

de brusselse stations



Na de nederlaag van Napoleon te Waterloo in 1815, werd België, overeenkomstig de wil van de geallieerden, met Nederland tot één natie versmolten.

De economische en financiële toestand van onze gewesten was uiterst zorgwekkend. Daarom besloot Z.M. Koning Willem I in zijn zuidelijke provincies een uitgebreid waterwegennet uit te werken.

Zo begon men in 1816 met het graven van het kanaal van Brussel naar Charleroi. In 1821 stelden Thomas Gray en John Cockerill voor, dit kanaal niet onder water te laten lopen doch de bedding met sporen te bedekken waarover door paarden getrokken treinen zouden rijden. Dit voorstel werd verworpen.

In 1830 werd België een onafhankelijke staat.

Na de feestoes had men opnieuw met economische problemen af te rekenen die nu nog acuter waren geworden, als gevolg van de moeilijkheden met onze noorderburen.

Ondertussen had de spoorweg in Engeland een buitengewone uitbreiding genomen. Onze regering dacht aan dit nieuwe vervoermiddel om ons uit het slop te helpen. Derhalve werden de hh. Simons en Deridder, ingenieurs bij Bruggen en Wegen, naar Groot-Brittannië gestuurd om er het spoorwegstelsel te bestuderen. Zeer opgetogen keerden ze korte tijd nadien naar ons land terug en legden aan de Regering een ontwerp voor tot de oprichting van wat men toen de IJzeren Rijn noemde, d.w.z. een spoorverbinding tussen Antwerpen en het Rijnbekken.

Het ontwerp werd zeer snel door Kamer en Senaat goedgekeurd. De besprekingen duurden echter zeer lang. Toen er bepaald diende te worden of het spoorwegnet door de Staat dan wel door de privé-sector zou

worden aangelegd en geëxploiteerd, sleepten de besprekingen aan. Uiteindelijk werd de wet van 1 mei 1834 met een overgrote meerderheid goedgekeurd. Ze bepaalde dat de Staat een nationaal spoorwegnet zou aanleggen en exploiteren en dat Mechelen het middelpunt ervan zou zijn. Door die wet werd het verlenen van vergunningen aan privé-ondernemingen, die spoorweglijnen wilden aanleggen, niet uitgesloten.

De Groendreef

De werken vorderden snel en reeds op 5 mei 1835 kon het eerste baanvak Brussel-Groendreef – Mechelen plechtig worden geopend. De Groendreef, in de

In de buurt van Vilvoorde had de locomotief pech. Ze moest worden losgekoppeld en naar Vilvoorde doorrijden, water nemen, de nodige stoom produceren en daarna de trein verder naar Brussel brengen. In het aankomststation heerste ongerustheid, doch toen men er de vrolijke fluittonen van de locomotief waarnam, werd het hoog gevolg met een overweldigend enthousiasme verwelkomd. De vooraanstaande passagiers waren uiterst tevreden over hun « maidentrip » en over het feit dat ze de acteurs geweest waren van een gebeurtenis die voor het land zo betekenisvol zou zijn.

Daags nadien ontstond het spoortoerisme. In een paar maanden tijd zouden immers



buurt van het kanaal van Brussel naar Willebroek, was toen het geliefkoosde wandelpad van de Brusselaars. Het was in die omgeving dat ons eerste spoorwegstation werd opgericht. « Station » is wel een groot woord voor een bescheiden houten lokaal voor de kaartjesuitreiker en een afgespannen « emplacement » voor drie evenwijdige kopsporen en perrons. Het was onder een schitterende zon dat een overgrote mensenmassa er samenkwam om het vertrek van de eerste treinen mee te maken.

Koning Leopold I was aanwezig, maar nam geen deel aan de eerste reis. De locomotieven « De Pijl », « Stephenson » en « Olifant » sleepten de drie treinen waarin negenhonderd genodigden hadden plaats genomen. Ze legden de afstand Brussel — Mechelen respectievelijk af in 45, 50 en 55 minuten. Bij de terugrit werden de drie konvooien tot één enkel versmolten en door de « Olifant » getrokken.

ruim 150000 personen de reis Brussel – Mechelen afleggen. Nu telt men dagelijks bijna evenveel reizigers te Brussel-Centraal. Er dienden eveneens strenge maatregelen te worden getroffen om een florierende zwarte markt van spoorkaartjes op te doeken.

