

Station Brussel-Zuid

Eerste station: 1840-1864
(Bogaardenstation)

Tweede station: 1869-1949
Architect : Auguste Payen
neoclassicistische stijl

Derde station: 1952-1992
Architecten : A. & Y. Blomme en
F. Petit
modernistische stijl

Vierde station: 1992-
(Verbouwing derde station)
Architect : Marc De Vreese

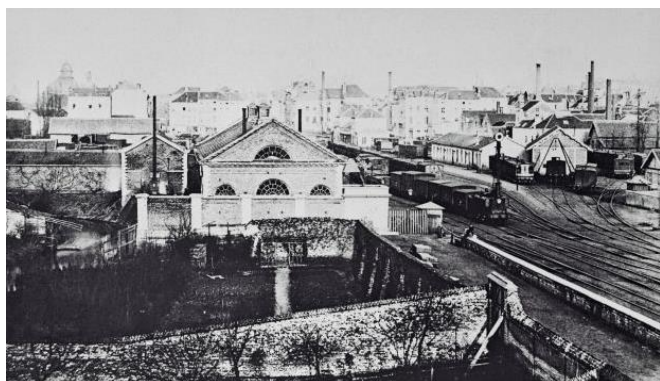
Telegrafische code: FBMZ (vroeger
FMB)

Lijnen : 0, 25, 28, 36, 36c, 50, 50a,
60, (91), (93), 94, 96, 124, 161



Het vierde station Brussel-Zuid (Ref. L3227-11)

Van Bogaardenstation tot Zuidstation



Het Bogaardenstation in 1845 (Ref. Z00166)

Tussen 1835 en 1840 wordt het Belgische spoorwegnet uitgebreid en komen er ook lijnen naar het Zuiden van België. Als eerste Brusselse station op de lijn Brussel - Tubeke (aan het begin van de lijn naar Bergen en later Parijs) werd op 18 mei 1840 het Bogaardenstation ingehuldigd, in het centrum van de stad, op 400 meter van de Grote Markt.

Als eindstation was het toen nog een eenvoudig houten gebouw van één verdieping en twee zijvleugels waarin de verschillende diensten waren ondergebracht. Het werd gebouwd op de plaats van het voormalige klooster van de Bogaarden, waaraan het zijn naam ontleent, en dat bij het huidige Rouppeplein lag.

Later kwamen er ook nog een stelplaats voor locomotieven, een werkplaats en een stalling voor rijtuigen nabij de Zuidlaan, evenals bijkomende spoorlijnen zoals lijn 124 naar Charleroi.

Het station van 1869

De stijging van het treinverkeer leidde tot de beslissing om het station weg te halen uit het stadscentrum van Brussel, en het over te brengen naar de gemeente Sint-Gillis. Door de sloop kan deze wijk, die vaak overstroomd wordt door de Zenne, worden gesaneerd. Er wordt ook een majestueuze laan aangelegd op de plaats van de oude sporen: de Zuiddreef, nu de Stalingradlaan.



Postkaart van het tweede Zuidstation (Ref. Z00329)

Het nieuwe station, dat intussen omgedoopt is tot 'Zuidstation', blijft een kopstation. Het werd ingehuldigd op 6 november 1869. Het is een monumentaal station in neoclassicistische stijl naar een ontwerp van de architect Auguste Payen (1801-1877), een van de eerste architecten die in 1841 door de Belgische Staatsspoorwegen werd ingehuurd. Het wordt de tegenhanger van het majestueuze Noordstation, aan de andere kant van de stad, dat 23 jaar eerder ingehuldigd werd door Koning Leopold I.

Het bestaat uit drie gebouwen in een U-vorm, rond een hal met een glazen luifel die zich uitstrekt over de sporen. De hoofdgevel, die gekenmerkt wordt door een opeenvolging van Korinthische zuilengalerijen en arcades, wordt onderbroken door een toegangsportiek en paviljoenen op de hoeken. Deze portiek, een Romeinse triomfboog als het ware, is versierd met plantenmotieven, bas-reliëfs en beelden van Joseph Ducaju (1823-1891). Ter bekroning van het geheel, maakt Louis Samain (1834-1901) een werk dat op de portiek wordt geplaatst. Het stelt een vrouw voor die een fakkel draagt en op een gevleugelde wagen staat, versierd met het hoofd van Mercurius. Ze symboliseert de veroveringsgeest van de spoorwegen en hoe techniek tijd en afstand overwint. Zo neemt de portiek de rol van een toegangspoort tot de stad op zich.



