



# KOPPEREN PASSER

## Club B9 Tienen

Tienen, 7-03-2014  
Nieuwsbrief nr. II/8

Hallo toffe KP'ers!

Vrijdag 13 april: **Luik, "de vurige stede"**, verwacht ons! Gelegen aan de Maas, ongeveer 30 km stroomopwaarts van Maastricht, provinciehoofdstad en vierde grootste gemeente van het land: een bruisende stad waar ook jij geweest moet zijn! We reizen per trein, want ons eerste doelwit is het **Station Guillemins**; twee uur lang laat een Nederlandstalige gids ons kennismaken met dit wondere bouwwerk en zijn omgeving. Na de middag dan voert diezelfde gids ons weer gedurende twee uur door het **historisch hart van Luik**. 't Wordt een gevulde dag, dus wandelschoenen aan en... misschien de conditie wat bijwerken!!!

### Programma

09.00 uur: verzamelen stationshal  
09.11-09.55 uur: vertrek naar en aankomst in Luik (per trein)  
10.00-12.00 uur: geleid bezoek aan Guillemins en omgeving  
12.00-14.00 uur: middagmaal in plaatselijk restaurant  
14.30-16.30 uur: geleide verkenning door het historisch hart van Luik  
18.08-18.49 uur: vertrek naar en aankomst Tienen

### Hoe deelnemen?

1. Stort **vóór 6 april -uiterste datum!- 42 €** (alles inbegrepen: verplaatsing, bezoeken, lunch en gidsen) op rekening 068-8915154-08 of IBAN BE63 0688 9151 5408 GKCCBEBB, Koperen Passer, Leuvensesteenweg, 60, 3300 Tienen, met vermelding: **U 18**.
2. **Bevestig uw deelname bij Pierre via e-mail of GSM.**

### Ter info:

#### Station Guillemins (1998-2009)

Het station is genoemd naar de wijk Guillemins waarin het ligt. Deze wijk is op zijn beurt genoemd naar de kloosterorde van de Wilhelmiënen, die daar in 1287 een klooster stichtten. Blikvanger is natuurlijk het in wit beton, staal en glas opgetrokken stationsgebouw met zijn reusachtige stationsoverkapping, -410m lang, 160m breed en een vrije overspanning van 190m!- een technisch hoogstandje ontworpen door de Spaanse architect **Santiago Calatrava**. Ook de parking, goed voor 800 wagens en ingegraven bij de heuvel, is een knap staaltje ingenieurskunst. Kostenplaatje: 445 miljoen euro, waarvan 312 voor het station. En dan rijst ondanks alle pracht en praal de vraag: wat moet Luik met zo'n grotesk station? Het antwoord is aan jullie!

#### Het historisch hart van Luik

Halverwege de 20<sup>ste</sup> eeuw was Luik het centrum van mijnbouw en staalindustrie die Wallonië tot welvaart brachten. Tegenwoordig zijn die nauwelijks nog van belang, met als gevolg economische problemen die hun effect op het straatbeeld en de omgeving van Luik niet hebben gemist. Toch houdt de cultuur in Luik de overhand. De universiteit werd gesticht ten tijde van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden onder Willem I en officieel ingehuldigd in 1817. De Cathédrale Saint-Paul, het perron voor het stadhuis, La Place St.-Lambert, het Paleis van de Prins-Bisschoppen, de St.-Bartholomeuskerk, de Montagne de Buieren (een trap van 374 treden!), het museum voor Schone Kunsten en andere maken van Luik een must-see voor mensen die graag cultuur opsnuiven. En daar horen wij bij!...

Met vriendelijke groeten en tot dan,

Etienne Dewolfs  
016-81 37 08

[etienne.dewolfs@skynet.be](mailto:etienne.dewolfs@skynet.be)

Jean Gilis  
016-81 36 01  
0476-29 11 17

[jw.gilis@skynet.be](mailto:jw.gilis@skynet.be)

Pierre Liesmons  
016-81 31 13  
0477-67 58 37

[pierre.liesmons@telenet.be](mailto:pierre.liesmons@telenet.be)

Alfons Ponsaerts  
016-81 24 83  
0475-30 51 89

[Alfons.Ponsaerts@skynet.be](mailto:Alfons.Ponsaerts@skynet.be)

## SANTIAGO CALATRAVA VALLS (Valencia 28 juli 1951)

De Mozart van het modern brugdesign  
De Julio Iglesias van de architectuur  
De Gaudi van de 21<sup>ste</sup> eeuw

