

ERFGOED BRUSSEL

N°013

DECEMBER 2014

DOSSIER CULTUSGEBOUWEN

VARIA

Oude liften, jong erfgoed

De Parking '58 in Brussel



EEN PUBLICATIE VAN BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING

VARIA

OUDE LIFTEN, JONG ERFGOED

DE UITDAGINGEN VAN DE MODERNISERING

JÉRÔME BERTRAND

KUNSTHISTORICUS EN ARCHEOLOOG,
ADVISEUR BIJ DE STADSWINKEL

CÉLINE CHERON

KUNSTHISTORICA EN STEDENBOUWKUNDIGE,
ADVISEUR BIJ DE STADSWINKEL

Bekroonde foto van de wedstrijd
Lift Stories georganiseerd door de Stadswinkel
(© K. Friemel).



LIFTEN ZIJN VERTROUWDE MACHINES DIE WE DAGELIJKS GEBRUIKEN ZONDER ER NOG BIJ NA TE DENKEN. ZE HEBBEN EEN RIJKE TECHNISCHE GESCHIEDENIS EN ZIJN VAN ONMISKENBAAR HISTORISCH BELANG. Toch worden ze als aparte erfgoedcategorie, tussen meubilair en vastgoed in, nog altijd sterk miskend. Dat blijkt onder meer uit het feit dat er nog altijd geen echte inventaris van waardevolle liften in Brussel bestaat. Een eerste lijst, opgesteld door de Directie Monumenten en Landschappen en voltooid door het team van de Stadswinkel, telt vandaag bijna 250 oude en potentieel interessante liften op een totaal dat waarschijnlijk in de duizenden loopt. De verplichtingen inzake technische conformiteit, opgelegd door het koninklijk besluit van 2003 betreffende de beveiliging van liften, gekoppeld aan een verlies van vakkennis, leiden vaak tot 'gestandaardiseerde' moderniseringsoplossingen die niet aangepast zijn aan de structuur van oude gebouwen. De uitdaging vandaag bestaat erin om alle betrokken partijen – eigenaars, politici, onderwijswereld en ondernemingen – bewust te maken van het verborgen potentieel van dit erfgoed dat even vertrouwd als ondergewaardeerd is.

Op enkele uitzonderingen na, zoals de Eiffeltoren en een paar bescheiden wolkenkrabbers, werden liften in Europa tot aan de Tweede Wereldoorlog doorgaans gebruikt in kleine appartementsgebouwen van vijf of zes verdiepingen. In plaats van de installatie met gesloten schacht zoals vandaag algemeen het geval is, werden liften in die tijd meestal in het hart van het trappenhuis geplaatst en waren ze volledig geïntegreerd in het architecturale decor.

Vanaf de jaren 1980 werden de liften voor professioneel gebruik – d.i. geïnstalleerd in kantoorgebouwen, handelszaken en hotels – sterk gemoderniseerd om te voldoen aan de normen van het Algemeen Reglement op de Arbeidsbescherming (ARAB) dat toen van kracht werd in ons land. Een koninklijk besluit van 2003¹ heeft deze verplichting inzake technische conformiteit op last van een Europese aanbeveling² uitgebreid tot de liften voor privégebruik. Deze reglementering geldt voor het volledige vastgoedpark en betreft dus alle appartementsgebouwen in Brussel uit de eerste helft

van de 20ste eeuw, waarvan de liften vaak erfgoedwaarde hebben. De aanpassing van deze oude liften aan de huidige veiligheidsnormen heeft in vele gevallen geleid tot 'standaardoplossingen' die niet aangepast zijn aan de oude gebouwen: afsluiting van de liftschacht met ondoorzichtige panelen, vervanging van de bordesdeuren in traliewerk door deuren in plaatstaal, en zelfs de volledige vervanging van de lift zonder respect voor de esthetiek van het gebouw.

De tentoonstelling 'Lift Story – Liften van gisteren, erfgoed vandaag', die van 21 februari tot 29 juni 2014 in de Sint-Gorikshallen liep en georganiseerd was door de Stadswinkel met de steun van de Directie Monumenten en Landschappen, ontving meer dan 40.000 bezoekers. Naast de herwaardering van een miskend erfgoed had deze tentoonstelling tot doel promotie te maken voor moderniseringsoplossingen 'op maat' en ervoor te pleiten om de vakkennis die hiervoor nodig is op te nemen in de opleidingen voor het beroep van lifttechnicus. In november 2014 stond trouwens een

studiedag voor vakmensen op het programma in het verlengde van deze tentoonstelling.³

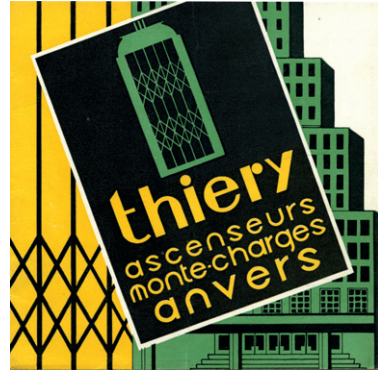
OORSPRONG VAN DE LIFT EN GEBORTE VAN EEN INDUSTRIE

