oude spoorwegbedding wilden voorbijwandelen verjoeg hij met zijn jachtgeweer,



een keer zelfs met een schot in de lucht. Oudere politieagenten van Landen hebben er ons over verteld.' Jo lacht wat. 'We hebben er dan ook even aan moeten werken om het imago te veranderen. De mensen van Racour dachten dat we ook zo waren. Het had ook wat met de namen te maken, die op elkaar trokken: Uytterhoeven en Uyttebroek.'

Vandaag stroomt het licht binnen in het gebouw.

'We hebben toen, in 1988, niet beseft hoe groot het was, en hoeveel werk eraan was', zegt Jo. 'We hebben het gewoon gekocht.'

'En we zijn erin gaan wonen, zoals het was', zegt Hilde. 'De eerste maand zelfs in een vouwcaravan in de garage, tot we drie kamers boven schoongemaakt hadden. Het was onze aanpak: eerst de *plancher* schuren, dan stropapier tegen de muren en dan alles witverven. Eerst hebben we boven gewoond, tot we echt zijn beginnen te verbouwen in 1991. In 2005 waren de verbouwingen klaar.'

'Maar het is nog niet af,' zegt Jo, 'omdat het concept altijd groeit. Zo willen we nog het oude afdak opnieuw plaatsen, we zouden graag een treinwagon plaatsen als

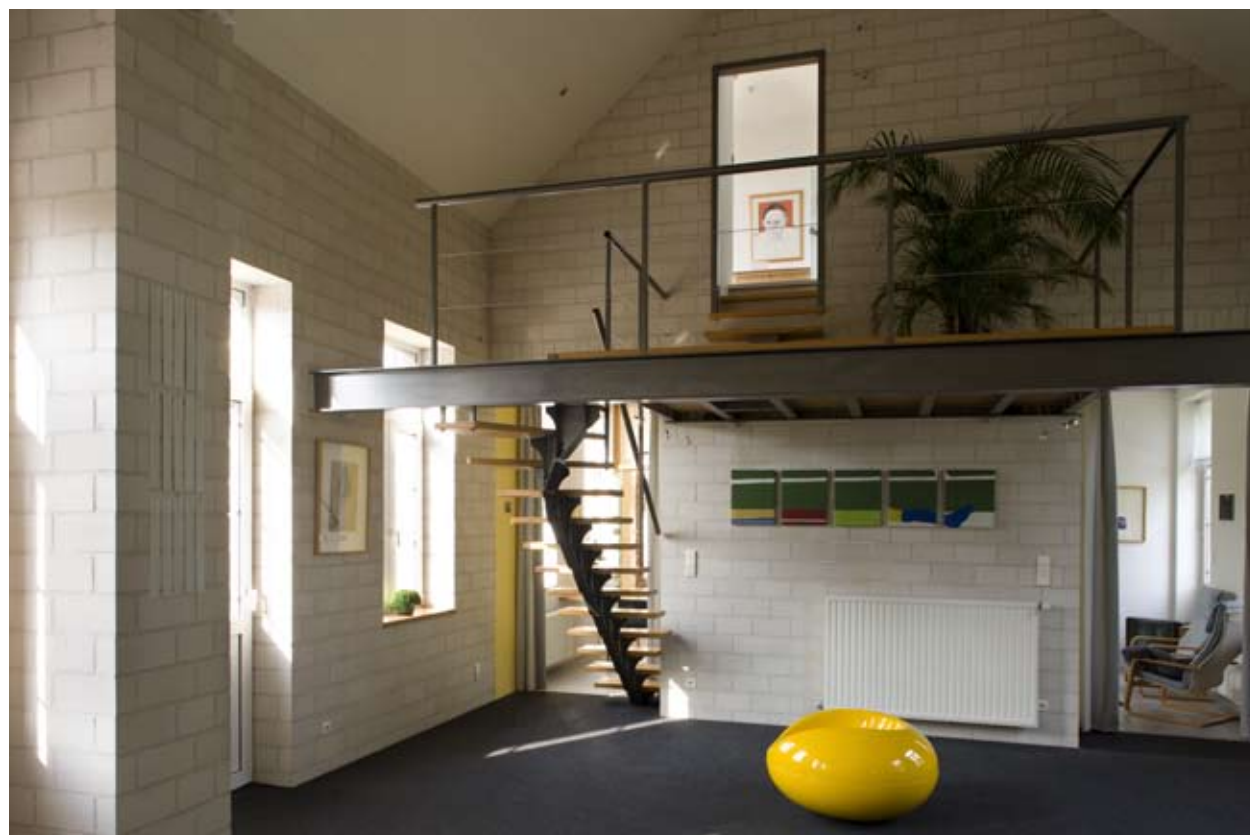
vakantiewoning, er moet nog een nieuwe voordeur geplaatst worden...'

