

# De ringlanen

van de Hallepoort tot het Rogierplein

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

40



*Realisatie*

Vzw CIDEP (Centre d'Information, de Documentation et d'Étude du Patrimoine)

Algemene coördinatie: Christian Spapens, architect-stedenbouwkundige

Tekst: Charles Gombert, kunsthistoricus

Historische opzoekingen: Serge Combert, historicus

Iconografie: Christiane Van Quorie, architect

*Begeleidingscomité*

Cyrille Segers

Kabinet van Staatssecretaris Emir Kir

Stéphane Demeter, Christine Rouffin, Dominique Pauchet

Directie Monumenten en Landschappen

*Coördinatie*

Dominique Pauchet

Directie Monumenten en Landschappen

*Herlezing*

Kathleen De Koker, Ludo Gobin, Harry Lelièvre

Directie Monumenten en Landschappen

*Fotokredieten*

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

Vzw Centre d'Information, de Documentation et d'Étude du Patrimoine – Verzameling: omslag, 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8(b), 10(o), 11, 12(b), 13, 14-15, 18, 19(b), 20, 21, 22(b), 26(b), 27, 29(o), 30(b), 33, 34(b), 36, 38, 40, 41(o), 42, 46, 47 – Foto's en documentatie: 9, 10(b), 19(o), 23, 24, 25, 26(o), 28, 29(b), 30(o), 31(b), 32, 34(m,o), 35, 37, 39, 41(b), 43, 44, 45; Stadsarchief van Brussel: 8(o); © Koninklijke Bibliotheek van België: 12(o); Cercle d'Histoire et de Documentation de Saint-Gilles: 22(o); Koning Boudewijnstichting: 2; URBIS © ©: 16-17; © MBHG Directie Monumenten en Landschappen: 31(o).

Grafische vormgeving: La Page • Fotogravure en druk: Poot Printers • Distributie: Altera Diffusion

© Verantwoordelijke uitgever: Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,  
Directie Monumenten en Landschappen, Jacques Van Grimbergen, Directeur-generaal  
CCN – Vooruitgangstraat 80 - 1030 Brussel - Tel. 0800/13680

GEDRUKT IN BELGIË

WETTELIJK DEPOT: D/2005/6860/010 - ISBN 2-9600502-7-4

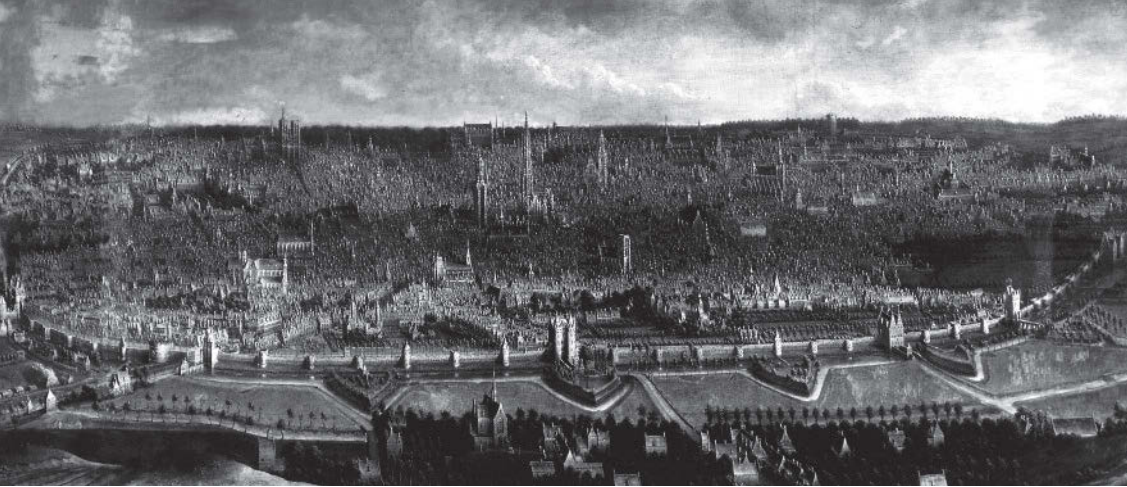
# De ringlanen

## van de Hallepoort tot het Rogierplein

Vzw CIDEP



DE KLEINE RING, VAN DE MIDDELEEUWEN TOT HET MIDDEN VAN DE 20 <sup>ste</sup> EEUW .....	2
VAN DE HALLEPOORT TOT DE VROEGERE LAKENSEPOORT .....	5
<i>Chronologisch overzicht</i> .....	5
VAN DE HALLEPOORT TOT HET ROGIERPLEIN:	
Een wandeling langs de ringlanen .....	17
Van de Hallepoort tot de Anderlechtsepoort .....	18
Van de Anderlechtsepoort tot de Ninoofsepoort .....	27
Van de Ninoofsepoort tot de Vlaamsepoort .....	31
Van de Vlaamsepoort tot de Saintelettesquare en het IJzerplein .....	33
Van het IJzerplein tot het Rogierplein .....	42
DE KLEINE RING VANDAAG .....	47



Panorama van Brussel uit 1665, J.B. Bonnecroy.

## De kleine ring, van de Middeleeuwen tot het midden van de 20<sup>ste</sup> eeuw

De geschiedenis van de kleine ring van de Middeleeuwen tot vandaag is uitvoerig beschreven in het eerste deel over de ringlanen (*Brussel, Stad van Kunst en Geschiedenis nr 22*). Daarom herhalen we hier enkel de hoofdlijnen van deze geschiedenis om ons in dit tweede deel te concentreren op de evolutie van de ringlanen vanaf de Hallepoort, via de kanaalzone, tot aan het Rogierplein.

Zoals reeds gezegd in deel I, stemt het tracé van de ringlanen grotendeels overeen met de vroegere gordel van versterkingen die in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw de verdedigingsfunctie van de middeleeuwse omwalling van Brussel hadden overgenomen. De eerste stadsomwalling, gebouwd in de 13<sup>de</sup> eeuw, had haar beperkingen getoond bij de inname van de stad in 1356 door de graaf van Vlaanderen tijdens de Brabantse successieoorlog. Afgezien van de problemen veroorzaakt door de verzadiging van het grondgebied intra muros, mag men aannemen dat deze smadelijke nederlaag het stadsbestuur overtuigde van de noodzaak een nieuwe omwalling te bouwen. De tweede stadsomwalling – zeven kilometer lang tegenover slechts vier voor de eerste omwalling – omheinde de bebouwde zones die buiten de eerste omwalling waren gebleven. Hiertoe behoorde onder meer de *Kapellekerkwijk* waarvan de bevolking vanaf de 12<sup>de</sup> eeuw snel was toegenomen dankzij de lakennijverheid. Dit verklaart ook de aanzienlijke afstand tussen de Hallepoort en de Steenpoort, gelegen ter hoogte van de Keizerslaan, die tot de eerste omwalling behoorde. Het grondgebied dat door de tweede omwalling werd omsloten, was echter veel groter dan de uitbreiding van het woongebied in deze periode, groter zelfs dan de voorzienbare ontwikkeling ervan, in die mate dat sommige zones pas eeuwen later werden bebouwd, na de

Belgische onafhankelijkheid, toen Brussel zijn nieuwe rol van hoofdstad opnam en de voorsteden een snelle industriële ontwikkeling doormaakten. Het gedeelte ten westen van de tweede omwalling, waarover we het hier vooral zullen hebben en dat tot het overstromingsgebied van de Zenne behoorde, was in de 14<sup>de</sup> eeuw waarschijnlijk niet zeer dicht bevolkt. Zoals M. de Waha reeds schreef, waren het dus militaire overwegingen, namelijk de uitbouw van een doeltreffende defensie waarbij men een zo klein mogelijke omtrek moest verdedigen tegen belegerende troepen, die aan de basis lagen van de keuze voor dit gedeelte van het tracé.

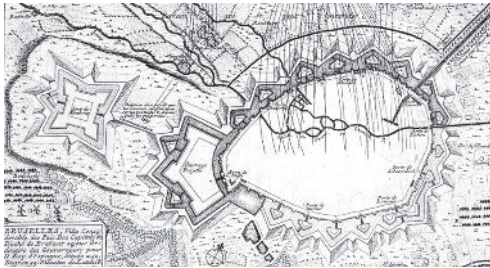
De tweede stadsomwalling was een typisch middeleeuwse verdedigingsmuur. Ze bestond uit een hoge gekanteelde muur uit baksteen bekleed met een parement van natuursteen. Ze omvatte meer dan zeventig torens en zeven stadspoorten. Vanuit deze poorten, gebouwd in het verlengde van de poorten van de eerste omwalling, vertrokken de belangrijkste handelsroutes van het land. Voor de omwalling waren diepe grachten gegraven om aanvallers te verhinderen de muren te beklimmen. In de benedenstad waren deze grachten gevuld met water van de Zenne, in de bovenstad waren het droge grachten.

De ontwikkeling van de artillerie – kanonnen, mortieren, bommen, enz. – in de 15<sup>de</sup> eeuw verplichtte de militaire ingenieurs de principes van de stadsverdediging te herzien. Zo verhoogden ze het aantal opeenvolgende hindernissen om het oprukken van de belegeraars te vertragen terwijl deze onophoudelijk onder vuur werden genomen. Vanaf de 16<sup>de</sup> eeuw werd Brussel geleidelijk beschermd door militaire installaties buiten de muren, meer bepaald bastions versterkt door halve manen en ravelijnen die de verdediging van de middeleeuwse omwalling overnamen. Dit verdedigingssysteem, hoe vernuftig en uitgebreid ook, verloor echter snel zijn doeltreffendheid tegenover de groter wordende mobiliteit van de artillerie en de ontwikkeling van de wegen die

Plan van Brussel uit 1649, gravure van J. Blaeu.



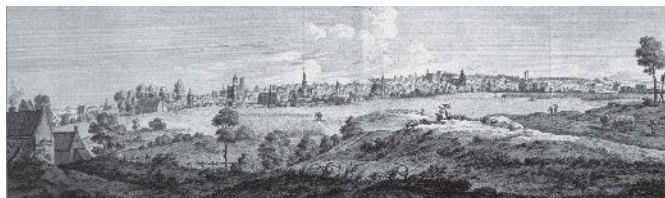
# Van de Hallepoort tot de vroegere Lakensepoort



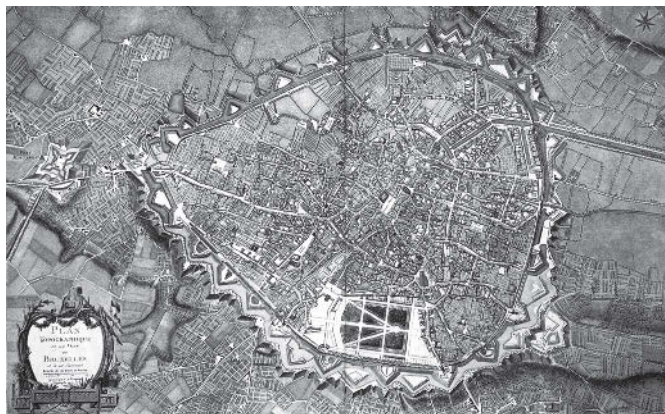
Theoretische visualisatie van de beschieting tijdens het bombardement van Brussel gegraveerd door De Fer. Links het Montereyfort.

het belang van het beleg van steden verminderden. Ook de toenemende reikwijdte van het geschut speelde hierin een rol, zoals Brussel op pijnlijke wijze mocht ondervinden tijdens het bombardement van 1695 door het leger van Lodewijk XIV, dat ongeveer drieduizend huizen tot puin herschiep.

In heel Europa begonnen de steden zich vanaf dan van hun verdedigingswerken te ontdoen en zich letterlijk open te stellen voor de buitenwereld, niet alleen om militair-strategische redenen, maar meer nog om de belemmeringen voor de ontwikkeling van het handelsverkeer uit de weg te ruimen. In Brussel, waar de bouwvallig geworden versterkingen al onder de regering van Maria-Theresia nog slechts minimaal werden onderhouden, nam dit proces vele decennia in beslag. In 1782 verordende keizer Jozef II de ontmanteling van de versterkte steden van de Nederlanden. In 1810 vaardigde Napoleon op zijn beurt een decreet uit om de stadsmuren af te breken en te vervangen door lanen. In 1818 werd het plan van Jean-Baptiste Vifquain voor de aanleg van de ringlanen opgesteld, maar het duurde nog tot de jaren 1840 alvorens de werken in de kanaalzone voltooid waren.



Zicht op Brussel vanaf het platteland van Scheut uit 1777, ets van Antoine Cardon.



Plan van Brussel uit 1777 door Dupuis.



Getekend plan van Brussel, kort na 1780.

## CHRONOLOGISCH OVERZICHT

### De tweede omwalling

Zoals zeer duidelijk te zien is op het oudst gekende stadsplan van Brussel, dat tussen 1559 en 1560 werd getekend door topograaf Jacob van Deventer voor de Spaanse koning Filips II, liep het westelijke gedeelte van de tweede omwalling door de moerassige en snel overstromende zone van de Zenne en zijn bijrivieren waarvan het water de grachten voor de stadsmuur vulde om de toegang voor eventuele belegeraars te bemoeilijken. Hetzelfde plan toont ook, ter hoogte van de Hallepoort, de aanwezigheid van een systeem van voorraadvijvers waarmee een deel van de lager gelegen grachten onder water kon worden gezet.

Oorspronkelijk waren er aan de westzijde slechts twee poorten, ontworpen als echte burchten: de Anderlechtsepoort – ook 't Kruyskenet geheten – en de Vlaamsepoort. Aan de eerste poort vertrok de steenweg naar Bergen, aan de tweede de oude weg naar Vlaanderen, de huidige Gentssteenweg.



Oeverpoort, zicht van buiten de omwalling. Olie op karton, eind van de 18<sup>de</sup> eeuw.

De omwalling bevatte ook twee sluizen op de plaats waar twee armen van de Zenne de stad binnenkwamen: tussen de Hallepoort en de Anderlechtsepoort reguleerde de grote sluis of *Grote Spuy* de hoofdloop van de rivier; terwijl de kleine sluis of *Kleine Spuy*, gelegen tussen de Anderlechtsepoort en de Vlaamsepoort het debiet controleerde van een nevenarm van de Zenne, de zogenaamde *Ransfortzenne*. Meer noordwaarts overspande de *Lakensepoort* de Zenne op de plaats waar deze de stad uitstroomde.

Het kanaal van Willebroek, waarop de Brusselse handelaars sinds de 15<sup>de</sup> eeuw aandrongen, werd pas een eeuw later gegraven, van 1550 tot 1561, en leidde tot de bouw van een nieuwe poort, de *Oeverpoort* of *Kanaalpoort* geheten. Deze eenvoudige poort die geopend werd tegen betaling van een tolgeld, werd versterkt in 1576 maar moest worden afgebroken en herbouwd na de zware overstromingen van 1643. Bernard Raessens, controleur van de stadswerken, tekende de plannen voor het nieuwe gebouw in barokstijl, dat tot het begin van de 19<sup>de</sup> eeuw bleef bestaan. De *Hoogbrug*, een loopbrug die het kanaal overspande en een ononderbroken rondgang van de vestingmuren verzekerde, kon worden opgetrokken om schepen met hoge masten door te laten. Het hele brugcomplex, dat zich ongeveer op het kruispunt van de huidige Handelskaai en Leperlaan bevond, werd gesloopt in 1812.

Algemeen zicht op het Saincteletteplein genomen vanaf het Pakhuis, omstreeks 1905. Links bevinden zich de octrooipaviljoenen van de Oeverpoort.



