

Station Brussel-Centraal

Station: 1952-

Architecten: V. Horta en M. Brunfaut

Stijl: functionalisme

Telegrafische code: FBCL

Lijnen: gelegen op lijn 0, de Noord-Zuidverbinding

In enkele woorden: De geschiedenis van Brussel-Centraal hangt nauw samen met de aanleg van de Noord-Zuidverbinding. Het gebouw werd ontworpen door Victor Horta in de jaren 1930. Na diens dood in 1947 werd de bouw van het station toevertrouwd aan Maxime Brunfaut, zoon van architect Fernand Brunfaut die ook voorzitter was van het Nationaal Bureau der Noord-Zuid Verbinding. De Centrale Halte werd ondergronds ingericht, ter hoogte van kilometerpaal (KP) 1,829 van lijn 0 Brussel-Zuid - Brussel-Noord (beter bekend als de Noord-Zuidverbinding)



Gevel aan het Europakruispunt (Ref. L3588-10)

Geschiedenis

De plannen voor een station in het centrum van de stad Brussel lijken terug te gaan tot de aanleg van de eerste spoorlijn in de hoofdstad in 1836. Vanaf die datum drong de stad bij de regering aan op de noodzaak van een station "*zo dicht mogelijk bij het centrum*" ... maar de regering bleef doof voor dit verzoek en besliste twee kopstations te bouwen, een ten zuiden en een ten noorden van de stad.

In de jaren 1860 kende het treinverkeer een sterke groei. Tal van plannen om de twee kopstations in het noorden en het zuiden van de hoofdstad met elkaar te verbinden, werden op tafel gelegd. Maar de stad was te druk bezig met de overwelving van de Zenne en de aanleg van de centrale boulevards. Ondertussen ruimde het station Brussel-Groendreef stilaan plaats voor het Noordstation, dat in 1862 afgewerkt werd. En in 1869 werd het nieuwe Zuidstation ingehuldigd, dat het Bogaardenstation verving.

Er werd een alternatieve route gecreëerd met een westelijk ringspoor tussen het Noord- en het Zuidstation dat op 5 juni 1871 opengesteld werd voor exploitatie.

Pas in 1903 werd er een concrete beslissing genomen door de Belgische staat en de stad Brussel, die beide overtuigd waren van de noodzaak van een verbinding tussen de stations, maar niet zozeer van de bouw van een nieuw station! In de stadswijken werden echter grote saneringswerkzaamheden aangevat om de verbinding tussen de boven- en de benedenstad grondig te herzien en een centrale halte in te richten.

Talrijke commissies onderzochten de haalbaarheid van een centraal station, en ondanks het akkoord van de Kamers en de aanduiding in 1910¹ van Victor Horta als architect, zat het project in 1914, toen de oorlog uitbrak, nog steeds in de studiefase.

De naoorlogse periode was niet gunstig voor het opstarten van grote projecten² en pas met de oprichting, bij wet van 11 juli 1935, van het *Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding* (NBV) werd het project weer echt op de rails gezet.

Horta leverde verschillende voorontwerpen af. Het project dat gekozen werd voor de Centrale Halte, op de huidige locatie, dateert van 1936. Het contract met Horta werd in maart 1937 gesloten.

In juli 1945 diende het *Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding* de bouwaanvraag voor de Centrale Halte in bij het college van burgemeester en schepenen van de Stad Brussel. De architect was op dat moment 84 jaar oud en voelde zich niet langer in staat om het werk waar hij 25 jaar aan had geschaafd, te voltooien. Op 11 april 1945 vroeg hij NBV om zijn opdracht om gezondheidsredenen te beëindigen. Hij stelde meteen ook Maxime Brunfaut als opvolger voor, die tot mei 1940 als zijn medewerker aan het project had gewerkt. Brunfaut volgde dus Horta op, maar weigerde het uiterlijke architecturale aspect van het bouwwerk te wijzigen.

