NMBS - Persdienst

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Brussel-Zuid: het aftellen is begonnen

Het Zuidstation met zijn kenmerkende gele bakstenen en karakteristiek horloge behoort weldra tot het verleden. Rond de basisconstructie uit metalen draagbalken zal een gloednieuw station verrijzen, dat nog weinig gemeen heeft met het oude station. De werken beogen:

- de reizigers een verhoogd comfort en een optimale kwaliteitsservice te bieden, door het toepassen van de meest recente concepten voor stations architectuur en -organisatie;
- een gloednieuwe HST-terminal uit te rusten, om vanaf 1994 de eerste Eurostar-treinen vanuit Londen te ontvangen.

De werken vormen een ware uitdaging. Het nieuwe station moet tegen een recordtempo opgetrokken worden, terwijl ondertussen de dienstverlening moet doorgaan en de reizigers niet te zeer gehinderd mogen worden.
Het motto tijdens de werken luidt: de hinder maximaal beperken, de veiligheid van de reizigers ten allen tijde waarborgen, de regelmaat van de treinen zoveel mogelijk verzekeren en de reizigers correct en snel inlichten.

De eerste spadesteek

De eerste zes sporen kant Frankrijkstraat worden gereserveerd voor de HST's: sporen 1 en 2 voor de Eurostar-treinen, de sporen 3 tot en met 6 voor de HST's tussen Parijs, Brussel, Keulen en Amsterdam. Onder deze sporen wordt de eigenlijke HST-terminal ingericht.
In dat deel van het station bevonden zich de stationsparking en de collidiensten. Deze zijn als eerste elders ondergebracht. De collidiensten werden aanvang '92 gehuisvest in hun nieuwe lokalen langs de Fonsnylaan en een tijdelijke parking met 80 plaatsen werd ingericht op de hoek Frankrijkstraat en Onderwijsstraat.
Het verdere verloop van de werken noopte ook de stationsdirectie tot een tijdelijke verhuis naar lokalen in het NMBS-Districtsgebouw aan de Fonsnylaan.
Verder werden op een aantal perrons en langsheen de sporen tijdelijke containers geplaatst, om de technische onderhouds- en interventieploegen een onderdak te bieden.

14 december 1992

NMBS - Persdienst

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Brussel-Zuid verandert voor de derde keer van gezicht

Brussel-Zuid zoals we het tot vandaag gekend hebben, zag het daglicht in 1949. Het werd in dienst genomen in 1952 en telde 22 sporen met perrons, waarvan 18 doorgaande sporen en 4 kopsporen (sporen 1 tot 3 en 22). De sporen bevonden zich 8 m boven de grond. Ze moesten immers onmiddellijk aansluiten op het viaduct over de Zuidlaan, dat toegang gaf tot de Noord-Zuidverbinding. Daardoor bevonden de meeste lokalen voor de uitbating van het station zich onder de sporen. Het Zuidstation is dan ook geen stations-gebouw in de strikte zin van het woord. Enkel de oostelijke en westelijke in- en uitgangen vielen buiten de zone van de sporen. De twee gevels langs de kant van de weg zijn dan ook de enige kenmerken van een typische stations-architectuur. Hun doel was een eenheid te geven aan het geheel van sporen en gebouwen -ontworpen door de architecten A. en Y. Blomme en F. Petit- waarvan de essentie eigenlijk verborgen zat onder de sporen.

Op de hoek van de Europalaan en de Frankrijkstraat werd de façade gemar-keerd door een grote ingang. Daarnaast rees een toren op van 36,9 m, aan de top bekroond met een groot horloge. Deze toren was hol en deed dienst als verluchtingsschacht voor het complex van lokalen onder de sporen.

De configuratie van het station leidde als vanzelfsprekend tot een architectuur waarin horizontale lijnen dominant waren. De toren en de palen die het weefsel van bovenleidingen ondersteunen, boden als enige verticale elementen weerwerk tegen dat concept. Ze werden dan ook extra benadrukt om ze sterk te doen uitkomen tegen de horizontale lijnen.