### De oude haven van Brussel

De ingebruikname van het kanaal van Willebroek in 1561 – een van de eerste in Europa waar het systeem van sassluizen werd toegepast dat kort daarvoor in Italië was uitgevonden – gaf Brussel via de Rupel een directe toegang tot het noorden van het land en verlost de stad van de fiscale aanspraken van Mechelen dat een tol hief op alle boten die de Zenne afvoeren. De economische groei die volgde, deed een nieuwe wijk ontstaan rond de dokken die binnen de stad werden gegraven in het verlengde van het kanaal. De godsdienstoorlogen en de opstand tegen Spanje in de tweede helft van de 16<sup>de</sup> eeuw zetten een domper op de ontwikkeling van de haven, die pas weer tot bloei kwam na het herstel van de vrede onder het bewind van de aartshertogen Albrecht en Isabella (1598-1621).

### De vestingwerken

Tijdens de vestingwerken in de 16<sup>de</sup> en 17<sup>de</sup> eeuw werden de grachten verbreed en verdiept. Halvemanen of ravelijnen – buiten de muren gelegen bolwerken bestaande uit twee zijden die een scherpe hoek vormden – werden gebouwd om de stadsmuur aan het gezicht te onttrekken en af te dekken. Op initiatief van de graaf van Monterey, gouverneur-generaal van de Zuidelijke Nederlanden, werd de Hallepoort, een zwakke plek in het verdedigingssysteem, versterkt door een kolosale citadel die tussen 1672 en 1674 werd gebouwd op de hoogten van Sint-Gillis. Er moest ongeveer tien hectare grond voor worden ont-eigend, plus een bijna even groot terrein voor de steenbakkerijen die

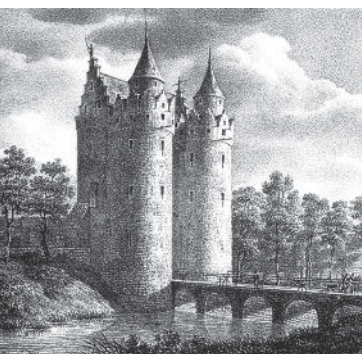
Haven van Brussel op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw. Fotografie van Neurdein.



Haven van Brussel in 1729, rechts het zogenoemde Hansahuis. Gewassen tekening van P. Derons

**‘De zesde wijk is die van de Oeverpoort, die zich uitstrekt vanaf de Vlaamsepoort links (...) tot aan de Lakensepoort... Het is een voortdurend komen en gaan van boten, karren en andere zaken die dienen voor de handel. Men kan er tweemaal daags inschepen naar Antwerpen en Vilvoorde... Men zit heel netjes en comfortabel in de trekschuiten, getrokken door paarden die een mijl per uur afleggen. Ze verlaten de stad naast de Oeverpoort, waarvan de twee zijden in moderne stijl verfraaid zijn met een fronton aan de buitenkant en een platform aan de binnenkant via hetwelk de verbinding op de vestingmuren onderhouden wordt... Alle architecten zijn het erover eens dat deze poort een zeer geslaagd kunstwerk is, een van de mooiste van deze stad waarvan men kan zeggen dat de architectuur er rijkelijker wordt toegepast dan in andere, grotere steden’.**

**Uit: Description de la ville de Bruxelles door G. Frick, 1749**



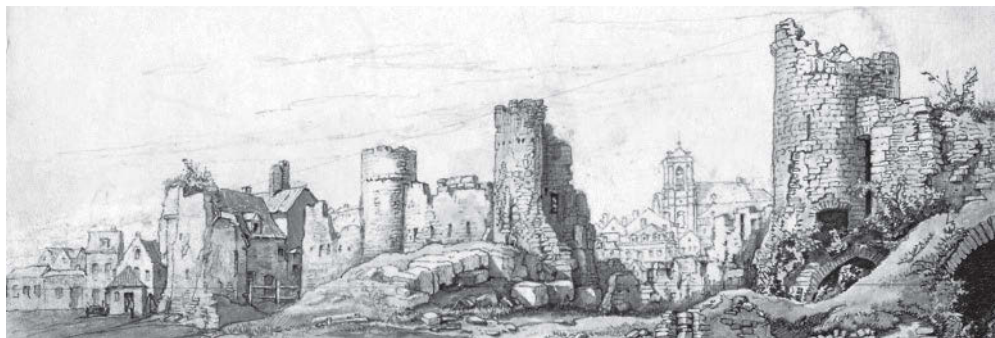
Vlaamsepoort, toestand voor de afbraak van 1782, getekend door P. Vitzthumb en rond 1835 gelithografeerd door A. Boens.

de bouwmaterialen moesten leveren. Deze machtige vesting werd nauwelijks honderd jaar later, in 1782, verkocht met de verplichting ze af te breken. Alleen de namen Fortstraat en Vestingstraat in Sint-Gillis herinneren er nog aan. Voor de Hallepoort zelf werden drie bastions gebouwd, één recht tegenover de poort en de twee andere links en rechts ervan. Het westelijke gedeelte van de omwalling, beschermd door zijn watergrachten, werd veel minder beïnvloed door de vestingwerken van de 17<sup>de</sup> eeuw dan het oostelijke deel.

Hoewel de Brusselse vestingen geleidelijk aftakelden en tijdens de Oostenrijkse periode zelfs werden gedemilitariseerd, haalde de stad, die verantwoordelijk was voor een deel van hun onderhoud, er toch nog bepaalde voordelen uit. Dat veroorzaakte trouwens diverse geschillen tussen het stadsbestuur en de regering. Het betrof de inkomsten van 'de vruchten groeiend op de vestingen', namelijk de verkoop van bomen evenals de verhuur van weidegronden en van de vijvers en de met water gevulde grachten. Een decreet van Karel van Lotharingen uit 1753 beslechtte het conflict door te bepalen dat in de toekomst 'de helft van de som van deze verkoop (van de bomen) naar de financiën van Z.M. zal gaan en de andere helft naar de stadskas'. Die opbrengst was zeker niet te verwaarlozen aangezien er meer dan twintigduizend bomen op de vestingen waren geplant, die hiermee een geliefd wandeloord waren. Deze beplantingen waren typerend voor de 18<sup>de</sup>-eeuwse stedenbouwkundige opvattingen waarin de natuur een voornam plaats bekleedde. De aanleg van de Groendreef als wandelweg in 1704 op de oostelijke dijk van het kanaal van Willebroek is hiervan een ander opmerkelijk voorbeeld.

De stadspoorten hadden in deze periode hun defensief belang verloren en vervulden kort voor de afbraak ervan geen echte functie meer,

Afbraak van de Brusselse omwalling. Hier de Anderlechtsepoort. Tekening van F. Bossuet.

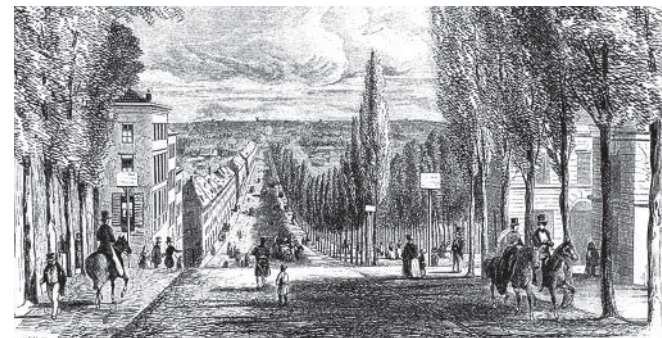


met uitzondering van de Hallepoort en de *Lakensepoort* die respectievelijk als burgerlijke en militaire gevangenis dienst deden. Aan het einde van de Oostenrijkse tijd bleven zodoende alleen deze twee poorten over, samen met de *Oeverpoort* die echter geen verdedigingswerk was. De Anderlechtsepoort en de Vlaamsepoort werden het eerst gesloopt. De meeste van de watervestigingen ten westen daarvan bleven echter intact en werden niet verder ontmanteld tijdens het Franse bewind, ondanks het decreet van Napoleon dat de afbraak van de vestingen verordende met het oog op de toekomstige aanleg van het kanaal naar Charleroi.

Aan het einde van het Franse bewind waren er overigens plannen om de middeleeuwse stadsomwalling te slopen. In plaats daarvan wou het stadsbestuur een tolbarrière bouwen. Maar de toenemende moeilijkheden van het Franse keizerrijk, vooral te wijten aan de hoge kosten om de oorlogen van Napoleon te financieren, beletten Brussel om deze ambitieuze werken uit te voeren. Het enige wat er gebeurde, in 1804-1807, was de bouw van een nieuwe poort, genoemd naar de Franse keizer, in de stadsomwalling, naar de plannen van architect Auguste Payen, meer bepaald op het tracé van de Lakensestraat en de Antwerpsesteenweg.

### De ringlanen

De Hollandse periode (1815-1830) was een tijd van politieke stabiliteit en economische vooruitgang, aangemoedigd door koning Willem I. Brussel werd bovendien de gedeelde hoofdstad van het koninkrijk, samen met Den Haag. Deze gunstige factoren zetten de kwestie van de aanleg van de ringlanen en het kanaal van Charleroi opnieuw op de politieke agenda.



**Na de val van Napoleon in 1815 hertekenden de zegevierende grootmachten eigenmachtig de kaart van Europa. Door het Verdrag van Wenen werden België en Nederland tot één koninkrijk samengevoegd met Willem I als koning. De volledige vereniging van de twee landen bleef echter uit. Niemand was echt gelukkig met deze gedwongen unie; hetgeen treffend geïllustreerd werd door het feit dat de koning, het hof, de ministeries en de kamers om het jaar van Den Haag naar Brussel verhuisden en omgekeerd.**

Kruidtuinlaan, ca. 1850.



Madouplein, ca. 1950.



Medaille van L. Wiener ter herdenking van de wet van 18 juli 1860 die de octrooien aan de toegang tot de steden afschafte.

**De opheffing van het octrooirecht**  
**Hoewel de octrooibarière de Stad Brussel aanzienlijke inkomsten opleverde, hinderde ze tegelijk ernstig de verbinding tussen de binnenstad en de randgemeenten. Het stadsbestuur was hiervoor vragende partij voor de opheffing van de octrooibarière, want het zag met lede ogen aan hoe zich in de voorsteden allerlei bedrijven vestigden waar ze een lagere fiscaliteit genoten. Meerdere projecten om de aangrenzende gemeenten aan te hechten en de belasting op te heffen mislukten tot in 1860 het wetsvoorstel van Frère-Orban op de afschaffing van het octrooirecht werd goedgekeurd. Deze liberale politicus hekelde in de Kamer deze 'gordel van muren en grachten' als 'de laatste overblijfselen van de Middeleeuwen te midden van de moderne beschaving'.**

In 1818 schreef het stadsbestuur een wedstrijd uit om ringlanen te voorzien op de te slopen stadswallen. Er werd bepaald dat 'het beste plan datgene zal zijn dat de stad de meeste voordelen bezorgt op het gebied van economie, verfraaiing, verbetering van de verbindingen en vermeerdering van de bevolking'. De wedstrijd werd gewonnen door de hoofdingenieur van Waterstaat,

J.-B. Vifquain, met een plan getiteld *Verfraaiing van Brussel. Algemeen plan voor de ringlanen*. Het plan bouwde voort op de 18<sup>de</sup>-eeuwse theorieën inzake stedenbouw en beoogde gelijktijdige initiatieven voor de demografische, economische en esthetische ontwikkeling van de stad. Het plan wou door nieuwe gebouwen alle lelijke woningen 'verbergen' die aan de voet van de vroegere omwallingen stonden en brede lanen trekken – bij voorkeur door de ongezonde volkswijken omdat hier slechts 'weinig moet worden opgeofferd' – verfraaid met beplantingen, tuinen en fontein. In het oosten zouden de lanen luisterrijk zijn en afgeboord met overheidsgebouwen. In het westen moest de aanleg van het kanaal industriële en commerciële activiteiten aantrekken. Vifquain was van oordeel dat 'de gedeelten van de nieuwe ringlaan tussen de Anderlechtsepoort en de Oeverpoort leeg zullen blijven en moeilijk kandidaat-bouwers zullen vinden als ze langs deze kant niet worden verlevendigd door een arm van het kanaal dat misschien weldra de welvaart van Brussel buitengewoon zal doen toenemen door de handel in steenkool die langs een nieuw kanaal in overvloed vanuit Charleroi zal worden aangevoerd'.

De afbraak van de tweede omwalling nam een twintigtal jaar in beslag. Een tekening van François Bossuet uit 1828 toont dat de vestingen tussen de Hallepoort en de Anderlechtsepoort aan de vooravond van de Belgische onafhankelijkheid nog lang niet volledig waren gesloopt, ook al kon men door een brede bres in de muur reeds de huizen van de binnenstad zien.

De Antwerpse laan, tussen het kanaal van Willebroek en de Zenne, werd als eerste aangelegd (1819). De vrijgekomen gronden langs het tracé dat loodrecht op het kanaal stond, werden door de stad verkaveld. Op de plaats waar de Lakensestraat op de nieuwe laan uitmondde, werd een plein aangelegd, het *Antwerpenplein*. Bij de onafhankelijkheid was het hele westelijke gedeelte van de lanen tot



Luchtfoto van de met bomen beplante lanen met details van de Naamsepoort, omstreeks 1950.

aan de Waterloolaan voltooid. Na 1830 werden de werken voortgezet tussen de Hallepoort en de Anderlechtsepoort met de aanleg van de *Frankrijklaan*, later omgedoopt tot Zuidlaan. Hierbij werden de resten van de grote sluis afgebroken. In 1836 werd het volgende stuk van de kleine ring voltooid, de Slachthuislaan, tussen de Anderlechtsepoort en de Ninoofsepoort.

Door de beplantingen met meerdere rijen bomen vormden de ringlanen aangename wandelwegen. Een octrooigracht en -omheining evenwijdig met deze lanen markeerden de stadsgrenzen. Nabij de plaats van de vroegere stadspoorten werden octrooipaviljoenen gebouwd, waar de stadsambtenaren belasting inden op de koopwaar die de stad werd binnengebracht. Van deze gebouwtjes, ontworpen door architect Auguste Payen, zijn alleen de neoclassicistische paviljoenen van de Anderlechtsepoort (1836) en de Ninoofsepoort (1833-1834) overgebleven. De paviljoenen aan de vroegere Vlaamsepoort en Oeverpoort verdwenen bij de werken voor de verbreding van het kanaal aan het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw.

### **Het kanaal van Charleroi**

Van bij de oprichting van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden circuleerden er petities met de vraag de aanleg van een kanaal van Charleroi naar Brussel opnieuw te onderzoeken. Deze waterweg, die

een nieuwe verbinding zou creëren tussen het zuiden en noorden van het land, moest onder andere het transport van de steenkool uit de Henegouwse mijnen naar de nieuwe industriële ondernemingen mogelijk maken om er de alsmar talrijkere stoommachines aan te drijven.

