

# ERFGOED BRUSSEL

## N°011-012

SPECIAAL NUMMER - SEPTEMBER 2014

Open Monumentendagen

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**DOSSIER GESCHIEDENIS  
EN HERINNERING**

---

**PLUS**

Internationaal Fotografisch  
Experiment met Monumenten

---



EEN PUBLICATIE VAN BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING



De menigte samengekomen aan de Groendreef om het vertrek van de eerste trein mee te maken.  
Aquarel (© Museum van de Stad Brussel – Broodhuis)

*'Mijn goede vriend,*

*(...) Het was dé grote dag, de hoogdag voor België, deze 5 mei waarop de spoorlijn door drie steam engines en dertig wagons zou worden ingehuldigd; als gelukkige bezitter van een uitnodiging die ik in de wacht had gesleept door bij de juiste mensen wat druk uit te oefenen, betrad ik ruim vóór het vertrek de voorbehouden ruimte en volgde ik geboeid de voorbereidingen voor de plechtigheid. (...)*

*Het wemelde van rijtuigen, ruiters en voetgangers in de Groendreef. Langs alle lanen stonden nieuwsgierigen. Ze zaten in bomen, aan vensters, op daken; ik denk dat ik nooit zo'n mierennest rond Brussel heb zien wemelen. De hele stad was naar het platteland afgezakt en een lolbroek merkte terecht op dat de republikeinen wel eens van de gelegenheid zouden kunnen profiteren om de stad in te nemen. Gelukkig voor ons, lieden van de gulden middenweg, deden de republikeinen wat iedereen deed: ze keken toe...*

*Beetje bij beetje arriveerden de gasten, de enen gehuld in militaire kostuums, de anderen in burgerlijk ornaat, de dames weelderig en elegant getooid, want elkeen wou zich op zijn best laten zien op deze plechtigheid. (...)*

*En ik moet toegeven: het vertrek liet een onuitwisbare indruk op mij na. De pracht van het schouwspel, de macht die het genie van de mens over de elementen heeft veroverd, de rooskleurige toekomst die deze schitterende onderneming voor 's lands nijverheid en handel in het vooruitzicht stelt, het prestige voor België als eerste land van het continent dat zo iets groots heeft verwezenlijkt, ik weet niet welke nobele en verheven gedachten toen in mijn geest opwelden, maar ik leek wel te stikken, ik snakke naar adem en voelde me beklemd, en de tranen rolden over mijn wangen. (...)*

*Het is een onbeschrijfelijk genot om in de ruimte te worden meegevoerd. O! Hoezeer zou Napoleon niet van de spoorweg hebben gehouden, hij die onophoudelijk klaagde over de traagheid van zelfs zijn snelste boodschappers. (...)*

*Onze terugkeer was een triomftocht. De massa rond de Groendreef was nog aangegroeid. Om kwart voor zes stapten we uit, al even opgetogen als de bemanning van Christoffel Columbus toen ze voet zetten op Spaanse bodem nadat ze de Nieuwe Wereld hadden ontdekt. (...)'*

*[Artikel getekend:] H.*

*L'Indépendant, 10 mei 1835*

# GESCHIEDENIS OP DE VOORPAGINA

## 1835 - EEN REIS MET DE PIJL

### DE GEBOORTE VAN DE CONTINENTALE SPOORWEG

**JEAN HOUSSIAU**  
STADSARCHIEF BRUSSEL

Voor Brussel en voor heel België was 5 mei 1835 een onvergetelijke dag die in alle geschiedenisboeken een plaatsje zou krijgen: om 12u43 vertrok de eerste trein op Belgische bodem. De regering had het evenement nauwgezet georkestreerd en in de pers aangekondigd: alle Brusselaars, of toch bijna allemaal, waren naar de Groendreef afgezakt om het vertrek van de machines bij te wonen, deze parels van techniek en industrie. Beseften de toeschouwers dat ze het begin van een revolutie meemaakten? De ontwikkeling van spoorwegen in België die toen begon, gaf een sterke stimulans aan de industrie en de bouwnijverheid. Overal op het continent kenden de tot dan toe erg trage transportmiddelen een ongelooflijke expansie, en dit gaf zowel de Belgische als de Europese economie een stevige impuls.