De basisplannen zou hij echter wel moeten aanpassen, aangezien de hele setting ondertussen geëvolueerd was, met nieuwe uitdagingen en andere knelpunten. In 1937 werd het aantal treinen dat door het Centraal Station zou passeren nog geraamd op 250 stoomtreinen per 18 exploitatie-uren. In 1945 was dat aantal al gestegen tot 750 elektrische treinen per 20 exploitatie-uren!

Het ondergrondse station wordt gekenmerkt door zes sporen in een bocht. Het wordt bediend door drie perrons van 8 m breed en 300 m lang.

Bovendien moest er een zevende doodlopend spoor komen om de Centrale Halte te verbinden met de luchthaven van Melsbroek. We komen hier verder nog op terug.

¹ De staat koos eerst Ernest Acker als architect voor het project. Na diens dood kreeg Victor Horta, zijn grote rivaal van weleer, de opdracht de plannen voor het toekomstige Centraal Station uit te werken.

² In 1923-'24 was er zelfs sprake van dat de werkzaamheden aan de Noord-Zuidverbinding op verzoek van de nieuwe minister van Spoorwegen, Post en Telegrafie zouden worden gestaakt.

De inhuldiging



Inhuldiging van het station Brussel-Centraal (Ref. Z07039A)

Op 4 oktober 1952 werd het Centraal Station, samen met de Noord-Zuidverbinding, ingehuldigd door koning Boudewijn. Het duurde nog tot 1954 vooraleer er een ondergrondse doorgang werd gecreëerd naar de Grasmarkt. Die doorgang, de huidige Hortagalerij, werd tijdelijk gesloten begin jaren 1990. In 1965-'69 werd het station aangesloten op het metrostation.

Van Halte naar Station

Een kleine anekdote: gedurende het hele project van de Noord-Zuidverbinding werden de stations op de verbinding aangeduid als 'haltes'. In feite werden ze eerder beschouwd als eenvoudige stopplaatsen dan als monumentale stations met een imposante gevel. Pas vanaf de inhuldiging van de Noord-Zuidverbinding werd de term 'Centraal Station' gebruikt in plaats van 'Halte'.

De architectuur volgens Horta

Vanaf het begin van het project koos Horta ervoor de Art Nouveau te verlaten en trok hij volop de kaart van een sobere en functionele architectuur, in de lijn van de internationale officiële bouwkunst van de late jaren 1930. Het Centraal Station zou meteen ook Horta's laatste bouwwerk worden.

Het ontwerp ervan bleek niet eenvoudig, door de driehoekige vorm die het toekomstige stationsgebouw moest aannemen (ingeklemd tussen de straten Putterij, Kantersteen en Keizerinlaan), boven een station in een bocht.

De situatie werd nog verder bemoeilijkt door de verschillende bouwlagen: één straat lag op een hoger niveau, terwijl de andere twee afliepen richting een kruispunt.

Bestemming van het gebouw

Het toekomstige station omvatte twee delen:

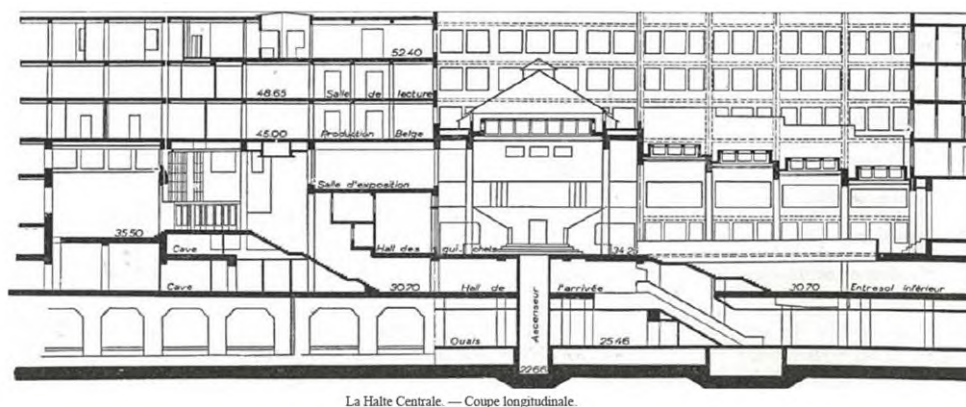
NMBS zou ongeveer een derde van het gebouw innemen, namelijk de gelijkvloerse verdieping en de lagergelegen tussenverdieping tussen het niveau van de omringende straten en de tunnelopeningen met de sporen en perrons.

