

De noord-Zuidverbinding

Opening: 5 oktober 1952

Concessiehouders:

- NMBS: 1952-2005
- Infrabel: 2005-

Elektrificatie: 1952

Totale lengte: 3,574 km

Kunstwerken:

Tunnels : 1,963 km (in open lucht
gegraven en vervolgens bedekt met een
plaat)

Viaducten



© Infrabel

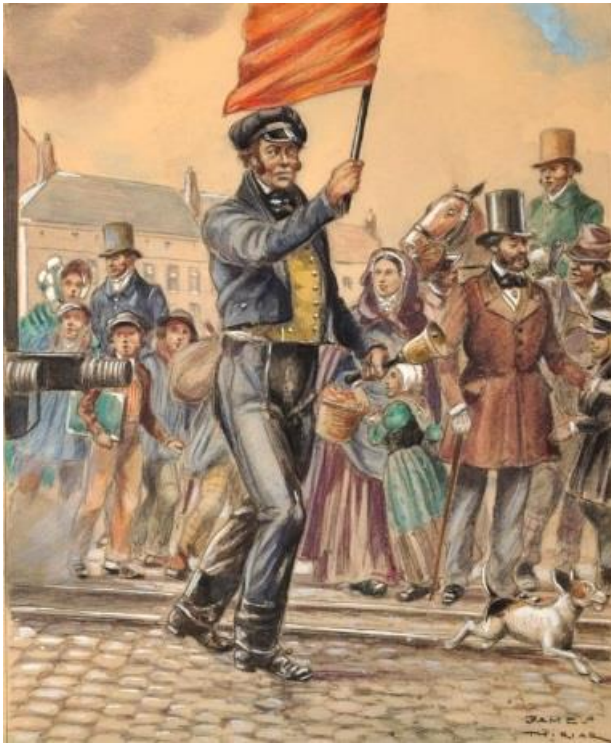
Het verhaal achter de Noord-Zuidverbinding

Oorspronkelijk reden alle treinen Brussel binnen in een kopstation:

- In het Zuiden, het Bogaardenstation, opgericht binnen de stadsmuren in mei 1840. Het station bevond zich vlakbij het stadscentrum, op de site van het oude Bogaardenklooster, waar vandaag het Rouppeplein is.¹
- In het Noorden, het station Groendreef, opgericht buiten de stadsmuren en daterend van het begin van de spoorwegexploitatie in 1835.

In deze tijd waren reizigers die de stad wilden doorkruisen, verplicht om op een ander vervoersmiddel over te stappen.

¹ In 1841 besloot de stad Brussel een straat aan te leggen om de openbare toegang tot het Bogaardenstation te vergemakkelijken. Deze weg zou eerst de *Spoorwegstraat* heten om vervolgens de huidige naam *Zuidstraat* aan te nemen.



Loper van het Bogaardenstation, James Thiriar (Ref. 2373)

De stad Brussel zag al snel het belang in van een verbinding tussen beide stations en legde op de boulevards een spoorlijn aan bestemd voor goederenverkeer. De lijn werd ingehuldigd op 27 september 1841. Om botsingen te vermijden liep een loper met bel en rode vlag voor de trein, om voorbijgangers te waarschuwen dat de trein eraan kwam.

Tallose projecten

In de loop der jaren groeide het spoorwegverkeer en werd de verplaatsing van het Bogaardenstation buiten de Brusselse vijfhoek noodzakelijk. Het nieuwe Zuidstation werd in 1869 ingehuldigd, op het grondgebied van Sint-Gillis. Het was nog steeds een kopstation. Het Bogaardenstation werd vanaf 1870 afgebroken en de terreinen werden verkocht aan de stad Brussel.²

De Stad Brussel was echter ongerust over het verlies van het enige station op haar toenmalige grondgebied. Ze vroeg daarom om een echte verbinding aan te leggen tussen het Zuidstation en het eveneens nieuwe station Brussel-Noord (opgericht in 1862 aan het Rogierplein, als versterking van het station Groendreef). Hieraan gekoppeld zou een station in het stadscentrum worden gebouwd. Diverse projecten ontstonden en commissies werden opgericht om het definitieve plan te kiezen.

