

Vooral tijdens de Tweede Wereldoorlog wordt het station van Schaarbeek volledig ingepalmd. De littekens hiervan zijn vandaag soms nog steeds zichtbaar... Zo is er, naar alle waarschijnlijkheid reeds in 1938, op de site een betonnen bunker gebouwd op een locatie die toentertijd geheim werd gehouden. In werkelijkheid bevindt de bunker zich midden op het rangeerterrein, d.w.z. als we de ingang van het station voor reizigers als startpunt nemen, meer naar Willebroek toe, langs het kanaal, aan de kant van het «Bâtiment à Usage divers» («BUD»). Deze bunker van 12 x 24 m moet dienst doen als ziekenboeg, oftewel als klein hospitaal om de eerste

zorgen toe te dienen aan gewonde spoorwegbeambten. Dit is het resultaat van een initiatief van de spoorwegmaatschappij zelf, als gevolg van de traumatische ervaringen tijdens de Eerste Wereldoorlog toen delen van het netwerk werden vernietigd en er veel slachtoffers vielen binnen haar rangen. De bedoeling was dan ook om haar personeelsleden zo goed mogelijk een hart onder de riem te steken en haar goodwill te tonen. De bunker wordt uiteindelijk niet als hospitaal gebruikt maar als schuilkelder tijdens luchtaanvallen. Doordat de bunker is gebouwd volgens de meest recente bouwnormen van die tijd, houdt hij stand tot zelfs na de laatste bombardementen van de oorlog, met uitzondering van het dak, dat gedeeltelijk beschadigd geraakt. Honderden bommen, meestal afgevuurd door de geallieerden, vallen op de spoorweginstallaties van het station van Schaarbeek en veroorzaken grote schade. Ten slotte zijn de stations van Brussel-Noord en Schaarbeek er tijdens de vijandigheden stille getuige van hoe families op pijnlijke wijze uit elkaar worden gerukt door het grote aantal deportaties naar concentratiekampen in Duitsland waar ze dwangarbeid moeten verrichten. De ontroerende beelden van de terugkeer van naar Duitsland vertrokken mannen blijft eveneens in het geheugen gegrift. Sinds de jaren 50 staat het station gekend om zijn autotreinen. Deze slaaptreinen brengen reizigers en hun voertuig naar hun vakantiebestemming; voornamelijk in het zuiden van Frankrijk en Italië. Deze dienst houdt het in 2000 voor bekeken. In de jaren 80 raakt het goederenverkeer, dé bestaansreden van het station, in verval omwille van de verdere opkomst van het wegvervoer. Tegenwoordig komen er nog steeds pendelaars in het station en blijft het de belangrijkste plaats om grote treinstellen te ontvangen, zoals in 2004, toen twee treinen van elk 400 meter aankwamen uit Duitsland met de circuswagens van het circus Roncalli aan boord!

Architectuur en interieur



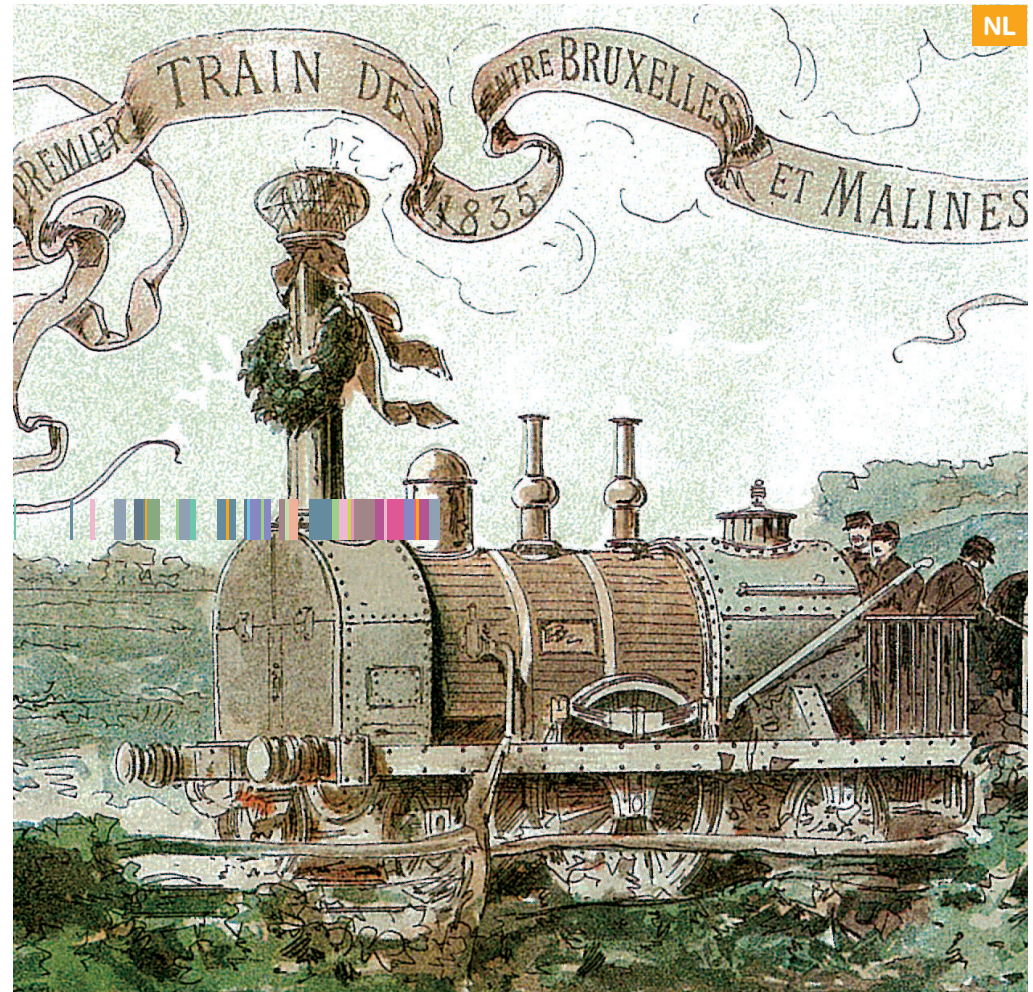
De geestelijke vader van de twee gebouwen van het spoorwegcomplex is de architect Franz Seulen (die bijvoorbeeld ook het station van Jette en dat van Oostende heeft ontworpen). Hij doet dit in opdracht van het staatsbedrijf Chemins de fer de l'État. Zijn werk is vaak te herkennen aan een eclectische stijl.

