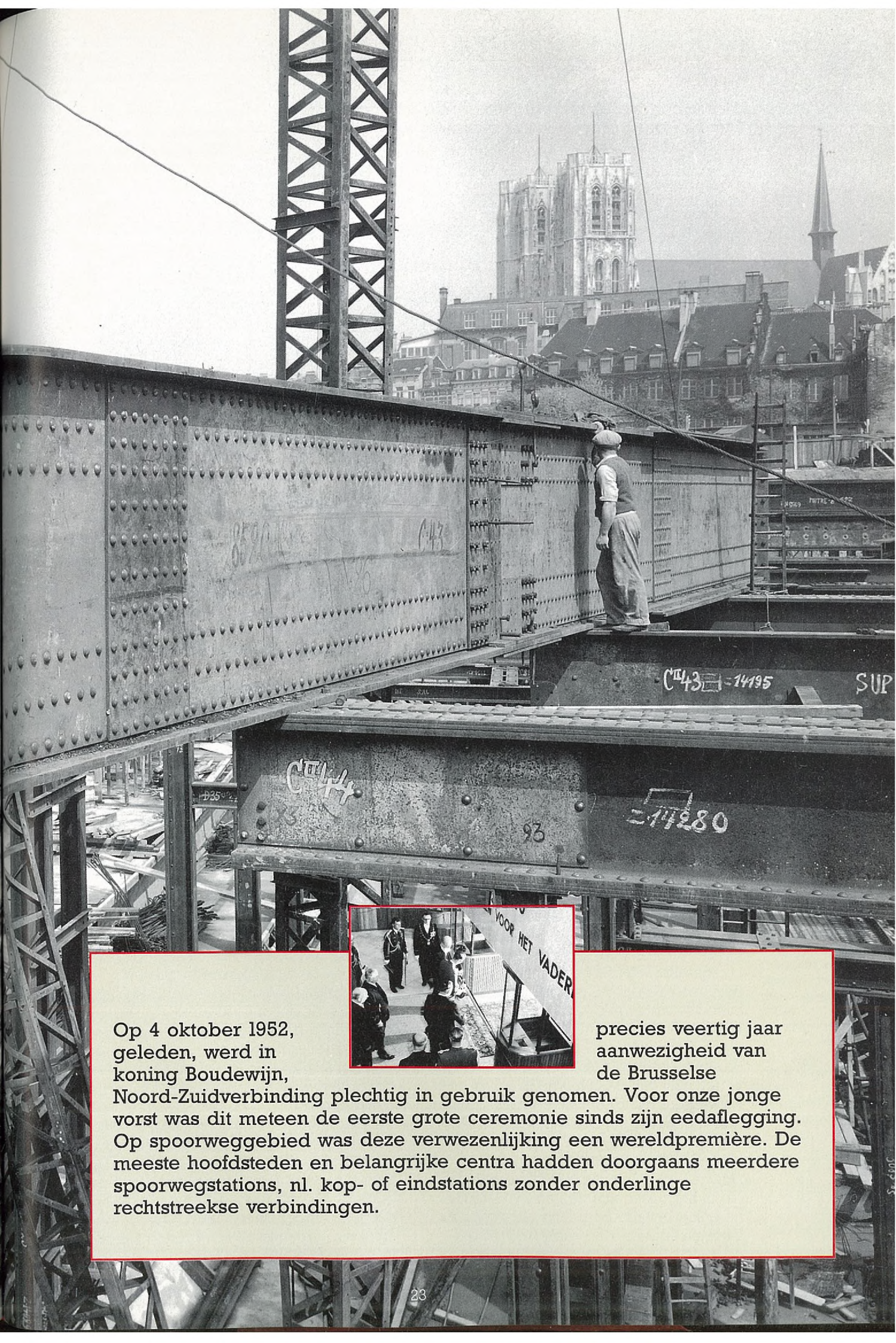




DE BRUSSELE  
NOORD-  
ZUIDVERBINDING

G. Feron



Op 4 oktober 1952, geleden, werd in koning Boudewijn, Noord-Zuidverbinding plechtig in gebruik genomen. Voor onze jonge vorst was dit meteen de eerste grote ceremonie sinds zijn eedaflegging. Op spoorweggebied was deze verwezenlijking een wereldpremière. De meeste hoofdsteden en belangrijke centra hadden doorgaans meerdere spoorwegstations, nl. kop- of eindstations zonder onderlinge rechtstreekse verbindingen.

precies veertig jaar aanwezigheid van de Brusselse

## EEN VERBINDING WAS ONONTBEERLIJK

Met deze verbinding werden Brussel-Noord en Brussel-Zuid doorgaande stations, waardoor talloze frontveranderingen en andere tijdrovende bewerkingen overbodig werden. Dagelijks sporen nu meer dan duizend treinen door het ruim drie kilometer lange kunstwerk, dat twee viaducten en een tunnel omvat. Dit verkeer ten behoeve van honderdduizenden reizigers en pendelaars geschiedt zonder de minste hinder voor het stadsverkeer en zonder luchtvervuiling. Men kan zich dan ook de vraag stellen waarom zo lang op een dergelijke efficiënte oplossing gewacht moest worden. De geschiedenis van de NZ-verbinding bevat talrijke hoofdstukken, die we hierna zullen samenvatten.