De bureaus van de stationsdirectie bevonden zich op de verdieping van het gebouw aan de oostkant van de sporen, kant Frankrijkstraat. Onder deze lokalen werd de benedenverdieping parallel met de straat loopt, ingenomen door een restaurant, waarvan het interieur reeds een evocatie van de treinreis bood. Aan de andere kant van de grote stationsgang, was een parking voorzien. Iets verder bevond zich een grote ruimte voor de collidiensten. Het plafond daarvan ondersteunde de sporen en perrons via een stalen geraamte, bestaande uit overlangse arcaden (Cantilever-systeem), parallel met de sporen opgesteld.

14 december 1992

NMBS - Persdienst

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

Zes sporen zijn ondertussen buiten dienst gesteld, wat het aantal bruikbare sporen van 22 tot 16 herleid. Van de sporen 1 tot en met 6 en de bijbehorende perrons is ongeveer 70% weggenomen of gesloopt, zonder dat dit noemenswaardige storingen opleverde. Een krachttoer die te danken is aan het snel en voortdurend aanpassen van de treindienst.
De afbraakwerken zullen tot het einde van de maand januari doorgaan. Dan beginnen de opbouwwerken: funderingen, ruwbouwwerken en afwerking. Tegen juli 1994 worden immers de eerste Eurostar-treinen verwacht.

Laatste uren van een stationstoren

De op handen zijnde afbraak van de toren trekt ongetwijfeld de aandacht. Het neerhalen ervan is niet enkel een visueel schouwspel, maar ook een symbolische daad.
Een deel van het gebouw rond de toren wordt momenteel gesloopt om de afbraak te kunnen beginnen. Hier worden twee werktuigen voor ingezet: een slopersbal van 3,5 ton, opgehangen aan een kraanarm om het metselwerk te slopen en een een hydraulische schaar om de geraamten in gewapend beton kort te knippen.

Om veiligheidsredenen vindt de afbraak van de toren 's nachts plaats. Tussen 21h00 's avonds en 05h00 's morgens worden de Frankrijkstraat, de Paul Henri Spaaklaan en de Overdekte straat afgesloten voor het verkeer. De toegang van het station kant Frankrijkstraat zal terzelfdertijd gesloten zijn voor de reizigers.
In een kring van acht tot tien meter rond de toren wordt een zandbed aangelegd om het vallend puin op te vangen en de schokken te absorberen.Het zandbed wordt omgeven door een ophoging van ongeveer een meter hoogte, die wegrollende brokstukken moet tegenhouden.

De eerste fase omvat het slopen van de gevels van de toren en begint op 15 december. Dan vergt het twee tot drie nachten om met behulp van een slopersbal van 1,3 ton de structuur in gewapend beton bloot te leggen.
In de nacht van 5 op 6 december wordt de structuur zelf aangepakt. Twee pijlers van deze structuur worden gekraakt, zodat de top van de toren (twee verdiepingen) naar beneden stort. Deze operatie wordt dan telkens herhaald tot er nog een goede twintig meter van de toren overeind blijft. Vanaf dan zullen meer klassieke slopersmethoden gebruikt worden.