Op die bewuste dag vertrokken drie locomotieven naar Mechelen, met wagons met drie klassen. De eerste heette *De Pijl*, de tweede *De Olifant*, en de derde *Stephenson*, de naam van de held van de dag. George

Stephenson (1781–1848) lag aan de basis van de eerste spoorlijn in België, tussen Brussel en Mechelen. Dit in Engeland geboren genie van de mechanica was gespecialiseerd in de fabricage van stoomlocomotieven, die aanvankelijk wagons voort moesten trekken in de steenkoolmijnen, en nadien ook passagiersrijtuigen.

Al vlug na de Belgische onafhankelijkheid opperde de regering het idee van een spoorweg, maar de pogingen om er de private sector (onder meer de Generale Maatschappij van België) bij te betrekken mislukten. Onder impuls van Charles Rogier nam de staat uiteindelijk zelf het initiatief om het materieel in Engeland aan te kopen en de openbare werken aan te vatten.

De onderneming werd een financieel succes en sloeg ook bij het grote publiek aan. In de dagen na de inhuldiging van de lijn bleven de mensen maar naar de Groendreef toestromen. In nog geen drie maanden tijd werden 163.482 kaartjes verkocht, goed voor ruim 100.000 toenmalige francs.

Maar ook de klachten over de algemene organisatie lieten niet lang op zich wachten... Nauwelijks enkele dagen na de inhuldiging van de spoorlijn stelde de krant *L'Indépendant* van 12 mei 1835 een reeks verbeteringen voor die de staat dringend moest doorvoeren: het aantal heen-ent rugreizen van de treinen vermeerderen, want dat was te laag ten opzichte van de vraag van de reizigers; de reservaties en de aankoop van kaartjes in de stad verbeteren; een extra stopplaats toevoegen in Vilvoorde; vermijden dat een reiziger van Brussel naar Mechelen 's avonds geen terugreis had, bij gebrek aan plaats... Zo ontstond in het jaar 1835 meteen ook de belangenverdediging van de treingebruikers!

*Vertaald uit het Frans*

#### BIBLIOGRAFIE

de LAVELEYE, A., *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges*, Bruxelles-Paris, 1862 [books.google.be].



Lancering van de *Géant* van Nadar in de Brusselse Kruidtuin op 26 september 1864 (© Eigendom van de Belgische Staat, beheerd door het Federaal Wetenschapsbeleid, permanente bruikleen aan het Agentschap Plantentuin Meise).

*'België vierde de vierendertigste verjaardag van zijn onafhankelijkheid en het Brusselse stadsbestuur vroeg aan Nadar om dit feest op te luisteren door zijn ballon vanuit het centrum te laten opstijgen, een evenement dat massa's volk naar de Belgische hoofdstad moest lokken. Nadar ging akkoord. De Géant, die nog niet was hersteld van de verschrikkelijke landing in Hannover, werd uit de hangar getrokken waarin hij al tien maanden stond en naar België overgebracht, waar hij in allerijl werd gerepareerd. De scheuren, de sneden, de barsten in de wanden van de mand, alles werd in vierentwintig uur tijd hersteld. Toen het vertrekuur was aangebroken, was de mensenmassa immens – uit heel België waren ze toegestroomd, uit Brugge, Antwerpen, Mechelen, Verviers, Luik... Er waren meer dan tweeduizend toeschouwers: corps diplomatique, ministers, burgemeesters, schepenen, de hele troep was er, zelfs koning Leopold en de Belgische koninklijke familie. Op het moment dat Nadar voor de derde keer aan boord van de indrukwekkende Géant zou opstijgen, ontbood de koning hem; hij complimenteerde hem en stelde hem voor aan zijn zoon en zijn schoondochter, de hertog en hertogin van Brabant.*

*Het was de bedoeling dat de ballon uit de Brusselse Kruidtuin zou vertrekken. Nadar, die van het stadsbestuur twintigduizend francs had gekregen (nauwelijks voldoende voor de reiskosten, de herstelling van de ballon en allerhande kosten), was niet weinig verrast toen hij vernam dat de toeschouwers toegangsgeld moesten betalen – een idee van de directie van de Kruidtuin. Naar verluidt maakte ze een kleine recette van honderdduizend francs, waarvan Nadar – typisch voor hem – slechts een habbekrats kreeg. Sic vos non vobis.*