Het ontstaan van ons net kwam reeds meermaals in «Het Spoor» aan bod. We zullen die feiten ook niet meer herhalen, uitgezonderd de enkele die verband houden met de «junction story».

De wet van 1 mei 1834 tot oprichting van een staatsspoorwegwet bepaalde dat het aanvankelijk de grenzen aan de vier windstreken onderling over Mechelen zou verbinden. Zo werd Mechelen het centrum en het nulpunt van de Staatsspoorwegen. Brussel zou slechts het eindpunt van een gewone lijn worden. Het was toch ondenkbaar dat de hoofdstad niet door het vervoermiddel van de toekomst zou bediend worden.

Het eerste Brusselse spoorwegstation was de Groendreef dat op 5 mei 1835, samen met het baanvak Brussel-Mechelen in gebruik genomen werd. Door het grote succes was het stationnetje vlug te klein, zodat er een nieuw ontworpen moest worden. Buiten de stadsmuren of -grenzen, zoals toen voorgeschreven, werden aan de voet van de Kruidtuin en in de verlenging van de Nieuwstraat, ter hoogte van het huidig Rogierplein de nodige gronden aangeschaft. Het monumentale stationsgebouw zou pas jaren later afgewerkt worden, doch de sporen konden reeds in 1841 gebruikt worden.

Brussel-Noord werd niet alleen het vertrekpunt van de «Noorderlijn» naar Antwerpen, maar ook van de «Westerlijn» naar Gent, Brugge, Oostende en Groot-Brittannië en de «Oosterlijn» naar Leuven, Luik en Pruisen.

De wet had ook een «Zuiderlijn» voorzien die in het zuiden van de hoofdstad zou aangelegd worden, eerst naar Bergen en Parijs en later naar de overige Waalse gewesten.

Hoewel in die tijd de stations extra muros moesten aangelegd worden, bedacht het stadsbestuur voor het eerste Zuidstation een uitzondering. Het wenste een station intra-muros en stelde daarvoor de nodige gronden ter beschikking ter hoogte van het huidige Rouppeplein en de Stalingradlaan. De spoorwegen zouden bovendien ontslagen worden van de betaling van het oktrooi. Het voorstel werd in dank aanvaard en om het te verwezenlijken werd het Bogaardenklooster onteigend.

Het eerste zuidstation heette dan ook Brussel-Bogaarden.

Moet men hieruit nu afleiden dat het stadsbestuur zeer «railway minded» was? Waarschijnlijk wel, maar toch was er een bijbedoeling. Brussel wenste in ruil voor de betoende inschikkelijkheid nl. een spoorverbinding tussen het Noord- en het Zuidstation.

Alle bevoegde instanties vonden dit een uitstekend voorstel. Concrete gevolgen bleven niet uit. Het KB van 15 juli 1839 regelde de uitbouw van het station Brussel-Noord. Hetzelfde besluit bevatte tevens de richtlijnen over de verwezenlijking van de beloofde NZ-verbinding.

## DE EERSTE NOORD-ZUIDVERBINDING

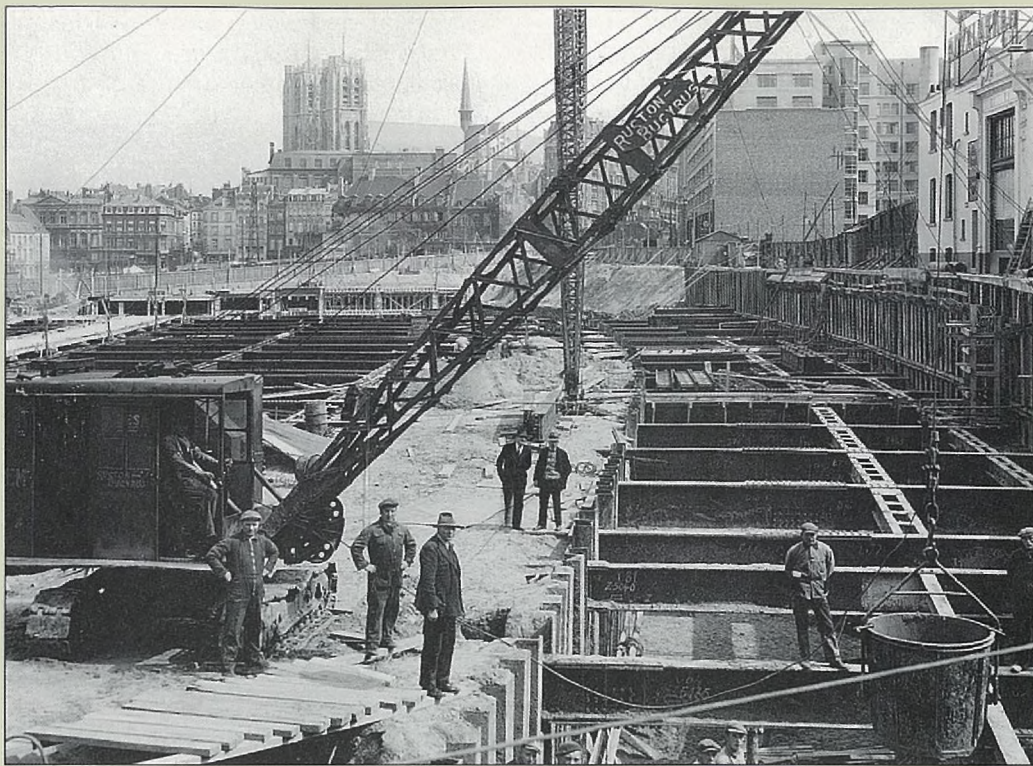
Die verbinding zou via de Groendreef, Brussel Bogaarden aandoen. Het spoor zou een lange bocht beschrijven langs de ringlanen en het voormalige «Klein Kasteeltje». Het spoor liep op het straatdek. In de buurt van het Zuidstation moest een brug aangelegd worden over de grachten van de gesloopte stadswallen. De overeenkomst liet de spoorwegen vrij te beslissen of de treinstellen door paarden of locomotieven gesleept zouden worden. De beslissing viel ten gunste van de stoommachines.

