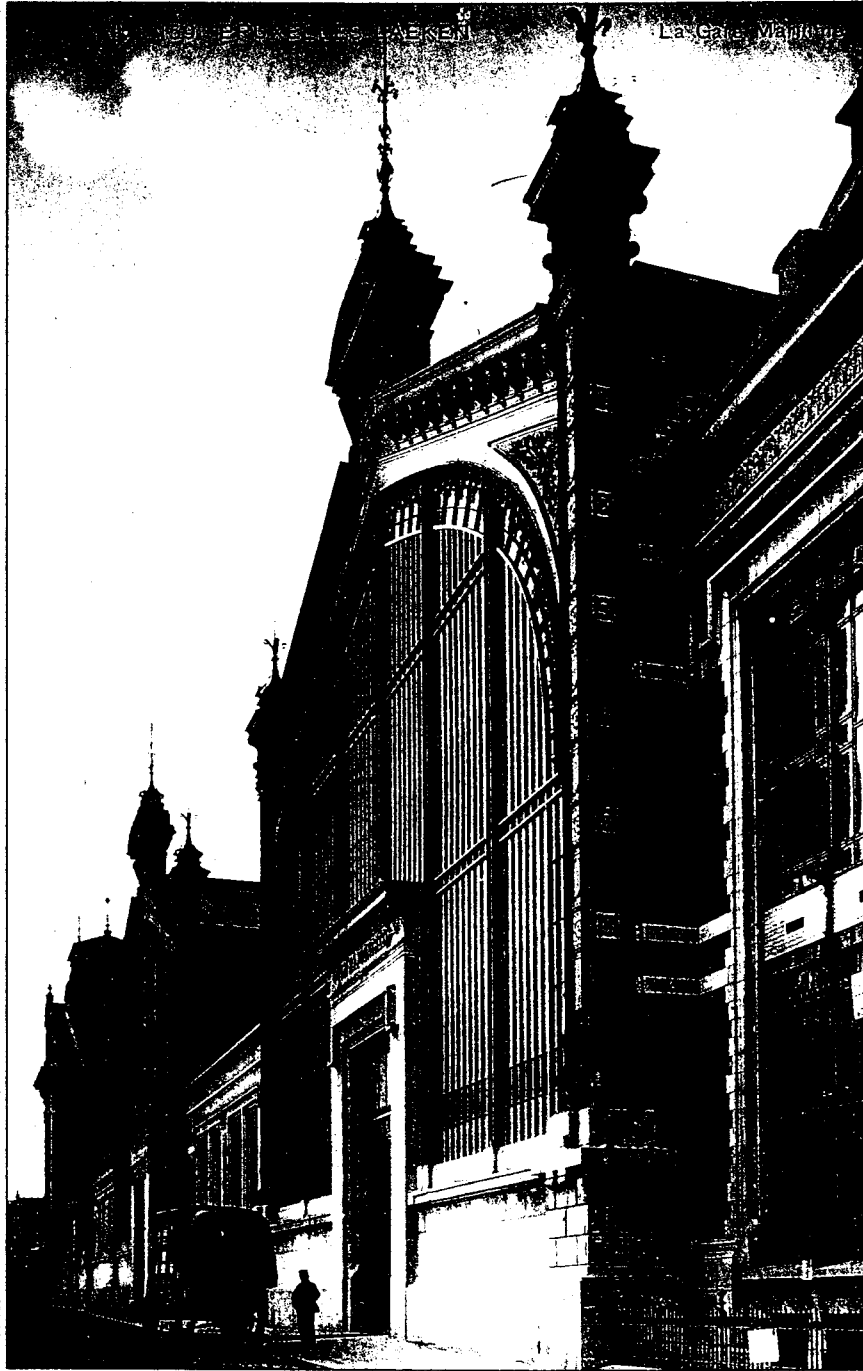


# BRUSSEL THURN & TAXIS 19133

één van de grote Brusselse stations

G. FERON



P. PASTIERS

## EEN TERUGBLIK

Tijdens de Hollandse periode is de haven van Antwerpen voor de zuidelijke provincies van primordiaal belang.