Al sinds de oudheid werden er diverse hefsystemen ontwikkeld die gebruik maakten van katrollen en spierkracht: goederenliften voor de podiumspelen in de Romeinse amfitheaters, kranen met tredmolen in de middeleeuwen, toneelmachines, *chaises volantes* en *tables volantes* in de 17de en 18de eeuw. Vanaf het begin van de 19de eeuw werden er door stoommachines aangedreven liften gebruikt in de steenkoolmijnen. De geschiedenis van de moderne lift bestemd voor verticaal personenvervoer begint echter pas echt in 1853 op de tentoonstelling in het *Crystal Palace* in New York waar Elisha Graves Otis de efficiëntie van zijn veiligheidsvangsysteem demonstreert. Ten overstaan van een massa ongeruste toeschouwers nam hij plaats op het platform van een goederenlift die

door een stoommachine werd aangedreven. Op het hoogste punt aangekomen, liet hij het touw waaraan het platform was opgehangen doorsnijden. In plaats van te vallen blokkeerde het platform ogenblikkelijk op zijn geleiders dankzij de vanginrichting. (afb. 1) Op de Wereldtentoonstelling van Parijs in 1867 presenteert Léon Edoux de hydraulische lift die de druk van het waterleidingnet als drijfkracht gebruikt. De elektrische lift wordt vanaf 1880 ontwikkeld door Werner Siemens en Hulstie. Deze lift zal op korte tijd de andere systemen vervangen wanneer de eerste elektriciteitsdistributienetten worden aangelegd rond de wisseling van de 19de en 20ste eeuw.

De firma Otis, pionier van de liftindustrie, commercialiseert haar eerste, met een veiligheidssysteem uitgeruste liften vanaf 1857 in de Verenigde Staten. Er worden filialen opgericht in Parijs en Londen in 1884 en in Brussel in 1895. Al snel zien grote Europese fabrikanten het licht: Schindler en Schlieren in Zwitserland, Stigler in Italië, Edoux

in Frankrijk. Deze grote merken worden in België vaak vertegenwoordigd door lokale ondernemingen: Thirionet installeert de liften van Stigler en de Compagnie des Arts Poppe vertegenwoordigt Schindler vóór de oprichting van het Brusselse filiaal in 1927. (afb. 2) Zeer vroeg verschijnen er ook Belgische fabrikanten op de markt. De Ateliers Jaspar, opgericht in Luik in 1842, voorlopers in de fabricage van elektrisch materiaal zoals booglampen en dynamo's, beginnen vanaf 1893 met de bouw van elektrische liften die ze over de hele wereld exporteren. In Antwerpen vinden we aan het begin van de 20ste eeuw de firma's Daelemans en Thiery. (afb. 3) Na de Tweede Wereldoorlog begint een lange fase van fusies en overnames, waardoor er uiteindelijk nog vier multinationale ondernemingen overblijven die het leeuwendeel van de Europese markt onder elkaar verdelen: Otis, Schindler, Thyssen en Kone. Vandaag is de productie van liften grotendeels gedelocaliseerd. In ons land blijven alleen nog de montage- en onderhoudsactiviteiten over.



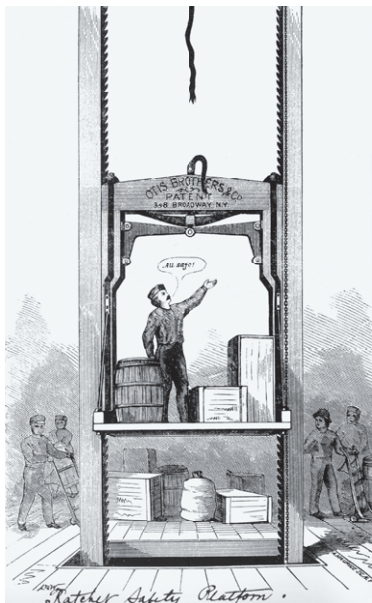
Afb. 3
Catalogus van de firma Thiery, 1930
(© Konhef).

INTEGRATIE VAN DE LIFT IN DE ARCHITECTUUR

Samen met elektriciteit en centrale verwarming behoren liften tot de luxe-uitrusting van de grote hotels in de overgangsjaren van de 19de naar de 20ste eeuw. Een liftjongen zorgt voor de bediening en verwelkomt de gasten. Liften doen ook hun intrede in de grootwarenhuizen, waar ze een echte

Afb. 1

Demonstratie van het parachutesysteem door Otis. Reclamatetekening Otis Brothers & C°, omstreeks 1867 (© Konhef).