Inmiddels was het eerste baanvak van de Zuiderlijn van Brussel-Tubeke afgewerkt en samen met het Bogaardenstation op 18 mei 1840 in gebruik genomen. Van dan af startten de spoorwegen met nachttreinen en werden ook nachtprestaties ingevoerd.

De eerste NZ-verbinding werd naar aanleiding van de septemberfeesten in 1841 ingewijd.

Uit veiligheidsoverwegingen moesten alle treinen die over de verbinding reden voorafgegaan worden door een looper. Die moest de voetgangers voor het nakend gevaarte waarschuwen. Overdag had hij daartoe een bel en een rode vlag, 's nachts of bij mist een lantaarn met rood licht en een bel. Dit geeft ons meteen een

Het eerste Brusselse spoorwegstation was de Groendreef, dat op 5 mei 1835 samen met het baanvak Brussel-Mechelen in gebruik genomen werd.



idee van de snelheid van deze treinen, alsook van de sportieve prestaties van de looper.

Dit laatste viel blijkbaar nogal mee, want pas in 1913 verscheen in de Brusselse dagbladen het overlijdensbericht van deze bescheiden medewerker, die een voor die tijd uitzonderlijke ouderdom van 85 jaar bereikte.

## 1871 : EEN TWEDE NOORD-ZUIDVERBINDING

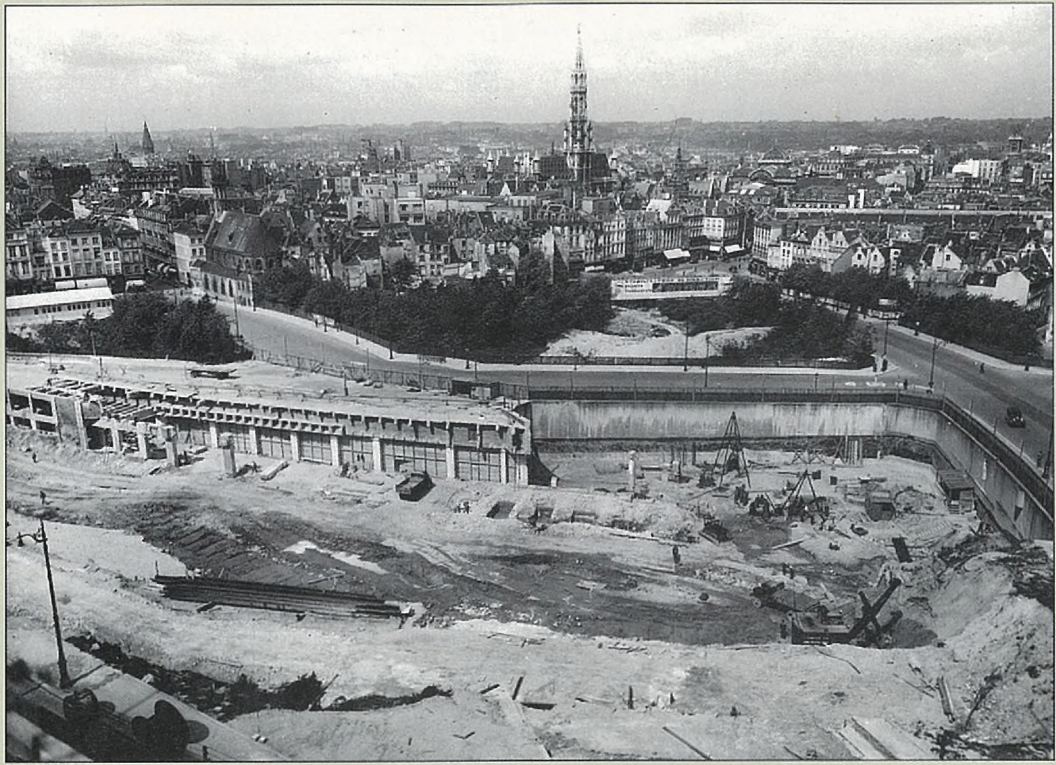
De eerste NZ-verbinding verdween op 5 juni 1871 toen men dacht met het westerringspoor een betere oplossing gevonden te hebben. Dit strookte niet met de werkelijkheid. Het nieuwe spoor zou nooit als een echte Noordzuidverbinding beschouwd, noch gebruikt worden. Dat Westerringspoor bestaat in feite nog steeds en bewijst nog heel wat diensten maar toch niet diegene die van een efficiënte NZ-verbinding verwacht mochten worden. Gedurende jaren bracht dit spoor talrijke pendelaars naar hun naast het baanvak gelegen bedrijven. De industriële activiteiten liepen evenwel terug. Toen de Brusselse metro evenwijdig met het Westerringspoor een metrolijn aanlegde, kon de NMBS het beperkt reizigersverkeer stopzetten. Men zou het westerringspoor nog als noodlijn gebruiken, mocht de NZ-verbinding om een of andere reden onbruikbaar worden. Deze lijn werd vroeger nochtans intensief gebruikt door de slachthuizen van Kuregem-Anderlecht, de talrijke