*Maar daarover willen we het hier niet hebben. Twaalf of dertien reizigers namen naast Nadar in de mand plaats. De ballon geraakte echter niet van de grond, en na enkele vruchteloze pogingen werden drie van de passagiers 'als ballast overboord gegooid'. En dan schoot de Géant de hoogte in, onder luid applaus en gejuich. Waar ging hij naartoe? Naar Frankrijk. Maar opeens begon de wind uit het oosten te waaien en dreef hij de ballon in de richting van de oceaan. Na vier uur vliegen zagen de stoutmoedige luchtschippers vuurtorens en wisten ze dat ze zich op slechts enkele meters van de zee bevonden. Er werd beslist te landen, en de ballon daalde af naar Ieper, deze mooie Belgische stad die dankzij Jansenius beroemd is geworden. De landing verliep feilloos. Voor het eerst verwaardigde de eindelijk getemde Géant zich om de armen en benen van de onverschrokken ontdekkingsreizigers niet te breken.'*

Pierre Paget

L'illustration, Journal universel, 15 oktober 1864

# GESCHIEDENIS OP DE VOORPAGINA

## 1864 - EEN REUS IN BRUSSEL

### NADAR, ZIJN BALLON EN ZIJN DRANGHEKKEN...

**JEAN HOUSSIAU**  
STADSARCHIEF BRUSSEL

Welke betoger kent het 'nadarhek' niet! Het dankt zijn ontstaan aan Gaspard-Félix Tournachon (1820-1910), bijgenaamd Nadar. Hem was gevraagd om op 26 september 1864 in de Brusselse Kruidtuin zijn reuzenballon te laten opstijgen. Nadar stelde alles in het werk om zijn bewonderaars niet in gevaar te brengen. Hij vroeg aan de stad Brussel om rond de startbaan een veiligheidsperimeter in te stellen, gemaakt van een omheining van hekken die wereldwijd beroemd zouden worden. Eerdere pogingen om de ballon te laten opstijgen waren mislukt. Er was ongetwijfeld een grote dosis onbedachtzaamheid en durf nodig om het nogmaals te proberen...

Ter gelegenheid van de herdenking van de Septemberrevolutie van 1830 wou de stad Brussel een uitzonderlijk mondain evenement organiseren dat de deelnemers nooit zouden vergeten. Nadar werd gevraagd zijn ballon te laten opstijgen, in aanwezigheid van de koninklijke familie en een immense massa nieuwsgierige toeschouwers die naar Brussel waren afgezakt, hopend op een onvergetelijk schouwspel!

De auteur van deze krachttroer stond alom bekend om zijn originaliteit en excentriciteit. Nadar noemde zichzelf een 'duizendpoot' en een 'waaghals'... Deze vermaarde fotograaf en karikaturist was een fantast en een non-conformist. Hij had deelgenomen aan de revolutie van 1848 in Polen, onder de schuilnaam Nadarsky, en was dan naar Parijs teruggekeerd om als geheim agent voor het voorlopige bewind te werken. Nadien stortte hij zich in het project voor de oprichting van een '*Musée pour les gloires contemporaines*', een soort galerij of pantheon van alle beroemdheden van zijn tijd, met de hand getekend. Als fotograaf genoot hij een uitstekende reputatie, en hij portretteerde de grootste kunstenaars en schrijvers van zijn tijd, waaronder Franz Liszt, Victor Hugo en Gustave Courbet. Hij ontwikkelde tal van technische verbeteringen om in het donker te fotograferen, bijvoorbeeld in studio's of kelders, maar ook door afstand te nemen en vanuit de hoogte foto's te maken. Hij dacht eraan om luchtballonnen te gebruiken om luchtfoto's te nemen, een procedé waarvan hij een van de grondleggers was. Hij maakte de eerste luchtfoto's van Parijs.