Het eerste stationsgebouw bestaat uit een centraal gedeelte voorzien van een klokkentoren met aan weerskanten twee gebouwen van ongelijke afmetingen (zowel in de hoogte, de breedte als in de diepte), wat het geheel een asymmetrische aanblik verleent. De gebouwen herbergen een administratieve zone (loketten, wachtzaal), een technische zone en een woonruimte voor de stationschef. Waar de buitenkant van dit eerste gebouw er nog steeds uitziet zoals vroeger, blijft er van de originele elementen van het interieur niet veel over. Het rechtergedeelte, dat dateert van na de Eerste Wereldoorlog, wordt ook gekenmerkt door een eclectische stijl, met twee voor de hand liggende inspiratiebronnen: de Vlaamse neorenaissance en de art nouveau. Verschillende materialen worden gecombineerd: baksteen, hardsteen, metaal...



copyright: Archives de la Ville de Bruxelles

www.visit.brussels



NL

train world, de rijke geschiedenis van het spoor

visit.brussels



Ontstaan



Het museum in het oude station van Schaarbeek (dat nog steeds gedeeltelijk als station wordt gebruikt) opende zijn deuren in 2015. Deze grote ruimte is nu gewijd aan de geschiedenis van de Belgische spoorwegen. Het is ondergebracht in een architecturale mix van oude en nieuwe gebouwen en stelt onder andere historische voertuigen, voorwerpen, foto's en geschreven en audiovisuele archieven tentoon in een decor dat is ontworpen door François Schuiten. De geschiedenis van de Belgische spoorwegen loopt nagenoeg parallel aan het

ontstaan van de Belgische staat. Het einde van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (dat zich ongeveer over het huidige grondgebied van de Benelux uitstrekt en waaruit in 1830 België is ontstaan) luidt ook het einde in van de hegemonie van het vervoer over water – met de haven van Antwerpen als voornaamste slachtoffer – en zorgt voor een grotere verscheidenheid aan vervoersmiddelen. Zo wordt in 1835 de eerste nationale spoorlijn geopend die Brussel – het station Brussel-Groendreef, aangelegd naast het kanaal van Willebroek, op de terreinen van de vroegere helihaven en het huidige Maximiliaanpark – verbindt met Mechelen.

Enige tijd na de opening van de voorloper van het station Brussel-Zuid, het Bogaardenstation, ziet ook Brussel-Noord het daglicht. Het station opent pas in 1846 de deuren, ook al rijden de eerste treinen al rond vanaf 1841. Het is op dat moment gelegen op de locatie van het huidige Rogierplein. In 1952 wordt het station vervangen door het station Brussel-Noord zoals we het nu kennen, enkele honderden meters verderop, op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek.