« Omnibussen », een soort paardetrans, brachten de reizigers naar het station Groendreef. Zeer snel dienden de oorspronkelijke instellingen aangepast te worden. Brussel-Groendreef was in een paar jaar tijd voorbijgestreefd en het bouwen van een groter station drong zich op. De Groendreef zou stilaan een goederenstation worden, dat tijdens de eerste wereldoorlog door de Duitsers als sporenbundel voor munitietreinen werd gebruikt. Na de wereldstorm werd de Groendreef een aanhorigheid van Brussel-Noord. Opnieuw liepen er reizigerstreinen binnen, hoofdzakelijk treinen met werklieden uit de streek van Zottegem. Men telde er dagelijks ongeveer

1. Brussel-Noord

2. Brussel-Zuid

3. Ukkel-Kalevoet

5000 reizigers.

Op zaterdag 16 januari 1954 verliet omstreeks 16 uur de laatste trein het station. De enige getuigen van dit evenement waren de toenmalige haltechef en diens chef, de stationschef van Brussel-Noord. Precies om middernacht werd het station definitief gesloten. In 1958 werd aldaar een helihaven opgericht.

Het oude Noordstation

Toen besloten werd te Brussel een groot station op te richten, ter vervanging van dat van de Groendreef, dienden de nodige gronden aangekocht te worden. Krachtens een Koninklijk Besluit van 15 juli 1839 werd een oppervlakte van 7.5 ha onteigend aan de voet van de Kruidtuinheuvel, in het verlengde van de Lange Nieuwstraat, in de Zennevallei, buiten de stadswallen.

Het leggen van de sporen begon onmiddellijk. Op 28 september 1841 legde Z.M. Koning Leopold I de eerste steen van het stationsgebouw dat door architect Coppens werd ontworpen. De eigenlijke bouwwerken begonnen pas in 1846, maar reeds in 1841 liepen de treinen Brussel-Noord binnen en in 1842 telde men er 437425 reizigers. De plechtige ingebruikneming had plaats in maart 1846, maar de werken werden pas in 1862 voltooid. De voorgevel, kant Rogierplein, bestond uit een centraal gedeelte met aan weerszijden een paviljoen. Van Eugene Simonis kon men er, in bas-reliëf, symbolische voorstellingen van de Schelde, de Maas, de Rijn en de Seine in bewonderen.

Vier standbeelden van Jozef Geefs stelden op de gelijkvloerse verdieping de Handel, de Nijverheid, de Landbouw en de Kunsten voor. Op de eerste verdieping waren er vier andere standbeelden van Fraikin : de Broederlijkheid, de Welvaart, de Vrede en de Vooruitgang.

Op 4 april 1900 deed er zich te Brussel-Noord een uitzonderlijk incident voor. Een zestienjarige bewoner van St-Gillis, Jean-Baptiste Sipido, volgde met zijn vrienden de evolutie van de oorlog in



Transvaal. Hij stond zoals vele anderen aan de zijde van de Boeren tegen de Britten. Om aan zijn sympathie uiting te geven, besliste Sipido de Prins van Wales, de toekomstige Koning Edward VII, te vermoorden. De prins, vergezeld van twee officieren, wachtte te Brussel-Noord op de sneltrein naar Calais. Hij wandelde even op het perron en toen hij in zijn coupé plaats nam, daagde de met een pistool gewapende Sipido op. Hij vuurde in de richting van de Prins. De kogel belandde vlak naast diens hoofd in de kussens. Op het einde van zijn bestaan telde het oude station Brussel-Noord 27 overdekte kopsporen. Koepelvormige daken zie je nu nog in talrijke Europese stations en in Antwerpen-Centraal. Vanaf 1871 werden de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid via het zogenaamde Westerringspoor verbonden. Om echter van het ene station naar het andere te gaan, bleven de reizigers nog jaren gebruik maken van koetsen, trams,

bussen of taxi's.

Toen in 1952 de Noord-Zuidverbinding en de erop gelegen nieuwe stations in dienst werden gesteld, werd het oude Noordstation overbodig. Het spoorwegmuseum vond er aanvankelijk een onderkomen, doch het gebouw werd in 1955 gesloopt om plaats te maken voor het Rogiercentrum, beter bekend als Martinatoren. Het nieuwe station werd zowat 300 meter van het Rogierplein, richting Schaarbeek, opgericht.

