

Kanttekeningen bij een inhuldiging in de hoofdstad van Europa

DE WERELD VAN HERGÉ, SINTERKLAAS

EN HET VERNIEUWDE STATION VAN BRUSSEL-LUXEMBURG

 Roland Marganne


© NMBS-Groep/D. Moïnit

▲ Fresco aan de hoofdingang langs de Trierstraat

En u beste lezer(es) ... schuilt er bij u ook nog een kinderhart diep vanbinnen ... bent u een onvoorwaardelijke stripfanaat zoals vele landgenoten?

Neem dan de trein naar Brussel-Luxemburg, tenminste als u naar de hoofdstad van Wallonië wilt gaan, naar de Ardennen, ja zelfs naar het Groothertogdom Luxemburg.

Sinds de inhuldiging van de installaties van dit volledig gerenoveerde station op 14 januari wordt u ontvangen door Sinterklaas in hoogsteigen persoon. Op initiatief van de NMBS-Holding werd een groot fresco aangebracht aan de hoofdingang die zich nu in de

Trierstraat bevindt. Het stelt een reclameboodschap voor van de hand van Hergé die op 27 oktober 1932 in de krant « Le Soir » werd gepubliceerd voor de warenhuisketen « À l'Innovation ». De reproductie in zwart-wit is een momentopname uit het interbellum en stelt de triomfantelijke intrede van de Sint voor op een perron van het station: hij stapt uit een indrukwekkende stoomlocomotief en begeeft zich onder het « goede Brusselse volk ». De scène in « cinemascopie »-formaat loopt over van kleurrijke details:

stadsbestuurders in pitteleer, een volksfanfare, drie ploegen van het bioscoopjournaal ... en personages uit de wereld van Hergé zoals de bekende Brusselse kwajongens Kwik en Flupke of een politie-inspecteur met een indrukwekkende snor, de voorloper van Jansen en Janssen. Volgens Kuifjeliefhebbers deed de tweeling enkele weken later zijn intrede in de avonturen van Kuifje. Enkel de kleine journalist met de kuif ontbreekt ... Hij was vast en zeker druk bezig met de voorbereidingen voor zijn reis naar Egypte (zie "De Sigaren van de Farao").

Maar dit fresco is niet het enige kunstwerk in het station. Zo komt u op perron 1 oog in oog te staan met twee schitterend gerenoveerde, en bovendien beschermde, glasramen. Deze opvallende creaties komen uit het oude stationsgebouw waarvan alleen de gevel behouden werd: ze versierden er het ontvangstenbureau en de koninklijke trap. De glasramen werden in 1897 door de Franse kunstenaar Raphaël Evaldre verwezenlijkt en geven het koninklijke monogram van Leopold II weer: een kroon met daarop twee « L »'en waarvan één omgekeerd, vergezeld van de nationale leuze « Eendracht maakt macht ».

Daarbij worden ook nog de wapenschilden van de voormalige provincie Brabant en de stad Brussel afgebeeld, omringd door siermotieven, sluitstenen, guirlandes en cartouches. Dankzij hun stilerende en de luchtigheid van hun ontwerp zijn de glasramen onlosmakelijk verbonden met de Art Nouveau.

BRUSSEL-LUXEMBURG, EEN CONTRAST VAN STIJLEN

Die glasramen onderstrepen op hun manier het zware contrast tussen de modieuze kunst van het einde van de 19e eeuw en de hedendaagse architectuur die werd overgenomen in het nieuwe station van Brussel-Luxemburg. Het uitzicht en de spoorweginfrastructuur werden ingrijpend gewijzigd bij de bouw van het Europees Parlement en zijn bijgebouwen. De zes overblijvende perronsporen werden overdekt met een « voetgangerspromenade », een enorme betonplaat met een oppervlakte van 22 000 m². Het station zelf ziet er vandaag uit als een hedendaagse creatie van glas en staal die overspoeld wordt door licht dankzij haar twee overkappingen in glas.

Het station heeft een oppervlakte van 5 850 m² en biedt dus onderdak aan alle voorzieningen: een wachtzaal met rechtstreeks zicht op de sporen, winkels, een bagagedepot en loketten verdeeld over de aangrenzende ruimten (een reiscentrum voor overdag en nachtloketten). Voor personen met een beperkte mobiliteit zijn er heel wat faciliteiten. Fietsers kunnen al profiteren van een fietsstalling in de voetgangerspromenade en bij de hoofdingang van het station. Om dat aanbod nog uit te breiden, zal er binnenkort in samenwerking met het Brusselse Gewest in het station een "Fietspunt" worden geopend.

Technisch bekeken is Brussel-Luxemburg het eerste Belgische station dat uitgerust is met een CTB-systeem (centraal technisch beheer) dat alle informatie verzamelt over de belangrijkste technische organen

van het station, zowel op het vlak van verwarming, als op het vlak van verlichting en ventilatie: een moderne manier om energie te besparen. Tevens werd alles in het werk gesteld om de veiligheid van de reizigers te verzekeren, zowel qua architectuur (de overdwarse zichtbaarheid geeft een veiliger gevoel) als techniek (camera's, dubbele inbraakveilige beglazing). Het station is voorzien van allerlei akoestische isolatie die alle geluidshinder in de gemeenschappelijke ruimten voorkomt. Tot slot werd ook veel zorg besteed aan de verlichte, duidelijke en uiterst zichtbare signalisatie.

