

Station Schaarbeek

Eerste station (halte Helmet): 1864¹ -1887

Tweede station: 1887² -1913

Architect: Franz Seulen
Vlaamse neorenaissance

Derde station: 1913³-2015

Architect: Franz Seulen
Vlaamse neorenaissance

Train World: 2015-

Telegrafische code: FSR

Lijnen: 25, 26, 27, 28, 36, 36c, 94



Het station en het Prinses Elisabethplein, 2011 (Ref: D3548-39)

Van de halte bij het gehucht Helmet tot het eerste station

In 1835 werd de eerste Belgische spoorlijn in gebruik genomen, die Brussel met Mechelen verbond. Vertrekkend van het station Brussel-Groendreef, dat nu verdwenen is, doorkruisten de sporen het lager gelegen deel van Schaarbeek en liepen langs de oevers van de Zenne en het domein Monplaisir. Om de wijk Helmet te bedienen werd in 1864 een eerste gebouw opgetrokken ter hoogte van het huidige kruispunt van de Rodenbachstraat en de Anatole Francestraat. Deze halte diende ook als onderkomen voor de overwegwachter. Ze werd geopend voor het publiek op 1 september 1864 en werd al snel een station op 1 oktober 1865. Een plan uit 1874 toont reeds een permanent ontvangstgebouw dat grenst aan een tijdelijk gebouw.⁴

Reeds in 1871 besloot het Ministerie van Openbare Werken dit station door een nieuw te vervangen en in 1873 verwierf het bijna 250 hectare grond ten noordoosten van Schaarbeek. Het was de bedoeling

¹ Inhuldigingsdatum: 1864

² De plannen dateren van 1887

³ De plannen dateren van 1913, maar het station werd pas na de oorlog gebouwd, in 1919, en in het begin van de jaren 1920 in gebruik genomen.

⁴ OS n°249 17/08/1874

de opstoppen in de stations Brussel-Noord en -Groendreef te verlichten en een rangeer- en vormingsstation, een locomotiefloods en wagenwerkplaatsen aan te leggen.

In 1880, na de aanleg van de Prinses Elisabethlaan, die toen de Rue Royale Sainte-Marie heette, werd een plein aangelegd, het Place Nationale. Dit heet nu het Prinses Elisabethplein.

Het tweede station (1887-1913)

In 1887⁵ ontwierp de architect van de Belgische Staatsspoorwegen, Franz Seulen, de plannen voor het nieuwe ontvangstgebouw. Dit is de linkerkant van het huidige station.

Het gebouw werd opgericht op enkele meters van de oude halte Helmet.



Hoofdgevel van het station uit 1887. Postkaart uit het einde van de 19e eeuw (Ref. 10122)

Het had vier functies: administratie (loketten en kantoren), reizigers (wachtkamer en buffet), technische installaties (lampenkamer) en tenslotte de accommodatie van de stationschef, die zich op de verdieping boven het reizigersgedeelte bevond. Het station, in Vlaamse neorenaissancestijl, werd op 7 februari 1889 opengesteld voor het publiek⁶.

Het station werd snel te krap.

Tussen 1903 en 1913 had de toename van het aantal passagiers en van het goederenvervoer de spoorwegdirectie doen besluiten tot uitbreiding en modernisering van het spoornet. Er werd al gesproken over een Noord-Zuidverbinding en Schaarbeek kreeg een belangrijke rol in deze ontwikkeling.

⁵ Het ontwerpplan van de linkervleugel van het station dateert van 12 maart 1887. De handtekening van F.-J. Seulen, Sectiechef eerste klasse bij de Staatsspoorwegen, kan worden ontcijferd.

⁶ Volgens de krant *L'Indépendance belge* van 08/02/1889

Het derde station (1913-2015)

In 1913 werd architect Seulen opnieuw gevraagd plannen te maken voor een nieuwe vleugel aan het bestaande stationsgebouw, in dezelfde Vlaamse neorenaissancestijl. Dit gebouw, dat groter is dan het eerste, zou de reizigers verwelkomen en bestond uit een grote stationshal en verschillende loketten.

Ook werd besloten het aantal sporen voor passagierstreinen uit te breiden tot 12. Het werden verhoogde sporen, waarvoor de aanleg van onderdoorgangen nodig was om de perrons te bereiken.

De werkzaamheden moesten in 1916 voltooid zijn maar ze werden onderbroken door de oorlog. De gebouwen werden uiteindelijk pas in het begin van de jaren 1920 voltooid. In afwachting van de voltooiing bleven de loketten van het station van 1887 open voor het publiek. De precieze datum van de openstelling van het nieuwe gebouw voor het publiek is niet bekend.



