

ERFGOED BRUSSEL

N°015-016

SPECIAAL NUMMER - SEPTEMBER 2015
Open Monumentendagen
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

DOSSIER
ATELIERS, FABRIEKEN EN KANTOREN

PLUS
Internationaal Fotografisch Experiment
met Monumenten



EEN PUBLICATIE VAN BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING

DOSSIER

DE CITROËNGARAGE TE BRUSSEL

MODERN INDUSTRIEEL
ERFGOED

JOKE NIJS

GESCHIEDKUNDIGE,
MASTER AAN RAYMOND LEMAIRE INTERNATIONAL
CENTRE FOR CONSERVATION

THOMAS STROOBANTS

ARCHITECT, MASTER AAN RAYMOND LEMAIRE
INTERNATIONAL CENTRE FOR CONSERVATION

Showroom Citroën, IJzerplein, detail gevel
(A.de Ville de Goyet, 2015 © GOB).



DE CITROËNGARAGE IS EEN MODERNISTISCH GEBOUW UIT DE JAREN 1930, VOORAL GEKEND OMWILLE VAN ZIJN IMPOSANTE SHOWROOM AAN HET IJZERPLEIN IN BRUSSEL. De garage strekt zich echter verder uit achter deze showroom, parallel aan het Willebroekkanaal tussen Antwerpen en Charleroi. Dit totaalcomplex was het pronkstuk van het Franse merk in België. In 1934 werd het de hoofdzetel van de Belgische afdeling en ook gold het lange tijd als de grootste autogarage van Europa. De geschiedenis van de totstandkoming van dit gebouw is een uniek verhaal binnen het discours van de moderne architectuur van het interbellum en latere transformaties zijn stille getuigen van het enorme succes van de personenwagen in de naoorlogse periode. Vandaag wordt het gebouw vooral gewaardeerd als een unieke mengeling van modern en industrieel erfgoed en heeft zijn functie als autogarage en verkoopruimte weten te behouden.

Het complex is gelegen aan het IJzerplein, in de noordhoek van de Brusselse Vijfhoek naast het Willebroekkanaal en de Saintelettebrug (afb.1). In het 16de-eeuwse verleden lag hier de *Oeverpoort* waarlangs schepen Brussel kwamen binnenvaren van uit Antwerpen om via het kanaal te dokken aan het Sint-Katelijneplein. In die tijd was er echter geen sprake van een IJzerplein: dit gebied was vroeger een bastion van de middeleeuwse stadswalling. Tijdens het Oostenrijkse bewind in de 18de eeuw werden de stadsmuren afgebroken en de singelgracht opgevuld. Het plein dat aldaar werd ingepland kreeg de naam *Place Maritime*¹.

.....
PLACE MARITIME EN DE INDUSTRIËLE ONTWIKKELING BINNEN BRUSSEL

Bij het opkomen van de industrie in Brussel in de 19de eeuw ontwikkelde de commerciële en fabrieksnijverheid zich rond de kanaalzone, waaronder de noordhoek van de

Brusselse Vijfhoek. Om de industriële bedrijvigheid te bevorderen wordt een spoorweg aangelegd op de voormalige *Groendreef*, later afgebroken en vervangen door het Noordstation, om goederen aan te leveren. Ook de grote Thurn en Taxis site is een testament van de industriële bedrijvigheid nabij het kanaal.

Rond de vorige eeuwwisseling kent het kanaalgebied een grote saneringsactie: veel dokken en bassins worden om hygiënische redenen

gedempt, waardoor er grote stukken grond beschikbaar worden.² Na de Eerste Wereldoorlog wordt de *Place Maritime* het IJzerplein, als eerbetoon aan de gesneuvelde strijders. Op één van die toenmalig nieuwe percelen bevindt zich vandaag de Citroëngarage. Eerst waren hier opslagruimtes van de stad gevestigd, vooraleer er een groot Lunapark in de plaats kwam. Het populaire pretpark had een luxueuze feestzaal, een waterglijbaan, draaimolens en paviljoenen die een groot assortiment aan



Afb. 1
 De welbekende showroom (Ch. Bastin & J. Evrard © GOB).



Afb. 2

Het kanaal van Willebroek. Aan de linkerzijde de plaats waar later de Citroëngarage zal opgetrokken worden. In de verte is de 'Mestback' die zich achter de garage bevindt herkenbaar (verz. Belfiusbank - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB).

vermaak aanboden. Het Lunapark ging tijdens de oorlog in vlammen op.³ Op de constructie van enkele gebouwen zoals het Lunatheater (nu het Kaaitheater) na, bleef het stuk grond enkele jaren braakliggen tot Citroën ten tonele kwam (afb. 2).

.....

DE AUTO EN HET CONCEPT VAN MODERNITEIT

In het begin van de 20ste eeuw ontwikkelt de auto-industrie zich gestaag. De auto was een symbool van rijkdom en enkel de elite kon het zich permitteren een model aan te schaffen, ter vervanging van paard en koets. Na de Eerste Wereldoorlog zal, samen met de wederopbouw en de herstellende economie, de vraag naar dit product snel stijgen bij een groter aandeel van de bevolking. Het bezit van een auto stond niet langer symbool voor luxevertoon, maar wel voor mensen die mee waren met hun tijd. Na de barbaarse ellende van de oorlog brak de moderne, (r)evolutionaire tijd eindelijk aan.

De autoproductie voor het publiek start in Europa reeds eind 19de eeuw,

met autobouwer Peugeot als belangrijke vertegenwoordiger. Productie-aantallen liggen aanvankelijk laag, van de Peugeot Type 3 werden in 1894 aanvankelijk 64 exemplaren geproduceerd. In de overgang van de 19de naar de 20ste eeuw zijn er vele kleine autofabriekjes verspreid over heel Europa, elk met hun eigen technologie en modellenreeks. Een Belgische getuige hiervan is het automeerk Minerva, dat vanaf 1904 van de productie van motorfietsen overschakelt naar auto's.

In deze periode heeft nog niemand gehoord van Citroën, die pas auto's begint te ontwikkelen in de jaren 1920. In de periode 1919-1933 heeft Citroën maar liefst acht verschillende modellen in zijn gamma met, onder invloed van het bandprocédé, productie-aantallen die variëren van 17.000 tot 130.000 auto's. Om al deze nieuwe modellen aan de man te brengen werden grote showrooms gebouwd waar ze uitgesteld stonden voor de massa, naar het voorbeeld van de Ford showrooms in Amerika.⁴

Het tentoonstellen van deze nieuwe industriële waren en technologische

snufjes gaat terug tot de industriële beurzen die in de late 19de eeuw werden georganiseerd en uiteindelijk zouden uitgroeien tot het fenomeen van de wereldtentoonstellingen. Op deze salons mochten bedrijven paviljoenen bouwen om hun producten uit te stallen. Er werden inspanningen geleverd om deze paviljoenen er zo modern mogelijk te laten uitzien, in overeenstemming met de toekomstgerichte uitstraling van hun product. Liefst werd er gebruik gemaakt van de nieuwste bouwmaterialen en -technieken zoals glas, staal en beton. Indien de profileringsdrang echt groot was, werden er zelfs beroemde architecten aangesteld om het paviljoen te ontwerpen.

Voor 1933 zijn er meerdere showrooms van verscheidene agentschappen te vinden in Brussel en omstreken. Zoals op de wereldtentoonstellingen werd er experimenteel omgegaan met architectuur en kozen de meeste architecten voor een gebouw in een neostijl, art-deco of een eclectische variant. De hoofdmaterialen die werden gebruikt voor deze filialen zijn dus voornamelijk baksteen en beton en voorzien een monumentale vitrine voor de toonzaal. Enkele voorbeelden zijn de eerste Renaultgarage (1912, Batavierenstraat 13-21), de showroom voor modellen van het merk Minerva (ca. 1923-1924, Tenbosstraat 21 - afgebroken), de appartementsgebouwen met onderste verdiepingen die dienst deden als autoshowrooms van Ernest en Edmond Delune (respectievelijk 1923 en 1931, op de Elsenesteenweg 63 en 148-150, thans verbouwd) en het opmerkelijke atelier van luxehandelaar De Ruytter ontworpen door Alfred Knein (1919, Legerlaan 61).

