

## Mediabericht

24 mei 2000

### **Brussel-Leopoldswijk wordt Brussel-Luxemburg Historiek van een koninklijk station**

Het station vlakbij de gebouwen van de Europees Parlement, krijgt een nieuwe naam. Vanaf 28 mei zullen de treinen stoppen in het verbouwde station Brussel-Luxemburg.

Ten tijde van de industriële revolutie besloten de meer gegoede inwoners van Brussel uit het stadscentrum weg te trekken en zich te gaan vestigen in het verlengde van de Koningstraat en de Naamse Poort. In 1838 wordt begonnen met de bouw van de Leopoldswijk, de architect is Tilman-François Suys. Het initiatief hiervoor wordt genomen door de 'Société Civile pour l'Agrandissement et l'Embellissement de la Capitale de la Belgique'. Deze vereniging was geassocieerd met de belangrijkste industriële en financiële groepen. Ook koning Leopold I was één van de aandeelhouders, vandaar dat het project later zijn naam kreeg.

In de loop van de 19de eeuw was de bouw en uitbating van het Belgische spoornet nog geen staatsmonopolie: vele particuliere maatschappijen hadden toen concessies.

Een belangrijke gebeurtenis voor het spoorverkeer in Brussel vond plaats in 1846: een concessie werd toegekend aan 'La Grande Compagnie du Luxembourg', een Engelse maatschappij met banden met de Société Générale de Belgique, om een spoorverbinding te maken tussen Londen en Luxemburg – via Oostende en Brussel. Vanuit Luxemburg reden de treinen verder tot de Italiaanse havenstad Brindisi, waar de passagiers konden inschepen in de boten naar India.

Spoorwegconcessies waren aan bepaalde voorwaarden onderworpen: de 'privé-lijnen' moesten een zeker publiek karakter hebben. De bouw van de stations was ten laste van de concessiehouder. Het 'Luxemburgstation', zoals

## Mediabericht

het in de volksmond ook wel werd en wordt genoemd, werd dus gebouwd door 'La Grande Compagnie du Luxembourg', op terreinen die in 1846 met dit doeleinde werden gekocht van het St.-Gertrudistehuis.

De plannen voor de bouw van het station worden pas in 1853 goedgekeurd, de architect is Gustave Saintenoy, leerling en medewerker van Suys. Dit is zijn eerste realisatie uitgevoerd in samenwerking met de ingenieurs van de Spoorwegen.

De oorspronkelijke idee voor het station in de Leopoldswijk was om een majestueus gebouw op te richten met een middenbeuk en twee grote zijvleugels. Uiteindelijk moesten de bouwheren zich omwille van financiële redenen beperken tot het gebouw waarvan vandaag alleen nog de voorgevel rechtstaat.

Vanaf 1866 wordt Brussel-Leopoldswijk met het station van Brussel Noord verbonden, om het zo beter te integreren in het spoorwegnetwerk van de hoofdstad. Deze spoorverbinding had onder meer haltes aan de Wetstraat, de Leuvensesteenweg (station St.-Joost), Rogierstraat en het Verbroekhovenplein.

In 1873 loopt de concessie van de Engelse maatschappij af en wordt de lijn naar Luxemburg in het staatsspoorwegnet opgenomen.

In 1987 duikt de idee om het station af te breken weer op, wanneer de projecten omtrent de realisatie van het Europees Parlement achter het station concrete vorm beginnen aan te nemen.

Vanaf 28 mei, wanneer de traditionele wijzigingen in de dienstregeling worden toegepast, zullen de treinen niet langer stoppen in Brussel – Leopoldswijk, maar in Brussel – Luxemburg. Uiteindelijk zal het station in de herfst van dit jaar volledig, op de voorgevel na (die is immers geklasserd), zijn verbouwd. Ondergronds is een heel nieuwe infrastructuur aangelegd. Wanneer die klaar is, kunnen de oude gebouwen worden afgebroken. Op dat moment zal alleen nog de historische voorgevel de herinnering oproepen aan het station zoals dat in de 19de eeuw werd gebouwd.