brouwerijen voor de aanvoer van steenkool, de duiventreinen enz. De belangrijkste cliënt vandaag importeert per spoor enorme ketelwagens met lekkere wijnen. Ook het gemengd spoor-wegverkeer wordt te Brussel-West behandeld. De lijn is en blijft onontbeerlijk voor het bedienen van het groot goederenstation Brussel-TT en de Stapelplaatsen van de Douane. Doch hoe lang nog?

Het Westerringspoor als NZ-verbinding werd evenwel geen flop, doch de aanpak van het probleem bleef steeds een noodoplossing. Zowel het stadsbestuur als het spoorwegbeheer meenden steeds dat een efficiënte NZ-verbinding kort moest zijn, in een rechte lijn dwars door de stad. Een centraal station werd als een must bestempeld.

Deze zienswijze leek zo vanzelfsprekend dat toen de eerste verbinding pas in gebruik werd genomen, en lang voor men het Westerringspoor concipieerde, talloze ontwerpen voor een echte NZ-verbinding binnenstroomden. Het is onbegonnen al die projecten in dit artikel te bespreken. Daarom komen slechts de beste, de meest gemotiveerde of de gekste ter sprake.

**Uit veiligheids-overwegingen, moesten alle treinen die over de verbinding reden voorafgegaan worden door een looper, die de voetgangers voor het nakend gevaarte moest waarschuwen.**



## PLANNEN VOOR EEN ECHTE VERBINDING

Reeds in 1855 hadden Anspach, Guillery en andere een prestigieus en voor die tijd zeer ambitieus ontwerp voor een vijfsporige verbinding aan de Minister van Openbare Werken voorgelegd.

Ook zij dachten aan een centraal station in de buurt van de huidige Wolvengracht of van de Kippenmarkt. Omdat het ontwerp te groots en onbetaalbaar was, werd het door de overheid zonder gevolg geklasseerd.

Datzelfde jaar diende ir. Ad. Le Hardy de Beaulieu een gelijkaardig maar beperkter ontwerp in.

Hij brak een lans voor de verwezenlijking van rechtstreekse spoorverbindingen tussen de hoofdstad met Leuven enerzijds, met Aalst en verder anderzijds. Doch dat bleek nog wat vroeg.

In 1855 daagde eveneens een ander ir. Dubois-Nihoul met een ander plan op, met varianten, vermits hij naast een recht tracé ook reiwegen langs belangrijke of industriële en dichtbevolkte wijken van de hoofdstad voorstelde.

In 1864 is er het project van P. Keller en Co voor sanering van de hoofdstad door o.a. de overwelfing van de Zenne en daardoor mogelijke centrale «Boulevards». Twaalf afgevaardigden vonden het een degelijk ontwerp en steunden het, maar tegelijk namen ze de gelegenheid te baat om een concessie te vragen voor een met het project gelijklopende NZ-verbinding. Dit betekende eens te meer het startsein

voor het indienen van talrijke nieuwe of bijkomende projecten.

Talrijke ontwerpers vonden nieuwe mogelijkheden mits aanpassing van de overwelfde Zenne. Zelfs nog na WO I stelde het Leuvens bedrijf «Dyle & Baccalan» voor de Zenne om te leggen en de drooggelegde en gewelfde bedding voor spoorlijnen te gebruiken. In dat laatste project dacht men aan een lijn voor de Staatsspoorwegen en een andere voor de Brusselse trams. Men dacht toen blijkbaar niet aan de uitzonderlijke uitbreiding van het spoor- en stadsverkeer. Al bij al was het voorstel nog zo gek niet, vermits het enkele decennia later door de MIVB voor haar premetro zou waargemaakt worden.