.....

DE ARCHITECTURALE HUISSTIJL VAN CITROËN

Reeds vanaf de jaren 1920 gebruikte

Citroën het concept van moderniteit op geslepen manier als uithangbord van zijn merk. Eerst stond het gebruik van lichtreclame centraal binnen deze strategie. Een bekend voorbeeld hiervan is de installatie in 1925 van de lichtgevende CITROËN-letters op de Eiffeltoren. Later kwam de interesse om ook moderne architectuur te verbinden met het merk, waarvoor André Citroën in 1927 een eigen architectuurdepartement oprichtte. Binnen deze afdeling werden toonzalen ontworpen in een moderne en luxueuze stijl. De architect Maurice-Jacques Ravazé werd als hoofd van dit departement aangesteld om alle grote bouwprojecten te overzien. Het gebruik van een specifieke architectuur als marketingstrategie voor een bedrijf getuigt van een vooruitstrevende visie, een die vandaag nog steeds wordt toegepast in de auto-industrie.⁵

In 1927 werd op de Champs-Élysées een eerste grote toonzaal opgetrokken met een reusachtig glasraam als façade waarachter nieuwe automodellen pronkten als juwelen in een etalage (afb. 3). De showroom werd met grote bekwaamheid ontworpen als 'tempel' voor het luxueuze en moderne leven. Deze eerste toonzaal combineerde daglicht van de grote etalage met artificieel zenithaal licht waaronder de modellen tentoongesteld stonden. In 1929 opende reeds een nieuwe toonzaal in Parijs in de Rue Marbeuf (afb. 4a en 4b). Dit gebouw was ontworpen door de architecten Albert Laprade, Léon-Emile Bazin en Ravazé als een operahuis waar auto's op de balkons stonden geplaatst, richting straatkant. Dergelijke showrooms trokken heel wat nieuwsgierigen; soms moest de politiemacht tussenkomen om de massa bewonderaars te bedaren.⁶ Citroën beperkte zich echter niet enkel tot het visuele maar benaderde het gebouw als een totaalconcept: techniek, interieur en buitenzijde

dienden naadloos in elkaar over te vloeien. De showrooms kregen ook altijd meerdere faciliteiten: kantoren voor administratie, ateliers voor onderhoud en herstellingen en tankstations werden vaak in of achter de showroom toegevoegd. Voor de klanten werd een totaalervaring beoogd door kiosken, kapperszaken, restaurants, film- en expositieruimtes toe te voegen aan het programma. Dit idee kwam overgewaaid uit Amerika, waar gebouwen al langer een multifunctioneel karakter kregen. Het concept van de hedendaagse winkelcentra komt hieruit voort.⁷

Met de uitbreiding van de modellenreeks begin jaren 1920 besloot Citroën in 1924 de buurlanden te veroveren. In België wordt in dat jaar de *Société Belge des Automobiles Citroën* opgericht. Verschillende filialen worden opgericht in Brussel, in de Amazonestraat (administratief centrum), Alsebergsesteenweg, de Kompasstraat (garage: onderhoud en herstel) en de Adolf Maxstraat (toonzaal en verkoop). Tegen de jaren 1930 voldeed de bestaande infrastructuur in Brussel niet langer voor de steeds toenemende cliëntèle. Er was dringend nood aan een groter gebouw dat dan ook ineens de verschillende functies verspreid over de stad zou verenigen. Wereldwijd bouwde Citroën op dat moment grote totaalstations. Plaatselijke architecten werkten samen met Ravazé opdat elk gebouw er anders zou uitzien. Jan Wils was bijvoorbeeld de architect die werd aangeworven om een Citroëngarage in Amsterdam te ontwerpen in 1930.⁸

In 1933 kwam Maurice Ravazé naar Brussel om een locatie te zoeken voor dit alomvattende gebouw. Hij koos het perceel op de noordhoek van Brussel, op een steenworp van het centrum, naast het kanaal, langs de grote weg naar Koekelberg en dichtbij het treinstation van de Groendreef

en iets verderop het Noordstation. Een ander pluspunt van deze buurt was de bestaande hoogbouw op het IJzerplein, zoals het residentiële hoekgebouw dat vandaag nog steeds bestaat. Hierdoor was de Stad Brussel makkelijker geneigd om Citroën een vergunning te geven voor een gebouw van meer dan 20 meter hoogte.⁹

Op 16 januari 1933 kwam de gemeenteraad van Brussel bijeen om de verkoop van de grond en opstelling van het gebouw te bespreken. De aankoop van de grond (13.753 vierkante meter) werd goedgekeurd voor een prijs van 4.676.020 frank, ook al was het perceel in 1929 op een waarde van 5.559.964 frank geschat. Het stadsbestuur was zeer enthousiast over het project dat Citroën voorstelde. De inplanting van een dergelijk gebouw gaf volgens het bestuur een meerwaarde en zou de voormalige maritieme buurt nieuw leven inblazen. Bovendien waren ze

Afb. 3

De toonzaal op de Champs-Élysées in Parijs, *Architecture d'Aujourd'hui*, nr. 8, 1933, p. 73.





Afb. 4a en 4b

Showroom van de rue Marbeuf in Parijs; 4a nachtfoto, gevel; 4b interieur overdag, *Architecture d'aujourd'hui*, nr. 5, 1932, p. 16-17.

ervan overtuigd dat ook de economie in deze buurt zou opleven dankzij de inplanting van een dergelijk commercieel/semi-industrieel gebouw. Omdat het stadsbestuur vreesde dat de kosten van een dergelijk gebouw rellen en vandalisme tot gevolg zouden kunnen hebben, werd Citroën wel opgelegd om op het gelijkvloers te werken met guillotineramen, die makkelijker te vervangen waren in het geval van schade.¹⁰

CONCEPT EN ONTWERP: UITDAGINGEN IN BRUSSEL

In Brussel werd het team van Maurice Ravazé versterkt met de architecten Alexis Dumont en Marcel Van Goethem, die eerder al hadden samengewerkt aan enkele gebouwen te Brussel zoals o.a. de Shell Building. Ravazé valt voor hun moderne art-decostijl, maar toch worden hun eerste ontwerpvoorstellen afgewezen wegens niet modern genoeg (afb. 5).¹¹ Het gebouw diende het vlaggenschip van Citroën België te worden, dus de ambities lagen bijzonder hoog. Een eerste reeks

goedgekeurde ontwerpen tonen een langgerekte toonzal in de vorm van een hippodroom. Het laatste en definitieve ontwerp bevatte een showroom met grote stalen ramen van de begane grond tot aan de dakrand en een vrije plafondhoogte van 21 meter met verlicht tongewelf uit spuitbeton. Deze elementen gaven de showroom een sacrale sfeer als ware het een kathedraal (afb. 6). Het ontwerp van de ateliers achteraan het perceel was functioneel. Ze waren helder gestructureerd met een overvloed aan daglicht via de dakramen en glazen façades rondom. Deze waren volledig in dezelfde moderne stijl uitgevoerd als de façade van de showroom om de stilistische eenheid van het gebouw te bewaren.¹²