BRUSSEL-LUXEMBURG, HET OUDSTE NOG DIENST-DOENDE STATION VAN BRUSSEL

Zo komen we opnieuw bij u terecht, beste lezer(es)... Terwijl u de Luxemburgstraat afwandelt om de trein te nemen, zal het hedendaagse karakter van het station u niet onmiddellijk opvallen omdat de gevel van het oude gebouw dat in 1855 door Gustave Saintenoy gebouwd werd, volledig bewaard bleef. Hij werd ontworpen om het perspectief van het Luxemburgplein te sluiten. Het is een neoklassiek bouwwerk met een centraal gedeelte van hardsteen, een benedenverdieping uit stenen met valse voeglijnen en een evenwichtige bel-étage met pilasters. Daarop bevindt zich het balkon dat versierd is met een gebogen fronton en ingewerkt horloge. De vorm van het fronton heeft ongetwijfeld de koepel van het Europees Parlement geïnspireerd, die op zijn beurt perfect in de aslijn van het station staat. Wellicht waren de originele plannen van het station nog ambitieuzer met een gebouw met eenentwintig traveeën: daarvan werd uiteindelijk enkel het centrale deel gerealiseerd, waarschijnlijk om budgettaire redenen.

Kortom, de esthetiek van het gebouw werd ontworpen om harmonieus opgenomen te worden in het stedenbouwkundige geheel van het plein met zijn standbeeld van John Cockerill en van de aangrenzende straten. Dat is de Leopoldswijk die vanaf 1837 opgericht werd door de « Société civile pour l'embellissement de Bruxelles ». De opdracht van deze maatschappij bestond erin een verzameling van herenhuizen, vierkante tuinen, pleintjes en



▲ Zicht op de bewaarde gevel van het oude station





▲ Gerestaureerd en geklasseerd glasraam op perron 1

ruijterpaden te creëren op een braakland van 75 ha. Op die manier werd bijgedragen tot de verfraaiing van de opkomende Belgische hoofdstad: een zeer ambitieus project ontworpen door de architect Tilman-François Suys die een beeld in gedachten had van een rechthoekig net van verkeerswegen omzoomd met klassieke, sobere huizen. Aangezien Koning Leopold I, grondlegger van de dynastie, een deel van zijn persoonlijk vermogen geïnvesteerd had in deze vennootschap, werd het hele project in alle eer omgedoopt tot "Leopoldswijk". Ook het station Luxemburg kreeg uiteindelijk die naam.

Bewonder zeker ook de oorspronkelijke gevel van het station, een soort « relikwie », want het is het oudste nog dienstdoende station in Brussel! De originele gebouwen van Brussel-Noord en Brussel-Zuid zijn verdwenen nadat de Noord Zuidverbinding werd aangelegd en het station Groendreef, het bewijs van de allereerste spoorlijn in het netwerk tussen Brussel en Mechelen, werd in 1954 gesloopt.

BRUSSEL-LUXEMBURG, EEN STATION MET GESCHIEDENIS

Eigenlijk was het station van Brussel-Luxemburg de kop van de lijn op een spoorader uitgewerkt door bezorgde Britse zakenlui die Londen per spoor wilden verbinden met Genua en Trieste. Zo zou er een snelle verbinding ontstaan tussen Groot-Brittannië en Indië, het juweel van het Britse koloniale rijk, zowel voor reizigersvervoer als voor postverkeer, dat in die tijd "West-Indische Mail" genoemd werd. « La Grande compagnie du Luxembourg » werd voor die gelegenheid opgericht en kreeg op 18 juni 1846 bij wet de vergunning voor de exploitatie van de spoorlijn Brussel-Aarlen, voor haar uitbreiding tot de Franse en Luxemburgse grens naar Longwy en Luxemburg, en voor twee vertakkingen: een naar de

Ourthe (de toekomstige lijn 43 van de Ourthe naar Bomal en Rivage), en de andere naar Bastenaken. Dezelfde maatschappij werd ook belast met de kanalisatie van de Ourthe tussen Luik en La Roche en zelfs met de zoektocht naar en het ontginnen van mijnen en steengroeven in Luxemburg.

Eens de toestemming er was, konden de werken beginnen. Die sleepten lang aan door allerlei financiële moeilijkheden van de Maatschappij. Uiteindelijk werd het eerste lijnvak, tussen Brussel-Luxemburg en Terhulpen, op 12 augustus 1854 ingehuldigd. De lijn zou pas vijf jaar later Luxemburg bereiken.

