

DE BRUSSELSE KANALEN

BRUSSEL, STAD VAN KUNST EN GESCHIEDENIS

Coördinatiecomité

Ariane Herman, Kabinet van de Minister-Voorzitter
Chantal Déom, Ode Goossens, Pascale Ingelaere, dienst Monumenten en Landschappen

Tekst

Colette Huberty en Paulo Valente Soares

Realisatie

LA FONDERIE

ILLUSTRATIES

b = boven; m = midden; o = onder; l = links; r = rechts

Stadsarchief Brussel : 11, 12, 16, 23 (b), 26-27, 27 (b), 30-31, 32, 43 (b), 49 (m); Koninklijke Bibliotheek Albert I : 34 (b), 45 (b); Gemeentekrediet van België : 8, 9, 14, 17, 21 (b-o), 22, 25 (b), 30 (m), 33, 35, 36, 38 (b), 38-39 (o), 41, 44 (b), 45 (o), 52; La Fonderie : 2 (b), 2-7, 7 (o), 13, 15, 18, 19 (b-o), 20, 23 (o), 24, 25 (o), 27 (o), 28 (b-o), 29 (b-m), 34 (o), 37, 39 (b), 42, 43 (o), 44 (o), 48, 49 (o), 50, 51; Haven van Brussel : 40, 46-47; foto's omslag : Ch. Chapel - La Fonderie.

INLICHTINGEN

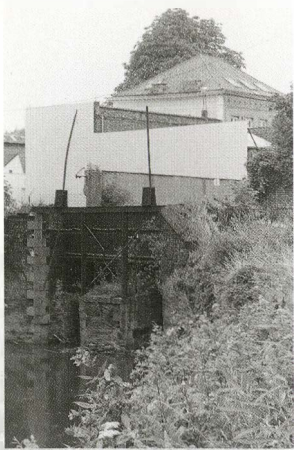
LA FONDERIE

Ransfortstraat 27 - 1080 Brussel
Tel. 02/410.10.80

DE BRUSSELSE KANALEN



TUSSEN ZENNE EN KANAAL	2
Tussen spoorweg en kanaal : het Schipperrijdok van Anderlecht	8
LANGS DE KADEN, VAN ANDERLECHT TOT DE NINOOFSEPOORT.....	12
De Fernand Demetskaai, Mariemontkaai en Nijverheidskaai	12
De Ninoofsepoort : aan de poorten van het Belgische Manchester	22
De Barthélémylaan	24
De Henegouwenkaai en Koolmijnenkaai	26
De Nieuwpoortlaan en Negende Linielaan	29
DE MODERNISERING VAN HET KANAAL EN DE GROEI VAN BRUSSEL.....	33
De samenloop van twee kanalen	33
De Groendreef : vier rijen lindebomen voor een autoweg	36
Een nieuwe haven voor Brussel.....	40
De uitbreiding naar het noorden	41
De Fabriekskaaï : steenkool, elektriciteit en... groenten.....	44
DE VOORHAVEN VAN BRUSSEL : EEN LEVENSNODZAKELIJKE UITBREIDING.....	46



De brug met sluisdeuren van de Zenne ter hoogte van de voormalige spinnerijen van d'Aoust. Op de achtergrond het schilddak van de voormalige directeurswoning.

De Zenne is in Brussel nog slechts op enkele plaatsen zichtbaar, waaronder het zuidelijk deel van Anderlecht. Kort achter het voormalige gehucht Aa splitst ze in twee: de oostelijke arm dringt de stad binnen via de grote sluis van de Poincarélaan; de andere arm, die van de kleine Zenne, loopt richting kleine sluis aan de Ninoofsepoort.

De spinnerijen van d'Aoust en de schutsluizen van de Zenne
Stroomafwaarts van de sluis, ter hoogte van de voormalige heerlijkheid Aa (de huidige Bollinckxstraat) tekent zich in het midden van de Zenne een eilandje af.

Naast de sluis werd het waterdebiet destijds ook onder controle gehouden door een systeem van schutsluizen: de rechterarm via sluisdeuren die verbonden zijn aan de plaatselijke brug; de linkerarm, die onder één van de gebouwen van de voormalige spinnerij d'Aoust loopt (Bollinckxstraat 15), door verschillende schutsluizen waarvan de tandkettingen nog steeds zichtbaar zijn. De sluizen zelf zijn verdwenen en laten

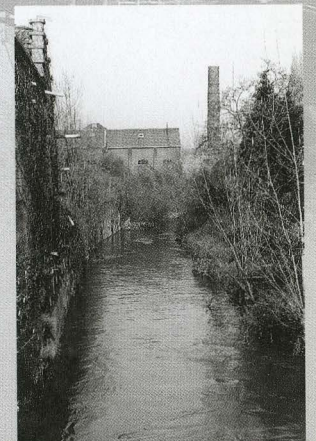
het modderig water vol afval rustig voortstromen: een situatie die in niets meer vergelijkbaar is met die van de 19de eeuw, toen het heldere, overvloedige water stroomopwaarts van Brussel vele textielindustrieën aantrok.

Het Schipperijdok vandaag. Op de ene oever staan huizen, op de andere industriegebouwen. In het dok liggen tot woning verbouwde aken.

TUSSEN ZENNE EN KANAAL

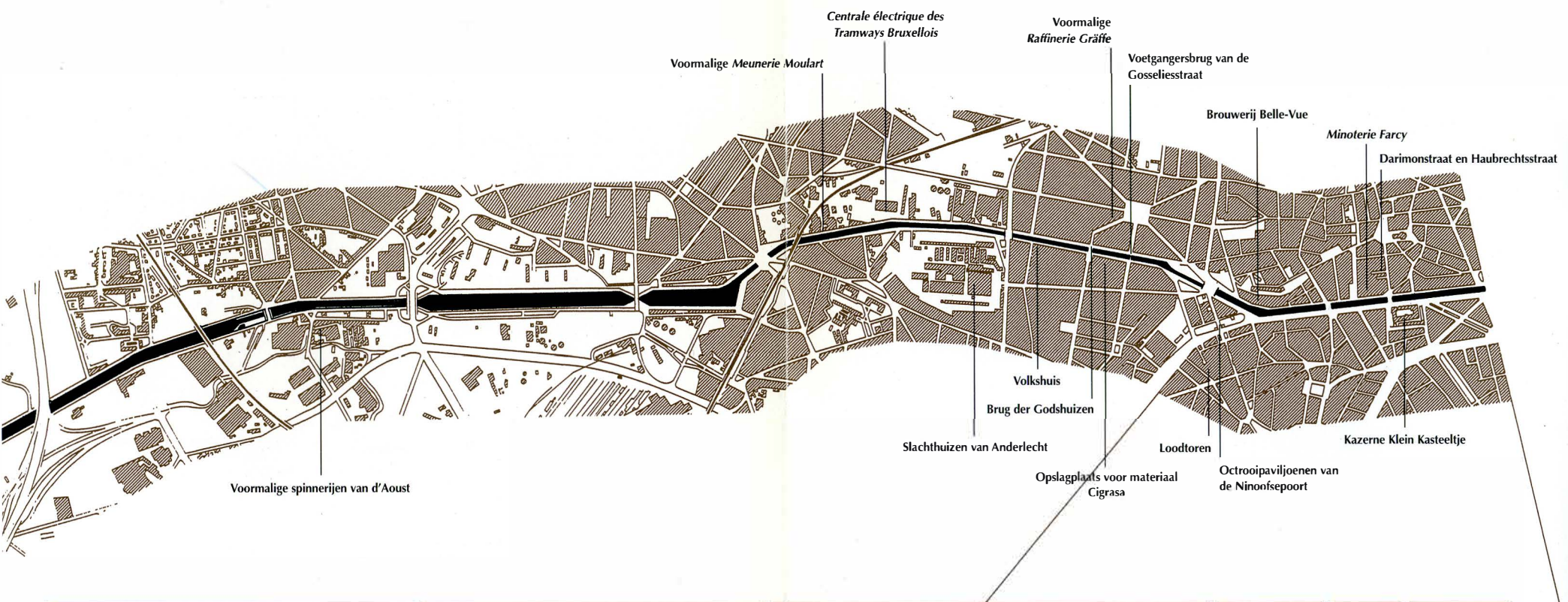


Zo kende de wolindustrie op en rond het eiland een belangrijke ontwikkeling in de loop van de 19de eeuw. De spinnerij d'Aoust, die geleidelijk aan het eiland en de naburige gronden in beslag nam en tot de grootste in haar soort in dit deel van de gemeente zou behoren, werd in 1829 gesticht door de Brusselse industriëlen Willems en De Keyser. Aanvankelijk was dit fabricage-atelier voor wollen dekens een filiaal van een Brusselse fabriek. Stilaan groeide het echter uit tot een zelfstandige werkplaats die steeds maar uitbreidde. Zo telden de fabrieken van Brussel en Anderlecht in 1835 samen 200 arbeiders terwijl in 1859 de wolfabriek alleen al 250 personen tewerkstelde.



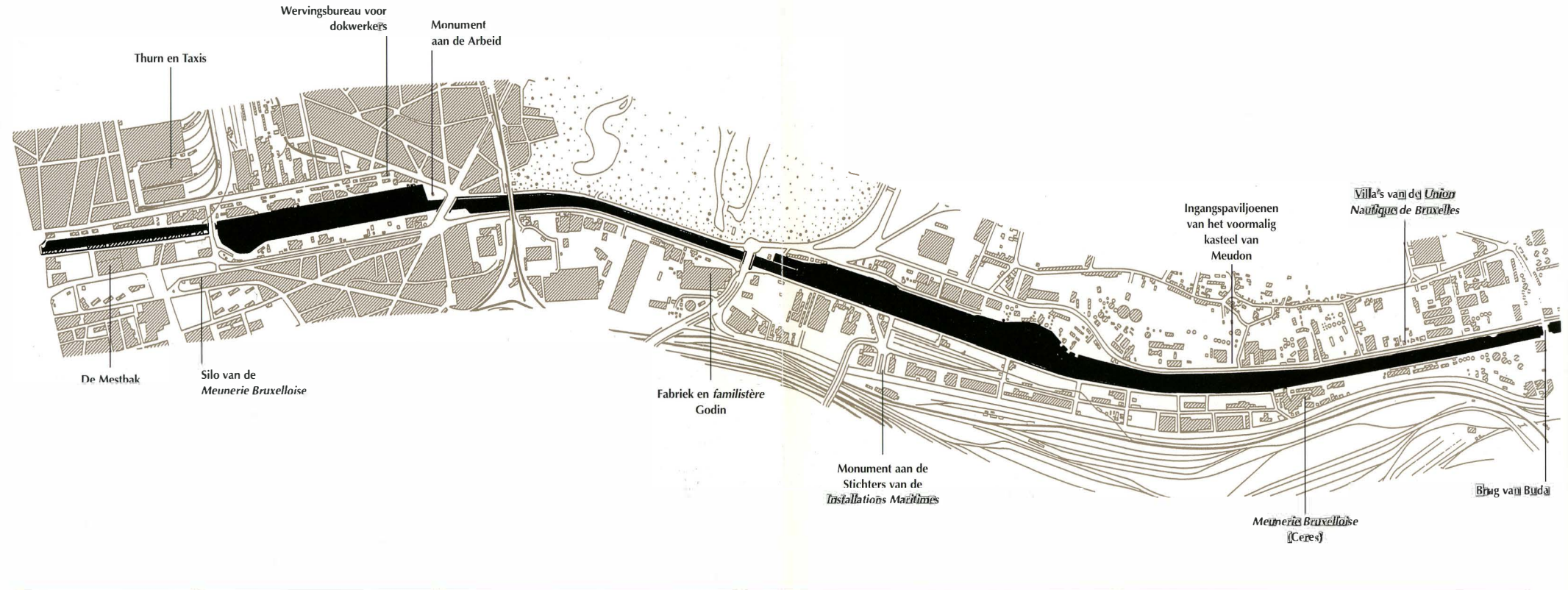
De oostelijke Zennearm langs het eiland Aa en enkele leegstaande gebouwen van de voormalige spinnerijen d'Aoust.

Veeweidekaai Biestebroekkaai Ferdinand Demetskaai Mariemontkaai Henegouwenkaai Koolmijnenkaai



Aakaai Kanaaldijk Nijverheidskaai Barthélémylaan Nieuwpoortlaan Negende Linielaan

Materialenkaai Stoombotenkaai Vilvoordsesteenweg Heembeekkaai Vilvoordsesteenweg



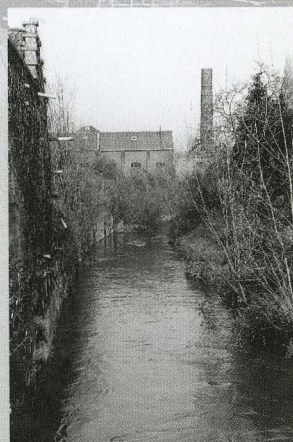
Akenkaai Rederskaai Werkhuizenkaai Léon Monnoyerkaai Kanaaldijk

Aangezien Brussel geen echte rivier heeft, werd het uitgerust met twee kanalen en een haven. De aanleg van dit commercieel en industrieel knooppunt zou meer dan drie eeuwen in beslag nemen en een zware stempel drukken op de aanpalende wijken. Begin deze eeuw werden alle waterwegen in één loop verenigd en langs hun oevers ontwikkelden zich industrieën,

verbindingswegen, nutsvoorzieningen maar soms ook prestigieuze gebouwen. Het is deze loop die we zullen volgen, vanaf de sluis van Anderlecht, op de plaats waar kanaal en rivier elkaar kruisen, tot aan de brug van Buda, die de noordgrens van het Brussels Gewest vormt.

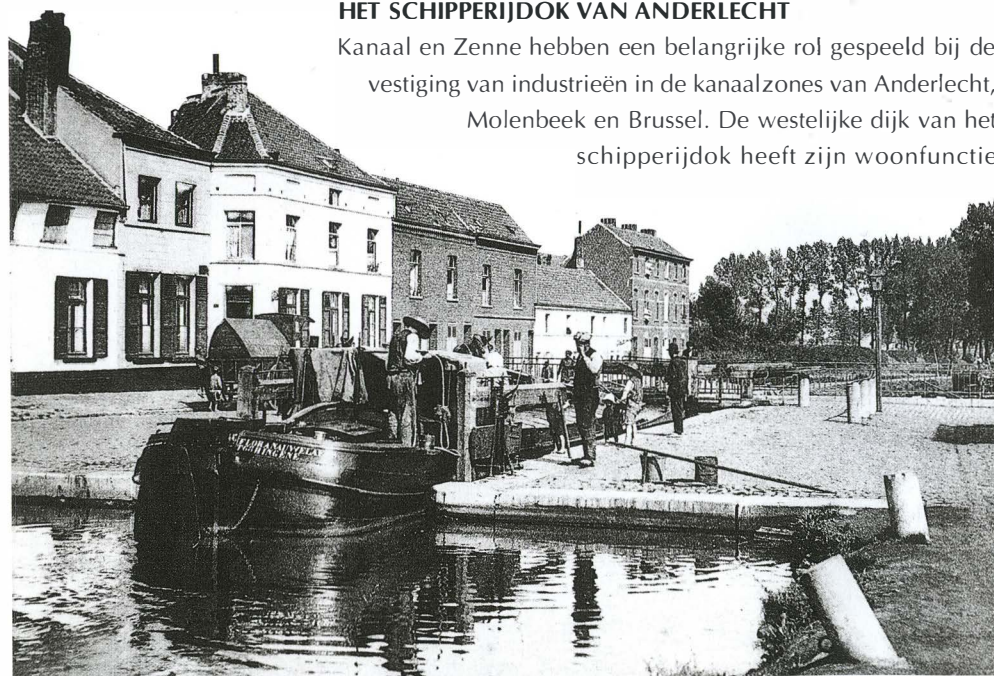
TUSSEN ZENNE EN KANAAL

Zo kende de wolindustrie op en rond het eiland een belangrijke ontwikkeling in de loop van de 19de eeuw. De spinnerij d'Aoust, die geleidelijk aan het eiland en de naburige gronden in beslag nam en tot de grootste in haar soort in dit deel van de gemeente zou behoren, werd in 1829 gesticht door de Brusselse industriëlen Willems en De Keyser. Aanvankelijk was dit fabricage-atelier voor wollen dekens een filiaal van een Brusselse fabriek. Stilaan groeide het echter uit tot een zelfstandige werkplaats die steeds maar uitbreidde. Zo telden de fabrieken van Brussel en Anderlecht in 1835 samen 200 arbeiders terwijl in 1859 de wolfabriek alleen al 250 personen tewerkstelde.