Afb. 2

Jules Hauzoul installeerde de liften van de *Maschinenfabrik Wiesbaden* in België. Catalogus Jules Hauzoul, omstreeks 1900 (© AAM).

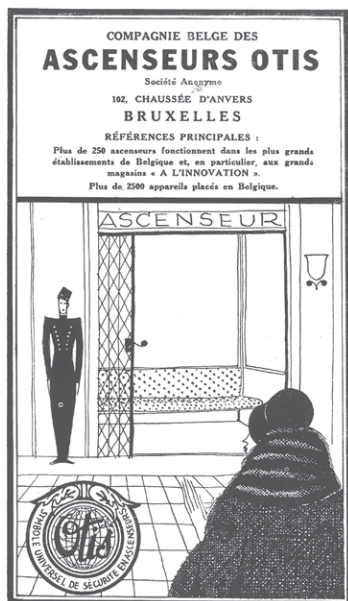


attractie vormen tot aan de komst van de roltrappen enkele decennia later (afb. 4). Daarnaast worden er liften geïnstalleerd in private herenhuizen en in de appartementsgebouwen die vanaf de jaren 1920 een toenemend succes kennen in Brussel. De technische evoluties van de lift gaan gepaard met de ontwikkeling in de hoogte van de gebouwen en bezorgen een meerwaarde aan de appartementen op de bovenste verdiepingen. Hoog wonen is niet langer een teken van een lage sociale rang maar wordt integendeel een luxe die de bewoners laat genieten van meer zon en een panoramisch uitzicht. Liften en goederenliften worden snel onmisbaar in de industrie, ziekenhuizen, kantoorgebouwen en zelfs pakketboten. Een hele resem toestellen bestemd voor specifieke soorten gebruik ziet het licht: traplift, wagenlift, tonlift, enzovoort (afb. 5).

In de appartementsgebouwen krijgen liften dezelfde luxueuze afwerking als de vestibule waarvan ze een soort verlengstuk vormen. Alles wordt in het

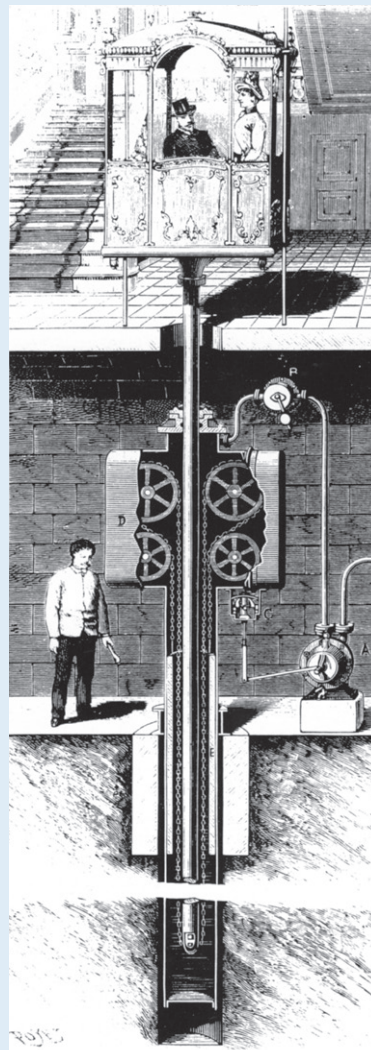
Afb. 4

Reclame voor de *Compagnie belge des ascenseurs Otis*, Brussel, jaren 1920
RENOY, G., *Les grands magasins*, Rossel, Brussel, 1986 © DML.



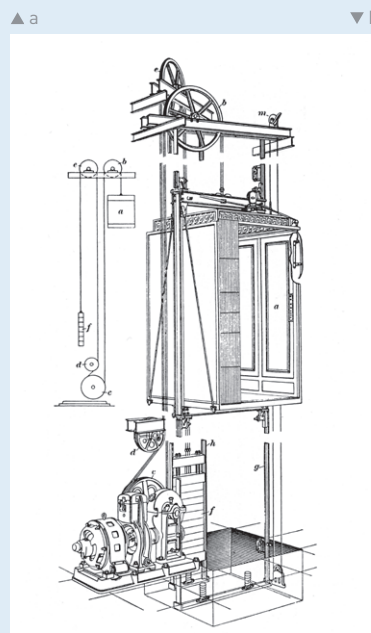
HOE WERKT EEN LIFT?