De rest van het gebouw zou verschillende instanties huisvesten zoals: een post- en telegraafkantoor, het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, de commerciële en koloniale kantoren, het persagentschap en kantoren van verschillende spoorweg-, scheepvaart- en luchtvaartmaatschappijen.

De Halte zelf

De Centrale Halte zelf telt **drie hoofdniveaus**:

Op het **laagste niveau** bevinden zich de sporen en drie dubbele perrons, die elk toegankelijk zijn via een trap, twee roltrappen en een lift.



Uittreksel uit het artikel "La Halte Centrale" van Maxime Brunfaut. Verschenen in het tijdschrift *Trains*, p.14 (Ref. K17786)

Op het **tussenniveau** bevinden zich een wachruimte, het koninklijke salon, sanitaire voorzieningen, diverse diensten, winkels en circulatieruimte tussen de verschillende toegangen.

Op de **gelijkvloerse verdieping** bevinden zich de loketten, de bewaarplaats, het buffet, het postkantoor en, in het noorden, een toegang tot een overwelfde doorgang tussen Putterij en Kantersteen. Deze verdieping omvat ook de toegangen tot het station. Vertrekkende reizigers komen binnen via de hoofdingang op het Europakruispunt of via de straat Kantersteen.

De voorgevel van de hoofdingang is concaaf en biedt een brede open doorgang tussen vier zuilen die een luifel dragen met het opschrift 'BRUXELLES-CENTRAL' en 'BRUSSEL CENTRAAL', aan weerszijden van een bronzen inhuldigingsplaat.



Trap naar de perrons (Ref. D3345-01)



Hoofdingang (Ref. L2705-56)

Technische specificaties

De Centrale Halte was zeer innovatief voor haar tijd. De in- en uitgangseuren werden volledig weggelaten en vervangen door een luchtgordijn! Reizigers lopen door dit 'gordijn' zonder het te beseffen. Bovendien voorkomt dit systeem tocht in het gebouw!

De hele tunnel is voorzien van mechanische ventilatie, terwijl de lokalen in de onderste tussenverdieping van het station (onder straatniveau) geklimatiseerd en geventileerd zijn.

Ook de verlichting speelde een belangrijke rol bij het ontwerp. Het station bevindt zich namelijk onder de grond en reizigers die het station binnenkomen of verlaten, maken de overgang van natuurlijk licht buiten naar kunstlicht op de ondergrondse verdiepingen. Brunfaut vond het essentieel dat de overgang geleidelijk zou verlopen en dat de verlichting van de trappen, de doorgangen en de 300 meter lange perrons absolute veiligheid zou bieden door gebruik te maken van verlichting die het daglicht benadert.

De gevels

De **bovenverdieping** telt negen smalle, hoge glaspartijen die symbool staan voor de Belgische provincies (er waren er destijds maar negen).

De gevels hebben een parement van natuursteen (Gobertangesteent (d.i. een witte kalksteen ontgonnen in de buurt van Geldenaken) en Reffroysteen (ontgonnen in Frankrijk)), en een sokkel en dekstenen van Blauwe Belgische Hardsteen, ontgonnen in de buurt van Zinnik.



Hoofdingang station Brussel-Centraal (Ref. Z07216)

Interieurelementen

Aan de binnenkant van het station doen de glasstenen in het plafond de lokettenzaal baden in natuurlijk licht van bovenaf.

De muren zijn bekleed met travertijn, geaccentueerd met plinten van Belgisch marmer (blauwsteen).

De vloer is geplaveid met Larryssteen (of Mirabeausteen), met in de steen ingelegde messingmotieven (zie hieronder).

