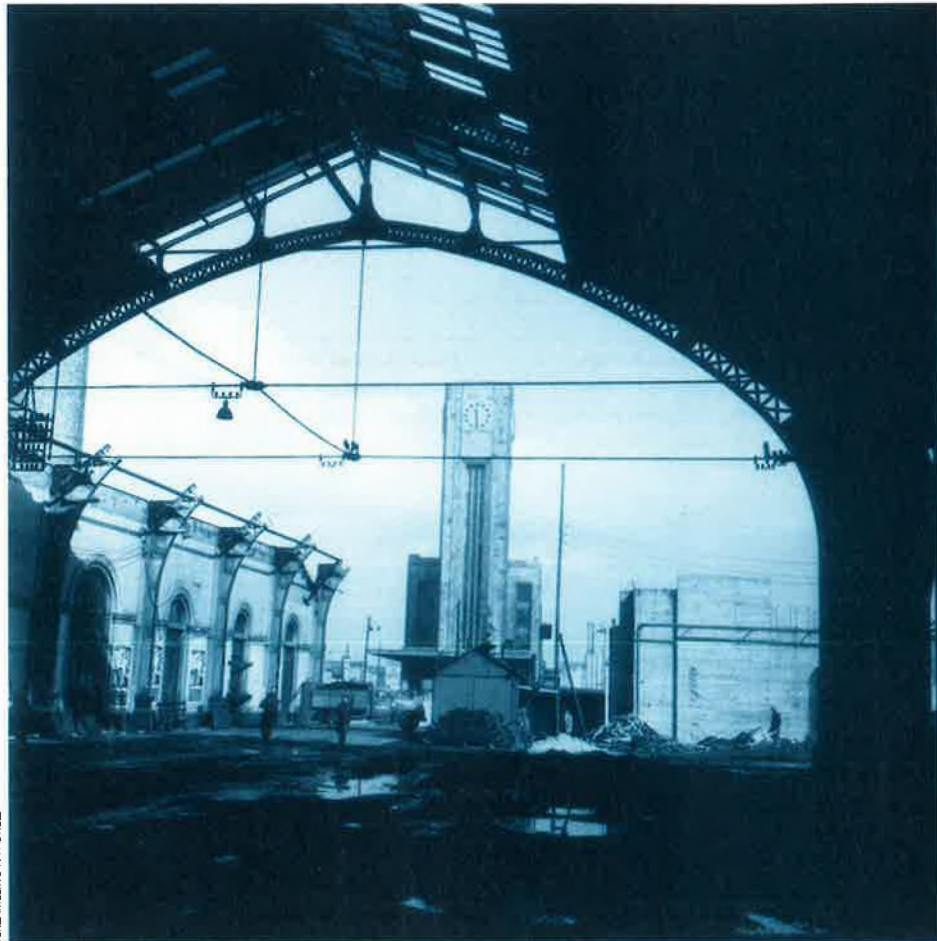


DE NOORD-ZUIDVERBINDING BESTAAT 50 JAAR !

• Paul Pastiels



VERZAMELING P. PASTIELS

"Het is wenselijk dat de Belgische regering haar toestemming geeft om de spoorlijnen in het zuiden met die in het noorden te verbinden zodat overstappen overbodig wordt. Het is nadelig voor de zaken, hinderlijk voor de reiziger!"

Dit riep A.J. Du Pays uit toen hij in 1853 in Brussel toekwam op het Zuidperron.

Deze Franse schrijver vergat er evenwel bij te zeggen dat in Parijs de *Embarcadère du Nord* ook een eindstation was! In die tijd hadden de meeste hoofdsteden en grote centra doorgaans verscheidene stations zonder

rechtstreekse aansluitingsmogelijkheden. Het waren altijd stations van het type *eindstation* of *kopstation*. Als gevolg daarvan waren een groot aantal rangeringen van locomotieven, rijtuigstellen en wagens noodzakelijk! Op 4 oktober 2002 zal de Noord-Zuidverbinding, de ondergrondse verkeersader die de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid verbindt, 50 jaar goede en trouwe dienst achter de rug hebben. De bewogen geschiedenis ervan is nauw verbonden met het ontstaan van de Belgische spoorwegen.

EEN STUKJE GESCHIEDENIS

De eerste fase in de aanleg van het spoorwegnet van de Staatsspoorwegen liep gelijk met de verwezenlijking van het programma waarin de wetten van 1 mei 1834 en 26 mei 1837 hadden voorzien, namelijk een kruisvormig spoorwegnet waarvan het centrum zich in de omgeving van Mechelen bevindt en dat zich vooral naar het noorden van het land uitstrekt.

