

DE SINT-KATELIJNEWIJK

EN DE OUDE HAVENDOKKEN



BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
GEWEST

SOLIBEL
EDITION

De collectie
BRUSSEL, STAD VAN KUNST EN GESCHIEDENIS

is een initiatief van
Staatssecretaris Didier van Eyll,
verantwoordelijk voor het Brusselse erfgoed
in samenwerking met
uitgeverij Solibel Edition

Advisecomité
onder het voorzitterschap van Cécile Jodogne, kabinet van de Staatssecretaris
Christine Denayer, dienst Monumenten en Landschappen
Pascale Ingelaere, dienst Monumenten en Landschappen
Olivier de Patoul, Solibel Edition
Marc Gierst, graficus
David Stephens, gespecialiseerd journalist

Tekst
Colette Huberty et Paulo Valente Soares

Realisatie
LA FONDERIE

HERKOMST VAN DE ILLUSTRATIES

b = bovenaan; m = midden; o = orderaan; r = rechts; l = links; a = achtergrond

Atelier de Recherche et d'Action urbaine: 40; Gemeentekrediet van België: 25(b), 26(o), 27(b), 29(b), 29(m), 38(b), 41(o); Hymans L. en Hymans H. en P., *Bruxelles à travers les âges*: 7(b), 7(o), 9(b), 9(o), 22(b), 22(o), 24, 30(o); Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium-fotos (©IRPA-KIK): 13(o), 15(m-l), 45(b); Koninklijke Musea voor Schone Kunsten: voorpagina, schilderij van H. Lallemand «Het oude Sint-Katelijnedok te Brussel»; Fotorechten LA FONDERIE, fotograaf Luis-Antonio Muñoz: 23(o-r), 38(o), 39, 42(b), 43(o), 44(b), 47(m), 47(o), 48(o-r), 49(o); *L'Emulation*: 41(b), 43(b); Foto Le Soir: 46(b); Stadsarchief van Brussel: 2-3(o), 3(b), 4(b), 5-6, 8, 10(b), 10(o), 11(b), 11(o), 12(b), 12(o), 14(l-b), 14(l-m), 14(l-o), 14(m), 15(r-b), 15(r-m), 15(r-o), 15(m-r), 16(b), 17(b), 16-17(o), 18, 19(b), 19(o), 20(b-l), 20(b-r), 21(b-l), 21(b-r), 23(b-l), 23(b-m), 23(o-l), 23(o-m), 25(o), 26(b-l), 26(o-l), 27(o), 28(b), 28(o), 29(o), 30(b), 31(b), 31(o), 32, 33, 34(b), 34(o), 35(b), 35(o), 36(b), 36(o), 37, 42(o), 44(o), 45(o), 46(o), 48(b), 48(o-l), 49(b); Marcel Vanhulst, achterflap.

INLICHTINGEN

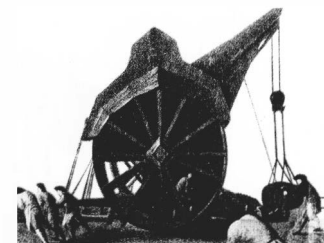
LA FONDERIE
Ransfortstraat 27 - 1080 Brussel
Tel. 02/410.10.80

De Sint-Katelijnewijk is te bereiken met de metro (lijn 1), station Sint-Katelijne

BRUSSEL, STAD VAN KUNST EN GESCHIEDENIS

DE SINT-KATELIJNEWIJK

EN DE OUDE HAVENDOKKEN



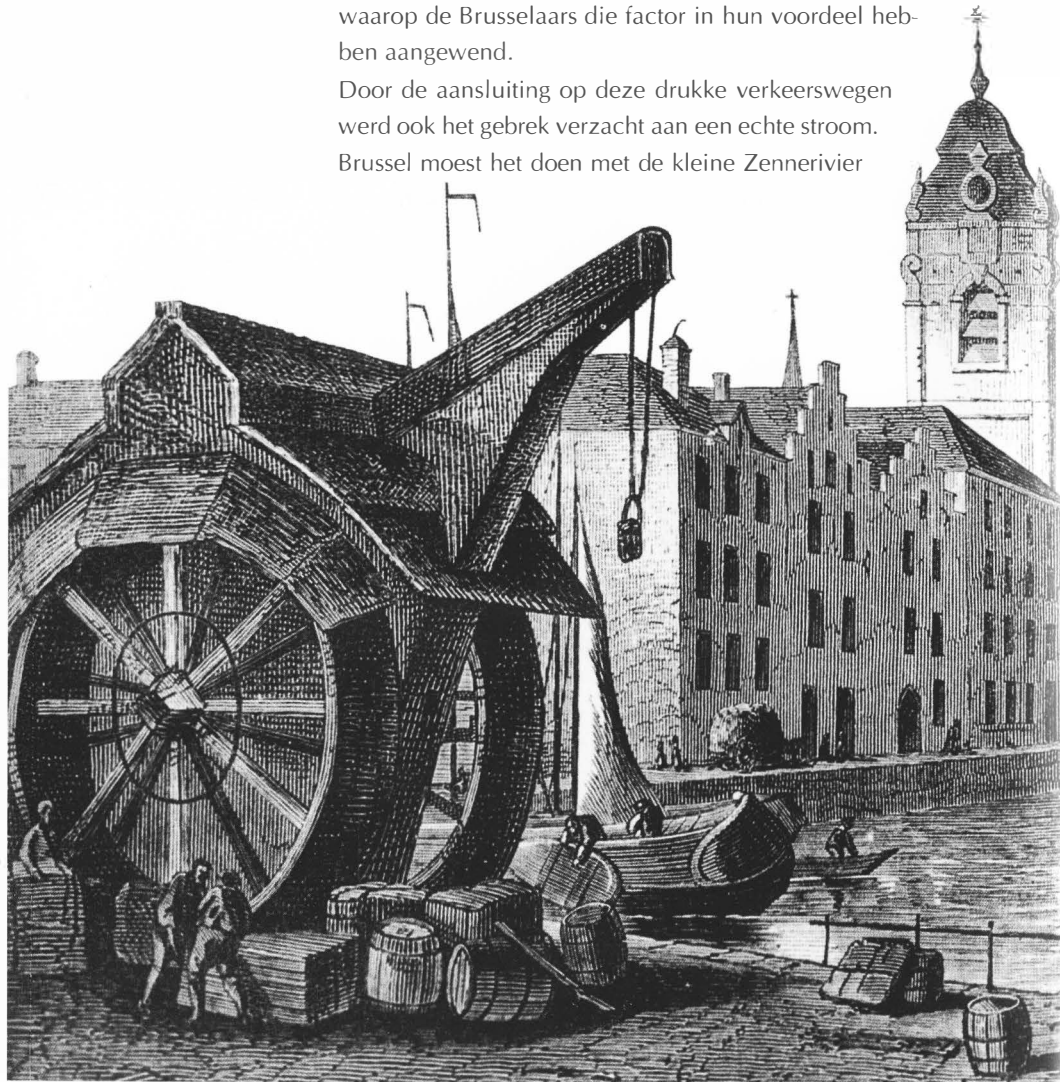
ONTSTAAN VAN DE HAVENWIJK	2
De aanleg van het kanaal	7
Urbanisatie van de havenwijk	8
Havenactiviteiten	11
DE HAVEN IN DE 18 ^{de} EN 19 ^{de} EEUW	16
Welvaart door handel	19
Afbraak van de versterkingen en aanleg van een nieuw dok ...	20
DE HAVEN VAN BRUSSEL TUSSEN 1830 EN 1910	25
De economische activiteit in de 19 ^{de} eeuw	26
De oude dokken worden gedempt	31
DE HAVENWIJK SEDERT 1918	41
«De buik van Brussel»	41
De kaaien, parkeerterreinen van de jaren 1950	45
Vandaag : de terugkeer van het water en plaats voor kinderen .	47

ONTSTAAN VAN DE HAVENWIJK

DE EERSTE HAVEN VAN BRUSSEL

De welvaart van Brussel in de loop van de geschiedenis is voor een deel te danken aan de gunstige ligging van de stad op een kruispunt van Europese handelsroutes en aan de wijze waarop de Brusselaars die factor in hun voordeel hebben aangewend.

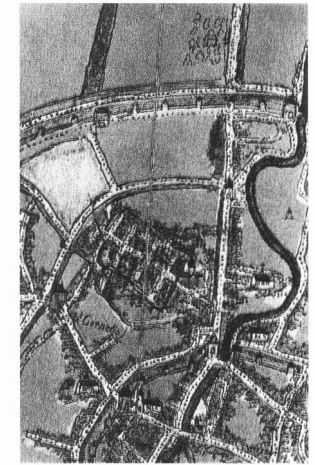
Door de aansluiting op deze drukke verkeerswegen werd ook het gebrek verzacht aan een echte stroom. Brussel moest het doen met de kleine Zennervier



en probeerde daar het maximum uit te halen. Maar reeds heel vroeg rijpte het plan om een bevaarbare en dus commerciële waterweg naar zee aan te leggen.

Lang voordat het kanaal van Willebroek gegraven werd, bezat de stad reeds zijn «portus», een haven aangelegd op het uiterste punt waar de Zenne nog bevaarbaar was.

Niet ver van de plaats van de latere dokken - toen een moerassig gebied - strekte de haven van Brussel zich van de 11^{de} tot de 16^{de} eeuw uit tussen twee bruggen over de Zenne, de Botenbrug (of Visverkopersbrug) en de Geldmuntersbrug (of Mandenmakersbrug). De zone tussen de huidige Sint-Katelijnestraat, Zwarte Lievrouwstraat en Bisschopstraat komt min of meer overeen met de middeleeuwse haven, waarvan elk



Eén van de oudste stadsplannen van Brussel is gemaakt door Jacob van Deventer tussen 1550 en 1560. We zien hoe het kanaal van Willebroek stopt aan de muren van de stad. De toekomstige havenwijk wordt nog ingenomen door weiden, vijvers en gebouwen van het Begijnhof.



Het Sint-Katelijnedok met de kraan, getekend door Charles Trumper.



De oude «portus» van Brussel op de Zenne, afgebeeld op het stadsplan van G. Braun en F. Hogenberg uit 1572. De eerste dokken zijn al gegraven maar de oude aanlegsteiger aan de Botenbrug is nog weergegeven. Ook de overblijfselen van de eerste stadsomwalling zijn nog duidelijk te zien.

spoor uitgewist is bij de overwelving van de Zenne in de vorige eeuw. De meeste schepen werden

tussen beide bruggen geladen en gelost. Aan de Visverkopersbrug, achter de oude Sint-Katelijnekerk stonden een kraan en een openbare weegschaal die eigendom waren van de stad, en lag een trap die als aanlegsteiger diende. Op de plaats van deze eerste «haven» werd in 1603, bij ordonnantie van de aartshertogen Albrecht en Isabella de stedelijke Vismarkt geïnstalleerd die hier meer dan twee eeuwen actief zou blijven. De grachten van de eerste stadsomwalling uit de 12^{de} eeuw volgden een tracé dat overeenstemt met de huidige Oude Graanmarkt, het Sint-Katelijneplein en de nieuwe Sint-Katelijnekerk. De primitieve «portus» lag dus binnen deze muren. Buiten de eerste omwalling lagen hoofdzakelijk moerassige weiden waardoor twee grote toegangswegen naar de stad liepen, de Vlaamsesteenweg en de Lakenstraat. De Vlaamsesteenweg was in de Middeleeuwen het begin van de belangrijkste handelsweg naar het graafschap Vlaanderen en werd daarom al zeer vroeg geplaveid, vandaar de naam «steenweg» (1222). Ze vertrok aan de sinds lang verdwenen Sint-Katelijnepoort. De Lakenstraat verliet de stad langs de eveneens verdwenen Zwarte Poort.

De tweede stadsomwalling, waartoe in 1357 besloten werd en die in het laatste kwart van de 14^{de} eeuw werd gebouwd, liet binnen de muren grote open ruimtes open. Bijna de hele zone van de latere havendokken werd tijdens het Ancien Régime ingenomen door vijvers, moerassen, weiden en de gebouwen van het Groot Begijnhof.

DE ZWARTE TOREN

De Zwarte Toren is een overblijfsel van de eerste stadsomwalling uit de 12^{de} eeuw. In de loop der eeuwen was ze ongemerkt verdwenen tussen de gebouwen die langs de kaai van het Sint-Katelijnedok werden opgetrokken. Pas in 1887 werd ze bij afbraakwerken in de buurt van de Zwarte Lievevrouwstraat herontdekt.

Waarschijnlijk zou ook de toren met de grond gelijk gemaakt zijn zonder de reddingsactie op touw gezet door burgemeester Karel Buls, een vurig verdediger van «Oud Brussel». Ondanks het verzet van de gemeenteraad die de kosten voor restauratie te hoog vond, werd de toren uiteindelijk gereed en hersteld. Toen al echter rees de vraag hoe men de toren op een zinvolle manier kon inpassen in de omgeving.

Doordat de toren helemaal ingebouwd stond tussen moderne constructies, leek hij een misplaatst relict uit vroeger tijden, zonder zin of betekenis. Vandaag zijn de omringende gebouwen afgebroken en staat de toren naakt op een stuk braakgrond. Maar de vraag wat ermee te doen is nog even actueel als honderd jaar geleden.

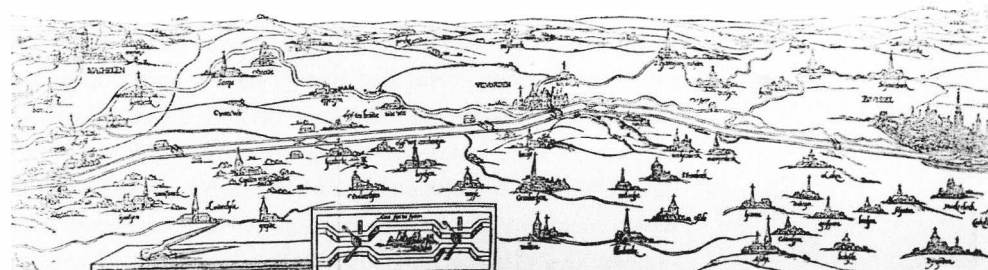
DE AANLEG VAN HET KANAAL

De scheepvaart op de Zenne had voor de Brusselaars heel wat nadelen. Sommige daarvan waren te wijten aan de rivier zelf, aan haar grillige loop en geleidelijke verzanding. Andere waren het gevolg van de rivaliteit tussen Brussel en de naburige handelssteden van het hertogdom Brabant, meer bepaald Mechelen. Deze stad eiste namelijk tolgeld van alle schepen die op de Zenne voorbijvaardden. Brussel was eerst van plan geweest de Zenne te verdiepen, maar door het conflict met Mechelen rijpte het idee om een rechtstreeks kanaal te graven naar de Rupel en zo aan de Mechelse aanspraken te ontsnappen. Het geschil tussen de twee steden zou bijna een eeuw aanslepen.