De loketten en de lokettenzaal, evenals de grote trap die naar de lager liggende verdiepingen leidt, zijn gemaakt van gneis uit Ticino. Op de tussenverdieping is het deurkozijn van het Koninklijke Salon bekleed met graniet van Labrador, net als de buitengevel op het Kantersteen.

Klassering

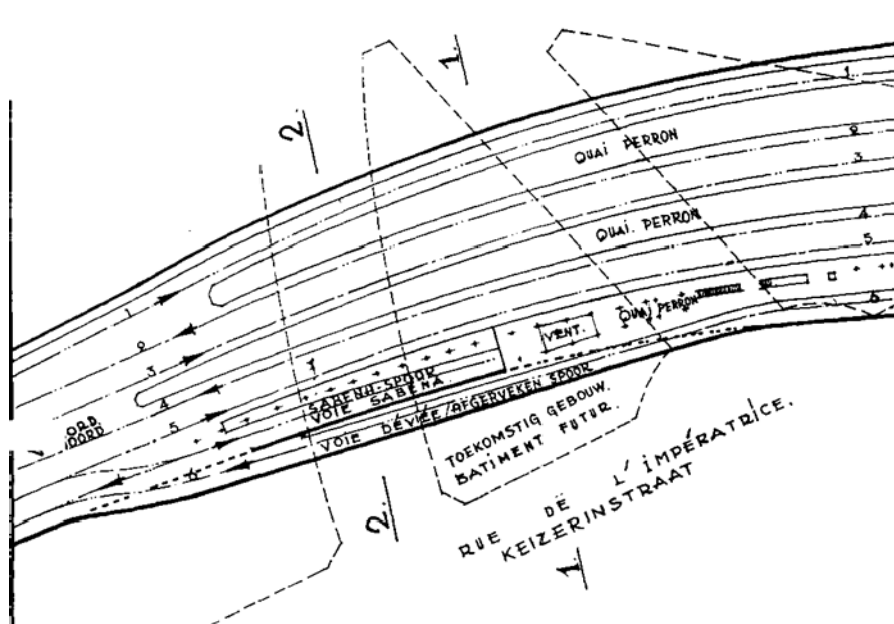
Bij besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 16 maart 1995 zijn bepaalde delen van het Centraal Station ingeschreven op de bewaarlijst als monument.

Het gaat om alle buitengevels, de daken, de oorspronkelijke binnenstructuur, de lokettenzaal en de trap die van de lokettenzaal naar de eerste ondergrondse verdieping leidt.

Zo staat het in het besluit: 'Het centraal Station dient op de bewaarlijst ingeschreven te worden omwille van zijn historisch, artistieke en esthetische waarde. Dit gebouw is een waardevolle getuige van de internationale officiële stijl uit de late jaren dertig. Het vertoont de typische karakteristieken van de functionele architectuur met art deco reminiscenties. Het station is bovendien de laatste belangrijke realisatie van Victor Horta, wiens omvangrijke oeuvre evolueerde van de art nouveau naar het modernisme, zoals o.a. het Paleis voor Schone Kunsten, gerealiseerd in 1925 en gesitueerd in de onmiddellijke omgeving. Diverse kunstenaars hebben meegewerkt aan de decoratie, waaronder Charles Leprieux en D. Ledel.'

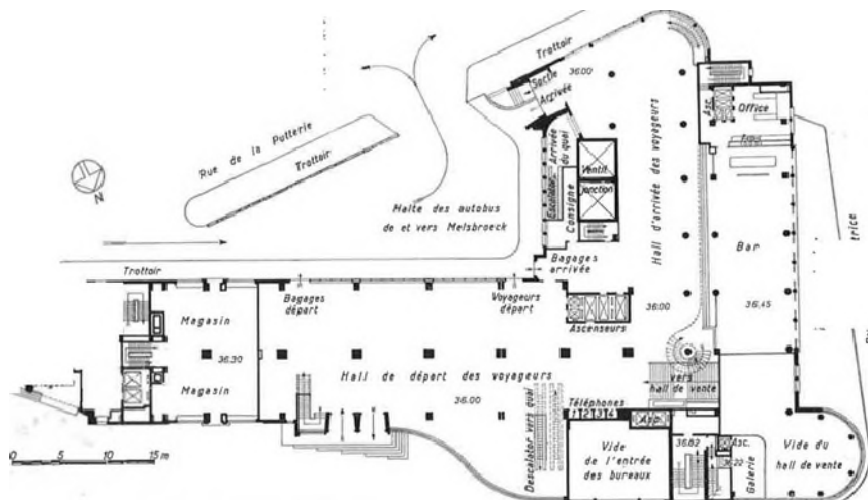
De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgde het transformatieproces van het gebouw dan ook op de voet op.