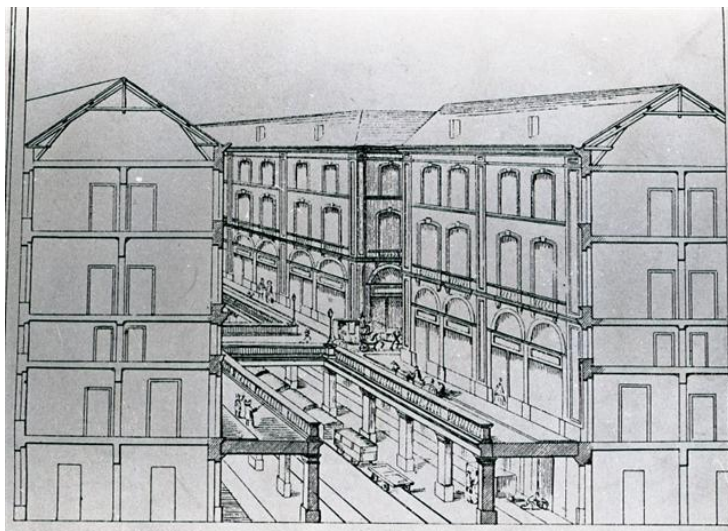


Vorstudies voor een Noord-Zuidverbinding in Brussel.
Victor Besme, jaren 1850 (Ref. 2181)

² Nadat de beslissing was genomen om het station te verplaatsen naar de weilanden buiten de stadsmuren besloot men de *Zuidstraat* uit te breiden tussen het Rouppeplein en het Grondwetsplein. De verkeersader gebruikte de oude sporen die naar het Bogaardenstation leidden. Deze nieuwe slagader wordt naar de gebruiken van die tijd in het Frans *drève du Midi* genoemd. Het is de huidige *Stalingradlaan*.

Intussentijd, om de gemeederen wat te bedaren, werd op 5 juni 1871 de Westelijke ringlijn geopend tussen de stations Noord en Zuid.

Aan het einde van de 19e eeuw barstten de spoorwegen uit hun voegen. De kopstations in Brussel werden steeds meer gebruikt en dreigden verzadigd te geraken. In 1903 stemde het parlement voor het project van een grotendeels ondergrondse treinverbinding, een ontwerp van Frédéric Bruneel (1855-1942), ingenieur bij de Belgische Staatsspoorwegen.



Voorstudie voor een Noord-Zuidverbinding te Brussel, Adrien Carton de Wiart (Stadsarchief Brussel / Ref. Z00167)

Het project voorzag een ondergrondse tunnel, met aan weerszijden een viaduct. Het hield verder ook een verplaatsing en reorganisatie van de twee eindstations in en de oprichting van een centraal station.

Aanvang van de werken

Toch is het nog wachten tot 1911 voor de werken worden aangevat. De onteigeningsprocedure nam in die tijd namelijk erg veel tijd in beslag.

De Eerste Wereldoorlog legde de nauwelijks opgestarte werken volledig stil. Na de oorlog werden de debatten opnieuw opgestart en werden er in de wetgevende kamers zelfs voorstellen ingediend om het project stop te zetten. Bijkomende uitdaging: de elektrificatie van de verbinding. Met een tunnel zou de verbinding niet erg geschikt zijn voor stoomtractie omdat door de rookontwikkeling de bestuurder de seinen niet zou kunnen zien.

Oprichting van het NBV en hervatting van de werkzaamheden

Uiteindelijk maakte de elektrificatie van de lijn Brussel - Antwerpen in 1935 een einde aan het debat. Bij wet werd het Nationaal Bureau tot Voltooiing der Noord-Zuidverbinding (NBV) opgericht, dat als taak kreeg de werken voor de eigenlijke verbinding uit te voeren.

Aangezien het viaduct tussen het Zuidstation en de Kapellekerk al voor de Eerste Wereldoorlog was aangelegd, betroffen de werken van het NBV in eerste instantie het tracé van de Kapellekerk tot aan het Noordstation. De werken werden in 1936 hervat.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) stond van haar kant in voor de verplaatsing en ophoging van het Noord- en het Zuidstation.



Werk van de Noord-Zuidverbinding: tunnel ter hoogte van station Brussel-Centraal, Sergysels & Dietens, 1939 (Ref. Z07013)

Door de moeilijke ondergrond en de enorme diepte waarop moest worden gewerkt, tussen bebouwing en historische monumenten, waren geavanceerde technieken nodig.

Op initiatief en onder leiding van Eudore Franchimont, spoorwegingenieur en directielid van het NBV, werd een werkmethode ontwikkeld die bestond uit een geleidelijk uitgravingsproces gekoppeld aan een stabilisering van de bouwput met damplanken, zodat het grondwater kon worden weggepompt en er stelselmatig verder kon worden

gegraven zonder overstromingen en aardverschuivingen.