NMBS - Persdienst

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
✆ 02/524 20 34

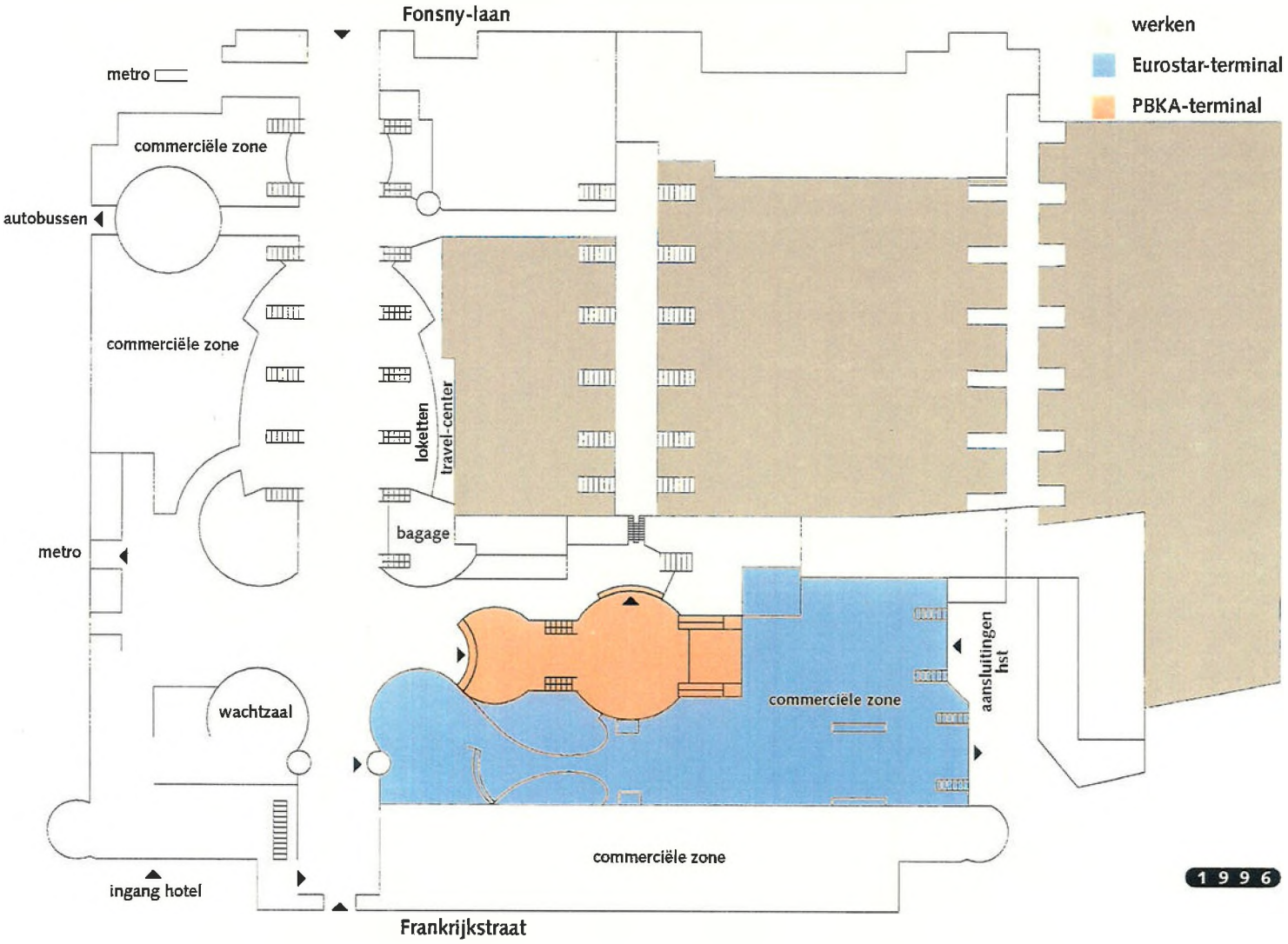
MEDIA

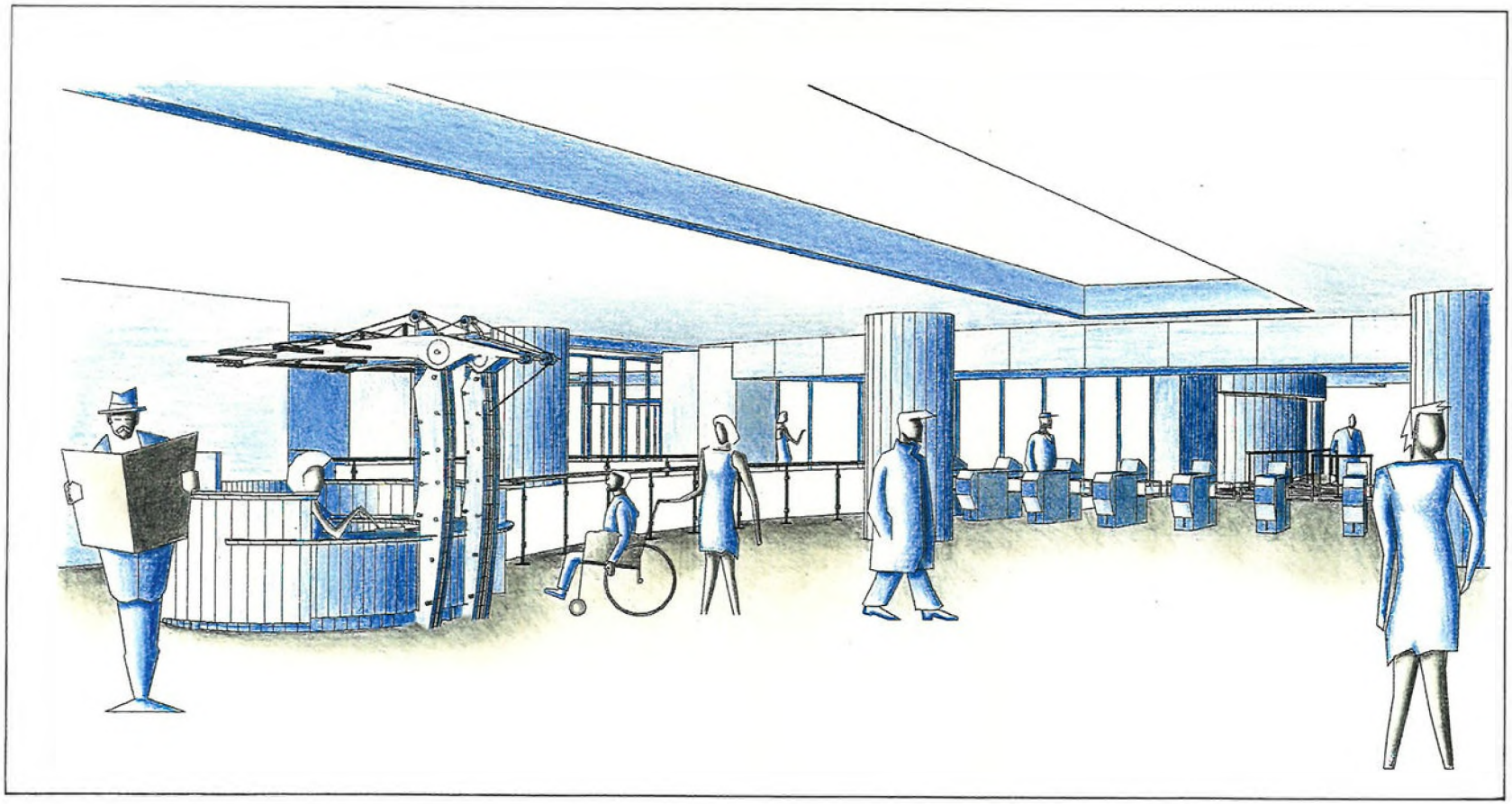
Voorrang aan de reizigers

Om de reizigers door de werken te loodsen, voorziet de NMBS een tijdelijke bewegwijzering, die aangepast wordt al naargelang de werken vorderen. De toegang kant Frankrijkstraat wordt verzekerd dank zij een tunnel in gewapend beton. Om de toegang tot de perrons zo comfortabel mogelijk te houden, worden tijdelijke trappen gebouwd. Ook de overstap naar tram, bus en taxi is bestudeerd om één en ander zo vlot mogelijk te doen verlopen.
Deze inspanningen worden begeleid door een informatiecampagne voor de reizigers, die voor de hele duur van de werken zal doorgaan.