De showroom, opgebouwd uit glas en staal, fungeerde als baken in de stad en als het gezicht van het merk in België. Door het gebruik van een uitgekend verlichtingsconcept lichtte de showroom ook 's nachts op. De geïntegreerde samenwerking tussen licht en architectuur was een typisch kenmerk van de moderne 'lichtarchitectuur' uit die tijd. Innovaties

binnen de verlichtingstechnologie hadden architecten ertoe aangezet het gebouw niet louter te 'belichten', maar het licht- en schaduwspel te laten samenwerken met de vormen van de architectuur.¹³ De conceptschetsen van de showroom met dag- en nachtsenario zijn hier een uitmuntend voorbeeld van (afb. 7). De verlichtingsinfrastructuur in het interieur werd net onder de dakconstructie en kroonlijst ingebouwd, waar vanop een passerelle het tongewelf langs de onderkant en de glazen façades van bovenaf werden verlicht. Buiten werd een draaiende lichttoren van 15kW op het dak voorzien met drie horizontale lichtbundels en één verticale, om de garage vanop grote afstand zichtbaar te maken (afb. 8). Dit moest het voor klanten makkelijk maken snel een servicestation te vinden. Deze 'vuurtoren' moest in overleg met de luchtmacht goedgekeurd worden om geen verwarring te veroorzaken voor het luchtverkeer. Een tweede interventie aan de buitenzijde diende de hippodroomvorm van de garage extra te benadrukken. Het horizontale vlak van de kroonlijst zou in glas uitgevoerd en indirect verlicht worden. Zo zou een lichtgevende band over de gehele kroonlijst lopen, die tegelijk ook de Citroën-letters zou verlichten. De stad was voorstander van dit verlichtingsconcept en richtte in 1934 zelfs een brief aan Dumont en Van Goethem, met de vraag waarom de lichtgevende kroonlijst niet uitgevoerd was zoals gepland. De stad had alle baat bij deze verlichting omdat dit niet alleen voor verlichting op straat zorgde, maar ook omdat het voor vliegtuigen een goede indicatie vormde van de hoogte van de gebouwen op het IJzerplein. De architecten antwoordden dat de lichtinstallatie niet werd uitgevoerd omdat het onderhoud te onhandig en te duur bleek. De lichttoren die wel gebouwd werd, was na de Tweede Wereldoorlog niet langer terug te vinden op het beeldmateriaal.¹⁴

ANDRÉ CITROËN (1878-1935): EEN KORTE BIOGRAFIE

André Citroën, ingenieur van opleiding, startte zijn carrière met het ontwikkelen van tandwielen en aandrijvingstechnieken. Zijn handelsmerk, dat later het logo van het automerk zou worden, verwijst naar de kepervertandingen van tandwielen, een uitvinding waarop hij een octrooi nam in 1900. In 1908 werd Citroën directeur van *Automobiles Mors*, een bedrijf met expertise in motoren. Tijdens de Eerste Wereldoorlog ontwierp hij voornamelijk wapenuitrustingen en maakte hij kennis met de techniek van de lopende band, het zogenaamde Ford proces. Na de oorlog richtte hij in 1919 de *Société Anonyme Citroën* op. Met de kennis die hij had opgedaan tijdens de oorlog en geïnspireerd door het succes van Henry Ford begon hij aan de productie van auto's in Europa. Zijn eerste ontwerp, de Type A, werd op 28 mei in 1919 geïntroduceerd en was te koop voor 7.250 Franse frank. Citroën vestigde zijn fabriek in Parijs op de Quai de Javel en na amper vier jaar was hij reeds één van de grootste autoproducenten van Europa. In 1923 produceerde het bedrijf 100 type A auto's per dag.

De 'creatieve technologie', tot op heden nog de slogan van het bedrijf, ging verder dan enkel de tandwieltechniek: Citroën stond ook bekend, voor het produceren van verschillende modellen van stalen behuizing op de auto's zelf (1924), de *moteur flottant* (1933), de voorwielaandrijving (1934) en de zelfdragende carrosserie (1934). Deze twee laatste technieken werden in serieproductie gebracht binnen Citroën's meest innovatieve model: de *Traction Avant*. Dit uitzonderlijke model moest de financiële toekomst van Citroën veilig stellen en kosten noch moeite werden gespaard om dit product aan de man te kunnen brengen. De garage aan het IJzerplein is daar nog een getuige van. Tegen de jaren 1930 waren er naast de Type A vele andere modellen, zoals de Type B (later B10 en B12), de Caddy (een sportievere versie) en de Type C (C4 en C6, 1928) en bovendien produceerden alle fabrieken tezamen ongeveer 1.000 auto's per dag rond 1933. Ondanks het succes zou het bedrijf failliet gaan en overgenomen worden door bandenfabrikant Michelin in 1935. André Citroën zelf overleed datzelfde jaar.¹



André Citroën, *Ossature Métallique*, nr. 5, 1933, p.232.

NOOT

1. BROUSTAIL, Joël. 'Citroën: une firme pas comme les autres', in: *Histoire*, 247, 2000, pp. 80-82; QUEF, Marie-Christine. *Ibidem*, p. 22; CITROËN S.A. *50 jaar technische vooruitgang* (brochure), ca. 1970.

Buiten het extensieve lichtschema had de showroom weinig decoratie, wat de eenvoud van de architectuur benadrukte. Wel werd er met indrukwekkende materialen als wit marmer en spuitbeton gewerkt voor het interieur. Deze elementen maakten dat de modellen van Citroën in een vormelijk bijzonder sobere maar niettemin indrukwekkende open ruimte konden tentoongesteld worden. André Citroën was de enige op dat moment die de moderniteit van zijn product op der-

gelijke architecturale wijze trachtte in de verf te zetten.

Ook al was de stad Brussel enthousiast over het project, een drukke correspondentie wijst erop dat niet alles van een leien dakje liep. Zo stonden er op het perceel reeds enkele gebouwen: het huidige Kaaitheater en twee residentiële gebouwen. Citroën slaagde er niet in om de eigenaars ervan te overtuigen hun grond te verkopen, dus moest het initiële plan, dat het hele perceel

zou beslaan, aangepast worden. Het geplande totaalconcept kon niet volledig worden uitgevoerd. De architecten werden door de stad verplicht de bestaande gebouwen op te meten en in het nieuwe ontwerp mee op te nemen. Citroën kreeg ook het uitdrukkelijk verbod reclameborden op de gevels van deze structuren aan te brengen. In 1934 kregen Van Goethem en Dumont enkele brieven van de stad die er op wezen dat ze hadden nagelaten de oude gevels aan te pakken, wat vermoedelijk samen-

hangt met de financieel moeilijke situatie van Citroën rond die tijd.¹⁵

Binnen in de showroom waren enkele kantoren te vinden van de hoofdboekhouder en de directeur van het agentschap. Achterin de ruimte – aan de kant van het kanaal – bevonden zich de andere faciliteiten voor klanten: een kiosk waar bezoekers de krant konden lezen, een bar en een wachtkamer. Naar de werkateliers toe waren er twee binnenplaatsen, een vergaderlokaal en een toilet-ruimte. Naast de showroom aan de kant van de Willebroekkaai stond een kleiner, lager gebouwtje in dezelfde stijl waar de nieuwste modellen werden uitgesteld op een podium en op de eerste verdieping enkele burelen voor administratie te vinden waren.¹⁶

De ateliers werden ontworpen als een grote hal waarin vooral de beschikbaarheid van daglicht belangrijk was. Het basisplan van de ateliers bestond uit twee lange doorgangen die loodrecht op elkaar stonden. De langste galerij – 180 meter – verbond de showroom met de ateliers achteraan, van het IJzerplein tot aan het Ruimingsdok. De tweede galerij doorkruiste de werkruimte van de Willebroekkaai tot aan de Akenkaai aan het kanaal. Doordat beide einden van de galerij uitkwamen op een glazen façade bood het hele gebouw een uitzonderlijk doorzicht, zowel binnenin als van buitenaf. De Citroëngarage voelde dus voor de voorbijganger niet aan als twee aparte entiteiten maar als één grote en continue ruimte. Dit kwam voornamelijk door het gelijkvormige ontwerp van de façades, met eenzelfde materiaalgebruik: staal voor het chassis van de ramen, glas, hardsteen voor de plint van het gebouw en een cementen kroonlijst die het volledige gebouw omspande.¹⁷ Ook het gelijke kleurenpalet aan de buitenkant verenigde beide onderdelen. De raamprofielen en buitenkolom-