Binnenzicht van het tweede Zuidstation (Ref. Z04606)

Het station stimuleert de ontwikkeling van de nieuwe wijk. Het blijft in gebruik tot na de Tweede Wereldoorlog, wanneer de Noord-Zuidverbinding wordt afgewerkt.

De Noord-Zuidverbinding en het derde station

In het begin van de 20e eeuw had Brussel twee kopstations: het Zuidstation en het Noordstation. De toename van het spoorverkeer en de wens om het Noorden en het Zuiden van het land met elkaar te kunnen verbinden, gaven aanleiding tot het idee om de twee stations via het spoor met elkaar te linken. De werken aan de Noord-Zuidverbinding begonnen in 1911 en werden pas in 1952 voltooid, doordat de bouw tijdens beide wereldoorlogen werd onderbroken.

In 1949 werd het Zuidstation met de grond gelijk gemaakt. Ook de kunstwerken die het gebouw sierden, bleven niet gespaard. Het nieuwe station bestaat uit meerdere gebouwen die voornamelijk tussen 1949 en 1954 worden opgetrokken.



Het derde station Brussel-Zuid (Ref. Z06647C)

Dit modernistische complex in gele baksteen is een ontwerp van de architecten Adrien Blomme (1878-1940) en Yvan Blomme (1906-1961), in associatie met Fernand Petit (1885-1955). Het esthetische aspect van de architectuur lijkt ondergeschikt aan de 'flow' en het gebruiksgemak van de gebouwen.

Het enige fantasietje van het station is de vierkante uurwerktoren. Een gladde, gele gevelsteen, de Fauquenbergesteen, zorgt voor een visuele verbinding tussen de gebouwen.

In 1950 worden zeventien sporen op het dak van het station geplaatst. De loketten worden ingericht op het gelijkvloers.

De meeste werken zijn klaar voor de inhuldiging van de Noord-Zuidverbinding op 4 oktober 1952. Het station omvatte op dat ogenblik een treinstation, een busstation, administratieve gebouwen, een postsorteercentrum, de spoorwegtalud met zijn keermuur, viaducten en een portiek.¹

¹ Portiek : Open galerij of zuilengang waarvan het dak op zuilen of arcades rust.

De ombouw en uitbreiding van het station voor de HST

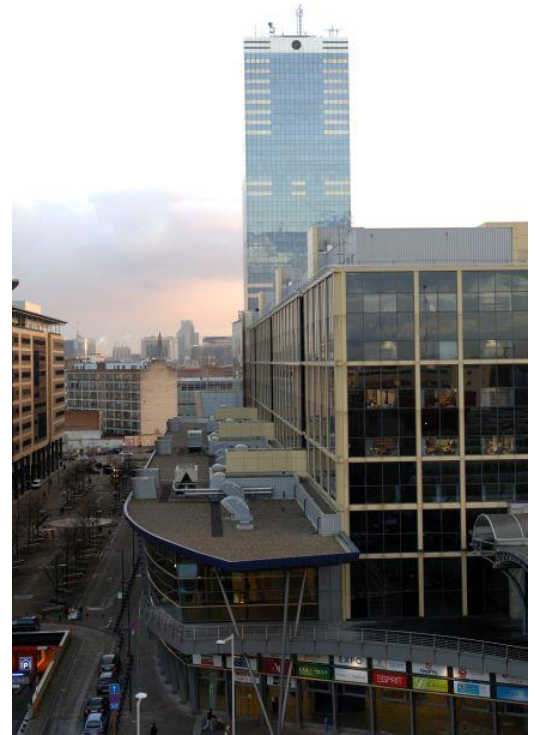
Door de komst van de hogesnelheidstreinen moet een deel van het station aangepast worden om tegemoet te komen aan de eisen van dit internationale net. In 1992 worden het achterste gedeelte van het station aan de Frankrijkstraat en het stuk aan het Victor Hortaplein afgebroken om plaats te maken voor een uitbreiding.