Brussel-Bogaarden en -Zuid

Van 1835 tot 1840 had het net zich, zoals voorzien, vanuit Mechelen noordwaarts uitgebreid tot Antwerpen, oostwaarts achtereenvolgens tot Leuven, Tienen, Landen, St.-Truiden, Borgworm en Ans en westwaarts tot Oostende via Dendermonde, Gent en Brugge. Maar ook zuidwaarts was er in een net voorzien. Het eerste baanvak Brussel – Tubeke van de spoorlijn naar Parijs kwam op 18 mei 1840

in dienst. Dezelfde dag werd : Brussel-Bogaarden, het eerste Zuidstation, geopend. Het lag aan het huidige Rouppeplein en de sporen liepen waar nu de Stalingradlaan ligt. Toen waren er in die omgeving nog uitgestrekte weiden. Het stationsemplacement werd begrensd door de Zenne, de Bogaardenstraat, de Nieuwlandstraat en de « Boulevards ». In die periode hieven de steden een tol op het vervoer. Op grond van militaire overwegingen en om bovendien aan het octrooi te ontsnappen, werden de stations meestal buiten de stadswallen gebouwd. Het Bogaardenstation maakte hierop een uitzondering en werd op vraag en met de goedkeuring van de stad Brussel intra muros opgericht. Bovendien nam de stad een derde van de aanlegkosten voor haar rekening. Bij die gelegenheid drong het stadsbestuur opnieuw aan op het aanleggen van een Noord-Zuidverbinding. Het stationsgebouw stond waar nu de winkels van de firma Vandenborre gelegen zijn en de locomotievenwerkplaats bevond zich ter hoogte van de huidige lokalen van de Belgische Communistische partij. Waar zich nu nog de gebouwen van het vroegere administratiecentrum van de stad bevonden, trof men destijds werkplaatsen van de stationsdiensten aan. Terloops herinneren wij er hier aan dat ook de eerste nachttreinen in 1840 werden ingereden. Het Bogaardenstation werd met de Groendreef verbonden en die verbinding bleef in dienst van 1841 tot 1871. Beide stations werden vlug te klein. Ook rond het Rouppeplein en in de onmiddellijke buurt van het station had men talrijke gebouwen opgetrokken, zodat er van uitbreiding ter plaatse geen sprake kon zijn. Daarom trachtten de Staatsspoorwegen in de moerassen van de Zennevallei, buiten de stadsmuren, de nodige plaats te vinden voor een nieuw station. Het gebouw werd door architect Payen ontworpen en in 1869 plechtig in gebruik genomen. Paul Delvaux heeft dit gebouw in verscheidene van zijn schilderwerken voorgesteld. Men



kan echter niet zeggen dat het mooi was, doch het had een indrukwekkende monumentale ingang die aan een Romeinse triomfboog deed denken. Dit monument rustte op Korintische zuilen en vertoonde een reeks standbeelden van Ducaju, allegorieën van de metaal- en mijnnijverheid, het maritiem vervoer, de spoorwegen, de post, de telegraaf, de kanalen enz... Het geheel werd bekroond door een praalwagen, gemend door een godin, als hulde aan de vooruitgang die dank zij de spoorwegen werd geboekt. Toen dit station vanwege de Noord-Zuidverbinding de plaats diende te ruimen voor een modern gebouw, dacht de stad Gent eraan de portiek te kopen met de bedoeling ze in het stadspark te plaatsen. Daarvan kwam niets. Alleen het symbool van de spoorwegen, ook Godin van het Spoor of van de Machinisten genoemd, werd gered dank zij de stad Nijvel die het kocht voor haar Dodainepark. In die tijd was Brussel-Zuid reeds het

grootste Belgische station voor reizigerstreinen. Het huidige gebouw werd in 1949 opgericht volgens de plannen van de architecten Blomme en Petit. In de Frankrijkstraat, dus in de buurt van het Zuidstation, bevinden zich nu de kantoren van enkele directies van de NMBS. Op die plaats stond nog niet zo lang geleden een watermolen, de zg. Nieuwmolen, waar tijdens de oorlog 40-45 de mensen graan lieten malen, in 't zwart zoals men toen zei. Overigens was de Zenne op die plaats ingericht als zwembassin waarin de « ketjes » mochten zwemmen als ze maar de door het reglement voorgeschreven zwembroek droegen. Voor de politieagenten die hun « ketjes » kenden, alleszins geen overbodige voorzorgsmaatregel.