De hydraulische lift gebruikt een zuiger om de cabine te doen stijgen en dalen. Het water dat oorspronkelijk gebruikt werd, is in de huidige liften vervangen door olie. De elektrische lift met tegengewicht bestaat uit de cabine, het tegengewicht, kabels die de cabine verbinden met het tegengewicht, geleiders en een tractiesysteem dat onder de liftkooi is geplaatst. Het tegengewicht maakt het mogelijk de hoeveelheid energie te verminderen die nodig is om de cabine te verplaatsen. Het stemt overeen met het gewicht van een half geladen cabine. De bediening gebeurde aanvankelijk met een hendel, die later vervangen werd door een etagekiezer, verbonden met de oproep- en bedieningsknoppen. De lift is uitgerust met verschillende veiligheidssystemen om ongevallen te voorkomen: de snelheidsbegrenzer die de vanginrichting activeert bij te hoge snelheid, de sloten die de opening van de bordesdeuren beletten wanneer de cabine er niet is, enzovoort. Deze voorzieningen ontstonden al in de beginperiode van de liften en zijn in de loop van de tijd voortdurend verbeterd.



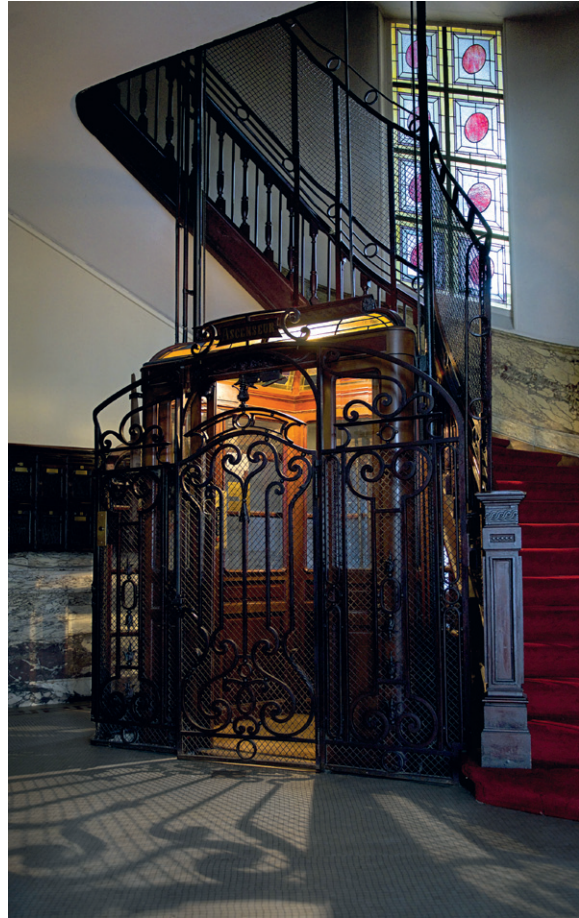
a
Hydraulische lift met zuiger, Léon Edoux, omstreeks 1878
[L'ORMERAIE, M. de, POISSON, M., *L'ascenseur à travers les âges*, GEMAP et Associés, Chambéry, 1993].

b
Technisch schema van een elektrische lift met tegengewicht. De machinerie bevindt zich in de kelderverdieping.
a: liftkooi, b: keerschijf van de kooi, c: tractieschijf, d: afleidwiel, e: keerschijf van het tegengewicht, f: tegengewicht, g: geleiders van de kooi, h: geleiders van het tegengewicht, m: snelheidsbegrenzer (HYMANS, F., *Electric Elevator*, Elevator World, Inc., Mobile, Alabama, 2000 [eerste uitgave: 1931]).





Afb. 5
Hotel Métropole, de Brouckèreplein 31, Brussel.
Edoux-lift, 1894 (© Bruno Pradez).



Afb. 6
Louis Lepoutrelaan, Elsene. Lift in Beaux-Arts-stijl, 1913
(© Bruno Pradez).

werk gesteld om de gebruikers een verrijnd en geruststellend comfort te bieden: sierlijk uitgevoerde oproepknoppen en kastjes met bedieningsknoppen, bankjes, spiegels, ruiten met geslepen glas die een doorkijk bieden naar het trappenhuis, enzovoort. De productie van de liftcabines weerspiegelt, soms met een zekere vertraging, de evolutie van de bouwstijlen. In een catalogus van de firma Jaspar van eind de jaren 1930 staan liften in Beaux-Arts-, art-deco- en zelfs art-nouveau-stijl naast een lijn modellen van de laatste mode, 'Modernalux' genaamd³. (afb. 6 tot 8) De ateliers hebben meubelmakers, siersmeden en meester-glasmakers in dienst. Zowel bij liften die geïnstalleerd worden in een bestaand gebouw als in een nieuwbouw

is er een constante aandacht om dit 'technisch object' door zijn decoratie zo goed mogelijk te integreren in het interieur. Cabine, leuning en bordesdeuren kunnen door de fabrikant of de installateur worden gepersonaliseerd in antwoord op een specifieke vraag van de klant, maar vaak is het de architect die alle elementen tekent waaruit de bekleding van de liftkoker zal bestaan. In zeldzamere gevallen ontwerpt hij ook de liftcabine zelf.