De oostelijke Zennearm langs het eiland Aa en enkele leegstaande gebouwen van de voormalige spinnerijen d'Aoust.

Een *baquet* (soort lichte aak) vaart de sluis van Anderlecht uit.

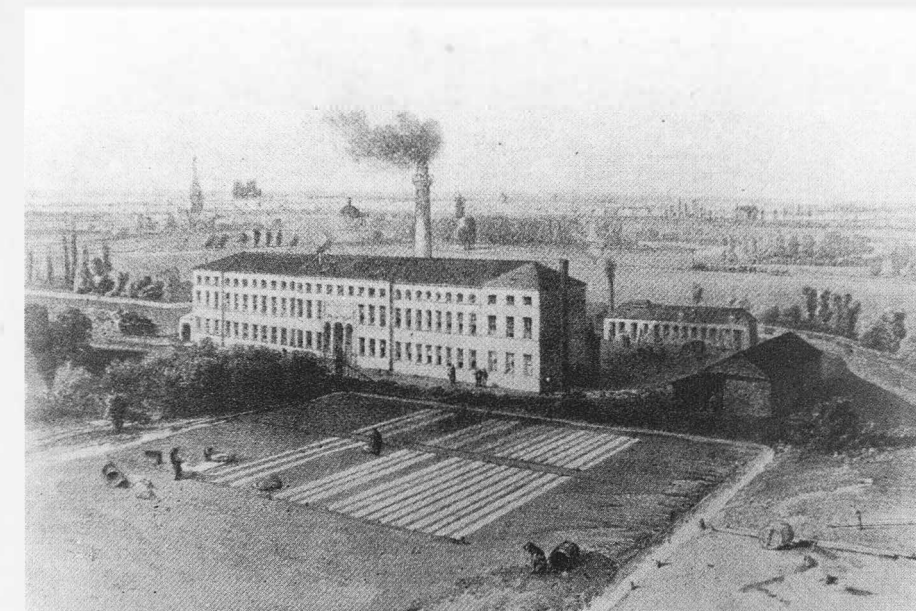


8

In 1866 kreeg ze de naam *Société Lainière Belge*, om in 1874 te worden overgenomen door H. Bollinckx en nadien, in 1893, door de firma *Etablissements d'Aoust Frères*. In 1919 werd de fabriek een N.V. Datzelfde jaar werd een nieuwe stoommachine van 1200 PK in gebruik genomen ter vervanging van de oude, die het water in de Zenne loosde en waarschijnlijk aan de oorsprong lag van het schutsluizensysteem. De recessie in de jaren 1970 en de aanzienlijke productiedaling verplichtten de vennootschap zich aan te sluiten bij de textielgroep Dafica die, op haar beurt, de boeken sloot in 1984. Sommige gebouwen hebben een nieuwe bestemming gekregen maar de oudste delen, die typisch zijn voor de industriële architectuur van de 19de eeuw en stroomafwaarts van het eiland liggen, staan leeg. Stroomopwaarts, tegenover de schutsluizen, van de westelijke arm (Bollinckxstraat 18), liggen de kantoren van de vennootschap, een ontwerp van architect De Ridder uit 1935 in een stijl met art-deco-inspiratie.

TUSSEN SPOORWEG EN KANAAL: HET SCHIPPERIJDOEK VAN ANDERLECHT

Kanaal en Zenne hebben een belangrijke rol gespeeld bij de vestiging van industrieën in de kanaalzones van Anderlecht, Molenbeek en Brussel. De westelijke dijk van het schipperijdok heeft zijn woonfunctie



ANDERLECHT, AAN DE WIEG VAN DE TEXTIELINDUSTRIE

Eind 18de eeuw is Kuregem nog een landelijk gehucht met enkele molens en ambachtelijke brouwerijen maar bovenal met wevers die thuiswerken en hun stoffen op de weiden rond de grote Zennesluis bleken.

Nog voor de streek zich echt industrieel ontwikkelt, vestigen zich langs de stroom de eerste Brusselse katoenspinnerijen, aangetrokken door de ligging van Kuregem. Water is er immers in overvloed, zowel om de machines aan te drijven als om de weefsels te verven en spoelen. De uitgestrekte grasmatten dienden om het stof te drogen en te bleken. Het waren de – in hoofdzaak in het zuidelijk deel van Anderlecht (maar ook in Vorst en Sint-Gillis) gevestigde – katoenindustriëlen die, kort voor de Belgische onafhankelijkheid, de aanzet gaven tot de industrialisatie van Brussel door stoommachines en nieuwe technieken te introduceren. De Brusselse

“indienneries” kenden gouden tijden tot het einde van de jaren 1840, toen ze uiteindelijk verdrongen werden door die van Gent.

Intussen zal de textielindustrie een hele ontwikkeling ondergaan: de fabricatie van katoenen weefsels moet plaats ruimen voor die van wollen stoffen en “dril”. Rond de jaren 1850 verdwijnen de grote namen van de katoenindustrie (Schavye, Prévinaire, Rey, Van Hoegaarden,...) onder druk van nieuwe modes en de Engelse concurrentie en nemen welvarende wolfabrikanten hun plaats in. Terwijl de productie van stoffen afneemt, komen er nieuwe fabrieken bij die gespecialiseerd zijn in onder meer passamentwerk, ondergoed en confectie.

Tot in de jaren 1950 zal de textielfabricatie blijven voortbestaan in Anderlecht, Sint-Gillis en Brussel. Vandaag resten er enkel nog een paar kleinschalige ateliers in de “driehoek”.

Seny-Leclere in Kuregem, de fabriek die “indiennes” (bedrukte katoenen stoffen) produceerde, omstreeks 1850.

echter grotendeels behouden ; de kleine ondernemingen zijn immers niet echt afhankelijk van de waterwegen en hebben zich vermengd onder de bestaande bebouwing langs de Bergense Steenweg.

De oostelijke oever daarentegen wordt bijna uitsluitend voor industriële activiteiten gebruikt. Een verklaring voor deze opvallende tegenstelling tussen beide oevers ligt in de dubbele aanwezigheid van spoorweg en waterloop (iets wat we ook langs het kanaal van Willebroek tegenkomen).

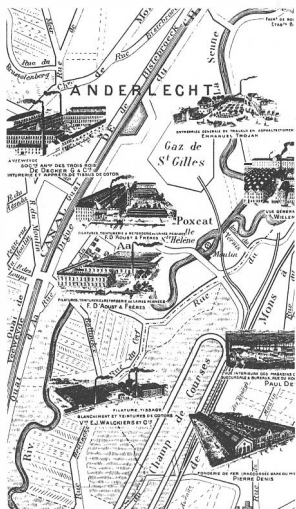
De Brusselse industrie-as mag immers haar ontstaan dan wel te danken hebben aan de aanwezigheid van het water (Zenne of kanaal) maar haar ontwikkeling zou nooit zo intensief zijn geweest zonder de spoorweg. Dat laat zich vooral voelen bij de nog niet verstedelijkte gebieden die tussen het water en de sporen ingeklemd zitten : het zijn deze wijken die in de 19de en het begin van de 20ste eeuw de grootste industriële ont-plooiing zouden kennen en, wat meer is, de belangrijkste fabrieken zouden huisvesten.

In het zuidelijk deel van Brussel trok het in de jaren 1910-1920 gebouwde goederenstation van het Klein Eiland tot begin jaren 1940 heel wat ondernemingen aan. Tussen de oever en de spoorlijn werden de gebouwen van de gasfabriek van Sint-Gillis opgetrokken, die tot de jaren 1970 in gebruik waren. Ook vandaag nog bevinden zich op dit lange, langs de kanaaldijk gelegen industrieterrein gebouwen van Distrigaz en oude stortplaatsen van de Brusselse Agglomeratie.

Ook al zijn bepaalde industriële er niet langer meer aanwezig, toch hebben deze zones hun oorspronkelijke bestemming behouden en heeft de woonfunctie zich hier niet kunnen ontwikkelen. De gemeente Anderlecht en de GOMB hebben er zoneringen gecreëerd voor nieuwe ondernemingen die niet zozeer van het kanaal afhankelijk zijn maar wel in de buurt van de spoorwegen liggen en vooral van de ringweg en de verbindingswegen.

In het oude schipperijdok zelf wordt er wel nog gewoond, op een originele, zij het geïsoleerde manier, namelijk in de woonboten die aangemeerd liggen langs de kaden waar eertijds goederen werden gelost.

Fragment uit het nieuw plan van industrieel Brussel door Jules de Waele, 1910, waarop de concentratie van ondernemingen op de oostelijke oever van het kanaal van Charleroi zichtbaar is.



HET KANAAL VAN CHARLEROI : VAN WELVAART TOT ONDERGANG

Het kanaal van Charleroi werd in de 19de eeuw gegraven als antwoord op een eeuwenoud probleem, namelijk dat van een commerciële verbindingsweg tussen het zuiden en het noorden van het land. Het duurde echter tot het Hollandse Regime en de opkomst van de Brusselse industrie vooraleer het plan om het Schelde en het Maasbekken met elkaar te verbinden werkelijkheid werd. De eventuele technische moeilijkheden van een dergelijke onderneming wogen niet op tegen het absoluut noodzakelijk karakter het noordelijke landsdeel van steenkool te voorzien.

Het kanaal moest immers door de waterscheiding van de Maas- en Scheldevallei getrokken worden. Tussen 1827 en 1835 werden vijfenvijftig sluizen en een tunnel van meer dan één kilometer gebouwd om Charleroi via het water met Brussel te verbinden. Teneinde de kosten van deze technische krachttoer te drukken, inspireerde de leidende ingenieur Vifquain zich op de kleine Engelse steenkoolkanalen die geschikt waren voor kleine aken van maximum 70 ton (*baquets*).

Het waterverkeer nam zienderogen toe en leidde tot verschillende prijsdalingen. De steenkool zou maar liefst

40% minder kosten en stimuleerde op die manier de industriële ontwikkeling van de hoofdstad.

Rond 1850 beleefde het kanaal van Charleroi echte hoogdagen. Vanaf de jaren 1870 moest het evenwel concurreren met de spoorwegen en was modernisering dan ook noodzakelijk. Pas na lange jaren van onderhandelingen en hier en daar enkele ingrepen, werd begonnen met de heraanleg ervan om ook boten van 600 ton toe te kunnen laten. De werken waren klaar in de jaren 1930 maar tot een echte heropleving is het nooit meer gekomen, ook niet toen na de Tweede Wereldoorlog nieuwe werken het kanaal toegankelijk moesten maken voor aken van 1350 ton.

Tegenwoordig maken de bedrijven langs het Brusselse deel van het kanaal nog maar nauwelijks gebruik van het waterverkeer. De vele braakliggende terreinen wijzen op de achteruitgang van de Brusselse industrie. Ook al is het kanaal van Charleroi bevaarbaar voor boten van 1100 ton, vormt het slechts een doorgangsroute die, op het grondgebied van het Gewest, beheerd wordt door de Vennootschap van de Haven van Brussel.

Het kanaal van Charleroi ter hoogte van de Mariemontkaai, omstreeks 1900. Het gebouw rechts, op de Nijverheidskaai, was één van de talrijke maaldorijen die zich langs het kanaal bevonden.

LANGS DE KADEN, VAN ANDERLECHT TOT DE NINOOFSEPOORT



Het Hertogin van Brabantplein in Molenbeek, omstreeks 1900.

DE FERNAND DEMETSKAAI, MARIEMONTKAAI EN NIJVERHEIDSKAAI

Toen het kanaal van Charleroi in 1832 in gebruik werd genomen, lagen de kaden en aanpalende gronden er nog verlaten bij. De oevers van het kanaal, en meer bepaald de toekomstige Fernand Demetskaai, bleven lange tijd onbebouwd, behalve het stuk rond de brug van de Bergense Steenweg (de oude weg van Halle naar Brussel), dat al eerder verstedelijkt was.

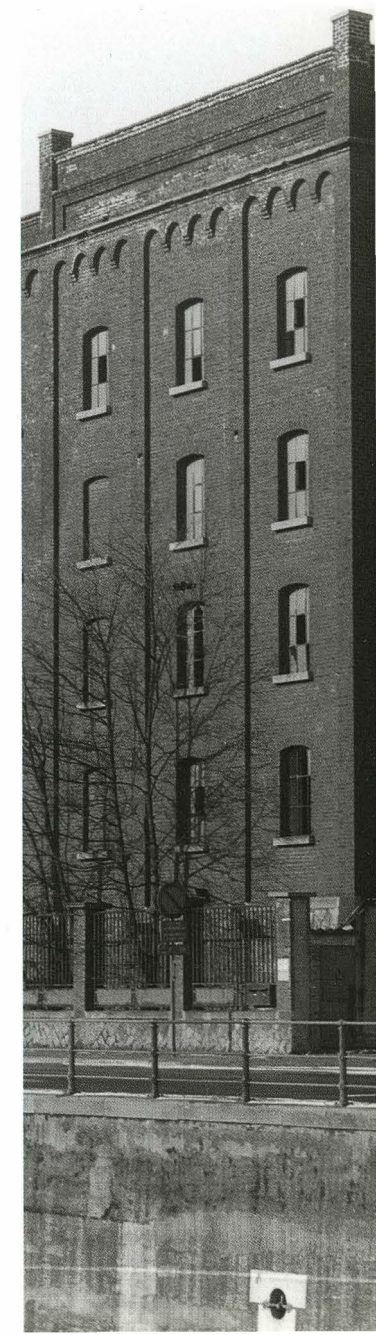
Het Hertogin van Brabantplein, een poging tot stedenbouw

In het begin van de jaren 1840 werd een verstedelijkingsplan voor de zuidwestelijke voorsteden ontwikkeld dat onder meer de bouw van een uitgestrekte renbaan en de aanleg van talrijke straten met verbindende rechthoekige of stervormige pleinen voorstelde. Het duurde evenwel tot het einde van de jaren 1840 voordat er echt werk gemaakt werd van de aanleg. Het Hertogin van Brabantplein strekt zich uit op gronden van de Godshuizen van Brussel, de inwijding dateert van 1854. Het plein maakt deel uit van het oorspronkelijk plan en vormt overigens één van de zeldzame elementen die ook uitgevoerd werden. Het is opgebouwd volgens de typische, strenge

verhoudingen van de neoclassicistische stijl van omstreeks 1850. In 1869 verschijnt aan de noordzijde een neogotische kerk gewijd aan de Heilige Barbara en een oudemannenhuis, vandaag een school, waarvan enkel de monumentale gevel bewaard is. Dit deel van Molenbeek, dat begrensd wordt door de Mariemontkaai, naar de plaats van herkomst van de steenkool, onderging vanaf toen een snelle ontwikkeling. Er ontstond een wijk waar smalle percelen voor huisvesting afwisselden met industrieterreinen. De bijnaam van Molenbeek, het Manchester van België, getuigt dan ook van de industriële welvaart maar geeft tegelijkertijd blijk van de erbarmelijke omstandigheden waarin de arbeidersbevolking leefde. Er bestaan weinig of geen zichtbare sporen meer van deze arbeiderswoningen, de industriële overblijfselen daarentegen zijn talrijk en herinneren aan de vele activiteiten die de aanwezigheid van het water met zich meebracht. Vanwege hun architecturale kwaliteit, blijven we even stilstaan bij sommige, op een geslaagde herbestemming wachtende, gebouwen.

De Meunerie d'Anderlecht

De voormalige *Meunerie d'Anderlecht* aan de Demetskaai 23 is slechts één van de talrijke maalderijen die eertijds langs het kanaal van Charleroi stonden. Ze werd gesticht in 1903 door dhr. Léon Moulart, ter vervanging van een vroegere meelfabriek in de Barastraat. De verplaatsing kwam er omdat de eigenaars wilden uitbreiden en moderniseren maar ook omdat ze gebruik wilden maken van de voordelen van het kanaal en de spoorweg (die op deze plaats dicht bij elkaar lagen) voor het vervoer van graan en kolen. Tussen 1930 en 1940 draaide de cilindermaalderij op volle toeren : ze had een dertigtal personen in dienst en werkte 24 uur op 24, zes dagen per week. Dagelijks produceerde ze ongeveer 80 ton meel, dat hoofdzakelijk bestemd was voor bakkerijen en dus verpakt werd in zakken van 100 kilo. De maalderij sloot haar deuren in 1955



Rechter pagina :
De voormalige Meunerie Moulart vóór haar gevel'aankleding' in 1988.