Leopoldswijk

Toen het bij de wet van 1 mei 1834 voorziene programma uitgevoerd was en de spoorlijnen de grenspunten in de vier



windstreken hadden bereikt, kende het spoorvervoer een buitengewoon succes. Geen wonder dat heel wat mensen en maatschappijen in het aanleggen van spoorwegen een rendabele geldbelegging gingen zien.

Vergunningen werden aangevraagd en vaak te gemakkelijk door de Staat toegestaan.

De eerste geconcessioneerde spoorweglijn die Brussel aandeed, was die welke bij vergunning van 18 juni 1846 aan de hh. Closmann en Compagnie werd toegestaan om een spoorverbinding tussen Brussel en Luxemburg via Namen en Aarlen tot stand te brengen. Deze Engelse Maatschappij was zeer belangrijk voor Engeland, want ze legde een schakel tussen de reeds bestaande Europese baanvakken en maakte een rechtstreekse verbinding met Triëste mogelijk. Dit was voor de Britten van zeer groot belang, want zo konden ze hun imperium, dat in het Midden-Oosten begon, snel bereiken.

In het bestek stond dat het vertrekpunt van de lijn van de zogenaamde Grande Compagnie du Luxembourg te Brussel diende gevestigd te worden. Voor de bouw van het Luxemburgstation, dat nu Leopoldswijk heet, diende gronden van het St.-Gertrudistehuis gekocht te worden. (K.B. van 2.2. 1846). De werken werden op 30.11. 1846 aangevat. Het station werd opgericht op de plaats waar zich toen de Brusselse dierentuin bevond en waar we nu nog een deel van het zogenaamde Leopoldspark aantreffen. Het gebouw werd in blauwe steen opgetrokken. Het is nu het oudste station van de hoofdstad. Men zou verwacht hebben dat aan weerszijden van het geheel en in dezelfde bouwtrant zijvleugels zouden worden gebouwd. Zoals die uitgevoerd werden, geeft het station de indruk nooit te zijn afgewerkt.

Het eerste spoorbaanvak naar Terhulpen werd op 12 augustus 1854 in gebruik genomen.

De Compagnie en het station Brussel-Leopoldswijk werden van 24 november 1866 af met het Staatsspoorwegnet verbonden. Die verbinding kwam tot stand via een tunnel die onder de Dechanellaan werd aangelegd en die aan de Berenkuil te Schaarbeek weer het daglicht zag. Langs die verbinding lagen er verscheidene stopplaatsen, nl. aan de Rogierstraat, de Koningstraat, de Leuvense steenweg en de Wetstraat en in de buurt van het « Residence Palace ».

Het station « Brussel Leuvensesteenweg » te St.-Joost bestaat nog steeds, maar slechts weinig mensen weten dat het een station is. Het gebouw ligt aan het kruispunt van de Leuvensesteenweg en de Wouwermaansstraat en is nu een verkoopbureau voor auto's. Zoals te Etterbeek werd dit station op een brug, dwars over de sporen gebouwd. De toegang tot de sporen via beglaasde trapzalen en een deel van de weliswaar verwaarloosde perrons bestaan nog steeds. Het gebouw ligt op 800 m van de karabinierskazernes aan het Daillyplein. Luidens een consigne dienden de karabiniers in geval van nood vanuit dit station per trein te vertrekken.

Schuman

Onlangs kreeg het station Leopoldswijk het gezelschap van een nieuw station, nl. Brussel-Schuman, dat de Europese Gemeenschap van de Berlaimontwijk bedient. De huidige twee doorgaande sporen zullen eerlang worden aangevuld met twee kopsporen, zodat treinen die men anders op de piekuren door de reeds zo drukke Noord-Zuidverbinding zou moeten laten lopen, daar zullen ontvangen worden. Schuman is ook een gemeenschappelijk trein- en metrostation geworden.

Oorspronkelijk telde men dagelijks 7000 reizigers in dit station. Nu zijn er dat 16800.