Hilde en Jo tonen foto's van vroeger. 'Toen we hier zijn komen wonen, hebben we rondvraag naar foto's gedaan in Racour. We hebben er nu een veertigtal, plus een kort stukje kleurenfilm uit 1958.'

Op het filmpje, met een wolkenhemel in indringend Pruisisch blauw, tuft het donkere silhouet van een treintje voorbij met veel rook.

De zwart-witfoto's – uit 1938 tot 1965 – tonen mensen die poseren voor het station, dat een *landmark* was in Landen. In 1943 poseert een man bij zijn toen al oude auto. Een jonge vrouw doet net hetzelfde, 32 jaar later, achter het stuur van haar gloednieuwe Ford Escort. In 1938 staan twee zussen met een kindje naar de fotograaf te kijken, met hun voeten in de sneeuw. Vier foto's uit 1950 tonen een vrouw en haar man, 'Ferdinand'. Zij was *la garde-barrière*, de overwegwachster, en mocht gezien haar functie in het station wonen.

De foto's doen je dromen. Hoeveel mensen zouden hier dag in dag uit de trein genomen hebben? Om te gaan werken. Of naar de kazerne, zelfs naar de oorlog. Her en der hebben mensen hun initialen in de muur



gekrast. Was een van die inscripties een noodkreet, of een laatste teken van leven?

Lijn 147, 61 kilometer tussen Landen en Tamines, werd aangelegd in 1865 als een secundaire lijn, gefinancierd door privémaatschappijen. Het was de Grande Compagnie du Luxembourg die de concessie had gekocht, maar ze had die moeten overlaten aan de Compagnie du Chemin de Fer de Tamines à Landen. De lijn won aan economisch belang in het begin van de vorige eeuw, onder meer doordat ze de steenkoolmijnen in Limburg verbond met de staalbekkens van Wallonië.

In 1926 werd de lijn zelfs een dubbel spoor, dat het buitenland verbond met de haven van Antwerpen. De opgelegde Duitse trafiek vanuit het Ruhrgebied naar Frankrijk, in het raam van de herstelbetalingen na de Eerste Wereldoorlog, gaven de lijn de bijnaam *Ligne française*.

In die oorlog had de lijn geen strategische rol gespeeld, maar in de Tweede Wereldoorlog gebruikten de Duitsers ze voor de aanvoer van militair materieel richting Atlantische Oceaan. Dat maakte van de lijn een doelwit voor sabotagedaden. Bij de bevrijding gebruikten de geallieerden de lijn in tegenovergestelde richting. De Amerikanen verplichtten de Belgische spoorwegmaatschappij er zelfs toe de twee spoorlijnen parallel in dezelfde richting te gebruiken.

Na de oorlog schakelden de spoorwegen weer over op een enkel spoor. Lijn 147 speelde nog een paar keer een 'strategische' rol, bijvoorbeeld toen rotsblokken de spoorlijn Namen-Brussel blokkeerden, maar in de jaren vijftig werden bepaalde passagierstreinen vervangen door lijnbussen. De ontmanteling van het reizigersvervoer begon in oktober 1959. Op 1 maart 1961 werd definitief overgeschakeld op lijnbussen van de Buurtspoorwegen.

Dat er op die prachtige hoogvlakte in Racour een stationnetje stond, zomaar neergeploft aan het einde van de wereld, is in feite al gek genoeg. Het is het gevolg van een beslissing anno 1893, om ter hoogte van de landweg tussen de dorpjes Waasmont en Racour een halteplaats te bouwen. Een station van een Waals dorpje op Vlaams grondgebied, dus. Omdat het station buiten Landen lag, op de rand van het grondgebied, kreeg het de naam 'Landen-Sud'.

Het Weldadigheidsbureau (voorloper van wat later de COO en nu het OCMW heet) van Landen verkocht

in april 1899 een perceel van 7 are 95 centiare aan de Belgische staat voor 596,25 frank (14,91 euro).