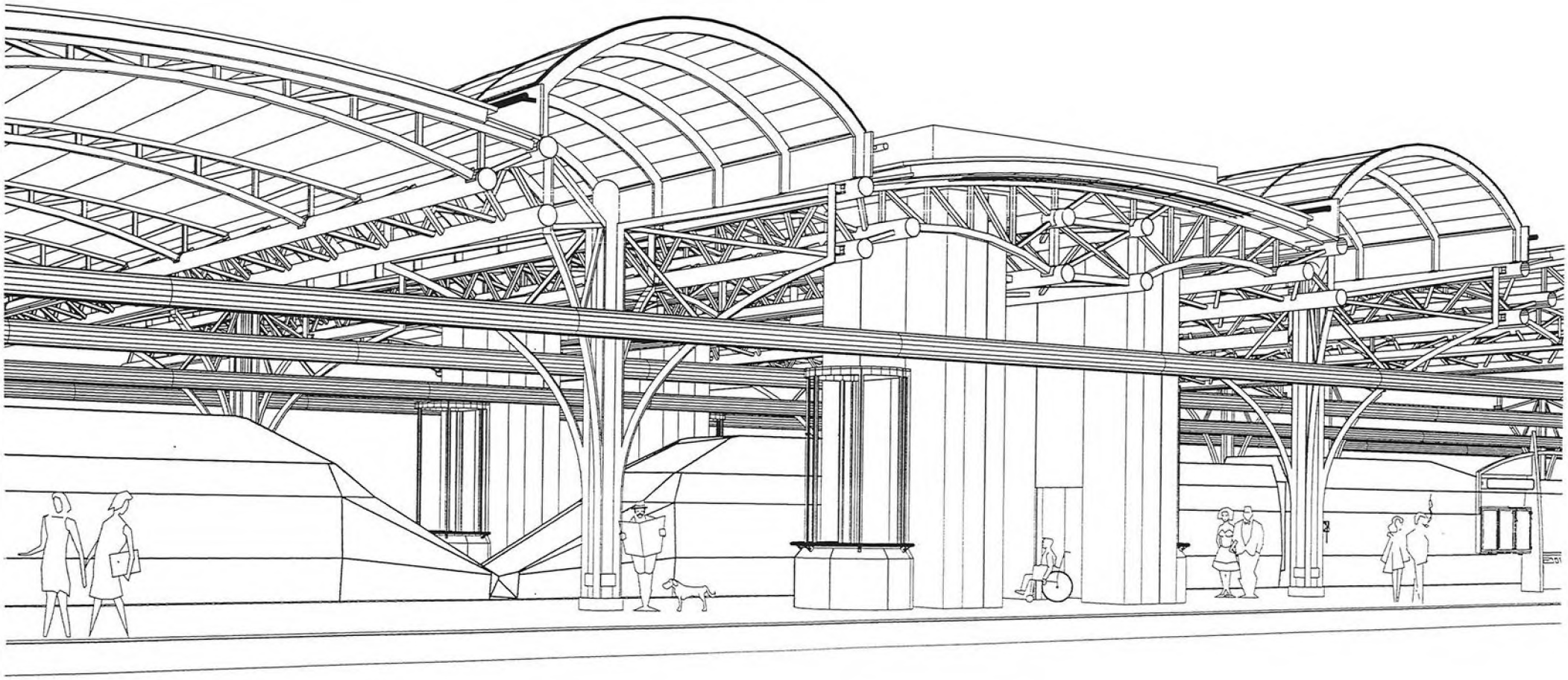
14 december 1992

Station Brussel-Zuid