Ook te Etterbeek werd in de kazernewijk

en bij de VUB een nieuw station gebouwd ter vervanging van het vroegere dat in dezelfde stijl als de omliggende kazernes werd opgetrokken en dat trouwens « Etterbeek Kazernes » werd genoemd. Op het grondgebied van Etterbeek had je dan nog het station Etterbeek-Jubelpark en de aanhorigheid Etterbeek-Jubelpark Goederen, waar het huidige NMBS- en metrostation Merode gelegen is.

De omgeving

Luidens de wet van 1 mei 1834 zou Mechelen het middelpunt van het spoorwegnet zijn. De Mijlpaal die men er op 5 mei 1835 had opgericht, was niet enkel een gedenkteken maar ook het nulpunt voor de berekening van de spoorafstanden. Een reis van Brussel naar Keulen of naar Oostende liep dus steeds via Mechelen, wat in de drang naar steeds grotere snelheden wrevel ging verwekken. Toen Le Hardy de Beaulieu in 1855 zijn

voorstel voor een rechtstreekse verbinding tussen Noord en Zuid indiende, brak hij tevens een lans voor een rechtstreekse spoorverbinding met Leuven via Kortenberg. Er bestonden evenwel ook ontwerpen die de voorkeur gaven aan een verbinding via Tervuren.

In 1856 verbond men trouwens Brussel met Gent via Denderleeuw en Schellebelle, met nieuwe stations te Laken, Jette, Sint-Agatha-Berchem en Dilbeek.

Maar laten we nog even terugkeren naar Kortenberg. Toen burgemeester Hensmans kennis nam van het ontwerp van Le Hardy de Beaulieu, liet hij onmiddellijk een voorstel indienen tot oprichting van een station op de scheidingslijn tussen Nossegem en Kortenberg. Dit klinkt vreemd want de spoorweg via Kortenberg kwam er pas elf jaar later en wel einde december 1866. Nu blijkt dat de h. Hensmans klaar gezien had, want als

postontvanger had hij wel begrepen dat de tijd van de postkoetsen voorbij was. Anderzijds leren de dossiers van het kadaster ons dat hij en zijn verwanten eigenaar waren van de gronden waar hij een station en de daarbij behorende stationsstraat wenste. Toen Kortenberg in 1866 toch een station kreeg, werd dit, « ho schande » op Eirpse grond gebouwd.

In de buurt van station het Laken liet Z.M. Koning Leopold II een koninklijk station oprichten dat nu nog bestaat maar nog slechts bij uitzondering wordt gebruikt. Voor staatsiebezoeken werden immers koninklijke salons ingericht in de voornaamste Brusselse stations. In het koninklijk park kan men nu nog het tracé zien van een spoorverbinding naar het Paleis, die Koning Leopold II zo vurig wenste. De dag van zijn overlijden werden de werken definitief stopgezet. Hij had ook steeds gedroomd van een Oost-Westverbinding die, vertrekkende uit Leopoldswijk, onder het Koninklijk Paleis zou lopen, met een centraal station bij de Putterij.

In 1866 opende men eveneens de spoorlijn Brussel-Bogaarden – Doornik via Vorst-Zuid, waar een typisch stationsgebouw werd opgericht. De opening, in 1871, van het Westerringspoor, met stations en stopplaatsen te Brussel-Klein-Eiland, Kuregem, Brussel-West en Pannenhuis, betekende het einde van de eerste Noord-Zuidverbinding via de « Boulevards ». In een nabije toekomst zal deze essentieel voor geoderentreinen gebruikte lijn ook voor reizigersverkeer worden opengesteld met een gemeenschappelijk station trein metro te Brussel-Bockstael op het grondgebied van Molenbeek.

In 1873 was de opening van het baanvak Brussel-Zuid – Nijvel een eerste stap naar een rechtstreekse verbinding met Charleroi. Beschouwt men de stationsgebouwen van Ukkel-Stalle en Kalevoet, dan valt er een buitengewone





gelijkenis op met de stationsgebouwen van Veltem, Kortenberg en de nu verdwenen stations van Zaventem en Diegem. Men stelt aldus vast, zoals op trouwens zoveel andere plaatsen van het net, hoe groot de invloed van sommige architecten wel was. Te Zaventem werd een zeer speciaal gebouw in beroest metaal opgetrokken. Dit geldt als een architectonisch snufje, maar niet iedereen vindt die uitvoering mooi.