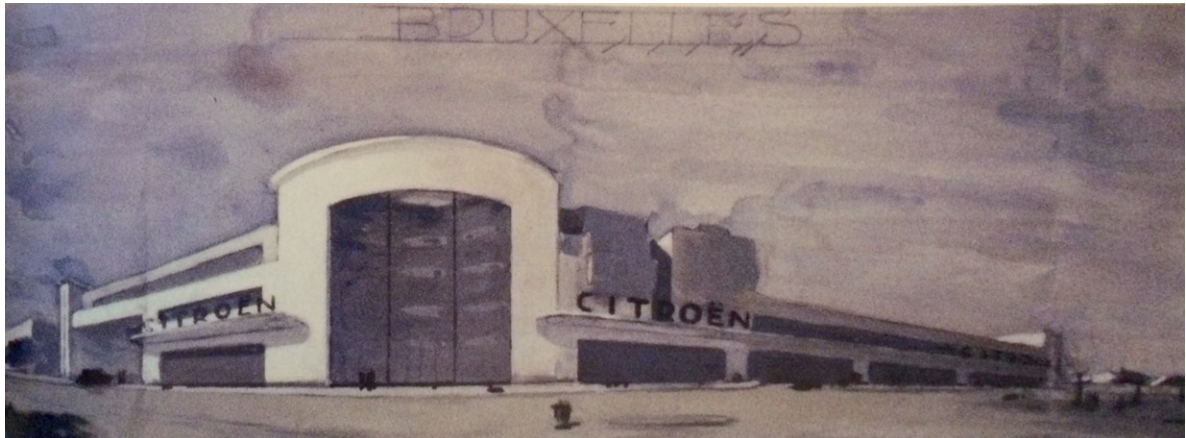
men werden bruin geschilderd terwijl de kroonlijst een gele kleur kreeg (afb. 9). Deze kleuren werden vaak in verband gebracht met Citroën in de jaren 1930. Het zijn de hoofdkleuren die in die tijd werden gebruikt op hun affiches, maar ze kunnen ook in verband staan met de *Croisière Noire* en *Croisière Jaune*, expedities die respectievelijk doorheen Afrika en Azië trokken.¹⁸ Ze moesten toekomstige klanten ervan overtuigen dat reizigers gemakkelijk overal op avontuur konden gaan met een Citroënwagen. De filmverslagen van de expedities werden vertoond in de Citroëngarages, waar projectiemogelijkheden waren voorzien. In Brussel gooide Citroën het op een akkoord met het aangrenzende Lunatheater aangezien ze zelf niet over deze infrastructuur beschikten.¹⁹

De werkplaatsen waren opgebouwd uit een aaneenschakeling van stalen Polonceau-spanten, volledig verankerd met klinknagels, die het gelijkvloers zo open mogelijk moesten houden. Op deze spanten werd een pannendak met glazen elementen bevestigd, om de ruimte zoveel mogelijk natuurlijk te verlichten. Door de combinatie met de glazen façade kon het hier bijzonder warm worden; meerdere ruiten en dakramen konden dan ook geopend worden om te verluchten in de zomer. In de winter moest het geheel echter stevig opgewarmd worden. Hiervoor werd tussen de werkruimte en het Lunatheater een grote stookolie-installatie geplaatst die warmte naar de showroom en ateliers moest leiden via een convectieverwarmingssysteem langs de ramen. Per jaar verbruikte het verwarmingssysteem ongeveer drie miljoen liter aan mazout, en de vraag blijft of dit voldoende was om de volledige ruimte op een leefbare temperatuur te houden tijdens de winter. Twee ketels van het merk De Nayer besloegen in het totaal 258 vierkante meter en de

schoorsteen van de stookinstallatie is vandaag nog steeds te zien.²⁰

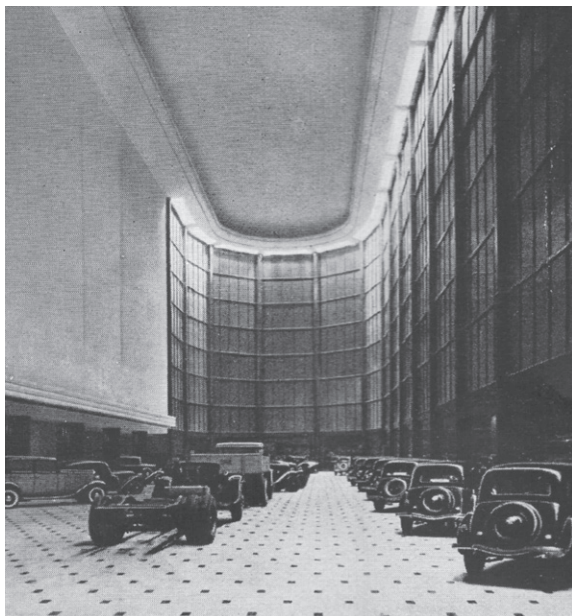
In de ateliers werden aanvankelijk gedeeltelijk transparante burelen geplaatst om de doorkijk van de ruimte zo min mogelijk te onderbreken (afb. 10). Een wachter, boekhouder, tweedehands autoverkoop, wachtzaal en ontvangstkamer waren hier te vinden. De ruimte werd verder onderverdeeld in werkstations met verschillende functies voor het herstellen en onderhouden van auto's. Het onderhoud dat mechanisch herstel vroeg werd zelfs uitgevoerd aan een lopende band. De rest van de werkruimte werd gebruikt als parking, opslag van nieuwe auto's, opslag van aparte onderdelen en een atelier dat de losse onderdelen voorbereide zodat die direct gebruikt konden worden. De circulatie binnenin het gebouw was dan ook strikt gepland: klanten konden voor onderhoud binnenrijden langs de Willebroekkaai, waar ook een tankstation stond. Daar tegenover was er ook een ingang aan de Akenkaai, maar deze was uitsluitend bestemd voor het personeel. De ingang aan de Ruimingskaai was enkel bestemd voor het leveren van auto-onderdelen.²¹

Verder werd tussen de twee bestaande huizen ook een restaurant gebouwd, dat aanvankelijk enkel geopend was voor de werknemers van de Citroëngarage (geschat op ongeveer 220 man). Het gebouw was op ongeveer dezelfde manier opgebouwd als de kleine verkoopruimte naast de toonzaal. Het had dezelfde hoogte en ook hier waren de voornaamste bouwmaterialen glas, beton en een stalen structuur waar de Ateliers de *Construction de Soignies* voor instonden. De kantine zelf besloeg 400 vierkante meter op de begane grond en 200 vierkante meter op de eerste verdieping. Op de tweede verdieping bevond zich het appartement van de conciërge van de garage.²²



Afb. 5

Eerste ontwerp voor de garage in Brussel door Van Goethem en Dumont, 1933 (Dumont en Van Goethem, 1933, © AAM).



▲ 6

Afb. 6

Interieur van de Brussels showroom naar het IJzeplein toe (uit: *Ossature Métallique*, reclame SEM, L'Epi-Devolder, 1935).

Afb. 7

Ontwerp voor de garage in Brussel door Van Goethem en Dumont: nachtsituatie, 1933 (Dumont en Van Goethem, 1933 © AAM).