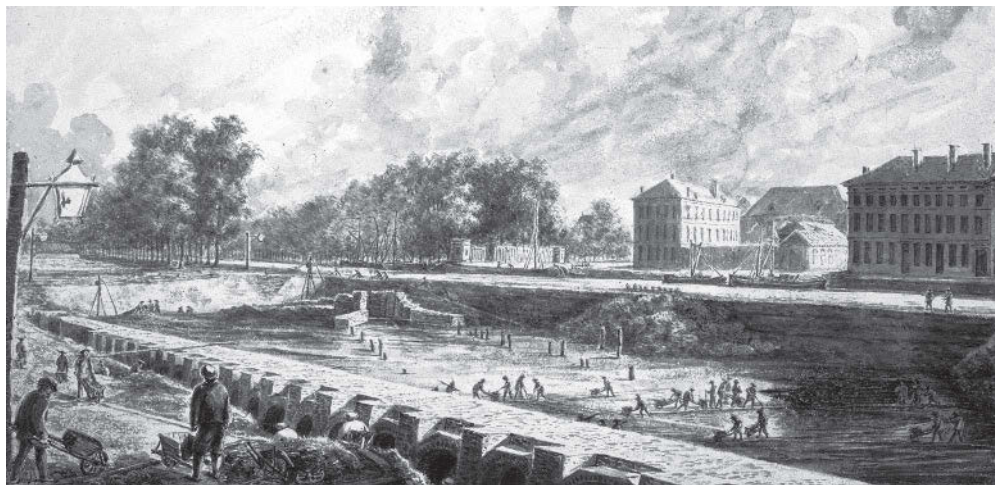
Een eerste plan voor een kanaal met kleine tonnenmaat werd in 1817 gepresenteerd door een lid van de Staten-Generaal, Antoine Barthélémy, die zijn naam gegeven heeft aan een van de lanen langs het huidige kanaal. Enkele jaren later, in 1823, gaf de overheid aan J.-B. Vifquain opdracht het plan verder uit te werken. Vifquain stelde voor een kanaal van middelgrote tonnenmaat te graven waarop de zogenaamde 'baquets de Charleroi', gebouwd naar het model van de Engelse aken zouden kunnen varen. De werken werden in januari 1826 goedgekeurd en duurden zes jaar. Op 22 september 1832 werd het kanaal officieel geopend.

Het kanaal van Charleroi bereikte de hoofdstad oorspronkelijk aan de Ninoofsepoort, waarmee het een rechte hoek vormde. Vandaar volgde het kanaal het oude tracé van de stadsomwalling waarop iets later de nieuwe ringlanen werden aangelegd, met tussen de Vlaamsepoort en de Oeverpoort, de *Entrepotlaan* – vandaag de Nieuwpoortlaan en de Negende Linielaan – begonnen in mei 1844 en voltooid in september 1851. Zoals T. Demey schreef, werd dit commerciële en lawaaiige gedeelte van de lanen weldra 'bevolkt door handelszaken, steenkooldepots, loodsen en hallen die leefden van het



Medaille van Braemt ter herdenking van de opening van het kanaal van Charleroi in september 1832.

Uitgraving van het kanaal tegenover de Groene Hond, in 1830 getekend door Vitzhumb.



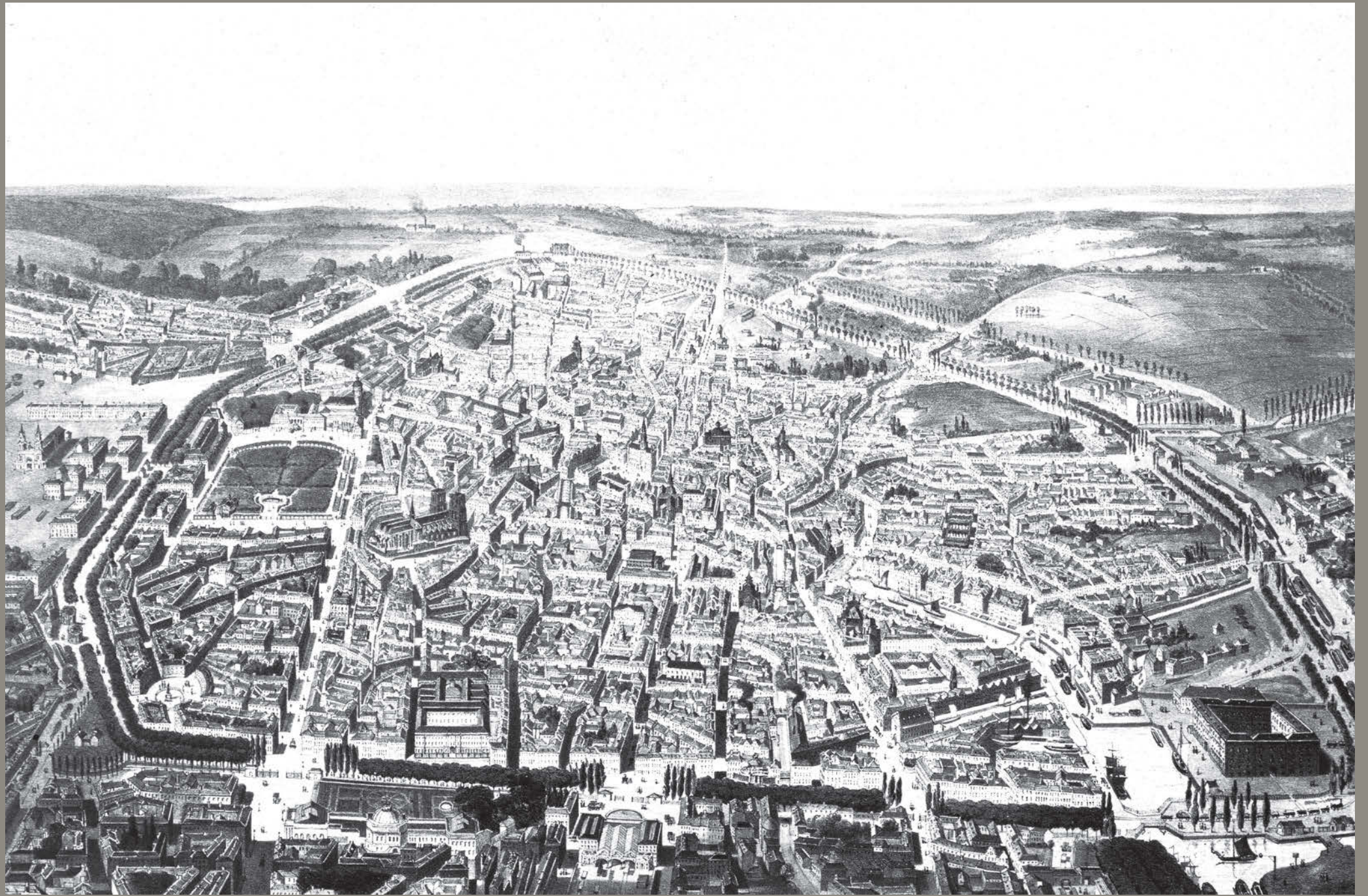
transport per boot van goederen en grondstoffen bestemd voor de industriële wijk van Molenbeek'.

In 1829, terwijl de werken aan het kanaal van Charleroi volop bezig waren, werd een andere grote bouwverf opgestart, namelijk het graven van het Groot Dok, ook *Handelsdok* genaamd. Het ging om een verbreding van het kanaal van Willebroek op gronden die vroeger buiten de middeleeuwse stadsomwalling lagen en door de stad werden ingelijfd na de aanleg van de Antwerpse laan. De eerste spadensteek gebeurde in april 1830 enkele maanden voor de Belgische onafhankelijkheid. Zo ontstond een echte binnenhaven van zo'n 180 meter lang die tot honderdvijftig schepen kon ontvangen. Aan de westzijde van het *Handelsdok*, die in het noorden begrensd werd door de nieuwe *Oeverpoort* (1833), werd tussen 1843 en 1847 een groot stapelhuis gebouwd naar de plannen van architect Louis Spaak. Het stapelhuis sloot aan op de spoorlijn die in die tijd het *Bogaardenstation* verbond met het Noordstation via de lanen van de kleine ring. Dit strenge en massieve gebouw in neoclassicistische stijl was vernieuwend door het gecombineerde gebruik van gietijzer, gewalst ijzer en metselwerk. Het stapelhuis werd in 1911 gesloopt bij het begin van de werken aan de nieuwe zeehaveninstallaties ten noorden van het Sainteletteplein, waarvoor ook het oude *Handelsdok* werd gedempt. Op de vrijgekomen terreinen zou tussen de twee wereldoorlogen de nieuwe Maritieme Wijk verrijzen die in grote trekken aan dit gedeelte van de ringlanen hun huidige uitzicht gaf.

Opslagplaats van Brussel, gefotografeerd aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw door A. Louvois.





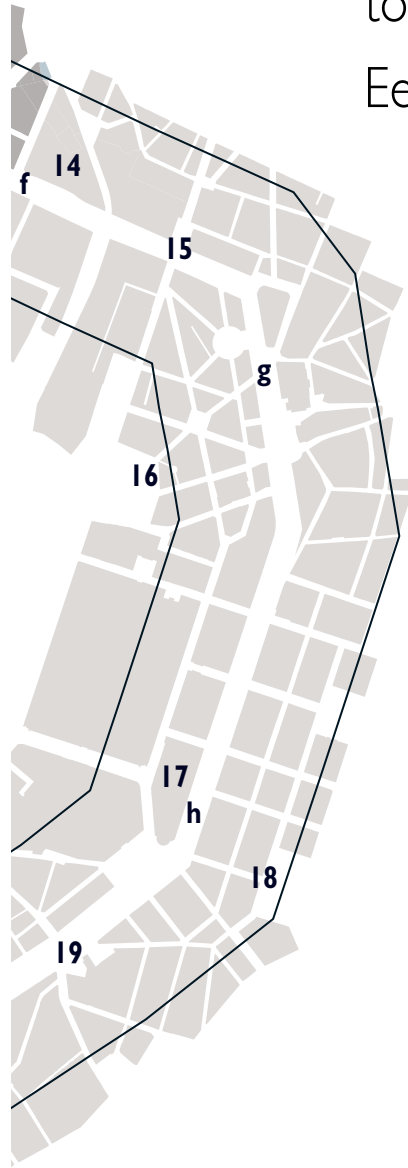




Vorige pagina's:  
 Gravure van Brussel door Guesdon, op  
 basis van een foto genomen vanuit een  
 luchtballon van het Noordstation tot de  
 Hallepoort, omstreeks 1855.



## Van de Hallepoort tot het Rogierplein: Een wandeling langs de ringlanen

- a - Zuidlaan
- b - Slachthuislaan
- c - Barthélémylaan
- d - Negende Linielaan
- e - Antwerpselaan
- f - Kruidtuinlaan
- g - Bischoffsheimlaan
- h - Regentlaan
- i - Gulden Vlieslaan
- j - Waterloo laan
  
- 1 - Hallepoort
- 2 - Wijk van de Marollen
- 3 - Zuidstation
- 4 - Anderlechtsepoort
- 5 - Instituut voor Kunsten en Ambachten
- 6 - Ninoofsepoort
- 7 - Wijk van de Papenvest
- 8 - Vlaamsepoort
- 9 - Klein Kasteeltje
- 10 - Havenwijk
- 11 - Sainteletteplein
- 12 - Noordwijk
- 13 - Rogierplein
- 14 - Kruidtuin
- 15 - Schaarbeeksepoort
- 16 - Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuwwijk
- 17 - Paleis der Academiën
- 18 - Leopoldswijk
- 19 - Naamsepoort
- 20 - Louisapoort
- 21 - Justitiepaleis



 Omleiding van de Zenne  
 Kanaal

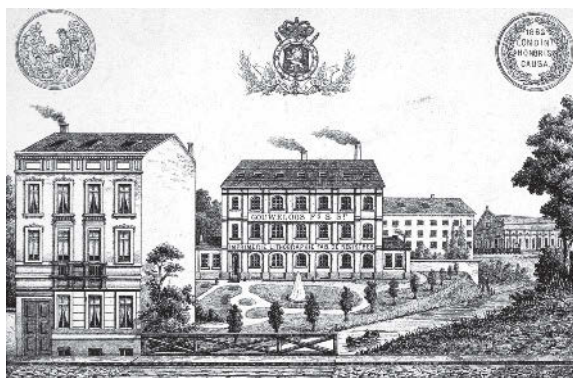


Zicht op de werf van de overwelving van de Zenne, aan de kruising van de huidige Zuid- en Lemonnierlaan. Foto toegeschreven aan J. Kampfe, 1870.

## VAN DE HALLEPOORT TOT DE ANDERLECHTSEPOORT

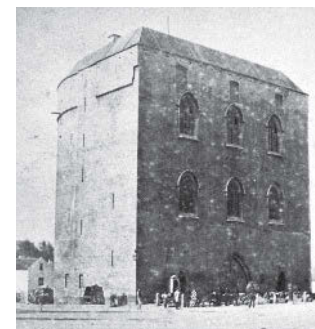
De werken voor de aanleg van de *Frankrijklaan* – vanaf 1841 de Zuidlaan genaamd – begonnen in 1832 en duurden bijna tien jaar. De eerste gebouwen langs de laan werden vanaf 1836 opgetrokken nabij de Hallepoort. Een vijftigtal jaar later was de hele laan bebouwd met voor het merendeel woonhuizen in neoclassicistische of eclectische stijl. Sommige daarvan bestaan vandaag nog, hoewel ze sinds lang zijn omgebouwd tot hotel of handelszaak. Hun statige voorkomen verradt nog de welstand van hun vroegere eigenaars. Afbraak en nieuwbouw, vooral in de omgeving van het Zuidstation, hebben echter lelijk huis gehouden in de oorspronkelijke homogeniteit van het stadsweefsel. Buitenmaatse kantoorgebouwen zonder enige band met de oude perceelindeling verstoren de harmonie. De gedurfde renovatie (1997-2001) van een industrieel gebouw uit de jaren 1920 tot kantoren door architect Jo Crepain, naast de oude sluis op de Zenne (Poincarélaan nr 78-79), toont nochtans aan dat oud en modern goed met elkaar te verzoenen zijn.

Zenne aan de toegang tot Brussel circa 1870. Rechts, het Zuidstation. Publicitaire fotografie van Gouwelloos.



## De Hallepoort

De Hallepoort is het enige belangrijke overblijfsel van de tweede stadsomwalling van Brussel. Dat is te danken aan het feit dat de poort in de tweede helft van de 18<sup>de</sup> eeuw, toen men begon met de systematische afbraak van de vestingwerken, dienst deed als gevangenis. De poort had in de loop der tijden trouwens diverse functies gehad: hooizolder in het midden van de 17<sup>de</sup> eeuw, verschillende kerken militaire gevangenis, lutherse tempel, strafgevangenis in 1759 en archiefdepot in 1827. Na een eerste restauratie door architect Tilman-François Suys (1844) werd de Hallepoort staatsbezit en gebruikt als onderkomen voor de verzamelingen van het koninklijk museum voor wapenrustingen, oudheden en etnologie.



Hendrik Beyaert begon in 1868 aan een tweede restauratiecampagne die de Hallepoort zijn huidige uitzicht zou verlenen. Het resultaat leunt echter dichter aan bij de fantasie van de restaurateur dan bij de historische realiteit. Beyaert toonde zich in dit opzicht een volgeling van de Franse stedenbouwkundige Eugène Viollet-le-Duc die tal van kastelen en gotische kerken in Frankrijk drastisch 'restaureerde'. Dat gebeurde niet met de omzichtigheid en zin voor authenticiteit zoals vandaag het geval is, maar door het oude gebouw letterlijk opnieuw uit te vinden en te herbouwen in zijn veronderstelde oorspronkelijke staat. Dichter bij ons, in het begin van de jaren 1990, hebben archeologische opgravingen een deel van de oude structuren van de poort aan het licht gebracht.

Het plantsoen rond de Hallepoort, dat sterk geleden had onder de metrowerken van de jaren 1970, is een paar jaar geleden heraangelegd. Aan de kant van Sint-Gillis, aan de Hallepoortlaan, leidt een rij mooie appartementsgebouwen uit de eerste decennia van de 20<sup>ste</sup> eeuw naar de Jean Volderslaan – een lange as waarboven het silhouet van de nabijgelegen Sint-Gilliskerk uittorent – en de Cité Fontainas waarvan de elegante gebogen gevel doet denken aan de Engelse huizenrijen in halvemaanvorm. Het bekendste voorbeeld hiervan is ongetwijfeld de Royal Crescent in Bath, gebouwd omstreeks 1767.