De reusachtige ballon was veertig meter hoog en er was 6.000 m<sup>3</sup> gas nodig om hem in de lucht te houden. Het relaas van Pierre Paget, dat in *L'illustration* verscheen, beklemtoont de stoutmoedigheid, niet alleen van zijn bedenker maar ook van de gasten die meereisden en enkele uren later probleemloos in leper landden.

Het spektakel in de Kruidtuin was een ongekend succes. De grote dichter Charles Baudelaire, die toen in Brussel verbleef, was zwaar onder de indruk. Financieel was het een goede zaak voor de stad Brussel, hoewel niet voor Nadar. Maar in de eerste plaats was dit een ongelooflijke promotiestunt voor het nog jonge onafhankelijke België en zijn fiere en ambitieuze hoofdstad, die niet voor haar Europese concurrenten wou onderdoen.

*Vertaald uit het Frans.*

#### BIBLIOGRAFIE

- .....
- À terre et en l'air. *Mémoire du Géant*, Paris, 1865 [gallica.fr].  
DIAGRE, D., *Le Jardin botanique de Bruxelles (1826-1912)*, Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique, Bruxelles, 2012.  
RUBIN, J.H., *Nadar*, Phaidon, Paris, 2001.



De parade van de Duitse keizer, Koningsstraat in Brussel op 25 oktober 1910 (© SAB)

*'Wilhelm II is de soeverein van een van de mooiste en machtigste rijken ter wereld, dit buurland dat voortreffelijk tot onze Tentoonstelling' heeft bijgedragen en waarmee we uitmuntende vriendschapsbanden onderhouden. Duitsland is groot, niet alleen dankzij zijn legers en zijn bondgenootschappen, maar ook dankzij de ongelooflijke ontwikkeling van zijn handel en nijverheid, gekoppeld aan een aanhoudende vooruitgang op het gebied van wetenschappen, kunst en letteren. Duitsland wordt terecht door iedereen bewonderd. Ook Wilhelm II heeft zijn bewonderaars. De activiteit van deze staatsman met zijn snelle, soms zelfs bruske beslissingen, deze geniale soldaat, deze gevleugelde spreker, wekt niet alleen verbazing op, maar ook ongerustheid. Maar zijn privéleven kan dan weer tot voorbeeld strekken. Wilhelm II beleeft een grote droom, waarvan het enige minpunt is dat hij de realiteit soms uit het oog verliest. De kleinzoon van de stichter van het moderne Rijk wil koste wat het kost de belichaming zijn van de vorst die heerst volgens het goddelijke recht, en het moet gezegd dat hij daarin is geslaagd. Misschien zelfs beter dan hij had gewenst, want het maakt hem hoogmoedig veeleer dan sympathiek, waardoor hij meer gevreesd dan geliefd is.'*

Le Soir, 25 oktober 1910

1. Wereldtentoonstelling in Brussel, van 23 april tot 1 november 1910.

# GESCHIEDENIS OP DE VOORPAGINA

## 1910 - EEN KEIZERLIJK BEZOEK

### TOEN DUITSLAND HET HOF WERD GEMAAKT

**JEAN HOUSSIAU**  
STADSARCHIEF BRUSSEL

Op 25 oktober 1910 bracht keizer Wilhelm II van Duitsland een officieel bezoek aan België: hij werd met de nodige pracht en praal ontvangen door koning Albert I en koningin Elisabeth, alsook door de Brusselse bevolking, die hem toejuichte terwijl hij door de hoofdstad trok.

Vier jaar vóór de Eerste Wereldoorlog was heel Europa nog vol lof over het 'Duitse succesverhaal' – industrieel, financieel en economisch. Toch schemerden al enkele twijfels door in de geest van de journalist van *Le Soir*: Was België niet veeleer beducht voor Duitsland en zijn keizer dan dat het hen bewonderde?

Wilhelm II (1859-1941) was een paradoxale en extravagante figuur. Hij was keizer van Duitsland van 1888 tot aan zijn aftreden aan het einde van de Eerste Wereldoorlog, in november 1918. Het begin van zijn bewind werd gekenmerkt door de bevestiging van de natiestaat, in een militaristische

en autoritaire context en via de ontplooiing van een grote economische en industriële activiteit aangevuld met kolonialistische ambities. Aan Wilhelms betrokkenheid bij de Eerste Wereldoorlog valt niet te twijfelen, hoewel sommigen ze toch ter discussie stellen. Beschermd door koningin Wilhelmina van Nederland, stierf hij in ballingschap in Doorn in 1941, nadat hij zich van het nazisme had gedistantieerd.