.....
**WETGEVING INZAKE
VEILIGHEID EN NOOD AAN
OPLEIDING**

Op 9 maart 2003 werd een koninklijk besluit betreffende de beveiliging

van liften uitgevaardigd dat de eigenaars/beheerders van liften diverse verplichtingen oplegt: inspecties en preventief onderhoud, samenstelling van een veiligheidsdossier, verplichte waarschuwingen en opschriften voor de gebruikers, enzovoort. Het KB legt ook de uitvoering van een risicoanalyse op door een Externe Dienst voor Technische Controle (EDTC⁵) en de uitvoering van een moderniseringsprogramma.

Deze analyse moet de ernstigste risico's aan het licht brengen die het onmiddellijk stilleggen van de lift meebrengen in afwachting van grondige technische aanpassingen en de kleinere risico's waarvoor een modernisering volstaat. De liften die in



Afb. 7
Camille Lemonnierstraat, Elsene. Schindler-lift in art-decostijl, 1937 (© Bruno Pradez).



Afb. 8
Louis Lepoutrelaan, Elsene. Schindler-lift in modernistische stijl, 1937 (© Bruno Pradez).

bedrijf zijn genomen vóór 1 juli 1999 moesten tegen 10 mei 2008 een eerste risicoanalyse ondergaan. Om de vijftien jaar zal een nieuwe analyse plaatsvinden om na te gaan of de lift nog altijd aan de geldende veiligheidsseisen voldoet.

Na de risicoanalyse moet de eigenaar/beheerder van de lift contact opnemen met een bedrijf dat de nodige aanpassingen of modernisering kan uitvoeren. Dit bedrijf zal preventieve maatregelen voorstellen die, alvorens te worden uitgevoerd, opnieuw worden geëvalueerd door de EDTC om zeker te zijn dat het risico wel degelijk wordt uitgeschakeld of minstens tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht. Op het

einde van de werkzaamheden controleert de EDTC of alles correct is uitgevoerd. Bij een positieve controle wordt een zogenaamd 'regularisatieattest' opgesteld. De termijnen voor de modernisering hangen af van de datum waarop de lift in bedrijf werd genomen: liften die al vóór 1 januari 1958 werkten, moeten ten laatste tegen 31 december 2022 gemoderniseerd zijn. Een onmiddellijke aanpassing is vereist wanneer een ernstig risico wordt vastgesteld.

De analyse van de 'standaardrisico's' gaat uit van een controlelijst. Voor elk risico worden typeoplossingen voorgesteld die vooral geschikt zijn voor de modernisering van liften die van na 1958 dateren. Het document

Procedure voor de uitvoering van een risicoanalyse dat het koninklijk besluit van 2003 aanvult, voorziet ook in de mogelijkheid om een risicoanalyse 'op maat' te laten uitvoeren en individuele moderniseringsoplossingen voor te stellen. Deze analyse op maat maakt het mogelijk rekening te houden met de historische en esthetische waarde van oude liften en moderniseringsoplossingen voor te stellen die hun specifieke kenmerken respecteren. De EDTC kan gebruik maken van een risicoanalysemethode zoals de 'Kinneymethode'. Die heeft als voordeel dat de verschillende risico's met elkaar vergeleken worden en dat er zo nodig prioriteiten worden gesteld. Voor elk veiligheidsaspect is het mogelijk te kiezen

PATERNOSTER

De paternosterlift werd in 1882 uitgevonden door de Engelsman Hart en bestaat uit een reeks cabines die zonder onderbreking aan twee kettingen bewegen in een schacht. De lift dankt zijn naam aan het feit dat hij door zijn vorm doet denken aan de rozenkrans waarmee het Onze Vader (paternoster) wordt gebeden. De cabines stijgen langs de ene kant van de schacht en dalen langs de andere in een ononderbroken kringloop. Door de lage snelheid kunnen de gebruikers de bewegende cabines gemakkelijk in- en uitstappen. Dit systeem, dat het mogelijk maakt een groter aantal personen gelijktijdig te vervoeren en dat de wachttijd op de verdiepingen beperkt, leent zich uitstekend voor kantoor- en administratieve gebouwen. De paternosterlift van het gebouw van de Regie voor Telegraaf en Telefoon (Paleizenstraat 42-46A in Schaarbeek) is helaas verdwenen, maar er bestaan nog twee werkende exemplaren in Brussel. De eerste is een houten lift van het merk Jaspas en werd voor de Tweede Wereldoorlog geïnstalleerd in het vroe-

Catalogus van de firma Jaspas, omstreeks 1932
[© Konhef].



gere Postchequegebouw (Leuvenseweg 86 in Brussel), thans Huis van de Vlaamse Volksvertegenwoordigers. Deze lift is niet meer voor het publiek toegankelijk. De tweede bevindt zich in de kan-

toren van de Belgische spoorwegen aan de Fonsnylaan in Sint-Gillis. Hij dateert van 1957 en wordt sinds kort opnieuw door het personeel gebruikt na te zijn hersteld door de ateliers Mariën.

voor de standaardmethode of voor de methode op maat.