Hoewel Maria van Bourgondië reeds in 1477 toelating had gegeven om een kanaal te graven, werd het project op de lange baan geschoven. Politieke conflicten, economische laagconjunctuur of juridische betwistingen leidden steeds opnieuw tot uitstel. De Mechelaars verzetten zich met hand en tand tegen de aanleg en probeerden hun gelijk te halen bij de vorst of de rechtbank. Voor de Brusselaars was het kanaal echter een zaak van economisch levensbelang en daarom bleven ze erop aandringen. In 1550 werden hun inspanningen eindelijk beloond toen Maria van Hongarije het project definitief goedkeurde en de Mechelse bezwaren opzij schoof. De eerste spadesteek werd hetzelfde jaar gegeven in Willebroek en in 1561 kon Brussel met veel feestgedruis het nieuwe kanaal in gebruik nemen, dat de stad een uitweg bood naar zee. Het was een van de eerste kanalen in Europa waar het systeem van «sassluizen» werd toegepast, die enkele jaren voordien in Italië waren uitvonden.



Maria van Bourgondië verleent de Brusselaars de toelating om een kanaal te graven tussen Brussel en de Rupel.



Plan van het kanaal van Willebroek met het traject tussen Mechelen en Brussel volgens de «Nieuwe Chronike van Brabant» uit 1565.

- 1. Het Sint-Katelijnedok
- 2. Het Koopliedendok
- 3. Het Schuitendok
- 4. Het Hoodok
- 5. Het Mestbakdok of «Mestbak»
- 6. De Zenne

- a. Plaats van de Vismarkt van 1603 tot 1874
- b. De kraan
- c. De oude Begijnhofkerk
- d. Het Botenhuis
- e. Het Slotje
- f. De Oeverpoort
- g. De oude Sint-Katelijnekerk
- h. De Zwarte Toren

Bruxella Nobilissima Brabantiae Civitas.
Stadsplan van Brussel
door Martin de Tailly uit 1640.



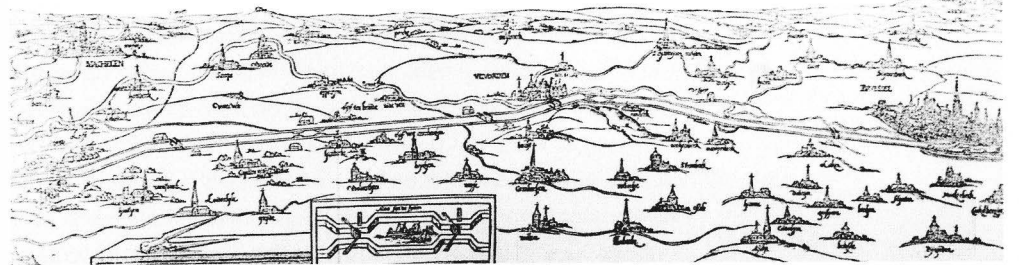
DE AANLEG VAN HET KANAAL

De scheepvaart op de Zenne had voor de Brusselaars heel wat nadelen. Sommige daarvan waren te wijten aan de rivier zelf, aan haar grillige loop en geleidelijke verzanding. Andere waren het gevolg van de rivaliteit tussen Brussel en de naburige handelssteden van het hertogdom Brabant, meer bepaald Mechelen. Deze stad eiste namelijk tolgeld van alle schepen die op de Zenne voorbijvaardden. Brussel was eerst van plan geweest de Zenne te verdiepen, maar door het conflict met Mechelen rijpte het idee om een rechtstreeks kanaal te graven naar de Rupel en zo aan de Mechelse aanspraken te ontsnappen. Het geschil tussen de twee steden zou bijna een eeuw aanslepen.

Hoewel Maria van Bourgondië reeds in 1477 toelating had gegeven om een kanaal te graven, werd het project op de lange baan geschoven. Politieke conflicten, economische laagconjunctuur of juridische betwistingen leidden steeds opnieuw tot uitstel. De Mechelaars verzetten zich met hand en tand tegen de aanleg en probeerden hun gelijk te halen bij de vorst of de rechtbank. Voor de Brusselaars was het kanaal echter een zaak van economisch levensbelang en daarom bleven ze erop aandringen. In 1550 werden hun inspanningen eindelijk beloond toen Maria van Hongarije het project definitief goedkeurde en de Mechelse bezwaren opzijschoof. De eerste spadesteek werd hetzelfde jaar gegeven in Willebroek en in 1561 kon Brussel met veel feestgedruis het nieuwe kanaal in gebruik nemen, dat de stad een uitweg bood naar zee. Het was een van de eerste kanalen in Europa waar het systeem van «sasluisen» werd toegepast, die enkele jaren voordien in Italië waren uitgevonden.



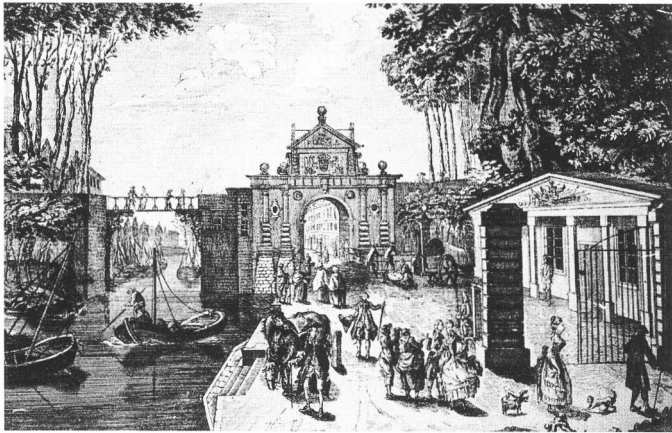
Maria van Bourgondië verleent de Brusselaars de toelating om een kanaal te graven tussen Brussel en de Rupel.



Plan van het kanaal van Willebroek met het traject tussen Mechelen en Brussel volgens de «Nieuwe Chronike van Brabant» uit 1565.

DE EERSTE HAVENDOKKEN VAN BRUSSEL

De graafwerken voor het kanaal binnen de stadsmuren begonnen in 1560 en schoten zo snel op dat tegelijk met het eigenlijke kanaal ook de aanlegplaatsen in de stad konden worden ingewijd, het toekomstige Schuitendok en Koopliedendok. De stad was eigenaar van een deel van de noodzakelijke gronden en kocht de rest van het Begijnhof en enkele privé-eigenaars. Om de werken te financieren moest ze echter andere eigendommen verkopen en diverse belastingen heffen op rogge en tarwe, het slachten van vee, het bierbrouwen en de invoer van buitenlandse wijnen. De financiële offers waren dus aanzienlijk.



Zicht op de Oeverpoort vanuit de stad in de 17^{de} eeuw.

Met de aanleg van de havendokken ontstond een nieuwe stadswijk, die volgens het ritme van de economische activiteit zou worden verfraaid en waar zich een bevolking vestigde van handelaars, winkeliers, arbeiders, ambachtsslui en andere beroepen die rechtstreeks met de haven te maken hadden.

URBANISATIE VAN DE HAVENWIJK

Tussen 1562 en 1564 werd in de stadsmuur een nieuwe versterkte stadspoort gebouwd, de Oeverpoort. Dit was in het begin een eenvoudige gewelfde doorgang, maar in 1643 zou deze poort worden uitgebouwd tot een fraai kunstwerk dat naar het schijnt door Rubens is ontworpen.

In 1564 werd ook het Sint-Katelijnedok gegraven in de gracht die langs de oude eerste stadsmuur liep. De eerste havenrichtingen concentreerden zich rond dit dok, dat met de overbrenging in 1573 van de grote kraan (die sinds 1559 tegenover de Zeehondstraat stond) de laad- en losplaats bij uitstek van de haven werd. Ter hoogte van de Oude Graanmarkt werd een nieuwe kaai gebouwd, de Viskaai. Om de twee stadswijken

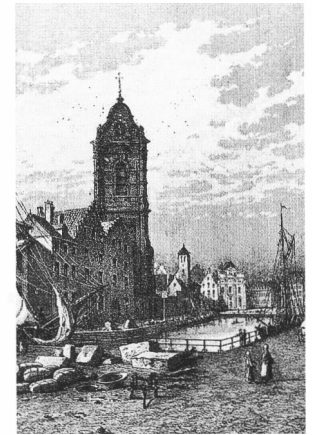
die nu door de dokken waren gescheiden met elkaar te verbinden, werd de houten Sint-Michielbrug gebouwd tussen het Sint-Katelijnedok en de nog primitieve andere dokken. In 1581 ten slotte werd de Zoutkaai gebouwd. In dezelfde periode liet het stadsbestuur de zone plaveien vanaf de grote kraan tot aan de Geldmuntersbrug, een ruimte die ongeveer overeenstemt met de huidige Zaterdagmarkt.

WELVAART

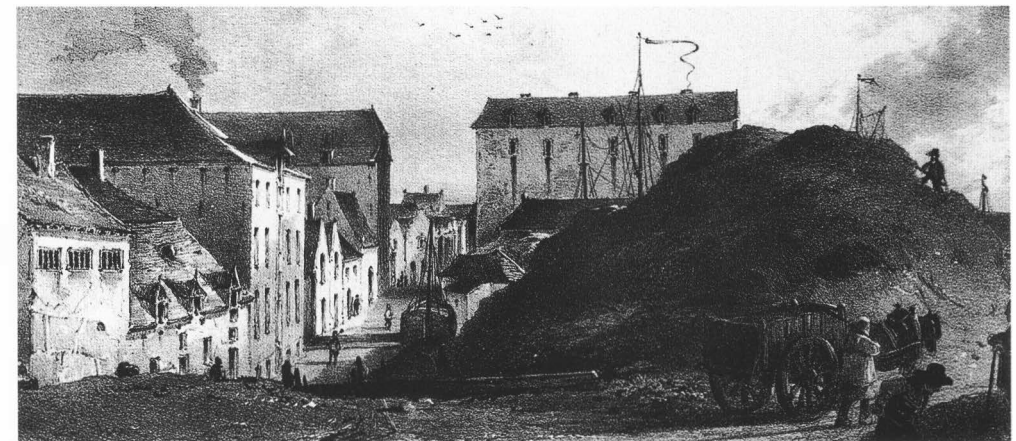
ONDER DE AARTSHERTOGEN ALBRECHT EN ISABELLA

De politieke troebelen van de tweede helft van de 16^{de} eeuw onder Spaans bewind vertraagden de urbanisatie van de havenwijk. Het nieuwe kanaal en de Brusselse handel in het algemeen kenden een periode van stagnatie. Buiten de Sint-Katelijnwijk raakte de omgeving van de nieuwe dokken slechts langzaam bevolkt. Pas met de periode van vrede onder het bewind van de aartshertogen, met name tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1621), kreeg de wijk een nieuw elan. Uit deze jaren dateren de oudste gebouwen van de havenwijk.

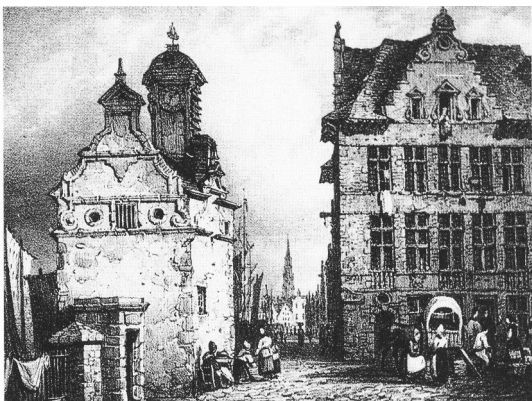
Op de westelijke oever van de dokken werden de terreinen van het Begijnhof in percelen verkaveld en verkocht. Omstreeks 1620 werd de zogenaamde Begijnenvijver, een voormalig verbanningsoord voor pestlijders, omgevormd tot de «Mestbak», een vuilstortplaats waar het afval vanuit de stad per boot naartoe werd gebracht.



Het Sint-Katelijnedok met de kraan, naar een tekening van E. Puttaert.



De Mestbak, afgebeeld door J. Borremans.



Op het kruispunt van de Baksteenkaai en de Varkensmarkt konden reizigers inschepen naar Vilvoorde en Antwerpen, een dienst die kort na de opening van het kanaal van start ging.

De ruimte tussen de Vlaamsesteenweg en de dokken werd geplaveid en diende voortaan als varkensmarkt. De gelijknamige straat herinnert nog aan die activiteit die verschillende malen van standplaats veranderde maar toch altijd in de buurt van de dokken gevestigd bleef.

Vanaf de Varkensmarkt liep vóór de bouw van de tweede omwalling een straat naar de kerk van Molenbeek.

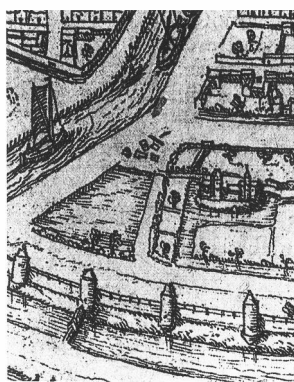
Deze straat, de Oppemstraat, bestaat

nog altijd en dankt zijn naam aan de eigenaars van de aanpalende terreinen die door de stad in 1367 werden aangekocht. Langs een kant van de straat stond een grote blekerij, omringd door grachten. Verderop bevond zich het terrein waar nu het Klein Kasteeltje staat. Vóór de bouw van deze kazerne bevond zich daar een landgoed, het Slotje, dat aan diverse gegoede Brusselse families toebehoorde tot de Oostenrijkse regering het in 1775 aankocht en omvormde tot kazerne. Dit goed was door kleine straatjes, de Mestbakdokstraat en Korte Nieuwstraat (thans de Barchonstraat en Sint-Andriesstraat), verbonden met de dokken en de vestingen.

In 1639 werden twee nieuwe dokken gegraven. Het eerste was de «Mestbak» of Mestbakdok waarrond kaaien werden aangelegd en waarvan de omliggende gronden werden verkaveld. Het tweede was het Hooiodok, gegraven in een moerassige weide van het Begijnhof, dat daarmee langs drie zijden door havendokken was omringd. Tot aan het einde van de 18^{de} eeuw bleef het Begijnhof overigens een eiland in de stad dat volledig op zichzelf leefde. De omgeving van de Hooikaai werd een wijk waar welvarende handelaars behalve hun opslagplaatsen ook statige burgerhuizen lieten bouwen. De naam van deze kaai verwijst naar het hooi voor de paarden die de schepen trokken.

In de loop van de 17^{de} eeuw groeide de haven van Brussel uit tot een drukke buurt met een levendige handelsactiviteit.

Het goed Het Slotje, omgeven door de Begijnenvijver en een blekerij, op het stadsplan van Braun en Hogenberg uit 1572.



HAVENACTIVITEITEN

Goederenvervoer

«Ik zweer en beloof trouw aan de stad Brussel en de meester-wijnlossers bij de uitoefening van het ambt van wijnlosser, tot hetwelk ik benoemd ben door de Magistraat, en mijzelf, samen met mijn gezellen, steeds bereid te houden om voor een loon te werken en de kopers en verkopers te dienen zonder mij te sparen of op enige wijze aan het werk te onttrekken...» Zo luidde de eed die de kraanarbeiders of «Craenkinderen» moesten zweren die belast waren met de overslag van de wijn in de haven van Brussel.

Tijdens het Ancien Régime was het werk in de haven naar analogie met de andere stadsambachten georganiseerd. De diverse activiteiten in verband met het laden en lossen van goederen werden uitgeoefend door specifieke broederschappen. Zo had men de broederschap van de kolenlossers en kolenwegers; van de voermannen van zand en baksteengruis; van de kruiers, opgericht in 1596 om tegemoet te komen aan de behoeften van de handelaars in zout, granen en zaden; van de houtvervoerders en van de «kruiwagenrijders».

