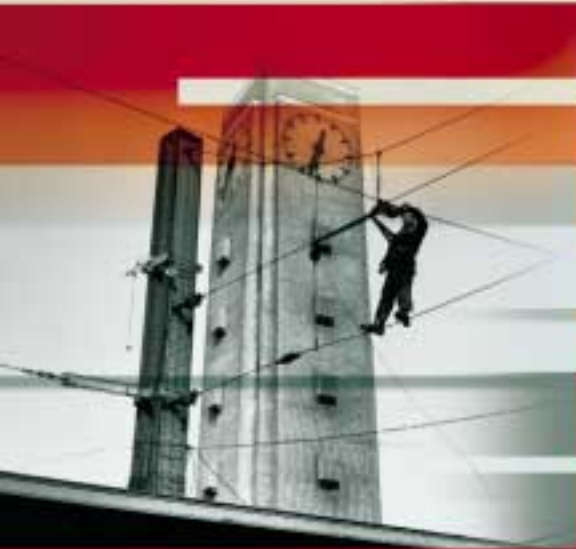


# *Een halve eeuw* **Noord-Zuidverbinding**



# GEHEIME RELATIES:

## Ritten per stoomtrein

In **BRUSSEL-KAPELLEKERK** kun je terecht voor een rit met de stoomtrein. Je ziet Brussel eens van een andere kant tijdens een rondrit over het westelijke ringspoor, dat één van de schakels wordt van het toekomstige GEN-net.

- de stoomtrein rijdt tijdens de weekends van 05/06 en 12/13 oktober
- geen reservering vooraf
- biljetten te koop in Brussel-Kapellekerk (beperkt aantal plaatsen – 2 € per volwassene. Gratis voor max. 3 kinderen tot 12 jaar per betalende volwassene)
- terugrit naar keuze: tot Brussel-Noord of Brussel-Centraal (terminus)

### *Hoe te bereiken per trein?*

Gedurende de weekends van 4-5 en 12-13 oktober 2002 stoppen meerdere treinen uitzonderlijk in Brussel-Kapellekerk, zodat u er gemakkelijk geraakt.

### *Uitzonderlijke stilstanden van gewone treinen*

#### *Richting Noord > Zuid*

3 treinen per uur van 9.u. '' tot 18.u. ''

Br.-Noord	...u. 46	...u.17	...u.05*
Br.-Centraal	...u. 49	...u.20	...u.08*
<b>Br.-Kapellekerk</b>	<b>...u. 52</b>	<b>...u.23</b>	<b>...u.11*</b>
Br.-Zuid	...u. 54	...u.25	...u.13*

\* vanaf 11 u. '', tot 18 u. ''

#### *Richting Zuid > Noord*

2 treinen per uur van 9.u. '' tot 18.u. ''

Br.-Zuid	...u.43	...u.19*
<b>Br.-Kapellekerk</b>	<b>...u.45</b>	<b>...u.21*</b>
Br.-Centraal	...u.48	...u.25*
Br.-Noord	...u.51	...u.27*

\* vanaf 10 u. '', tot 18 u. ''



#### **EEN TUNNEL ONDER BRUSSEL**

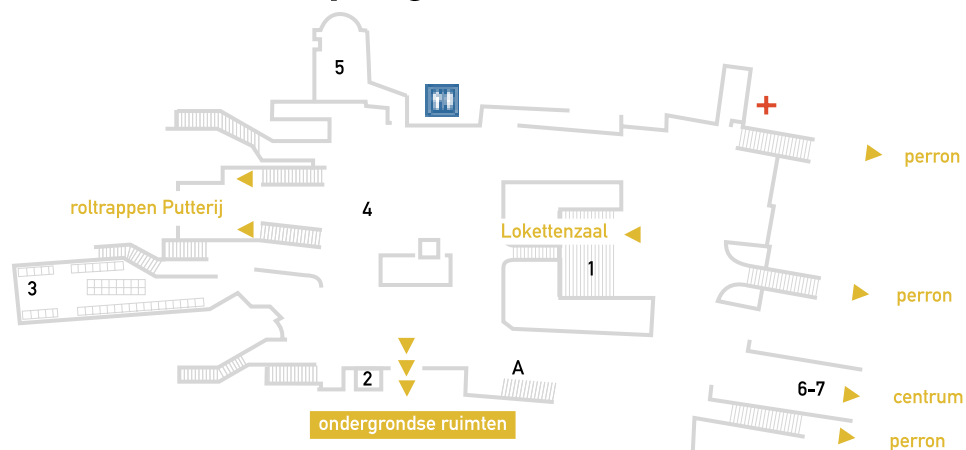
Uitgeverij Lannoo publiceert in samenwerking met de NMBS een geïllustreerd werk dat gewijd is aan de geschiedenis van deze buitengewone verwezenlijking. Het boek (96 pagina's - 24,5 €) is tijdens de weekends van 5/6 en 12/13 oktober te koop in Brussel-Centraal aan de onthaalstand van Geheime relaties.