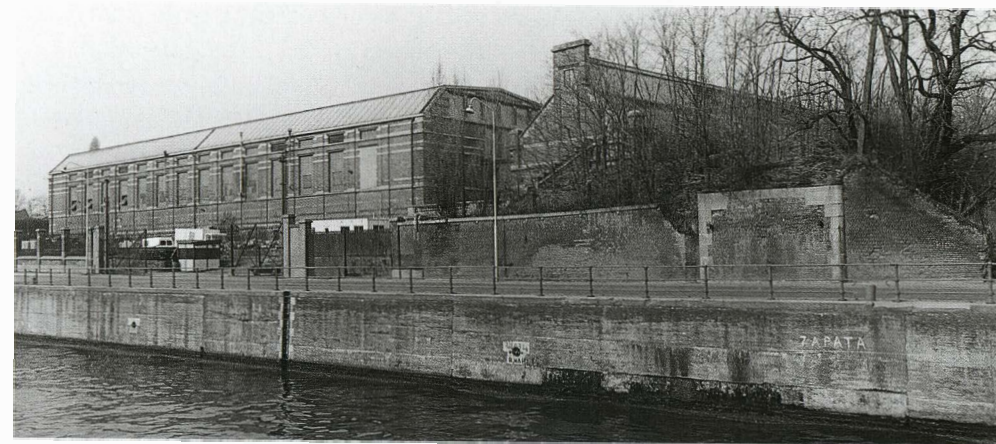
omdat de eigenaars niet meer op konden tegen de grote meel-fabrieken langs het zeekanaal en een sluitingspremie ontvingen van de regering, die een steeds duidelijkere overproductie wilde tegengaan. Tot op het einde van de jaren 1980 werden de gebouwen hergebruikt door een banketbakkerij en tegenwoordig dient het merendeel als opslagplaats voor banden. De metalen platen die de gevels verminken, dateren van de jaren 1980. Achter de bekleding gaat een kwalitatief hoogstaande architectuur schuil met pilasters onder een doorlopende boogfries, een typerende vormgeving voor het industrieel classicisme.

De Centrale électrique des Tramways Bruxellois

Wat verderop, ter hoogte van nr. 33, staat de voormalige elektriciteitscentrale van de *Tramways Bruxellois*, een historisch moment in de modernisering van het stedelijk vervoer. In 1894 werden op een deel van het spoornet trams met elektrische aandrijving uitgetest. Drie jaar later, in 1897, zetten de erg bevredigende resultaten de maatschappij ertoe aan alle lijnen van elektriciteit te voorzien.

In 1899 openden de *Tramways Bruxellois* nieuwe lijnen en verkregen ze een unieke concessie voor het spoornet tot 31

De Nijverheidskaai in Anderlecht, nog verlaten in 1908. De tegenoverliggende F. Demetskaai wordt gedomineerd door het indrukwekkend losportaal dat deel uitmaakte van de elektriciteitscentrale van de *Tramways Bruxellois*. De spoorwegbrug verbindt de slachthuizen van Anderlecht met het Weststation.



De elektriciteitscentrale van de *Tramways Bruxellois* met de steenkoolsilo's langs de talud van de spoorweg.

december 1945, op voorwaarde dat ze alle sporen zouden elektrificeren. Een grondige reorganisatie van het voedingsnet was dan ook noodzakelijk geworden. In mei 1903 werden het nieuwe spoornet en de centrale aan de Fernand Demetskaai, het kloppend hart van het systeem, in gebruik genomen.

De keuze van de ligging was niet aan het toeval overgelaten. De centrale lag dicht bij het kanaal en bij een spoorweg, die samen op eenvoudige en goedkope wijze steenkool konden leveren. Bovendien voorzag het kanaal de centrale van water om de stoom na gebruik te laten condenseren.

Dankzij dit dubbele transportmiddel en de grote, niet ver van de stookruimte gebouwde silo's was de nieuwe installatie flexibel en veilig in gebruik. In tegenstelling tot de vroegere centrales die op kleine percelen in dichtbebouwde wijken waren gevestigd, waren hier immers grote kavels beschikbaar, waarop nieuwe gebouwen konden worden opgetrokken. Verderop bevindt zich nog steeds de geïsoleerde maar duidelijk zichtbare directeurswoning.

Hogerop stonden de technische installaties: de eigenlijke fabriek, parallel aan het kanaal in geval van een eventuele uitbreiding, en de steenkoolsilo's.

Beide gebouwen hebben een volledig metalen structuur zoals die van gewone hangars, zij het dat ze verborgen gaan achter zichtbaar, traditioneler metselwerk. De afwisseling van baksteen met steen is typisch voor de neo-Vlaamse-Renaissancestijl, die

rond de eeuwwisseling vaak toegepast werd bij openbare gebouwen.

De steenkoolsilo's staan haaks op het kanaal, langs de spoorwegverbinding met de Slachthuizen van Anderlecht. Rechts zien we nog de talud en het landhoofd van de metalen brug die over het water liep. Vóór het gebouw stond een metalen portaal met laadbak om de aken te lossen. Een elektrische band vervoerde de steenkool van de silo's naar de stookruimten.

De centrale werd herhaaldelijk aangepast aan krachtigere machines en uiteindelijk verlaten. Vandaag zijn de machines weggehaald en dient het gebouw om spoorrails en wissels van de M.I.V.B. te onderhouden.

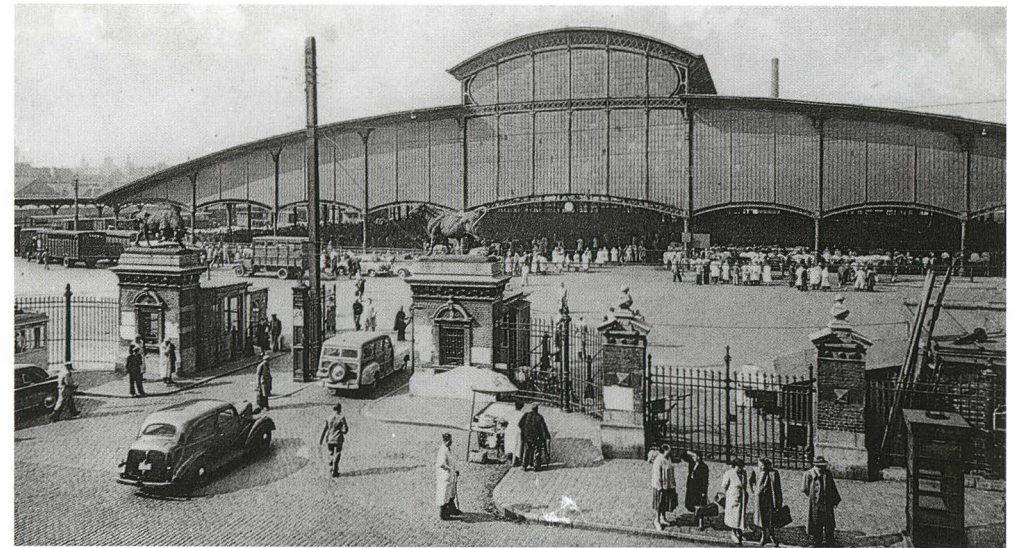
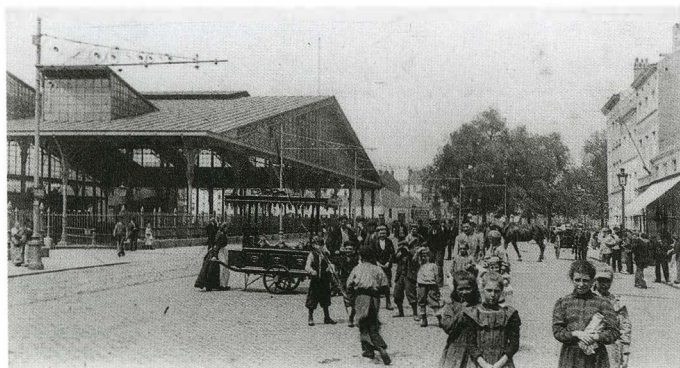
De Markten en Slachthuizen van Anderlecht-Kuregem

Aan de andere oever, bijna hiertegenover, liggen de gebouwen van het Slachthuis van Anderlecht-Kuregem, die in 1887 opgetrokken werden om de slachtactiviteiten van het gewest te centraliseren.

Tot in de tweede helft van de 19de eeuw bezat elke gemeente immers een eigen slachthuis. Het grootste bevond zich in Brussel, aan de Ninoofsepoort. In de loop der tijden verouderden de installaties evenwel, wat heel wat –hygiënische– problemen met zich meebracht. Afval werd rechtstreeks in de Zenne geloosd, zonder rekening te houden met de noden van industriële of brouwers die verder stroomafwaarts gevestigd waren. Bovendien was er geen treinverbinding met de stations, waardoor de dieren afgezet moesten worden aan de

Groendreef of aan het Zuidstation en de kudden langs de ringlanen naar het slachthuis gevoerd. Hoe folkloristisch deze “migraties” en de bijbehorende opschudding ook moge geweest zijn, hun wekelijkse herhaling veroorzaakte uiteindelijk ernstige hygiënische en

De hallen van het slachthuis van de stad Brussel, niet ver van de Ninoofsepoort, omstreeks 1920.

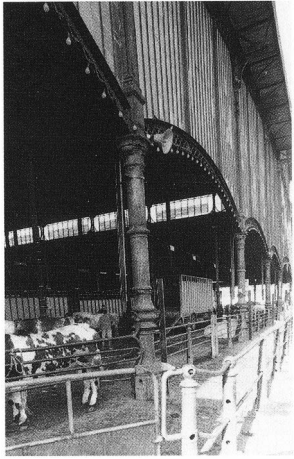


De hal van de Slachthuizen van Anderlecht-Kuregem in de jaren 1930.

veiligheidsproblemen en beschadigde het wegennet. In 1885 werd dan ook een besluit uitgevaardigd om het vervoer van dieren per rijtuig te regelen en in 1899 was het verboden nog beesten te lossen aan het Zuidstation.

Rond dezelfde tijd, in 1886, dienden de heren Charlet en Pierret bij de gemeente Anderlecht een voorstel in voor de oprichting van de N.V. van de Markten en Slachthuizen van Anderlecht-Kuregem. Hoewel de nieuwe installaties nog niet klaar waren, werd het geheel ingewijd in 1890. Vanaf toen begon een genadeloze concurrentiestrijd met de slachthuizen van Brussel, die uiteindelijk de boeken moesten neerleggen en in 1944 definitief hun deuren sloten.

De grote overdekte hal die de slachthuizen van Kuregem domineert, is het enige element van het 19de-eeuwse complex dat bewaard is gebleven. Het ontwerp dateert uit 1887 en is van de hand van architect Emile Tirou, die zich inspireerde op de hallen van Baltard in La Villette. De constructie zelf werd uitgevoerd door de firma Poulet et Cie. De 100 meter lange hal van Anderlecht blijft tot op vandaag een technisch meesterwerk vanwege de eenvoud van haar ontwerp. In 1988 werd het gebouw beschermd als één van de meest opmerkelijke voorbeelden van metaalconstructies.



Detail van de hal van de Slachthuizen..

Ook hier bleek het kanaal van Charleroi bepalend te zijn voor de keuze van deze geslaagde vestiging. Niet alleen diende het als transportmiddel, het bracht tevens water aan voor het koel- en afkoelsysteem van de machines. Maar ook andere argumenten speelden een rol : de mogelijke spoorwegverbinding met het Weststation, via de brug en de spoorlijn die langs de silo's van de elektriciteitscentrale van de Demetskaai liep en het bestaan in Kuregem van een hele productieketen die verbonden was met de voormalige slachthuizen van Brussel.

Het Volkshuis

Op de zijgevel van een schijnbaar onopvallend gebouw aan de Nijverheidskaai 119 is het haast vergane opschrift COOP nog net zichtbaar. Nochtans verwijst het naar een glorieus moment uit de geschiedenis van de coöperatieve vereniging van Brussel. Vanaf 1895 bevonden zich op dit perceel, op de hoek van de Schipstraat, de opslagplaatsen voor steenkool van het Volkshuis. In 1925 besloot de Coöperatieve verschillende van haar diensten te centraliseren en er een moderne bakkerij aan toe te voegen. De nabijheid van verschillende maalderijen is zeker van belang geweest bij deze keuze. In 1950 huisvestte het Volkshuis aan de Nijverheidskaai aldus een bakkerij-ban- ketbakkerij, een opslagplaats voor steenkool, een koffiebran- derij en administratieve en vervoersdiensten, waaronder een stal van twee verdiepingen uit 1918.

De bakkerij stopte haar activiteiten in 1968. Verschillende leegstaande gebouwen werden stilaan afgebroken, inclusief het afsluitingshek dat toegeschreven wordt aan Victor Horta. Alleen de voormalige bakkerij is overgebleven, met op de zij- gevel het opschrift COOP en op de begane grond een portiek die toegang verleende tot de karren waarmee het brood vroe- ger in de stad werd verdeeld.

De "brug der Godshuizen"

Wat verderop verbindt een ophaalbrug de Manchesterstraat met de Liverpoolstraat. Blijkbaar werd deze brug na de bom- bardementen van 1940 heropgebouwd. Ze vervangt een ouder exemplaar uit 1847 dat tussen 1927 en 1933 gemoderniseerd



De zogenaamde ophaalbrug "der Godshuizen" verbindt de Manchester- met de Liverpoolstraat.

De voormalige Raffinerie Gräffe, tegenwoordig in gebruik genomen door Plan K.

werd naar aanleiding van de werken aan het kanaal.

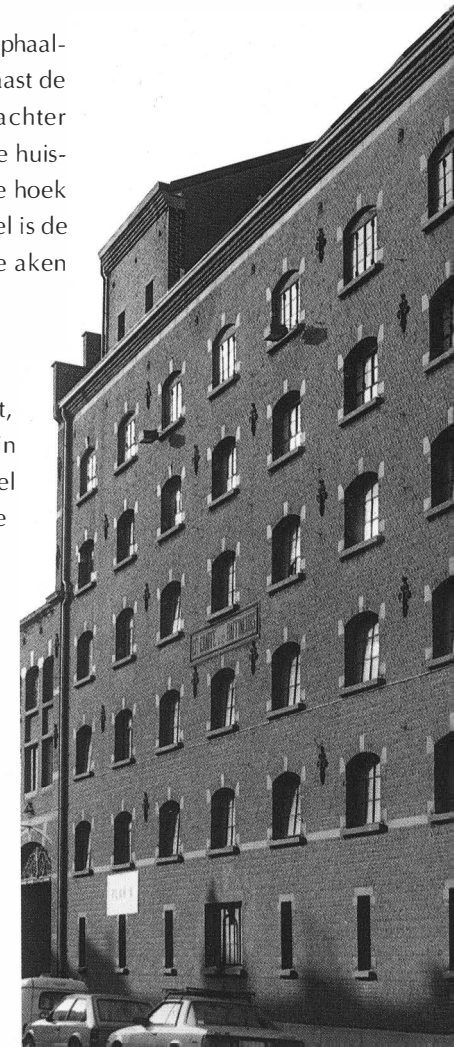
In die periode wordt immers melding gemaakt van een ophaal- brug die over het kanaal moest worden opgetrokken. Naast de brug werd een huis gebouwd waarin de bruggenwachter woonde maar dat groot genoeg was om ook een kroeg te huis- vesten. Het huis staat er nog steeds, onopvallend, op de hoek van de Liverpoolstraat en de Nijverheidskaai. Op de gevel is de oculus nog zichtbaar waardoor de bruggenwachter de aken zag aankomen en de brug kon ophalen.

Raffinerie Gräffe

In het verlengde van de brug ligt de Manchesterstraat, die de Mariemontkaai met het Hertogin van Brabantplein verbindt. Ter hoogte van nr. 21 staat de imposante gevel van een voormalige suikerraffinaderij die de Duitse industrieel Charles Gräffe in 1859 stichtte.

De eerste installaties werden in 1885 afgebroken en stilaan verschenen de huidige gebouwen, uitgestrekt over de binnenkant van het woonblok. Het oorspron- kelijke gebouw werd in 1886 en misschien opnieuw in 1889 verhoogd, toen er een tweede vleugel aan de straatkant bijkwam.

De fabriek was vooral in de jaren 1920 erg productief en zette haar activiteiten voort tot 1962, toen ze overge- dragen werd aan de Tiense Suikerraffinaderij. In 1981 kocht de Franse Gemeenschap een deel terug en liet het



beheer en gebruik over aan de v.z.w. PLAN K. Sindsdien doen de gebouwen dienst als repetitieruimten en spektakelzalen.

De constructies, en dan vooral die aan de straatzijde (1889), zijn erg representatief voor de industriële architectuur van de 19de eeuw. De muuropeningen en ankers vertonen een regelmatig ritme en maken deel uit van een structuur waarvan de metalen elementen grotendeels seriewerk zijn. Door het aanpasbare, deels beweegbare metalen binnengeraamte neemt dit gebouw in de ontwikkeling van de industriële architectuur een sleutelpositie in.