Van alle sedert 1855 voorgelegde projecten weerhielden de deskundigen er slechts één omdat het ook met het goederenvervoer rekening hield.

Weliswaar moest men weer afzien van een rechtstreekse verbinding met een centraal station. In feite ging het hier om het reeds hoger besproken Westerringspoor. Het tracé beschreef een grote bocht langs de randgemeenten en liep van het tweede station van Brussel-Zuid naar het Noordstation over Brussel-Klein Eiland, Kuregem-Anderlecht, Molenbeek met Brussel-West, Koekelberg en Laken.

Men bleef evenwel onverminderd dolken aan plannen voor een rechtstreekse verbinding. Zo bleven ir. Le Hardy de Beaulieu, zijn collega

Van alle sedert 1855 voorgelegde projecten weerhielden de deskundigen er slechts één omdat het ook met het goederenvervoer rekening hield.

Dubois-Nihoul maar ontwerpen indienen, alsook Besme, Gerard, Carton de Wiart en andere. Sommige ontwerpers die na de instorting van de tunnel tussen Kuntich en Vertrijk huiverig stonden ten overstaan van ondergrondse spoorlijnen, dachten aan enorme, hoge metalen viaducten, metalen straten met twee verdiepingen en dergelijke meer.

Vermelden we terloops dat koning Leopold II, ook een enthousiast voorstander was van niet één, maar van twee verbindingen. De vorst vond de NZ-verbinding uiteraard goed, doch hij wenste ook een verbinding van Oost naar West (Leopoldswijk naar het westelijk deel van de hoofdstad) met verbindingen naar de NZ-verbinding. Bovendien wenste hij een stopplaats onder het Koninklijk Paleis, die hij bij zijn talrijke verplaatsingen per spoor zou gebruiken.

### **HET DEFINITIEVE PLAN : GOEDKEURING EN AFWERKING**

In de laatste jaren van de 19de eeuw zag men duidelijk in dat het probleem van de NZ-verbinding niet langer kon genegeerd worden. Er was een degelijke aanpak en een snelle verwezenlijking nodig. Zo werd in 1895 in opdracht van het centraal bestuur van de Staatsspoorwegen, een commissie samengesteld die de zaken daadwerkelijk ter hand zou nemen. Weidra verscheen de figuur van ir. Frederic Bruneel, aanvankelijk ir. Bruggen en Wegen bij het Ministerie van Openbare Werken, toen bevoegd inzake spoorwegen.

Toen het Ministerie van Spoorwegen, Post en Telegraaf tot stand kwam, ging hij naar de nieuwe administratie over en kreeg tevens de leiding van de bovengenoemde commissie. Later werd hij eveneens voorzitter van de Raad van Bestuur van de Staatsspoorwegen. Zijn belangrijkste prestatie blijft ontegensprekelijk het plan voor de NZ-verbinding, dwars door de stad, maar niet meer volgens de voorziene rechte lijn. Hij hield rekening met allerlei belangrijke factoren die men tot dan over het hoofd had gezien zoals de bescherming van het stadhuis, de Grote Markt, de Sint-Michielskatedraal en de Kapellekerk.

Het plan werd in 1901 in zijn geheel door de bevoegde overheid goedgekeurd. Het tracé werd omzeggens integraal uitgevoerd zoals voorzien en ging met vele perikelen gepaard.

De administratieve rompslomp, de onteigeningen enz. namen zoveel tijd in beslag, dat de eigenlijke werken tussen

de Kapellekerk en het Zuidstation pas in 1911 konden starten. Bij het begin van WO I waren de viaduct van de Kapellekerk

tot de Zuiderlaan en de voor die tijd merkwaardige metalen brug over dezelfde Zuiderlaan voltooid. Die brug doet het trouwens nog steeds!

De oorlog zorgde voor een eerste en langdurige onderbreking van de werken. Keren we evenwel nog even terug naar de beginjaren van de XXste eeuw.

Zodra de goedkeuring van het plan Bruneel bekend gemaakt werd, verschenen opnieuw talrijke ontwerpen, meestal van technische aard, maar soms zeer vooruitstrevend. Zo dacht men, met reden, dat het verkeer van talrijke stoomtreinen door een meer dan 2 km-lange tunnel zeker beangstigende problemen inzake rook en luchtverversing zouden veroorzaken.