Van bij de inhuldiging op 5 mei 1835 van de experimentele spoorlijn *Brussel – Mechelen*, het eerste baanvak van de Noordlijn naar Antwerpen, genoot het Groendreefstation de buitengewone eer als eerste het *ijzeren ros* te mogen verwelkomen. Maar de bescheiden installaties van dat station bleken al gauw te klein daar de spoorweg een enorm succes kende. Bij Koninklijk Besluit van 15 juli 1839 werden aan de voet van de Kruidtuin al terreinen onteigend om er extra-muros een groter reizigersstation te bouwen.

Bovendien begonnen in 1839 de werkzaamheden voor de aanleg van de Zuidlijn naar Bergen en de Franse grens. Het eerste baanvak van die lijn, *Brussel–Halle–Tubeteke*, werd voor exploitatie *reizigersverkeer* opengesteld op 18 mei 1840. Het eerste Zuidstation van Brussel, dat de naam Bogaerdenstation droeg, werd intra-muros ten zuiden van Brussel opgetrokken nabij een klooster, op een uitgestrekt terrein – de *Sint-Janstuin* – dat toebehoorde aan een zekere heer F. Basse.

Om in Brussel de continuïteit van het verkeer op het spoor-net te verzekeren, was een verbindingsspoor nodig tussen de Noord- en Zuidlijnen. Dat spoor kreeg de benaming Boulevardlijn en werd ingehuldigd op 27 september 1841, gelijktijdig met de eerstesteenlegging van het nieuwe Noordstation. Kort nadien, op 1 november, werd in het Noordstation de exploitatie *reizigers* gestart en behield het Groendreefstation alleen nog het *goederenverkeer*.

De Boulevardlijn kan niet echt als de eerste Noord-Zuidverbinding beschouwd worden omdat ze nooit een verbinding tot stand bracht tussen het Noordstation en het Bogaerdenstation! Ze maakte, vertrekkend vanuit het Groendreefstation, een grote boog en liep op straatniveau naast de buitenste ringlaan en verder langs de Handelspoort, de Vlaamse, de Ninoofse en de Anderlechtse Poort om rechtstreeks aan te sluiten op de Zuidlijn in de richting van Vorst. Er was bijgevolg een moeilijke achterwaartse rangering nodig om het Bogaerdenstation te bereiken! De plaatselijke goederentreinen op die aansluiting, via dewelke ook het openbaar entrepot van de stad Brussel werd bediend, reden met zeer lage snelheid, voorafgegaan door een hardloper die met een rode vlag zwaaide en een bel luidde.

De voltooiing van het monumentale Noordstation, een ontwerp van architect F. Coppens (1799-1873), vergde meer dan twintig jaar. In 1846, bij de inhuldiging van het overdekte station en de internationale verbinding *Brussel–Rijssel–Parijs*,

had de hoofdgevel, die uit negen traveeën bestond, nog altijd maar één verdieping. De tweede werd pas in 1862 opgetrokken!

Door de constante stijging van het spoorverkeer had het kleine Bogaerdenstation al snel te weinig ruimte binnen de Brusselse vijfhoek. Bij Koninklijk Besluit van 22 augustus 1854 werd beslist dat het station verplaatst zou worden naar terreinen aan de Zenne, tussen de Zuidlaan en Nieuwmolen, op het grondgebied van de gemeente Sint-Gillis. De stad Brussel was verontrust over het verlies van het enige station op zijn grondgebied en de nadelige gevolgen die dit zou hebben voor de naburige handelszaken en hotels. Brussel bleef dan ook hameren op de aanleg van een echte verbinding tussen het Noord- en Zuidstation, met daarenboven nog een centraal station in het hartje van de stad. Dus werden tal van projecten aan de orde gesteld, en evenveel commissies in het leven geroepen: de ene zag de verbinding een lange laan volgen, de andere zag ze over een viaduct met bogen lopen, nog een andere liet ze in duistere tunnels verdwijnen!