Twee broederschappen staken boven alle andere uit : de broederschap van Onze-Lieve-Vrouw-ter-Kaai, die de dokwerkers groepeerde, en de broederschap van de «Craenkinderen». Deze kraanarbeiders dreven niet alleen de grote kraan aan

waarmee zware vrachten werden verladen, maar berekenden ook de accijnzen die daarop moesten worden betaald en bezorgden de geloste vatenwijn bij de kopers thuis.

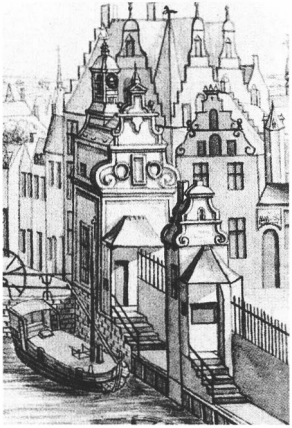
De broederschappen probeerden net als de ambach-



Rekenpenningen gebruikt door de broederschappen van de houtvervoerders en de steenkoollossers in de 17^{de} eeuw.



Havenarbeiders lossen steenblokken en molenstenen in het Sint-Katelijnedok.



Het Botenhuis in 1742
naar een gravure van Derons.

Het Botenhuis kort voor de afbraak
ervan omstreeks 1830,
naar een gravure van F.A. Bossuet.



ten om de toegang tot de diverse beroepen voor buitenstaanders te bemoeilijken en de voordelen ervan af te schermen. Bij de intrede in de broederschap, hetgeen alleen kon na het overlijden of vertrek van een van de leden, moest de toekomstige dokwerker, kruier, kraanarbeider, enz. zweren trouw de stad Brussel te zullen dienen en de handelaars voor wie hij goederen behandelde.

Dat nam niet weg dat er geregeld conflicten uitbraken tussen handelaars en havenarbeiders, vooral omdat die laatsten door hun monopoliepositie de neiging hadden hun prijzen op te drijven.

Het is onder meer dank zij de ordonnanties die geregeld door de stadsmagistraat werden uitgevaardigd om geschillen over lonen en tarieven te beslechten, dat we goed op de hoogte zijn van de verschillende soorten goederen die via de haven van Brussel werden verhandeld. Een ordonnantie uit 1751, getiteld «Voor het recht van de kraankinderen», somt de rechten op die de handelaars voor het gebruik van de kraan moesten betalen en welk aandeel daarvan aan de broederschappen toekwam. De ordonnantie vermeldt het lossen, vervoeren en opslaan van molenstenen voor olie en graan, van blokken

marmer en doodskisten. Ook zout, graan, zand, zaden en hout werden geregeld in de haven aangevoerd. Al deze goederen mochten uitsluitend door de broederschappen worden gelost en geladen.

HAVENACTIVITEITEN

Reizigersvervoer

De haven van Brussel vervoerde niet alleen goederen, maar ook reizigers. De schepen vertrokken aan het «Veerhuys» of Botenhuis, dat zich voor de herberg «Het Zeepaard» bevond aan de Varkensmarkt. Het was een klein barokgebouwtje dat in 1729 bekroond werd met een uurwerk en een klok die geluid werd als het tijd was om te vertrekken. Er waren dagelijkse afvaarten afhankelijk van het getij naar Mechelen, Vilvoorde en Antwerpen. De passagiersdienst leidde tot extra bedrijvigheid op de kaaien. Aan herbergen was er geen gebrek en er ontstonden ook kleine expeditiebedrijven die brieven en pakjes meenamen. Koetsen vervoerden de reizigers bij aankomst naar hun plaats van bestemming in de stad. De stad Brussel liet zelfs een kapel bouwen waar de reizigers voor hun vertrek de mis konden bijwonen. Overigens was de bootreis niet zonder gevaar. Er deden zich soms schipbreuken voor, vooral op het traject vanaf de Rupel en de Schelde tot in Antwerpen. Om dit gevaar te omzeilen bekostigde de stad Brussel in 1765 de aanleg van een steenweg tussen Boom en Antwerpen, waardoor reizigers het gevaarlijkste deel van de reis per koets over land konden afleggen. Uiteraard moesten ze hiervoor extra betalen, zodat het voor Brussel een lonende investering was.

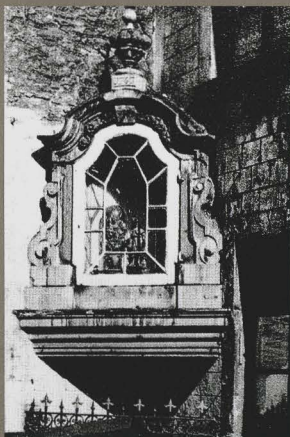
HET ZEEPAARD

Het Zeepaard is door zijn ligging, zijn grootte en de zorgvuldige restauratie het meest in het oog springende gebouw uit de bloeitijd van de haven in de 17^{de} eeuw. De oude herberg, bekend onder de naam Het Zeepaard, was in de 19^{de} eeuw erg vervallen geraakt. In 1893 besloot de stad het huis aan te kopen om aldus «een van de mooiste voorbeelden van 17^{de}-eeuwse Vlaamse renaissance-architectuur uit de hoofdstad te redden». Het was de bedoeling er na restauratie de havendiensten in te huisvesten, maar omdat het beheer van het kanaal in 1896 werd toevertrouwd aan de «Société des Installations maritimes», ging dit plan niet door. Daarop verkocht de stad het huis «met de verplichting voor de koper om de gevels af te breken en te herbouwen volgens de plannen die door de stadsdiensten zijn opgesteld». En zo geschiedde. In 1898-1899 werd het Zeepaard door architect H. Marcq volledig afgebroken en heropgebouwd in Boonse baksteen, blauwe hardsteen en Gobertange-steen. De twee traveeën aan de Varkensmarkt werden gerestaureerd in 1918-1919.



Het Zeepaard
na de restauratie omstreeks 1900.

DEUREN EN PUNTGEVELS :



Kapelletje uit 1767, toegewijd aan Sint-Rochus, in de Zeehondstraat.

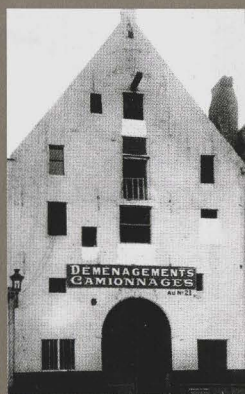
De meeste 17^{de}-eeuwse gebouwen langs de kaaien zijn in de loop der jaren afgebroken of gewijzigd zodanig dat ze nog maar weinig overeenkomst vertonen met hun oorspronkelijke uitzicht. Toch is er hier en daar nog een originele topgevel of deuroplijsting bewaard gebleven.

De Zeehondstraat, Naam Jezusstraat en Land van Luikstraat herinneren meer door hun smalheid dan door de architectuur van hun huizen aan het bestaan van een oudere stad, dichtbevolkt en weinig comfortabel, maar vol leven. Deze kleine straatjes komen al voor op de stadsplannen uit de 16^{de} eeuw en dateren dus van vóór de aanleg van de dokken. De lage huisjes waar tot op het einde van de 19^{de} eeuw hoofdzakelijk arbeidersgezinnen woonden, zijn bijna volledig verdwenen. Slechts enkele huisjes, zoals de nummers 7 en 9 in de Land van Luikstraat, laten nog vermoeden hoe deze straatjes er vroeger moeten hebben uitgezien.

In de Land van Luikstraat en de Zeehondstraat vinden we nog twee kapelletjes voor Sint-Rochus. Ze herinneren aan de tijd toen de havenwijk het eerste slachtoffer was



Brandhoutkaai nr 19.



Arduinkaai nr 20.



14 Baksteenkaai nr 62.

van pestepidemieën. Verderop aan de Vlaamsesteenweg is het ingangsportaal van de Ooievaarstraat toegewijd aan dezelfde heilige die in deze buurt zeer populair was. Huis nr 62 aan de Baksteenkaai is een van de meest representatieve gebouwen van de 17^{de} eeuw met zijn gevel in baksteen en zandsteen, hoewel de winkelpui van veel recentere datum is. De barokke deuroplijsting wordt bekroond met een oculus en een sleutel versierd met een scheepje, dat rechtstreeks verwijst naar de havenactiviteit.

Huis nr 19 aan de Brandhoutkaai dateert eveneens van het einde van de 17^{de} eeuw. Ook daar getuigt de omlijsting van het portaal van de ouderdom van het gebouw. Bovendien heeft de steenhouwer zijn merkteken achtergelaten in de blauwe hardsteen. Het gaat om een zekere Ph. Derideau die van 1655 tot 1729 in Arquennes leefde. In 1905 installeerde J.P. Daems hier een azijnfabriekje.

Op de hoek van de Populierstraat en op de nummers 25 en 27 vormen de gevelankers het jaartal 1609. Deze traditionele huizen hebben in de loop der jaren talrijke wijzigingen ondergaan, vooral op de benedenverdieping.

De nummers 1, 2, 5 en 10 aan de Timmerhoutkaai zijn meer dan 300 jaar oud. Maar hun verval is niet alleen aan hun leeftijd te wijten. Ook de belendende huizen nrs 3 en 4, die in het begin van de 19^{de} eeuw verbouwd zijn, hebben een zeer oude kern. De

OP ZOEK NAAR DE 17^{de} EEUW

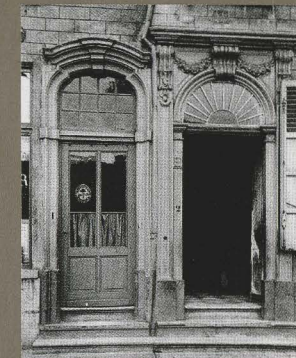
huizenrij aan deze kaai, hoewel onderbroken door een modern appartementsgebouw, spreekt boekdelen over de schandelijke verwaarlozing van deze buurt.

Het huis nr 20 aan de Arduinkaai herinnert aan één van de belangrijkste functies van het Hoodok, namelijk goederopslag.

De oude gevels aan de pare zijde van de Sint-Katelijnestraat vormen één van de meest gave ensembles van heel Brussel, zowel vanuit architecturaal als esthetisch oogpunt.

Op het Sint-Katelijneplein staan nog verschillende oude huizen. De nummers 7 en 8 dateren van het einde van de 17^{de} eeuw. Huis nr 9 heeft een oculus boven de deur en is ongeveer even oud. In de 19^{de} eeuw waren hier diverse handelszaken gevestigd, vandaag zijn het voor het merendeel restaurants geworden.

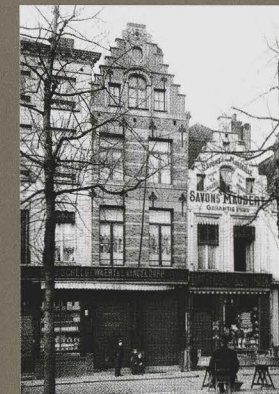
De deuren en topgevels in de havenwijk werden in het begin van deze eeuw gefotografeerd door het Studiecomité voor Oud Brussel, waarvan Karel Buls voorzitter was. Ook de commerciële en industriële activiteiten in de wijk werden bij die gelegenheid op de gevoelige plaat vastgelegd.



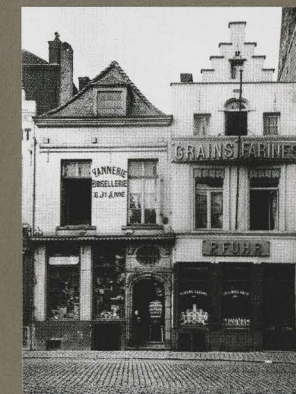
Europenigen, Timmerhoutkaai nrs 1-2.



De Sint-Katelijnestraat in het begin van deze eeuw. Sommige puntgevels bestaan nog (nr 8), andere zijn vandaag verdwenen (nr 10).



Sint-Katelijneplein, nrs 7-8 en 9-10 in het begin van deze eeuw.



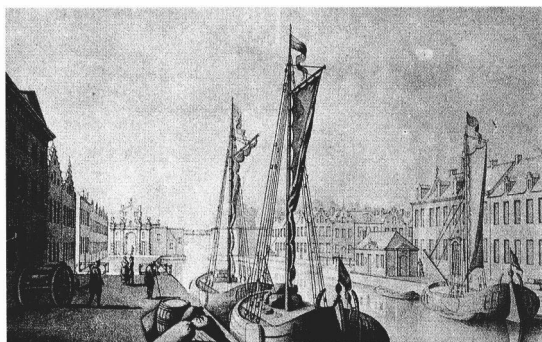
HET BELLONAHUIS

Dit huis dat van het einde van de 17^{de} eeuw dateert - op de gevel staat het jaartal 1697 - maakte waarschijnlijk deel uit van een groter gebouwencomplex dat toebehoorde aan een zekere Nicolas Bally. Men bereikt het huis langs een overdekte gang aan de Vlaamsesteenweg nr 46. Het huis, dat tot 1913 privé-eigendom was, dankt zijn naam aan Karel Buls die zich inspireerde op de beelden van de voorgevel waarvan er een de oorlogsgodin Bellona voorstelt, die waarschijnlijk verwijst naar de overwinning op de Turken in de slag bij Zenta in 1697. Dit borstbeeld is van de hand van Jan Cosyn, een beeldhouwer uit de 17^{de} eeuw die ook de beelden vervaardigde voor het Bakkershuis (de «Coninck van Spaignien») op de Grote Markt. Het laat-barokke Bellonahuis is in zijn originele uitzicht hersteld in 1965 en huisvest vandaag een museum en bibliotheek over kunsten en spektakels.



Een foto van het Bellonahuis uit het begin van deze eeuw.

DE HAVEN IN DE 18^{de} EN 19^{de} EEUW



Het Schuitedok in de richting van de Oeverpoort in de 18^{de} eeuw.

Een gravure van het Begijnhof op het einde van de 17^{de} eeuw toont ook de haveninstallaties. Van links naar rechts zien we de herberg Het Zeepaard, het Botenhuis, de bruggen over de Mestbak en het Hooidok en de Oeverpoort.

In 1749 publiceerde G. Frick ter attentie van Karel van Lotharingen, gouverneur-generaal van de Oostenrijkse Nederlanden, een lovende *Beschrijving van de stad Brussel*, waarin hij de havenwijk als volgt beschreef: «De zesde wijk is die van de Oeverpoort, die zich uitstrekt van aan de Vlaamse Poort naar links, via de 'korte

Vlaamse steenwegh, de Sainte Catherine straet, Kiecken merckt, Schoemerckt, terugkerend langs de Ridderstraet, Bisschop straet' en zo verder langs de Zenne tot aan de Lakenpoort.