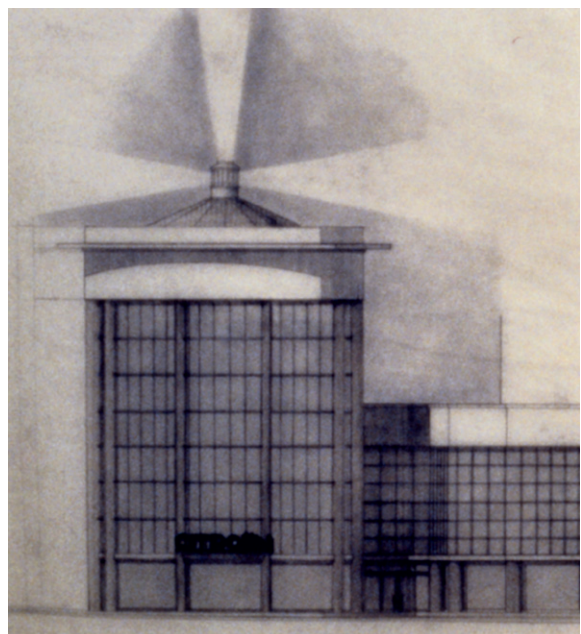
Afb. 8

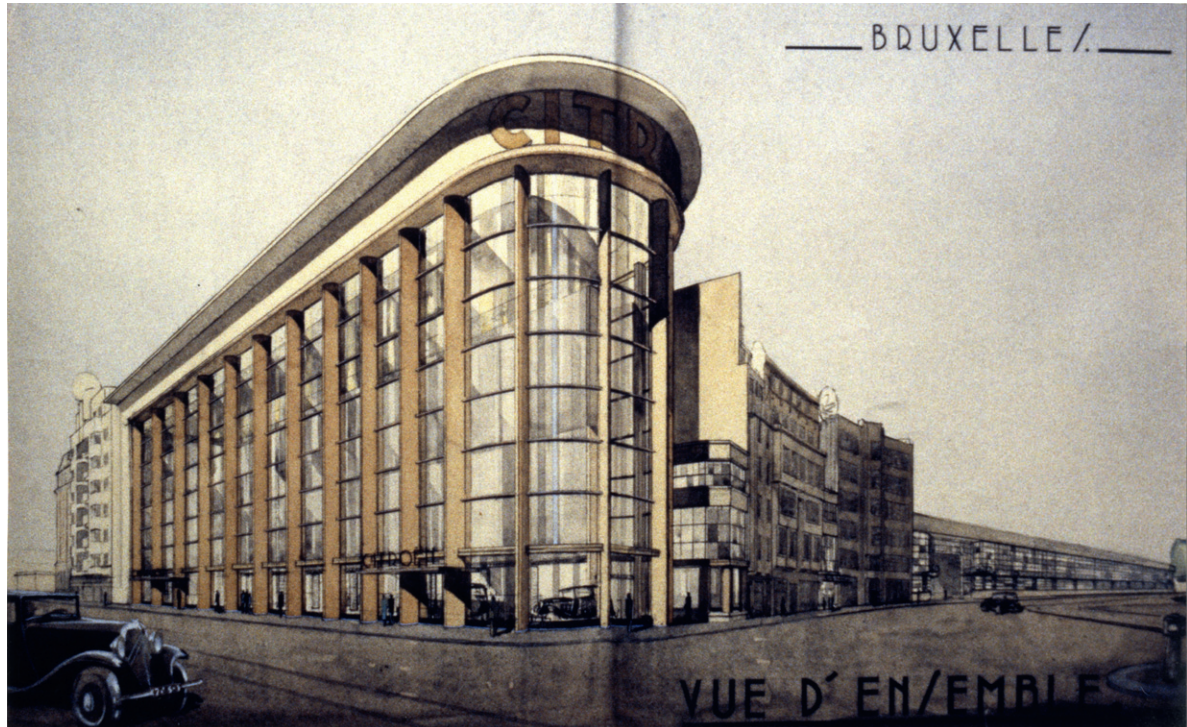
Ontwerp voor de garage in Brussel door Van Goethem en Dumont: nachtsituatie, 1933 (Dumont en Van Goethem, 1933, © AAM).



▲ 7

▼ 8

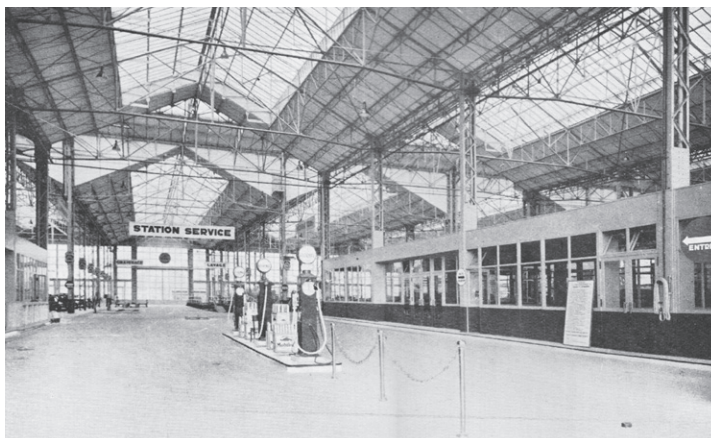




Afb. 9
Kleurenschema van de Citroëngarage [Dumont en Van Goethem, 1933, © AAM].

Architectuurtijdschriften en andere magazines van die tijd zoals *Bâtir*, *Le Document*, *L'époque* en *Ossature Métallique* publiceerden enthousiaste artikelen over het gebouw, sommigen zelfs nog voor de constructie was begonnen. Ze loofden de moderniteit en innovatie van het concept, alsook de bouwmethode en het gebruik van moderne materialen zoals glas en staal, die het gebouw zijn lichte en organische vormgeving verschaften.²³

Afb. 10
Zicht vanuit de ingang van de Willebroekkaai tot de Akenkaai: de publiekelijke ingang. Aan weerszijden staan de burelen (uit: *Ossature Métallique*, E. Sergysels, 1935).



.....
CONSTRUCTIE: 1933 - 1934

Er werden drie aannemers aangesproken voor de opbouw van het gehele gebouw: *Enterprises Blaton-Aubert S.A.* voor de showroom en *Société anonyme des Anciens Etablissements Paul Wurth* (de aannemer) en *Société Métallurgique d'Enghien-Saint-Eloi* (voor de stalen structuur van de façade) voor de ateliers. Blaton-Aubert was zeer bekend voor zijn staal- en betonconstructies, maar ook voor zijn verwezenlijkingen

op meerdere wereldtentoonstellingen (zowel in 1935 als in 1958). De installatie van elektriciteit en verlichting werd verzorgd door SEM (*Société Electro-Mécanique*). De Citroëngarage werd het uithangbord voor deze drie bedrijven: in de komende jaren gebruikten ze afbeeldingen van het complex voor hun advertenties in meerdere tijdschriften.²⁴

Op 10 september 1933 werd de bestelling geplaatst bij de maatschappij *Société Métallurgique d'Enghien-Saint-Eloi*, de eerste kolom werd opgetrokken op 20 oktober en tegen februari 1934 was het grootste werk gedaan. In vier maanden tijd was duizend ton staal gemonteerd en in elkaar gezet. Het bouwproces ging dus verbazingwekkend snel, vooral als men er rekening mee houdt dat wegens barre weersomstandigheden het werk zelfs een maand moest worden stilgelegd.²⁵

Bij oplevering was de Citroëngarage het grootste bedieningsstation in Europa, met een totale oppervlakte van 16.500 vierkante meter. In de werkateliers was de constructie erop voorzien dat er later niveaus toegevoegd konden worden, maar dat bleef geruime tijd een lege ruimte. Het gebouw belichaamde de idealen van de moderniteit: een hoogstaand staaltje van moderne architectuur met zijn lichtplan en glazen façades waarachter de nieuwste automodelen werden uitgesteld. De werkateliers waren uitgerust met de nieuwste technieken en functioneel ingedeeld, maar vormden stilistisch toch één geheel. Het was een gebouw voor de toekomst, dat producten voor de toekomst verkocht. Het streven naar die toekomst zat diep ingebakken in de tijdsgeschiedenis van de jaren 1930. André Citroën kreeg het voltooide bouwwerk echter nooit te zien. Hij overleed aan kanker te Parijs in 1935, dezelfde periode waarin het merk bankroet ging en werd over-

genomen door bandenfabrikant Michelin, die meteen een grote besparingsactie doorvoerde.²⁶ Het gebouw werd voltooid maar ook van enkele franjes ontdaan. De vraag rijst of het originele verlichtingsconcept, gezien de sanering, ooit echt in gebruik is genomen, mits er geen enkele nachtfoto te vinden is met de lichten aan. Michelin had duidelijk geen boodschap aan de architecturale waarden van het Citroëngebouw en trachtte het vooral rendabeler te maken. In mei 1936 werd er al een haalbaarheidsstudie opgemaakt door Dumont en Van Goethem om de garage tot appartementsgebouw om te vormen. Deze transformatie heeft echter nooit plaatsgevonden.²⁷

De garage heeft altijd dezelfde functie behouden en is ze gedurende 80 jaar in handen gebleven van de *Société Belge des Automobiles Citroën*. Over de jaren heen zijn er echter wel enkele aanpassingen aangebracht.