Koning Willem laat daarom trouwens onze waterwegen verbeteren. Van

1816 tot 1827 wordt het kanaal Charleroi - Brussel gegraven om de kolenproductie van het bekken van Charleroi via het in 1561 geopende Rupelkanaal gemakkelijk te kunnen exporteren. In England heeft men reeds bij het begin van de 19de

eeuw ingezien dat een uiterst belangrijke rol voor de spoorwegen is weggelegd. Bij ons begrijpen Cockerill en Gray dat ook zo en stellen daarom aan koning Willem voor op de bedding van het kanaal Brussel-Charleroi sporen te leggen met door paarden getrokken wagens, in plaats van het kanaal onder water te laten lopen.

Dit voorstel wordt evenwel verworpen; het kanaal blijft een kanaal dat samen met de Handelskaai te Brussel in 1830 plechtig ingewijd wordt.

Hier mondt de nieuwe vaart uit in het Rupelkanaal. In september van datzelfde jaar breekt de Omwenteling uit en wordt België een onafhankelijke staat.

Onze Noorderburen zien dit met lede ogen aan, blijven Antwerpen bezetten en blokkeren ook de Schelde. Oostende is dus de enige uitweg naar Zee. Om er te geraken zijn er én een pover wegnnet én onvoldoende waterwegen zodat handel en nijverheid dan ook zwarte tijden tegemoet gaan.

De aanleg van een spoorwegnet blijkt dan ook dé oplossing. Plannen, vooral die van de ingenieurs Simons en Deridder, worden

onderzocht. Na lange discussies wordt de wet van 1 mei 1834 met een grote stemmenmeerderheid goedgekeurd.

De Staat zal een spoorwegnet aanleggen dat de vier windstreken, met Mechelen als middelpunt, verbindt. De toekenning van concessies aan private maatschappijen is in dezelfde wet voorzien maar krijgt pas enkele jaren later een concrete vorm.

De eerste spoorlijn Brussel – Mechelen wordt op 5 mei 1835 plechtig ingewijd : het eerste station ligt aan de zogeheten Groendreef, niet ver van het kanaal.

De stations moesten toen om militaire en economische redenen buiten de stadswallen aangelegd worden. Dit gebeurt dan ook zo voor de Groendreef en voor Brussel-Noord aan het Rogierplein.

Het eerste Zuidstation, Brussel Bogarden aan het huidige Rouppeplein en langs de Stalingradlaan, wordt in 1840 ingehuldigd. De stadsmagistratuur stelt de spoorwegen van het octrooi vrij maar wil vlug de aanleg van een verbindingsspoor tussen Noord en Zuid verwezenlijkt zien.

Het bestuur van de Staatsspoorwegen gaat daarop in en legt langs de westelijke ringlaan een verbinding die van 1841 tot 1871 gebruikt wordt. Voor een betere verbinding worden talloze plannen ingediend.

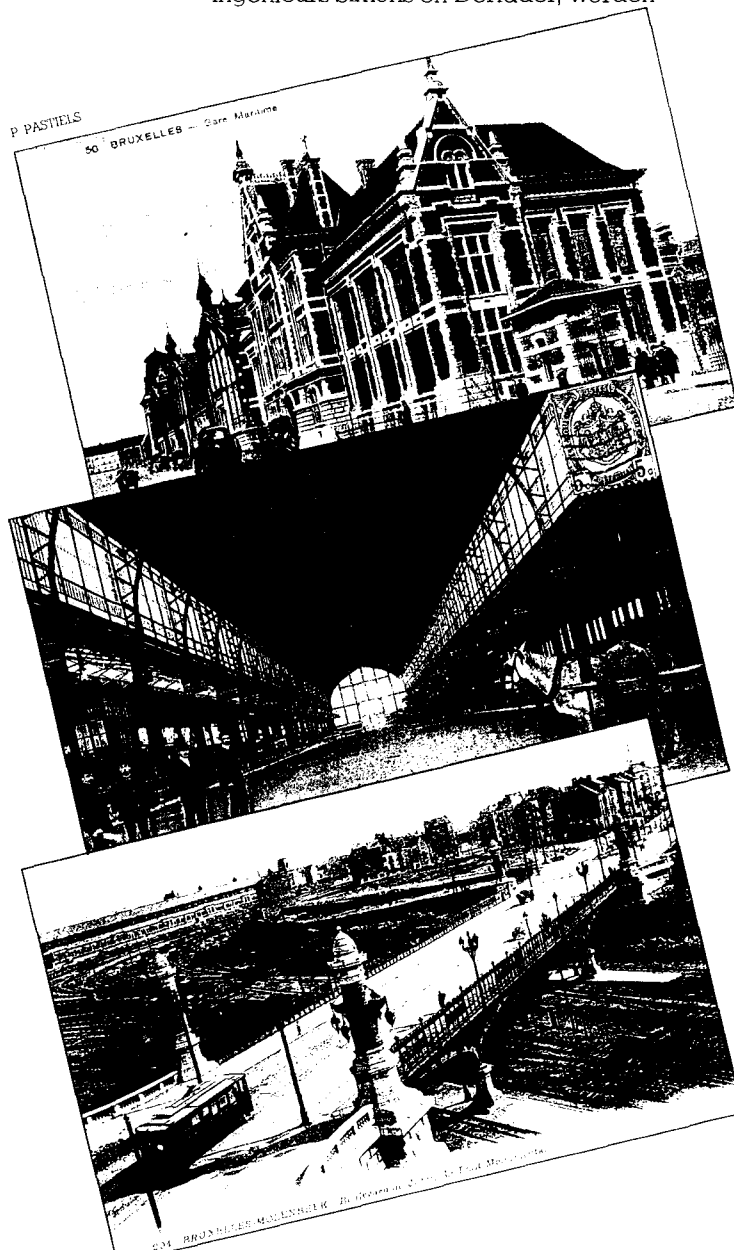
Een ervan voorziet een lijn over de gemeenten Anderlecht, Molenbeek, Koekelberg en Laken met stations of stopplaatsen te Brussel Klein-Eiland, Kuregem, Brussel-West, Koekelberg, Pannenhuis en Laken.