Het oude station waarover we het hier hebben, is in twee fasen gebouwd: tijdens de eerste bouwphase in 1887 komt het linkergedeelte aan bod, terwijl de tweede fase pas in 1919 wordt voltooid en het grote gebouw aan de rechterkant betreft, waaraan het station zijn huidige aanblik te danken heeft. En toch is er nog vóór 1887 op deze locatie al sprake van enige spoorwegactiviteit. Vanaf 1864 bevindt zich hier namelijk de halte Helmet, een stationnetje in de vorm van een bescheiden barakje van waaruit reizigers en goederen worden vervoerd. Het verhaal doet de ronde dat dit barakje een oude afgedankte houten wagon was, die in zijn tweede leven als beschutting diende voor de baanwachter. Dit stulpje is dus de verre voorloper van het station van Schaarbeek. In het begin van de jaren 1870 beseft het ministerie van Openbare Werken door de populariteit van dit vervoersmiddel dat het tijd wordt om de stations Brussel-Noord en



Brussel-Groendreef te ontlasten. De grote toename van de hoeveelheid treinen dat Brussel binnenrijdt en van het goederenverkeer weten de staat uiteindelijk te overtuigen om een nieuw station te bouwen. Het station van Schaarbeek wordt zo dus een «vormingsstation» (hetgeen verwijst naar de «vorming» van treinstellen) of «rangeerterrein»: een station dat gespecialiseerd is in het sorteren en organiseren van wagons voordat ze aan nieuwe goederentreinen gekoppeld worden. Bovendien zijn er installaties aanwezig voor onderhoud en herstel van de treinen. Ondanks deze vooruitgang is het wachten tot de stedelijke werken losbarsten in de jaren 1880 (inrichting van het Nationaal Plein – het huidige Elisabethplein –, bouw van een nieuw gemeentehuis in Schaarbeek op het Colignonplein) vooraleer in 1887 begonnen wordt met de bouw van een eerste stationsgebouw, het huidige linkergedeelte. In de eerste jaren van de 20e eeuw zijn de spoorwegen aan een ware opmars bezig. Dat leidt tot de verdere uitbreiding van het netwerk. In 1913 wordt besloten over te gaan tot de bouw van een tussenstation om het zuiden met het noorden te verbinden: deze «noord-zuidverbinding», zoals die in de volksmond heet, wordt pas in 1952 in gebruik genomen. Brussel-Noord is een tijdlang niet beschikbaar omdat het station moet worden gemoderniseerd en uitgebreid om zijn nieuwe functies te kunnen vervullen. Tijdens deze werkzaamheden treedt het station van Schaarbeek op als vervanger. De geplande uitbreidingen zijn zeer omvangrijk en omvatten met name een stelplaats voor locomotieven en wagons en een werkplaats. De werken, die tijdens de Eerste Wereldoorlog on hold worden gezet, geraken in de jaren 1920 voltooid en leveren onder andere een groot gebouw voor reizigers op.

Wegen en omwegen



Op 5 mei 1835 dendert de allereerste trein over de sporen op het Europese vasteland. Hij verbindt Brussel-Groendreef met Mechelen: wat een bijzondere gebeurtenis! Maar het nieuwe en onbekende leiden al snel tot grote bezorgdheid: kan een mens wel ademen bij die snelheid? Zullen de koeien niet te zeer opschrikken telkens de trein voorbij raast? Misschien zullen ze zelfs geen melk meer geven! Drie locomotieven, La Flèche, Stephenson en L'Éléphant, sleepten drie treinstellen met in totaal 30 wagons en 900 passagiers aan boord om een traject van 22 kilometer af te leggen in 50 minuten. Een technisch defect (een groot verlies van stoomdruk) werpt jammer genoeg een smet op de terugreis, deze

keer met 1 enkel treinstel. Dit dwingt L'Éléphant ertoe zijn 30 wagons tijdelijk achter te laten in het open veld om zich te herbevoorraden met water in Vilvoorde, voordat hij kon terugkeren...! De beslissing om het station van Schaarbeek te bouwen leidt tot een onteigeningsprocedure ten koste van een deel van het domein Monplaisir (waarop ook het gelijknamige kasteel staat) en van de gemeenschappelijke weilanden van de veehouders van de gemeente. In het begin beslaat de oppervlakte slechts enkele hectaren, maar tijdens zijn laatste jaren bestrijkt het terrein 200 hectare! In het tweede deel van de 19e eeuw is de urbanisatie in de regio Brussel zeer betrekkelijk...zo wordt bijvoorbeeld het tweede deel van de Koninklijke Sinte-Mariastraat (de huidige Prinses Elisabethlaan, vanaf de Berenkooi) niet verder aangelegd en worden er geen huizen gebouwd! De buurt rondom het station herleeft stilaan, dankzij de huizen die de spoorwegarbeiders er bouwen. Tijdens de twee wereldoorlogen van de 20e eeuw wordt het station bezet door de Duitsers. Voor hen wordt het de draaischijf voor strategische troepenverplaatsingen en bevoorradings met materiaal en munitie.