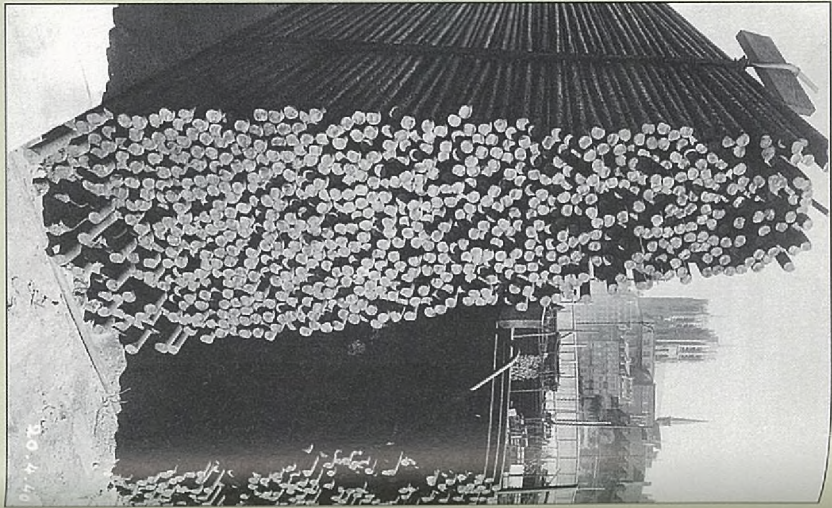
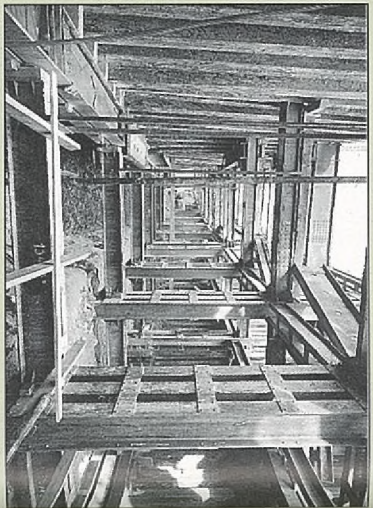
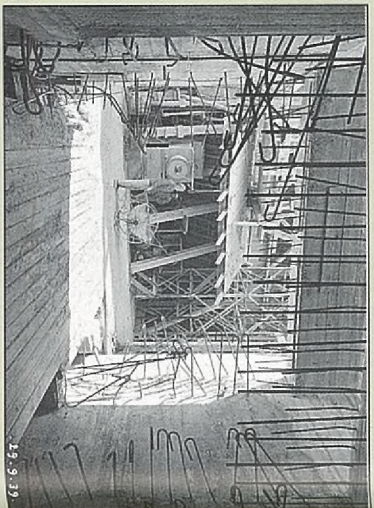
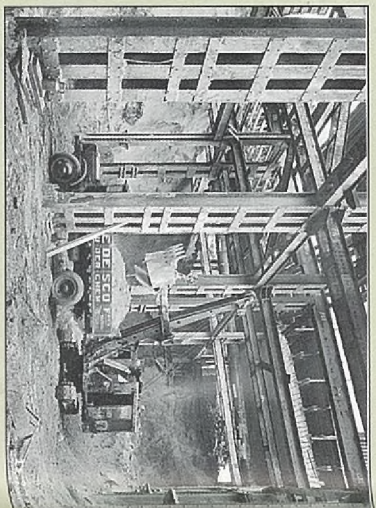
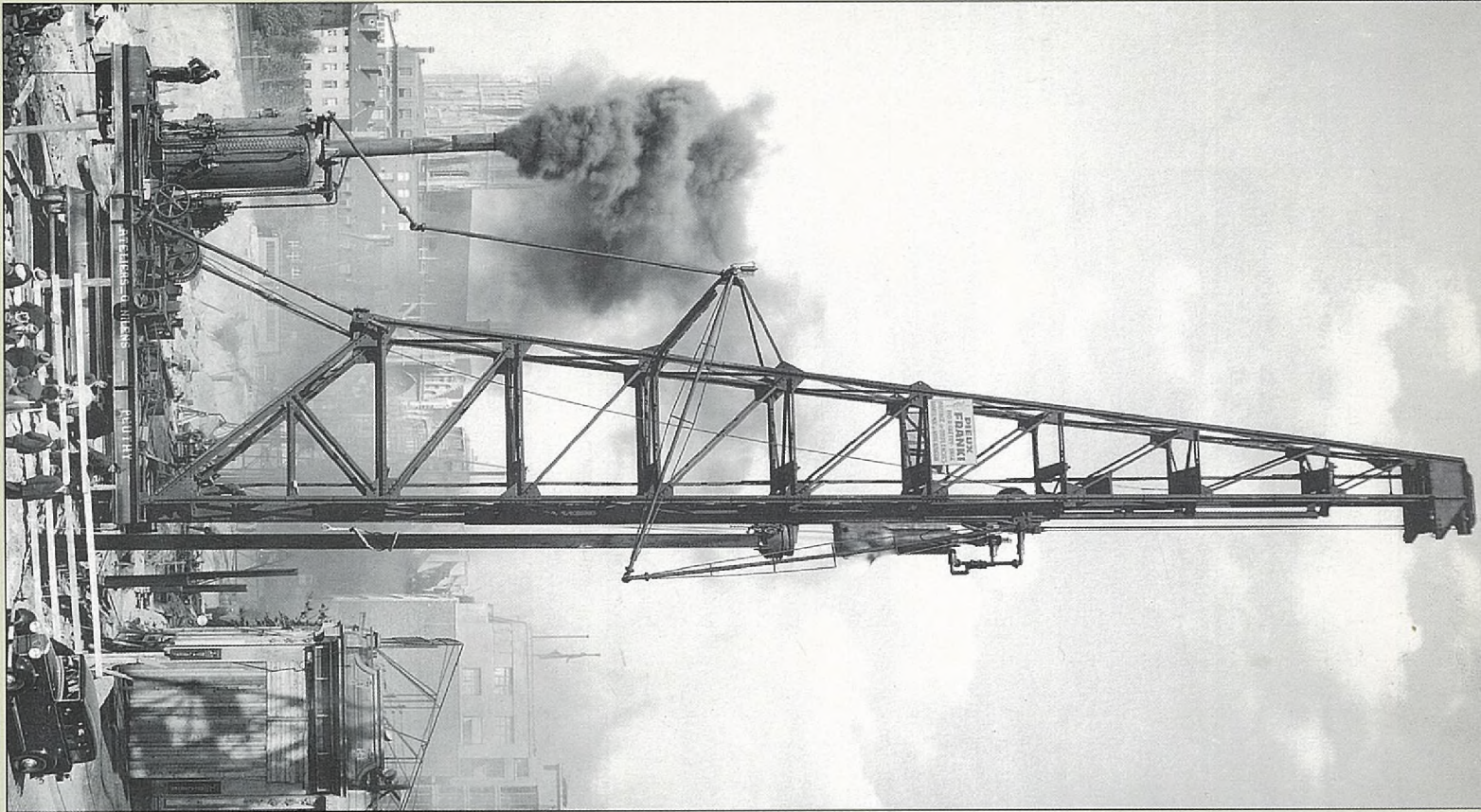
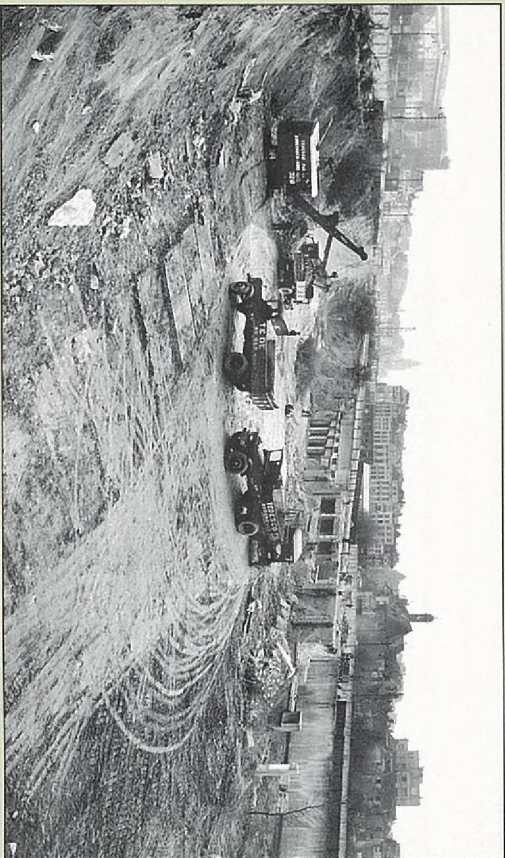
Daarom werd voorgesteld de NZ-verbinding te elektrificeren.