OORLOGSSCHADE EN TRANSFORMATIES

Tijdens Wereldoorlog II werd de Citroëngarage bij de inname van Brussel door de Duitsers overgenomen. Op 17 en 18 mei 1940 werd de brug over het kanaal aan Saintelette opgeblazen en in dezelfde maand nog plunderden de Duitsers de garage. Bij de bevrijding van België werden er opnieuw bombardementen in de buurt uitgevoerd op 11 en 25 maart 1944. Dit alles zorgde uiteraard voor grote schade aan het gebouw, dat voornamelijk uit glas bestond.²⁸ Vervolgens namen de geallieerden bij de bevrijding het gebouw in en richtten ze nog grotere schade aan door hun tanks hier te bewaren.²⁹ Vlak na de oorlog werd een tijdelijke garage ingericht op de Thurn en Taxis site terwijl herstellingen werden uitgevoerd. Citroën keerde terug naar het IJzerplein en opende de deuren opnieuw in 1947. In

de oorlogsdossiers van het Ministerie van Wederopbouw is een lange lijst te vinden van werken die Citroën moest uitvoeren om het gebouw terug in fatsoenlijke staat te krijgen. In het totaal moet de oorlogsschade de *Société Belge des Automobiles Citroën S.A.* iets van een 20 miljoen frank aan herstellingswerken hebben gekost, inclusief de werken aan de autofabriek in Vorst, maar een deel kregen ze door de staat terugbetaald vanwege de economische activiteiten van het gebouw. De schade die het Britse leger had aangericht is goed gedocumenteerd, zoals bijvoorbeeld het vernietigen van de groen-rode marmeren vloer die in de toonzaal lag.³⁰

EXPO 58

Naar aanleiding van de geplande wereldtentoonstelling van 1958 besloot Citroën het gebouw helemaal op te knappen en enkele veranderingen door te voeren. In heel Brussel werden er maatregelen genomen en werken georkestreerd om de stad te moderniseren en klaar te maken voor de komende internationale aandacht. Eén van die maatregelen was het aanleggen van een helidroom, die tegenover de Citroëngarage op de Willebroekkaai gevestigd zou worden. Internationale bezoekers zouden hier landen en konden met een helikopter naar de Heizel gevlogen worden. Ook de aanleg van een viaduct over het IJzerplein en de Saintelette recht voor de showroom van de garage was een gevolg van de voorbereidingen op Expo '58 (afb. 11).³¹

De auto-industrie en economie kenden een geweldige groei en Citroën besloot een niveau in beton aan de toonzaal toe te voegen om de uitgebreide keuze aan modellen tentoon te kunnen stellen. Deze betonstructuur zou verder dienen als basis voor een staalstructuur voor nog meer niveaus in een later stadium (afb. 12).

Tegelijkertijd gaf dit de mogelijkheid om ook een tankstation toe te voegen aan het gelijkvloers: auto's konden nu van het IJzerplein tot in de showroom rijden. De tentoonstellingsruimte werd met een derde verminderd ten gunste van een oliepomp, opberg tanks en een bescheiden onderhoudsstation voor kleine reparaties. De ruimte erboven werd nu gebruikt als voornaamste tentoonstellingsruimte. Dit betonnen niveau werd in 1954 op 6,5 meter boven het straatniveau geïnstalleerd en liet de bruikbare ruimte met 1.100 vierkante meter toenemen. Ook de façade moest hiervoor aangepast worden, voornamelijk op de begane grond, waar een tankstation de vroegere voetgangersingang voor klanten vervangde. Architect Louis Hobeke overzag en ontwierp de meeste plannen voor deze tweede grote bouwphase van de garage.³²

De vloeiende overgang tussen interieur en buitenzijde van het gebouw ging bij deze veranderingen verloren. Door de aanleg van het viaduct, dat het uitzicht en de sfeer van het IJzerplein drastisch veranderde, was deze transformatie echter noodzakelijk. De toevoegingen van verschillende niveaus in de showroom stelde bestuurders die over het viaduct en langs de garage reden in staat makkelijker de nieuwe modellen te zien. De glazen façade transformeerde daardoor van een kathedraalconcept met sacrale leegte naar een architecturale vitrine. De toevoeging van de staalstructuren gebeurde echter wel volledig onafhankelijk van de originele structuur, gefundeerd op het nieuwe betonniveau. De vier extra niveaus waren goed voor een extra 4.400 vierkante meter gebruiksoppervlakte. Aan de kant van het IJzerplein werden de nieuwe modellen uitgesteld als een vorm van reclame. Langs de kant van de muur bevonden zich de meer 'functionele' parkeerplaatsen als opslagruimte.



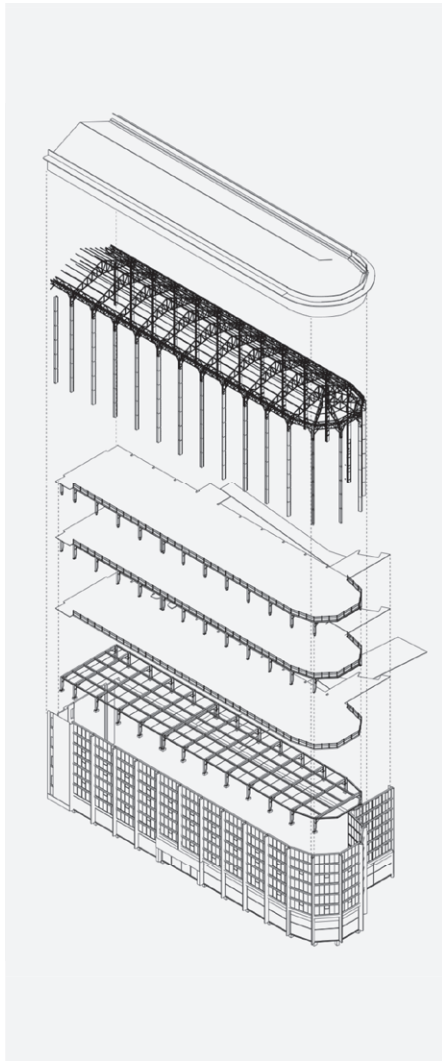
Afb. 11

Het viaduct over het IJzerplein. De façade van de showroom is herontworpen door architect Louis Hobeke, ca. 1955 (Postkaart, ca. 1958 © SAB).

Van deze parkeerindeling zijn er tot op heden nog sporen te vinden dankzij de verfresten op het beton.