Hallepoort voor haar transformatie. Anonieme foto, circa 1860.

Links: Hallepoort na haar restauratie door H. Beyaert, die deze foto signeerde rond 1875.

Een muurschildering *Le passage inconnu* van François Schuiten, die de sfeer oproept van de bij stripliefhebbers bekende serie *Duistere Steden*, versiert het metrostation Hallepoort.



Cité Fontainas, wijkplaats voor gepensioneerde leraars. Anonieme foto uit de 19<sup>de</sup> eeuw.

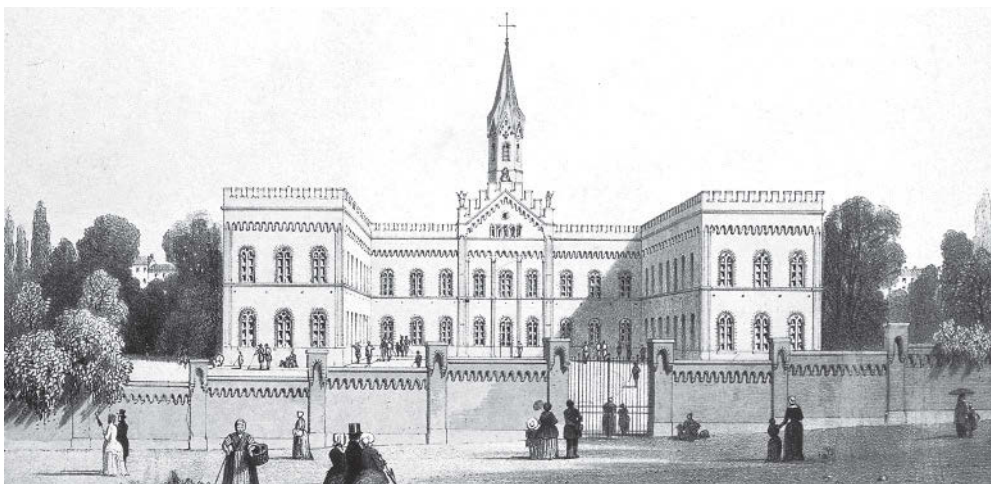


### **De Cité Fontainas en het voormalige Blindengesticht**

De Cité Fontainas, genoemd naar burgemeester André Fontainas die zich had ingezet om het lot van de onderwijzers te verbeteren, werd gebouwd als rustoord voor gepensioneerde leerkrachten. Het reglement bepaalde dat het woonrecht kon worden ingetrokken 'om zwaarwichtige redenen waarover het College zal oordelen'!

De plannen werden getekend door architect Antoine Trappeniers in 1865. De neoclassicistische gevel is harmonisch opgebouwd rond een centraal, licht uitspringend gedeelte bekroond door een beeldhouwd fronton. Daarin ziet men twee gevleugelde geesten vergezeld van twee arme kinderen die een medaillon met de beeltenis van Fontainas ondersteunen. Twee symmetrische paviljoenen sluiten de gevel aan weerszijden af. Het geheel heeft de monumentale allure van een paleis, hetgeen sterk contrasteert met de bescheiden woningen die het gebouw oorspronkelijk bevatte.

Blindengesticht zoals het ontworpen werd door Cluysenaar, getekend door Vanderhecht voor de "Société Royale de Philantropie de Bruxelles".

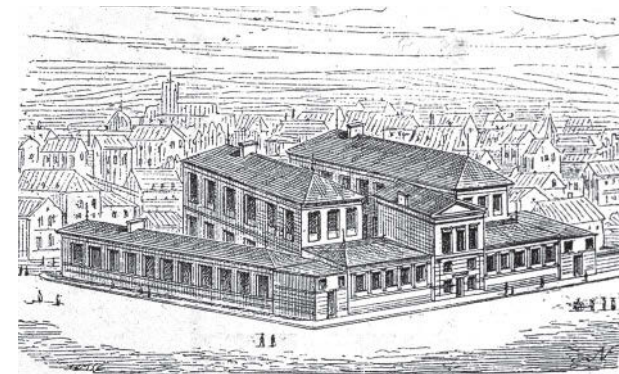


Het vroegere Blindengesticht aan de overkant van de ringlaan, opgericht door de *Société Royale de Philantropie* dankzij een legaat van baron L.-F. de Ghendt de Lengentier, vertoonde bij zijn oprichting eveneens een fraai uiterlijk met zijn sierlijke gevels bekroond met kantelen. Het U-vormige gebouw in neo-Tudorstijl, gebouwd tussen 1849 en 1855 naar de plannen van J.-P. Cluysenaar, onderging in de loop der jaren talrijke verbouwingen. Zo werden aan het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw een administratief paviljoen en een infirmerie bijgebouwd door Paul Saintenoy. In 1957 werden de zijvleugels verlengd tot aan de Zuidlaan terwijl het centrale paviljoen met een verdieping verhoogd werd. De gevels werden toen ook gemoderniseerd en verloren hun kantelen. Tussen 1991 en 2000 is het interieur volledig heringericht (architect Boelens). De instelling heeft zijn functie als rust- en verzorgingstehuis voor bejaarden behouden, maar is niet langer specifiek bedoeld voor blinden en slechtzienden.

### **Een vroegere gemeenteschool**

Jozef Poelaert (1817-1879) – wiens naam verbonden blijft met de bouw van het Brusselse Justitiepaleis, zijn laatste werk – tekende in 1849 de plannen van dit sobere gebouw bedoeld als lagere school voor jongens en meisjes naar de principes van Karel Buls. Het was de eerste school die de Stad Brussel als dusdanig liet ontwerpen. De strenge symmetrie van de bepleisterde en geschilderde voorgevel, en het driehoekige fronton boven het centrale portaal zijn typisch voor de neoclassicistische architectuur die Poelaert aan het begin van zijn carrière beoefende. Even verderop wordt de ringlaan overspannen door een ijzeren spoorwegbrug die nogmaals laat zien hoe ingrijpend de werken voor de Noord-Zuidspoorverbinding de fysionomie van Brussel hebben gewijzigd en de stad op meer dan één plaats diepe littekens hebben bezorgd. Deze indrukwekkende constructie is onlangs verfraaid door de kunstenaar Jean Glibert met een originele combinatie van kleuren en lichten die de verschillende onderdelen beter tot hun recht laten komen.

School aan de Zuidlaan in 1878, houtsnede van F. Narjoux.





Zuidstation ontworpen door Payen.  
Tekening van Louis Titz.

### Het Zuidstation en omgeving

De eerste spoorlijn van het Europese vasteland, tussen Brussel en Mechelen, werd op 5 mei 1835 in gebruik genomen aan de Groendreef langs het kanaal van Willebroek. Aan de andere kant van de stad, in de buurt van de Zuidlaan, aan de rand van het Rouppeplein, werd in 1840 het kleine *Bogaardenstation* geopend op de lijn naar Tubeke. De naam verwees naar het klooster dat vroeger op deze plaats stond. Dit bescheiden stationsgebouw werd in 1869 vervangen door het eerste Zuidstation, gebouwd op het grondgebied van de gemeente Sint-Gillis. De plannen werden getekend door Auguste Payen, stadsarchitect en eerste architect in dienst van de Belgische spoorwegen. De monumentale ingang, waarvan de rondbogen het beeld van een Romeinse triomfboog oPRIEpen, werd bekroond door een kolossale beeldengroep in gietijzer, vervaardigd door beeldhouwer Louis Samain. Een vrouwenfiguur die een strijdwagen mende, symboliseerde 'de voor-

Bouw van de bogen van het viaduct van de Noord-Zuidverbinding.



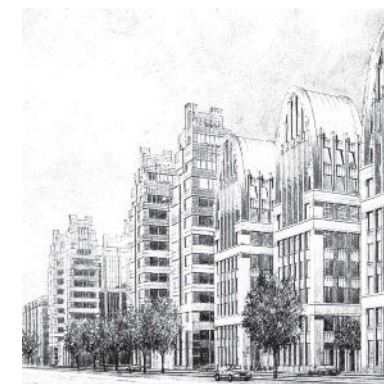
uitgang van de spoorwegen'. Een jaar na de opening van het *Bogaardenstation* werd tussen dit station en de Groendreef een goederenspoor aangelegd dat de nieuwe ringlanen volgde tot aan de draaibrug van het *Handelsdok* en de Antwerpse laan. De goederentransporten reden over de openbare weg, voorafgegaan door een agent die overdag een bel en een rode vlag hanteerde, en 's nachts een

lamp! Deze onbevredigende oplossing, die permanente verkeershinder en talrijke ongevallen veroorzaakte, duurde tot de ingebruikname, na de opening van het Zuidstation, van een nieuw ringspoor dat door Anderlecht en Molenbeek liep.

Reeds voor de Eerste Wereldoorlog werden plannen gesmeed voor een spoorverbinding tussen het Noord- en het Zuidstation dwars door het stadscentrum. Weldra verzezen de eerste bogen van de stenen brug die de ringlaan zou overspannen op het ruime plein dat in die tijd voor het Zuidstation lag. Maar de oorlog stak stokken in de wielen. Uiteindelijk zou de Noord-Zuidverbinding pas veertig jaar later worden opengesteld, na de Tweede Wereldoorlog. Deze werken leidden in 1949 tot de afbraak van het majestueuze stationsgebouw van het Zuidstation.

De stationsgebouwen die men vandaag nog kan zien en uit 1954 dateren, zijn het werk van de architecten Adrien en Yvan Blomme en Fernand Petit, die in 1937 ex-aequo als winnaars uit een openbare ontwerpwedstrijd waren gekomen. De eenvoud van de bouwvolumes, de eenheid van concept en de gevelbekleding uit gele baksteen maken het tot een typisch gebouw van de jaren vijftig. De recente verbouwingswerken, die overigens nog altijd aan de gang zijn, voor de bouw van de terminal voor de hogesnelheidstreinen – Thalys en Eurostar – hebben het oorspronkelijke uitzicht grondig gewijzigd. Met name de verdwijning van de toren met zijn verlichte klok die het embleem was van het Zuidstation, valt te betreuren. Overigens ondergaat momenteel de hele stationswijk een volledige metamorfose.

Aan de overkant van de Zuidlaan, op de hoek van de Lemonnierlaan, hadden de architecten Adrien en Yvan Blomme in 1934 voor de brouwerij Caulier de plannen ontworpen van de voormalige brasserie *Express-Midi*. Het functionele gebouw draagt op de gebogen gevel nog altijd in grote letters het opschrift, aangebracht in geglazuurde keramiektegels, van het sinds lang verdwenen biermerk 'PERLE Caulier 28'.



Project voor de heraanleg van de buurt van het Zuidstation (Fonsnylaan) door het Atelier d'Art urbain.

Publicitair gebouw getekend door de gebroeders Blomme in 1934 voor de brouwerij Caulier.





Hotel Terrasse (hoek van de huidige Zuid- en Lemonnierlaan) oorspronkelijk en huidig uitzicht.

### De oude sluis en de Luchtvaartsquare

Vorbij het kruispunt met de Lemonnierlaan, dat het vertrek vormt van de centrale lanen, wordt de aandacht getrokken door de sierlijke eenvoud van een neoclassicistisch gebouw. Hier aan de Poincarélaan, op het grondgebied van Anderlecht, bevindt zich de oude zuidersluis, gebouwd naar de plannen van architect Léon Suys. Het gebouw, gedeeltelijk opgetrokken met recuperatiemateriaal, werd in 1871 in gebruik genomen. De sluisdeuren, bediend door indrukwekkende hydraulische cilinders die nog altijd aanwezig zijn, maakten het mogelijk de loop van de Zenne te regelen die via twee buizen van 6 meter breed op 4,5 meter hoog stroomde alvorens onder de nieuw aangelegde centrale lanen door te lopen. De grote sluis bleef in bedrijf tot aan de tweede omleiding van de Zenne. Het beschermde gebouw heeft lange tijd leeg gestaan, maar herbergt vandaag een restaurant waarin men nog het vroegere drijfwerk van de kleppen kan bewonderen. Het gebouw links van de grote sluis, dat tussen 1997-2001 grondig gerenoveerd werd door Jo Crepain, huisvestte vroeger de kantoren van de J.O.C. (Jeunesse Ouvrière Chrétienne). Om het gebouw beter te integreren in het stadsweefsel heeft de architect de gevel van dit oude industriële pand uit de jaren 1920 volledig hertekend en vooral gespeeld met het contrast van de materialen: op de oude manier gehouwen natuursteen voor het rechtergedeelte en gladde, witte bepleistering voor het linkergedeelte.

De Luchtvaartsquare, die rechtstreeks aan de Poincarélaan paalt, is omgeven door mooie gebouwen – appartementen, kantoren, handels-



Een van de recentste gebouwen opgetrokken langs dit gedeelte van de kleine ring, naar de plannen van J. Crepain.



zaken – waarvan de gevels de invloed vertonen van hetzij de art nouveau, hetzij de art deco. Het gebouw van de in 1907 opgerichte verzekeringsmaatschappij *Sociale Voorzorg*, achteraan op de square, combineert beide stijlen. Opgetrokken in 1912 naar de plannen van Richard Pringiers, een van de voornaamste medewerkers van Victor Horta, werd het in de jaren 1930 heringericht door Fernand en Maxime Brunfaut. De buitenkant bleef praktisch ongewijzigd, maar de grote ontvangsthal op de benedenverdieping kreeg een schitterende en monumentale art-decovormgeving.

Het *monument voor de Foorreizigers gestorven voor het vaderland* van V. Voets (1923), aan het begin van de square, verwijst naar de Zuidkermis die langs dit gedeelte van de ringlaan elk jaar in de zomer de grote massa aantrekt, en dat sedert 1880. Deze kermis, die een lange geschiedenis heeft, genoot niet altijd een goede faam. Burgemeester Charles De Brouckère bestempelde dit volksvermaak als achterhaald en 'overblijfselen uit de Middeleeuwen'. Critici hekelden vooral het immorele karakter van de kermis, de vele afwezigheden op het werk, het nachtelijk kabaal en de verkeershinder die de foorreizigers veroorzaakten, om nog te zwijgen van het inkomensverlies voor de lokale middenstand.

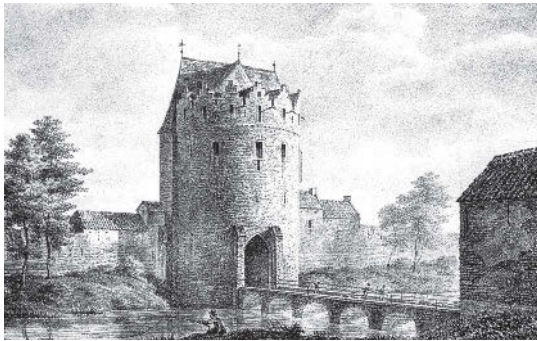
De Sociale Voorzorg getransformeerd door Fernand en Maxime Brunfaut.



Monument voor de foorkrammers gestorven voor het vaderland, 1923.



Plezier voor groot en klein.



Anderlechtsepoort voor de afbraak in 1784, getekend door P. Vitzthum en gelithografeerd circa 1835 door A. Boens.

#### De omleiding van de Zenne

De eerste werken voor de overwelving van de Zenne, uitgevoerd vanaf 1870 op initiatief van burgemeester Jules Anspach, zijn verbonden met de aanleg van de Centrale lanen in het stadscentrum.