Tot aan de Eerste Wereldoorlog waren de bilaterale betrekkingen tussen België en Duitsland heel vriendschappelijk. Er verbleef een grote Duitse kolonie in Brussel, niet alleen om industriële en commerciële maar ook om culturele redenen. In die tijd nam de Brusselse burgerij graag Duits huispersoneel in dienst om hun kinderen te helpen de taal van Goethe te leren, terwijl intellectuelen en academici opkeken naar de Duitse wetenschap en haar vernieuwende methoden.

De Wereldtentoonstelling van 1910 op de Solbosch bood de Belgische staat de gelegenheid de hoogste buitenlandse dignitarissen te ontvangen en haar internationale neutraliteitspolitiek te bevestigen. Maar op 2 augustus 1914 stelde Wilhelm II, die op de familiebanden tussen koningin Elisabeth en Duitsland rekende, een ultimatum aan België, dat de Duitse troepen doorgang moest verlenen zodat ze Frankrijk, de bondgenoot van Rusland, binnen konden vallen. Het domino-effect van de Eerste Wereldoorlog was ingezet. De Duitse façade stortte ineen. De haat jegens de 'mof' was geboren.

*Vertaald uit het Frans*

---

#### BIBLIOGRAFIE

BOGDAN H., *Le Kaiser Guillaume II, dernier empereur d'Allemagne*, Tallandier, Paris, 2014.



Het bezoek van Charles Lindbergh aan België in mei 1927, in *Le Patriote Illustré* (© SAB).

'De vogel die in Brussel is geland, komende uit New York via Parijs, is een vogel die kan spreken én vliegen. Hij vliegt op meesterlijke wijze en spreekt op een bescheiden en vriendelijke toon. Brussel heeft hem zien vliegen maar heeft hem weinig horen zeggen.

Het is een grote blonde jonge man van 26, die zijn hoofd niet op hol heeft laten brengen door zijn succes.

Tot zijn vele kwaliteiten behoren een ongelooflijke energie en een werkkraft die hem, al om vijf uur in de ochtend, doet rennen naar de hangar waar zijn mechanische vogel uitrust. In Amerika heeft hij regelmatige werkgewoonten aangenomen die hij in Europa niet kwijt wil spelen.

Deze jonge man die de Oceaan heeft overwonnen, die al op 26-jarige leeftijd naam en faam heeft gemaakt, rookt niet, drinkt niet. De enige keer dat hij zijn lippen aan een glas champagne heeft gezet, was in Parijs, om op de gezondheid van zijn moeder te drinken.

En zijn grootste wens is om, terug in Amerika, een lekkere Italiaanse pastaschotel klaar te maken, zijn lievelingsgerecht.'

Le Patriote Illustré, 5 juni 1927



# GESCHIEDENIS OP DE VOORPAGINA

## 1927 - EEN AMERIKAANSE VOGEL IN BRUSSEL

### CHARLES LINDBERGH, ICOON VAN DE LUCHTVAART

**JEAN HOUSSIAU**  
STADSARCHIEF BRUSSEL

Charles Lindbergh (1902-1974) was een levende legende toen hij op 29 mei 1927 in Brussel landde, op de luchthaven van Evere, aan boord van zijn vliegtuig, de *Spirit of Saint Louis*.

De vliegenier had enkele dagen eerder als een van de eersten de Atlantische Oceaan per vliegtuig overgestoken, van New York naar Parijs, zonder tussenlanding, in 33 uur en 30 minuten. Deze krachttoer werd overal ter wereld en in Europa bejubeld. Toen hij in Parijs aankwam, werd Lindbergh als een echte held onthaald. Toegegeven, aan de andere kant van de Atlantische Oceaan hadden eerder al enkele succesrijke overtochten plaatsgevonden, zonder tussenlanding, van Canada naar Ierland, maar die waren uitgevoerd door een heel team van piloten, nooit door één piloot alleen. De keuze van deze twee steden verleende het exploit van Charles Lindbergh daarenboven een symbolische betekenis, alsof het de twee continenten dichterbij elkaar bracht.