De voormalige opslagplaats voor bouw materiaal CIGRASA

De losbruggen van de voormalige opslagplaatsen Cigrasa (Nijverheidskaai 79) liggen er vandaag verlaten bij. Het zijn de

laatste sporen van de destijds belangrijke handel in bouwmaterialen, waarin het kanaal een essentiële rol speelde. De firma's Binje en Weemaes en De Marnef die langs het kanaal waren gevestigd, hadden destijds allemaal een dergelijke infrastructuur.

De voetgangersbrug van de Gosseliesstraat

In de loop van de tweede helft van de 19de eeuw, ondergingen de Molen-

beekse wijken ten noorden van het Hertogin van Brabantplein een belangrijke industriële ontwikkeling. Pauwels en Cail en Halot alleen al, twee fabrieken die spoorwegmateriaal en stoommachines produceerden, hadden honderden werknemers in dienst, om nog maar te zwijgen over de andere bedrijven. Deze arbeiders woonden vaak niet ver van hun werk, op beide oevers van het kanaal. Anderen namen dagelijks de trein tot aan het Zuidstation. Het merendeel moest daarbij het kanaal oversteken via de brug van de Ninoofsepoort of de "brug der Godshuizen", maar die waren soms ontoegankelijk als er boten voorbijvoeren. In 1856 liet de heer Pauwels, directeur van de

gelijknamige werkplaatsen, dan ook een verhoogde voetgangersbrug bouwen, aan de kant van de draaibrug van de Ninoofsepoort. De passerelle werd afgebroken in 1871 maar in 1875 werd een aanbesteding gedaan voor de bouw van een nieuwe loopbrug die meer stroomopwaarts lag, waarschijnlijk ter hoogte van de Gosseliesstraat. De huidige brug van beton en steen vervangt wellicht deze laatste.

De sluis van de Ninoofsepoort

Ook andere werken hebben voor een grondige gedaanteverwisseling van de wijk gezorgd, de aanleg van de sluis op de eerste plaats.

Oorspronkelijk telde het kanaal van Charleroi langs Brussel twee sluisen, één ter hoogte van de Ninoofsepoort en één aan de Vlaamsepoort. In 1893 werd die van de Vlaamsepoort afgebroken, in het kader van de voorbereidende werken voor de uitbreiding van het kanaal. De eigenlijke, steeds maar uitgestelde kanaalverbreding vond evenwel pas tussen 1927 en 1935 plaats. In die periode werden de sluis van de Ninoofsepoort en de loop van het kanaal aanzienlijk gewijzigd. Voordien maakte het kanaal een rechte hoek, wat het bevaren ervan voor de aken van meer dan 300 ton moeilijk maakte. Maar om aan dit euvel



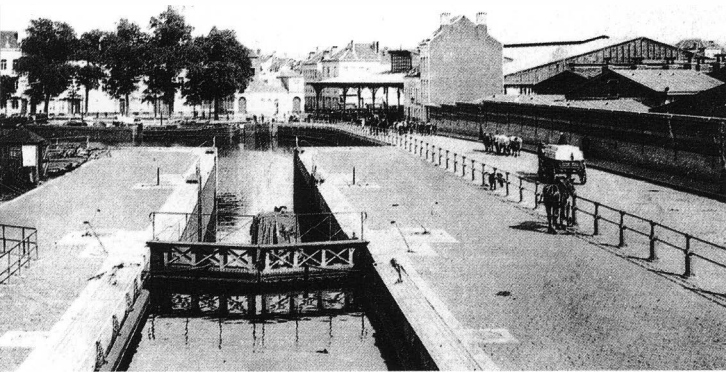
De oude voetgangersbrug van de Gosseliesstraat, opgetrokken in opdracht van de Molenbeekse werkgevers opdat hun arbeiders gemakkelijker beide oevers konden bereiken. Deze metalen loopbrug is vervangen door het huidige, betonnen exemplaar.



De laadportalen voor bouw materiaal van de voormalige opslagplaats Cigrasa.

Het kanaal van Charleroi stroomopwaarts, voorbij de sluis van de Ninoofsepoort, omstreeks 1900.





De sluis van de Ninoofsepoort omstreeks 1900, erlangs de installaties van het slachthuis van Brussel. In het midden ligt de voormalige Kleine Zennesluis, gedeeltelijk aan het zicht onttrokken door de bomen.

tegenoet te komen, moest een deel van de wijk die in de aldus gevormde driehoek gevestigd was (*rue de la Gaillette*), met de grond gelijkgemaakt worden. De wijk werd in hoofdzaak door arbeiders bewoond, meer bepaald dokwerkers die aan het kanaal werkten. De nieuwe, 81 m bij 10,50

m grote sluis kon boten van 600 ton doorlaten. Door die afmetingen kon ze later zonder al te ingrijpende veranderingen worden aangepast aan boten van 1350 ton.

DE NINOOFSEPOORT : AAN DE POORTEN VAN HET BELGISCHE MANCHESTER

De Ninoofsepoort werd in 1816 gebouwd, dus vóór het kanaal en de sluis, om toegang te verlenen tot de dat jaar aangelegde Ninoofsesteenweg. Vragende partij waren de grondeigenaars uit Molenbeek, waaronder het invloedrijke Bestuur van de Brusselse Godshuizen, die hun-voor industriële doeleinden steeds meer gegeerde- eigendom exploiteren wilden.

De octrooipaviljoenen van de Ninoofsepoort

In 1835 werd het octrooi officieel heringesteld in Brussel. Iedereen die producten voor plaatselijk verbruik de stad wilde inbrengen (zoals levensmiddelen, bouw materiaal of brandstof) moest dat aangeven en accijnzen betalen alvorens de stad binnen te gaan. Zo kreeg elke poort van Brussel twee paviljoenen om de belastingen te ontvangen en de identiteitspapieren te controleren. In 1834 was het de beurt aan de Ninoofsepoort, die geleidelijk aan de verplichte doorgang moest vormen voor het personen- en goederenverkeer tussen de duizenden arbeiders tellende Fabriekswijk en de Brusselse voorsteden. De octrooihekkens vervingen de pijlers die afkomstig waren van de voormalige Napoleonpoort. Deze poort was in 1807 door architect A. Payen sr. opgetrokken

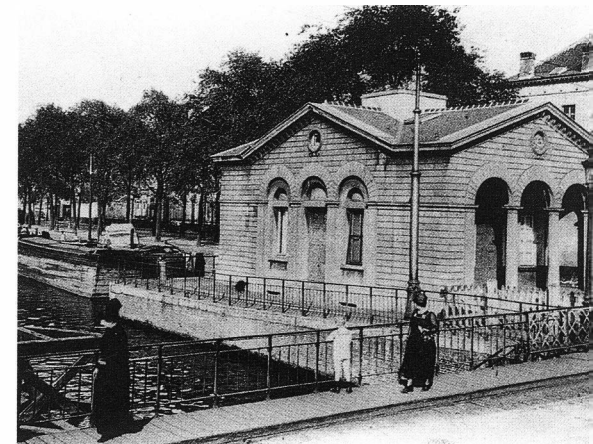
aan het uiteinde van de Lakensestraat en afgebroken in 1820 in het kader van de eerste aanlegwerken van de ringlanen.

De nieuwe versperring aan de Ninoofsepoort is een ontwerp van A. Payen jr. Het gaat om twee sobere paviljoenen in neoclassicistische stijl waartussen zich een hek bevond. Het zuidelijk paviljoen diende als wachthuisje en controleplaats van de papieren. Het noordelijk gebouw werd gebruikt als octrooikantoor en lokaal van de bruggenwachter, die de naburige draaibrug bedienen moest. Aan het hele

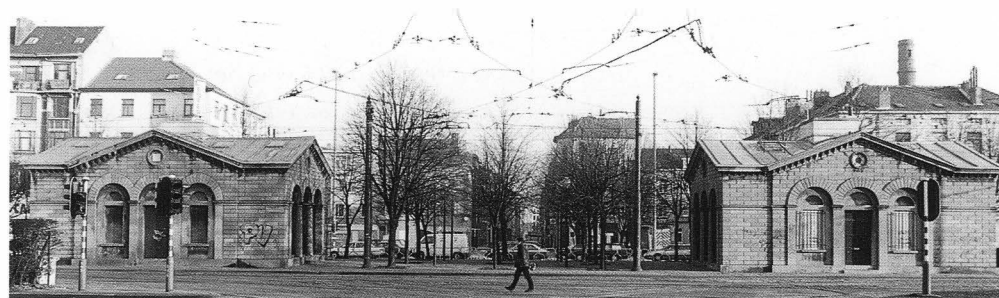
octrooisysteem kwam een einde tijdens de nacht van 20 juli 1860. De paviljoenen bleven echter gespaard dankzij hun gunstige ligging, waardoor ze gebruikt konden worden bij het bedienen van de kanaalbrug. Omstreeks 1880 diende het zuidelijk paviljoen overigens als woning van de bruggenwachter. Tot op vandaag zijn de – deels leegstaande – huisjes (één wordt bewoond door de sluiswachter) bewaard gebleven; ze staan als enige nog op hun oorspronkelijke plaats. Net zoals voor die van de Anderlechtsepoort is de procedure tot bescherming ingezet.

Het Ninoofseplein

In aansluiting op de creatie van de ringlanen, werd in 1884 het Ninoofseplein aan het einde van de Fabrieksstraat aangelegd en onmiddellijk daarop bebouwd met neoclassicistische burgerhuizen. Het oorspronkelijk homogeen karakter van het



Het noordelijk paviljoen van de Ninoofsepoort in het begin van deze eeuw, met de bomen van de Barthélémylaan op de achtergrond.



De Ninoofsepoort en de octrooipaviljoenen, huidige situatie.

plein is tegenwoordig niet meer zichtbaar aangezien verbouwingen en toevoegingen, voornamelijk uit het begin van deze eeuw, de fraaie ordonnantie van weleer danig verstoord hebben.

De Loodtoren

Rond de Zennestraat, op Brussels grondgebied, is er één gebouw dat de hele Fabriekswijk domineert en meteen de aandacht trekt: de Loodtoren, die oorspronkelijk deel uitmaakte van de voormalige **Fonderie Pelgrims et Bombeck**, een loodsmelterij-gieterij die omstreeks 1885 op de hoek van de Kruitmolenstraat en Fabrieksstraat was gevestigd.

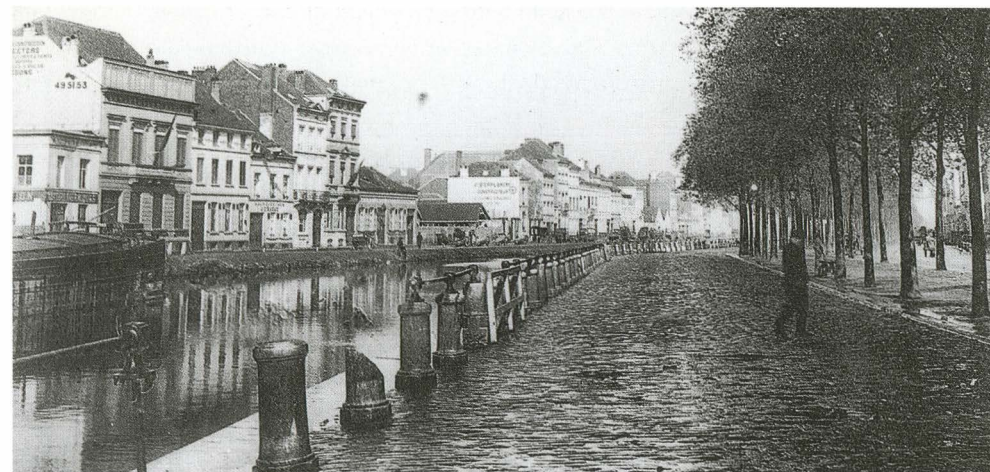
In de 46 meter hoge toren met diameter van 5 meter, werd jachthagel gefabriceerd volgens een in Engeland omstreeks 1750 uitgevonden procédé dat tot 1940 toegepast werd. Het lood werd boven in de toren gesmolten in een stookruimte waarvan de vloer een zeef vormt. Het viel naar beneden in de vorm van korrels die, door hun val, meer dan 300 graden afkoelden en zo hun stollingstemperatuur bereikten. Vervolgens werden de korrels machinaal bewerkt, gesorteerd en van een grafietlaag voorzien.

De toren werd in 1984 beschermd maar wacht nog steeds op een restauratie waarbij ze opnieuw bekroond zal worden met een lantaarn.

DE BARTHÉLÉMYLAAN

Tussen de Ninoofsepoort en de Vlaamsepoort loopt de Barthélémylaan, waarvan de aanleg rond 1833-1834 een aanvang nam. In het begin heette ze nog Ninoofselaan maar in 1835 kreeg de laan haar huidige naam, ter ere van Antoine Barthélémy, schepen van de Stad Brussel en vurig verdediger van het kanaal van Charleroi. Eertijds vormde de Barthélémylaan een met bomen beplante laan met dubbele rijstrook en middenberm. De Stad Brussel wilde de baan voor huisvesting blijven voorbehouden maar waarschijnlijk wilde ze ook vermijden dat er via

De Loodtoren uit 1898 domineert de Fabriekswijk. Op de voorgrond het elektrisch onderstation op de plaats van de Kleine Zennesluis.



De Barthélémylaan omstreeks 1900. De tegenoverliggende huizen van de Henegouwenkaai zouden kort daarop afgebroken worden om plaats te ruimen voor de brouwerij Belle-Vue.

deze verbinding goederen de stad werden ingevoerd zonder dat daarvoor accijnzen waren betaald. Vandaar dat de hele laan afgezet werd met stenen grenspalen aan de kant van het kanaal zodat ze niet gebruikt kon worden om goederen te lossen.

In 1841 vond er de inwijding van een spoorlijn voor goederentreinen plaats die het Zuidstation met de Groendreef verbond. Vanwege de overlast en de ongevallen werd ze in 1872 uiteindelijk afgeschaft en het traject volgde voortaan de westelijke spoorlijn, via Kuregem en Molenbeek.

De verstedelijking van de Barthélémylaan begon vanaf 1835. Het ging in hoofdzaak om burgerwoningen en ruime herenhuisen maar door de onmiddellijke nabijheid van de erg industriële "Fabriekswijk" verschenen er al snel ook ateliers en opslagplaatsen, aanvankelijk aan de binnenkant van het woonblok en later aan de straatzijde.

Uit deze periode dateren bijvoorbeeld nrs 9-10, een ontwerp van architect C. Goevaert uit 1844 of het herenhuis van de architect-aannemer J. Crabbé, opgetrokken in 1839 (nr. 24). De functievermenging waarvan daarnet sprake, wordt onder meer geïllustreerd door het voormalig biermagazijn Verelst (nr. 11), een groot gebouw uit 1901 dat zich over de binnenkant van het bouwblok uitstrekt, en door nr. 26, de voormalige brouwerij op de hoek van de Hopstraat.