In 1881 werden Brussel en Dendermonde eveneens door een rechtstreekse lijn met stations te Zellik en Asse verbonden.

Schaarbeek

We zagen reeds dat de Belgische spoorwegen opgericht werden om het goederenvervoer mogelijk te maken. Maar na de opening van de eerste lijn was het succes bij het publiek zo groot dat zeer snel het bijkomstige het voornaamste werd.

Een grote stad als Brussel ontvangt en verzendt aanzienlijke hoeveelheden goederen. In de meeste stations vond men

trouwens goederenspooren en -loodsen, maar toen het goederenvervoer nog ging toenemen, diende het hele systeem aangepast te worden; overigens bleek dat speciale instellingen, zoals trier- en vormingsstations, noodzakelijk waren. Maar daarvoor diende men over een grote oppervlakte te beschikken. Die werd ten noordoosten van Schaarbeek gevonden. In de eerste jaren van de spoorwegexploitatie was Schaarbeek een gemeente van 2000 zielen. Het stationnetje was een eenvoudige houten barak.

In 1880 begon de uitbreiding van een ruim vormingsstation waarbij snel een goederenloods en een rijtuigenwerkplaats kwamen, sporenbundels voor het uitrangeren van treinstellen tijdens de daluren en het centraal sporendepot van Haren waar nu ook lange rails gelast worden. Als goederenstation bezet Schaarbeek in België de tweede plaats na Antwerpen-Noord. Dagelijks verwerkt men er meer dan drieduizend wagens. Schaarbeek is eveneens een belangrijke aanlegplaats voor het Europese

TEEM-net. Men heeft er onlangs een groot centrum opgericht voor het elektronisch beheer van het wagenpark. Het station bestrijkt een oppervlakte van 244 ha. Het is verbonden met de haven, de voorhaven en het particulier industrieel spoorwegnet (CFI – Chemin de fer Industriel de Vilvorde) opgericht in 1908.

Schaarbeek-Josaphat is een belangrijke uitloper van het grote vormingsstation. Men ontvangt er volledige wagenladingen uit Ludwigshafen en de wagens van de voornaamste wegcentra van het net. Het stationsgebouw Schaarbeek-Zuid of Schaarbeek-Reizigers dat we nu kennen, werd ontworpen door Frans Seulen, een spoorwegarchitect, en opengesteld in 1913.

Bij het publiek is Schaarbeek vooral bekend als vertrekpunt naar zonnige streken van de autoslaaptreinen, de toeristische formule bij uitstek.

Thurn en Taxis en Klein-Eiland

Na hun behandeling te Schaarbeek-Vorming worden heel wat wagens naar Brussel-Stapelpaats overgebracht voor de tolformaliteiten. De overige wagens gaan vooral naar Brussel-Thurn en Taxis. Dit station werd in 1907 opgericht en Thurn en Taxis genoemd naar de eigenaars van de gronden waarop het gebouw werd opgericht. Alle sporen zijn overdekt, zoals bijv. in Antwerpen-Centraal. Dagelijks behandelt men hier ± 1400 wagens. Brussel-TT is dus het grootste Belgische wegcentrum. Van hieruit bedient men met meer dan 200 vrachtwagens ruim 2500 klanten die over een zone van meer dan 600 km² verspreid zijn. Ter ontlastening van Brussel-TT werden sommige activiteiten van dit station naar Brussel-Klein Eiland overgeheveld. In dit laatste station is tevens de centrale drukkerij en het centraal depot van de drukwerken van de NMBS ondergebracht.

Te Brussel telde men eveneens enkele stations zonder sporen zoals Brussel-Duquesnoy en Kartouizers. In feite waren dit goederenkantoren waar colli werden ontvangen of aan huis besteld. Dit gebeurde met bestellers en zware met Brabantse paarden bespannen huifkarren.