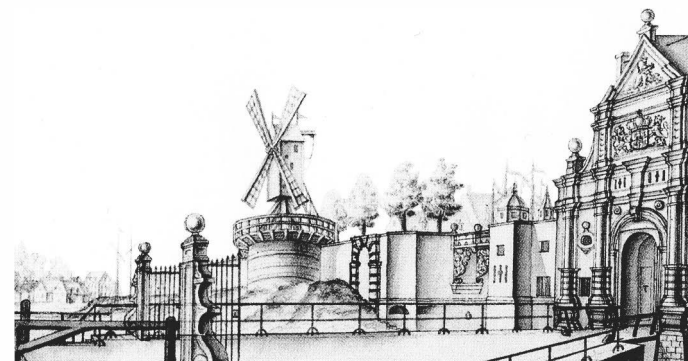
Men vindt er eerst de Sint-Corneliskapel met een hospitaal van dezelfde naam, waar zoals in meerdere andere hospitalen de pelgrims onderdak en eten kunnen krijgen voor drie dagen. Vervolgens ziet men meerdere prachtige kanalen met stenen wanden, breed en diep, die de verbinding onderhouden met alle

IN DE 18^{de} EN 19^{de} EEUW

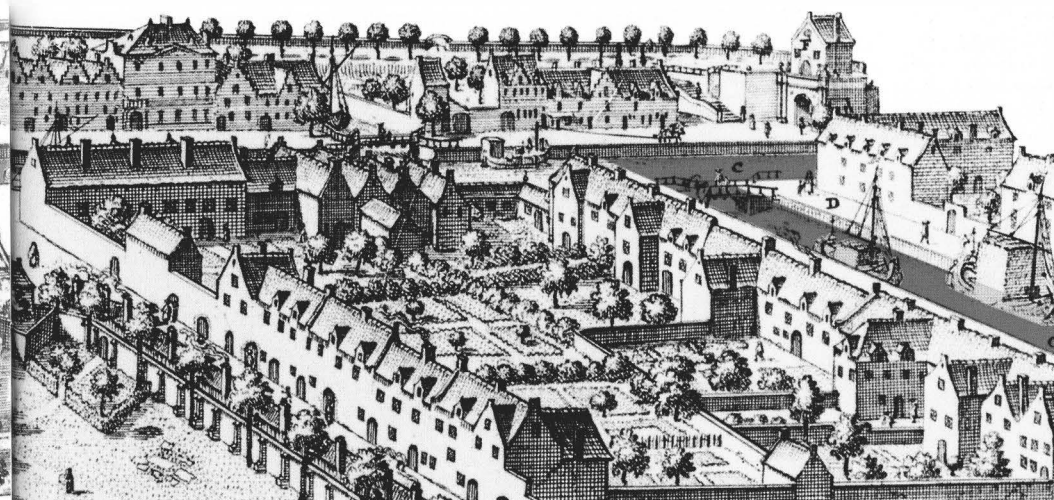
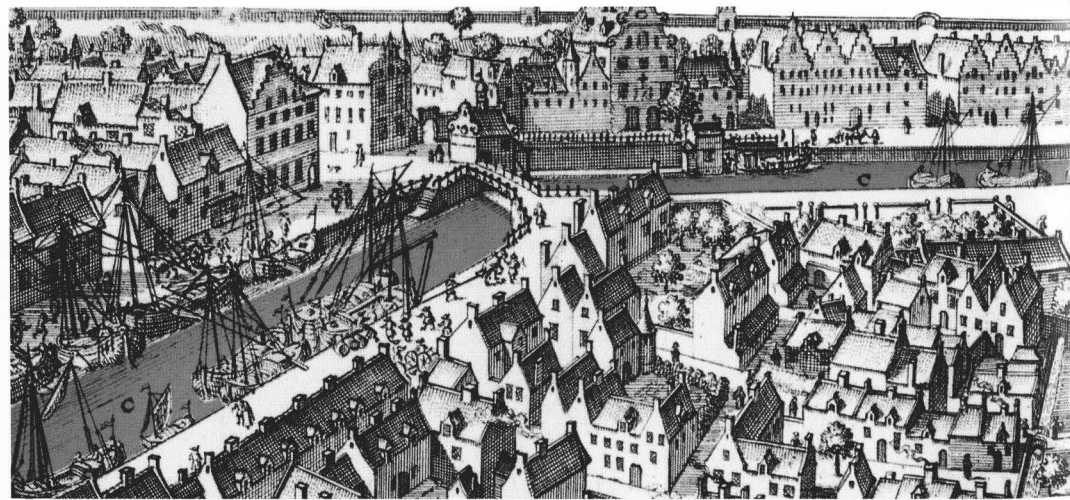
straten die mooi, breed en goed gebouwd zijn.

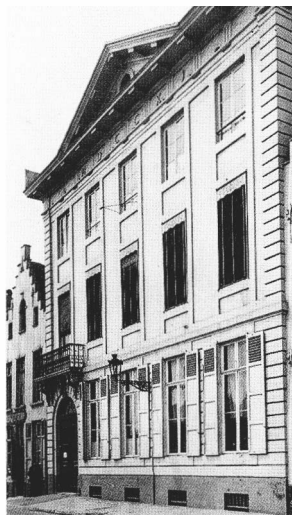
Het is een voortdurende beweging van boten, karren en andere zaken bestemd voor de handel. Tweemaal daags kan men er inschepen voor Antwerpen en Vilvoorde. De reizigers zitten zeer

comfortabel in de schepen die door paarden worden getrokken en een mijl per uur afleggen. Ze vertrekken uit de stad naast de Oeverpoort, waarvan de twee zijden verfraaid worden door een modern bouwwerk met een fronton langs buiten en een platform langs binnen, via hetwelk men zonder onderbreking over de omwallingen kan gaan. Men bestijgt deze aan weerszijden van de kaaien langs twee stenen trappen met bijgaande laadhellingen. (...) Alle architecten zijn het erover eens dat deze poort een zeer geslaagd bouwwerk is en een der



De Oeverpoort langs de buitenzijde, een imposante toegang tot de stad via het kanaal.





HET HANZEHUIS

Naar alle waarschijnlijkheid werd dit huis aan de Timmerhoutkaai nr 9 gebouwd in 1711, zoals het jaartal op de gevel aangeeft. Waar de bijnaam 'Hanzehuis', die trouwens vrij recent is, vandaan komt, weet men eigenlijk niet goed.

Het is vrijwel uitgesloten dat dit huis, hoewel het in de havenwijk staat, enig verband zou hebben met de Liga of de handel van de Duitse hanze, die in de 16^{de} eeuw verdween.

Het huis behoorde oorspronkelijk toe aan baron Lambert de Renette. Zijn zoon verkocht het in 1747 aan bankier Jean-Antoine Ories.

Behalve het hoofdgebouw omvatte het toen ook een binnenplein, stallingen en bergruimtes waarvan de gevels uitgaven op het Mestbakdok dat achter het huis lag. Het bleef in de familie tot 1856. In dat jaar werd het gekocht door de handelaar Hendrik Asselbergs die een deel van de bijgebouwen liet afbreken en in de plaats een papierfabriekje oprichtte. In 1983 werd het hele gebouw verkocht aan een privé-maatschappij.

Het Hanzehuis is één van de vele woningen die werden gebouwd in het kader van de heropbouw van Brussel na het bombardement van 1695. Momenteel staat het huis leeg en is het langzaam aan het verkrotten.

mooiste van deze stad, over dewelke men kan zeggen dat de architectuur er met meer bedrevenheid wordt beoefend dan in vele andere van grotere uitgestrektheid.

Het kanaal (...) loopt door binnen de vestingmuren, onder een ophaalbrug van een bijzondere constructie, en de schuiten kunnen met hun hele lading doorvaren tot aan de parochiekerk van Sint-Katelijne, want het kanaal splitst zich in verschillende dokken waarover meerdere ophaalbruggen liggen die de verbinding verzekeren tussen de straten die door de dokken worden gescheiden. De machines die de bruggen opheffen bij het naderen van de schepen zijn van een mooie uitvinding. Het zijn ijzeren tandwielen waarvan de tanden in spillen grijpen, zodanig dat de bruggen zonder moeite omhoog gaan...

Langs de rechterkant van de kaai terugkerend komt men aan de Sint-Kruiskapel, waar vrouwen en meisjes worden gebeterd die door hun zedeloos gedrag de reinheid van hun sexe hebben bezoedeld en hun families onteerd. Daar tegenover op de rand van het dok staat een klein paviljoen met een koepel waarin een uurwerk hangt dat de uren slaat en ook een kleine klok die luidt bij het vertrek van de schepen, dat alle dagen verschilt volgens de getijden van de zee.

De parochiekerk van Sint-Katelijne bevindt zich aan de rand van de dokken. De religieuze diensten gebeuren er met veel pracht en praal, en de muziek wordt er als de mooiste van deze stad beschouwd. De straat waarin zij ligt, bebouwd met grote en mooie huizen, is een van de drukste handelsstraten van de stad en komt uit op de Vismarkt.

De kazernes voor de cavalerie, gebouwd tegen de muren die de tuin van het Begijnhof omgeven, beslaan de volledige zijde van een zeer lange straat die langs de vestingen loopt tussen de Oeverpoort en de Lakenpoort. De kazernes zijn groot genoeg om een groot cavaleriekorps met zijn paarden te kunnen herbergen. Vervolgens komt men aan de Beestenmarkt die opgefleurd wordt door meerdere rijen bomen. Deze markt ligt aan het uiteinde van een lang en breed dok met stenen kaaien, op dewelke goed gebouwde huizen staan. Het Zothuis ligt hier vlakbij en iets verder treft men het verbeteringsgesticht aan...»

WELVAART DOOR HANDEL

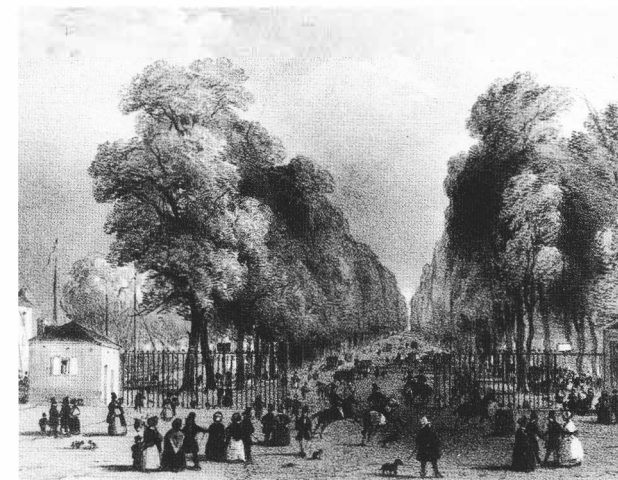
Tijdens de 18^{de} eeuw onderging de havenwijk geen grote stedenbouwkundige ingrepen. Rond de wijk echter werden nieuwe straten aangelegd en gronden verkaveld. Zo ontstond in 1788 de Nieuwe Graanmarkt omdat de oude te klein geworden was.

In 1704 werd langs de rechteroever van het kanaal naar Willebroek, buiten de stadswallen, de Groendreef aangelegd.

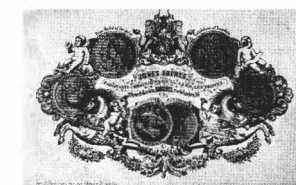
Deze bomenrijke weg zou meer dan een eeuw lang de geliefkoosde wandelbestemming zijn van de Brusselse burgerij. De stedelijke welvaart door de handel in de naburige havendokken kreeg hier als het ware een uitwendige bevestiging.

In 1781 werd het eerste openbare stapelhuis gebouwd aan het einde van de Hooikaai. Dit hield verband met de toenemende handelsactiviteiten tijdens de laatste decennia van het Oostenrijks bewind. Vele handelaars bezaten, ondanks de aanwezigheid van stadsmagazijnen in de onmiddellijke omgeving van de kaaien, eigen stapelhuizen wegens plaatsgebrek en omdat de stadsdiensten veel te bureaucratisch werkten. Door de toename van het handelsverkeer, vooral dan de transithandel, kwam de inefficiëntie van de stedelijke administratie, met name wat de inning van de accijnzen betrof, steeds duidelijker aan het licht. Het openbare stapelhuis kwam er op bevel van keizerin Maria-Theresia tegen het verzet in van de stad Brussel, die een vermindering van haar inkomsten vreesde, en van de kraanarbeiders die er een bedreiging in zagen voor hun privileges. In 1783 werd er zelfs een tweede kraan geïnstalleerd, de «Wippe».

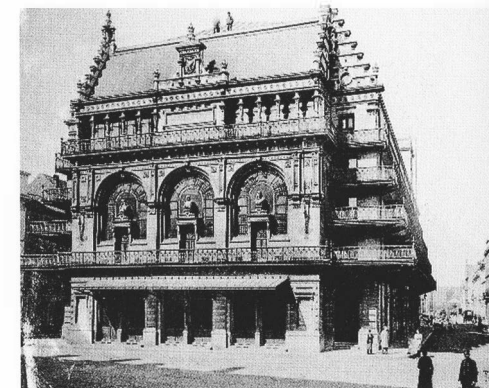
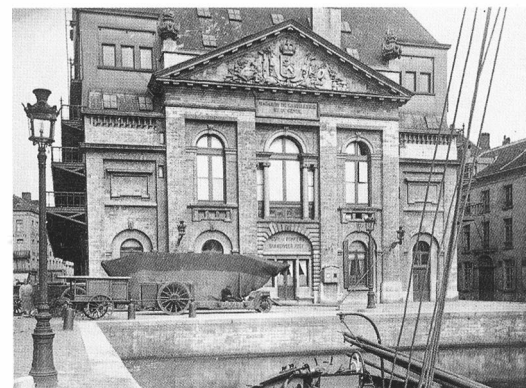
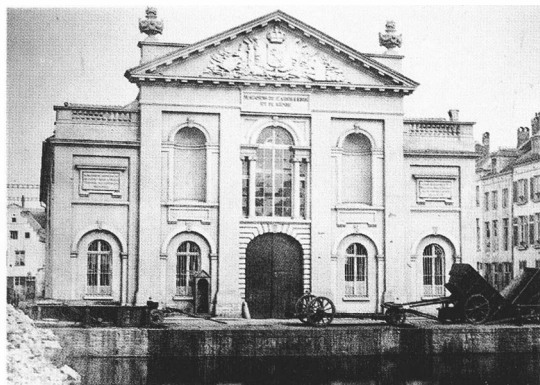
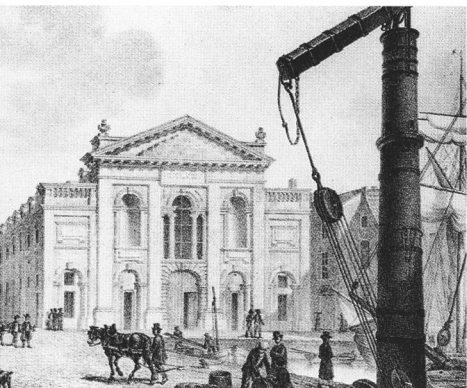
Aan de vooravond van de Franse Revolutie kwamen in de Brusselse haven produkten toe uit alle buurlanden. Vanuit Frankrijk wijnen en brandewijn, koffie, gedroogd fruit, zijden



De Groendreef langs het kanaal van Willebroek, afgezoomd door vier rijen linden. Tot het midden van de 19^{de} eeuw was dit de geliefkoosde wandelplaats van de Brusselse burgerij.



Vóór de uitvinding van de fotografie en andere moderne reproductiemiddelen bestonden er zogenaamde 'porcelainkaarten', die gedetailleerde en natuurgetrouwe afbeeldingen toonden van 19^{de}-eeuwse bedrijven en handelszaken.



Van links naar rechts:

Het eerste van de drie stapelhuizen in de Brusselse haven, opgericht op de plaats waar oorspronkelijk een dierenmarkt werd gehouden.