Daarop wordt de eerste Noordzuidverbinding opgedoekt; doch de nieuwe lijn zal in feite nooit als echte verbinding geëxploiteerd worden. De in 1895 opgerichte commissie keurt in 1901 de plannen goed van ir. Frederic Bruneel, de latere beheerder-president van de Staatsspoorwegen. Zijn plannen zijn, op enkele details na, eigenlijk die van de huidige Noordzuidverbinding die op 4 oktober 1952 door koning Boudewijn ingehuldigd wordt.

Laten wij evenwel terugkeren naar de beginperiode van de spoorwegen. In feite had men het railwaysysteem ontworpen voor het goederenvervoer. Het reizigersvervoer kent echter zo'n succes dat het essentiële weldra bijkomstig wordt. Na enkele jaren moet de administratie haar actieplan trouwens herzien om het goederentransport eveneens aan bod te laten komen.

Het spoorwegnet kent een spectaculaire groei en Brussel neemt tegen wil en dank de rol van Mechelen als werkelijk middelpunt van het spoorwegnet over. De hoofdstad en voorsteden hebben vlug een aantal stations, die allen over een volledige uitrusting voor goederenbehandeling beschikken.

Geïmporteerde goederen dienen bovendien





gededouaneerd. Voor de goederen die met de boot te Brussel aankwamen, gebeurde dit sedert 1755 in een aan de Hooikaai gelegen douane-entrepot. Het wordt in 1795, tijdens de Franse bezetting, afgeschaft, doch in 1820 heropend.

### EEN NIEUWE STAPELPLAATS

In 1842 wil de stad Brussel een nieuwe stapelplaats en schrijft met dat doel een wedstrijd uit. Het plan van Louis Spaak (1804-1893) wordt bekroond. De werken starten in 1843 en 8 jaar later kan de nieuwe stapelplaats in gebruik worden genomen. Het is een groot gebouw waarvan de stijl aan de florentijnse paleizen van de XV<sup>e</sup> eeuw doet denken en ligt aan de huidige Ieper- en Diksmuidelanen, waar de twee kanalen samenvloeien. Het bestaat uit twee grote, door drie dwarsliggende gebouwen verbonden, complexen en binnenkoeren met tralies afgesloten. Om de per spoor vervoerde goederen te dedouaneren, wordt de opslagplaats langs de eerste verbinding tussen de Groendreef en Brussel-Zuid, die langs het Klein Kasteeltje loopt met het Staatsspoorwegnet verbonden. Door aanpassing van de binnenkoeren van de stapelplaats ontstaat er een overdekt goederenstation.