Ringspooren

We hadden het vroeger al over het Westerringspoor dat ontworpen werd om, zo mogelijk, het netelige probleem van de Noord-Zuidverbinding op te lossen. In dat opzicht heeft dit Westerringspoor zijn ontwerpers moeten teleurstellen. Het was evenwel bijzonder nuttig voor het overbrengen van materieel, voor de doorvoer van het goederenverkeer en voor de bediening van de randstad. Bijgevolg dacht men aan een gelijkaardige oplossing voor de vervoerproblemen ten oosten van

de hoofdstad. Dit gebeurde in 1930 toen het Oosterringspoor werd aangelegd waardoor Schaarbeek-Vorming en Halle via Schaarbeek-Josaphat, Etterbeek, Beersel en Huizingen werden verbonden. Het was ook rond die tijd, meer bepaald in 1933, dat de rechtstreekse verbinding Brussel-Zuid – Gent via de Pedevallei tot stand kwam. Te Sint-Anna-Pede werd daarvoor een merkwaardig viaduct gebouwd, vanwaar men een prachtig gezicht heeft op de enig mooie kapel aldaar, die Breugel in een paar van zijn werken heeft afgebeeld. Laten we toch nog even terugkeren naar het Oosterringspoor waarover we het zo net hadden. Hier hebben we de 1716 m lange tunnel onder het Jubelpark. In 1890 had men besloten het Oosterringspoor aan te leggen. De werken werden onmiddellijk aangevat doch ze vorderden met een onvoorstelbare traagheid. In 1896 waren er slechts 200 m klaar van de tunnel die onder de Tervurenlaan zou lopen. Die werken maakten deel uit van een groots aanlegplan van dit belangrijk wordend knooppunt van de hoofdstad. In 1911 werd er tot een nieuwe reeks aanbestedingen overgegaan en werden allerhande werkmethodes getest, maar tevergeefs. Na korte tijd viel alles weer stil. Pas in 1925 kwam er opnieuw leven in de brouwerij en in 1926 kon de lijn in gebruik genomen worden. De nieuwe metrolijn naar Oudergem en Woluwe moest deze lijn kruisen ter hoogte van het vroegere station « Brussel-Jubelpark-Goederen ». De NMBS stelde deze plaats ter beschikking voor de oprichting van het gemeenschappelijk station « Merode ». In 1973 werden reizigerstreinen ingelegd op het baanvak Etterbeek-Halle van het Oosterringspoor of lijn 26, met stopplaatsen te Ukkel Sint-Job, Moensberg, Beersel en Huizingen. In 1976 nam men een gelijkaardige beslissing voor het noordelijk deel van deze lijn van Etterbeek naar Vilvoorde, met stopplaatsen te Delta, Merode, Meiser, Evere-Bordet en Machelen. Het succes is tot heden toe niet aanzienlijk. Metro en Spoorwegen hebben nu dus gemeenschappelijke stations te Brussel-Centraal, Brussel-Schuman en Merode en binnen afzienbare tijd komt er nog één bij te Molenbeek, nl. het station Bockstaal. Haren-Linde, eveneens op lijn 26 gelegen, is blijkbaar een zeer bescheiden stationnetje. Weinig mensen kennen het. Het is nochtans daar dat ontelbare wagenladingen met witloof naar talrijke Europese landen verzonden worden. Tot voor kort was onze nationale luchthaven de enige ter wereld die rechtstreeks per spoor met de kern van de hoofdstad verbonden was.

Het was het Duitse bezettingsleger dat, in 1942, natuurlijk met militaire doeleinden, een verbindingsspoor tot stand bracht tussen Zaventem en Melsbroek. Na de bevrijding behield men die lijn. De NMBS nam ze over, paste ze aan en elektrificeerde ze. Thans rijdt er praktisch om de 20 minuten een trein tussen Brussel-Centraal en de Luchthaven. De Engelsen, de Fransen en de Nederlanders hebben onlangs dit idee overgenomen. Laten we bij dit alles het vroegere lijntje Brussel – Tervuren niet vergeten waarvan de sporen letterlijk en figuurlijk verdwenen zijn.