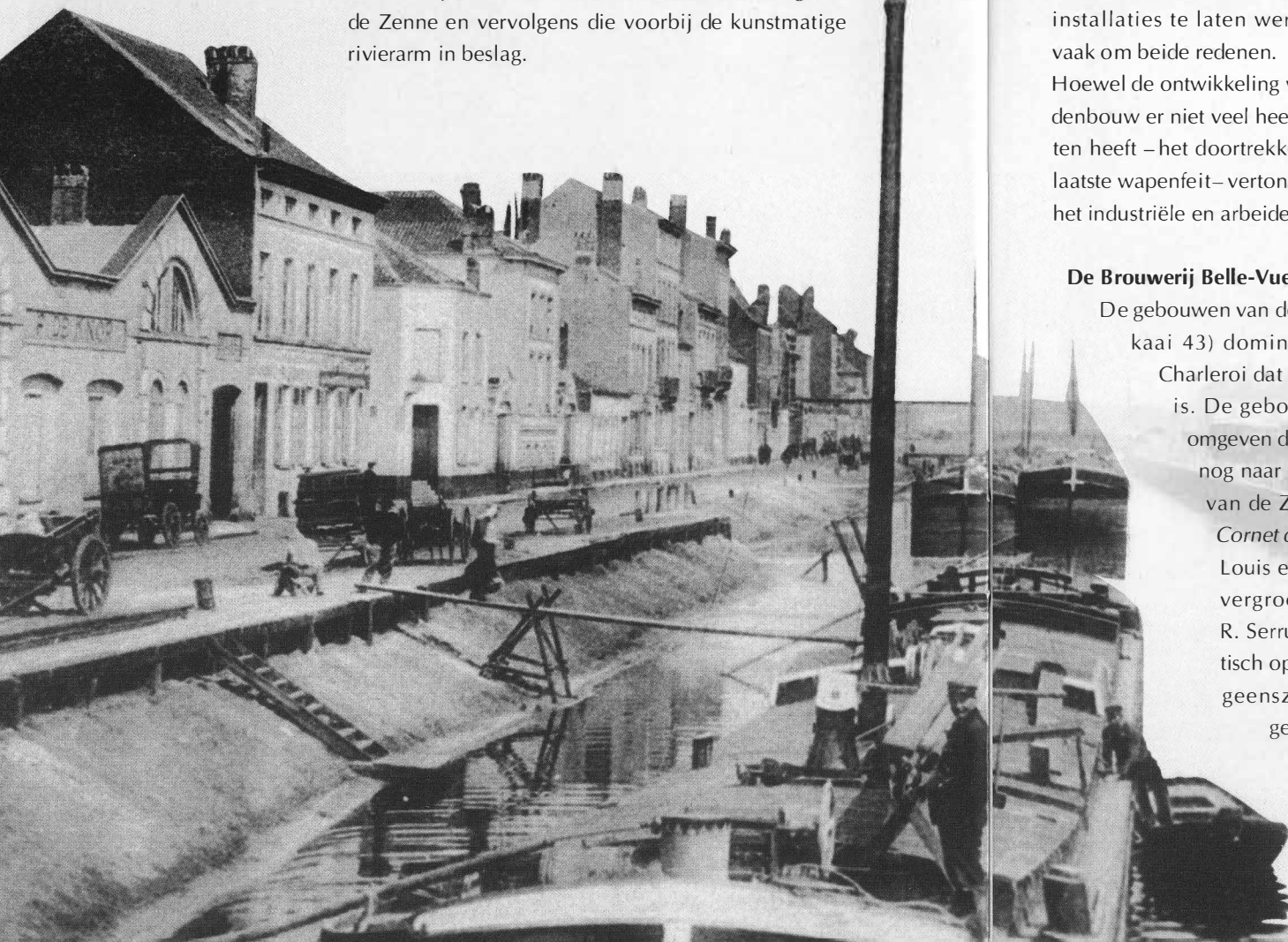
Het voormalig biermagazijn Verelst, Barthélémylaan 11.



DE HENEGOUWENKAAI EN KOOLMIJNENKAAI

De Stad Brussel wilde niet dat haar lanen als loskade zouden dienst doen, zodat de Henegouwenkade en Koolmijnenkade aan de andere oever (op het grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek) al snel als overslagplaats voor goederen zouden dienen.

Vanaf 1833 hief de gemeente Molenbeek belasting op de boten en met dat geld bestraatte ze de kaden van het nieuwe kanaal op haar grondgebied. Industrieën en woningen volgden al vlug en namen geleidelijk aan de wijken tussen het kanaal en de aftakking van de Zenne en vervolgens die voorbij de kunstmatige rivierarm in beslag.



Enkele grote ondernemingen die veel grondstoffen gebruikten (steenkool, metalen halffabricaten, landbouwproducten) kwamen zich hier vestigen en in hun kielzog verschenen ook heel wat fabrieken met aanverwante productielijnen. Al deze industrieën maakten gebruik van de aanwezigheid van het kanaal, hetzij als vervoermiddel, hetzij om hun stoommachines en installaties te laten werken maar vaak om beide redenen.

Hoewel de ontwikkeling van de stedenbouw er niet veel heel van gelaten heeft – het doortrekken van de metrolijn is voorlopig het laatste wapenfeit – vertonen deze wijken nog tal van sporen uit het industriële en arbeidersverleden.



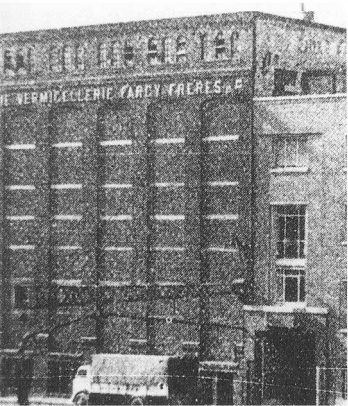
De Vlaamsepoort, het verbindingspunt tussen de Henegouwenkaai en Koolmijnenkaai, omstreeks 1890. De sluis werd opgedoekt in 1893.

De Brouwerij Belle-Vue

De gebouwen van de brouwerij Belle-Vue (Henegouwenkaai 43) domineren het deel van het kanaal van Charleroi dat tegenover de Ninoofsepoort gelegen is. De gebogen gevellijn van de constructies, omgeven door een haag van populieren verwijst nog naar het verdwenen tracé dat de aftakking van de Zenne toen volgde. *De Brasserie du Cornet de Poste* werd in 1916 opgericht door Louis en Emile De Coster en in 1931-1935 vergroot volgens plannen van architect R. Serrure. Deze uitbreidingen sluiten stilistisch op de oudere kern aan en wijzigen dus geenszins de classicistische stijl van de gevels, die trouw blijven aan de esthetische principes van het industrieel rationalisme van de late 19de eeuw. De brouwerij is nog steeds in gebruik.



De gebouwen van brouwerij Belle-Vue aan de Henegouwenkaai.



De graansilo's van de voormalige *Minoterie Farcy*, Koolmijnenkaai, omstreeks 1950.

De *Minoterie Farcy*

Verderop, bijna tegenover het Klein Kasteeltje, gaat de voormalige *Minoterie Farcy* schuil achter oude (verbouwde) graansilo's (Koolmijnenkaai 30-34). De in 1836 opgerichte meelfabriek die in 1851 na een brand heropgebouwd werd, veranderde in de loop der tijden verscheidene malen van naam en werd omstreeks 1900 uiteindelijk de *Moulin à Vapeur et à Cylindres Farcy Frères et Cie*. Ondanks haar uiteenlopende productie (pasta, koekjes, granen), staakte de fabriek haar activiteiten omstreeks 1960. Vandaag vormt ze één van de zeldzame, – vrij – goed bewaarde getuigen van een eertijds zo belangrijke activiteit langs het kanaal van Charleroi. Nog verder bevinden zich een hele rij opslagplaatsen, waaronder een depot voor ijzer van de **Forges de la Providence** (Koolmijnenkaai 36), één voor zand en steenkool van de **Ets. De Knop** (nr. 52) en één voor graan (nrs 64-66). Ze herinneren eraan dat het het kanaal van Charleroi was dat de stuwende kracht van de ontwikkeling van Molenbeek vormde.

De Darimon- en Haubrechtsstraat

Enkele voorbeelden van arbeiderswoningen maken het beeld van het Molenbeeks industrieel verleden compleet. De kleine, dwars op de Toekomststraat aangelegde Darimon- en Haubrechtsstraat waren eigenlijk impassen maar om het “arbeiders” karakter zoveel mogelijk af te zwakken, probeerde het gemeentebestuur ze de allure van een echte straat te geven.

De Darimonstraat werd in de jaren 1870 gecreëerd



Achtergevel van de *Minoterie Farcy*. Detail van de goederenlift die aan de buitengevel was bevestigd om het aantal openingen in de vloer te beperken. Deze brandveilige installatie was typisch voor de meelfabrieken.

naast de uitbreidingen van de *Minoterie Farcy*. De eclectische gebouwen aan de westzijde dateren van 1900. Ze behoren tot een bepaald type arbeiderswoningen met speculatief karakter: de huurpanden. Achter de respectabele gevels met een zekere architecturale gezochtheid ging echter een totaal gebrek aan comfort schuil en ook nu nog worden de huizen door gezinnen met een laag inkomen bewoond.

De Haubrechtsstraat bestond uit kleine, bijna semi-burgerlijke huizen met voortuintjes. Hun omvang en comfort waren gering maar anderzijds waren deze woningen ook niet ergens achteraan een binnenplaats verdrongen, onzichtbaar van op straat achter een gevel die geen licht of lucht doorliet. In het begin van de eeuw hokten de inwoners echter evengoed samen zoals in gewone impassen en beschikte elke gezin over slechts één ruimte.

DE NIEUWPOORTLAAN EN NEGENDE LINIELAAN

Zodra we de brug van het Klein Kasteeltje hebben overgestoken, verlaten we de Molenbeekse “kaden” en betreden we de Brusselse “lanen”. Het laatste stuk van de kleine ring, voorbij de Vlaamsepoort, werd voltooid in de jaren 1840. Aan het einde maakte het kanaal van Charleroi een bocht van 90 graden tot aan de Oeverpoort, van waaruit het kanaal van Willebroek de stad binnenstroomde.*

De Vlaamselaan, later Entrepotlaan geheten aangezien ze langs het tweede Stapelhuis van de haven van Brussel liep, werd na Wereldoorlog I in twee gesplitst, de Nieuwpoortlaan en de Negende Linielaan.

De Nieuwpoortlaan werd verstedelijkt vanaf de jaren 1840. Sommige huizen in neoclassicistische traditie zijn nog



De huizen van de Haubrechtsstraat met hun voortuintjes.



Huurpanden in de Darimonstraat. De uitbreidingen van de *Minoterie Farcy* die de impasse afsloten, werden afgebroken.

* cf. De Sint-Katelijnwijk en de oude havendokken.

bewaard (nrs 8 tot 11) en staan zij aan zij met enkele herenhuis-
zen in eclectische stijl, het merendeel uit het einde van de
19de eeuw en het begin van de 20ste eeuw.

De Negende Linielaan daarentegen werd voorbestemd voor de
bouw van twee grote openbare gebouwen: de kazerne van het
Klein Kasteeltje en het grote douane-entrepot in het noordelijk
bouwblok. Dit entrepot werd opgetrokken tussen 1843 en
1847 naar de plannen van architect L. Spaak en afgebroken in
1910. Op de terreinen verschenen vervolgens gebouwen met
zowel een woon- als een commerciële functie, een combinatie
die kenmerkend is voor de *Quartier Maritime*.*



De Negende Linielaan en de kazerne
Klein Kasteeltje, kort na 1910. Links van
de kazerne zijn de lanen van de *Quartier
Maritime* al zichtbaar op de plaats waar
het Stapelhuis stond, ze waren evenwel
nog niet bebouwd.

Het Klein Kasteeltje, een kazerne in de stad

Het zuidelijk bouwblok wordt nog steeds ingenomen door
het Klein Kasteeltje. Deze voormalige kazerne heeft haar
naam niet te danken aan de gekanteelde torens of aan de
decoratie in neotudorstijl die haar de allures van een middel-
eeuws kasteel geven, maar aan het kasteel van Ansillon uit de
17de eeuw dat vroeger op deze plaats stond.

In 1775 kocht de Oostenrijkse regering het kasteel om door het
leger in gebruik te laten nemen. In 1848 viel echter de beslissing
het onderkomen landgoed te vervangen door een nieuwe con-
structie die 1200 soldaten moest kunnen huisvesten. M.-B.
Meyers, de kapitein van het genie, ontwierp de plannen voor

het nieuwe project. De strenge gevels en ommuringen met
schietsgaten en ritmerende lisenen zijn een typisch voorbeeld
van 19de-eeuwse gevangenissen en kazernen.

De inwijding van de kazerne vond plaats in 1852, in 1868
volgden uitbreidingen. Tot 1894 waren hier karabiniers onder-
gebracht. Hun aanwezigheid in de buurt van volkswijken was
geen toeval. Herhaaldelijk moesten ze, van op de naburige
bruggen, de vaak gewelddadige manifestaties van de armoedi-
ge arbeidersbevolking onderdrukken of tegenhouden.
Vervolgens huisvestte de kazerne de infanteristen van de
Negende Linie die, na de Eerste Wereldoorlog, hun naam aan
de laan gaven. Daarna werd ze als gevangenis gebruikt voor
de collaborateurs van de Tweede Wereldoorlog en tussen
1950 en 1984 deed ze dienst als Centrum voor Recruitering en
Selectie van de toekomstige dienstplichtigen van de Belgische
Krijgsmacht. Ten slotte werd besloten er een Onthaalcentrum
voor kandidaat-politieke vluchtelingen van te maken.
In 1986, na vijf weken herstelwerkzaamheden
en een vrij bescheiden budget, kon het gebouw
opnieuw zo'n 400 personen opvangen.

De Negende Linielaan omstreeks 1900,
vóór de afbraak van het tweede
Stapelhuis en de afschaffing van de
spoorwegverbinding tussen de
Groendreef en het Zuidstation.



* cf. *De Sint-Katelijnwijk en
de oude havendokken.*

EEN KANAAL EN EEN HAVEN VAN MEER DAN VIER EEUWEN OUD

Het kanaal van Willebroek werd in 1561 ingewijd en vormt daarmee één van de oudste kanalen van Europa. Achter dit project zat de handeldrijvende burgerij van Brussel, die een alternatief wilde voor de steeds moeilijker bevaarbare Zenne. De komst van het kanaal lag aan de basis van de commerciële ontwikkeling van de stad, die vanaf nu op efficiënte wijze met het noorden van het land verbonden was. In 1829 werd de haven intra-muros uitgebreid op de plaats waar de –afgebroken– stadsomwallingen hadden gestaan en het kanaal dieper uitgegraven. Door de toenemende handel en de concurrentie van de spoorwegen ontstonden heel wat projecten om van het kanaal een volwaardige zeeweg te maken. Men besliste de haven buiten de vijfhoek te verplaatsen. Dat was immers de enige manier om ze te vergroten en uit te rusten met moderne voorzieningen. Om deze werken te financieren, werd in 1896 een maatschappij opgericht waarin zowel de staat, de provincie Brabant, de stad Brussel als de omringende gemeenten zetelden. Brussel eiste en verkreeg van de staat de toestemming om de nieuwe haven te blijven beheren en aan haar grondgebied terreinen te mogen annexeren die bestemd waren voor intense commerciële en industriële activiteiten. Ze eigende zich het terrein van Thurn en Taxis toe en, in een tweede fase, Laken, Neder-over-Heembeek en Haren, waar de haven zich verder ontwikkelde. De werken van de *Installations Maritimes* namen een aanvang in 1900 en waren voltooid in 1922. Met de infrastructuur van de “voorhaven” (stroomafwaarts van de Van Praetbrug) werd in 1927 begonnen, in 1939 was alles klaar.

Luchtfoto uit de jaren 1970 waarop de samenloop van het kanaal van Willebroek en Charleroi onder de bruggen van het Saincteletteplein (tijdens werken) te zien is.



DE MODERNISERING VAN HET KANAAL EN DE GROEI VAN BRUSSEL

DE SAMENLOOP VAN TWEE KANALEN

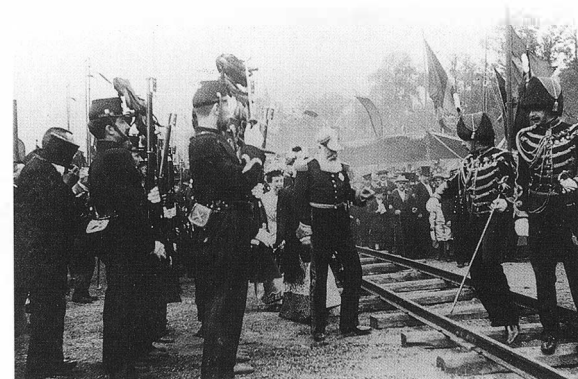
Het Saincteletteplein, de Sainctelettesquare en de brug die beide verbindt, geven de plaats aan waar de kanalen van Charleroi en Willebroek zich verenigen. Deze samenloop was in het begin van deze eeuw door uitbreidingswerken aan het kanaal van Willebroek grondig gewijzigd. Voordien stroomde het kanaal van Willebroek immers de stad en de haven intra-muros binnen via de Oeverpoort, het huidige Ijzerplein. De verbinding met het later gegraven kanaal van Charleroi langs de ringlanen volgde dus een heel bochtig traject.