In de jaren 1920 ontstond de idee om de Zenne rond de stad om te leiden. Vanaf de Veeartsenstraat in Anderlecht tot aan de Werkhuizenkaai zou de Zenne tussen de Luchtvaartsquare en het IJzerplein het tracé volgen van de kleine ring. De in 1931 begonnen werken zouden door de onderbreking van de Tweede Wereldoorlog pas in 1955 worden beëindigd. Ter hoogte van de Anderlechtsepoort voorzagen de plannen in de afbraak van de twee octrooipaviljoenen. Gelukkig bleven deze gebouwtjes uiteindelijk gespaard. Ze werden steen voor steen afgebroken en na de overwelvingswerken weer heropgebouwd. Ten behoeve van het verkeer werd de afstand tussen beide echter vergroot. Onder de paviljoenen bevonden zich oude funderingen van onverwachte omvang waaronder een gewelfde onderaardse gang tussen de twee gebouwtjes. De werken werden ook gehinderd door de grondvesten van de vroegere Anderlechtsepoort, die deel uitmaakte van de tweede stadsomwalling.

#### De Anderlechtsepoort

In het verlengde van de Anderlechtsesteenweg zijn aan de Anderlechtsepoort, die vanaf 1833 werd aangelegd op de plaats van de vroegere versterkte stadspoort, twee octrooipaviljoenen bewaard gebleven. In deze gebouwtjes werd in de 19<sup>de</sup> eeuw tol geheven op de goederen die de stad werden binnengebracht. Met de opheffing van het octrooirecht op 20 juli 1860, die

met een groot volksfeest gepaard ging, verloren ze hun nut.

De twee neoclassicistische paviljoenen, ontworpen door stadsarchitect Auguste Payen, dragen hun bouwdatum op de gevel: 'S.P.Q.B. ANNO MDCCCXXXVI' (Senatus populusque bruxellensis, jaar 1836). De driehoekige frontons boven de portieken die toegang gaven tot de weegen controlelokalen, zijn versierd met allegorische reliëfs van beeldhouwer J. Geefs die respectievelijk de Stad Brussel en de Handel voorstellen.

Een bronzen plaat op de achtergevel van een van de paviljoenen herinnert aan de laatste werken voor de overwelving van de Zenne, begonnen op 21 mei 1955. Dit paviljoen huisvest sinds 1988 ook het Riolenmuseum van de Stad Brussel. Het museum presenteert aan de hand van talrijke documenten en foto's de geschiedenis van het huidige rioleringsnet evenals de technieken die vandaag gebruikt worden voor de bouw en het onderhoud van de riolen en collectoren, de zuivering van het afvalwater, de verwerking van het slib, enz.



Zicht op het voormalig slachthuis van Brussel, opgetrokken naar de plannen van Payen.

#### VAN DE ANDERLECHTSEPOORT TOT DE NINOOFSEPOORT

De Slachthuislaan, die tussen 1832-1833 en 1840 werd aangelegd, dankt zijn naam aan het stedelijke slachthuis waarvan de acht neoclassicistische paviljoenen, ontworpen door stadsarchitect Payen in 1835 en in bedrijf genomen in 1841, op het grondgebied van Anderlecht lagen, op de plaats van het huidige Instituut voor Kunsten en Ambachten.

In het midden van deze brede laan, die sinds zijn ontstaan met bomen beplant is, liep tot 1860 – jaar van de opheffing van het octrooirecht – de gracht die rond de stad liep. De bebouwing, vanaf de jaren 1830 in de omgeving van de Ninoofsepoort en tussen 1840 en 1860 in het gedeelte naar de Anderlechtsepoort toe, bestond uit een combinatie van vaak bescheiden woningen aan de straatkant met achterliggende ateliers en opslagplaatsen. Deze eerste bebouwing, die vandaag nog aanwezig is ondanks talrijke verbouwingen, heeft in het eerste kwart van de 20<sup>ste</sup> eeuw het gezelschap gekregen van enkele gebouwen in art-nouveau- of art-decostijl.

#### Instituut voor Kunsten en Ambachten

Het Instituut voor Kunsten en Ambachten van de Stad Brussel, opgetrokken op de terreinen van de vroegere slachthuizen, dateert van tussen 1926 en 1933. De plannen werden ontworpen door ingenieur-architect Eugène François die ook de leiding had van de bouw. Hij

Linkerpagina: Huidig beeld van het noordelijke octrooipaviljoen van de Anderlechtsepoort.

Hoofdingang van het Instituut voor Kunsten en Ambachten ontworpen door A. Dumont, 1933.

De Brusselse journalist en publicist Fernand Demany liet in de krant *Le Soir* van 2 september 1932 na een bezoek aan het nieuwe schoolgebouw zijn enthousiasme de vrije loop: 'Het instituut heeft grote allure. Men komt binnen langs een ruime hal met blauwe tegelvloer, waar de rotonde in schitterend wit een verleidelijke atmosfeer creëert. Hoge vensters laten overvloedig daglicht binnen. Een monumentale lichter domineert de hal. Het is het voorportaal van een tempel gewijd aan de arbeid van honderd beroepen, van een bijenkorf met ontelbare cellen. De helderheid, de ruimte, de brede gangen, het praktische modernisme van de installaties wekken in het hele gebouw een geest van gezonde werklust op! Waar zijn de trieste en sombere scholen van vroeger, verstoken van al wat mooi is en ondergedompeld in grijsheid en melancholie?'

'Op dinsdag 16 september 1875, op een vastgesteld uur, zal in een van de zalen van het Stadhuis worden overgegaan tot toewijzing bij opbod aan de meestbiedende van de materialen afkomstig van de afbraak van de deuren en alle machines van de kleine sluis gelegen aan de Slachthuislaan (...)

Het College, J. Anspach'.



werd bijgestaan door architect Alexandre Dumont, die meewerkte aan de voorstudie en de decoratie verzorgde van de gevels en de lokalen. De asymmetrische monumentale gevel in art-decostijl verdraagt de inwendige indeling van het gebouw, die bewust sober is gehouden in overeenstemming met zijn functionele gebruik. De uitspringende rotonde van de hoofdingang, geflankeerd door twee hoge pijlers, anticipeert op de grote cirkelvormige hal, terwijl achter de bredere centrale travee, licht inspringend en van trappen voorzien, die de ingang voor de leerlingen vormt, de lange gang ligt waarrond de verschillende klaslokalen geschaard liggen. De gebeeldhouwde decoratie, van de hand van Marcel Rau en Jean Canneel naar een ontwerp van Dumont, versterkt nog de monumentaliteit van het geheel. In een nis van de hal bevindt zich een monument van Victor Rousseau (1936) ter nagedachtenis van Emile Jacqmain, schepen van openbaar onderwijs en schone kunsten van 1909 tot 1932. In 1984-1985 werd een nieuwe gevel toegevoegd, kort daarna gevolgd door een tweede uitbreiding rechts van de rotonde, beide naar de plannen van architect J. Wybauw.

Het neoclassicistische paviljoen aan de overkant van de Slachthuislaan, op nr 9, op de hoek met de Kruitmolenstraat, thans een bijgebouw van het Instituut voor Kunsten en Ambachten, is een voormalig onderstation van de Brusselse elektriciteitscentrale. Dit sobere gebouw in zakelijke stijl uit baksteen en gewapend beton werd in 1929-1930 opgetrokken naar de plannen van stadsarchitect F. Malfait op de plaats van de vroegere kleine sluis op de Zenne. De architecturale waarde van het gebouw wordt vandaag onderstreept door een aangepaste sfeerverlichting in het kader van het lichtplan voor de Papenvestwijk (o.l.v. architect Jean-Pierre Majot), samen met enkele andere merkwaardige gebouwen zoals de loodtoren in de Fabriekstraat en de arbeidershuisjes in de Kruitmolenstraat.

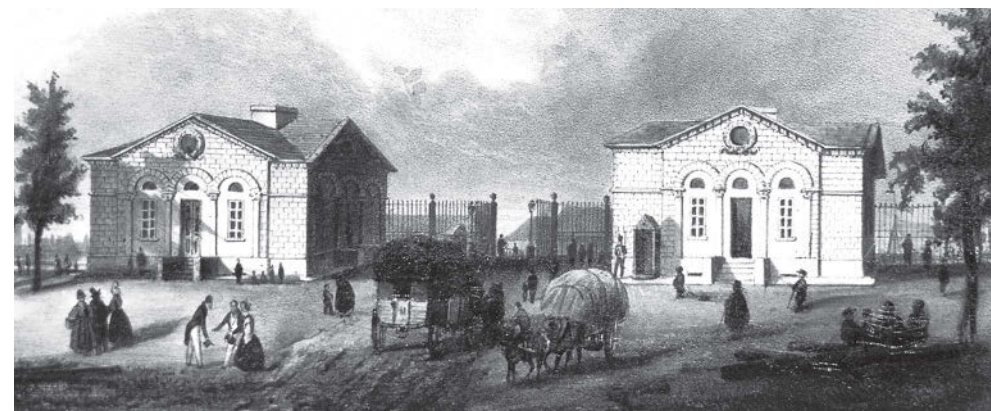


Voormalig elektrische onderstation, gebouwd in 1930.

### De Ninoofsepoort en het Ninoofseplein

De Ninoofsepoort werd in 1816 geopend in de stadswal tegenover de Fabriekstraat, als toegang tot de Ninoofsesteenweg die datzelfde jaar was aangelegd. Ze werd een eerste keer aangepast in 1820 door de heropbouw van de tolhuisjes en de pijlers van de *Napoleonpoort*, die in 1807 was gebouwd aan de ingang van de Lakensestraat naar het ontwerp van Auguste Payen sr. Na het graven van het kanaal van Charleroi werden deze paviljoenen in 1833-1834 vervangen door de huidige die het werk zijn van Auguste Payen jr. Vóór de rechte trekking van het tracé van het kanaal in de jaren 1950 stonden ze aan de rand

Octrooipaviljoenen van de Ninoofsepoort gelithografeerd door Borremans circa 1835 en binnenkort gerestaureerd.





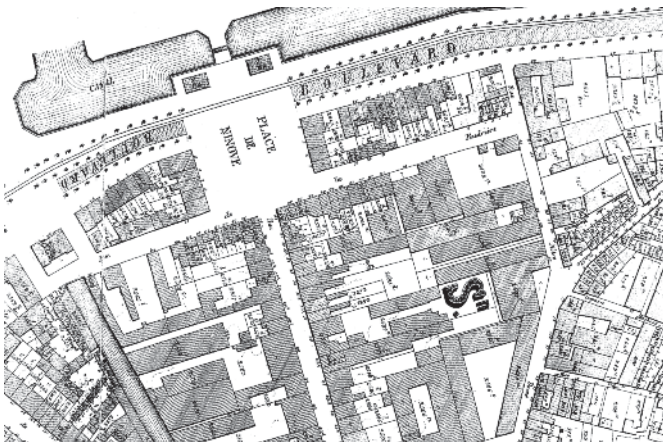
Paviljoenen aan de oever van het kanaal van Charleroi, ca. 1910.



van het water dat op deze plaats door een brug overspannen werd. De architectuur van deze paviljoenen, met hun gevels in blauwe hardsteen met vlakke bossage, rondbogige arcadestructuur en bekronende frontons, is typisch voor het neoclassicisme zoals dit werd onderwezen door de Franse architect J.N.L. Durand (1760-1834), leraar aan de Ecole Polytechnique te Parijs.

Het huidige Ninoofseplein, eveneens aangelegd door Payen, heeft nog maar zeer gedeeltelijk zijn oorspronkelijke homogene uitzicht

Uittreksel uit het kadastraal plan van Popp, circa 1866.



Een beschrijving van de Ninoofsesteenweg zoals ze er in 1824 uitzag, vormt een verbazend contrast met de industriële wijk die zich in de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw langs deze verkeersweg zou ontwikkelen: 'De nieuwe Ninoofsesteenweg nabij Brussel biedt op dit ogenblik een schilderachtige en betoverende aanblik. Schapen en andere dieren doen er zich, zonder door de voorbijgangers te worden gestoord, tegoed aan het overvloedige groene gras dat de regens er dit jaar hebben doen groeien. Men kan dit even vrolijke als buitengewone schouwspel zonder gevaar aanschouwen; men hoeft nauwelijks bang te zijn dat een of andere woedende stier de stad binnendringt, aangezien de toegang tot onze edele stad sinds meerdere jaren op deze plaats afgesloten wordt door barricades en door de brug over de Zenne'.

gevormd door de opeenvolging van sobere neoclassicistische gevels bewaard. Sinds enkele jaren staat in een hoek van het plein een fontein in de vorm van een hoge vaas uit blauwe hardsteen met het profiel van René Magritte, waaruit een waterstraal spuit. Dit humoristische eerbetoon aan de grote Belgische surrealist is het werk van de Italiaanse kunstenaar Luca Maria Patella die sinds de jaren 1980 vazen met menselijke gezichten maakt.



Oude brouwerij Belle-Vue.

### VAN DE NINOOFSEPOORT TOT DE VLAAMSEPOORT

Antoine Barthélémy (1766-1832), Brussels schepen, lid van het Nationaal Congres, minister en vurig verdediger van het kanaal van Charleroi, heeft zijn naam gegeven aan dit gedeelte van de ringlaan die vanaf het Ninoofseplein het kanaal volgt. De eerste gebouwen langs deze nieuwe, met bomen beplante laan waren hoofdzakelijk burgerwoningen en herenhuizen. Een voorbeeld hiervan is het huis met neoclassicistische inslag op nr 9-10, ontworpen in 1844 door architect C. Goevaert. De aanpalende fabriekswijk drong zich echter spoedig op met de bouw van talrijke ateliers en opslagplaatsen, eerst aan de achterkant van de huizen, daarna ook aan de straatkant. Deze gebouwen die in de loop der jaren, en met name in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw, vaak werden gewijzigd, uitgebreid of herbouwd, kwamen geleidelijk leeg te staan toen de havenactiviteiten zich naar het noorden van de stad verplaatsten. Sinds enkele jaren krijgen steeds meer gebouwen een nieuwe bestemming als culturele ruimte – bv. Kanal 20, dat een uitgeverij en kunstgalerij huisvest –, kantoren of een nieuw type woningen – de lofts – zoals het vroegere magazijn van de *Société Coopérative de Marchands de Bières réunis*, op de hoek van de Hopstraat.

Het was echter de andere oever van het kanaal, op het grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek, die de spectaculairste groei van commerciële en industriële activiteiten kende. Op de Henegouwenkaai en de Koolmijnenkaai verrezen tal van opslagplaatsen en fabrieken. Een van de belangrijkste getuigen van dit industriële verleden is de vroegere brouwerij

Doorsnede van het kanaal met rechts de Barthélémylaan en links de Henegouwenkaai.



*Belle-Vue* (Henegouwenkaai 43). Dit uitgestrekte complex werd in 1916 gebouwd voor de *Brasserie du Cornet de Poste* en vergroot in 1931-1935 naar de plannen van R. Serrure in een stijl die dicht bij het origineel aanleunde, trouw aan de esthetiek van het industriële rationalisme van het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw. De gebouwen vervullen vandaag een culturele functie als museum van het bier en tentoonstellingsruimte.

### **Arbeiderswoningen**

Op korte afstand van de Barthélémylaan, op de hoek van de Onze-Lieve-Vrouw-van-Vaakstraat en de Kruitmolenstraat, staat een merkwaardig geheel van elf rijhuizen in neogotische stijl, ontworpen door architect G. Cochaux in 1898 en gebouwd door een privé-ontwikkelaar. Ook deze huizen getuigen van het industriële verleden van de wijk. Vlakbij bevindt zich de vroegere brouwerij *L'Étoile*, die door architect Luc Maes gedeeltelijk verbouwd is tot theatterruimte voor de studio's van het Kaaitheater.