Brussel – Tervuren

In 1870 dienden Baron de Cartier en de inwoners van Watermaal, Oudergem en Bosvoorde een aanvraag in om een vergunning tot het aanleggen van deze lijn te bekomen. Nu had de Staat juist in 1870 een wet gestemd tot naasting of wederinkoop van alle bestaande geconcessioneerde spoorwegen en kon er dus geen gunstig gevolg aan hogervermelde vraag worden gegeven. Wel liet de Staat voor zijn rekening maar door derden bepaalde lijnen aanleggen. Zulks was het geval voor de lijn Brussel – Tervuren. In 1877 begonnen de werken die door de toenmalige Bank van Brussel werden gefinancierd. Het eerste baanvak van Brussel-Leopoldswijk tot Oudergem kwam op 9 juni 1881 in dienst precies toen men de honderdste verjaardag van G. Stephenson herdacht. Het jaar nadien reden de treinen tot Tervuren. In 1926 werd, in afwijking van het bestek van de Belgische Spoorwegen, een wet gestemd waardoor de Staat zijn rechten aan een privé-onderneming afstond om de « Compagnie des Chemins de Fer Economiques de Bruxelles à Tervuren » op te richten. Reeds in 1931 kwam de lijn onder elektrische rijdraad. De treinstellen geleken als broertjes op die van de Parijse metro. Er waren stations of stopplaatsen te Etterbeek, Watermaal, Oudergem-Waversebaan, Oudergem, Woluwe Steenweg, Woluwe Station, Kapelleveld, Stokkel, Wezembeek-Oppem, Sterrebeek en Tervuren. De stations waren bescheiden gebouwen die fel op die van de Staatsspoorwegen geleken. Te Tervuren, eindpunt van de lijn, waar tevens het depot en de werkplaatsen gelegen waren, was er een groot stationsgebouw dat op een Zweeds chalet geleek. Het dak was met houten tegels in mozaïekvorm bedekt. Zowel te Brussel-LW als te Tervuren had men overdekte kopsproren. Te Brussel-LW kon men naar de begane grond via een beglaasde trapkamer die in een veranda naast het spoorwegstation uitliep. Het laatste konvooi verliet Tervuren op 31

december 1958. De NMBS gebruikte de lijn nog enige tijd als industrieel verbindingsspoor, maar het zakencijfer liep zodanig terug dat de exploitatie in 1970 definitief werd stopgezet. De kunstwerken verdwenen en de spoorbedding kreeg een reeks andere bestemmingen. Ze werd deels overgedragen aan de MIVB, deels verkocht.

Groenendaal

In dezelfde streek, maar in de buurt van het schilderachtige stationnetje van Groenendaal, in het hart van het Zoniënwood, werd een spoorverbinding aangelegd naar de renbaan waar men het meest retroachtige station van het net kan zien doch waar praktisch geen treinen meer binnenlopen. Aan de overzijde van het station Groenendaal bestond vroeger een merkwaardige buurtspoorlijn op normale spoorbreedte naar Overijse via Hoeilaart. In België bestonden er slechts vier van die lijnen, nl. te Antwerpen, IJskelder, Dolhain en Poulseur. In de gloriëtijd kon men er jaarlijks 27000 spoorwegwagens tellen. De EEG-tarieven, de eisen van het moderne vervoer en de snelweg die ze te Hoeilaart kruiste betekenden de dodd van die enig mooie lijn. Men heeft wel overwogen er een levend museum van de stoomtractie op te richten doch dit plan stuitte op te veel verzet. We kunnen dit slechts betreuren. Het stationsgebouw te Hoeilaart en het tramdepot te Overijse stonden in volmaakte harmonie met de omgeving. Nog in het Zoniënwood maar dichterbij Brussel bevond zich het dichterlijke stationnetje van Bosvoorde-Woud. We menen dat het wel als model kon hebben gediend voor de grote Paul Delvaux toen hij zijn prachtig woudstation schilderde. We zijn op het einde van onze wandeling. Ik had je nog even over de Noord-Zuidverbinding willen spreken. Maar aangezien Het Spoor er in september 1977, ter gelegenheid van haar 25^e verjaardag, een speciaal nummer aan heeft gewijd, wil ik hier niet in herhaling vervallen. Misschien mag ik mijn bijdrage afsluiten met enkele cijfers die de belangrijkheid van de Brusselse spoorinstallaties aantonen. Inderdaad, met hun totale oppervlakte vertegenwoordigen ze ongeveer 4,5 % of 7 km² van het grondgebied van de agglomeratie. Deze oppervlakte wordt ingenomen door 27 spoorwegstations en aanhorigheden en 9 stopplaatsen, waar het op de piekuren, d.w.z. omstreeks 8 en 17 u. krioelt van pendelende reizigers. Op die ogenblikken van de dag lijken ze wel enorme bijenkorven.

G. Feron