De verplichting om oude liften opnieuw in orde te brengen met de technische voorschriften vormt een grote uitdaging voor de opleiding van geschoolde ambachtshuizen van wie er vandaag te weinig zijn om aan de nieuwe vraag te kunnen voldoen. De ontwikkeling van deze activiteit en van de onderhoudsdiensten om de duurzame instandhouding van dit erfgoed te verzekeren kunnen de komende jaren heel wat nieuwe, motiverende en niet-delokaliseerbare jobs opleveren. De kwaliteit van het onderricht in de verschillende lifttechnieken (elektrisch, elektronisch, elektromechanisch) en over hun evolutie in de tijd is

van cruciaal belang voor de interventies 'op maat' die voor oude liftinstallaties meestal onvermijdelijk zijn. Na hun technische middelbare studies hebben kandidaat-lifttechnici de mogelijkheid een werfopleiding te volgen in het kader van een leer- of arbeidscontract waarbij ze begeleid worden door ervaren technici. Iris Tech*, het centrum voor beroepsreferenties van de metaalverwerkende nijverheid en de technologische industrie, biedt stages aan voor leerlingen met een diploma technisch middelbaar onderwijs en aanvullende opleidingen voor werknemers en werkzoekenden in de sector. Het centrum organiseert ook een algemene opleiding van acht dagen voor werknemers die aangeworven zijn door liftbedrijven.

Sommige lokale tewerkstellingscentra in Brussel hebben eveneens initiatieven genomen om opleidingen voor lifttechnicus te organiseren.

NAAR EEN INVENTARIS VAN DE LIFTEN?

Momenteel is slechts een tiental liften in Brussel beschermd door het feit dat ze deel uitmaken van een uitzonderlijke architecturale omgeving (o.a. Hôtel Solvay en het gebouw van de Sociale Voorzorg). In de periode die volgde op het van kracht worden van het koninklijk besluit van 2003 hebben vele eigenaars beschermingsaanvragen voor hun liften ingediend in de ijdele hoop op die manier aan de ver-

ARCHITECT VAN LIFTEN

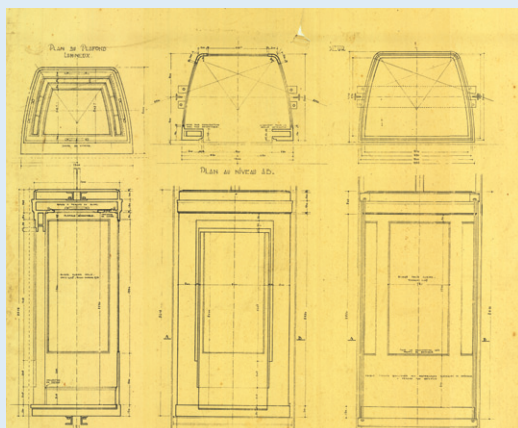
Jean Delhaye, leerling van Victor Horta, was gespecialiseerd in de bouw van luxe appartementen gebouwen. In zijn boek *L'appartement d'aujourd'hui*¹ wijdde hij meerdere bladzijden aan beschouwingen over de integratie van trappen en liften in appartementen gebouwen. In tegenstelling tot sommige liftfabrikanten die aanraadden om liften in een schacht te installeren omdat dit veiliger was en technisch eenvoudiger, gaf Jean Delhaye de voorkeur aan een plaatsing centraal in het trappenhuis zodat de cabine natuurlijk licht ontving. Een ander voordeel was dat de trillingen veroorzaakt door het glijden van de geleiders over de

kabels werden opgevangen door de liftkooi, terwijl ze zich in een gesloten schacht kunnen voortplanten in de woongedeelten. Hij raadde ook aan speciale zorg te besteden aan het ontwerp van de borstweringen, een principe dat hij zelf met zwier toepaste in meerdere van zijn projecten gerealiseerd in nauwe samenwerking met de *Établissements Mariën*, die liften van het Zweedse merk ASEA installeerden. De *Résidence Basilique*, gebouwd op het einde van de jaren 1930 aan de Keizer Karellaan 124 in Ganshoren, is het meest geslaagde voorbeeld van dit streven naar volledige integratie van de lift in het architecturale ontwerp.

De tekening van het siersmeedwerk rond de deuren op de overlopen verwijst naar de geometrische motieven aan de ingang van het gebouw. De door Delhaye ontworpen opengewerkte cabine en wordt beschermd door glazen borstweringen die goed passen bij de organische wenteling van de met granito beklede trap. Het gebouw en zijn lift zijn sinds 19 april 2007 als monument beschermd.