Omstreeks 1860 werd het stapelhuis een militaire opslagplaats.

HET STAPELHUIS VAN HET HOOIDOK...

Het eerste stapelhuis van Brussel, gebouwd in 1781, werd al in 1856 buiten gebruik gesteld door de bouw van een groter stapelhuis langs het Handelsdok. Het diende daarna enige tijd als militaire opslagplaats tot het stadsbestuur in 1883 besloot het stapelhuis tot schouwburg te verbouwen, een opdracht die werd toevertrouwd aan architect J. Baes. Reeds van in de jaren 1860 voerde een Vlaams theatergezelschap actie voor subsidies en een vaste speelzaal om haar stukken op te voeren. Maar het stadsbestuur had hier geen oren naar, ondanks het grote succes van dit gezelschap bij een volks publiek. Pas na jarenlang aandringen werd het verzoek ingewilligd. De keuze viel op het stapelhuis omdat het in de buurt gelegen was waar de meeste toeschouwers van deze Vlaamse toneelopvoeringen woonden, onder andere in de Sint-Katelijnestraat en de Vlaamsesteenweg.

stoffen, boeken, prenten, mode- en luxeprodukten; vanuit Engeland wollen stoffen, rum en ijzerwaren; vanuit Nederland kaas, vis en koloniale waren; en vanuit het prinsbisdom Luik luxewapens. Omgekeerd werden inlandse producten uitgevoerd: ijzer, lakens en kant naar Frankrijk; lakens, kant, geweven stoffen en behangselpapier naar Engeland; zaden, fruit, bereide hennep en andere grondstoffen naar Nederland; en geweven stoffen, lakens en kant naar Spanje.

Het Oostenrijks bestuur moedigde ook de oprichting van nieuwe industrieën aan in Brussel. In de omgeving van de Lakenstraat vestigden zich talrijke koetsenmakers. Op de Hooikaai werd een suikerraffinaderij gevestigd in een herenhuis en langs de Houtkaai, nabij de Zaterdagmarkt, verrees de thans verdwenen glasfabriek van Cappellemans.

AFBRAAK VAN DE VERSTERKINGEN EN AANLEG VAN EEN NIEUW DOK

In 1780 meerde een driemaster uit Nantes in de haven aan. Korte tijd na deze historische gebeurtenis vaardigde keizer Jozef II, de opvolger van Maria-Theresia, het bevel uit om alle versterkte plaatsen in de Zuidelijke Nederlanden te ontmantelen, omdat zij volgens hem door de veranderde oorlogsvoering van geen militair nut meer waren.

De versterkingen rond de stad, met uitzondering van de stadspoorten en de omwalling met de grachten, werden verkocht

met de verplichting voor de koper om de terreinen te nivelleren. De vrijgekomen gronden vanaf de Lakenpoort tot aan de Vlaamse Poort kwamen in het bezit van de stad, die besliste er een deel van te gebruiken om de haven uit te breiden en ringlanen aan te leggen.

De inlijving bij Frankrijk na 1789 heeft de uitvoering van deze plannen verhinderd. Tijdens de Franse tijd gingen economie en handel sterk achteruit door de hoge oorlogsbelastingen en de blokkade tegen Engeland. Het kanaal van Willebroek raakte door gebrek aan onderhoud in verval. Intussen was er een geschil gerezen over het eigendomsrecht van de vrijgekomen terreinen. Napoleon stelde het stadsbestuur in het gelijk op voorwaarde dat het op zijn grondgebied de nodige gronden zou afstaan voor het graven van een gepland kanaal tussen Brussel en Charleroi. Dat is de reden waarom in 1827 het kanaal op stadsgronden zal worden gegraven, terwijl de naburige gemeente Molenbeek de terreinen langs het kanaal kon herverkopen aan particulieren.

De afbraak van de Oeverpoort en de Hoge Brug begonnen in 1812. Volgens de plannen van ingenieur J.-B. Vifquain, laureaat van de wedstrijd voor de heraanleg van de vestingen, werden de vrijgekomen terreinen van de vroegere versterkingen gebruikt voor het graven van een groot havendok en de bouw van een nieuw stapelhuis. De zone tussen de Lakenpoort en de plaats waar de Zenne de stad verliet, ontwikkelde zich tot een nieuwe wijk met het Antwerpenplein als centrum. Buiten

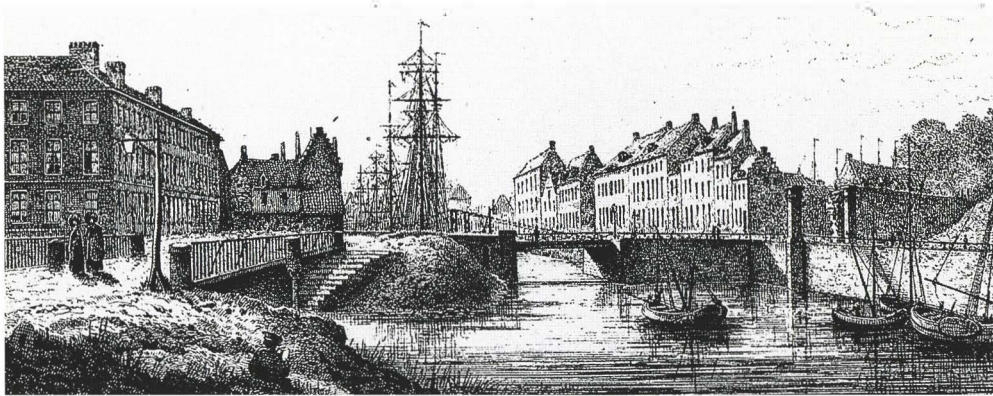
Van links naar rechts:

Definitieve bestemming voor het eerste stapelhuis: in 1887 werd het omgebouwd tot Vlaamse Schouwburg.

De voorgevel van de Koninklijke Vlaamse Schouwburg in de Lakenstraat, gebouwd volgens plannen van architect J. Baes.

... DE VLAAMSE SCHOUBURG

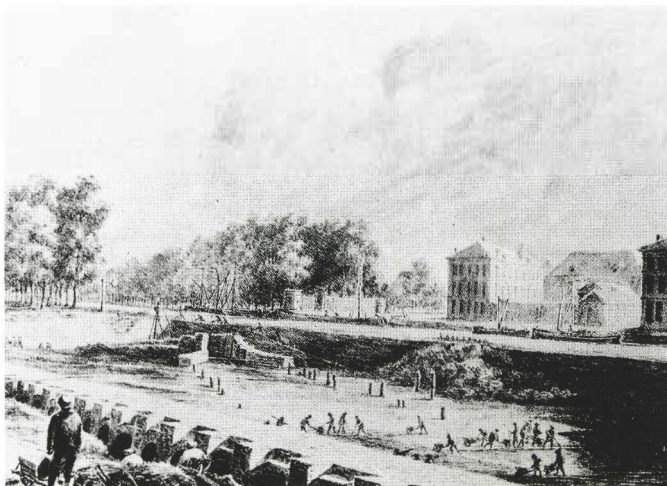
Bij de verbouwing van het stapelhuis tot theater besteedde J. Baes grote aandacht aan de veiligheid van de toeschouwers. In die periode vonden meerdere branden plaats in spektakelzalen, waarbij vele doden en gewonden vielen. Om die reden werden aan de buitenzijde van het gebouw, opgetrokken in Vlaamse neo-renaïssancestijl, brede balkons aangebracht waar in geval van nood meer dan duizend mensen plaats konden vinden. Het ontwerp van deze terrassen en het gebruik van het moderne smeedijzer werden fel bekritiseerd tot een brand in de Opéra Comique van Parijs in 1887 meer dan driehonderd slachtoffers maakte. Het nut van de balkons werd voortaan niet meer in twijfel getrokken. In 1955 brak in de Koninklijke Vlaamse Schouwburg brand uit, gelukkig zonder slachtoffers, maar het interieur moest helemaal worden vernieuwd. De voorgevel geeft uit op de Lakenstraat, terwijl achteraan de gevel van het eerste stapelhuis werd behouden. Onder het fronton staat nog altijd het opschrift te lezen: «Magasins de l'Artillerie et du Génie».



De plaats waar het kanaal van Willebroek in Brussel binnenkwam in 1823, na de afbraak van de stadswalling en de Oeverpoort.

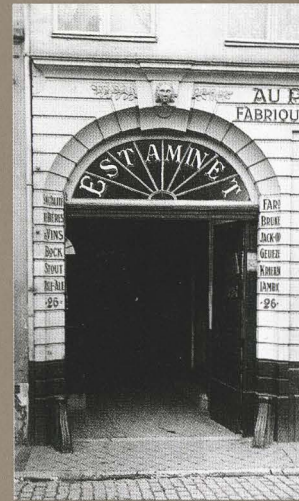
de tweede omwalling werd de Antwerpse laan aangelegd die loodrecht op het kanaal uitliep. Hierdoor werd deze buurt ontsloten voor nieuwe bebouwing. Achter het Begijnhof werden nog twee andere straten getrokken, de Koopliedenstraat en de Pakhuisstraat.

Tijdens het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden werd het kanaal van Willebroek verdiept tot 3,20 m om het toegankelijk te maken voor schepen met grotere tonnemaat. Ten slotte werd tussen 1827 en 1832 het kanaal naar Charleroi gegraven. De aansluiting met het Willebroekkanaal gebeurde ter hoogte van de nieuwe Oeverpoort, aan het huidige IJzerplein.



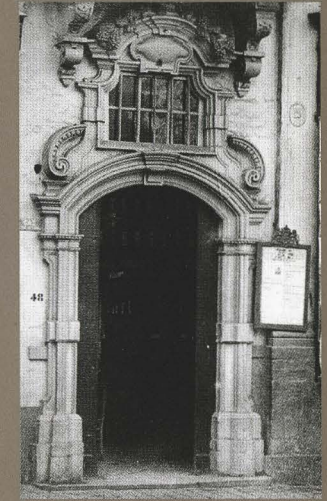
Na de afbraak van de stadswalling op het einde van de 18de eeuw werd op de vrijgekomen terreinen het Groot Handelsdok gegraven.

DEUREN, PUNTGEVELS, GEVELS : OP HET SPOOR VAN DE 18de EEUW



Baksteenkaai nr 26.

Ook de 18de eeuw heeft sporen nagelaten op de oude kaaien. Sommige huizen vermelden het jaar waarin ze gebouwd zijn, zoals het elders beschreven Hanzehuis. Het dubbelhuis aan de Baksteenkaai nrs 14-16 dateert uit 1733 en heeft deuren met een hardstenen omlijsting in Lodewijk XIV-stijl. Iets verder langs de kaai op nr 26 zien we een puntgevel van omstreeks de eeuwwisseling tussen de 17de en 18de eeuw, waarvan de zandstenen koetspoort het merkteken draagt van steenhouwer R. Derideau die van 1703 tot 1785 in Feluy leefde. Begin deze eeuw was er een herberg gevestigd.



Sint-Katlijnestraat nrs 46-48.

Het huis nr 11 op het Sint-Katlijnplein dateert van 1759 en stond vóór de demping van het Katlijnedeok op de Zoutkaai. Het gebouw tegenover de kerk is zichtbaar op de meeste oude gravures en werd gebouwd omstreeks 1700. Het balkon en de balustrade zijn in Lodewijk XIV-stijl, maar de deur is een merkwaardig voorbeeld van Vlaamse barok. Het herenhuis nr 23 op de Hooikaai, dat teruggaat tot de 17de eeuw, heeft heel wat wijzigingen ondergaan. Op het einde van de 18de eeuw werd er een suikerrafinaderij in gevestigd, één van de eerste industriële activiteiten in de havenwijk. Het werd in de 19de eeuw verbouwd en doet vandaag dienst als kleuter- en bewaarschool.

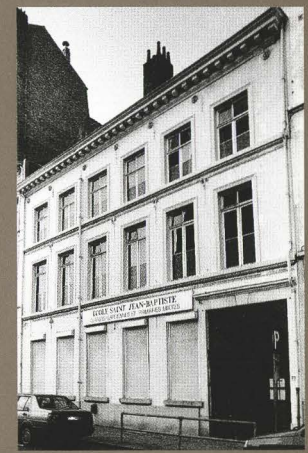
Baksteenkaai nrs 14-16.

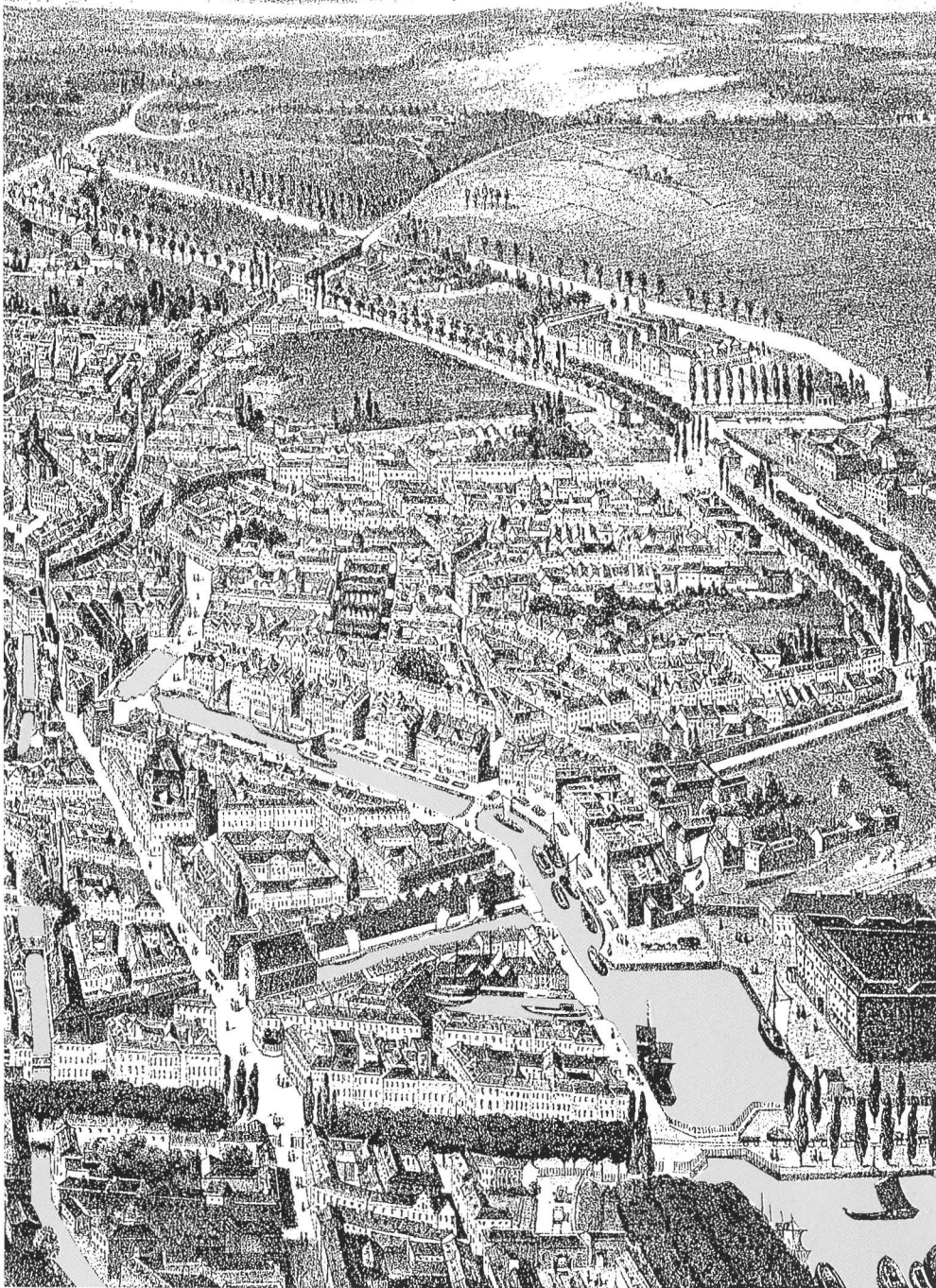


Sint-Katlijnplein nr 11.