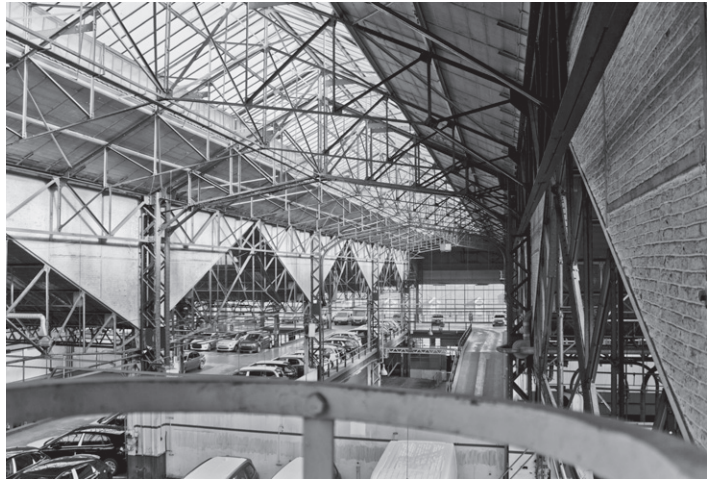
Om de nieuwe verdiepingen te bereiken moesten verschillende hellingen gebouwd worden. De eerste helling vertrok vanuit de grote galerij in de werkruimte en liep naar het eerste betonnen niveau. Deze helling was dan ook volledig in beton uitgevoerd en simultaan met het betonnen niveau in de showroom gebouwd. Deze helling compromitteerde echter wel het axiale zicht dat men vroeger had, die van de toonzaal dwars door de werkruimte liep. Een tweede helling op de betonstructuur gaf toegang tot het tweede niveau van de showroom, de eerste toegevoegde staalstructuur. Eenmaal op dit niveau was het moeilijk om een toegang te creëren naar de hogere verdiepingen. Hobeke ontwierp dus een secundaire, zeer lichte stalen structuur aan de achterkant van de showroom die steunde op de onafhankelijke stalen binnenstructuur. Dit resulteerde ook in het herontwerpen van de gevel van het bijgebouw aan de rechterkant van de showroom (zie de façade op afb. 12). Deze nieuwe toevoeging werd echter

wel goed geïntegreerd in het geheel: ze kreeg dezelfde hoogte, de verdiepingen werden gelijkgesteld en de gevel werd opnieuw ontworpen zodat het eenheidsgevoel intact bleef. Alhoewel deze verandering met respect voor de originele stijl werd uitgevoerd, verloor de showroom haar hippodroom-achtige karakter omdat de afgeronde randen van het dak nu minder zichtbaar waren vanop straat. De toevoegingen van de jaren 1950 waren goed uitgevoerd, maar door het onderverdelen van de showroom ging het gevoel van transparantie en sacraliteit verloren. Van het verlichtingsconcept bleef ook niets meer over. Twee van de belangrijkste waarden van het originele concept gingen zo verloren.³³ Al deze veranderingen waren op tijd klaar voor Expo '58. Niet alleen zorgde de vernieuwde garage langs het viaduct en naast de helidroom voor een *image boost*, de *Société Belge des Automobiles Citroën* was ook alomtegenwoordig op de wereldtentoonstelling, en niet enkel met leveringsvoertuigen. In het Franse Paviljoen hing een Citroën DS – het nieuwste model – van het plafond, en één van de souvenirs was een schaalmodel van deze auto.



Afb. 12

Opbouw van de interne structuur in de toonzaal (RLICC, 2014, © RLICC).



Afb. 13

Installatie van het eerste betonnen dek in de ateliers langs de kanaalzijde (ca. 1960, vermoedelijk © Citroën Communication of © ABCC).



Afb. 14

Huidige staat van de ateliers aan de buitenzijde, parallel met het Willebroekkanaal (Sami Bouchafati, 2014 © RLICC).

DE LAATSTE TRANSFORMATIES

In 1959 werd een laatste dek toegevoegd aan de showroom, waardoor ook het gewelfde plafond er aan moest geloven en werd gedemonsteerd. Dit gebeurde samen met veranderingen in de werkruimte. Tot op dat moment bleef het meer industriële gedeelte van de garage gespaard van toevoegingen, hoewel –ironisch genoeg– de structuur hier op voorzien was. In het begin van de jaren 1960 werd er een betonnen plat-

form langs de kanaalzijde geplaatst (afb. 13) met twee hellingen om het niveau te bereiken langs de achterzijde van het Lunaheater en langs de Ruimingskaai. Zowel onder als boven deze verdiepingen werden cabines geplaatst voor de opzichter van de werkplaats. Ook het restaurant werd aangepakt: het werd volledig vernieuwd en extra kantoorruimte werd toegevoegd op de verdiepingen boven de eetruimte.³⁴

Verdere veranderingen hadden minimale impact. Het dek in de werk-

ruimte werd geleidelijk aan uitgebreid totdat het een volledige verdieping werd en de burelen die zich voordien op de begane grond bevonden, werden nu vernieuwd en herschikt. Het tankstation in de toonzaal verhuisde naar de ingang aan de Willebroekkaai, waardoor een deel begane grond van de showroom terug in ere werd hersteld als tentoonstellingsruimte. De enkele beglazing werd vervangen door dubbele beglazing, die vandaag nog steeds te zien is. Het achterste gedeelte van de showroom bleef tot de jaren 1980 nog functioneren

als tankstation en transformeerde later naar tentoonstellingsruimte en administratieve burelen. In meer recente jaren werden de ruimtes voor de werknemers verbeterd en de hoofdgalerij van de Willebroekkaai naar de Akenkaai werd gerenoveerd. Bij deze laatste aanpassing werd er een mat wit glas gebruikt voor het dak, wat scherp afsteekt tegen de dakramen in de ateliers. Het gevolg is een minder transparante, donkerder galerij die lichtjes afsteekt tegen het geheel.³⁵

CONCLUSIE

Het is duidelijk dat de meeste transformaties plaatsvonden in de jaren 1950, in de nasleep van de oorlog, dankzij de opbloeiende economie en Expo '58. Het gebouw dat vandaag te zien is, is voornamelijk het resultaat van de vernieuwingsdrang van de naoorlogse samenleving. Elke verandering heeft zo zijn verantwoording en het is cruciaal deze in gedachten te houden bij het analyseren van de geschiedenis van het gebouw. Zeker wanneer een uniek gebouw zoals dit een nieuwe bestemming moet krijgen, spelen de historische, esthetische, architecturale, sociale en industriële waarden een belangrijke rol.

De Citroëngarage is een opmerkelijk hoogstandje van commercieel-industriële moderne architectuur op zich, maar heeft ook een bijzonder hoge erfgoedwaarde in een internationale context. Vele van de totaalstations die Citroën wereldwijd bouwde zijn reeds afgebroken of over de jaren zwaar verbouwd, waardoor het complex te Brussel des te belangrijker is. Het heeft verder niet alleen een grote betekenis voor de geschiedenis van het bedrijf Citroën zelf, maar ook voor de lichtarchitectuur, het industriële erfgoed in Brussel en de bouwkunst in het interbellum in het algemeen. Het gebruik van de meest

voortuitstrevende materialen voor die tijd alleen al getuigt van de industriële vooruitgang. (afb. 14).

Het gebouw krijgt vandaag veel aandacht en wordt erkend omwille van zijn significante waarde. Om deze reden werd het gebouw onderwerp van een studie door een groep internationale en interdisciplinaire studenten van het RLICC (*Raymond Lemaire International Centre for Conservation*), waaruit dit artikel is voortgekomen³⁶.