Brussel-Luxemburg, dat na verloop van tijd Brussel Leopoldswijk werd, was oorspronkelijk een kopstation geflankeerd door een locomotiefdepot en een herstelwerkplaats die bleef bestaan tot 1929. Maar de eigenaar van de maatschappij merkte al snel de behoefte op om het station te verbinden met het spoornet van de Staat. Daarom werd een verbinding aangelegd met het Noordstation dankzij een soort ringlijn van 6 km lang die op 23 oktober 1856 geopend werd voor het verkeer. Vandaag is het een deels ondergrondse lijn die langs de Karel de Grotelaan, onder het Ambiorixplein, de Clovislaan en het Armand Steursplein loopt, terug bovenkomt langs de Paul Deschanellaan en uiteindelijk via de Berenkooi ergens tussen het Noordstation en het station van Schaarbeek eindigt. Er werden zelfs verschillende stopplaatsen geopend langs deze lijn: Rogierlaan, Leuvensesteenweg en Wetstraat, waar een tijdelijk station werd geïnstalleerd tijdens de feestelijkheden voor de vijftigste verjaardag van België, ongeveer op de plaats waar het huidige Schumanstation zich bevindt. Geen van de drie wordt nog gebruikt. Op 1 januari 1873 werd « La Grande compagnie du Luxembourg » overgenomen door de Staat.

Maar als decor van de eerste proeven voor de toepassing van de elektrische tractie op de Belgische spoorwegen werd het station Leopoldswijk natuurlijk nog specialer. Die werd vanaf 1931 getest op de korte lijn 160 « Brussel-Leopoldswijk – Tervuren » die de Staat in 1881 geopend had voor het verkeer tot Oudergem en in 1882 tot Tervuren, een eindstation dat in 1897 onder impuls van koning Leopold II veranderd werd voor de bezoekers van de koloniale tentoonstelling en het Museum van Tervuren.

In 1929 droeg de Staat de exploitatie ervan over aan de « Société Générale des chemins de fer économiques » en later aan de « Compagnie générale d'Entreprises électriques et industrielles » (ELECTROBEL). Deze testte er de elektrische tractie op ware grootte. Het station Leopoldswijk lag op de volledig gerenoveerde en geëlektrificeerde lijn met 1500 volt gelijkstroom. Verder was het een eindstation met twee perronsporen dat volledig afgezonderd lag van de rest van het spoorwegdomein, omdat de exploitatie en de tarifiering van de lijn beheerd werd door een privémaatschappij. Het materieel,



▲ Ingang langs de voetgangerspromenade

© NMBS-Groep/D. Moirnit

bestaande uit elektrische motorrijtuigen, kondigde het toekomstige GEN aan dat de Brusselaars beloofd werd tegen het volgende decennium. Dit origineel maar verlieslatend experiment zette zijn activiteiten stop op 31 december 1958 en de lijn 160 werd uiteindelijk buiten gebruik gesteld. Weten de tramgebruikers van lijn 39 van de MIVB eigenlijk wel dat ze tussen Stokkel en Wezenbeek op de vroegere bedding van deze lijn rijden?

BRUSSEL-LEOPOLDSWIJK, OMGEDOOPT TOT BRUSSEL-LUXEMBURG

Het idee om de open installaties van Brussel-Leopoldswijk volledig te renoveren dateert uit het einde van de jaren '80. Het kadert in de creatie van de Europese wijk en de bouw van het Parlement dat door zijn ovale vorm door de Brusselaars wel eens spottend « Caprice des dieux » genoemd wordt. De eigenlijke werken begonnen in 1993 en waren zeer complex vanwege de stedelijke omgeving en de behoefte om het treinverkeer koste wat het kost te behouden. Ze werden slechts in januari afgerond met de inhuldiging van een, toegegeven, nogal buitengewoon complex. De gevel van het station prijkt nog steeds op het Luxemburgplein, maar de hoofdingang bevindt zich sinds de renovatie in de Trierstraat en de installaties zijn nu ondergronds.

Om die verandering in de verf te zetten, kreeg het station zijn originele naam « Brussel-Luxemburg » terug op 28 mei 2000.

De 13 000 passagiers die Brussel-Luxemburg dagelijks over de vloer krijgt, komen er zeker aan hun trekken. De NMBS-Holding hoopt dat het er binnen een paar jaar, bij de realisatie van het GEN, minstens 30 000 zullen zijn.

KUIFJE EN DE SPOORWEGEN

Als dit artikel u zin heeft doen krijgen om de trein in Brussel-Luxemburg te nemen beste lezer(es), waarom spoort u dan niet een keertje tot Louvain-la-Neuve-Université met een van de twee rechtstreekse verbindingen die de NMBS ieder uur aanbiedt? Over enkele dagen wordt in het midden van de universiteitsstad een museum geopend dat volledig gewijd is aan de wereld van Hergé.

Reis op de terugweg zeker door tot Brussel-Zuid, want sinds begin 2007 prijkt er een fresco van 8 meter bij 8 in de galerij aan de kant van het Victor Hortaplein, geïnspireerd op het album « Kuifje in Amerika ». Deze keer is het Kuifje zelf die in de belangstelling staat: onze stoutmoedige reporter staat vooraan op een stoomlocomotief die met grote snelheid in beweging komt.

Wat een ontvangst voor de internationale reizigers die nauwelijks uit de Thalys, ICE 3 of Eurostar gestapt zijn! ■■■■