De Air Terminus



De inplanting van het 'SABENA-perron'. Uittreksel uit K19026

Aan het einde van de oorlog, in 1945, werden de werken aan de Noord-Zuidverbinding hervat. In die tijd was de luchtvaart in volle opmars en dus wou SABENA in het centrum van de stad een enorm gebouw optrekken om al haar diensten in onder te brengen, dat ook een vertrekstation naar de luchthaven en een landingsplaats voor helikopters zou omvatten. De bestuurders van SABENA en NMBS wilden een spoorverbinding creëren tussen Brussel en Melsbroek, waar de luchthaven zich toen bevond. Ook dit project vertrouwden ze toe aan Maxime Brunfaut.



Indeling van de Air Terminus voor reizigers. Uittreksel uit K713835

Het gebouw, dat opgetrokken werd boven de Noord-Zuidtunnel, stond in rechtstreekse verbinding met de sporen die onder de funderingen liepen. Het beschikte over een perron dat bediend werd door een dieseltrein, en later door een elektrische trein die de luchthaven verbond met de Centrale Halte.

De Noord-Zuid-tunnel maakte het echter technisch onmogelijk om een doodlopende lijn en een perron te creëren om de treinen met bestemming Melsbroek te parkeren.

Het was uitgesloten om een van de zes bestaande sporen op te offeren. Om een zevende spoor te creëren onder het SABENA-gebouw en er verticaal mee te worden verbonden, moest de tunnel ook worden verbreed. Er kwam wat spoorwegingenieurs 'een kruisverbinding' noemen, een zevende spoor dat vanaf het Noordstation gebruikmaakte van de lijn Brussel - Leuven, om daarna te vertakken naar de luchthaven vanaf Zaventem. Dit extra spoor kwam tussen de sporen 5 en 6 te liggen, over een lengte van 150 meter, met een aangrenzend perron van ongeveer 60 meter.

Vanuit het Sabena-gebouw konden bagage, zieken en hulpbehoevenden via de liften van de Air Terminus naar het ondergrondse perron worden gebracht. Reizigers die vanuit Brussel vertrokken, konden gebruik maken van rolpaden.



Sabena-gebouw bij het Centraal Station (Ref. Z07238E)

Het onderste gedeelte van het gebouw was voorbehouden voor het publiek. Het was het luchthavenstation zelf, inclusief boekings- en incheckbalies, wisselkantoren, wachtruimtes, toiletten, bar, restaurant, postkantoor, verpleegpost, kapper, tabakswinkel enz. Op de bovenste verdiepingen werden niet alleen de diensten van SABENA gegroepeerd, die op dat moment nog over heel Brussel verspreid waren, maar zouden ook de kantoren van buitenlandse bedrijven worden ondergebracht.

Deze ontwikkeling bracht het hart van de stad op 16 minuten van de luchthaven. Maar ook elke reiziger uit de provincies kon profiteren van een rechtstreekse verbinding tussen de Air Terminus en de lijnen van het spoorwegnet.

In 1998, bij de invoering van het IC/IR-plan, werd deze verbinding afgeschaft ten gunste van rechtstreekse verbindingen tussen de luchthaven en verschillende Belgische steden; die verbindingen passeren door de Noord-Zuidverbinding, waaronder via Brussel-Zuid. Het kopspoor werd uiteindelijk ontmanteld en de toegangen werden ommuurd.