Deze omstreeks 1875-1876 gebouwde brouwerij, die zeker tot in 1957 nog lambiek produceerde, bestond uit twee groepen gebouwen aan weerszijden van een groot herenhuis waar de bedrijfsleider woonde. Aan de ene kant lagen de magazijnen, aan de andere kant de eigenlijke brouwerij gekenmerkt door een hoge schoorsteen. Luc Maes heeft bij de uitwerking van zijn plannen het feit benadrukt dat de studio's vooral werkplaatsen zijn. Het industriële verleden van het gebouw blijft zichtbaar, maar de nieuwe functie wordt weerspiegeld in zijn esthetiek. Liften, katrollen, loopbruggen en technische plafonds geven het gebouw de allure van een theaterfabriek.

Hoog boven de gebouwen van deze wijk torent een ongeveer 46 meter hoge 'schoorsteen', gelegen aan de Fabriekstraat 54. Het gaat in feite om een oude loodtoren, gebouwd in 1898 voor de fabricage van jachthagel. Dit gebeurde volgens een procédé dat in het midden van de 18<sup>de</sup> eeuw in Engeland ontdekt was. Boven in de toren werd lood tot smelten gebracht in een ketel waarvan de bodem met kleine gaatjes doorboord was. Het vloeibare metaal viel als druppels in een waterbak op de begane grond. De valbeweging zorgde voor afkoeling en gaf de juiste vorm aan de loodbolletjes. Deze werden volgens grootte gesorteerd, gepolijst en met grafiet bekleed in een centrifuge. De toren bleef in bedrijf tot in 1962 en is een van de laatste voorbeelden van dit soort architectuur in Europa.



Fabrieksschouw van het jachtlood, 1898.

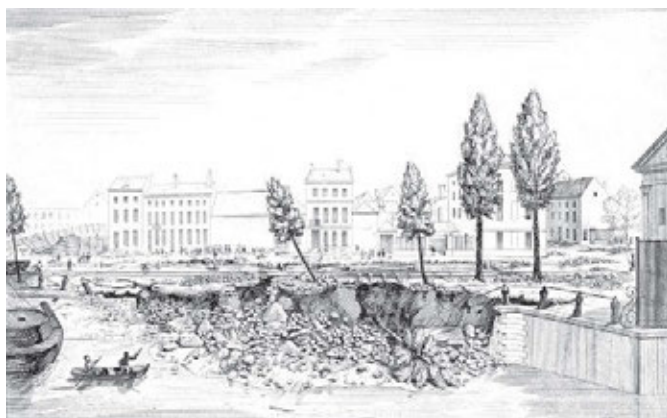


Octrooipaviljoenen van de Vlaamsepoort. Lithografie van Lemonnier omstreeks 1835.

### **VAN DE VLAAMSEPOORT TOT DE SAINTELETESQUARE EN HET IJZERPLEIN**

Het laatste gedeelte van de ringlanen, vertrekkend aan de Vlaamsepoort – waarvan de octrooipaviljoenen verdwenen zijn bij de verbreding van het kanaal in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw – werd in de jaren 1840 aangelegd. De oorspronkelijke namen waren eerst *Vlaamselaan* en daarna *Entrepotlaan* naar het oude entrepot van de douane van de Brusselse haven dat hier in 1846 in gebruik werd genomen (architect L. Spaak). Na de Eerste Wereldoorlog werd de laan in twee stukken gesplitst die respectievelijk Nieuwpoortlaan en Negende Linielaan werden genoemd. De eerste laan werd zeer snel bebouwd met huizen, terwijl langs de tweede laan twee grote openbare gebouwen werden opgetrokken: de kazerne van het Klein Kasteeltje en het reeds genoemde douane-entrepot dat in de jaren 1920 plaats ruimde voor de 'maritieme wijk'. De aanleg van het Sainteletteplein en de gelijknamige square dateert van het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw, net als de brug die ze verbindt. De verbreding van het kanaal en de bouw van de nieuwe zeehaveninstallaties van Brussel leidden tot de verdwijning van de binnenhaven en de rechttrekking van het kanaal van Charleroi dat tot dan toe in het kanaal van

Verzakking tengevolge van een overstroming in 1850. Rechts bevindt zich het paviljoen van de Vlaamsepoort en links de werf van de kazerne. Lithografie van L. Van Peteghem.



Willebroek liep ter hoogte van de *Oeverpoort*, op het huidige IJzerplein, na eerst met een knik de ringlaan te hebben gevolgd.

In 1929 werd ter gelegenheid van de werken voor de verbreding van het kanaal een wedstrijd uitgeschreven voor de bouw van drie nieuwe bruggen. Architect Victor Rogister kreeg de opdracht voor de bruggen van het Saincteletteplein en de Vlaamsepoort, terwijl de derde brug opnieuw werd aanbesteed.

'De Sainctelettebrug is de belangrijkste van de twee', aldus de architect: 'hij bevat op elke hoek een pijler van 12 meter hoog die op grote lantaarnpalen lijken en waarvan alle glazen delen s' avonds krachtige lichtbundels zullen uitstralen' (artikel in de krant *La Meuse*



Pijler van de brug van de Vlaamsepoort, gebouwd naar de plannen van V. Rogister.

Vlaamsepoort in de richting van Molenbeek, omstreeks 1905.



van 12 december 1929). De bekroonde ontwerpen ondergingen nog diverse wijzigingen. Met name de glazen delen werden vervangen door stenen vazen, zoals reeds te zien is op de uitvoeringsplannen van 1934.

Tegen elke pijler leunt een monumentale mannen- of vrouwenfiguur in hoog-reliëf, beeldhouwd in blauwe hardsteen. Diverse elementen zoals schelpen, vissen of scheepsboegen verwijzen naar de zee en de havenactiviteiten.

De brug aan de Vlaamsepoort, die zich op een minder open plaats bevond, was 'bescheidener van ontwerp, bedoeld om te harmoniëren met deze oude Brusselse volksbuurt'. (*idem*).

De twee bruggen werden in juni 1940 verwoest maar na de oorlog heropgebouwd.

Langs de kant van Molenbeek heeft de Koolmijnenkaai, met op de achtergrond de koepel van het gemeentehuis (architect Jean-Baptiste Janssens, 1887) en de klokkentoren van de Sint-Jan-de-Doperkerk (architect Joseph Diongre, 1930), enkele sporen bewaard van de intense industriële activiteit van vroeger. Zo is onder andere de oude meelhandel *Farcy Frères* vrij goed bewaard. Ze getuigt van een ooit bloeiende bedrijfstak langs het kanaal waar een tiental door stoom aangedreven molens draaiden. Het graan en de steenkool werden via het water aangevoerd. Het meelbedrijf dat in 1836 werd opgericht en in 1851 na een brand werd heropgebouwd, staakte zijn activiteiten een eeuw later.

In de jaren 1990 werd met steun van het Brussels Gewest het Linkeroeverproject opgezet om nieuwe bewoners aan te trekken naar een wijk die volop in beweging is. Dit heeft reeds geleid tot een bouw van een eerste appartementsgebouw op de hoek van de Sint-Mariastraat (architectenbureau Art & Bild).

Het gebouw *Vlaamse Poort* (1994), ontworpen door de architecten Patrick Lootens en Mauro Poponcini, draagt eveneens bij tot de opleving van de wijk. De met aluminium beklede gevel met langwerpige vensteropeningen, die uitgeeft op het kanaal, gaat door zijn dynamisme een intieme relatie aan met de industriële wereld terwijl een eenvoudig volume met parement in gele baksteen de traditionele bebouwing van de Gentssteenweg voortzet. Aan het begin van de Havenlaan, ter hoogte van het Saincteletteplein, verheft zich het massieve hoofdkantoor van de Kredietbank (architecten Michel Jaspers & Partners).

#### Het monument van de zeelieden

Dit monument, vervaardigd door beeldhouwer Auguste De Wever in 1895 en opgericht op het Saincteletteplein in 1912, was bedoeld als hulde 'Aan de Ontwerpers der Zeehaveninrichtingen'. De bronzen groep op een hoge sokkel van blauwe hardsteen, wordt gevormd door een vrouw die een lauwerenkrans in de hand houdt en een zeeman leunend op een anker, beiden aan weerszijden van een lantaarn geplaatst. Het monument werd in 1957 gedemonteerd en verwijderd voor de bouw van het viaduct boven de Leopold II-laan ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling van 1958. Pas onlangs is het op zijn oorspronkelijke plaats heropgericht. Op het aanpalende trottoir grijpt een straatboefje, dat als een duiveltje uit een rioolgat opduikt, een politieagent bij de enkel en doet hem struikelen: het is het beeld van de *Vaartkapoen*, een werk van beeldhouwer Tom Frantzen (1991).

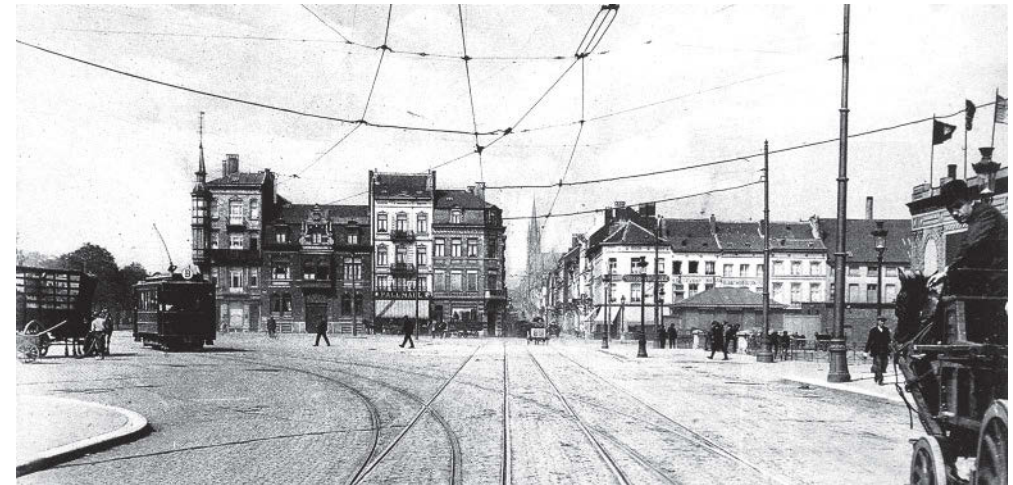
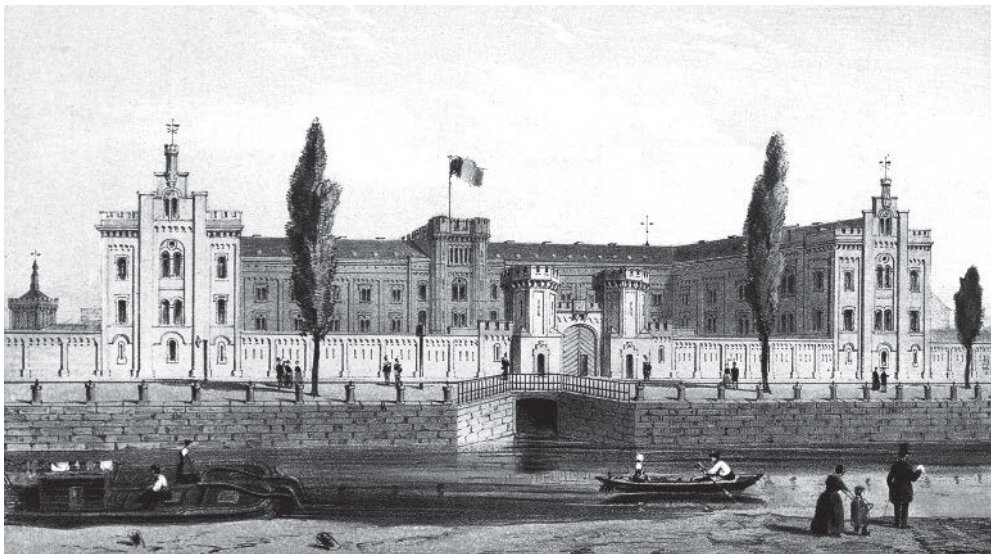


Monument voor de zeelieden, 1912.

### Het Klein Kasteeltje

Deze voormalige infanteriekazerne, gebouwd tussen 1848 en 1852 in neo-Tudorstijl, dankt zijn naam aan het kasteel van Ansilon, dat in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw op deze plaats stond. Het kasteel had reeds onder de Oostenrijkse regering, die het in 1775 had aangekocht, een militaire functie. De Stad Brussel die het in 1810 had geërfd, verbond er zich in 1840 – door een akkoord met het ministerie van Oorlog en Binnenlandse zaken – toe om een nieuwe kazerne te bouwen die onderdak kon bieden aan 1.200 man. Onder de diverse ingediende ontwerpen, waaronder een van J.P. Cluysenaar, werd dat van geniekapitein M.-B. Meyers gekozen en uitgevoerd, zij het met talrijke wijzigingen. De nieuwe kazerne, een streng uitzienend gebouw in baksteen en blauwe hardsteen, typisch voor de militaire architectuur van de 19<sup>de</sup> eeuw, huisvestte achtereenvolgens de karabiniers tot 1894 en de fuseliers van het Negende Linierregiment tot 1940. Na de Duitse bezetting was de kazerne een gevangenis voor incivieken. Daarna diende ze van 1950 tot 1986 als rekruterings- en selectiecentrum voor het Belgische leger. Sinds 1986 fungeert het Klein Kasteeltje als onthaalcentrum voor kandidaat politieke vluchtelingen. Voorbij het zware toegangsportaal geflankeerd door twee gedrongen torens met kantelen komt men op een ruime binnenkoer waarrond de hoge en strakke gevels van het hoofdgebouw gegroepeerd zijn.

Kazerne van het Klein Kasteeltje, omstreeks 1855.



Maritiem Brussel. Zicht vanaf het Sainteletteplein, 1914.

### De maritieme wijk

Deze wijk met imposante gebouwen die een grote architecturale eenheid vertonen, verrees voor het grootste deel tussen 1920 en 1930. De Brusselse gemeenteraad had hier reeds in 1911 toe beslist, na de demping van het *Grootdok* en de afbraak van het goederenentrepot langs de kaai. Maar hoewel de stad de nodige wegenwerken uitvoerde, bleken de hoge grondprijzen potentiële investeerders af te schrikken. De voortgang van het project werd verder vertraagd door de Eerste Wereldoorlog. Tussen 1913 en 1916 werden alleen het complex arbeiderswoningen van de *Stichting Semet-Solvay* in de Houthulstbosstraat (nrs 19 tot 25) gebouwd, dankzij een gift aan de stad door de industrieel en filantroop Ernest Solvay die zelf de architect koos, namelijk Joseph Van Neck, de toekomstige ontwerper van het Groot Paleis op de Heizel. Ook na de oorlog kwam het project niet direct weer op gang, want behalve de duurte van het terrein was ook de geweldige prijsstijging van de bouwmaterialen een obstakel. Het duurde tot 1920 alvorens op de hoek van de Diksmuidelaan en de Handelskaai begonnen werd met de bouw van de nieuwe fabriek en directiewoning van de *Manufacture Charlet & Cie*, gespecialiseerd in 'Articles de sellerie, carrosserie, voyage, chasse – Installation d'écuries et de chenils'. De woning in Beaux-Artsstijl was door een binnenplaats van de fabrieksgebouwen gescheiden. Het geheel, ontworpen door de architecten G. Martin en G. Dufas, kenmerkt zich door een elegante opstand van de gevels in baksteen en witte natuursteen.



Halles America, ontworpen door F. Petit.  
Foto uit 1922.

Na het complex van de *Stichting Semet-Solvay* bouwde architect J. Van Neck in het begin van de jaren 1920, nu op de hoek van de Houthulstbosstraat en de Diksmuidelaan, een ander complex sociale woningen voor de Brusselse Haard, bestaande uit een honderdtal appartementen. Daar waar de eerste woningen nog onder de invloed van de geometrische art nouveau stonden, ademt het tweede gebouw een sobere pre-modernistische stijl uit die op karakteristieke wijze baksteen, blauwe hardsteen en beton combineert.