# GEHEIME RELATIES:

## gebruiksaanwijzing

Deze twee plannen tonen u de weg naar de tentoonstellingen en de kunstwerken in het **CENTRAAL STATION**.

### Tussenverdieping



1. Aernout JACOBS: BRUSSEL BEHOORT ONS TOE
2. Simona DENICOLAI – Ivo PROVOOST
3. Chloé HOUYOUX-PILAR
4. Djos JANSSENS
5. Koninklijk Salon
6. Reisindrukken (expo oude affiches NMBS)
7. Stad, spoor en ruimtelijke ordening (expo)  
50 jaar promotie van het stedelijk spoorvervoer (expo)

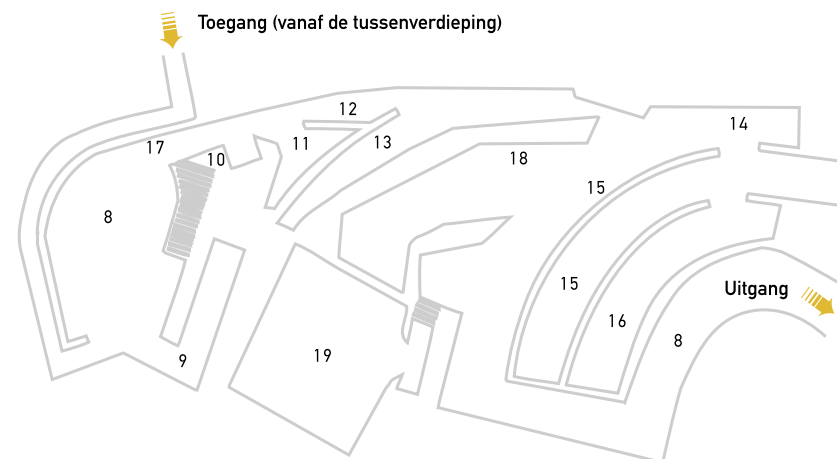
- A Info over reizen met de trein  
+ Rode Kruis

#### BUITEN PLAN

- ONTHAAL (lokettenzaal)
- Algemeen onthaal "Geheime relaties"
  - Verkoop van het boek "Buiten-sporig Brussel"
  - Verkoop van postzegels
  - Verkoop oude affiches NMBS

- Olivier KOULISCHER (Monument)  
Robert KOT (perron 2-3-4-5)  
Jean-Marc DEMAY (loketten)  
Reiko TAKIZAWA (wachtzaal)

### Ondergrondse



8. Expo NMBS
9. HIGHFIELDS
10. EAVESDROPPER
11. Yannick KOLLER
12. Colin O'BRIEN
13. Antonin DE BEMELS
14. Kris GOUBERT en Ruben NACHTERGAELE
15. Frédéric GAILLARD
16. Annemie MAES & Hans DE MAN
17. Karine MARENNE
18. Reiko TAKIZAWA
19. Peter VAN HOESEN

# *Op een dag was er de Noord-Zuidverbinding*

Zaterdag 4 oktober 1952, einde voormiddag, in de ruime prachtige lokettenzaal van het nieuwe station Brussel-Centraal dat pas 's avonds zou opengaan voor het publiek, leidt de jonge koning Boudewijn de plechtigheden voor de statige opening van de Noord-Zuidverbinding. Toespraken, orkesten, vlaggen en vaandels: niets werd over het hoofd gezien om de draagwijdte van dit evenement te onderstrepen. Het zou een nieuw tijdperk inluiden in de Belgische spoorweg-geschiedenis en voor de internationale verbindingen die door België liepen.