Eerst speelden twee treinwagons voor station. De ene wagon was bestemd voor stationschef Lurquin en spoorwegbeambte Joannès Adons, de andere was een wachtzaal voor de treinreizigers.

In 1907 verrees 400 meter verder een gebouw dat 12.500 frank (312,5 euro) kostte. Het gebouw was er een van het 'Halte-type 1893', waarvan er tot 1914 een 150 zijn gebouwd.

Het station Racour (tricolore, door de gele, rode en zwarte bakstenen) werd in augustus 1908 met het nodige feestgedruis en de erbij behorende drinkgelagen geopend, met als merkwaardigheid dat die feestelijkheden elk jaar herhaald werden, op de eerste zondag van september, tot het uitbreken van de oorlog.

Het hoofdgebouw in het midden, met een zadeldak, bevatte op de gelijkvloerse verdieping een wachtzaal eerste en tweede klasse. De overige kamers vormden de woning van de stationschef of de bareelwachter, die sliepen in de drie kamers op de eerste verdieping. In de lage vleugel, links voor wie op het perron staat, was er een loket en een wachtzaal derde klas.

Achteraan in de tuin stond een klein gebouwtje in vakwerk, de *logis des piocheurs* (bergplaats voor de spoorwegarbeiders), maar dat is vandaag verdwenen, net als de oude *bascule* (weegbrug).

Als goederenstation werd Landen-Sud vooral door landbouwers gebruikt, voor bieten of vlas.

'Toen we het kochten, beseften we dat we iets unieks hadden', geeft Jo toe. 'Bij de NMBS zijn we direct in de archieven naar bouwplannen gaan zoeken, die we uiteindelijk gevonden hebben in Namen, want Racour valt onder de regie van Luik. De plans zaten in een rolletje. Ze waren niet getekend op papier, maar op een soort textiel, met trekpenen. Vandaag bevinden ze zich in het spoorwegmuseum in Brussel-Noord.'

Wat ze wel hebben kunnen bemachtigen, zijn twee mooie, originele tekeningen van het station. Daaruit blijkt dat dit gebouw ontworpen is door architect G. Delulle.

'Het is zo degelijk gemaakt en die plans zijn zo correct uitgevoerd, tot op de millimeter na... Dit is een gebouw gezet door de overheid en er zat duidelijk een visie in.

Het is op onze vraag dat het station en zijn omge-



ving beschermd zijn als monument en dorpsgezicht, op 3 oktober 2001. Ik wilde het laten beschermen omdat ik gehoord had dat er plannen waren om op de oude spoorwegbedding de ontsluiting aan te leggen van de industriezone van Landen met de E40-autoweg. Dat gevaar is gelukkig afgewenteld, onder meer omdat ze in dat geval kilometers weg zouden moeten aanleggen op Waals grondgebied....

Vóór die bescherming hadden we alle vijftig de ramen en deuren toen al vervangen door nieuwe in pvc, maar we hadden het model van de originele ramen en deuren gerespecteerd. Ja, helaas in pvc, maar opnieuw in hout was echt onbetaalbaar voor ons toen.'

De erg moderne inrichting is zeer ruim en licht.

'Veel plaats en weinig meubelen', geeft Hilde toe. Vooral de woonkamer, waar vroeger onder meer het loket was, is enorm. 'In de winter verhuizen we naar de eetkamer, naar de kachel.'

'We geraakten er niet uit, wat we met de ruimten gingen aanvangen', vertelt Jo. 'We hebben het principe gevolgd dat we de buitenzijde volledig respecteerden, maar dat we het binnenin volledig tot hedendaagse ruimten zouden verbouwen. Daarvoor heeft architec-

te Inge Sleutel een ontwerp gemaakt, dat we gevolgd hebben, op een wenteltrap na. Het was geen overweging om de bestaande stationsruimten te gebruiken als woning, omdat die in onze ogen niet leefbaar waren. Het waren donkere ruimten, functioneel niet bruikbaar om in te leven. Van die beslissing hebben we geen spijt.