Dit ontwerp van architect Marc De Vreese (Eurostation) zal dienen als terminal voor de hogesnelheidstreinen. Het station telt nu 22 sporen, waaronder twee terminals voor Thalys- en Eurostar-treinen.

Tijdens deze werken wordt de uurwerktoren van het station verwijderd, net als het voorportaal, de ronde inkomhal, de bagageruimte, het restaurant en de lokettenzaal.

De komst van het nieuwe cliënteel die deze terminal aantrekt, zet NMBS ertoe aan om het hele station te moderniseren, om zo het reizigersonthaal te verbeteren. Het station wordt dan een echte winkelgalerij, een plek om te ontspannen, een hapje te eten of wat te shoppen.

De bouw past ook binnen een grootschalig renovatieproject van de Zuidwijk, waar de stedenbouwkundige uitdagingen enorm zijn.



Het vierde station Brussel-Zuid (Ref. L3227-34)



De ingang van het vierde station Brussel-Zuid aan het Hortaplein (Ref. D2853-19)

Catherine Walravens
Sven De Boeck
Augustus 2020

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Bruxelles-Midi à l'heure du TGV. Brussel-Zuid in het HST-tijdperk. *Usines & Industries*, 01-11-1994, p. 38-51., K9775
- BLOMME A., BLOMME Y., PETIT F. - Y. La gare du Midi. *Trains (Fr)*, 01-04-1951, p.29-30, K18770
- FERON G. De Brusselse stations. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-08-1979, p. 6-13., K36858
- FERON G. Les gares de Bruxelles. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-08-1979, p. 6-13., K2060
- ISOLABELLA A. Travaux d'aménagement et de relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. *Trains (Fr)*, 01-04-1951, p. 18-28, K18766
- JACOBS P., CHESSUM R. - Y. Bruxelles Nord - Bruxelles Midi : une liaison d'un demi-siècle. *Rail Passion*, 30-11-2002, p. 34-41., K36287
- La jonction et la transformation des gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. *Revue générale des Chemins de fer*, 01-05-1953, p. 298-306, K18784
- MEYFROID C. Etude : la gare du Midi à Bruxelles (1840-1952). Un enjeu urbanistique et économique. *Patrimoine Industriel. Bulletin trimestriel de l'a.s.b.l. 'Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles'*, n°. 67-68, 01-10-2006, p. 10-18, K348087
- 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
- VERPOEST L. Tussen Noordstation en Zuidstation, tussen bovenstad en benedenstad : de architectuur van een kruispunt. *M & L - Monumenten en Landschappen*, 01-04-1989, p. 4-28., K35352
- WEBER M.R. Réalisation d'une jonction ferroviaire au centre de Bruxelles. Aperçu des aménagements et perspectives d'exploitation. *Bulletin de l'Association du Congrès International des Chemins de Fer*, 01-05-1949, p. 453-512, K18791

Boeken: *Saint-Gilles. Gare du Midi et bâtiments annexes. Avenue Fonsny 47,48,49.* Région de Bruxelles-Capitale. Inventaire du patrimoine architectural, Bruxelles : MRBC, Monuments & Sites, 2004, 10 p., C443097

BREES G. *Bruxelles-Midi. L'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle.* Bruxelles : Editions Aden, 2009, 384 p., C344887

DEMEY, T. *Bruxelles, histoire d'une capitale en chantier.* Bruxelles : CFC éd., 1990, t. I, pp. 185-237, t. II, pp.183-246.

DEMEY, T. *Les gares bruxelloises, un patrimoine méconnu.*, Bruxelles : Service des Monuments et Sites, 1994, pp. 28, 29, 48-52.

Internet: http://www.irismonument.be/fr.Saint-Gilles.Avenue_Fonsny.47.html

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

Bibliotheekcatalogus: station Brussel-Zuid

Museumcollectie: station Brussel-Zuid