Tot dat ogenblik eindigde het traject van iedere trein, ook internationale, in de doodlopende stations Brussel-Noord of Brussel-Zuid. Om er terug uit te komen moesten de internationale treinen rechtsomkeer maken en al dan niet naar het andere hoofdstation rijden via het westelijk ringspoor van de hoofdstad.

Binnenlandse treinen uit Oostende, Charleroi, Bergen of Doornik eindigden hun reis in Brussel-Zuid. Diegene uit Antwerpen en Luik hadden Brussel-Noord als eindstation. Daaruit volgde dat reizigers in doorreis in Brussel zich verplicht zagen om uit te stappen en op eigen kracht naar het andere station te geraken (tram, taxi,...).



*Het station Brussel-Noord, gebouwd in 1846, bevond zich op het huidige Rogierplein, waar de oude Martinitoren stond. Op het einde van de 19de eeuw zou dit kopstation één van de belangrijkste van het net worden.*



*Paardentram tussen het Noord- en het Zuidstation. Bij gebrek aan een directe spoorverbinding verzorgden talrijke private taxi- en vervoermaatschappijen het vervoer van reizigers tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid. Foto: Cercle d'Histoire et de Documentation de Saint-Gilles.*

# Een project met een lange geschiedenis

## 1837

*Het idee om het Noord- en Zuidstation met elkaar te verbinden was niet nieuw.*

Al in 1837 gaf de stad Brussel de eerste aanzet toen ze een commissie oprichtte die de uitvoerbaarheid van zulke verbinding moest onderzoeken. De voorgestelde oplossing was een spoorverbinding die letterlijk over de grote lanen van de stad liep. Ze werd in 1841 geopend. Om mogelijke aanrijdingen te vermijden, liep er een seingever met een vlag en een grote bel voor het convooi uit om voorbijgangers te verwittigen. De verbinding werd opgeheven in 1871 toen het westelijke ringspoor in dienst kwam.



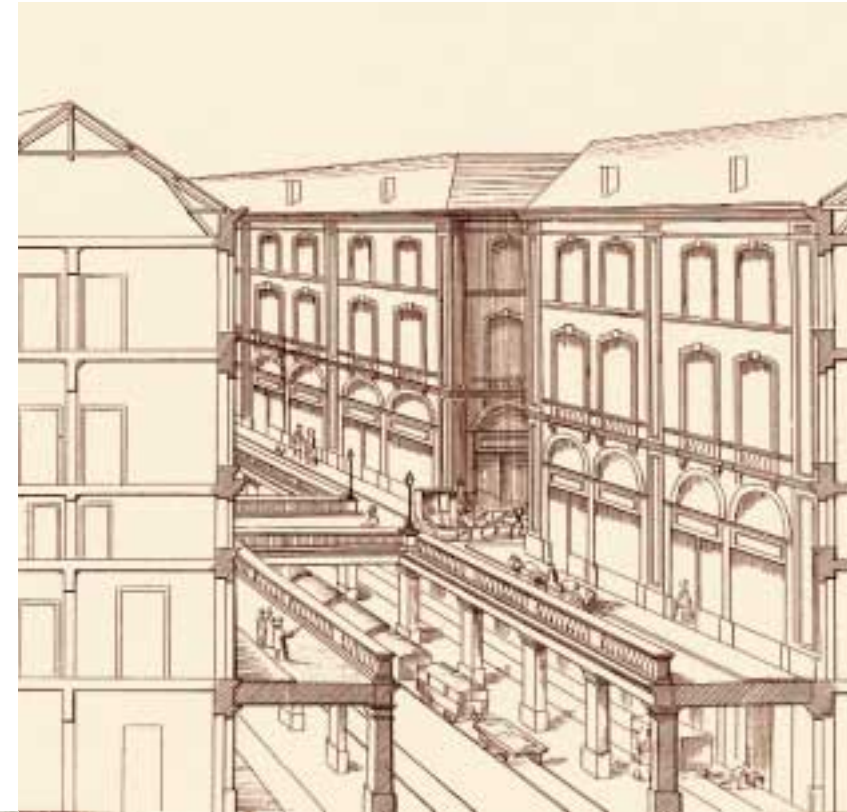
*Eén van de ontwerpen was een rechte lijn tussen het Noord- en het Zuidstation.  
Illustratie: stadsarchief Brussel*