Toen SABENA failliet ging, kreeg de Air Terminus een nieuwe bestemming. Sinds 2005 herbergt het gebouw een bierbar op de gelijkvloerse verdieping.

Buitengewoon Brussel-Centraal

Onder het station bevinden zich nog enkele overblijfselen van het Brussel van weleer: er zijn restanten van een middeleeuwse straat met oude kasseien en een stuk voorgevel, maar ook een betonnen helling (toegang voor de brandweer) die zacht glooiend in de grond verdwijnt en leidt naar ... de grondwaterlaag. Het was allicht de bedoeling om hier een ondergrondse parking in te richten.

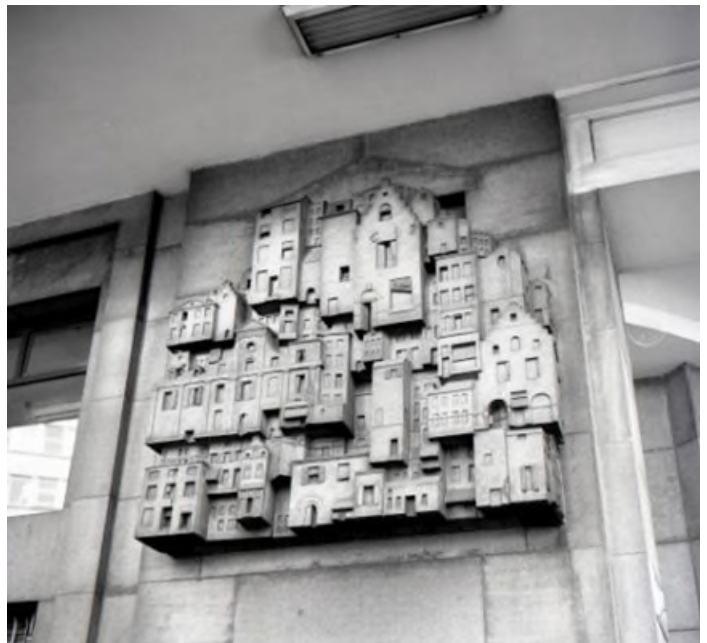
Kunst voor iedereen

Het Centraal Station telt tal van kunstwerken. Die bevinden zich zowel aan de buiten- als de binnengevels van het gebouw.

Op de buitengevel, aan weerszijden van de hoofdingang op de hoek van het Europakruispunt en Putterij, vallen twee reliëfs van Charles Leprieux uit 1954 te bewonderen. Ze stellen de voormalige wijk Putterij voor, die bij de aanleg van de Noord-Zuidverbinding is gesloopt.

Bij een van de ingangen van het station bevinden zich twee gedenkplaten van de hand van Dof Ledel ter ere van Victor Horta en Maxime Brunfaut.

Bij de ingang kant Kantersteen bevindt zich nog een ander reliëf, eentje van Elisabeth Barmarin (*Le jeu de quilles*).



Bas-reliëf aan de ingang van het station voor de restauratie (Ref. Z10054B)

Binnen, in de lokettenzaal, bevinden zich verschillende kunstwerken.

Een gedenkplaat geschonken door het *Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding* is gewijd aan de nagedachtenis van de heren Eudore Franchimont (1880-1947), Victor Waucquez (1874-1952) en Marcel Castiau (1877-1950). Het is van de hand van Adolphe Wansart.

De plaat bevindt zich in de lokettenzaal, links van de hoofdingang van het gebouw.

Een vrouwelijke figuur, half uitgestrekt, houdt in haar hand een afbeelding van de aartsengel Michaël in harnas die de duivel neerslaat. Daarboven is een medaillon van de drie bestuurders ingezet.