Hooikaai nr 23.





DE HAVEN VAN BRUSSEL TUSSEN 1830 EN 1910

Aan de vooravond van de Belgische revolutie had de haven van Brussel «intra-muros» zijn grootste oppervlakte bereikt. De meeste kaaien langs de havendokken kregen hun huidige naam in deze periode, zodat we vandaag nog gemakkelijk de ligging van de oude dokken kunnen volgen.

Aan de Oeverpoort (het huidige Ijzerplein), waar tolhuisjes stonden, vloeide het kanaal van Charleroi over in het kanaal van Willebroek en begon het nieuwe Groot Handelsdok, waar meer dan 150 boten konden aanleggen. In het verlengde van dit dok lag het Schuitendok, waarin twee kleinere dokken uitkwamen, de Mestbak en het Hoodok. Dit laatste dok werd omsloten door de Hooikaai en de Arduinkaai. Langs het Schuitendok lagen aan de ene kant de Kalkkaai en de Steenkoolkaai, aan de andere kant de Timmerhoutkaai en de Schuitenkaai. Het werd voortgezet door het Koopliedendok omgeven door de Baksteenkaai en de Brandhoutkaai. Dit dok werd door een brug gescheiden van het Sint-Katelijnedok dat zijn laatste jaren beleefde. De Zaadkaai en de Zoutkaai langs dit dok verloren hun naam toen het in 1850 werd gedempt.



Het Schuitendok en de Kalkkaai op het einde van de 19^{de} eeuw.

Linkerpagina :

Panoramisch zicht van Brussel omstreeks 1850.

Gravure van A. Canelle, volgens Noury.

Het Groot Handelsdok omstreeks 1900.

Het kanaal van Willebroek mondt er nog in uit, maar op de oostelijke kaai verrijst een opslagplaats voor bouwmaterialen op de plaats van het reeds gedempte Werfdok.



DE ECONOMISCHE ACTIVITEIT IN DE 19^{de} EEUW

Na 1830 beleefde de haven een heropleving in het spoor van de algemene industriële ontwikkeling. De opening van het kanaal naar Charleroi in 1832 droeg in belangrijke mate bij tot de hernieuwde activiteit, omdat nu scheeps-transport mogelijk werd tussen het industriebekken van Henegouwen en de haven van Antwerpen, waarbij Brussel als overslaghaven dienst deed. Daarmee werd trouwens een eeuwenlange traditie voortgezet.

De aanleg van het Groot Handelsdok deed de havenactiviteit echter geleidelijk naar het noordwesten opschuiven. In 1851 werd langs dit dok een nieuw groot stapelhuis in gebruik genomen. Het

kreeg een aansluiting op de spoorlijn die in 1835 langs de Groendreef was aangelegd en Brussel met Mechelen verbond. Vanaf toen verplaatste het zwaartepunt van de haven zich van de oudere dokken, die dieper in de stad lagen, naar de Oeverpoort.

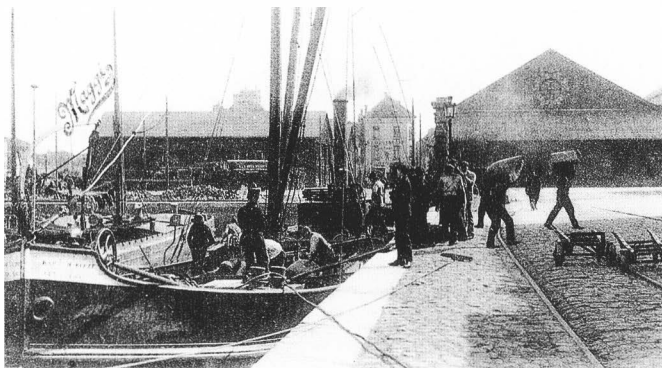
De snelle ontwikkeling van het spoorwegnet in België, met Brussel als draaischijf, was een belangrijke factor in de economische bloei van de hoofdstad. Later zouden de spoorwegen een geduchte concurrent worden voor de binnenscheepvaart, maar in de beginjaren was de trein nog maar een aanvullend transportmiddel voor het kanaal. Brussel beschikte hiermee over een nieuwe troef om zijn handel uit te breiden.



Een zeldzame oude foto van het Koopliedendok. De nieuwe Sint-Katelijnekerk, gebouwd tussen 1850 en 1870, komt er nog niet op voor.



Porceleinkaarten met afbeeldingen van bedrijven uit de jaren 1850.



Het lossen van een schip in het Groot Handelsdok, tegenover het nieuwe stapelhuis gebouwd door architect Spaak in 1851. Ernaast staan de nieuwe gebouwen van de Douane en het Kadaster.



DE HAVEN IN DE VORIGE EEUW : EEN WAAIER AAN ACTIVITEITEN

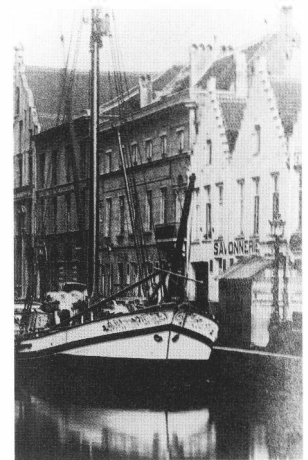
De industriële activiteit in de havenwijk bleef beperkt. Zware industrie, typisch voor de industriële revolutie van de eerste helft van de 19^{de} eeuw, kwam er nauwelijks voor. Alles bleef kleinschalig maar van een grote diversiteit. Bij het doorbladeren van de jaarboeken voor handel en nijverheid in de jaren 1850-1860 treffen we in en rond de haven een waaier van activiteiten aan, waarbij de handel de boventoon voerde, op de eerste plaats in bouwmaterialen. Dat blijkt uit de vele handelaars in tropisch hout en timmerhout, in dakpannen, bakstenen en kalk, in glaswerk en holglas. Voorts waren er goederenmakelaars, scheepsvervoerders en enkele anachronistische beroepen zoals scheepsbouwers, handelaars in teer, touwen of zeewieras.

De eigenlijke industriële activiteiten waren verspreid en typerend voor de economie van een grote stedelijke agglomeratie. De belangrijkste waren kledingateliers en fabriekjes van glas, papier, inkt, verven en diverse levensmiddelen.

In deze wijk waar arbeiders en handelaars door elkaar woonden, bevonden zich talrijke doodlopende straatjes of gangen die uitkwamen in de Vlaamsesteenweg, de Lakenstraat, de

De Oeverpoort werd in de 19^{de} eeuw noordwaarts verplaatst naar de plek waar het kanaal van Charleroi overging in het kanaal van Willebroek. In de verte zien we het begin van de Leopold II-laan, die de urbanisatie van het noord-oosten van Brussel inluidde.

Op de nrs 33-35 van de Hooikaai was in de 19^{de} eeuw een zeepfabriekje gevestigd, later opgevolgd door een bedrijf dat kurken maakte.





DE VAN HOETERGANG

Van de 388 gangen die Brussel in 1866 rijk was, zijn er zeer weinig overgebleven.

Urbanisten en voorvechters van de volksgesondheid in de 19^{de} eeuw beschouwden ze -terecht- als rotte plekken in de stad, broeihaarden van ziekten en oorden van miserie. De meeste werden dan ook weggevaagd in de opeenvolgende sanerings- en renovatiegolven die over de stad trokken.

De Van Hoetergang legt een merkwaardig maar valse getuigenis af van deze bewoningsvorm. Op het eerste gezicht is hier weinig veranderd, maar de opgeknapt en gemoderniseerde huisjes rond de nette binnenkoer weerspiegelen geenszins de leefomstandigheden van de arme bewoners uit de vorige eeuw. De Van Hoetergang dateert van 1848, toen weduwe Van Hoeter acht huisjes liet bouwen achter het huis aan de straatkant dat beschouwd wordt als een overblijfsel van het oude herenhuis de Peuthy, gebouwd in de tijd dat het Hooiodok gegraven werd. In 1905 waren er 10 huisjes van één verdieping waarvan drie met mansarde.

De Van Hoetergang ging door voor een van de minst slechte in dit gedeelte van Brussel. De oppervlakte van de huisjes varieerde van 20 tot 35 m², die meestal moest dienen voor een volledig gezin. De 80 bewoners, verdeeld over 17 gezinnen, beschikten over vier toiletten - een hoog aantal vergeleken met het gemiddelde. De meeste gezinnen betaalden voor hun tweekamerhuisje 19 frank huur per maand, wat neerkwam op 5 à 8 dagen werk. De mannen oefenden het beroep uit van marmerbewerkers, schrijnwerkers, steenkappers of kantoorbedienden; de vrouwen werkten allemaal thuis, met uitzondering van een dassenmaakster, een kantwerkster en twee strijkers. De meeste gezinnen hadden tussen 1 en 3 kinderen en woonden al meer dan tien jaar in de gang.



De Mestbakstraat, tegenwoordig de Barchonstraat in het begin van deze eeuw.

Zeehondstraat en in de buurt van de Hooikaai. Ze getuigen van de snelle demografische ontwikkeling van Brussel in het begin van de 19^{de} eeuw, een fenomeen dat hoofdzakelijk veroorzaakt werd door de inwijking van plattelandsbewoners die aangetrokken werden door de werkgelegenheid in de stad. De vraag naar woningen werd uitgebuit door de Brusselse grondeigenaars die op onbe-

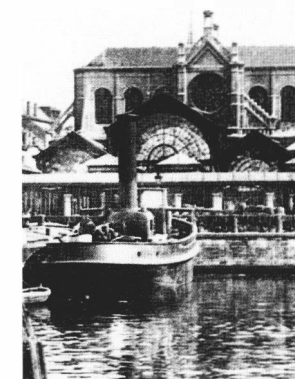
bouwde percelen, dikwijls achter hun eigen comfortabele woning gelegen, zoveel mogelijk huisjes lieten optrekken die ze aan de arbeiders verhuurden. De volkswijken rond de haven waren een sprekend voorbeeld van deze huisjesmelkerij. Met de toenemende welvaart en door afbraak en nieuwbouw zijn de meeste van deze straatjes intussen uit het stadsbeeld verdwenen.

De materiële leefomstandigheden waren er naar hedendaagse maatstaven weinig benijdenswaardig, maar men kan betreuren dat ook de volkse gezelligheid mee teloor is gegaan. Een paar van deze straatjes die uitkomen in de Vlaamsesteenweg bestaan nog: de niet meer bewoonde Roostergang en Voermansgang, en de Sikkelgang en Snoeimesgang die nog bewoond zijn.

HOOGTEPUNT EN VERVAL

De jaren 1870 waren de piekperiode voor de haven van Brussel binnen de muren. Jaarlijks legden toen tussen twee- à driehonderd schepen aan, die gemiddeld tussen 25.000 en 30.000 ton goederen losten. Bouwmaterialen (hout, cement, stenen) en levensmiddelen (wijn, graan, stokvis) maakten het leeuwedeel van de vrachten uit. Deze cijfers slaan enkel op de goederen die in het stapelhuis ingeklaard werden en houden geen rekening met de talrijke boten die via de binnenkanalen allerlei ladingen naar de stad brachten. Mosselschuiten en stoomboten waren in die jaren een vertrouwd beeld in de dokken. Op het kanaal van Willebroek werden jaarlijks 20 à 25.000 op- en afvarende schepen geregistreerd. In vergelijking met het binnenlandse scheepvaartverkeer stelde de internationale trafiek niet veel voor. Dat was een van de redenen waarom de toekomst van de oude haven geleidelijk in vraag werd gesteld.

Op het einde van de jaren 1870 werden bepaalde soorten goederen die tot dan toe het monopolie van de binnenscheepvaart waren geweest, steeds minder langs de haven aangevoerd. In 1883 kloegen de schippers die stenen vervoerden over de concurrentie van de spoorwegen en vroegen ze dat de stad Brussel de rechten zou verlagen op de afdaken, de kaaien en de laatste nog werkende kraan om aldus het transport van blauwe hardsteen per schip rendabel te houden. Ook

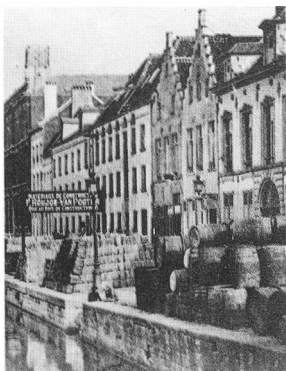


Een stoomboot op het Koopliedendok omstreeks 1900.



De aankomst van de mosselschuiten aan de Hooikaai omstreeks 1900.

Op het einde van de 19^{de} eeuw lagen de bouwmaterialen van de laatste handelaars die nog in de oude binnenhaven gevestigd waren, langs de kaaien opgestapeld.



De firma Roujob-Van Pooter, gevestigd aan de Timmerhoutkaai, verhuurde stapelruimte op de Arduinkaai.

Het Sint-Katelijnedok waar in het begin van de 19^{de} eeuw nog schepen aanlegden.



het aantal schepen dat hout vervoerde, verminderde aanmerkelijk. In het begin van de jaren 1880 ging de totale goederen-omzet in de haven gevoelig achteruit. De gemeenteraad verlaagde de tarieven voor het gebruik van de kraan maar beraadde zich terzelfdertijd over de problematiek van de haven in zijn geheel.

Hoewel het kanaal van Willebroek druk bevaren werd, kon men er niet omheen dat de haveninstallaties almaar minder voldeden aan de eisen van efficiënte goederenbehandeling en snel transport, rekening houdend met de toenemende concurrentie van de spoorwegen en de internationalisering van de handel. De havendokken waren te nauw, de kaden te smal en het verkeer zat in deze dichtbevolkte wijk bestendig in de knoop.

Geleidelijk veranderde ook de bevolking van de havenwijk. Net als in andere wijken weken de gegoede klassen uit naar de bovenstad waar nieuwe *chique* buurten werden gebouwd, zoals de Leopoldswijk. De stedenbouwkundige ingrepen in de Begijnhofwijk in 1824 en 1835 en de aanleg van de Locquenghienstraat in 1841 konden de neergang van de wijk niet tegenhouden. Ook de voortdurende klachten van de buurtbewoners over de viesheid, de stank en de verkeershinder veroorzaakt door de verouderde dokken zetten het gemeentebestuur onder druk om de hele wijk grondig te saneren. Maar dat kon pas gebeuren wanneer de stad over voldoende financiële middelen beschikte om een nieuwe haven te bouwen. Dit project zou op het einde van de 19^{de} eeuw worden uitgevoerd.