Ondanks die verbetering werd het belang van een rechtstreekse Noord-Zuidverbinding in de loop van de jaren alsnog duidelijker. Vanaf 1855 doken talrijke plannen op, de ene al ernstiger dan de andere. Le Hardy de Beaulieu stelde voor om de twee stations te linken met een quasi rechtlijnig spoor met een gigantisch station ter hoogte van de Wolvengracht en de Kiekenmarkt. Besme zag dan weer meer in een spoor in het midden van een brede laan met een dertigtal meter breedte ter hoogte van de Zenne. Volgens Du Roy de Bicquy en Lebrun, in de jaren 1880, moest de benedenstad met het hogere stadsgedeelte worden verbonden door middel van een spoorwegviaduct dat op pijlers over de stadswijken zou lopen.

Tussen 1895 en 1901 werden drie commissies opgezet om concrete plannen op te stellen. Uiteindelijk werd er in grote lijnen ingestemd met het project van Bruneel, ingenieur bij de Staatsspoorwegen. Door de lange onteigeningsprocedure konden de werken pas in 1911 echt van start gaan. Volgens optimistische prognoses zouden ze eind 1915 worden beëindigd.

De werken werden echter stilgelegd na de inval van het Duitse leger op 4 augustus 1914. Nochtans was er op dat moment al een brug gebouwd tussen de Kapellekerk en het station Brussel-Zuid en was de metalen brug over de Zuidlaan bijna klaar. Maar men weigerde verder te werken onder vijandelijke bezetting.

*Voorontwerp van een spoorwegstraat tussen het Noord- en het Zuidstation.  
Illustratie: stadsarchief Brussel.*



*Afbraak van de Putterijwijk, ter hoogte van de Dag- en Nachtstraat, rond 1912.  
Foto: Stadsarchief Brussel (C3704)*

1912

# Plannen opnieuw in vraag gesteld

Op het einde van de grote oorlog ging de prioriteit naar de heropbouw van het land. Het nut van de afwerking van de spoorverbinding werd opnieuw in vraag gesteld. Het probleem van het rangeren van de locomotieven in het Noord- en Zuidstation moest, zo dacht men in 1919, worden opgelost door interne aanpassingswerken in de twee stations en een betere spoorwegorganisatie. In een nieuwe berekening werd de stijging van de inkomsten lager ingeschat dan voordien en de kosten voor de afwerking hoger.

# 1919



*Het indrukwekkende Zuidstation tegenover het viaduct van de Noord-Zuidverbinding dat bijna afgewerkt was aan het begin van de eerste wereldoorlog.*



*De metalen brug over de Zuidlaan tijdens het Interbellum.*



# 1935

Daarenboven bestond er discussie over het tracé: ofwel een min of meer rechtlijnige as die, ondergronds of via een viaduct, de lanen van het stadscentrum (Adolphe Max, Anspach en Lemonnier) of de parallelle wegen (Nieuwstraat, Kleerkopersstraat, Stalingradlaan) zou volgen, ofwel, de uiteindelijke keuze, een meer gekromde as die de sporen ondergronds in de flank van de hooggelegen heuvel van de stad zou leggen. De eerste twee hypothesen werden afgewezen: de eerste door de moerassige ondergrond, de tweede om de evidente verminking van het uitzicht van de stad door een kilometerslang viaduct.

Een ander punt in de discussie was de elektrificatie van de Noord-Zuidverbinding. De ondergrondse keuze was uiteraard weinig geschikt voor stoomtractie vanwege de rookontwikkeling van de locomotieven. Maar de elektrificatie ervan zou weinig zin hebben als die zich beperkte tot het parcours tussen het Noord- en Zuidstation. De elektrificatie van de spoorlijn Brussel-Antwerpen maakte een einde aan die discussie: als de NMBS besliste haar netwerk te elektrificeren, moest de Noord- Zuidverbinding ook de passage van elektrische locomotieven mogelijk maken. Deze fundamentele technologische ontwikkeling gaf een gunstige impuls voor de verderzetting van de werken.