De ziel van het station is er ook niet verloren door gegaan, integendeel, we hebben de ziel teruggebracht. Het was een gebouw waar veel mensen passeerden, vroeger waren de treinreizigers hier, nu trachten we mensen te doen passeren. We nemen zes weken lang deel aan het kunstenfestival Tempus-Arti, een route actuele kunst door Landen, Linter en Zoutleeuw, wat toch tweehonderd mensen per weekend naar hier brengt, we hebben al driemaal deelgenomen aan de Open Monumentendag, we hebben recentelijk een deel van het gebouw omgebouwd tot vakantiewoning, vorig jaar hebben we meegewerkt aan de taalgrenswandeling van de stad Landen en sinds het voorjaar van 2007 is de lijn 147 van de Racourhalte tot het station van Jauche over 9,2 km aangelegd als fiets- en wandelpad door het Waalse Gewest, als een onderdeel van het



RAVEL-netwerk voor zachte weggebruikers. Mensen zeggen ons: "De stad Landen onderhoudt dat goed." Maar het zijn wij dus.

Aan de overzijde van de straat hebben we nog een lap grond bijgekocht en met oude fruitboomsoorten beplant. De stad heeft daar banken gezet op ons terrein, zodat fietsers er hun boterhammen kunnen eten. Wij hebben de bomen geplant en het gras gezaaid. PPS heet dat, publiek-private samenwerking. Dat maakt dat mensen passeren. Hier hangen ook geen gordijnen. Iedereen kan binnenkijken. Die openheid, met mensen die komen en gaan, waarbij iedereen welkom is, het staat wel in schril contrast met het cocoonen van tegenwoordig.'

'De hele renovatie hebben we zelf gedaan. Het was de enige manier om het financieel rond te krijgen. Elke vakantie, met de hulp van de nonkels Roger en Claude. Alle muren zelf gesloopt, plafonds gestoken, de garagepoorten eruit gehaald, vloeren gelegd... Het is gemakkelijker als ik zeg wat we niet zelf gedaan hebben: ramen gestoken, de zinkwerken, de nieuwe verwarming en het sanitair. Overal in huis hebben we

geslapen. Ons bed ging jarenlang mee met de werken. Zeker vijf jaar hebben we op beton gewoond.'

'Toen de tegels van de vloer erin lagen, was het mijn gelukkigste dag', herinnert Hilde zich. 'Ik kon eindelijk de vloer eens kuisen.'

'Nu is het station ons leven', zegt Jo. 'Wat een cliché, maar het is zo. We zijn er niet dag en nacht mee bezig, neen, je leeft ermee. We hebben een driehoeksverhouding met ons huis, als je begrijpt wat ik bedoel. Hier weggaan? Ik ga niet meer zoiets opnieuw doen, dat niet. Wij zijn verwoede fietsers, met de tandem, en geregeld rijden we over oude spoorbeddingen en zien we oude stationnetjes. Onlangs hebben we er nog een prachtig gezien, in la Vallée du Bocq.'

'Ja, er staan nog pareltjes,' valt Hilde haar man bij, 'in the middle of nowhere, maar heus niet altijd leeg. Maar dit is mijn huis. Ik zou het niet graag achterlaten. We gaan weinig op reis. Waar vinden we het beter dan hier?'

En er is die enorme tuin. Lang, heel lang heeft Jo erover gedaan om korte metten te maken met de wildgroei van dennenbomen. Roel doet er drie uur over om het



gras af te rijden met een professionele grasmachine.

Maar eerst lag hier nog de voormalige laadplaats, niets dan zwarte asse, met de *rampe* of laadhelling en de *bascule*.

Toen ze er een jaar woonden, kwam een aannemer in opdracht van de overheid de rails opbreken en de ballast opruimen. Op het verzoek van Jo en Hilde, om toch een honderd meter rails te laten liggen voor het station, kon en mocht de man niet ingaan. De grond waarop de rails lagen was op dat moment administratief nog niet hun eigendom.

In het najaar van 2003 werd niet zo ver daar vandaan naast de E40 de hogesnelheidslijn aangelegd. Bij de graafwerken voor de hoogspanningskabels bleef de aannemer met een overschot aan grond zitten. De firma was maar al te blij dat ze die overschot kon dumpen in de tuin van het station.