Tegenover dit gebouw, aan het einde van de straat, staat het monument ter herdenking van de oorlog 1914-1918 en de regimenten van de Negende en Negenentwintigste Linie. Het werd in 1926 ontworpen door architect H. Voets en beeldhouwer V. Voets.

Een ander merkwaardig gebouw aan de Diksmuidelaan zijn de *Amerikahallen*, gebouwd in 1925-1926 in opdracht van de onderneming *America et Cie*, als overdekte markt voor groenten en fruit. Ze zijn het werk van de architecten Fernand Petit en Jacques Obozinski. De art-decogevel in baksteen en witte natuursteen wordt verticaal geritmeerd door het spel van de materialen en de afwisseling van smalle en brede traveeën, aan weerszijden van de uitspringende, markante toegangstravee. De benedenverdieping bevatte het magazijngedeelte met inrijpoorten en winkelpuien, terwijl de verdiepingen als appartementen waren ingericht.

De *Hallen der Voortbrengers*, gelegen op de hoek van de Ieperlaan en de Diksmuidelaan maar ook uitgevend op de Negende Linielaan (nrs 38-43), werden in 1924 naar de plannen van architect A. François gebouwd in opdracht van de *Samenwerkende Maatschappij van Bloemen-, Druiven- en Groentenkwekers van Brussel*, opgericht in 1900. Dit gebouw in Beaux-Artsstijl, dat typerend is voor de haven- en commerciële functie van de wijk, bevatte oorspronkelijk een onderbouw met handelsruimtes, horecazaken en kantoren rondom een centrale markthal met glasoverkapping. Op de verdiepingen bevonden zich appartementen. De indrukwekkende gevel van baksteen, Euvillesteen

en kunststeen is een schoolvoorbeeld van deze veel gebruikte bouwstijl uit het Interbellum, die zich inspireerde op het prestige van de Franse stijlen. Dit geheel combineert meesterlijk het functionele doel van het gebouw met een prestigieus uiterlijk.

Het luxueuze appartementsgebouw *Saillant de l'Yser*, dat met zijn hoge silhouet het tracé van de ringlanen aangeeft, springt als een wig naar voor op het IJzerplein. De plannen werden getekend door de Parijse architecten L. Duhayon en M. Julien in opdracht van de *Société Immobilière de Belgique*. De bouw verliep in drie fases, van 1925 tot 1930. De gevel in witte similliteen boven de met marmer beklede benedenverdieping is versierd met art-decomotieven bestaande uit vijgenbladeren, voluten en spiralen.

### **Citroëngarage en Kaaitheater**

Aan de overzijde van het IJzerplein liet de Franse autoconstructeur Citroën in 1934 een nieuw verkoopkantoor en een garage bouwen. Het geheel beslaat meer dan 15.000 m<sup>2</sup>. Inspelend op het economisch herstel na de crisis van 1929, dat de vraag naar auto's, symbool van de moderniteit, opnieuw aanwakkerde, koos Citroën resoluut voor een eigentijdse architectuur. Het functionele gebouw, opgetrokken uit beton, glas en staal, werd ontworpen door de architecten Alexis Dumont en Marcel Van Goethem, onder leiding van Maurice Ravazé, de Franse architect van de firma.

De sierlijke glazen gevel van de autoshowroom, 25 meter hoog, werd oorspronkelijk 's nachts door talloze lampen verlicht. De inwendige verbouwingen van 1959, waarbij vijf plateaus op een metalen structuur werden aangebracht, hebben het uitzicht niet wezenlijk aangetast.

Het Kaaitheater – dat zoals gezegd ook de studio's in de Onze-Lieve-Vrouw-van-Vaakstraat exploiteert – is vandaag gehuisvest in een mooi gebouw uit de jaren 1930 naast de Citroëngarage.

Citroëngarage gebouwd naar de plannen van A. Dumont en M. Van Goethem in 1934.



### De Groendreef

De Groendreef, die in 1704 buiten de stad werd aangelegd op de oostelijke dijk van het kanaal van Willebroek, tussen de Oeverpoort en de brug van Laken, was met haar vier rijen linden lange tijd de favoriete wandelweg van de Brusselse burgerij.

In 1835 werd langs de Groendreef in allerijl het kleine station gebouwd – een eenvoudige houten keet – vanwaar op 5 mei de eerste trein van het Europese continent zou vertrekken. Getrokken door drie locomotieven vervoerde het treinkonvooi ongeveer 900 reizigers naar Mechelen, een afstand van 22 kilometer, in minder dan één uur! In deze tijd van HST-treinen kunnen wij ons nog moeilijk voorstellen welke indruk dit gebeuren maakte. Voor de mensen van toen was het weinig minder dan een wonder.

Een brief van Victor Hugo aan zijn vrouw Adèle, gedateerd op 22 augustus 1837, toont dit duidelijk aan. Na een treinreis

heen en terug van Antwerpen naar Brussel was hij een en al opwindend: 'De snelheid is ongezien. De bloemen langs de rand van de weg zijn geen bloemen meer, het zijn rode of witte vlekken of zelfs strepen (...). De trein die naar Brussel reed, kruiste de onze. Niets angstaanjagenders dan die twee snelheden die elkaar voorbijzoeften, en die zich voor de reizigers nog met elkaar vermenigvuldigden. Er waren aan elke kant zestig wagons, die meer dan duizend personen vervoerden, de enen naar het noorden, de andere naar het zuiden, met de snelheid van een orkaan'. De dichter beschreef de locomotief als 'een wonderlijk beest', 'een ijzeren paard' dat men 'hoort blazen in rust, jammeren bij het vertrek, galopperen onderweg; het zweet, het trilt, het fluit, het hinnikt, het vertraagt, het trekt zich op gang; en langs de weg laat het een spoor van gloeiende steenkolen en kokend water achter (...)'.  


Groendreef, de promenade bij uitstap van de Brusselaars. Lithografie van Stroobant, omstreeks 1840.

Opgetrokken tussen 1929 en 1932 naar de plannen van architect Marcel Driesmans op de plaats van het vroegere *Luna-Park*, bevatte dit indrukwekkende modernistische complex naast een toneelzaal – het *Luna-Theater* – nog een veertigtal appartementen, een café en kantoren. Het theater waarin revues en operettes werden opgevoerd, moest echter al na twee seizoenen zijn activiteiten staken als gevolg van het overlijden van zijn oprichter kort na de opening. In de jaren 1940-1950 was het *Luna-Theater* een bekend variététheater, maar met het begin van de metrowerken kwam het gebouw leeg te staan. Pas in 1993 kreeg het gebouw dankzij het Kaaitheater zijn podiumfunctie terug. De renovatie is het werk van architect Philippe De Hullu.

Het Brusselse kunstencentrum Kaaitheater ontstond in 1977 en werkte gedurende tien jaar als tweemaal internationaal festival. Sinds 1987 verzorgt het een doorlopende programmatie tijdens het volledige toneelseizoen, met toneelstukken, dansvoorstellingen en concerten waarbij de klemtoon ligt op nieuwe creaties.

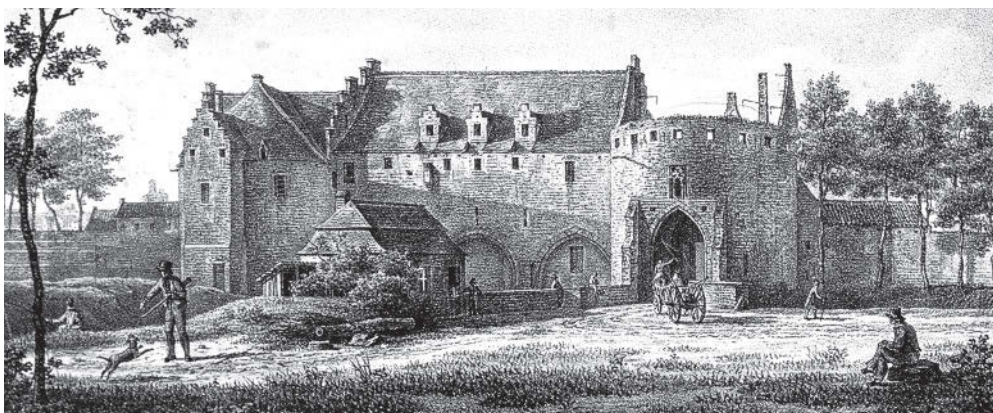


Huidige Kaaitheater, gebouwd in 1932.



Lunapark van Brussel, langs het Saincteletteplein, omstreeks 1914.

Het *Luna-Park*, een overblijfsel van de Wereldtentoonstelling van 1910, werd kort daarna heropgebouwd naast het kanaal van Willebroek. Behalve attracties als *Scenic railway*, *Rivière mystérieuse*, *Palais des folies* of *Maison hantée*, bevatte het *Luna-Park* ook een theaterzaal die genoemd werd als 'de mooiste music-hall van Europa'. In 1913 trad de beroemde balletdanser Nijinski er op samen met de Ballets Russes. Het *Luna-Park* werd tijdens de Eerste Wereldoorlog door de Duitsers gesloten en zou nadien verdwijnen in een brand.



Lakensepoort zoals ze afgebroken werd in 1808, getekend door P. Vitzthumb en rond 1835 gelithografeerd door A. Boens.

### VAN HET IJZERPLEIN TOT HET ROGIERPLEIN

De Antwerpselaan was het eerste stuk van de kleine ring dat werd aangelegd, vanaf 1819. De laan werd met een zekere tussenruimte naast de 14<sup>de</sup>-eeuwse stadsomwalling aangelegd, loodrecht op het kanaal van Willebroek. Op de vrijgelaten nieuwe bouwgronden zouden nadien de Pakhuisstraat, de Koopliedenstraat en het *Antwerpenplein* worden aangelegd. De laan heette aanvankelijk *Willemlaan* en was beplant met drie rijen linden en kastanjes.

De oorspronkelijke bebouwing van de laan is gedeeltelijk bewaard, hoewel meestal in verbouwde staat. Het neoclassicisme met Empire-inslag overheeft. Een geheel van huizen op de hoek van het IJzerplein



Lakensepoort zoals ze de nieuwe lanen tooit, lithografie van Gérard, omstreeks 1845.

– en dat ongetwijfeld gebouwd werd als één enkel herenhuis – is een goed voorbeeld van deze stijl. Kenmerkend zijn de gevelopbouw en het decor van de inrijpoort (nr 49), met bovenliggend balkon waarop een hoog centraal boogvenster uitkomt tussen twee lagere rechthoekige vensteropeningen, volgens een formule – de ‘serliana’ – die de neoclassicistische architectuur geregeld ontleende aan de renaissance. Verder zijn er meerdere herenhuizen en burgerwoningen uit de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw in eclectische stijl. De gevel met het rijke stucdecor op nr 40, die kwistig klassieke en barokke elementen combineert, is een bijzonder welsprekende staalkaart van deze stijlrichting.

Tegenover de Antwerpselaan ligt de Boudewijnlaan. Ook hier zijn er overblijfselen bewaard van de oorspronkelijke bebouwing, hoewel het uitzicht langs deze kant meer verstoord is door de onmiddellijke nabijheid van de Noordwijk met zijn kantoorgebouwen.

### Het vroegere Antwerpenplein

In 1804-1807 was een opening gemaakt in de stadsomwalling, tegenover de Lakensestraat en de Antwerpsesteenweg, ter hoogte van de zogenaamde *Blauwe trap*. De toegang werd bewaakt door een poort die genoemd werd naar keizer Napoleon. Dit bouwwerk van architect Auguste Payen sr. werd ontmanteld bij de aanleg van de ringlaan en het toekomstige *Antwerpenplein*. Sommige onderdelen ervan werden hergebruikt voor de Ninoofsepoort. In 1820 werd een nieuwe poort opgericht naar een ontwerp van architect T.-F. Suys en beeldhouwer

Antwerpsepoort omstreeks 1900.



J.-L. Van Geel. Deze *Willemspoort*, na de onafhankelijkheid herdoopt tot Antwerpsepoort, werd gedeeltelijk afgebroken in 1838. Ze verdween definitief bij de afschaffing van het octrooirecht in 1860.

Ondanks de afbraak van sommige gebouwen en diverse verbouwingen – verwijderde balkons, vergrote vensters, gecementeerde of van hun pleisterwerk ontdane gevels – is het oorspronkelijke uitzicht van het plein, afgeboord door twee symmetrische gevelrijen, nog herkenbaar. Met enige verbeelding kan men zich de regelmatige opeenvolging van de bepleisterde en witgekalkte gevels voorstellen zoals ze in 1835 werden gebouwd volgens het ontwerp van stadsarchitect Auguste Payen jr.

In de Lakensestraat, niet ver van het Antwerpenplein, staat de Koninklijke Vlaamse Schouwburg met zijn gevel in neorenaissancestijl. Het gebouw, ontworpen door architect Jan Baes (1883-1887), verbindt op originele wijze formele elementen uit het verleden met moderne bouwtechnieken. Het bevindt zich op de plaats van het oude *Entrepot* of *Arsenaal*, dat Karel van Lotharingen in de 18<sup>de</sup> eeuw liet bouwen aan het uiteinde van het *Hooïdok*. Alleen de classicistische achtergevel van dit gebouw is bewaard gebleven.

### De Noordwijk

In het verlengde van de Emile Jacqmainlaan vormt de Koning Albert II-laan de slagader van deze kantoorwijk waarvoor de eerste plannen teruggaan tot de jaren 1960. Torengebouwen, scheiding van functies en integratie van het verkeer waren de krachtlijnen van dit project, waarin



Gedroomde verlenging uit 1970 van de Jacqmainlaan.

duidelijk de ideeën doorklinken van de *Congrès internationaux d'architecture moderne* (CIAM) die in 1928 op initiatief van Le Corbusier werden georganiseerd. De lange lijdensweg van de Noordwijk die ongeveer dertig jaar aansleepste, is alleen te begrijpen als men de economische weerslag op lange termijn in aanmerking neemt van de oliecrisis van 1973 en de gevolgen van een niets ontziende grondspeculatie van sommige projectontwikkelaars, hierin gesteund door bepaalde politici. Nadat de wijk door opeenvolgende kaalslagen in een troesteloze woestenij was herschapen, kreeg het project eindelijk gestalte met het economische herstel van de jaren 1980.

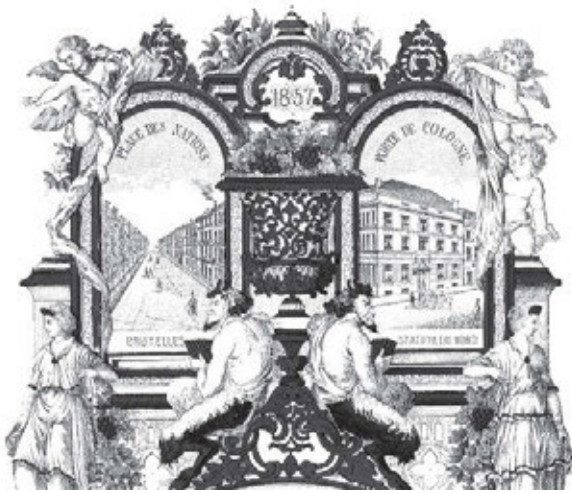
De lange as van de Koning Albert II-laan, waar de bomen geplant volgens de plannen van landschapsarchitect Jacques Wirtz wat leven brengen in deze wereld van glas en staal, is verfraaid met monumentale beeldhouwwerken van Belgische kunstenaars: *Ontmoeting* en *Legende* van Guy Rombouts en Monika Droste, *Hemel en Aarde* van Liliane Vertessen, *Open Geest* van Tapta, *L'Arche* van Pierre Culot, *La Couleur au Nord* van Pål Horvåth.