*Een huis in het oude Brussel, dat zal plaatsmaken voor de aanleg van de spoorverbinding.*

*De elektrificatie van het net zal de werken aan de spoorverbinding terug aanzwengelen.*



# Een nieuwe start

# 1935

*Naarmate de werken vorderen, verschijnen steeds verfijndere machines. Om de palen te heien gebruikte men stoommachines.*



*In de jaren '30 pasten de werken aan de Noord-Zuidverbinding in de politiek van grote openbare werken, die werd gevoerd om de werkloosheid te bestrijden.  
Foto: Sergysels, collectie P. Pastiels*



*Immense balken werden gebruikt om de indrukwekkende metalen structuur van de tunnel te bouwen.  
Foto: Sergysels, collectie P. Pastiels*

# 1940

In 1935 werd het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding (NBV) opgericht. De werken startten een jaar later weer op. Het publiek zag de allerlaatste generatie graafmachines aan het werk, die een enorme krater maakten ter hoogte van het toekomstige centraal station, getekend door Victor Horta. De werken gingen vlot vooruit tot de Tweede Wereldoorlog uitbrak. Zelfs tijdens het conflict gingen ze nog een tijdje voort, maar werden nadien opnieuw stilgelegd.

*De Verwoeste Gewesten van de Putterijwijk jaren dertig. Een stadskanker, maar ook een bloeiend speelterrein voor de kleine Ketjes.  
Foto: G. Van Parys, Van Parys Media*



*Bouw van de Noord-Zuidverbinding ter hoogte van de Sint-Michielskathedraal.*



*Afbraak van huizen in het centrum van Brussel.*

# De vijf stations van de Noord-Zuidverbinding

## Brussel-Zuid

Met de aanleg van de Noord-Zuidverbinding in 1949 wordt het oude Zuidstation vervangen door een functioneel ontworpen gebouw, gekenmerkt door de bekleding van gele bakstenen en het beroemde uurwerkorentje. Dit wordt op zijn beurt afgebroken in 1992 om plaats te ruimen voor een volledig vernieuwd gebouw, dat zowel binnenlandse treinen als hst's ontvangt.



## Brussel-Kapellekerk

Het station Brussel-Kapellekerk werd onder het viaduct van de verbinding aangelegd, aan de mond van de tunnel die naar het Centraal Station leidt.



## Brussel-Centraal

Het Centraal Station werd getekend door de beroemde architect Victor Horta. De bouw ervan begint in 1937 en loopt vertraging op door de tweede wereldoorlog. Na de dood van Victor Horta in 1947 neemt Maxime Brunfaut de werken over. Dit station werd op verschillende niveaus gebouwd omwille van het hoogteverschil tussen boven- en benedenstad.

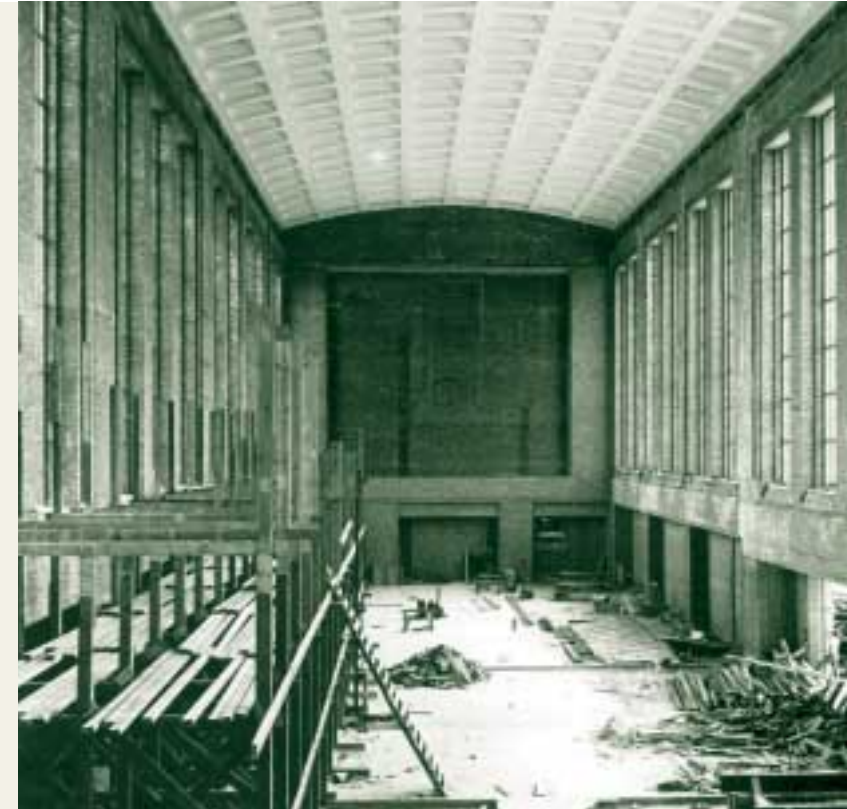


## Brussel-Noord

*Het eerste Noordstation, opgericht op het Rogierplein, verdwijnt bij de indienstneming van de Noord-Zuidverbinding. Het nieuwe station, van de hand van de architect Saintenoy, staat enkele honderden meters verder en krijgt een imposante uurwerktoren en een ruime, lichte wachtzaal.*