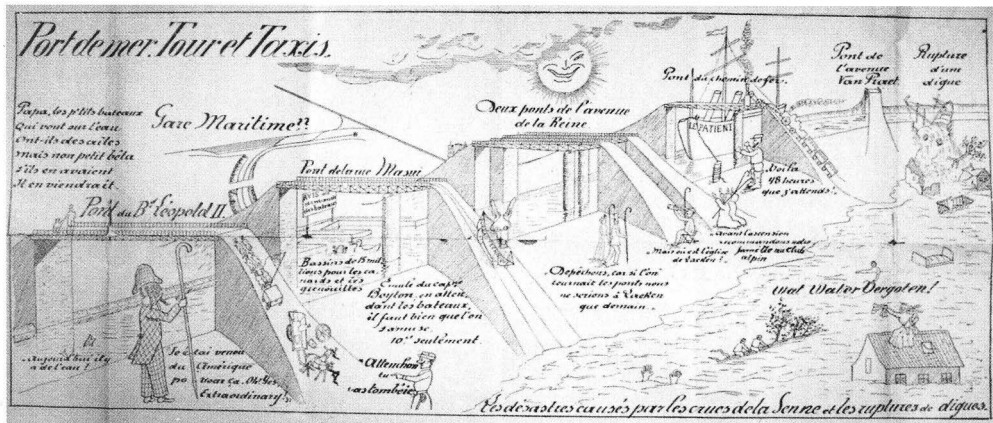
Door de werken van de *Installations Maritimes de Bruxelles*, begin deze eeuw, verdween de binnenhaven* en werd op de plaats van de moeilijke doorgang een nieuw, rechthoekig havendok aangelegd, het –meer westelijk gelegen– **Bécodok**. Het hierdoor ontstane, doodlopend gedeelte van het oude kanaal werd behouden en van kaden voorzien om een tweede schipperijdok te vormen, **het Gobertdok**.

De twee dokken omsloten een smalle strook grond die de stad oorspronkelijk bestemd had voor de constructie van sociale woningen. Door de handelswaarde van de terreinen moest dit plan echter opgegeven worden. **Citroën** kocht nagenoeg het hele bouwblok en liet er in 1934 een nieuw handelskantoor en een garage

* cf. *De Sint-Katelijnewijk en de oude havendokken*.

De inwijding van de werken door de *Installations Maritimes* en van de nieuwe haven van Brussel op 22-07-1900, in aanwezigheid van koning Leopold II.





Fragment uit de krant *L'Avenir de Bruxelles* port de Mer van omstreeks 1900 waarin de talrijke discussies over de vertraagde uitvoering van de plannen van de toekomstige Brusselse haven aan de kaak worden gesteld.



Café Scheepvaart bestaat nog steeds, zij het dat het nu met zijn rug naar het kanaal staat gekeerd. Sinds 1954 rijden alleen nog maar wagens op de Willebroekkaai.

optrekken volgens de plannen van architecten A. Dumont en M. Van Goethem. Het complex in functionalistische stijl nam zo'n 20.000 m² in beslag en omvatte een beglaasde, 25 m hoge toonzaal tegenover het Ijzerplein en een reusachtige werkplaats van twee verdiepingen voor het onderhoud van de wagens die twee derde van het bouwblok innam. In 1959 werd de toonzaal heringericht en verdeeld door vijf plateaus die op een metalen gebinte rusten. Gelukkig veranderde dit niets aan het opvallend silhouet van het gebouw. Citroën gebruikt steeds het hele complex.

In 1931 werd het zuidelijk deel van het Gobertdok gedempt, in 1954 volgde het overige deel. Het enige wat nog rest zijn de naam Willebroekkaai en het spoor van de vaargeul in de zuid-oostelijke hoek van het **Vergotedok**, die afgerond werd om de aken voldoende manoeuvreerruimte te geven.

Ook enkele gebouwen aan de Willebroekkaai houden de herinnering aan het voormalige dok nog levendig, zoals het oude café **Scheepvaart** (1882) aan het noordelijk uiteinde van het dok, dat vaak door schippers bezocht werd of nog, de **Mestbak**.

De Mestbak

In 1620 bestond er niet ver van de kazerne Klein Kasteeltje een stortplaats of "Mestback" waarin slib en stedelijk afval bijeengebracht werd om vervolgens per boot weggevoerd te worden.

De opslag en behandeling van huisvuil in de stad zelf veroorzaakte heel wat ongemak maar het was pas met de bouw van het nieuw openbaar stapelhuis (1843-1847) en het Klein Kasteeltje (1848-1852) dat besloten werd stortplaats en dok te verplaatsen.

De nieuwe, in 1853 begonnen en in 1864 voltooide Mestbak, nam een driehoekig terrein van 190 bij 75 meter in beslag dat gericht was op het Willebroekkanaal en door de gelijknamige kade van het Ruimingsdok was gescheiden. Het nieuwe afvaldok omvatte stallen, een conciërgewoning, hangars voor de karren en diverse dienstruimten en ateliers.

Begin deze eeuw legden de *Installations Maritimes* het kanaal zo'n 60 meter naar het westen om, dwars door het dok en de gebouwen van de Mestbak. Alleen de stallen die in de punt van het driehoekig terrein gelegen waren, werden bewaard en geïntegreerd in het nieuwe, in 1902 ingewijde geheel. Op één van de hoeken, aan dezelfde kant als de stallen, staat ook de directeurswoning, die de allures van een elegante villa aan de zee aanneemt.

Al deze gebouwen zijn opvallend goed bewaard gebleven en worden tegenwoordig door de wegdienst van de stad Brussel gebruikt voor het onderhoud van hun voertuigen. Ze zijn nog maar onlangs (januari 1998) beschermd.

De nieuwe Mestbak en het kanaal van Willebroek omstreeks 1903, voordat dit deel van het kanaal tot dok werd verbouwd. De hoge schoorsteen is die van de eerste verbrandingsoven van Brussel. Op de rechteroever is het station van de Groendreef zichtbaar.





Het station van de Groendreef in 1900. Links, het begin van de boomrijke "promenade", die gedoemd was om te verdwijnen. Via de op voorgrond zichtbare spoorlijn konden de treinen het Saincteletteplein oversteken en via de ringlanen het Zuidstation bereiken.

DE GROENDREEF: VIER RIJEN LINDEBOMEN VOOR EEN AUTOWEG

De dijk aan de andere oever van het kanaal was oorspronkelijk een eenvoudige, met bomen afgezoomde weg. Door de bouw van de door Rubens, zo zegt men, vereeuwigde Oeverpoort in 1643 en de verbreding ervan in 1704 werd de weg gedurende meer dan een eeuw de favoriete promenade van de Brusselse burgerij.

Met de constructie van het eerste Brusselse station aan de Groendreef in 1835 werd het aangename karakter van de laan enigszins verstoord. Dit eerste station was aanvankelijk niets meer dan een eenvoudige houten schutting waarachter enkele barakken langs drie spoorlijnen stonden. Maar de omringende wijk die zich door de aanwezigheid van het station langs de Antwerpsesteenweg ontwikkeld had, verstedelijkte en industrialiseerde op korte tijd waardoor het al snel veel te klein geworden station zich onmogelijk kon uitbreiden. In 1846 nam het Noordstation dan ook zijn functie over en beperkte het station van de Groendreef zich tot enkele pendelaars- en goederentreinen om in 1954 afgebroken te worden. Deze industriële ontwikkeling bracht de genadeslag toe aan de mondaine wandelweg van weleer, die definitief de rug werd

toegekeerd na de aanleg van de in 1864 bij de stad Brussel ingelijfde Louizalaan en van het Ter Kamerenbos.

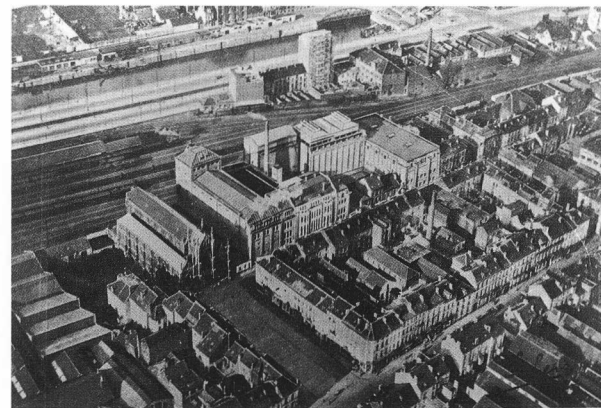
De Stad deed nog herhaalde pogingen om de dreef nieuw leven in te blazen. Zo probeerde ze begin 20ste eeuw, kort na de verstedelijking en verkaveling van de terreinen die vrijkwamen bij het dempen van de dokken intra-muros, de dreef een woonfunctie te geven, zonder succes evenwel. Met de gedeeltelijke demping van het Gobertdok in 1931 ondernam de stad een nieuwe poging, ditmaal door er een fraaie verbindingweg van te maken tussen het Ijzerplein en de Koninginnelaan. De Groendreef werd hierbij enkele meters naar het oosten verplaatst en veranderde zo in een stedelijke autosnelweg. In de jaren 1950 deed ze dienst als helihaven van Brussel. Steeds meer woonblokken sloten haar evenwel in en van de aangename promenade van vroeger is niets meer overgebleven.

La Meunerie Bruxelloise

Eén geïsoleerd gebouw getuigt nog van het industrieel verleden van de Groendreef: de silo van de *Meunerie Bruxelloise* (Groendreef 8), gesticht in 1889.

Toen een brand het gebouw in 1908 in de as legde, besloot de firma te investeren in een nieuwe maalderij die ze langs de Vilvoordsesteenweg liet optrekken, op de oevers van wat later de voorhaven van Brussel zou worden.

De maalderij zelf is vandaag nog slechts een ruïne maar de silo heeft onverwachts een nieuwe bestemming gekregen. In het begin van de jaren 1930 werd deze namelijk verbouwd tot appartementsgebouw, volgens plannen van architect Notéris. Voor- en achtergevels werden volledig heropgebouwd en voorzien van vensters, balkons en bow-windows. Alleen de noordgevel heeft nog zijn typische arcaden van 1907 bewaard. Het gebouw werd beschermd in 1998.



Luchtfoto van de voormalige Gobertkom in de jaren 1930. Verschillende industriële gebouwen zijn zichtbaar waaronder de *Brasseries Caulier*, rechts van de Sint-Rochuskerk.

THURN EN TAXIS



Het station van Thurn en Taxis in het begin van deze eeuw, vanaf het eerste deel van de Picardstraat.

Het Thurn en Taxiscomplex vanaf het Vergotedok, in het begin van deze eeuw. We herkennen, van links naar rechts, het Openbaar Stapelhuis, Stapelhuis A met sheddak en één van de beuken van het station.

De aanleg van de haven extra-muros maakte de bouw van een nieuw openbaar entrepot noodzakelijk. Het project van ingenieur J. Zone, die de nieuwe haveninstallaties op de gronden van Thurn en Taxis wilde installeren, werd goedgekeurd in 1895. Deze ligging, op de hoek van de Picardstraat en de Thurn- en Taxislaan bood heel wat voordelen, zoals de geringe verstedelijking en de korte afstand van Brussel. In 1897 werden de oorspronkelijk tot Laken en Molenbeek behorende gronden overigens ingelijfd bij Brussel, dat meester wilde blijven over de commerciële en industriële

havenactiviteiten. Nochtans is het op Molenbeeks grondgebied dat de goederen verwerkt en verpakt werden: in sigarettenfabrieken, opslagplaatsen en bottelarijen van alcohol en bieren en bij de invoerders van "koloniale waren". Van daaruit vertrokken ze naar de stad en de rest van het land.

Het terrein van Thurn en Taxis heeft twee verschillende zones – de spoorwegzone en de douanezone – die bijna gelijktijdig, tussen 1902 en 1907, bebouwd werden.

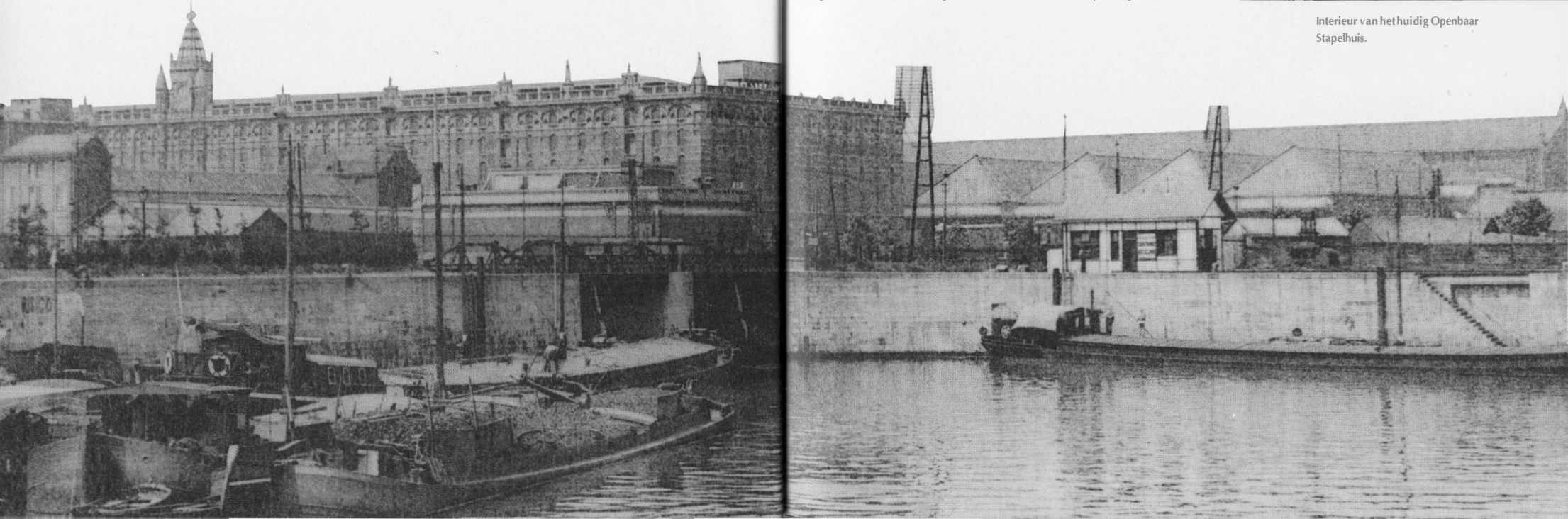
De spoorwegzone omvat het goederenstation, het Administratiegebouw en alle noodzakelijke installaties, wegen, wissels en dienstgebouwen. Dit deel werd ontworpen door de architecten C. Bosmans en H. Vandeveld. Verschillende spoorlijnen verbonden het station met de kaden van het

Vergotedok. De stationsgevel aan de Picardstraat bestaat uit drie opeenvolgende beglaasde puntgevels, waarachter de drie hoofd-beuken zijn opgetrokken. Het elegante bekronende siersmeedwerk werd in de jaren 1970 jammer genoeg weggenomen.

Naast het station ligt de douanezone, een geheel van vijf gebouwen ontworpen door architect E. Van Humbeek: het Openbaar Stapelhuis (of Stapelhuis B), het Stapelhuis A, de Doorzendloods, het Douanegebouw en de opslagplaats voor gevaarlijke stoffen. Het Thurn en Taxiscomplex is niet alleen opmerkelijk vanwege zijn homogeniteit maar vormt ook een voorbeeld van industriële, eclectische architectuur met een sterke neo-Vlaamse-Renaissance-invloed. Vooral de specificiteit van elk gebouw maakt het geheel erg origineel. Hierbij werden de meest geavanceerde technieken uit het begin van deze eeuw toegepast om de behandeling en opslag van de goederen zoveel mogelijk te vergemakkelijken. Het Openbaar Stapelhuis bijvoorbeeld, een echte vesting, was één van de eerste en ongetwijfeld meest imposante constructies die gebruik maakte van gewapend beton volgens de Hennebiquemethode. Stapelhuis A heeft een zelfdragend, beweegbaar metalen gebinte, in die tijd het eerste in zijn soort, dat aan het gebouw een wendbaarheid en multifunctioneel karakter gaf waarover de meeste constructies van vandaag zelfs niet eens beschikken. Het station ten slotte is het eerste in Brussel waarvan het metalen gebinte niet achter een classicistisch gebouw verscholen gaat maar zichtbaar is op de gevel.



Interieur van het huidige Openbaar Stapelhuis.



EEN NIEUWE HAVEN VOOR BRUSSEL

De nieuwe haven van Brussel, bestaande uit het Béco-, Gobert- en Vergotedok, werd in 1907 in gebruik genomen, enkele maanden na de inwijding van het station en de douaneinfrastructuur van Thurn en Taxis.

De kaden rond het Bécodok kregen de veelzeggende namen **Materialenkaai** en **Akenkaai** en werden ingenomen door bouwbedrijven (*Ackermans, Etablissements Bailly, ...*). Het dok zelf, dat alleen toegankelijk was voor de riviervaart, verzorgde lange tijd de bootdienst naar Antwerpen en Gent.

Het Vergotedok, dat tussen de **Stoombotenkaai** en de **Rederskaai** gelegen is, werd gebruikt als eindstation voor de maritieme transportlijnen naar Londen, Amsterdam en Rotterdam (regelmatige lijnen) en als vestigingsplaats voor rederijkantoren. De grote boten van de Rijn kwamen hier grind, zand, steenkool, hout en zout lossen. Ook vandaag nog zijn tal van bedrijven van bouw materiaal, waaronder verschillende betoncentrales, hier gevestigd. Het merendeel van hun producten wordt via de kanalen van Charleroi en Willebroek vervoerd.