De tunnel werd stap voor stap aangelegd waarbij telkens segmenten van zo'n 25 à 30 meter werden uitgegraven en gebetonneerd.

Een war spektakel

Voor de bewoners en pendelaars leverden de werken heel wat spektakel op. Brabantse trekpaarden trokken speciale wagens met enorme metalen balken, vrachtwagens reden aan en af, enorme graafmachines werden ingezet, heimachines maakten een enorm kabaal bij het inheien van de damwanden.

De bouw schoot op in sneltempo, maar dan brak de Tweede Wereldoorlog uit. De werken liepen vertraging op ... en werden uiteindelijk opnieuw stilgelegd, bij gebrek aan materiaal.

De inhuldiging

Na de oorlog werden de werken aan gestaag tempo hervat, en op 4 oktober 1952 mocht de jonge koning Boudewijn de Noord-Zuidverbinding inhuldigen, in de grote hal van het nieuwe station Brussel-Centraal.



Inhuldiging van de Noord-Zuidverbinding door koning Boudewijn, Van Parys Media, 1952 (Ref. Z07039A)

De tunnel van de Noord-Zuidverbinding

Bruneel heeft ervoor gekozen een tunnel te graven in de flank van de heuvel waarop de bovenstad gebouwd is. Die oplossing gaf een parcours in bocht, maar beperkte de grootte van de viaducten om de tunnel aan weerszijden te bereiken.

De tunnel bestaat uit drie kokers van elk twee sporen en een vierde koker voor de afwatering. De normale breedte van de tunnel bedraagt 35 meter, maar die loopt op tot 60 meter in het station Brussel-Centraal, door de aanwezigheid van de perrons. De tunnel is bijna 2 km lang.

De stations van de Noord-Zuidverbinding

De creatie van een Noord-Zuidverbinding maakte het noodzakelijk nieuwe doorgaande stations op te richten naast de oude kopstations, die deze laatste op termijn ook vervingen.

Het nieuwe station Brussel-Noord, werd ongeveer 350 m achteruitgeschoven ten opzichte van het oude station, om zo de twaalf perronsporen te kunnen aansluiten op de zes sporen van de Noord-Zuidverbinding. Het reizigersgebouw werd voltooid in 1956. Het station Brussel-Zuid, dat 300 m meer naar achteren staat ten opzichte van het vroegere station, omvatte 22 perronsporen, waarvan achttien doorrijsporen en vier doodlopende.

Er werden ook nieuwe stations gebouwd

Het driehoekvormige station Brussel-Centraal werd gebouwd volgens de plannen van Victor Horta (1861-1947) en afgewerkt door zijn opvolger Maxime Brunfaut (1909-2003). Sinds de opening in 1952 neemt het aantal reizigers in Brussel-Centraal gestaag toe, en al snel wordt het een van de drukstbezochte stations van het land.

De spoorweghalte Brussel-Congres bedient het administratieve centrum van de hoofdstad. Dit station is van de hand van architect Maxime Brunfaut. De gevels zijn versierd met bas-reliëfs van Delnest, Dupont en Cantre. De elegante toren dient tevens als ventilatieschacht voor de tunnel.

De halte Brussel-Kapellekerk is ingericht onder het zuidelijke viaduct, net naast de ingang van de tunnel die naar het Centraal station leidt.

Air Terminus

In 1945, na de oorlog, hernamen de werken aan de Noord-Zuid-Verbinding. Daarnaast begon ook het luchtverkeer zich te ontwikkelen. SABENA overwoog om in het stadscentrum een immens gebouw op te trekken dat al haar diensten zou samenbrengen, evenals een station en een landingsplaats voor helikopters. De verantwoordelijken van SABENA en de NMBS kregen het idee een spoorverbinding te creëren tussen Brussel en Melsbroek, waar zich toen de luchthaven bevond, net naast de huidige.

Het project werd eveneens toevertrouwd aan Maxime Brunfaut.



Gebouw van de Sabena aan het Centraal Station. (Ref. Z07238E)

De gebouwen van het centraal station en het 'luchtvaartstation' bevonden zich beiden boven de zes sporen. Een ondergrondse doorgang verbond de perrons van het centraal station direct met het 'luchtvaartstation'.

De spoorwegtunnel werd breed genoeg gemaakt om een zevende spoor aan te leggen onder het Sabenagebouw. Dit spoor bediende niet Brussel-Zuid, maar vertrok als kopspoor in Brussel-Centraal, bediende Brussel-Noord, en takte vervolgens in Zaventem af van de lijn Brussel - Leuven, in de richting de luchthaven.