‘De nivellering van onze tuin heeft niets gekost’, vertelt Jo. ‘Met zeven, acht van die enorme *dumpers* tegelijk kwamen ze dan aarde lossen, vijfmaal per dag, in die mate dat er burens kwamen reclameren over de herrie. En dan zit je ineens met die vlakke... Ook al zijn we allebei tuin- en landschapsarchitect van opleiding,

toch hebben we geen plan voor onze tuin getekend’, lacht hij. ‘Nooit één lijn op papier gezet. Die tuin is er vanzelf gekomen. Een open ruimte, niets artificieels. We hebben graszaad uitgeworpen en dat werd die groene biljart. Zeer belangrijk is dat perspectief en daarvoor hebben we vijf jaar geleden die 22 platanen geplant. Dat werkt optisch zeer goed.’

De twee taxusbomen springen in het oog. Jo schat ze even oud als zijn station, van 1908 dus. In 2008 vierden ze hun eeuwfeest, net als het station.

‘Het honderdjarige bestaan hebben we niet gevierd, omdat we het jaar voordien al zo een grote feestdrukte hadden met Open Monumentendag. We hebben toen tweeduizend bezoekers over de vloer gekregen en waren uitgeroepen tot “toplocatie in Vlaams-Brabant”, alstublieft. We wisten niet wat ons overkwam! Gewoon schitterend.’

Het leven in een in ere hersteld monument mag dan financieel veel vergen, het heeft ook zijn zonnige kantje. Enkele weken nadat ik naar het verhaal van Jo Uytterhoeven en zijn vrouw Hilde Pottel had geluisterd over het bewoonbaar maken van hun voormalig station van

Racour, dook hun wel erg originele woning op in de bijlage *Netto* van De Tijd. Terwijl ik me tijdens de gesprekken altijd wat geschroomd heb om het over geld te hebben, bleken Jo en Hilde wel hun rekening gemaakt te hebben voor mijn collega’s van de zakenkrant.

Jo en Hilde, zo vertelden ze, betaalden in 1988 voor het stationnetje de vraagprijs, 75.000 euro, die ze afbetaalden met een lening. De intrestvoet bedroeg aanvankelijk 12 procent. Toen de intresten de daaropvolgende jaren een duik namen, kregen ze echter een herziening van de bank. Dat de ramen, het sanitair, de centrale verwarming en de dakwerken de grootste budgetvreter waren geweest, vond ik nogal voor de hand liggend. Volgens de facturen die Jo had bijeengezocht, hadden ze in totaal nog eens 75.000 euro aan die werken gespendeerd. Een stevig bedrag, waar Jo Uytterhoeven zelf van zei te schrikken. Het vernieuwen van de vijftig ramen en deuren kostte 31.742 euro, de nieuwe cv en het sanitair 23.384 euro en het dak en de zinkwerken kostten 19.118 euro.

Maar toen het koppel hun stationnetje acht jaar geleden liet schatten, was het 300.000 euro waard. Het dubbele dus van de tweemaal 75.000 euro die ze hebben uitgegeven om van hun verkommerd gebouw een droomhuismonument te maken. ‘Dat is maar een getal’, voegden ze eraan toe. ‘Wonen in een karaktervol gebouw met een ziel op een schitterende locatie, dat is onbetaalbaar voor ons.’

Trouwens, het doet me denken aan wat een voor-
aanstaand Nederlands kunstverzamelaar me vertelde, toen ik hem vroeg naar de financiële waarde van zijn collectie hedendaagse kunst. ‘Ik heb geen flauw benul van wat het me allemaal ooit gekost heeft en ik heb er geen flauw benul van wat het nu allemaal waard is’, zei hij. ‘Het is als met je huis, waarin je zo graag woont en dat je destijds een paar honderdduizend euro’s of zo betaald hebt en dat door de evolutie van de markt veel meer waard blijkt te zijn. Wat ben je daarmee, met die extra honderdduizend euro’s. Het geeft een goed gevoel, ja, maar dat is ook alles. Je gaat je lievelingshuis er toch niet om verkopen, toch?’



Racourhalte 1 in Landen

(019) 65 57 32, 0473 87 07 73

info@stationracour.be

www.stationracour.be

Publicaties: *La Croix de Hesbaye. Histoire des lignes de chemin de fer 142 & 147 Tirlemont-Ramillies-Namur & Gembloux-Ramillies-Landen*, Alain Bauwin & Didier Funken, Namur, 2002; *Stationsarchitectuur België, deel 1, 1835-1914*, Hugo De Bot, uitg. Brepols, 2002.

Opgetekend op zaterdag 5 september 2009.