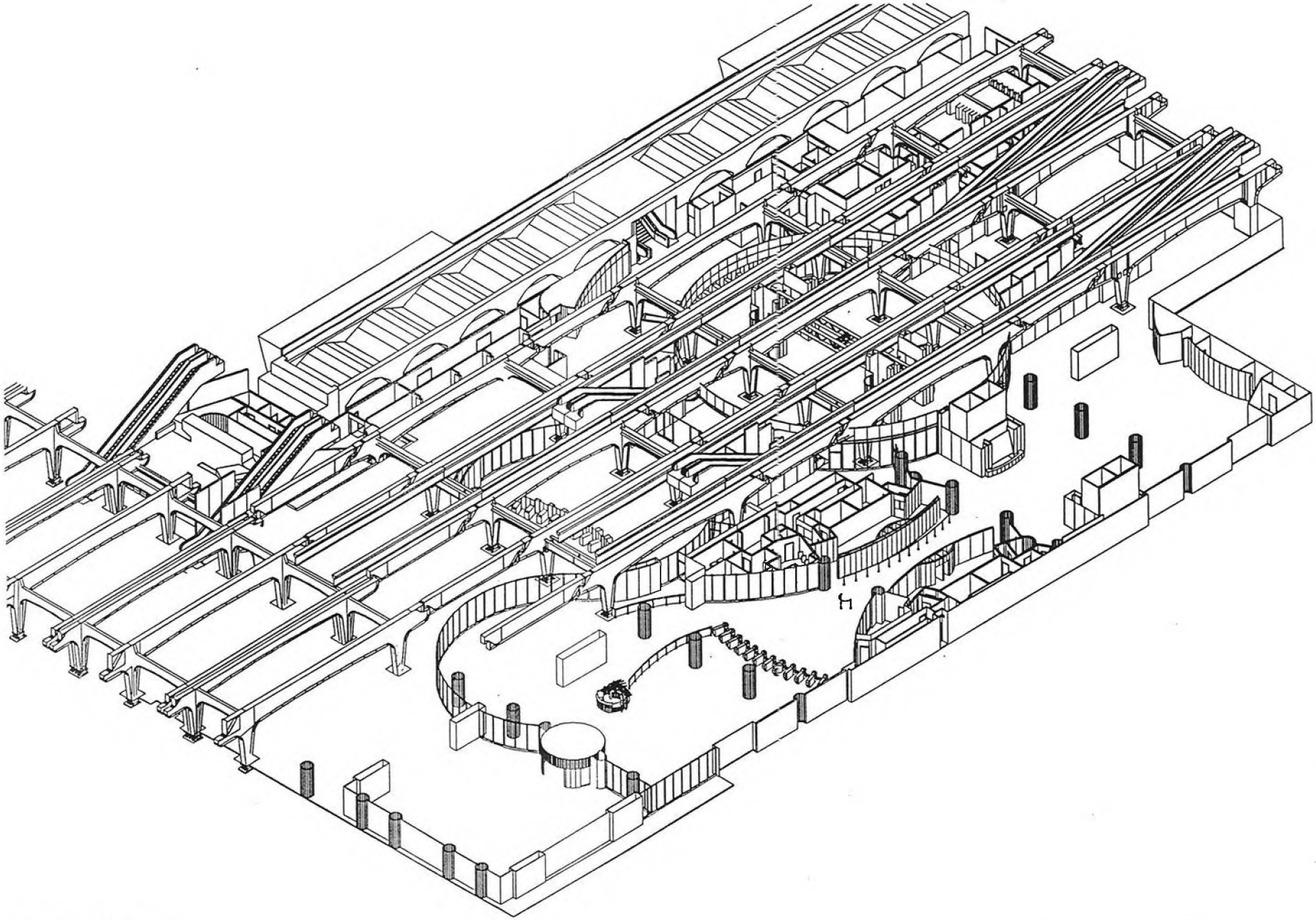




EUROSTATION



EUROSTATION



EUROSTATION

B