Opgemerkt werd dat dit eigenlijk een goed voorstel was, maar dat in beide kopstations naar klassieke stoomtreinen moest overgestapt worden, wat zeer tijdrovend zou zijn. Daarom stelde spoorwegin. Carlier voor meteen het spoorwegir. rond Brussel te elektrificeren. Ir. Deleu, van de Leuvense Universiteit, en het kersverse te Charleroi gevestigde bedrijf (later ACEC) waren er uiteraard als de kippen bij. Ze stelden een net voor onder een spanning van 1 200 tot 1 500 V met voeding langs een derde spoorstaaf. Slechts veel later, toen de NZ-verbinding in gebruik werd genomen, werd het zoals de lijnen van het net onder 3 000 V gelijkstroom geplaatst.

Na WO I werden de werken evenwel niet dadelijk hervat.

Het land had immers andere katten te geselen en er waren dringender prioriteiten. Wel hernamen de heftige en vaak tegenstrijdige polemieken. Zo beweerden sommigen dat de NZ-verbinding totaal nutteloos zou zijn en veel te duur. Tot deze categorie behoorde ook burgemeester Max, die het stadspersoneel bevel gaf de werken te slopen. Gelukkig kwam er een machtig verzet en werd de beslissing ingetrokken. Langs de andere kant waren er de pro's die verklaarden dat de NZ-verbinding zeer nuttig zou zijn. Tussen deze blokken stond een kleine groep die verklaarde dat het kunstwerk niet onontbeerlijk was, maar dat het niettemin zeer nuttig kon zijn. Alle partijen waren het slechts eens over het feit dat een kunstwerk van meer dan 3000 m zeer duur zou zijn en anderzijds

De administratieve rompslomp, de onteigeningen enz. namen zoveel tijd in beslag dat de eigenlijke werken tussen de Kapellekerk en het Zuidstation pas in 1911 konden starten.



te kort was om met de inkomsten de aanlegkosten en andere schulden te betalen.