Intussen werd het nieuwe Zuidstation, een ontwerp van spoorwegarchitect A. Payen (1801-1877), op 25 september 1869 ingehuldigd met een onvergetelijk bal. Een tiental dagen later, op 6 november om precies te zijn, werd het voor het publiek opengesteld. De volledige *westelijke ringlijn* werd op 5 juni 1871 in exploitatie genomen tussen het Noord- en Zuidstation. Ze bediende de industriezones van Anderlecht en Molenbeek. De bediening van het openbaar entrepot vanuit het Groendreefstation, via de Boulevardlijn, bleef bestaan tot het station Brussel-Thurn-en-Taxis in gebruik was genomen. Die aanzienlijk verbeterde verbinding tussen de twee stations bedaarde de gemoederen enigszins, maar de idee van een echte Noord-Zuidverbinding in het hartje van Brussel werd nooit helemaal opgegeven.

DE NOORD-ZUIDVERBINDING WORDT EEN NOODZAAK

De vooruitgang van het spoor in Brussel ging in razendsnel tempo en dreigde tegen het einde van de 19e eeuw zowel het Noord- als het Zuidstation te verstikken. Het Noordstation was in die tijd een *kopstation* voor de lijnen naar Gent en Oostende, Dendermonde, Mechelen en Antwerpen, Leuven en Luik, en ook naar Namen en Luxemburg. De lijnen vanuit het centrum, d.w.z. Charleroi, Doornik en Bergen, eindigden in het Zuidstation. Een snelle oplossing drong zich dus op.

Het parlement verleende zijn goedkeuring aan een op 7 april 1903 ondertekende conventie tussen de Staat en de stad Brussel betreffende de aanleg van een Noord-Zuidverbinding volgens de plans van ingenieur F. Bruneel. Deze voorzagen in het behoud en de ophoging van het Noord- en Zuidstation ongeveer op de plaats waar ze gevestigd waren, de bouw van een tunnel in de oostelijke flank van de Zennevallei en een aantal viaducten die de beide stations zouden verbinden met



VERZAMELING P. PASTELS

... de tunnel. Bovendien zou in het centrum van de stad een centraal station opgetrokken worden. De onteigeningen verliepen niet van een leien dakje zodat de werken pas in 1910 konden starten, waarna ze spoedig onderbroken werden door de eerste wereldoorlog.

Brussel keek aan tegen een immense, stilgelegde werf waarvan de inwoners en de onteigenden de nadelen moesten ondervinden. Het *Zuidviaduct* tussen de Kapellekerk en de Zuidlaan, alsook de indrukwekkende stalen brug over de Zuidlaan en het Grondwetplein, waren wel al klaar. Bij gebrek aan geldmiddelen belandde het project van de Noord-Zuidverbinding bijna in de vergeethoek!

NATIONAAL BUREAU TOT VOLTOOIING DER NOORD-ZUIDVERBINDING

Toen de NMBS in 1933 begon met de elektrificering van de lijn *Brussel-Antwerpen*, tekenden zich nieuwe vooruitzichten af voor het oude project aangaande de bouw van de *Métropolitain*, een elektrische metro in Brussel. Het beleid inzake grote openbare werken blies ook het project van de Noord-Zuidverbinding nieuw leven in. Door de wet van 11 juli 1935 werd het *Nationaal Bureau tot voltooiing der Noord-Zuidverbinding (NBV)* opgericht. Dat orgaan kreeg tevens de opdracht, met de NMBS alle overeenkomsten af te sluiten met het oog op de uitvoering van de ophogingswerken voor het Noord- en het Zuidstation.

Het NBV liet prompt alle betreffende studies afsluiten (de aard van de ondergrond die nieuwe toepassingstechnieken voor beton vereiste, de problematiek inzake de ventilatie en de elektrificering, de afwatering, de bescherming van de nabijgelegen historische monumenten, de geluidsisolatie enz.).

In december 1936 werd al begonnen met de bovengrondse werken voor de aanleg van stukken van de 1928 meter lange tunnel, de viaducten en de ruwbouw van het nieuwe centraal station.

De NMBS begon in opeenvolgende fasen aan de diverse werken voor de ophoging en verplaatsing van beide stations zonder de exploitatie te onderbreken. Zo werden in Brussel-Noord de twee bruggen van de Koninginnelaan weggenomen. Seinhuis III werd verplaatst terwijl het in dienst bleef en er werd begonnen met de aanaardingswerken langs de Aarschotstraat. Het locomotiefdepot in Brussel-Zuid werd overgebracht naar Vorst, waar tevens een aantal opstelbundsels werden aangelegd. Kant Frankrijkstraat werd een nieuw seinhuis met elektrisch-mechanische bediening gebouwd en op 2 mei 1940, aan de vooravond van de tweede wereldoorlog, kwamen de verhoogde sporen 1 tot 6 in dienst.