NOTEN

1. LELARGE, A., *Bruxelles, L'émergence de la ville contemporaine – la démolition du rempart et des fortifications au XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècle*, Centre International pour la ville, l'architecture et le paysage CIVA, Bruxelles, 2001, pp. 15-22.
2. Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, Dossier n° 16755, *Installations maritimes, 1895 – 1897*; Dossier n° 15769, *1^{ère} Démolition Quais de Willebroeck, de Quenast, des Charbonnages et rue du Mât, 1904 – 1906*; Dossier n° 15770, *2^{ème} Démolition Quai des Charbonnages et Quai de Willebroeck, 1904 – 1905*; Dossier n° 15771, *3^{ème} Démolition Quai des Charbonnages, 1905 – 1907* en Dossier n° 15722, *4^{ème} Démolition Expropriation du quartier par les Quais des Charbonnages, de Willebroeck et de Quenast et la rue de Mât, 1907*.
3. Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, Dossier n° 32596, *Construction d'un 'Luna-Parc' sur un terrain situé entre le Quai des Péniches et le Quai de Willebroeck, donné en location par la ville à Mr. Marquet, avenue de Tervueren 254, 1914 – 1917*.
4. QUEF, M.-C., *Citroën: un Parcours Architectural*, ETAI (Eds Techniques pour l'automobile et l'industrie), Boulogne-Billancourt, 2009, pp. 8-17.
5. *Idem*, pp. 8 – 15 en 112-115.
6. *Idem*, pp. 122-127 en 164-169.
7. *Idem*, pp. 116-121.
8. VIANE, P., 'Het garagegebouw Citroën te Brussel', in: *Monumenten en Landschappen*, 13, 1994, 4, p. 31; S.N. 'Garages Modernes', in: *Le Document*, 9, 1933, 9.
9. DUMONT, A. en VAN GOETHEM, M., 'Les nouveaux bâtiments de la Société Citroën à Bruxelles', in: *Ossature Métallique (Revue mensuelle des applications de l'Acier)*, 2, 1935, 4, p. 56.
10. Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, Dossier n° 50353, *Propriété de la Société Belge Citroën, Square Saintelette, Construction d'un Immeuble, 1933 – 1937*.
11. CULOT, M., *100 ans d'architecture à Bruxelles 1910 – 2010*, AAM (Archives d'architecture moderne), Brussel, 2014, pp. 208-209.
12. Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, *Idem dossier 1933-1937*; DUMONT, A. en VAN GOETHEM, M., *op. cit.*, p. 56.
13. HOMMELEN, R., 'Lichtarchitectuur in Brussel tijdens het Interbellum',

- in Coll., *Licht en Verlichting*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brussel, 2007, pp. 98-100 en 104-107.
14. DUMONT, A. and VAN GOETHEM, M. *Ibidem*, p. 57.
 15. Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, *Idem dossier* 1933-1937; DUMONT, A. and VAN GOETHEM, M. *Ibidem*, pp. 55-56.
 16. Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, *Idem dossier* 1933-1937, plan n° 6690.
 17. DUMONT, A. en VAN GOETHEM, M., *op.cit.*, pp. 58 – 59.
 18. QUEF, M.-C., *op. cit.*, p. 102
 19. DUBREUCQ, J., *Bruxelles 1000: une histoire capitale, vol. 4 'La section du canal'*, Weissenbruch S. A., Brussel, 1997, pp. 362-363.
 20. DUMONT, A. en VAN GOETHEM, M., *op. cit.*, pp. 59-60.
 21. *Idem*, p. 65.
 22. *Idem*, p. 59.
 23. *Ossature Métallique [Revue mensuelle des applications de l'Acier]* [édities 2, 1933, 2 en 2, 1935, 4]; *L'Époque* [éditie 3, 1934]; *Le Document* [édities 7, 1936, 12 en 3, 1934, 10 en 10, 1933, 9] en *Bâtir* [édities 22, 1934 en 36, 1935].
 24. *Ossature Métallique [Revue mensuelle des applications de l'Acier]*, reclame in de jaren 1933, 1934 en 1935; S.N. 'Exposition Universelle Bruxelles 1935 palais et pavillons à ossature métallique. L'acier à l'exposition universelle et internationale de Bruxelles 1935', in: *Numéro Spécial du Ossature Métallique [Revue mensuelle des applications de l'Acier]*, 1935.
 25. DUMONT, A. en VAN GOETHEM, M., *op. cit.*, p. 63
 26. QUEF, M.-C., *op. cit.*, p. 19.
 27. CULOT, M., *op. cit.*, p. 16
 28. A.R. A. B., Ministerie van de Wederopbouw, Brabant, Provinciale serie, 317, 2056409, S.A. Citroën, Fiche n° 6682/11/416 'demande de priorité exceptionnelle fiche de renseignements (extrait)'
 29. VIANE, P., *op. cit.*, p. 33.
 30. A.R. A. B., Ministerie van de Wederopbouw, Brabant, Provinciale serie, 317, 2056409, S.A. Citroën, Liste des dommages, 60 p.
 31. DUBREUCQ, J., *op. cit.*; VIANE, P., *op. cit.*, pp. 33-34.
 32. Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, Dossier n°63021, *Société Belge des Automobiles Citroën, S.A. Aménagement d'une station-service*, 1955 en Dossier n° 64869, *Entreprises Blaton-Aubert Battage des Pieux automobiles Citroën*, 1954.
 33. Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, Dossier n° 73347, S.A. *Belge des Automobiles Citroën. Etablir un 5^{ème} étage dans le bâtiment existant*, 1960; Dossier n° 73348, S.A. *Belge des Automobiles Citroën. Construction d'un plancher en béton armé au niveau 5.50 m*, 1960 en Dossier n° 64171, *Société Belge des Automobiles Citroën. Construction de 3 hourdis sur ossature métallique avec rampes d'accès*, 1956.
 34. Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, Dossier n° 68152, S.A. *Belge des Automobiles Citroën. Transformer et surélever une partie du bâtiment vers le quai de Willebroeck*, 1960 en Dossier n° 81890, *Société Belge des Automobiles Citroën. Modification façades-extensio- on magasin et bureaux*, 1968.
 35. Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, Dossier n° 86762, S.A. *Citroën. Transformations*, 1979 en Dossier n° 86464, *Société Anonyme Belge des Automobiles Citroën. Aménagement d'un surface d'entrepasage complémentaire*, 1977.
 36. Met dank aan alle professoren van het RLICC voor het begeleiden van dit werk, met speciale dank aan IPW3-coördinatoren prof. em. Luc Verpoest en prof. arch. Barbara Van der Wee.

.....
Citroën garage in Brussels,
 a modern industrial heritage.

The Citroën garage is an iconic modernist building from the 1930s, best known for its imposing show-room on the IJzerplein/ Place de l'Yser in Brussels. This is however just a small part: the complex stretches out along the canal, housing a maintenance department, a petrol station and offices. The doors opened in 1934 as the headquarter of the Belgian Citroën division and was the flagship of the French brand in Belgium. For many years it held the title of largest automobile service center in Europe. The history of the establishment of this building is unique within the discourse of modern architecture in the inter-war period, and later transformations bear silent witness to the enormous success of the passenger car in the decades after World War II. Today, the building which until recently succeeded in keeping its function as a car garage and saleroom, is above all valued as a unique mix of modern architecture and industrial heritage.

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 HET DOSSIER

Paula Dumont

AUTEURS/ REDACTIONELE MEDEWERKING

François Antoine, Mario Baeck,
Jean-Marc Basyn, Inge Bertels,
Anna Bouteiller, Marianne Defossé,
Rika Devos, Paula Dumont,
Bernard Espion, Anne Lauwers,
Harry Lelièvre, Thierry Lemoine,
Maarten Mahieu, Muriel Muret, Joke Nijs,
Michel Provost, Sven Sterken,
Thomas Stroobants, Peter Van der Hallen,
Yannik Van Praag, Guido Vanderhulst,
Christian Vandermorten, Ine Wouters,
Brigitte Vander Bruggen.

VERTALING

Gitracom, Hilde Pauwels,
Data Translations Int.

NALEZING

Griet Meyfroots, Koenraad Raeymaekers,
Harry Lelièvre, Stephan Van Bellingen,
Tom Verhofstadt 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 Basseem, Philippe Charlier,
Julie Coppens, Farba Diop, Alice Gérard.

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://erfgoed.brussels>
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
ABOPG – Archief van het Bestuur voor
Oorlogsschade aan private goederen
ARA – Algemene Rijksarchief
AMVB – Archief en Museum van het
Vlaams Leven te Brussel
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
RLICC – Raymond Lemaire International
Centre for Conservation
SAB – Stadsarchief Brussel

ISSN

2034-578X

WETTELIJK DEPOT

D/2015/6860/020

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