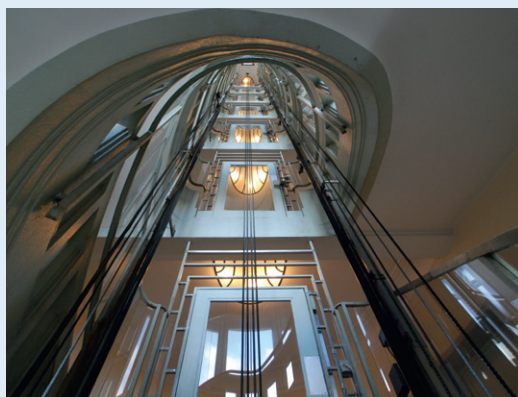
NOOT

1. DELHAYE, J., *L'appartement d'aujourd'hui*, Luik, Éditions Desoer, 1946.



Résidence Basilique. Plan van de liftkooi, 22 augustus 1937 (© Claude Delhaye).

Résidence Basilique. Zicht van de lift op de begane grond (© Jérôme Bertrand).



Résidence Basilique. Zicht op de liftkoker en de trap (© Jérôme Bertrand).



RESPECTVOLLE MODERNISERINGEN

Sinds het koninklijk besluit in 2003 van kracht werd, hebben de ateliers Mariën meerdere historische liften gemoderniseerd met respect voor hun erfgoedwaarde. Deze opdrachten werden telkens voorafgegaan door een risicoanalyse 'op maat' volgens de Kinneymethode. Deze firma werd in 2010 voor haar werk beloond met de Erfgoedprijs van de gemeente Schaarbeek voor de restauratie van een oude lift in een art-decogebouw aan de Paul Deschanellaan in Schaarbeek.

Plaatsing van een elektronisch veiligheidsgordijn

Het hekwerk dat de cabine afsluit, beschermt de gebruikers onvoldoende omdat het niet uitgesloten is dat iemand er een voorwerp of een arm of been doorheen steekt met ernstige verwondingen als gevolg bij contact met de wand van de liftschacht wanneer de cabine in beweging is. De plaatsing van een elektronisch veilig-

heidsgordijn zorgt ervoor dat de cabine onmiddellijk stopt wanneer de lichtbundel onderbroken wordt. Dit veiligheidssysteem wordt aanvaard voor liften waarvan de snelheid lager ligt dan 0,63m/s, wat het geval is voor de meeste liften uit de eerste helft van de 20ste eeuw.

Installatie van een positieve vergrendeling van de bordesdeuren

De installatie van een positieve vergrendeling op de bordesdeuren met automatische onderbreking van de stroomkring garandeert dat de cabine zich pas in beweging zet nadat de bordesdeur gesloten en vergrendeld is. Dit belet ook dat de bordesdeur per ongeluk opengaat zonder dat de liftcabine aanwezig is.

Installatie van een nieuwe schakelkast

De installatie van een nieuwe digitale schakelkast in combinatie met de vervanging van het selectiesysteem zorgt ervoor dat de vloer van de liftcabine precies gelijk komt met de



Installatie van een nieuwe schakelkast in een gebouw aan de Bosstraat in Brussel (© Jérôme Bertrand).

verschillende verdiepingen. Het nieuwe bedieningssysteem voorkomt ook mechanische schokken. De oude machinerie van de lift wordt hierdoor minder zwaar belast en zal dus aanzienlijk langer meegaan.

plichting van het technisch conform maken te ontsnappen. De meeste van deze aanvragen werden afgewezen. Aan de andere kant heeft de druk op de eigenaars de Directie Monumenten en Landschappen in staat gesteld een eerste lijst van potentieel interessante liften op te stellen⁶. Deze lijst, aangevuld door de mensen van de Stadswinkel tijdens de voorbereiding van de tentoonstelling 'Lift Story', bevat momenteel bijna 250 oude liften op een totaal aantal dat voor Brussel alleen op meerdere duizenden kan worden geraamd. De gemeente Elsene heeft onlangs beslist de oude liften te inventariseren op haar grondgebied, dat bijzonder rijk is aan mooie appartementsgebouwen uit de eerste helft van de 20ste eeuw.

Door deze inventarisering tot het hele Gewest uit te breiden zouden we een duidelijk beeld krijgen van dit bijzondere erfgoed dat zowel belangrijk is voor de geschiedenis van de architectuur als van de techniek. De herwaardering van deze rijkdom aan oude liften zou de ondernemingen ertoe moeten aanzetten om moderniseringstechnieken te ontwikkelen en in praktijk te brengen die aangepast zijn aan de instandhouding van de oude liften en de architecturale context waarvan ze deel uitmaken. Mede-eigenaars die de oude liften in hun gebouw wensen te behouden, zouden hierdoor gemakkelijker dan vandaag bekwame vaklui kunnen vinden die op hun vragen kunnen antwoorden. Maar de tijd dringt: rekening houdend met de tijd die nodig is om lifttechnici

op te leiden, komt de vervaldatum van 31 december 2022 voor de modernisering van liften die vóór 1958 in bedrijf werden genomen angstwekkend snel dichterbij!