*Het oude en het nieuwe Noordstation*



*De enorme lokettenzaal van Brussel-Noord in de steigers.*

## Brussel-Congres



*Met zijn eigenaardige uiterlijk vormt dit station een architecturaal curiosum. De hoge bovenstructuur van Brussel-Congres huisvest de ventilatieschachten van de Noord-Zuidverbinding.*

# Afgewerkt en ingewijd

*De officiële inwijding vond plaats op 4 oktober 1952 in aanwezigheid van Koning Boudewijn.*

Eens de heropbouw van het land was beëindigd kon de afwerking van de spoorverbinding hervatten, dit keer met succes, dankzij de middelen afkomstig van het Marshallplan. Dinsdag 30 oktober 1951 reed voor het eerst een motorstel over de nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid. Slechts een aantal gelukkigen konden deelnemen aan die officieuze testrit: journalisten, de ingenieurs van Wegen en Werken en enkele hoge functionarissen van de NMBS.

Het succes van de nieuwe verbinding ligt er niet om: zes dagen na de opening hadden er al 1 140 treinen en 135 000 reizigers gebruik van gemaakt.



*Brussel-Centraal: een nieuw station in het hart van de hoofdstad.*

*Lokettenzaal van het Noordstation.*



# 1952 2002



*Tussen gisteren en vandaag, een eindeloos herbeginnen.*

## ***Een aantal cijfers om de omvang van dit gigantisch bouwwerk te schetsen***

Er moest een miljoen kubieke meter uitgegraven grond worden afgevoerd, er werd 120.000 kubieke meter grond gebruikt voor ophoging, er werden 85 kilometer palen in gewapend beton aan elkaar gevoegd, 45.000 ton stalen geraamte, 5.200 kubieke meter blokken natuursteen. Om het gewapend beton te maken was 140.000 ton cement nodig, 370.000 ton kiezel, 190.000 ton zand en 42.000 ton ijzer. Al dat materiaal is nodig geweest om de 3.574 meter spoorlijn aan te leggen tussen het Noord- en het Zuidstation. Het ondertunnelde gedeelte van de lijn meet 1.963 meter en bestaat uit drie tunnelkokers met elk twee sporen. De totale breedte van de verbinding is 35 meter. In het centraal station bereikt de breedte 60 meter.

De kostprijs voor de bouw werd oorspronkelijk op 17 miljard frank (franken 1990) geschat. De verscheidene onderbrekingen en het telkens opnieuw in vraag stellen van het project hebben de kosten doen exploderen tot 57 miljard frank.

Vandaag kunnen 320.000 personen elke dag het centrum van Brussel bereiken dankzij deze uitzonderlijke realisatie. Op drukke dagen ontvangt Brussel-Centraal op zich tot 180.000 reizigers. De Noord-Zuidverbinding, bedacht in de 19<sup>de</sup> en gerealiseerd in de 20<sup>ste</sup> eeuw, zal één van de belangrijkste schakels worden in het toekomstige GEN.

In de geschiedenis van de spoorwegen had geen enkel ander spoorwegproject ooit zo'n polemiek losgeweekt, meer dan een eeuw lang. Terugkijkend en met het oog op het succes dat de spoortunnel sinds 50 jaar kent vragen sommigen zich af waarom de ontwerpers van toen niet wat minder bescheiden zijn geweest en waarom ze niet meer dan drie kokers voorzagen...



Meer info:  
NMBS CCE Communicatie  
Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel  
Tel: 02 526 37 69  
[www.nmbs.be](http://www.nmbs.be)

NMBS CCE Communicatie Oktober 2002 - Verantw. uitgever L. Gillieaux, Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel  
Foto's collectie NMBS, tenzij anders vermeld - Druk: NMBS - Design: Image Plus