Uiteindelijk nam men in 1935 een goede beslissing. P.H.Spaak, voor de eerste maal minister, kreeg het beleid van de spoorwegproblemen, dus ook inzake de NZ-verbinding. Toen werd de Commissie voor de afwerking van de NZ-verbinding opgericht. De werken werden met nieuwe middelen en methodes aangepakt. Jammer genoeg werden we op 10 mei 1940, opnieuw uit het Oosten overrompeld. Na de kapitulatie konden de werken hernemen, aan een steeds trager wordend tempo om uiteindelijk volledig stil te vallen. Ook de materialen werden steeds schaarser omdat de bezetter die immers opeiste, vooral toen hij de Atlantik Wall ging bouwen. Bovendien eiste hij de bevoegde arbeidskrachten op voor werken die hem nauwer aan het hart lagen.

Na de Bevrijding bleven de materialen nog een hele tijd schaars; een toestand die nagenoeg tot 1947 aanhield. Tijdens het regentschap van prins Karel startte het elektrificeringsprobleem van de NMBS opnieuw en rees andermaal de vraag over het belang van de NZ-verbinding. Er waren opnieuw heel wat mensen met een nieuwe visie over de spoorwegen. Oorlogsvoering en naoorlogse opbloei schenen alleen nog plaats te laten voor het wegverkeer met de machtige auto, symbool van persoonlijke vrijheid en autonomie. Het spoor was ten dode opgeschreven, zodat de NZ-verbinding nutteloos werd. De annalen van het parlement leveren vreemde verklaringen die wat lachwekkend overkomen, maar die niettemin voor ons land uiterst negatief hadden kunnen zijn.

Met de voortzetting van de debatten dag na dag werden de tegenstanders ook redelijker. Zo kwam men tot een meer rationele houding. Ook de NZ-verbinding zou behouden blijven, maar met één koker i.p.v. de voorziene vier. Had men die maar aangelegd dan zou vandaag het HST-probleem te Brussel veel eenvoudiger geweest zijn. Uiteindelijk bekwam men niet een of vier kokers met elk twee sporen maar drie. Men voorzag ook een centraal station.

De werken mochten dus herbeginnen, maar daarmee was de kous niet af. Er was scherpe kritiek, vooral toen bleek dat twintig steegjes en ruim 1 500 weliswaar bouwvallige huizen moesten gesloopt worden. Later bleek dat voor de stad een echte sanering, waartoe men vroeg of laat toch had moeten overgaan. Boven de

tunnel kon een nieuwe en brede laan aangelegd worden waarvan niemand, zeker de automobilisten niet, nu nog het nut ervan betwisten.

Ook op technisch vlak was het probleem allerminst eenvoudig. De ondergrond van de middenstad in de Zennevallei is moerassig. Daarom loopt het tracé door de heuvelrug meer ten oosten van de noord-zuidlijn. Maar daar stuitte men op enorme lagen drijfzand en op de riolering van het hoge stadsgedeelte. Volgens de plannen van ir. Bruneel had men bovendien ook rekening gehouden met de historische monumenten, waarvan de stevigheid niet in gevaar mocht worden gebracht!

De inplanting van het Centraal station was ook een uiterst ingewikkelde opdracht, doch architect Horta, en zijn opvolger Brunfaut, losten het probleem uiterst elegant op.

Een team deskundige en bekwame ingenieurs, onder de leiding van de ir. Castiau, de le Court en Franchimont losten alle problemen op en brachten de prestatie tot een goed einde.

## ANDERE LANDEN VOLGEN ONS VOORBEELD

In 1952 was de NZ-verbinding voltooid. Ze kon, zoals aanvankelijk gezegd, op 4 oktober in aanwezigheid van Koning Boudewijn officieel in gebruik worden genomen.

Alle vroegere pessimistische uitlatingen ten spijt, werd de verbinding een succes en een voorbeeld dat in meer landen nagevolgd zou moeten worden.

Alle spoorlijnen van het land waren nu onderling verbonden. De moeilijke overgang van het noord naar het zuidstation was vergeten.

Enkele cijfers illustreren het succes. In 1952-53 liepen op weekdays 169 treinen door de drie kokers: vijf jaar later waren het er al 700 en uiteindelijk meer dan 1 100. Dit gaf verzadigingsproblemen waarvoor men wel oplossingen bedacht maar die te duur waren en daarom meestal niet konden waargemaakt worden.

Het IC-IR plan uit de tachtiger jaren, leverde een aanvankelijk omstreden maar blijkbaar deugdelijke oplossing. Dit plan werd evenwel pas mogelijk door het aantal treinen die dagelijks door de NZ-verbinding moesten, te verminderen met een honderdtal, zonder noemenswaardige moeilijkheden voor de gebruikers. Talloze reizigers rijden nu door en onder de hoofdstad zonder er iets van te merken en meer dan 300 000 pendelaars stappen dagelijks in en op de treinen in de stations van de Verbinding. □

De inplanting van het Centraal station was ook een uiterst ingewikkelde opdracht, doch architect Horta en zijn opvolger Brunfaut, losten het probleem uiterst elegant op.