Herdenking van de weerstanders van het spoor in Brussel-Centraal (Ref. D4061-20)



Gedenkplaat ter ere van de promotoren van de Noord-Zuidverbinding- Brussel (Bemoumen)

Nog steeds in de lokettenzaal, boven de hoofdtrap die naar de perrons leidt, staat het monument dat de naam 'De Bevrijding' meekreeg, gewijd aan de spoorwegarbeiders die tijdens de wereldoorlogen zijn omgekomen. Het bestaat uit een sculptuur in haut-relief, de "Machinist", met een geweer in de ene en een moersleutel in de andere hand, en twee reliëfs die episodes uit de twee conflicten weergeven. Het werk is van Fernand Debonnaires.



Fresco van de aartsengel Michaël (Ref. D3500-11)

Boven de ingang aan de kant van het Europakruispunt worden op een gigantische fresco de aartsengel Michaël en enkele Belgische steden afgebeeld. Het is een werk van Joseph Hayez



De emblemen van Brussel, Luik en Antwerpen (Ref. D3500-15, D3500-16 en D3500-14)

In het plaveisel van Mirabeausteen zijn de emblemen van de stad Brussel, Luik en Antwerpen in messing ingelegd.

Het koninklijk salon



Ingang van het koninklijk salon in de tussenverdieping van het station. Copyright Candice Athenais (Ref. A0246-02)

Vóór 1914, toen besloten werd tot de bouw van het station, werden bezoeken van staatshoofden nog niet per vliegtuig afgelegd. Om de voornamste gasten te ontvangen en om een wachtruimte te bieden aan de koninklijke familie, voorzagen de architecten een discreet Koninklijk salon om buitenlandse delegaties te ontvangen. Dit salon, gelegen op de tussenverdieping, werd op 4 oktober 1952 ingehuldigd door Koning Boudewijn, tegelijk met het station zelf.

Het salon is toegankelijk van in het station en via Kantersteen.



Ingang van het koninklijk salon (Ref. Z07214C)

Op de tussenverdieping geeft een dubbele toegangsdeur met daarop het Belgische wapenschild toegang tot een gang die bekleed is met wit marmer, en die de verbinding vormt tussen de tussenverdieping en het eresalon. Dat salon is ingericht met kostbare houten meubelen, voorzien van een koninklijk monogram. Tapijten, enkele schilderijen van bekende schilders en de verlichtingselementen vervolledigden de inrichting. Wandlampen met de Belgische leeuw erop, werpen een warmgeel licht op de muren. Rond een imposante tafel staan enkele witte lederen stoelen. Ze werden bekleed met gestempeld leder door leerbewerker Delvaux. Een grote witte zitbank siert de muur. Aangrenzend aan dit salon is een kleine badkamer. De wastafels hebben gouden kranen en de wanden zijn bekleed met mozaïektegels.

Via een deuropening kom je bij een trap en een vergulde lift die het salon verbinden met Kantersteen.

Tijdens Expo 58 werden in dit salon de buitenlandse delegaties ontvangen. Naast de koning en leden van de Belgische koninklijke familie heeft het salon ook buitenlandse vorsten en staatshoofden ontvangen, waaronder de keizer van Ethiopië, Haile Selassie, de sjah van Iran, groothertogin Charlotte en de prins van Luxemburg, enz.

Tegenwoordig wordt het salon niet meer gebruikt door de koninklijke familie.

Verbouwingen

Van 2000 tot 2009 werden grote restauratiewerken uitgevoerd om het station een facelift te geven.

De gevels werden opgeknapt, de grote lokettenzaal werd gerenoveerd en heringericht, waarbij de loketten werden gemoderniseerd en een Travel Centre werd geïnstalleerd voor de verkoop van internationale reizen, NMBS-informatie en waar ook een 'geschillenloket' werd gecreëerd.

Op de tussenverdieping werd een nieuwe centrale gang gecreëerd, in het verlengde van de monumentale trap die toegang geeft tot de lokettenzaal, om op die manier ruimte te bieden aan nieuwe winkels en een wachtzaal.

Deze centrale gang beschikt over een glazen koepel van 12 m die natuurlijk licht binnenlaat.

Ter hoogte van de Kunstberg werd een nieuwe toegang tot het station gecreëerd, die aansluit op de ingang Madeleine.

Daarnaast werden ook de perrons gemoderniseerd.