Overeenkomstig de Wet van 11 september 1895 wordt de NV van het Brussels Kanaal en Haven opgericht. De wet van 19 augustus 1897

regelt bepaalde aspecten van de haveninstellingen, voorziet grensaanpassingen van enkele gemeenten van de Brusselse agglomeratie en doet de NV sommige rechten en plichten van de stad Brussel inzake commerciële entrepots namens de stad behartigen. Een nieuwe stapelplaats, de huidige, wordt op initiatief van Antoine Dansaert in de zogeheten Thurn en Taxis moerassen gebouwd en in 1907, samen met een groot spoorwegstation – dat van Brussel-TT – in bedrijf genomen. Voor het zover is, hebben er zich op het Brusselse spoorwegnet grote veranderingen voorgedaan. Haast alle stations beschikken over volledige goederenkoeren met dito uitrusting. Het verkeer, oh gelukkige tijden, wordt zo druk dat een andere inrichting van het werk noodzakelijk blijkt. De hoofdstad heeft nood aan een groot station om treinen te schiften en te vormen, treinstellen te rangeren, locomotieven te onderhouden en klaar te maken...

Er wordt een gunstig gelegen terrein gezocht. De 280 ha die nodig zijn, worden gevonden te Schaarbeek. In 1880 kan de bouw van een reusachtig station beginnen. Schaarbeek was lang een dorpje van 2 000 zielen waar er slechts in 1864 een stopplaats voorzien wordt; het station zelf is in feite een bescheiden houten barak.

Na 1880 komen er talrijke personeelsleden wonen want in die tijd moet men zoals het

reglement voorschrijft « metterwoon in de nabijheid van zijn standplaats gevestigd zijn ». De spoorwegdiensten en hun personeel dragen dan ook veel bij tot de ontwikkeling van deze gemeente.

Nu kan de treindienst op een moderne leest geschoeid worden. Treinen met te dedouaneren wagens worden naar het douane-entrepot verstuurd. Weldra kunnen de Brusselse stations het afhalen en bestellen van stukgoed niet meer aan. Daarom beslissen de Staatsspoorwegen in de nabijheid van het nieuw entrepot een groot goederenstation aan te leggen.

Zo ontstaat Brussel-TT.

Beide instellingen werden in 1907 ingehuldigd. Inlichtingen over het ontstaan en de bouw van het station zijn eerder zeldzaam. Derhalve wordt volgende informatie met passende voorzichtigheid gegeven. De architect van het nieuw entrepot is waarschijnlijk Ernest van Humbeek; sommige auteurs schrijven hem eveneens de plannen van het station toe. We staan evenwel voor twee zeer uiteenlopende stijlen, waardoor we eerder andere auteurs zouden volgen die als architecten H. Vandeveld (niet te verwarren met Henry Vandevelde, naast Horta een vedette van de Jugendstil) en C. Bosmans vermelden. Wat men zeker weet, is dat de plannen werden goedgekeurd door ir. Frederic Bruneel, die later president-directeur van de Staatsspoorwegen wordt, tevens de ontwerper van de in 1901 goedgekeurde plannen voor een Noordzuidverbinding langs het stadscentrum. De verwezenlijking van die verbinding duurt door allerlei omstandigheden, waaronder twee wereldoorlogen, een halve eeuw. Op 04.10.1952 mag koning Boudewijn het geheel inhuldigen. Rond de eeuwwisseling worden trouwens heel wat merkwaardige stations gebouwd.

De spoorwegen kennen immers een toenemend succes en dragen zodoende bij tot de ontwikkeling en het prestige van steden en dorpen en tot de bloei van handel en nijverheid. De steden menen dat de spoorwegen moeten bijdragen tot hun prestige en dringen dan aan op de bouw van stations als kathedralen in de meest uiteenlopende stijlen. Ze hebben allen één gemeenschappelijk kenmerk nl. ze waren neo en voor het overige renaissance, klassiek of gotisch. De neo-romaanse stijl is evenwel niet aanwezig: Antwerpen-Centraal krijgt een neo-klassieke kathedraal van La Censerie, Gent-St.-Pieters vervangt met het oog op de expo van 1913 Gent-Zuid door een neo-klassiek, ietwat Brits aandoend station van prof. ir.-architect Cloquet en Schaarbeek krijgt een neo-Vlaams renaissance station van spoorwegarchitect Seulen die duidelijk zijn bewondering voor

Gustave Eiffel laat zien. Hoe de stijl van Brussel-TT omschreven moet worden, is niet zo duidelijk.