Een immense menigte juichte Lindbergh in Brussel toe, eerst op de luchthaven, waar de kleine eendekker, tentoongesteld op een groot podium, de bewondering van de talrijke nieuwsgierigen opwekte. Ook koning Albert I was aanwezig, net als koningin Elisabeth, die zelfs in de cockpit plaatsnam. Nadien wachtten duizenden mensen voor het stadhuis op de Brusselsse Grote Markt de held op. In het paleis werd hij door de koning gedecoreerd. Dan

bezocht hij de Aéro-Club, bracht hulde aan de Onbekende Soldaat, woonde in aanwezigheid van prins Leopold een receptie in de *American Club* bij en legde een bloemenkrans neer voor het Monument voor de Belgische vliegeniers, dat zich toen nog aan de Louizapoort bevond, ter ere van de Belgische helden van de luchtoorlog tijdens de Eerste Wereldoorlog.

Bij zijn terugkeer in de Verenigde Staten hoopte Lindbergh 'een goede Italiaanse pastaschotel' te kunnen klaarmaken. Maar hij kreeg vooral veel media-aandacht, en hij werd door iedereen aangezocht omwille van zijn technische vaardigheden. Later, in 1932, werd zijn privéleven zwaar getroffen toen zijn oudste zoon werd ontvoerd en vermoord. Op zoek naar sereniteit verhuisde het gezin naar Londen en nadien reisde Charles Lindbergh voor rekening van de Amerikaanse diplomatie door Duitsland. Hij bepleitte de neutraliteit van de Verenigde Staten en koesterde een onverhulde sympathie voor het naziregime, inclusief zijn antisemitische gedachtegoed. Zo werd hij in de ogen van de regering-Roosevelt een gênante en steeds minder acceptabele figuur. Zijn politieke ideeën veranderden echter na de aanval op Pearl Harbour in 1941. Hij bood zijn diensten aan de Geallieerden aan, als adviseur van de Amerikaanse luchtmacht, en hij voerde tijdens de oorlog in de Stille Oceaan talrijke missies uit. Nu hij terug in het leger was, uitte hij zijn verontwaardiging over de misdaden tegen

de menselijkheid, en de rest van zijn leven wijdde hij zich aan de bescherming van het milieu.

Charles Lindbergh was een paradoxaal figuur, geprangd tussen zijn gereserveerde karakter en de mediatisering van zijn leven, tussen een grootmoedig vooruitgangsideaal en de weerzinwekkende ideeën van het fascisme, nu eens verheerlijkt, dan weer verguisd. Hij blijft hoe dan ook een mythische figuur in de luchtvaartgeschiedenis. Tal van auteurs, toneelschrijvers en cineasten hebben hem trouwens in hun werken opgevoerd. In *The Plot Against America* (2004) fantaseerde Philip Roth hoe Lindbergh in 1941 de presidentsverkiezingen tegen Roosevelt won en een niet-aanvalspact met Hitler sloot – de schrijver gebruikte overigens de echte antisemitische rede die de vliegenier uitsprak tijdens de campagne tegen het Amerikaanse interventionisme in de oorlog in Europa. In de ruimte dragen een maankrater en een natuurlijke satelliet van Saturnus de legendarische naam van Lindbergh...

*Vertaald uit het Frans*

#### BIBLIOGRAPHIE

MARCK, B., *Lindbergh, l'ange noir*, L'Archipel, Paris, 2006.

SOUPART, S., *Het vliegveld van Haren-Evere: Metamorfosen van een Belgisch luchtvaartmonument*, Brussel, AAM, 2008.



Bezoek van de paus aan het Jubelpark (© jean vandenhoeck, Rossel & Cie SA, 1985).