Vertaald uit het Frans

BIBLIOGRAFIE

BERTRAND, J., *Oude liften. Erfgoed en veiligheid*, Stadswinkel vzw, Brussel, 2014.

DECKERS, G., 'Liften, een levend technisch patrimonium', *M&L*, 9de jaargang, 4, 1990.

GAVOIS, J., *Pour monter, pour descendre. Histoire abrégée du transport vertical, des Pyramides à nos jours*, Otis Elevator Company, s.l., 1984.

HYMANS, F., *Electric Elevators*, Books 1 and 2, Mobile, Alabama, 1931. Schindler News, *numéro spécial 70^e anniversaire*, Brussel, 1997.

MONSEU, K., 'Les immeubles à appartements de l'entre-deux-guerres: la problématique du classement des ascenseurs', *Les Nouvelles du Patrimoine*, nr. 105, juli-augustus-september 2004.

NOTEN

1. Koninklijk besluit van 9 maart 2003 betreffende de beveiliging van liften. Koninklijke besluiten van 17 maart 2005, 13 mei 2005 en 10 december 2012, houdende wijziging van het koninklijk besluit van 9 maart 2003 betreffende de beveiliging van liften.
2. Aanbeveling van de Europese Commissie van 8 juni 1995 betreffende de veiligheid van bestaande liften (95/216/EC).
3. "Oude liften: een erfgoed tegenover de uitdaging van de modernisering", 25 november 2014, BIP (Brussels Info Place).
4. Catalogus van de firma Jaspar, z.p., z.d. (omstreeks 1937), verz. Paul Mariën.
5. De EDTC's zijn controleorganismen erkend door de minister die bevoegd is voor welzijn op het werk. Een lijst is consulteerbaar op de website van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg: www.werk.belgie.be.
6. Wij danken mevrouw Muriel Muret van de Directie Monumenten en Landschappen die haar documentatie en kennis opgedaan in het kader van de follow-up van aanvragen voor de bescherming van oude liften bereidwillig met ons gedeeld heeft.

Yesterday's lifts, today's heritage

The challenges of modernisation

In Europe, up to the Second World War, apart from exceptional structures such as the Eiffel Tower and a few modest skyscrapers, lifts were generally found in small five to six-storey buildings. Perfectly integrated in the stairwell and the architectural décor, these lifts displayed the same wealth of detail as the entrance halls of which they were a sort of extension. In addition to the company Otis, which set up a branch in Brussels in 1895, and other European manufacturers whose brands were represented in Belgium by local companies, Belgian manufacturers appeared very early on: ascenseurs Jaspar in Liège, which exported worldwide, and the Antwerp-based companies Daelemans and Thiery.

The technical compliance obligations imposed by the Royal Decree of 2003 on lift safety, combined with a loss of expertise, now often leads to the application of "standard" modernisation solutions that are ill-suited to old buildings. The development and promotion of "made to measure" modernisation solutions, and the integration of skills associated with this type of work in training courses for lift technicians, are necessary so that modern needs can be met while still respecting the aesthetic requirements of old lifts.

COLOFON

REDACTIECOMITÉ

Jean-Marc Basy, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Murielle Lesecque,
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 Lesecque

COORDINATIE VAN ICONOGRAFIE

Cecilia Paredes

COORDINATIE VAN DE DOSSIER

Stéphane Demeter

AUTEURS/ REDACTIONELE MEDEWERKING

Thomas Coomans, Olivia Bassem,
Johan Bellaert, Jérôme Bertrand,
Céline Cheron, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Diane Gustin,
Marianne Hiernaux, Reinout Labberton,
Harry Lelièvre, Marie-Noëlle Martou,
Marc Meganck, Muriel Muret,
Sven Stercken, Stephan Van Bellingen,
Steven Van Bocxlaer Johan Van Dessel,
Valérie Vermandel, Eva Weyns.

VERTALING

Gitracom, Hilde Pauwels,
Data Translations Int.

NALEZING

Koenraad Raeymaekers, Wim Kenis,
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@sprb.irisnet.be

BEDANKINGEN

Philippe Charlier, Emanuelle de Sart,
Farba Diop, Manja Vanhaelen.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Arlette Verkruyssen, directeur-generaal
van Brussel Stedelijke Ontwikkeling/
Gewestelijke overheidsdienst Brussel,
CNN – 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
CNN – Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel
<http://www.monument.irisnet.be>
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
DCBSO – Documentatiecentrum van
Brussel Stedelijke Ontwikkeling
DML – Directie Monumenten en
Landschappen
GOB – Gewestelijke Overheidsdienst
Brussel
KBR – Koninklijke Bibliotheek van België
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor het
Kunstpatrimonium / Institut royal du
Patrimoine artistique
KMKG – Koninklijke Musea voor Kunst
en Geschiedenis
SAB – Stadsarchief Brussel

ISSN

2034-5771

WETTELIJK DEPOT

D/2014/6860/028

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