Santiago Calatrava is een Spaans architect die afstudeerde aan het Instituut voor Architectuur in Valencia (1974) en als ingenieur aan het Instituut voor Technologie in Zürich (1981). Hij hoort thuis in het rijtje internationale toparchitecten: Frank Gehry, Daniel Libeskind, Jean Nouvel, Renzo Piano, Rem Koolhaas. Wekelijks reist hij de hele wereld rond langs zijn bouwwerken en langs zijn drie kantoren in Valencia, Parijs en Zürich. Dat de miljoenenbudgetten voor een Calatrava nogal eens naar boven moeten worden bijgesteld, lijkt geen probleem. Zijn gebouwen groeien steevast uit tot hypermoderne reclamelogo's. Zoals Frank Gehry het stadsbeeld van Bilbao voorgoed veranderde met zijn Guggenheim, zo veranderden Calatrava's avant-gardistische werken steevast in iconen: de communicatietoren bij het Olympisch stadion is niet meer uit Barcelona weg te denken, evenmin als de Alamillo-brug die hij in 1992 voor de wereldtentoonstelling in Sevilla bouwde.

Architect, ingenieur, beeldhouwer: door de combinatie van constructie en architectuur in zijn opleiding gaat in zijn werk technisch vernuft gepaard met extravagante vormen. Zijn handelsmerk: spectaculaire infrastructuur bouwwerken. Tuibruggen aan vervaarlijk hellende pilonen (Haarlemmermeer, Sevilla), uit het lood staande boogbruggen (Barcelona, Valencia), futuristische TGV- of metrostations (Lyon, Lissabon, Valencia, Luik): Calatrava ontwerpt op het scherpst van de snede. De eerste reactie van aannemers op een bouwtekening is meestal: "Kan niet, onuitvoerbaar!"

Elke opdracht die hij krijgt -of het nu een museum, een operagebouw of een kerk is- begint bij aquarellen, tientallen, soms wel honderd aquarellen, concrete studies van constructies tot heel impressionistische tekeningen van een gezicht of een lichaam in allerlei posities.

"Zijn manier van werken is eigenlijk heel ambachtelijk, heel passievol. Alles tekent hij met de hand", zegt architect Fernando Olba, die in 1999 en 2000 op het kantoor in Valencia werkte. Als projectleider was Olba twee jaar lang tussenpersoon tussen de architect en zijn medewerkers, verantwoordelijk voor de technische uitvoering van alle projecten in Spanje, waaronder Calatrava's levenswerk in Valencia: de *Ciutat de les Arts i de les Ciències* (Stad der Kunsten en Wetenschap) in de vroegere bedding van de Turia-rivier, die nu als een langgerekt park met aan weerszijden kademuurs en om de zoveel meter een Middeleeuwse brug door Valencia kronkelt.

"Eigenlijk is Calatrava geen architect maar een kunstenaar die gebouwen maakt", zegt Olba. "In zijn kantoor is er geen sprake van samenwerking. Hij is de kunstenaar. Alles zit in zijn hoofd. Calatrava neemt niemand in vertrouwen. Het verloop van de medewerkers is heel groot. Zijn gebouwen zijn eigenlijk grote sculpturen." Het complexe aan veel van zijn gebouwen, legt Olba uit, is dat het kale constructies zijn, zonder enige vorm van afwerking of afdekking. "Al het witte beton is ter plekke in mallen gestort. Heel precies werk, je ziet alles, bobbeltjes, luchtbelletjes. Het moet in één keer goed zijn."

Veelgehoorde kritiek is, dat hij niet altijd oog heeft voor de functionaliteit van het gebouw. Het Milwaukee Art Museum (Verenigde Staten, 1994): zeer indrukwekkend, onalledaags qua vorm, technisch hoogstaand en reusachtig van proporties: maar is het peperdure gebouw een museum te noemen? Er is veel loze ruimte, slechts een klein deel van het totale oppervlak is geschikt als expositieruimte.

Het wetenschapsmuseum in Valencia: op de educatieve tentoonstellingen komen veel kinderen af, met het gevolg dat het er elke dag een ontzettende herrie is. Het glazen museum valt niet te verduisteren en biedt nergens een plek voor projecties: dus overal donkere doeken en houten scheidingswandjes: geen gezicht! Maar van niemand in Valencia hoor je een kwaad woord over het museum!

Zo ook voor enkele bruggen in het Haarlemmermeer. De spectaculaire vormen van de bruggen mogen menig tegenstander al de mond gesnoerd hebben, toch is het algemeen gevoel bij de gemiddelde boer in de polder: waar is het nou toch allemaal voor nodig?

Maar... Calatrava's wil is wet! Een steeds verder uitdijend budget en een ontevreden bevolking: het hoort erbij als je met zo'n wereldberoemde architect in zee gaat!

*(Voor jullie van het internet geplukt!)*