Er valt ontegensprekelijk Franse invloed met Belgische kenmerken te bespeuren. Het station heeft gedeeltelijk de neo-rennaissance-stijl maar met zoveel zichtbaar ijzer en gietijzer dat men onvermijdelijk denkt aan de pre-jugendstil.

Brussel-TT is in elk geval een elegant goederenstation dat zij het kortstondig, diende voor reizigerstreinen, vooral in de vroege uren.

Vóór WO I komen de boeren uit Kortenberg en omgeving met hun kruiken melk, boter en eieren per trein naar Brussel-TT om vandaar te voet in de stad, hun klanten te bestellen. Een plaatselijk parlements lid bekomt zelfs dat deze treinen eveneens tot Brussel-Noord sporen.

Sommige eerder naïeve mensen denken dat de naam Brussel-TT er op wijst dat daar de taxi's bijeenkomen; voor Thurn hebben die zondagauteurs dan wel geen passende verklaring. De benaming werd zeer eenvoudig gekozen omdat men het station bouwde op gronden – vooral moerassen – die sedert de XVIde eeuw in het bezit waren van de adellijke familie van Turn und Taxis. Sedert 1490 had deze familie het monopolie van het postverkeer; dit met de zegen van keizer Maximiliaan van Oostenrijk. Dit privilege wordt in 1505 door Philips de Schone bekrachtigd. Tot het einde van de 19de eeuw bezit de familie talrijke eigendommen en paleizen in de hoofdstad zodat haar naam dan ook met het station verbonden blijft. Het station omvat ongeveer 30 ha en is volledig afgesloten. Er wordt dag en nacht gewerkt. Er liggen 12 sporen in de goederenloods, 26 in de stapelplaats en 14 op de goederenkoer. Er zijn ook nog enkele sporen op beide oevers van het Vergotedok. De totale spoorlengte in station en entrepot bedraagt 23 km. Sedert 18 november 1976 beschikt Brussel-TT eveneens over een moderne containerterminal.

Het douane-entrepot heeft een totale oppervlakte van 80 000 m<sup>2</sup> met daarbij zo'n 19 000 m<sup>2</sup> kelderverdiepingen, waar wijn en alcohol opgeslagen worden (een ideale plaats om zijn rijbewijs definitief te verspelen).

Langs de Picardstraat worden nogmaals 30 000 m<sup>2</sup> opgericht die door private ondernemingen als opslagplaats gebruikt kunnen worden.

Ook TIR-installaties voor het wegverkeer worden er aangelegd, die sedert 1950 een bestendige groei kennen.

Brussel-TT beschikt over een vloot bestelwagens die een zone van 650 km<sup>2</sup> bedienen en dagelijks het stukgoed afhaalt en bestelt.

**Brussel-TT is in elk geval een elegant goederenstation dat, zij het kortstondig, diende voor reizigerstreinen vooral in de vroege uren.**

**Er valt in het station van Brussel-TT ontegensprekelijk Franse invloed met Belgische kenmerken te bespeuren.**

Eerder hebben wij het reeds gehad over het ontstaan en de exploitatie van het westerringspoor. In betere tijden waren de stations van deze lijn doorgaans autonoom, later worden ze meestal aanhorigheden van Brussel-TT.

## **DE STATIONS VAN HET WESTERRINGSPoor**

### **BRUSSEL-KLEIN EILAND**

is een goederenstation op het grondgebied van de gemeente Anderlecht. In 1934 stoppen hier de treinen met oud-strijders die bij de begrafenis van koning Albert een laatste hulde komen brengen. Van hieruit worden in 1940 ook de verdachten per speciale trein naar Abbeville verzonden. Brussel-Klein Eiland treedt lang als hulpdienst van Brussel-TT op; nu zijn er nog de centrale drukkerij en het publiciteitsatelier van de NMBS gevestigd.

### **BRUSSEL-WEST**

is het station van St.-Jans-Molenbeek, nu bijna uitsluitend voor goederen. De sporenbundels en de loodsen werden bij het einde van de vorige eeuw aangelegd omdat de kleine en middelgrote Molenbeekse bedrijven veel grondstoffen bestelden nl. kolen, hop, bier enz. Van hier uit vertrokken vroeger hele «duiventreinen» naar Barcelona, Narbonne en andere verafgelegen oorden.