*'Het pauselijke bezoek heeft een aantal zekerheden bevestigd.*

*Dat de kerk, als ze er al niet in slaagt de mensen te mobiliseren, toch in elk geval uit een evenement munt weet te slaan om een filosofie op te leggen die enkel dankzij een statistische facelift de filosofie van een meerderheid kan worden genoemd.*

*Dat de pauselijke boodschap omtrent de meeste kwesties zo vaag blijft dat het soms moeilijk is er niet mee akkoord te gaan (wie zou het bijvoorbeeld in zijn hoofd halen te beweren dat we niet vrijgevig mogen zijn!).*

*Dat Johannes-Paulus II niet kwam om te luisteren maar om te spreken: hij spuide gewoon een reeks waarheden zonder de échte problemen aan te snijden. Dat was vooral het geval telkens wanneer Johannes-Paulus II de jongeren ontmoette.*

*Maar dat alles volstond niet om de betovering te doorbreken – meteen ook het bewijs dat het enige échte moderne aan de paus is dat hij de media weet te bespelen.'*

Le Peuple, 22 mei 1985

# GESCHIEDENIS OP DE VOORPAGINA

## 1985 - 1995 – EEN PAUS IN BRUSSEL

### JOHANNES-PAULUS II, HEEN EN TERUG

**JEAN HOUSSIAU**  
STADSARCHIEF BRUSSEL

Tijdens zijn 26 jaar durende pontificaat was paus Johannes-Paulus II een onvermoeibaar reiziger. Karol Wojtyła (1920-2005) was een van de meest gemediatiseerde figuren van zijn tijd. Als staatshoofd én als geestelijke leider schopte de Poolse paus tegen de schenen van de autoritaire communistische leiders die de individuele vrijheden in oostelijk Europa probeerden te fnuiken. Hij bepleitte een 'nieuwe evangelisatie', oecumeniteit en een interkerkelijke dialoog, en hij belichaamde een conservatieve visie op de kerk, vooral inzake de seksuele moraal.

Johannes-Paulus II ondernam twee reizen naar België, met een interval van tien jaar: de eerste tijdens het Hemelvaartweekend in mei 1985, het tweede in 1995, om pater Damiaan zalig te verklaren.

De mensen beleefden de eerste reis naar België als een historische gebeurtenis. Na een wat lauw ontvaard bezoek aan Nederland en dan aan het Groothertogdom Luxemburg, werd Johannes-Paulus II enthousiast verwelkomd in België. In Brussel juichten immense mensenmassa's het hoofd van de katholieke kerk toe tijdens een toespraak en een gebed op het balkon van het stadhuis op de

Grote Markt en voor de basiliek van Koekelberg tijdens een hoogmis die in de open lucht werd gevierd.

Toch weerklonken ook dissonante stemmen, en het bezoek leidde tot discussies tussen de verschillende stromingen binnen de kerk, die sterk verdeeld waren over morele en maatschappelijke vraagstukken zoals contraceptie. Net als *Le Peuple*, drukte *Le Drapeau Belge* de twijfels van het socialeatholicisme uit: 'Johannes-Paulus II benadrukte herhaaldelijk de rol van het geloof, gezinswaarden, eerbied voor het ontluikende leven. Maar zijn reis werd ook gekenmerkt door het 'onuitgesprokene'. Een volwaardig statuut van de vrouw binnen de kerk, de afwijzing van racisme en vreemdelingenhaat, een minder conventionele houding ten opzichte van de vrede in de wereld... dat verwachtten niet alleen veel christenen maar ook leken', besloot Jean-Pierre Keimeul op 21 mei 1985.

Als voorzitter van de Staten-Generaal van het *Centre d'Action Laïque* die op hetzelfde ogenblik in Brussel plaatsvonden, benadrukte Philippe Grollet in *Le Soir* van 18 mei hoe katholieken er steeds moeilijker in slaagden de Roomse aanbevelingen op te volgen: 'Het hoogste leergezag schreeuwt

zich hees, maar talrijker zijn zij die zijn oordeel afwijzen en hun eigen geweten volgen. Het bezoek van de paus zal in elk geval het groeiende gevoel van vrijheid, gelijkheid en verdraagzaamheid aan het licht hebben gebracht dat niet enkel leken drijft, maar ook een toenemend deel van de traditioneel katholieke opinie.'