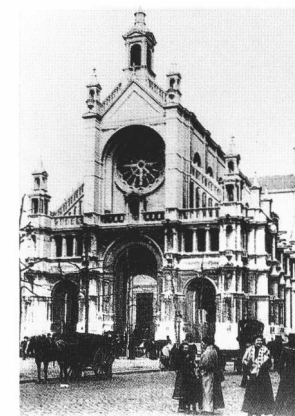


DE OUDE DOKKEN WORDEN GEDEMP Het Sint-Katelijnedok

De demping van het Katelijnedok was de eerste stap in de herovering van het gebied dat 300 jaar eerder door de haven was ingenomen.

De transformatie van de Sint-Katelijnebuurt werd al vanaf het einde van de jaren 1840 overwogen, toen bleek dat het Katelijnedok steeds minder werd gebruikt. Vlak in de buurt stond de oude Sint-Katelijnekerk te verkommeren, slachtoffer van de ongezonde dampen van de Zenne en de rampzalige overstromingen van 1850. Op voorstel van de kerkfabriek, die het project zou financieren, besloot het stadsbestuur een nieuwe kerk te bouwen, in het midden van een openbaar plein. Door het dok te dempen zou de noodzakelijke ruimte beschikbaar komen. Petities van de omwonende handelaars konden het dok niet meer redden. «*Het algemeen belang van de handel en de stad lijkt ons het behoud van het volledige Sint-Katelijnedok niet te rechtvaardigen. De haven van Brussel is niet meer wat zij was in de tijd toen het dok gegraven werd. De bouw van het Groot Handelsdok en het nieuwe stapelhuis hebben geleid tot een verplaatsing van de handelsactiviteiten,*

Foto genomen vanop de Brandhoutkaai tijdens de bouwwerken aan de nieuwe Sint-Katelijnekerk op het einde van de jaren 1850.



De nieuwe Sint-Katelijnekerk, een «jeugdzone» van architect Poelaert, in het begin van deze eeuw.

DE SINT-KATELIJNEKERK :
DE ONBEMINDE

De eerste Sint-Katelijnekerk werd gebouwd in de loop van de 14^{de} en 15^{de} eeuw ter vervanging van een kapel die tegen de eerste stadswalling stond en reeds omstreeks 1200 vermeld wordt. De bouw van de toren, het enige deel van de kerk dat nog overblijft, werd begonnen in 1629 en meerdere malen onderbroken. Door de opeenvolgende uitbreidingen in diverse stijlen had de kerk mettertijd een nogal heterogeen uitzicht gekregen, zoals blijkt uit deze weinig vleiende 19^{de}-eeuwse kritiek : «Van alle religieuze gebouwen in Brussel is de parochiekerk van Sint-Katelijne wellicht het minst zijn bestemming waardig, het minst op zijn plaats in een grote stad, een hoofdstad. (...) Het is een oude kapel die men door opeenvolgende verbouwingen uitgebreid heeft tot een kerk. Zijn afmetingen stemmen niet overeen met het belang en de bevolking van de wijk. Het interieur van de kerk is een mengsel van stijlen met een overwicht van de gotiek. De gevel, een vormeloze massa, behoort tot geen enkele stijl. Het is de gevel van een dorpskerk.». Gelegen tussen de dokken en de Zenne leed de kerk zware schade bij de catastrofale overstromingen in de zomer van 1850. In dezelfde periode waren er plannen in de maak om de wijk te verfraaien, met name door het Katelijnedok te dempen en de kerk te restaureren. Maar na de overstromingen kon van restauratie geen sprake meer zijn. De kerkfabriek stelde toen een compromis voor dat de stad niet teveel zou kosten : de bouw van een nieuwe kerk op het gedempte dok, die gedeeltelijk zou worden gefinancierd door een geldinzameling bij de parochianen. Voor de kerk zou een openbaar plein worden aangelegd, die enige ruimte zou scheppen in de volgebouwde en dichtbevolkte wijk. Het tijdschema voor de bouw zou afhangen van de beschikbare financiële middelen. Er gingen dan ook meer dan twintig jaar overheen alvorens de kerk voltooid werd, volgens de plannen van een jong architect, Jozef Poelaert. Geen enkele andere kerk in Brussel heeft zoveel stof en kritiek doen opwaaien als de nieuwe Sint-Katelijnekerk. De eerste steen was amper gelegd toen al overwogen werd de funderingen te gebruiken voor de bouw van een handelsbeurs. De bouw sleepte eindeloos aan door politieke onwil, geldgebrek en herziening van de



waarmee men bijgevolg rekening moet houden.» Zo luidde het in de verslagen van de gemeenteraad.

Het Katelijndok werd in 1853 gedempt en het jaar daarop legde de toekomstige koning Leopold II de eerste steen van de nieuwe Katelijnekerk. De Zoutkaai en Zoutkaai hielden op te bestaan. De huizen aan de voormalige Zoutkaai zijn voor het merendeel overleefd, de overkant daarentegen is volledig veranderd. De bouw van de kerk duurde meer dan twintig jaar en werd geregeld stilgelegd om aan de plannen te sleutelen. Na de voltooiing werd het nieuwe plein voor de kerk in gebruik genomen als groentenmarkt die overgebracht werd van de aanpalende Oude Graanmarkt.

Het tijdschrift *L'illustration européenne* bracht op 14 september 1872 het volgende nostalgische bericht over de vernieuwing : «Op de plaats van het vroegere Sint-Katelijnedok, door

Hierboven :

Op dit schilderij van Lallemand, dat in het Stadsmuseum van Brussel hangt, zijn de voorgevel en ingang zichtbaar van de oude Sint-Katelijnekerk in de gelijknamige straat.

Hiernaast :

In de jaren 1880 was de kerk voltooid.

Op het plein installeerden zich de stalletjes van de groenten- en fruitverkopers.

de buurtbewoners gemeenzaam de 'Sint-Katelijnebak' genoemd, verrijst langzaam maar zeker, de nieuwe gelijknamige kerk.

Lange tijd was dit het enige dok van Brussel en de oude kraan die eeuwenlang op de kaai stond, zegt genoeg over de activiteit die hier heerste. Het was een echt schilderachtig gezicht met de oude huizen uit de 17^{de} eeuw op de kaaien en de originele klokketoren van de kerk die zich in het water weerspiegelde. Meer dan één Brussels handelaar heeft fortuin gemaakt in de kleine huisjes die vandaag tot winkels verbouwd zijn. Maar alles gaat voorbij. Nutteloos of minstens overbodig geworden, had het dok geen reden van bestaan meer en er werd dan ook besloten om het te dempen. Twee droogmachines pompten het water weg en minder dan twee jaar later begon men met de nieuwe Sint-Katelijnekerk op de plaats van het vroegere dok. Samen met het dok verdween ook de kraan die werkloos was geworden...»



plannen. En nauwelijks was de kerk voltooid, of de kritiek barstte los tegen de eclectische stijl waarin klassieke, gotische en renaissance-elementen door elkaar waren gemengd. In dat opzicht stond de nieuwe kerk op één lijn met zijn voorganger. Veel erger was echter dat er een slechte kwaliteit Gobertange-steen was gebruikt, waardoor de kerk al na korte tijd scheuren en barsten begon te vertonen. In de jaren 1930 werd een palissade rond de kerk aangebracht, maar de noodzakelijke herstellingen bleven uit. In 1957 overwoog de gemeenteraad om de kerk te laten slopen omdat er geen geld was voor restauratie. Bovendien stond dit monument met een zeer betwistbare esthetische waarde lelijk in de weg op één van de toegangsroutes naar het centrum van de stad. In de geest van de tijd werd met de gedachte gespeeld om op de plaats van de kerk een parkeerterrein aan te leggen ter bevordering van de handel in de wijk. Maar Sint-Katelijne houdt stand.



Het Werfdok vóór het in 1860 gedempt werd.

Sommige van de industriële gebouwen die rond het dok stonden, waren tot vóór kort nog herkenbaar aan de Timmerwerfkaai en in de Werfstraat.

Visverkoopsters en klanten binnen in de Vismarkt omstreeks 1900.



De Mestbak en het Werfdok

Ook de Mestbak, het afvaldok van de Brussel, was ten dode opgeschreven omdat het te smal geworden was en te dicht lag bij de nieuwe kazerne van het Klein Kasteeltje, gebouwd in 1852, naast het nieuwe stapelhuis, het douanekantoor en het kadaster. Van bij zijn aanleg in de 17^{de} eeuw in een uitgegraven vijver hadden de omwoners altijd al last gehad van

de stank die het afval verspreidde. Met de toenemende bevolkingsdichtheid verergerde dit probleem. Er werd daarom een nieuw afvaldok ingericht buiten de stad langs het kanaal, loodrecht op de huidige Willebroekkaai. De werken duurden van 1861 tot 1863. Na de demping van de Mestbak werden twee nieuwe straten getrokken, de huidige Houthulstbosstraat en Passendalestraat.

Het Werfdok dat diende voor onderhouds- en herstellingswerken aan de schepen, was pas in 1828 gegraven tussen de huidige Handelskaai en de Pakhuisstraat, ongeveer op de plaats waar de gracht liep van de tweede stadsomwalling. Het werd tegelijk met de Mestbak gedempt. De Timmerwerfkaai werd doorgetrokken en kreeg de naam Werfstraat. Een deel van het vroegere dok werd in de jaren 1930 aan de woningmaatschappij Brusselse Haard afgestaan voor de bouw van sociale woningen.

Het Koopliedendok

Vanaf de jaren 1880 namen de plannen om buiten de stad een nieuwe haven te bouwen die rechtstreeks toegankelijk zou zijn voor zeeschepen, almaar vastere vormen aan. Terzelfdertijd gingen er meer en meer stemmen op om de smalle dokken in de stad te dempen. Het vuile water was een gevaar voor de volksgezondheid en de eeuwig opgestapelde goederen op de kaaien hinderden het verkeer. Als de nieuwe haven er kwam,

zouden er ook betere en snellere verbindingswegen nodig zijn tussen het stadscentrum en de nieuwe haveninstallaties. Met andere woorden, de dokken moesten weg.

De eerste ingreep bestond in het dempen van een deel van het Koopliedendok voor de installatie van de nieuwe Vismarkt. Hoewel sommigen ervoor pleitten

om toch een zekere handelsactiviteit in het hart van de stad te behouden, waren er overtuigende argumenten om de binnendokken dicht te maken. Ze werden door nog hooguit een tiental handelaars gebruikt en brachten de stad veel te weinig op in verhouding tot de ruimte die ze innamen. De meeste handelsactiviteiten vonden nu plaats in het grote dok waar het stapelhuis stond. De kleine handelaars van de wijk zouden meer baat hebben bij de aanleg van een grote markt. *«Brussel zit vandaag gevangen in zijn te klein geworden dokken en moet een oplossing vinden voor deze onhoudbare toestand. Daarom moet de stad zo snel mogelijk de noodzakelijke terreinen aankopen in de buurt van Thurn en Taxis om zijn toekomst veilig te stellen.»*



Begin van de werken voor het dempen van het Hooiidok in 1910.

Ingang van de Brusselse Vismarkt naast de Sint-Katelijnekerk op het einde van de 19^{de} eeuw.

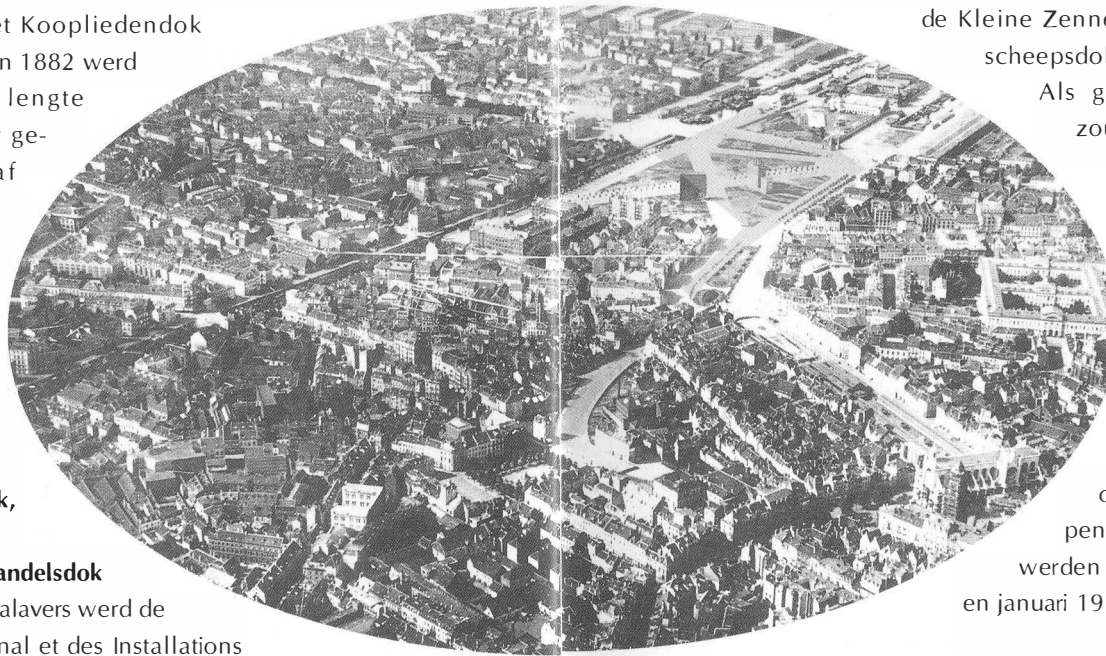


Luchtfoto van het noordwesten van de Brusselse vijfhoek in 1919. Zoals reeds gepland voor de oorlog, is de Leon Lepagestraat aangelegd. De Ieperlaan en Diksmuidelaan op de plaats van het gedempte groot dok zijn nog maagdelijk terrein. Het appartementsgebouw van de stichting Semet-Solvay is te herkennen naast de kazerne van het Klein Kasteeltje.

Het lot van het Koopliedendok was bezegeld. In 1882 werd het over een lengte van 210 meter gedempt. Vanaf 1885 werd hier de Vismarkt gehouden, die tot 1955 zou blijven bestaan.

Het Schuitendok, het Hooiodok en het Groot Handelsdok

Na jarenlange palavers werd de «Société du Canal et des Installations maritimes» opgericht, die de plannen voor de bouw van een zeehaven en een zeekanaal tot een goed einde moesten brengen. In 1896 en 1900 begonnen de werken om het kanaal van Willebroek te verdiepen. Om de controle over de haven te behouden had de stad Brussel de nodige terreinen aangekocht. Samen met de Société du Canal, waarin zij aandeelhouster was, richtte de stad haar inspanningen op de bouw van de nieuwe haveninstallaties en vooral op het verbeteren van de verbindingen tussen stad en haven. Dit zou het aanschijs van de oude havenwijk grondig wijzigen. In 1907 keurde de gemeenteraad een plan goed voor de aanleg van een nieuwe verkeersweg van 22 meter breed, de toekomstige Leon Lepagestraat, die de Beurs via de Antoine Dansaertstraat zou verbinden met de nieuwe haven. Deze straat zou vanaf de Nieuwe Graanmarkt over de Varkensmarkt, het Schuitendok en het Groot Handelsdok lopen. Deze beslissing betekende de definitieve doodsteek voor de resterende dokken in de binnenstad. Alleen het tijdschema voor het dempen moest nog worden vastgesteld. Het was namelijk nodig om het niveau van het kanaal van Charleroi te verlagen zodanig dat het water van



de Kleine Zenne in het nieuwe scheepsdok kon afvloeien. Als gevolg daarvan zou er een hoogteverschil ontstaan tussen het waterniveau van het kanaal en dat van de binnendokken. Al deze werken, waaronder het dempen van de dokken, werden tussen mei 1910 en januari 1911 uitgevoerd.