Het station in de jaren 1960 (Ref. Z02897A)

Het station tijdens de Tweede Wereldoorlog

In 1943 gelastte de Duitse overheid de deportatie van Belgische arbeiders voor dwangarbeid in Duitsland. Het verzet aarzde niet sabotagedaden te plegen om het vertrek van de treinen te vertragen en gevangenen te laten ontsnappen.

Tijdens de oorlog werd het station van Schaarbeek vele malen gebombardeerd door de geallieerden. Tussen maart en augustus 1944 vielen er 814 bommen op de installaties van het station, wat 87 % vertegenwoordigt van de explosieven die op de Brusselse spoorwegen werden afgevuurd. Deze bombardementen hadden bijna 500 doden in de gemeente tot gevolg.

Een interessante getuige uit gewapend beton uit die tijd bestaat vandaag nog steeds. In de woelige context van de jaren 1930 besloot de NMBS in het vormingsstation een 'sanitaire cel' te bouwen ter bescherming van haar medewerkers die het slachtoffer zouden worden van strijdgassen, een pijnlijke herinnering aan de Eerste Wereldoorlog. Deze bunker werd uiteindelijk enkel gebruikt als schuilplaats voor het stationspersoneel tijdens de luchtbombardementen.

Een belangrijk treinstation

Gedurende meer dan 50 jaar, tussen de jaren 1930 en 1980, was het station Schaarbeek-Vorming een belangrijk knooppunt voor het goederenverkeer. De installaties van de verschillende bundels tellen in totaal iets meer dan 60 km spoor. Dagelijks passeren enkele duizenden wagens het station: het is namelijk verbonden met de Brusselse Voorhaven, een industriespoor (dat vanuit Haren-Noord de industrie van Vilvoorde bedient), de grote Renaultfabriek, de verschillende NMBS-werkplaatsen die in het complex gevestigd zijn, maar ook met de Brusselse ochtendmarkt waar de gekoelde fruit- en groentewagens uit het zuiden naartoe worden vervoerd.

Tijdens het seizoen werd de goederenkoer van het station ook gebruikt voor de verzending van een zeer Belgische product: wagenladingen 'witloof' naar Zwitserland. Een andere typische activiteit: duiventreinen! Duivenliefhebbers vertrouwden hun kampioenen toe aan de trein die hen naar de startplaats van de meest prestigieuze wedstrijden bracht. Laten we ook niet vergeten dat het station (of de afhankelijkheid Schaarbeek-Josafat) in die tijd ook werd gebruikt voor het vervoer voor het materiaal voor het militair defilé van 21 juli.

Vanaf 1980, met de uitbreiding van het goederenvervoer over de weg, kende het station Schaarbeek een zeer sterke daling van zowel het binnenlands als het internationaal goederenverkeer. Reizigers waren schaars en de loketten werden geautomatiseerd. De stationshal werd dus gesloten.



Laden van een autoslaaptrein in het station Schaarbeek, 1957 (Ref. K00069B)

Van de tweede helft van de jaren 1950 tot 2000 was Schaarbeek het belangrijkste station in België voor het vertrek van autotreinen, die toeristen en hun auto's comfortabel naar hun vakantiebestemming brachten. Op drukke dagen verwelkomden de wachtkamer, het laadperron en het stationsbuffet deze menigte van gelukkige en ongeduldige reizigers.

De rangeerlocomotieven werden vervolgens in alle richtingen ingeschakeld om deze treinen naar de zon te vormen.

Tijdens het winterseizoen was het station Schaarbeek ook het vertrekpunt van vele internationale treinen naar de skigebieden, maar bijvoorbeeld ook van bedevaartstreinen naar Lourdes.

Architectuur van het station

Beide gebouwen zijn in een eclectische Vlaamse neorenaissancestijl opgetrokken, maar de twee delen verschillen enigszins: het station van 1913 is beïnvloed door de Art Nouveau.

De gebruikte materialen zijn identiek voor beide gebouwen: baksteen verrijkt met arduin en stroken uit Gobertange-steen met daken uit leisteen. Het metaal diende ook als ornament met meer aanwezigheid in het station van 1913 dan in dat van 1887.

Het gebouw uit 1887 bestaat uit drie asymmetrische delen van ongelijke hoogte, breedte en diepte.



Hoofdgevel van het station uit 1887 (Ref. Z01584)

Het centrale gedeelte bestaat uit drie traveeën. Links staat een vierkante klokkentoren, met horizontale en diagonale banden en een spits toelopend bolvormig dak. In de toren bevinden zich een gebogen deur met fronton en schietgatenvensters. De centrale travee dient als hoofdingang, met een rondboogdeur geflankeerd door zuilen en bekroond door het opschrift: 'CHEMIN DE FER – SPOORWEG'. Op de eerste verdieping bevindt zich een grote halfronde erker.