De Materialenkaai omstreeks 1956. Langs het Bécodok zijn heel wat opslagplaatsen van bouwmaterialen gevestigd. Op de achtergrond is het stapelhuis van Thurn en Taxis zichtbaar.



De Fabriekskaaï, ter hoogte van de Jules de Troozsquare, omstreeks 1900. De foto dateert van vóór de baggerwerken in het kanaal van Willebroek. Achteraan zien we de eerste spoorwegbrug van Laken met enige vaargeul.

Het wervingsbureau voor dokwerkers

Na onderhandelingen met het ministerie van arbeid en sociale voorzieningen, werd de Vennootschap van de Haven van Brussel in 1936 belast met de bouw van een wervingsbureau voor havenarbeiders, tussen de Havenlaan en de Stoombotenkaai. Het onder de kroonlijst geschilderde, tweetaalige opschrift op de gevel van het kleine, discrete gebouw (Havenlaan 79) is alles wat er vandaag rest. Uit dezelfde tijd dateren twee eerstehulpkasten, die tegemoet moesten komen aan een steeds groeiende sociale wetgeving, de ene aan de Stoombotenkaai, de andere aan de Rederskaai. Berries, verbandkisten en telefoontoestellen werden vanaf nu verplicht in de haven, voorhaven en het entrepot.

Het wervingsbureau deed dienst tot na de Tweede Wereldoorlog. Daarna werden de zaken in de Stapelhuisstraat geregeld en deed het wervingsbureau dienst als kantoor voor de haven en de betonondernemingen, die nog in talrijke mate aanwezig zijn langs de kaden.

DE UITBREIDING NAAR HET NOORDEN

Zelfs voordat de Groendreef verplaatst moest worden om de verbinding tussen het Ijzerplein en de Koninginnelaan te verbeteren, had de Stad al plannen om wegen aan te leggen in de onmiddellijke nabijheid van de haven.

In 1911 waren de Tivolistraat en Claessensstraat heraangelegd om een meerwaarde te geven aan de terreinen die van de

Vennootschap van de Haven een commerciële bestemming hadden gekregen. In 1925 werden ook voorbereidingen getroffen om op de Werkhuizenkaai wegen aan te leggen die het toenemend verkeer aan de oevers van het kanaal moesten helpen opvangen. In dezelfde periode werkte het bestuur der Bruggen en Wegen aan de verbetering van de verkeersassen rond het Paleis van Laken, met name de omgeving van de brug, de Koninklijk Parklaan en de Antwerpsesteenweg.

Al deze verbindingen kwamen samen op de Jules de Troozsquare, die in 1930 verfraaid werd met het "Monument aan de Arbeid", een beeldengroep van Constantin Meunier.

Het Monument aan de Arbeid (Jachtenkaai)

Dit sinds 1995 beschermde monument is het hoofdwerk van Constantin Meunier, een beeldhouwer wiens werk bepalend zou zijn voor de artistieke wereld van het eind van de 19de eeuw. Meunier besteedde bijna twintig jaar van zijn leven aan het ontwerpen en uitvoeren ervan. Zelf beschouwde hij het als een synthese van zijn oeuvre dat uitdrukking geeft aan "de grootsheid, schoonheid en het heroïsme van de mannen en vrouwen in hun dagelijks werk".

Het monument bestaat uit 4 bas-reliëfs met als thema de arbeid, de industrie, de haven, de mijn en de oogst. Vier beelden die het moederschap, de smid, de grijsaard en de neergehurkte mijnwerker voorstellen, symboliseren de leeftijden en levensfasen. De Zaaier domineert en vervolledigt het geheel.

Bij de dood van Constantin Meunier verwierf de Belgische staat de verschillende onderdelen om het monument op te richten

aan het rond verkeersplein van Tervuren. Het werk lag echter eerst nog twintig jaar in de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten te wachten voordat het eindelijk opgedolven werd en opgericht in een wijk die toen in volle ontwikkeling was. Koning Albert was aanwezig op de inwijding in 1930.

De inwijding van het "Monument aan de Arbeid" op de Jules de Troozsquare.
Foto uit de *Patriote Illustré* van 19 oktober 1930.



De Jules de Troozsquare in 1897.

Stroomafwaarts van de Jules de Troozsquare, kruist het kanaal de metalen spoorwegbrug van de lijn Brussel-Gent. Niet ver van deze brug zijn nog twee stukken verzorgd metselwerk zichtbaar. Het zijn de twee landhoofden van de vorige ijzeren brug. Deze dateerde uit het midden van de 19de eeuw maar was zo klein van afmetingen dat er slechts één vaargeul gegraven kon worden waardoor elke boot, hoe klein ook, soms lang moest wachten tot er geen enkele trein meer aangekondigd werd.

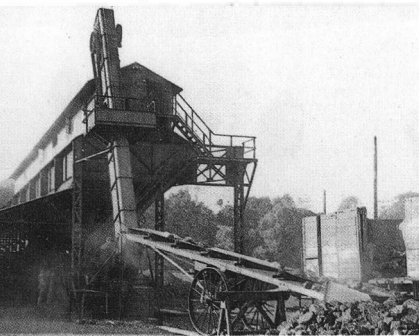
Toen begin deze eeuw werken uitgevoerd werden aan het kanaal van Willebroek, wilde men dit probleem aanpakken door een nieuwe brug te bouwen. Deze werd een stuk hoger geplaatst en aan weerszijden geflankeerd door twee viaducten die over de Vilvoordsesteenweg en de Fabriekskaaï liepen. De draaibrug bezat een centrale brugpijler waardoor de boten gelijktijdig in beide richtingen konden passeren. De werken begonnen in 1901 en waren voltooid in 1908. Datzelfde jaar werd de oude brug afgebroken.

Zowel brug als viaducten verdwenen en werden op hun beurt vervangen door de huidige brug uit 1946. Alleen de twee landhoofden en een klein viaduct met obelisk over de Paleizenstraat over de Bruggen zijn bewaard gebleven.

Vorbij de spoorlijn en tot aan de Van Praetbrug loopt het kanaal van Willebroek langs het Koninklijk Domein. Aan de rand van het Domein, langs de spoorweg, kunnen we een glimp opvangen van het kleine **Koninklijk Station**, een charmant, neoclassicistisch gebouw waar de per trein arriverende bezoekers van de koning eertijds onthaald werden. Het gebouw is vandaag beschermd.

Het Koninklijk Station verwelkomde de bezoekers van het Paleis, dat op twee stappen van de spoorwegbrug van Laken lag.





De overslag van steenkool bij de *Chantiers Houillers* omstreeks 1920.

DE FABRIEKSKAAI : STEENKOOL, ELEKTRICITEIT EN ... GROENTEN

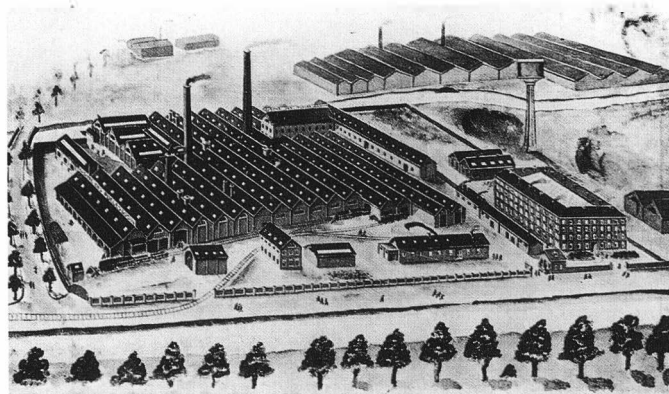
De Fabriekskaaï aan de andere oever van het kanaal heeft een heel ander lot ondergaan. Tot het einde van de 19de eeuw en het begin van de grote kanaalwerken was de rechteroever erin geslaagd zijn landelijk karakter te behouden, ook al laat zijn huidige naam dat niet vermoeden.

Er waren wel enkele industrieën gevestigd maar die stonden ver van elkaar verwijderd, zoals de **Visserie Belge**, een fabriek van schroeven en klinknagels of de **gasfabriek**

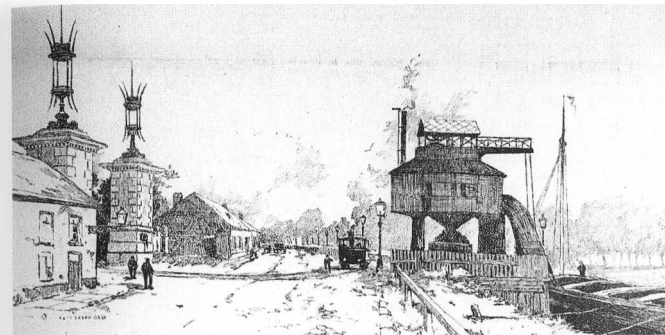
van de stad Brussel, een onderneming uit de tijd (1875) dat de stad in eigen beheer voor openbare verlichting begon te zorgen. Nog ouder waren de **fabriek** en **familistère Godin**, niet ver van de Van Praetbrug (Fabriekskaaï 156).

De fabriek werd in 1858 gesticht door J.-B. Godin. Ze bestaat nog steeds, grondig verbouwd weliswaar, naast de ateliers waar de kachels Godin stap na stap ontworpen, getekend, gesmolten en in elkaar gezet werden.

De *Familistère* is een uniek voorbeeld in België van gemeenschappelijke huisvesting verwezenlijkt door een werkgever die bekommerd was om het lot van zijn arbeiders. Het gebouw werd in 1887, dus na de fabriek opgetrokken. Godin liet, naar het voorbeeld van wat hij in Guise (Frankrijk) gerealiseerd had, op een uitgestrekt rechthoekig terrein een gebouw met 72 woningen verdeeld over vijf bouwlagen rond een centrale overdekte binnenplaats optrekken. Collectieve uitrustingen



De fabriek en *Familistère* Godin. De ateliers strekken zich over een vrij grote oppervlakte uit, tussen de Zenne en het kanaal, maar meestal tellen ze slechts één niveau.



De ingang van de gasfabriek van de stad Brussel met steenkoollift, Fabriekskaaï. Gravure die gepubliceerd werd in *Le National Illustré* van 13 december 1896.

(lagere school, washuis, winkel voor de werknemers) maakten het geheel compleet. De laatste inwoners verlieten de *Familistère* pas in 1971, een tiental jaar nadat de fabriek waar ze werkten, haar deuren sloot. In 1988 werd het gebouw beschermd. Tegenwoordig zijn er kantoren in gehuisvest.

Door de werken van begin deze eeuw kwam de industrialisering van deze zone in een stroomversnelling terecht, net zoals het gebied tussen het kanaal en de spoorlijn die het Noordstation met dat van Schaarbeek verbond. Steeds meer fabrieken op steeds grotere terreinen kwamen er zich vestigen. Alle waren uitgerust met een zware infrastructuur voor de overslag van goederen aangezien ze in grote mate afhingen van de steenkool die door de aken geleverd werd. De **Centrale électrique de la Ville** (Fabriekskaaï 16) werd in 1907 niet ver van de gasfabriek gebouwd, waardoor deze kade als een productiezone voor energie werd beschouwd. De **Entrepôts frigorifiques de l'Etat** en de **Chantiers Houillers** kwamen er later, in 1922-1923 bij, na de inwijding van de haven. De wegenwerken waren voltooid in 1927, op het ogenblik dat met de aanleg van de voorhaven begonnen was. De Fabriekskaaï zou hierdoor een radicale gedaanteverwisseling ondergaan. Behalve de fabriek Godin, is er vandaag immers nagenoeg niets bewaard gebleven. De gasfabriek verdween in 1960. Op de plaats van de elektriciteitscentrale, die nu bezet wordt door Intercom, staat enkel nog een onherkenbaar gebouw, de overige werden afgebroken in de jaren 1970. Het grootste deel van de kade is ingenomen door parkeerruimten en hangars zonder enige architecturale waarde van het Europees Centrum voor Fruit en Groenten en de firma Mabru (vroeg markt).

De spoorwegbrug van Laken kort voor het uitgraven van de tweede (westelijke) vaargeul, omstreeks 1908.



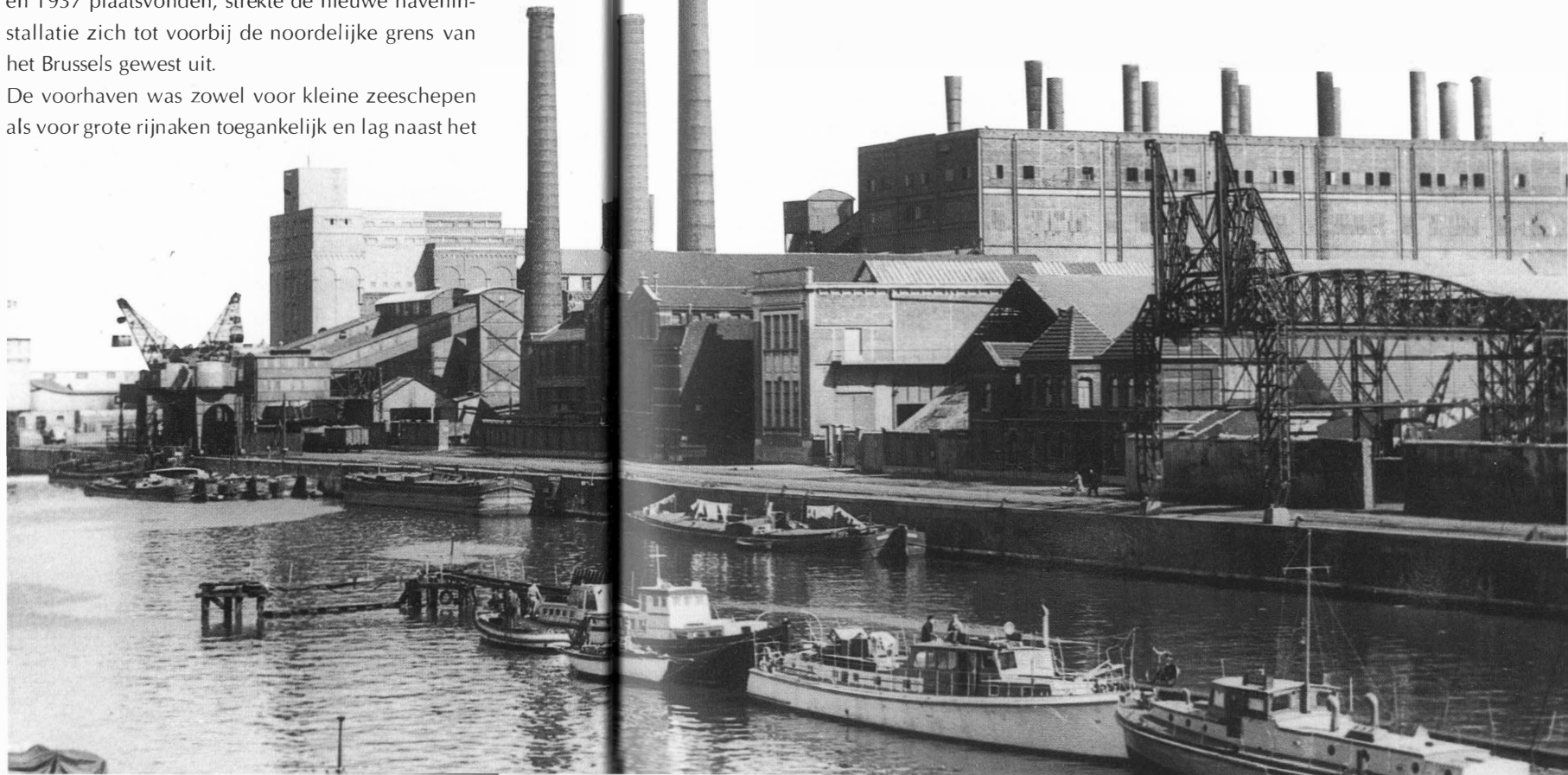
DE VOORHAVEN VAN BRUSSEL: EEN LEVENSNODZAKELIJKE UITBREIDING

Aan de voet van de Van Praetbrug, tegenover de afvalverbrandingsoven liggen de kaden en het clubhuis van de *Bruxelles Royal Yacht Club* (B.R.Y.C.), op de plaats van het voormalig dok van het koninklijk jacht. Verderop strekken zich de installaties van de voorhaven van Brussel uit, de enige zeehaven sinds de bouw van vaste bruggen in de nabijheid van de stad. In 1927, nauwelijks vijf jaar na de inwijding, bleek de haven van Brussel al te klein te zijn. Om de veelbelovende industriële en commerciële ontwikkeling niet in de weg te staan, was uitbreiding noodzakelijk. De terreinen die hiervoor werden uitgekozen, op het domein van Monplaisir, maakten het mogelijk een grotere watervlakte aan te leggen en nieuwe kaden te bouwen. Na de werken, die tussen 1927 en 1937 plaatsvonden, strekte de nieuwe haveninstallatie zich tot voorbij de noordelijke grens van het Brussels gewest uit.