Nu is Brussel-West vooral een station voor gemengd baan- en spoorwegverkeer waar de zogenaamde piggybag of kangoeroewagens ingezet worden. Een deel van de sporen werd afgeschaft om de aanleg van een metrolijn en – station mogelijk te maken. Die lijn loopt van het H. Katarinaplein langs de stations Graaf van Vlaanderen, Zwarte Vijvers, Ossegem, Beekant en zo naar Ossegem, Bockstaël en de Heizel.

### **KUREGEM**

Eveneens gelegen op het grondgebied van Anderlecht, was vroeger een aanhorigheid van Brussel-West. Wat er van het gebouw overblijft, zal eerlang verdwijnen. In de glorie tijd stond er op het andere perron een gelijkaardig gebouw. Aan de ene zijde van het spoor ligt het kanaal van Charleroi naar Brussel, aan de overzijde het E. Vanderveldeplein. Jaren terug was er ook een verbindingsspoor naar de slachthuizen van Anderlecht.

### **SIMONIS KOEKELBERG**

In de omgeving van het Eugeen Simonisplein, de Vrijheidslaan en de Jettelaan. Ten tijde van koning Leopold II waren er in deze omgeving haast geen trams. Er kwam dus een geprezen spoorwegstation, nagenoeg zoals dat van

Kuregem. Het verdween evenwel rond 1920, toen het Brusselse tramnet de fakkel overnam.

### **PANNENHUIS**

ligt aan de rand van de gemeente Jette. Hier stond in 1830 een soort danstent waar de vrijwilligers van de revolutie gretig het kanonpoeder kwamen doorspoelen. De metro heeft er een mooi station dat de benaming «Pannenhuis» heeft overgenomen maar beter het «glazen dak» had geheten. We komen hier aan een spoorvertakking enerzijds naar Jette en verder naar Denderleeuw en Dendermonde en anderzijds naar Laken. Hier loopt eveneens het verbindingsspoor naar Brussel-TT en de stapelplaatsen. Wilde men in de aanvangsjaren van de spoorwegen van Brussel naar Gent sporen, dan moest dit over Mechelen. In 1856 komt een eerste doorgaande verbinding over Jette en Denderleeuw.

Het latere snelspoor naar Gent over Denderleeuw langs de Pedevallei komt pas in 1933 in dienst.

### **BOCKSTAEL**

is een gemeenschappelijk trein- en metrostation dat in 1982 ingehuldigd wordt en de sluiting van het station Laken voor gevolg heeft.

### **LAKEN**

reeds in 1856 bestaat er te Laken een station, weliswaar een zeer bescheiden gebouw in de onmiddellijke buurt van de overweg aan de Koninginnelaan, thans vervangen door een tunnel. In 1880 krijgt Laken een volwaardig stationsgebouw dat evenwel gesloten wordt wanneer Bockstaël in gebruik genomen wordt.

### **HET KONINKLIJK STATION VAN LAKEN**

Hoogstwaarschijnlijk op vraag van koning Leopold II op een uithoek van het koninklijk park gebouwd. Het is een zeer sober gebouw waarin pas in 1884 enkele beeldhouwwerken van Jean Herain een plaatsje krijgen. De koning wenst eveneens een spoorlijn die het paleis met het staatsspoorwegnet verbond. De infrastructuur en het ondergrondstation, dichtbij het paleis, bestaan nog steeds. De vorst had elektrische tractie voorzien en bestelde daartoe een elektrische locomotief bij Le Titan Anversois te Hoboken.

Over de vaart is er een zeer belangrijke spoorvertakking die toegang verleent naar alle richtingen (Brussel-Noord – Schaarbeek – Antwerpen – Namen en Luik).

Het centrum van Europese invoer van groenten en fruit wordt van Brussel-TT naar Schaarbeek, in de buurt van de Vanpraetbrug, overgebracht. □

Nu is Brussel-West vooral een station voor gemengd baan- en spoorwegverkeer waar de zogenaamde piggybag of kangoeroewagens ingezet worden.

Het station Pannenhuis ligt aan rand van de gemeente Jette; hier stond in 1830 een soort danstent waar de vrijwilligers van de revolutie gretig het kanonpoeder kwamen doorspoelen.