De oorlog legde de werken niet helemaal stil, maar ze werden toch pas in 1947 op regelmatige basis hervat. Het herstellen van de oorlogsschade op het spoornet kreeg vanzelfsprekend voorrang.



VERZAMELING P. PASTELS

Op zaterdag 4 oktober 1952 stelde koning Boudewijn de Noord-Zuidverbinding en het nieuwe station Brussel-Centraal officieel open. Dat laatste was van de hand van architect Victor Horta (1861-1947).

's Anderendaags reden de treinen al over twee sporen. Doordat meer dan 70 % van het verkeer toen nog uit stoomtreinen bestond, werden tot in 1964 elektrische lichterlocomotieven gebruikt om de treinen door de Noord-Zuidverbinding te trekken of te duwen. Dankzij de voortgezette elektrificering van het net kon de treindienst zo gereorganiseerd worden dat nieuwe, rechtstreekse verbindingen in het leven geroepen werden, zoals Antwerpen-Brussel-Charleroi, Oostende-Brussel-Luik enz.

In 1954 volgde de indienststelling van de zes speciale sporen in de Noord-Zuidverbinding (drie in elke rijrichting), alsook de voltooiing van het station Brussel-Zuid. Spoor 1a in Brussel-Centraal, het zogeheten *Sabena-spoor*, werd in 1955 ingehuldigd, samen met de verbinding naar de nationale luchthaven. Om in Brussel-Noord de volledige verhoging van de sporen doorgang te laten vinden, werd de aansluiting naar het Groendreefstation op zaterdag 16 januari 1954 definitief afgeschaft, na het vertrek van de laatste trein (V 8569) van 17.42 u. met bestemming Zottegem. Sedert de jaren 20 was het reizigersverkeer van het Groendreefstation toch al beperkt gebleven tot enkele pendeltreinen, om het vroegere Noordstation een beetje te ontlasten.

Het nieuwe station Brussel-Noord werd op ongeveer 350 m achter het oude station opgetrokken om de twaalf perronsporen te laten aansluiten op de zes sporen van de Noord-Zuidverbinding. Het stationsgebouw, een ontwerp van de architecten P. Saintenoy (1862-1952) en J. Saintenoy, was in 1956 klaar. Het nieuwe station Brussel-Zuid (getekend door de architecten A. en Y. Blomme en F. Petit), werd 300 meter naar achteren ingeplant ten opzichte van het oude station. Het telde oorspronkelijk tweeëntwintig perronsporen, waarvan achttien doorrijsporen en vier doodlopende. Alles was dus klaar vóór de wereldtentoonstelling van 1958. Het NBV werd in 1959 opgeheven!

Vandaag gaat een aanzienlijk deel van het pendelverkeer van en naar de hoofdstad door de Noord-Zuidverbinding, maar in de piekuren, wanneer om de drie minuten een trein rijdt, wordt de maximumcapaciteit bijna bereikt! Met de komst van het Brusselse GEN en de verdere ontwikkeling van de hogesnelheidstreinen zal de situatie nog complexer worden. De Noord-Zuidverbinding moet dan ook dringend ontlast worden door de exploitatie van al de andere spoorverbindingen naar de hoofdstad te optimaliseren of door voor nieuwe te zorgen. ■

VOOR MEER INFORMATIE

Zoals wij reeds in ons vorig nummer vermeldden, geeft de NMBS in samenwerking met uitgeverij Lannoo en onder de redactie van M. van Meerten, G. Verbeurgt en B. van der Hertten een boek uit naar aanleiding van de 50e verjaardag van de Noord-Zuidverbinding. Met *Buiten-sporig Brussel* krijgt u een historisch document in handen, waarin aan de hand van meer dan 75 zwartwitfoto's dit brokje Belgische spoorweggeschiedenis weer tot leven komt. Als NMBS-personeelslid (actief of gepensioneerd) kan u, mits voorlegging van uw vrijkaart of legitimatiekaart, dit werk aan de voordelige prijs van 12,00 EUR (i.p.v. 24,50 EUR) aankopen. De verkoop heeft plaats op 30 september en 4 oktober, van 11.00 tot 15.30 u., in het hoofgebouw van de NMBS, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel. Betaling gebeurt contant! Daarna kan u het boek nog aankopen bij de Archiefdienst-Fototheek (lokaal E-1.02) op hetzelfde adres of thuis laten bezorgen per post. U schrijft hiervoor 14,97 EUR (verzendingskosten inbegrepen) over op rekeningnummer 001-3759734-90 met vermelding van: boek/uw identificatienummer. ■