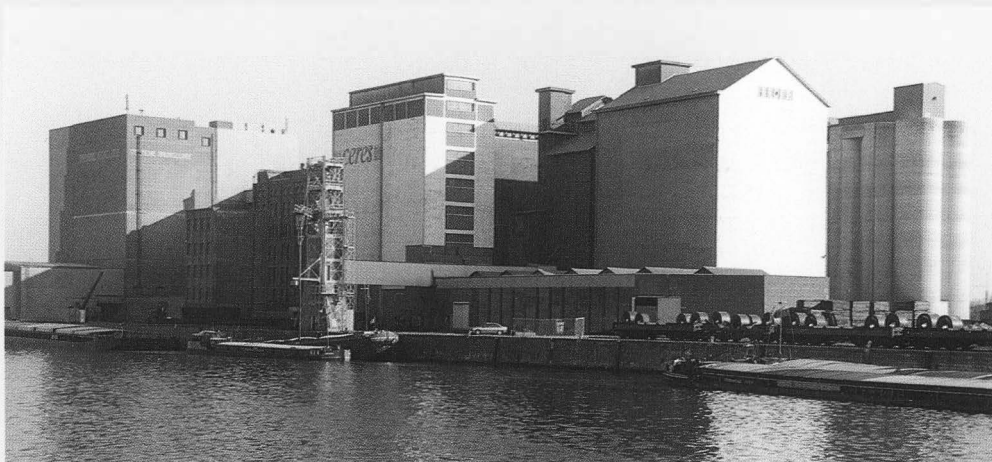
De voorhaven was zowel voor kleine zeeschepen als voor grote rijnaken toegankelijk en lag naast het

rangeerstation van Schaarbeek. Ze trok dan ook onmiddellijk de grootste industrieën aan die landbouwproducten, chemische fabrikaten, bouwmaterialen en vaste en vloeibare brandstoffen verwerkten.

Aanvankelijk waren deze fabrieken op de rechteroever gevestigd, op een speciaal daartoe bestemd, langwerpige terrein, maar het duurde niet lang voordat ze ook de andere oever hadden ingenomen. Hun ontplooiing gebeurde echter steeds langs het kanaal, nooit dwars op de waterweg. Op de oostelijke oever zat de industriële infrastructuur namelijk ingeklemd tussen het kanaal en het station van Schaarbeek terwijl hun ontwikkeling op de westelijke oever tegen-



De Fabriekskaaï in 1956 met de voormalige *Société Bruxelloise d'Electricité* en links de voormalige *Moulin Riquier*, tegenover de *Bruxelles Yachting Club*. Op deze plaats bevindt zich nu de verbrandingsoven.



LA MEUNERIE BRUXELLOISE

Het was niet de bedoeling dat de meelfabriek aan de Vilvoordselaan 300 uit 1907 die van de Groendreef moest vervangen. De Brusselse overheid besliste daar echter anders over en de maalderij zou één van de grootste van België worden.

De bouw van de maalderij was, net zomin als die van de *Moulins Ricquier* of de uitbreiding van de *Moulin des Trois Fontaines* in Vilvoorde geen losstaand feit. Rond de eeuwwisseling verschenen er immers heel wat meelfabrieken aan zeehavens. In Brussel valt hun intriede samen met de modernisering en uitbreiding van het kanaal van Willebroek. De erg productieve meelfabrieken waren bestemd voor granen die uit Noord-Amerika werden geïmporteerd. Daarom bouwde men ze langs de waterwegen maar ook in de nabijheid van spoorwegen die, in geval van nood, ook voor bevoorrading konden zorgen. De fabrieken waren tevens vanaf het begin uitgerust met steeds meer en steeds grotere graansilo's. De *Meunerie Bruxelloise* telt trouwens verschillende soortgelijke silo's in beton en metselwerk, metaal of in volledig beton. De vroegste daten van 1907, de laatste uit de jaren 1960. Samen vormen ze een ware staalkaart van voor dit soort installaties toegepaste bouwtechnieken.

De maalderij zelf vertegenwoordigt een bepaald fabriekstype dat, door de rationele organisatie

van de productie, aan specifieke eisen moet voldoen. Deze typologie verschijnt vanaf het midden van de 18de eeuw, toen het schoonmaken van het graan en het builen van het meel (scheiding van de zemelen, die een tweede keer gemalen konden worden) binnen eenzelfde gebouw gebeurde (vroeger leverden de molenaars grof meel dat door de bakker nog behandeld moest worden voor het gebruik).

Deze verschillende – volledig gemechaniseerde – fasen vereisten een verticale organisatie van de fabriek: het graan of meel viel uit één machine de storttrechter van een andere machine in en op die manier kon de meest tijdrovende manuele arbeid tot een minimum beperkt worden. Anderzijds was een efficiënte transmissie van de stuwkracht en de installatie van steeds belangrijker wordende cilinderbatterijen alleen maar mogelijk door de machines naast elkaar te plaatsen en dus de fabrieken in de lengte te gebruiken.

Deze dubbele vereiste verklaart de bijzondere vormgeving van de meelfabrieken, die zich ook weerspiegelt in de ligging van de gebouwen van de *Meunerie Bruxelloise* – de huidige maalderij *Ceres* – en zelfs in die van de oudere en kleinere *Minoterie Farcy* (Koolmijnenkaai).

Huidige toestand van de maalderij *Ceres*. Het hele rechtse deel van het terrein wordt ingenomen door verschillende groepen silo's waarvan de oudste uit 1907 daten.

gehouden werd door het ooger gelegen dorp Neder-Over-Heembeek.

Al deze bedrijven, die tot de grootste van Brussel behoren, volgden elkaar op langs de voorhaven en de zeehaven. Zonder volledig te willen zijn, vermelden we de opslagplaatsen voor hout **Snaawaerts** (afbraak bezig), de elektriciteitscentrale van de **Société Bruxelloise d'Electricité** die stroom onder hoogspanning leverde aan de staatsspoorwegen (verdwenen om plaats te bieden aan de verbrandingsoven) of de **Moulins Ricquier** (verdwenen). Voorts bevinden zich hier ook nog de petroleuminstallaties van **Shell** en **B.P. Belgium**, de **Brasseries de la Marine**, de nog steeds actieve maalderij **Ceres** en de laboratoria en zoutopslagplaatsen van **Solvay**. Meer in het noorden ten slotte, tegenover de brug van Buda, lagen de **Cokeries du Marly**, die opgetrokken werden in de jaren 1920 door de *Société Belge de l'Azote et des Produits Chimiques du Marly* en Brussel en Antwerpen van stadsgas voorzagen (afbraak bezig).



Het Kasteel van Meudon

Hier en daar herinnert een kleiner gebouw er nog aan dat de oevers van het kanaal niet altijd een industriële roeping hebben gehad. Tegenover de meelfabriek *Ceres* staan twee kleine classicistische paviljoenen. Het zijn overblijfselen van het kasteel van Meudon, dat baron Ferdinand-Philippe-Antoine de Boonem in de 18de eeuw liet bouwen. In 1929 werd een deel ervan verkocht voor de installatie van een opslagplaats van benzine. Twee jaar later werd het kasteel zelf opgeofferd voor andere industriële uitbreidingen. De *Brasseries de la Marine*, die langs de kleine Meudonstraat stonden, naast de twee toegangspaviljoenen van het verdwenen kasteel, hebben lange tijd limonades

Het kasteel Meudon op het einde van de 19de eeuw. Rechts, tussen het gebladerte, is de klokkentoren van de Romaanse kerk van Neder-over-Heembeek zichtbaar.

De paviljoenen van het voormalig kasteel van Meudon. Rechts, de gedeeltelijk verlaten gebouwen van de voormalige *Brasserie de la Marine*.





Een paviljoen met botenhuizen, opgetrokken in 1910 door de *Union Nautique de Bruxelles*. Het gebouw bestaat nog steeds en bevindt zich tussen de installaties van het bedrijf Solvay en het terrein van de *Cokeries du Marly*.

begin van de 19de eeuw gereputeerd was voor zijn cabarets en scheepvaarts attracties. Tot aan Wereldoorlog II vonden hier tal van evenementen plaats zoals zwemwedstrijden, sporttoernooien en demonstraties. Hiervan getuigen nog de villa en het botenhuis van de *Union Nautique de Bruxelles*, die architect Dervoy in 1910 ontwierp. Lang voor er zich imposante fabriekscomplexen vestigden, was dit een ontspanningsclub waar de leden over alle nodige infrastructuur voor hun boten beschikten. Tegenwoordig lijken de villa's een beetje te verdrinken in hun nieuwe industriële omgeving. Toch blijven ze een wat vergeten ludieke en sportieve traditie op het kanaal van Willebroek voortzetten.

De brug van Buda

Aan het einde van onze wandeling ligt de hefbrug van Buda uit 1955.

In 1931 werd een eerste brug gebouwd op initiatief van de *Société du Chemin de fer Industriel*, de laatste privé-spoorwegaansmaatschappij van België. Deze vertegenwoordigde een honderdtal industriëlen uit de streek die de verbindingen tussen de industriële haven van Vilvoorde –in die tijd in aanleg– en de linkeroever van de voorhaven en het rangeerstation van Haren-Schaarbeek wilde uitbreiden.

Vanaf 1927 hadden zich aan de rechteroever van het kanaal immers heel wat grote industrieën gevestigd. Met de bouw van de brug van Buda kon ook de linkeroever zich ontwikkelen.

en spuitwaters gefabriceerd onder het merk "Meudon".

Wat verderop is de Romaanse toren van de kerk van Nederover-Heembeek nog zichtbaar, het resultaat van de fusie van de dorpen Over-Heembeek en Neder-Heembeek in 1814.

De plezierscheepvaart op het kanaal

Verderop ligt Marly, dat in het

Het ging om een hefbrug voor auto- en treinverkeer waarvan het brugdek een hoogte van 35 meter had. Aan weerszijden hiervan bevonden zich twee heftorens met kabeltrommels, bovenaan verbonden door een dwarselement. Hierdoor vormde er zich een driescharnierspant (aan de basis van elke pijler en in het midden van het dwarselement) dat de brug een zekere soepelheid verleende. Het brugdek draagt nog steeds de rails waarop eertijds de goederentreinen passeerden.

De brug uit 1931 werd verwoest tijdens de Tweede Wereldoorlog. De reconstructie volgde tien later en de inwijding gebeurde tijdens de feesten van het vierhonderdjarig bestaan van het kanaal toen Jan van Locquenghien, in juni 1555, de eerste spade in de grond had gestoken.

Van Locquenghien, een echte visionair, had immers voorspeld dat de toekomst van Brussel volledig zou afhangen van de creatie van een kunstmatig aangelegde, bevaarbare waterweg die de tekortkomingen van de Zenne op dat gebied moest opvangen. De Brusselse kanalen hebben er mee voor gezorgd dat de hoofdstad de eerste industriestad van het land is geworden en deze hoop dus ruimschoots overtroffen.

De bouw van de brug van Buda was een initiatief van de *Société du Chemin de Fer Industriel*, met het oog op de industriële ontwikkeling van de linkeroever van het kanaal. De vijf schoorstenen op deze oever maken deel uit van de *Cokeries du Marly*.





Het monument "Aan de ontwerpers der Zeehaveninrichtingen", hier nog op zijn oorspronkelijke plaats, aan de ingang van de Leopold II-laan, in de jaren 1920.

BEKNOPTTE BIBLIOGRAFIE

ABEELS G., *Brussel-aan-zee, Brussel*, 1980.

Bruxelles : un canal, des usines et des hommes, Les Cahiers de la Fonderie, 1986.

DEMEY T., *Bruxelles : chronique d'une capitale en chantier*, 2 dln, Brussel, 1990 en 1992.

HUBERTY C. en VALENTE SOARES P., *De Sint-Katelijnwijk en de oude havendokken*, coll. Brussel, Stad van Kunst en Geschiedenis, 1994.

HYMANS H. en P., *Bruxelles à travers les âges : Bruxelles moderne*, dl. 3, Brussel, 1889.

Archives d'Architecture Moderne, *Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*. Molenbeek,

Anderlecht, Bruxelles pentagone ouest, Bruxelles hors Pentagone, Brussel, 1980.

Inventaris van het cultuurbezit in België. Stad Brussel. Binnenstad, Luik, 3 dln, 1989-1994.

Het Gewest Brussel : van de oude dorpen tot de stad van nu, uitgegeven ter gelegenheid van de tentoonstelling in Passage 44 in Brussel, 1989, o.l.v. A. Smolar-Meynart en J. Stengers, Brussel, 1989.

WAUTERS A., *Documents concernant le canal de Bruxelles à Willebroeck précédés d'une introduction relative à l'histoire de ce canal*, Brussel, 1882.

In dezelfde collectie :

1. HET JUBELPARK, ZIJN GEBOUWEN EN MUSEA (FR - NL - ESP - GB)
2. HET KERKHOF AAN DE DIEWEG (FR - NL)
3. DE GROTE MARKT VAN BRUSSEL (FR - NL - ESP - GB)
4. DE BEGIJNHOFWIJK (FR - NL)
5. DE HEIZEL (FR - NL - ESP - GB)
6. DE LOUIS BERTRANDLAAN EN HET JOSAPHATPARK (FR - NL)
7. DRIE VOORBEEDEN VAN PASSAGES UIT DE 19^{de} EEUW (FR - NL - ESP - GB)
SINT-HUBERTUSGALERIEN - BORTIERGALERIJ - NOORDDOORGANG
8. ANDERLECHT (FR - NL)
DE COLLEGALE - HET BEGIJNHOF - HET ERASMUSHUIS
9. DE ZAVEL DE WIJK EN DE KERK (FR - NL - ESP - GB)
10. DE VIJVERS VAN ELSENE EN OMGEVING (FR - NL)
11. DE SINT-KATELIJNEWIJK EN DE OUDE HAVENDOKKEN (FR - NL)
12. HET LEOPOLDSPARK ARCHITECTUUR EN NATUUR (FR - NL - ESP - GB)
13. DE SQUARESWIJK (FR - NL - ESP - GB)
MARGARETA, AMBIORIX, MARIA-LOUIZA EN GUTENBERG
14. DE ARMAND STEURSSQUARE TE ST-JOOST-TEN-NODE (FR - NL)
15. HET KONINGSPLEIN EN DE WARANDEWIJK (FR - NL - ESP - GB)
16. DE OBSERVATORIUMWIJK IN UKKEL (FR - NL)
17. DE TERVURENLAAN (FR - NL)
18. HET WOLUWEDAL (FR - NL)
19. DE LOUIZALAAN (FR - NL)
20. DE CENTRALE LANEN (FR - NL)
21. SINT-GILLIS VAN DE HALLEPOORT TOT DE GEVANGENIS (FR - NL)
22. DE RINGLANEN VAN HET ROGIERPLEIN TOT DE HALLEPOORT (FR - NL)
23. DE SINT-BONIFATIUSWIJK (FR - NL)
24. DE ONZE-LIEVE-VROUW-TER-SNEEUWWIJK (FR - NL)

Grafische vormgeving: La Page • *Vertaling*: Emmy Toonen
Fotografie: ROscan • *Druk*: P. François n.v. • *Distributie*: Altera Diffusion

© Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Dienst Monumenten en Landschappen
C.C.N.

Vooruitgangstraat, 80 - 1030 Brussel - Tel : 0800/13680

GEDRUKT IN BELGIE

WETTELIJK DEPOT: D/1998/6860/6



De collectie "Brussel, Stad van Kunst en Geschiedenis" wordt uitgegeven om het culturele erfgoed van Brussel ruimere bekendheid te geven. Boeken vol anekdotes, onuitgegeven documenten, oude afbeeldingen, historische overzichten met aandacht voor stedenbouw, architectuur en kunsten... een echte goudmijn voor de lezer en wandelaar die Brussel beter wil leren kennen.



Van het uiterste zuiden van Anderlecht tot aan de brug van Buda op de grens met Vilvoorde, vormt het kanaal van Charleroi naar Willebroek reeds vele jaren een uiterst belangrijke as voor de ontwikkeling van industrie en handel in Brussel. Dit parcours van enkele kilometers laat toe een aspect van ons Gewest te ontdekken dat, ondanks het doorslaggevend economisch effect ervan, nog al te dikwijls ongekend blijft.

Charles PICQUÉ
Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
bevoegd voor Monumenten en Landschappen