Aan weerszijden van het centrale deel van het gebouw zijn er vleugels met een bescheidener volume en van verschillende afmetingen, beide met één niveau. De rechtervleugel heeft vier ramen (oorspronkelijk vijf), de linkervleugel drie. Het interieur van het gebouw is in de loop der jaren ingrijpend veranderd, met uitzondering van het loket voor eersteklaskaartjes, waar de decoratieve vloer en lambrisering bewaard zijn gebleven, en het voormalige stationsbuffet, dat grotendeels bewaard is gebleven.

Het gebouw uit 1913 is groter en imposanter. Het bestaat uit een reeks symmetrische traveeën. Het centrale gedeelte bestaat uit twee niveaus onder een imposant dak met daarop een opengewerkte bol met vier oculi. In de gevel van het centrale gedeelte bevinden zich op de begane grond drie dubbele openslaande deuren, bekroond door een groot halfrond raam. Aan de uiteinden zijn er twee zijvleugels van één niveau, bedekt met een zadeldak.



Hoofdgevel van het station, 2011 (Ref. D3548-01)

Het gebouw herbergt hoofdzakelijk een grote zaal met loketten, die zijn oorspronkelijke structuur en decoratie heeft behouden. De zaal is overdekt met een plafond dat rust op enorme geklonken metalen consoles die zich over de volle diepte van het gebouw uitstrekken en doorboord zijn met cirkels. Met een granito basis waarop een fijne eiken structuur rijst, vormen de tien loketten een imposant neo-rennaissance geheel.



De stationshal van het gerestaureerde station, 2015 (Ref. D4086-01)

Het ontvangstgebouw, met inbegrip van de bagageopslag en de perronluifels, werd bij regeringsbesluit van 10 november 1994 geklasseerd.

Train World

Sinds september 2015 is het station de thuisbasis van het museum Train World.



Het gerestaureerde loket van het station van 1887, 2015 (Ref. D4085-02)

De keuze van het station Schaarbeek als locatie voor het treinmuseum was een natuurlijke keuze, aangezien het gelegen is op de eerste Europese spoorlijn, Brussel - Mechelen, die in 1835 werd geopend. Het is ook het enige Brusselse station dat volledig bewaard is gebleven, tot aan de loketten toe!

Het stationsgebouw uit 1887 doet dienst als ontvangsthuis voor Train World. De loketten zijn in hun oude glorie hersteld en worden gebruikt als de kassa van het museum. De grote hal van het station uit 1920 herbergt schaalmodellen van de voormalige

leerjongens. Dit is waar het museum zelf echt begint. Een nieuw gebouw, met een oppervlakte van 8.000 m², heeft een industriële stijl en een zaagtanddak dat typisch is voor spoorwegwerkplaatsen. Vier imposante hallen vormen het nieuwe onderkomen van het legendarische spoorwegmaterieel. Twee hallen zijn ook uitgerust met sporen (aangesloten op het spoorwegnet) die het in- en uitrijden van rollend materieel mogelijk maken. De restauratie van het oude stationsgebouw en de bouw van het nieuwe industrieel gebouw werden uitgevoerd door Eurostation met de hulp van architect Paul Levevrouw.

Catherine Walravens
Maart 2021

Beknopte bibliografie

Artikels: Arrêté du Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale portant classement comme monument de la totalité de la gare de Schaerbeek -en ce compris le dépôt de bagages et les auvents des quais- sise Place Princesse Elisabeth à Schaerbeek - Besluit van de Regering van het Brussels Hoofstedelijk gewest houdende bescherming als monument van de totaliteit van het station van Schaerbeek -met inbegrip van de bewaarplaats voor bagage en de luifels van de perrons- gelegen Prinses Elisabethplein te Schaerbeek. Moniteur belge / Belgisch Staatsblad, 10-11-1994, K552150

FERON G. Les gares de Bruxelles . Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB, 01-08-1979, p. 6-13, K 36857

FERON G. De brusselse stations. Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, 01-08-1979, p. 6-13, K36858

VAN HEESVELDE P. Grandeur et décadence d'une géante. La gare de Schaerbeek . Cahiers de la Fonderie (Les), 01-10-1998, p. 61-67, K24103

Boeken: PIRON C. Musée du train/train world, ancienne immensité ferroviaire. Visit.Brussels, 2017. 4 p. ill. I701023

PIRON C. Train museum / train world, a former railway giant. Visit.Brussels, 2017. 4 p. ill. I701024

PIRON C. Train world, de rijke geschiedenis van het spoor. Visit.Brussels, 2017. 4 p. ill. I701025

Internet: http://www.irismonument.be/fr.Schaerbeek.Place_Princesse_Elisabeth.html

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

Bibliotheekcatalogus: station Schaarbeek

Museumcollectie: station Schaarbeek, Train World