Bij al deze renovaties moest uiteraard rekening worden gehouden met de beperkingen die inherent zijn aan de klassering van het station in 1995.



Koepel van de nieuwe centrale gang (Ref. D3326-01)



Nieuwe toegang tot de Kunstberg (Ref. L3588-35)

Catherine Walravens
September 2022

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale inscrivant sur la liste de sauvegarde comme monument certaines parties de la Gare Centrale sise Cantersteen/Boulevard de l'Impératrice à Bruxelles. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering inschrijvende op de bewaarlijst als monument van sommige delen van het Centraal Station gelegen Kantersteen/Keizerinlaan te Brussel. *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, 16-03-1995, p. 7, K35416
- Brussel-Centraal: nog maar eens verhuizen! *Connect NL*, nr 10, (01,02-2006, p.12-13, K711025
- Bruxelles-Central: ça va encore déménager! *Connect FR*, nr 10, 01-02-2006, p.12-13, K711026
- Bruxelles- Première gare aéro-ferroviaire. Un exemple à méditer. *Rail et Route*, nr 91, 01-09-1953, p.25-27, K700298
- BRUNFAUT, M. Le nouvel immeuble "Air Terminus" aérogare et bâtiments administratifs de la Sabena, à Bruxelles. *Technique des Travaux (La)*, nr 5-6, 05-06-1954, p.139-152, K713835
- CLAEYS G. De spoorweg in dienst van de luchtvaart. Brussel (Centraalstation) verbonden met de Nationale Luchthaven van Melsbroek. *Treinen*, Vol. 2, nr 10, 01-10-1952, p.14-18, K19025
- CLAEYS, G. Le rail au service de l'aviation. La liaison Bruxelles (Gare centrale) - Aéroport national de Melsbroeck. *Trains (Fr)*, nr 10, 01-10-1952, p.14-18, K19026
- LEBBE, F. Men bouwt aan een nieuwe uitgang en een bijkomende ingang in de Centrale Halte. *Treinen*, 01-06-1951, p. 49-63, K18771
- MARTINY V.-G. La halte centrale. Baron Victor Horta et Maxime Brunfaut, architectes S.C.A.B. *Rythme*, nr 14, 1953, p.16-22, K703230
- PETIT, M. Het koninklijk salon van het station Brussel-Centraal. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 52, 01-12-1960, K540582
- PETIT, M. Le salon Royal de Bruxelles Central. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, nr 52, 01-12-1960, p.8, K21499
- VAN USSEL M. Brussel-Centraal weldra in het nieuw. *Spoorweg Journaal*, nr 126, 03-04 2002, p.56-57, K35348
- VAN USSEL M. Bruxelles-Central bientôt rénovée. *Journal du Chemin de Fer*, nr 126, 03-04 2002, p.56-57, K35347
- WEBER M.R. Réalisation d'une jonction ferroviaire au centre de Bruxelles. Aperçu des aménagements et perspectives d'exploitation. *Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer*, 01-05-1949, p.453-512, K18791

Boeken: *Het station Brussel-Centraal en zijn steensoorten.* Brussel : B-Holding, 2010, 24 p. ill. A440347

La gare Centrale de Bruxelles et ses matériaux pierreux. Bruxelles : B-Holding, 2010, 24 p. ill. A439907

BRUNFAUT F. *Victor Waucquez, Marcel Castiau, Eudore Franchimont. Discours de Fernand Brunfaut,* 1955, 20 p., B700379

KELLER P. *Bruxelles embelli et assaini. La Senne-boulevard. Raccordement direct des stations de l'Etat par un chemin de fer souterrain à travers Bruxelles, avec débarcadère central. Projet présenté par P. Keller et Cie.* Bruxelles :, 1864, 32 p., B10196

QUITTELIER P. *Réorganisation générale du bâtiment de gare de Bruxelles-Central.* Bruxelles, 1992, 64 p. ill. E0088

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

Bibliotheekcatalogus: station Brussel-Centraal

Museumcollectie: station Brussel-Centraal