Tijdens zijn tweede reis naar België viel Johannes-Paulus II een veel minder enthousiaste ontvangst te beurt, ondanks de sympathie van de Belgen, katholiek of niet, voor de figuur van pater Damiaan, die op die dag door de katholieke kerk zalig werd verklaard. Aan het einde van de plechtigheid stak de paus de loftrumpet over koning Boudewijn en diens weigering om de wet te ondertekenen die abortus uit het strafrecht haalde. Volgens de krant *Libération* van 5 juni 1995 'overheerste een ijzige teleurstelling tijdens de tweede reis van Karol Wojtyła in België'. Ondanks zijn twee bedevaarten kon Johannes-Paulus II noch de secularisatie en de ontkerkelijking, noch de teruglopende kerkgang bij de meeste Belgische katholieken afremmen.

*Vertaald uit het Frans*

---

## COLOFON

### REDACTIECOMITÉ

Jean-Marc Basyn, Stéphane Demeter,  
Paula Dumont, Murielle Leseque,  
Cecilia Paredes, Brigitte Vander Bruggen  
en Anne-Sophie Walazyc.

### EINDREDACTIE IN HET NEDERLANDS

Paula Dumont

### EINDREDACTIE IN HET FRANS

Stéphane Demeter

### SECRETARIAAT VAN REDACTIE

Murielle Leseque

### COORDINATIE VAN ICONOGRAFIE

Cecilia Paredes

### COORDINATIE VAN DE DOSSIER

Paula Dumont

### AUTEURS/ REDACTIONELE MEDEWERKING

Marnix Beyen, Marcel M. Celis,  
Marie-Christine Claes, Stéphane Demeter,  
Paula Dumont, Élisabeth Gybels,  
Michèle Herla, Jean Houssiau,  
Aude Kubjak, Marc Meganck,  
Benoît Mihail, Yves Schoonjans,  
Brigitte Vander Bruggen, Visit Brussels,  
Monique Weis.

### VERTALING

Gitracom, Hilde Pauwels en Erik Tack.

### NALEZING

Koenraad Raeymaekers, Gitracom, Linda  
Evens, Suzanne Gillijns, Ludo Gobin Wim  
Kenis, Reinout Labberton, Harry Lelièvre,  
Stephan Van Bellingen en de leden van  
het redactiecomité.

### VORMGEVING

The Crew Communication

### DRUK

Dereume printing

### VERSPREIDING EN ABONNEMENTENBEHEER

Cindy De Brandt,  
Brigitte Vander Bruggen.  
bpeb@gob.irisnet.be

### BEDANKINGEN

Olivia Bassem, Philippe Charlier,  
Denis Diagre.

### VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Arlette Verkruyssen, directeur-generaal  
van Brussel Stedelijke Ontwikkeling/  
Gewestelijke overheidsdienst Brussel –  
Directie Monumenten en Landschappen,  
CCN – Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel.

De artikelen zijn gepubliceerd onder de  
verantwoordelijkheid van de auteurs.  
Alle rechten voor het reproduceren,  
vertalen of herwerken zijn voorbehouden.

### CONTACT

Directie Monumenten en Landschappen –  
Cel Sensibilisatie  
CCN – Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel  
<http://www.monument.irisnet.be>  
[broh.monumenten@gob.irisnet.be](mailto:broh.monumenten@gob.irisnet.be)

### HERKOMST VAN DE FOTO'S

Mochten er ondanks onze inspanningen  
om alle reproductierechten te betalen  
toch nog gerechtigden zijn die niet  
gecontacteerd werden, dan worden zij  
verzocht zich kenbaar te maken bij de  
Directie Monumenten en Landschappen  
van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

### LIJST MET AFKORTINGEN

AAM – Archives d'Architecture Moderne  
ARB – Académie royale de Belgique  
SAB – Stadsarchief Brussel  
DCBSO – Documentatiecentrum van  
Brussel Stedelijke Ontwikkeling  
GOB – Gewestelijke Overheidsdienst  
Brussel  
KBR – Koninklijke Bibliotheek van België  
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor het  
Kunstpatrimonium / Institut royal du  
Patrimoine artistique

### ISSN

2034-5771

### WETTELIJK DEPOT

D/2014/6860/023

Cette revue paraît également en Français  
sous le titre *Bruxelles Patrimoines*.