In 1998, bij het invoeren van het IC/IR-plan werd deze verbinding afgeschaft ten voordele van doorgaande verbindingen naar verschillende Belgische steden, die door de hele Noord-Zuidverbinding reden, ook Brussel-Zuid. Het kopspoor in Brussel-Centraal werd opgebroken en de toegangen dichtgemaakt. Bij het failliet van SABENA veranderde de 'Air Terminus' van bestemming, in 2015 werd het gelijkvloers een biercafé.

Catherine Walravens
Mei 2018

Beknopte bibliografie

Artikels:

Geschiedenis van de verbinding. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1977, p. 20-26, K19977

La Jonction Nord-Midi a 50 ans ! *Journal du Chemin de fer*, 01-10-2002, p. 8-15, K35817

Noord-Zuidverbinding. Werken tot ophooging van het station Brussel-Zuid. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-04-1939, p. 11,15-17, K6751

Noord-Zuidverbinding. Werken tot ophooging van het station Brussel-Noord. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-03-1939, p. 9-12, K6742

FERON G. La jonction Nord-Midi à Bruxelles. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-10-1992, p. 22-29, K2060

JACOBS P., CHESSUM R. Bruxelles Nord - Bruxelles Midi : une liaison d'un demi-siècle. *Rail Passion*, 30-11-2002, p. 34-41, K36287

PASTIELS P. De Noord-Zuidverbinding 1952-2002. *Op de baan*, 30-12-2002, p. 63-66, K36073

PASTIELS P. De Noord-Zuidverbinding bestaat 50 jaar! *Spoorweg Journaal*, 01-10-2002, p. 8-15, K35818

WEBER R. Aperçu des aménagements et perspectives d'exploitation de la jonction Nord-Midi. *Trains (Fr)*. 01-06-1951, p. 9-25, K37326

Boeken:

De Noord-Zuidverbinding te Brussel. Brussel: N.M.B.S., 1958, 20 p., A700378

Jonction Nord-Midi. Brussel: Mossoux-Bonté/Bru.2000/Charleroi Danses, 2000, 29 p., B13238

La jonction Nord-Midi. De Noord-Zuid verbinding. Dossier. 1990, H50

La jonction Nord-Midi à Bruxelles. Brussel: SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, 1958, 20 p., A5

COOMAN S. *Brussel en zijn jonction*, Borchtlombeek, 1997, 136 p., A24535

JACOBS P. *De Noord-Zuid-Verbinding 1952-1992*. Jenka: 1992, 214 p., C3315

JACOBS P. *La Jonction Nord-Midi 1952-1992*. Jenka: 1993, 214 p., C3314

JAUMAIN S., BOQUET F., DELIGNE CH., VAN MEERTEN M., ALII. *Bruxelles et la jonction Nord-Midi. Histoire, architecture et mobilité urbaine. Brussel en de Noord-Zuidverbinding. Geschiedenis, architectuur en stedelijke mobiliteit.* Bruxelles Brussel: Archives Ville Bruxelles/Stadsarchief Brussel, Studia Bruxellae 3, 2004, 222 p., C5449

LEBBE F. *Au fil du rail. Tome XVI : L'exploitation. Le service des manœuvres. Tome XVII : La jonction Nord-Midi. Les gares du Nord et du Midi. Tome XVIII : La jonction Nord-Midi. L' O.N.J. et la halte centrale. Tome XIX : la jonction Nord-Midi. Historique et urbanisation. Tome XX : Des services rendus par la S.N.C.B. et de l'industrie belge du matériel de chemins de fer.* Brussel: Editorial-Office, 1949, 160 p., C2680

VAN MEERTEN M., VERBEURGT G., VAN DER HERTEN B. *Buiten-sporig Brussel. 50 jaar Noord-Zuidverbinding.* Lannoo: Brussel 2002-01-01, 95 p., C5214

VAN MEERTEN M., VERBEURGT G., VAN DER HERTEN B. *Un tunnel sous Bruxelles. Les 50 ans de la jonction Nord-Midi.* Brussel: Racine, 2002, 95 p., C5213

VANDENBERGHEN J. *Historique de la traction électrique en Belgique. La jonction Nord-Midi. Tome 4. 1952,* Bruxelles: SNCB, 1997, 433 p., C4323

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: verbinding, L 0 Brussel-Zuid – Brussel-Noord, Brussels Hoofdstedelijke Gewest

Museumcollectie: Lijn 0 Brussel-Noord - Brussel-Zuid