Tegenover het *Boudewijngebouw* van de Vlaamse Gemeenschap (architectenbureau L'Atelier de Genval, 1986-1990) waarvan het grote schuine glazen dak het begin van de laan markeert, lijken de eenentwintig bollen in roestvrij staal van *De Fontein* (1995) van Pol Bury met hun langzame, bijna onmerkbaar bewegingen en stromend water een rustpunt aan te geven te midden van de jachtige zakenwereld. Iets verder staat de sculptuur *Double Folded Circle Ring* (1992) van de Amerikaanse beeldhouwer Fletcher Benton.



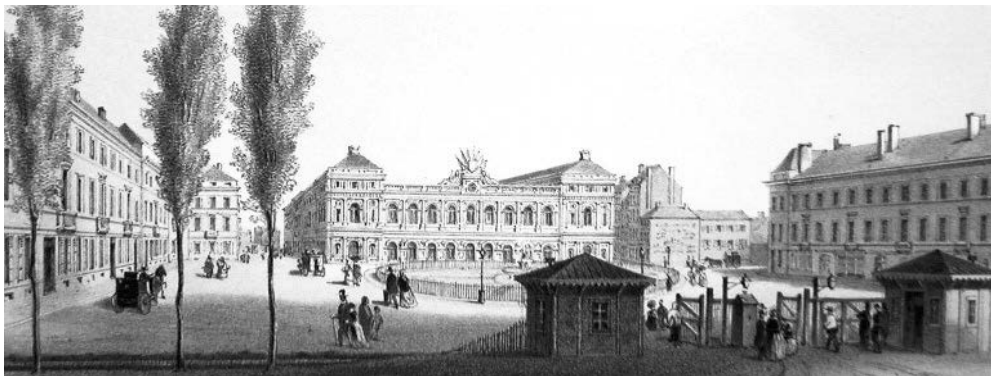
Fontein van P. Bury, geïnstalleerd in 1995.





'Hôtel du Café des Boulevards', Rogierplein. Porseleinkaart, 1848.

Eerste Noordstation aan het huidige Rogierplein met op de voorgrond de octrooigracht. Lithografie van Canelle, omstreeks 1855.



### Het Rogierplein

Het Rogierplein is sinds zijn aanleg in 1841 voortdurend van uitzicht veranderd, zoals nog blijkt uit de zeer recente afbraak van het *Internationaal Rogier Centrum*, een van de eerste Brusselse wolkenkrabbers, gebouwd in 1958 (architecten Jacques Cuisinier en Serge Lebrun).

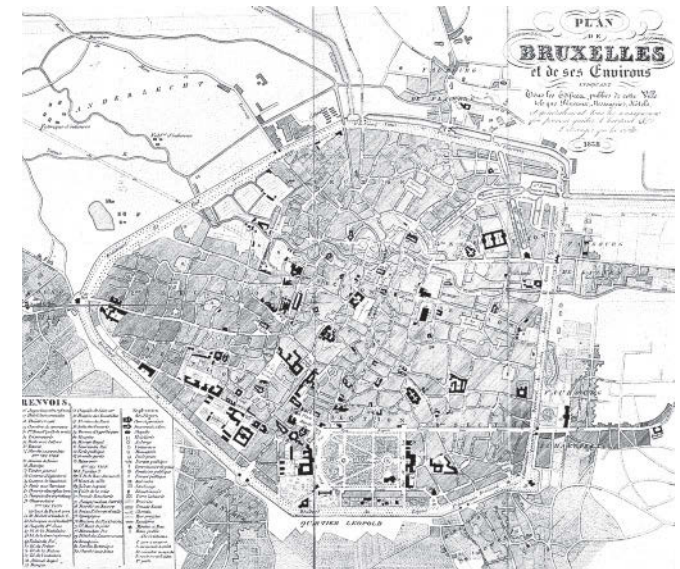
Het Rogierplein, gelegen in het verlengde van de Nieuwstraat en eerst *Natieplein* of ook *Keulenplein* geheten, was aanvankelijk omgeven door neoclassicistische huizen met gepleisterde en geschilderde gevels.

Het oude Noordstation, met de allure van een renaissancepaleis (architect François Coppens, 1841-1846), vormde het sluitstuk van het perspectief. Wie de huidige heterogene bebouwing van het plein in oenschouw neemt, kan een zekere nostalgie naar de toenmalige eenheid van stijl moeilijk onderdrukken. Rond 1900 werd deze homogeniteit echter als banaal en eentonig beschouwd. Het Palace Hotel, een art-nouveaugebouw uit 1908-1909 van de architecten Antoine Pompe en Adhémar Lener, zorgde voor een eerste 'doorbraak' die sindsdien tot op vandaag is doorgegaan: in 1920 het hotel Albert I – thans het Hilton – (architect Michel Polak), dichterbij ons het Sheraton (architecten Louis Van Hove en Groupe Structure, 1971) en binnenkort het nieuwe *Internationaal Rogier Centrum* (architecten Samyn and Partners en M. Jaspers).

## De kleine ring vandaag

De 19<sup>de</sup>-eeuwse lanen behielden lange tijd hun promenadekarakter, vooral dankzij de vele rijen bomen. De Expo 58 en het verkeersplan dat de overheid met het oog daarop uitwerkte, zou de lanen een fatale slag toebrengen en ze omvormen tot echte stadsautowegen. De bouw van tunnels op de voornaamste kruispunten en de verbreding van de rijwegen moesten de toegang tot de wereldtentoonstelling vergemakkelijken. De meeste bomen werden geroid. Deze groot-schalige werken troffen vooral het oostelijke gedeelte van de ringlanen. Ze leidden tot tal van afbraken en gaven in de jaren 1960 de aanzet voor diverse grote bouwprojecten zoals de Administratieve Wijk en de Noordwijk. Volledige zones palend aan de lanen, zoals de Leopoldswijk, werden hierna prijsgegeven aan grondspeculatie. Privé-investeers, vaak in samenspraak met de Stad Brussel of de gemeenten die eigenaars waren van de gronden, bouwden 'de stad van het jaar 2000'. Voortdurend werden nieuwe kantoren gebouwd ten koste van de woonfunctie. De leegstaande herenhuizen waren voor het merendeel bedoeld te verdwijnen. In de plaats kwam een al te monotone en vaak banale architectuur. Slechts enkele gebouwen vormen hierop een uitzondering, zoals het gebouw van de *Sociale Voorzorg*, van architect Hugo Van Kuyck (1954), of de zetel van de vroegere *Bank Lambert*, gebouwd in 1962 door de Amerikaanse architecten Skidmore, Owings en Merrill.

De oliecrisis en de daaropvolgende economische crisis vertraagden aanzienlijk het veranderingsproces van de lanen en hun omgeving. Pas in de jaren 1980 kwam hierop een vervolg. Zo duurde het tot het laatste decennium van de 20<sup>ste</sup> eeuw alvorens de Noordwijk voltooid was.



Plan van Brussel en zijn belangrijkste monumenten, 1838.

Omslag: Het kanaal, grens tussen Molenbeek en Brussel, in de richting van het Klein Kasteeltje. Eind 19<sup>de</sup> eeuw, Fr. Stroobant.

Pagina 1: Rogierplein, 'Le Grand Café des Boulevards'. Porseleinkarton van 1848.

Intussen had de internationale stijl stilaan plaats gemaakt voor de post-modernistische architectuur. Dit leidt soms tot halfslachtige oplossingen zoals het behoud van een eclectische gevel te midden van een glazen muur. Sinds enkele jaren maken we ook mee – en dit is veelzeggend voor de huidige kortstondigheid van de architectuurmoden – dat de kantoorgebouwen uit de *golden sixties* systematisch worden gerenoveerd.

Het westelijke gedeelte van de kleine ring werd veel minder geraakt door de vernieuwingsgolf en is relatief onveranderd gebleven sinds de voltooiing van de Maritieme Wijk in de jaren 1930. Maar de vele industriële gebouwen die vandaag leeg staan of vervallen zijn, met name in de kanaalzone, zijn tekenend voor de verarming van deze buurten die men als het ware links laat liggen. Enkele recente projecten wijzen echter op een mogelijke kentering. De bouwverf van de HST-terminal van het Zuidstation die maar niet lijkt af te raken buiten beschouwing gelaten, vermelden we het kantoorgebouw dat in aanbouw is (architect Atelier d'Art urbain) op het terrein tussen de ringlaan en het kanaal, tegenover het recent gerenoveerde Ninoofseplein, of nog het Linkeroeverproject.

## BIBLIOGRAFIE

R. AUBERT e.a., *Jean-Baptiste Vifquain, Ingénieur, architecte, urbaniste (1789-1854)*, colloquium over de geschiedenis der wetenschappen, Louvain-la-Neuve, 1983.

Y. CABUY EN S. DEMETER, *Atlas van de archeologische ondergrond van het Gewest Brussel*, 10.1, Brussel, 1996.

Th. DEMEY, *Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier*, 2dln, Brussel, 1990 en 1992.

G. DES MAREZ, *Guide illustré de Bruxelles. Monuments civils et religieux*, Brussel, 1979 (herziene en aangevulde uitgave door A. Rousseau).

J. DUBREUCQ, *Bruxelles 1000. Une histoire capitale*, vol. 1, *La section des Sablons*, Brussel, 1996.

J. DUBREUCQ, *Bruxelles 1000. Une histoire capitale*, vol. 2, *La section Terre-Neuve*, vol. 3, *La section du Marché aux Grains*, vol. 4, *La section du canal*, Brussel, 1997.

A. HENNE EN A. WOUTERS, *Histoire de la ville de Bruxelles*, 4dln, Brussel, 1969 (nieuwe uitgave onder leiding van M. Martens).

A. LEDERER, *Jean-Baptiste Vifquain, grand patriote et ingénieur méconnu*, Bergen, 1986.

A. LELARGE, *Bruxelles, l'émergence de la ville contemporaine. La démolition du rempart et des fortifications aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles*, CIVA, Brussel, 2001.

I. NOVGORODSKY, *Le détournement et le voûtement de la Senne à Bruxelles*, in *La technique des travaux*, maart-april 1955.

M. DE WAHA, A. LELARGE, J. LE MAIRE e.a., *Fortifications. Bruxelles, l'émergence de la ville contemporaine*, CIVA, Brussel, 2002.

*Brussel, breken, bouwen. Architectuur en stadsverfraaiing 1780-1914*, tentoonstellingscatalogus, Brussel, 1979.

*Straten en stenen. Brussel: stadsgroei 1780-1980*, tentoonstellingscatalogus, Brussel, 1982.

*Inventaris van het cultuurbezit in België. Architectuur. Stad Brussel. Binnenstad*, bd.1, dien A,B,C, Luik, 1989, 1993, 1994.

*Het monumentale erfgoed van België. Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Sint-Joost-ten-Node*, Brussel, 1997.

## In dezelfde collectie

1. HET JUBELPARK, ZIJN GEBOUWEN EN MUSEA (NL - FR - ESP - GB)
2. HET KERKHOF AAN DE DIEWEG (NL - FR)
3. DE GROTE MARKT VAN BRUSSEL (NL - FR - ESP - GB)
4. DE BEGJNHOFWIJK (NL - FR)
5. DE HEIZEL (NL - FR - ESP - GB)
6. DE LOUIS BERTRANDLAAN EN HET JOSAPHATPARK (NL - FR)
7. DRIE VOORBEELDEN VAN PASSAGES UIT DE 19<sup>de</sup> EEUW (NL - FR - ESP - GB)  
SINT-HUBERTUSGALERIJEN - BORTIERGALERIJ - NOORDDOORGANG
8. ANDERLECHT (NL - FR)  
DE COLLEGALE - HET BEGJNHOF - HET ERASMUSHUIS
9. DE ZAVEL DE WIJK EN DE KERK (NL - FR - ESP - GB)
10. DE VIJVERS VAN ELSENE EN OMGEVING (NL - FR)
11. DE SINT-KATELIJNEWIJK EN DE OUDE HAVENDOKKEN (NL - FR)
12. HET LEOPOLDSPARK ARCHITECTUUR EN NATUUR (NL - FR - ESP - GB)
13. DE SQUARESWIJK (NL - FR - ESP - GB)  
MARGARETA, AMBIORIX, MARIA-LOUIZA EN GUTENBERG
14. DE ARMAND STEURSSQUARE TE ST-JOOST-TEN-NODE (NL - FR)
15. HET KONINGSPLEIN EN DE WARANDEWIJK (NL - FR - ESP - GB)
16. DE OBSERVATORIUMWIJK IN UKKEL (NL - FR)
17. DE TERVURENLAAN (NL - FR)
18. HET WOLUWEDAL (NL - FR)
19. DE LOUIZALAAN (NL - FR)
20. DE CENTRALE LANEN (NL - FR)
21. SINT-GILLIS VAN DE HALLEPOORT TOT DE GEVANGENIS (NL - FR)
22. DE RINGLANEN VAN HET ROGIERPLEIN TOT DE HALLEPOORT (NL - FR)
23. DE SINT-BONIFATIUSWIJK (NL - FR)
24. DE ONZE-LIEVE-VROUW-TER-SNEEUWWIJK (NL - FR)
25. DE BRUSSELSE KANALEN (NL - FR)
26. DE MARKTPLAATSEN VAN DE VIJFHOEK (NL - FR)
27. GANGEN IN BRUSSEL (NL - FR)
28. UKKEL, HUIZEN EN VILLA'S (NL - FR)
29. DE EERSTE OMWALLING (NL - FR)
30. HET TER KAMERENBOS (NL - FR)
31. HET JUSTITIEPALEIS (NL - FR)
32. DE TER KAMERENABDIJ (NL - FR)
33. DE MOLIÉRELAAN EN DE BERKENDAALWIJK (NL - FR)
34. DE TUINWIJKEN LE LOGIS EN FLORÉAL (NL - FR)
35. BRUSSELSE BIOSCOPEN (NL - FR)
36. DE WOLSTRAAT EN HAAR HISTORISCHE GEBOUWEN (NL - FR)
37. HET KONINKLIJK DOMEIN VAN LAEKEN (NL - FR)
38. KERKHOFEN EN BEGRAAFPLAATSEN (NL - FR)
39. GESCHIEDENIS VAN DE BRUSSELSE SCHOLEN (NL - FR)

# Collectie **Brussel, Stad van Kunst en Geschiedenis**

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.

## **De ringlanen**

van de Hallepoort tot  
het Rogierplein

Deze publicatie neemt de lezer mee voor een tocht door tijd en ruimte langs het traject dat vandaag bekend staat als de 'Kleine Ring' rond de Brusselse vijfhoek en vertelt het verhaal van de grote evoluties van dit traject, van de Middeleeuwen tot vandaag. Dit werk behandelt de ringlanen van de Hallepoort tot het Rogierplein en vult aldus het in 1998 verschenen eerste luik aan. De late sloping van de omwallingen in het begin van de 19<sup>de</sup> eeuw maakte plaats voor grote, met bomen omzoomde wandellanen. De lezer zal uiteraard ook de huidige ordening en gebouwen langs deze brede lanen kunnen (her)ontdekken: de neoklassieke woonhuizen in de omgeving van de Hallepoort, de Cité Fontainas, het Institut des Arts et Métiers met zijn door de art deco geïnspireerde gevel, de Ninoofsepoort, de wijk rond de voormalige Brusselse haven met vele indrukwekkende gebouwen uit de jaren 20 en 30...

Emir KIR,  
Staatssecretaris  
voor Monumenten en Landschappen