PLANNEN OM DE HANDEL NIEUW LEVEN IN TE BLAZEN

In 1911 verklaarde een gemeenteraadslid op een van de openbare zittingen: «Mijne heren, de transformatie van de oude havenwijk oogt prachtig. Er kan geen twijfel over bestaan dat de stad Brussel door deze operatie een nieuwe expansie zal beleven, die zeer voordelig zal zijn voor de benedenstad...» Over de bestemming van de vrijgekomen oppervlakte waren de meningen verdeeld. Voorstellen om een zwembad te bouwen op het vroegere Hooiodok en een volkspaleis op de plaats van het Schuitendok werden afgewezen, zowel om financiële redenen als omdat ze niet beantwoordden aan het eigenlijke doel van de demping van de dokken: de aanleg van brede toegangswegen naar de terreinen die de stad op de plaats van het Handelsdok en aan de overkant van de Antwerpse laan, in de buurt van de Groendreef, had verworven. En zo gebeurde het ook. De kaaien werden verbreed en de oude dokken omgevormd tot met bomen beplante plantsoenen. Samen met de dokken verdwenen ook de havengebonden handels- en industriële activiteiten uit de binnenstad. De



Het stapelhuis van Brussel was in het begin van de jaren 1900 nog in gebruik.



De onthulling van het monument voor «De Oorlogsdruif» op de Pantserstroepensquare in 1931 is kenmerkend voor de intensiteit waarmee de Eerste Wereldoorlog in ons land werd herdacht. De meeste straten die in deze periode in de maritieme wijk werden aangelegd, dragen de naam van een plaats of gebeurtenis die met de oorlog verband houdt.



Groenten- en fruitverkoopsters op het Sint-Katelijneplein in het begin van deze eeuw.

brede verbindingswegen konden daar niets aan veranderen. De lokale handelaars leefden «*hoofdzakelijk van de aanwezigheid van het personeel van het stapelhuis, het douanekantoor, het kadaster en het station van de Groendreef. Al deze diensten zijn verhuisd bij de opening van de nieuwe haveninstallaties. De wijk is dood*

geworden en wacht vol ongeduld op maatregelen die nieuw leven zullen brengen.» (Demey T., dl 1, p. 165).

In deze traditionele handelswijk werden geregeld voorstellen gedaan om andere markten naar hier over te brengen. De Vismarkt, die op een bepaald ogenblik in vraag werd gesteld, bleef actief langs de Baksteenkaai. Er was ook sprake van om de wekelijkse markten van de Grote Markt en de aanpalende straten voortaan achter de Vlaamse Schouwburg te houden op het vroegere Hooiodok. Maar dit plan ging niet door wegens het begriepelijke protest van de handelaars uit het centrum.

In de buurt van het oude stapelhuis zette de gemeenteraad zich vanaf 1910 vooral in om nieuwe straten aan te leggen, in de eerste plaats de reeds genoemde Leon Lepagestraat. Sommige gemeenteraadsleden en schepenen wilden de gronden die eigendom waren van de stad, het liefst onmiddellijk verkopen. Het betrof de terreinen tussen de Ruimingskaai, de Willebroekkaai en de oude verbinding met het kanaal van Charleroi, die al sinds 1902 voor verkoop beschikbaar waren en zelfs in percelen verdeeld. Deze politici waren ervan overtuigd dat de loutere belofte om nieuwe straten aan te leggen op de plaats van het stapelhuis en de dokken zou volstaan om bouwpromotoren en handelaars te overhalen deze gronden tegen de gevraagde prijs aan te kopen. Waren deze nieuwe wijken niet voorbestemd om de nieuwe handelscentra van Brussel te worden?

Andere politici, onder wie schepenen Lemonnier, herinnerden aan de slechte ervaringen met de Emile De Motlaan aan de abdij van Ter Kameren om te wachten tot alle dokken waren gedempt. Pas dan zouden de nodige onteigeningen kunnen

gebeuren voor de aanleg van de Leon Lepagestraat en de nieuwe lanen, die later ter nagedachtenis van de Eerste Wereldoorlog de namen kregen van Ieperlaan, Diksmuidelaan en Negende Linielaan. Op dat ogenblik zouden de gronden voorbij het Saincteletteplein tegen de meest voordelige prijzen kunnen worden verkocht.

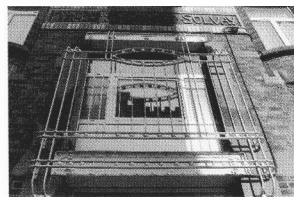
Dit tweede voorstel haalde het. Vanaf 1911 werden de huidige brede lanen in de nieuwe haven aangelegd en de aanpalende gronden verkocht. De Leon Lepagestraat werd in 1913 opengesteld. Maar de gemeenteraad had zich verkeken op de belangstelling van de investeerders en vroeg veel te hoge prijzen voor de bouwpercelen langs de nieuwe straat. Zelfs na een prijsverlaging met 15% in 1912 en de toekenning van een premie van 50.000 frank in 1913, te verdelen tussen de eigenaars van de 25 mooiste gevels, werden nauwelijks kopers gevonden. Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog stonden er nog maar een paar huizen.

Tussen 1914 en 1918 werden op de braakliggende gronden alleen arbeiderswoningen gebouwd, dank zij een gift van 250.000 frank geschonken door de filantropische industrieel Louis Semet-Solvay in 1913.

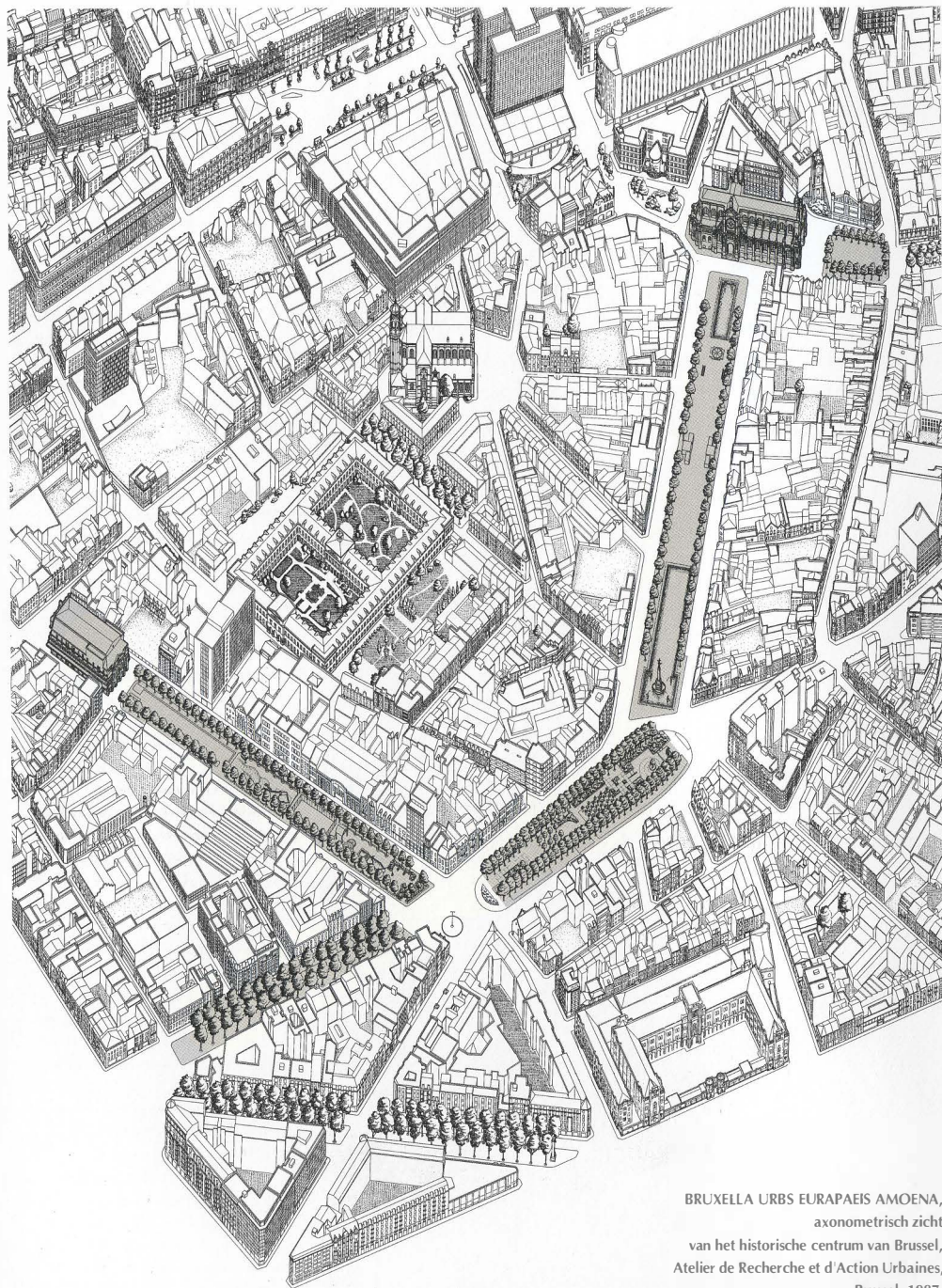


DE STICHTING SEMET-SOLVAY : PRE-SOCIALE WONINGEN

Voordat de overheid de Nationale Woningbouwmaatschappij oprichtte, berustte de bouw van goedkope woningen voor het minder gegoede deel van de bevolking volledig bij het initiatief van gemeentebesturen en min of meer filantropische verenigingen. Uit een enquête van 1910 bleek dat in Brussel 77.525 inwoners slechts één of twee kamers hadden om in te wonen. In die context bood de industrieel Semet-Solvay het stadsbestuur een schenking aan van 250.000 frank voor de bouw van arbeiderswoningen, op voorwaarde dat bepaalde voorwaarden vervuld werden. De stad moest voor de terreinen zorgen, eventuele winsten moesten opnieuw worden geïnvesteerd in gelijkaardige projecten en de woningen moesten openstaan voor iedereen en niet alleen voor de gemeentearbeiders. De schenker zou ook zelf de architect mogen kiezen. Het stadsbestuur aanvaardde het aanbod met het argument van «preventieve hygiëne». Men wou namelijk vermijden dat privé-eigenaars in de nieuwe wijk van het gedempte Groot Handelsdok appartementswoningen zouden bouwen zonder comfort of hygiëne, met als enige doel die met maximaal profijt aan arbeidersgezinnen te verhuren. Door als eerste in die wijk woningen te bouwen wou de stad dergelijke projecten de wind uit de zeilen nemen. Als bouwplaats werd gekozen voor de Houthulstbosstraat, opdat de percelen aan het kanaal en de Handelskaai geen waardeverlies zouden lijden. Die bleven namelijk voorbehouden aan meer prestigieuze gebouwen. Het appartementsgebouw van vijf verdiepingen, ontworpen door architect Van Neck, werd voltooid in 1916. Het bevatte 30 woningen en een plat dak dat als terras zou dienen voor de bewoners. Vanaf 1920, na de officiële start van de sociale woningbouw in België, nam de Brusselse Haard het beheer van het gebouw op zich. Dezelfde maatschappij liet enkele jaren later in dezelfde straat nog andere sociale woningen voor lage inkomens oprichten. Al deze appartementsgebouwen worden tot op vandaag door de Brusselse Haard geëxploiteerd.



De gebouwen van de Semet-Solvay-stichting worden vandaag beheerd door de maatschappij voor sociale woningen «De Brusselse Haard».



BRUXELLA URBS EURAPEIS AMOENA,
axonometrisch zicht
van het historische centrum van Brussel,
Atelier de Recherche et d'Action Urbaines,
Brussel, 1987.

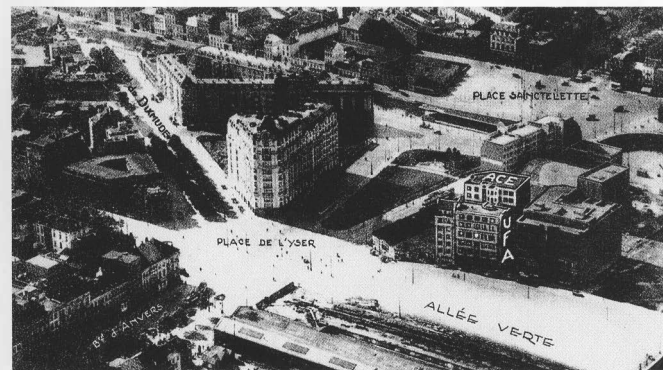
DE HAVENWIJK SEDERT 1918

«DE BUIK VAN BRUSSEL»

Op het einde van de Eerste Wereldoorlog stond de bouwactiviteit op een laag pitje. Bouwmaterialen en bouwgronden waren peperduur. De gemeenteraad besloot daarom in 1919 om zijn grondprijzen nogmaals te verlagen in de hoop zo eindelijk kopers aan te trekken. Vanaf 1920 trok de economie gelukkig aan. Net op het ogenblik dat de gemeenteraad overwoog zijn prijzen opnieuw te verlagen, tot een gemiddelde prijs van 234 frank/m², besloot het bedrijf Charlet & Cie aan de Diksmuidelaan en de Handelskaai een reeks percelen aan te kopen voor de bouw van zijn nieuwe fabriek en directeurswoning. En dat tegen de vraagprijs van de stad, meer dan 350 frank/m². De gebouwen, ontworpen door de architecten G. Dufas en G. Martin, werden nog hetzelfde jaar opgetrokken. Dit voorbeeld werkte aanstekelijk. Zo liet de woningmaatschappij Brusselse Haard vanaf 1923 in dezelfde buurt sociale woningen bouwen rond reeds bestaande appartementsblokken uit 1916, volgens plannen van architect J. Van Neck. En de papierfabriek J. Vanderbeuren & Cie installeerde zijn ateliers achter een appartementsgebouw in Beaux-Arts-stijl aan de Ieperlaan, ontworpen door architect M. Heyninx.



DE AMERICA-HALLEN
Dit gemengd gebouw aan de Diksmuidelaan nrs 21-29 is karakteristiek voor de maritieme wijk. Het werd in 1925 door de architecten F. Petit en J. Obozinski gebouwd in opdracht van het fruitimportbedrijf «America & Cie». De benedenverdieping was een echte markt met een openbare veilingruimte afgeboord door tribunes voor de kopers. Een ruime kelderverdieping diende als opslagruimte. Op de vijf verdiepingen bevonden zich appartementen. De lange gevel van de America-Hallen vertoont een onmiskenbare Art Déco-invoel in de geometrische decoratie. De strakke verticale geledingen verlenen het gebouw monumentaliteit en prestige, maar de grote soberheid verwijst reeds naar de functionele architectuur van na de Tweede Wereldoorlog.



Luchtfoto van het IJzerplein op het einde van de jaren 1930. Het kanaal van Willebroek en dat van Charleroi vloeien rechtstreeks in elkaar over op het Sainteletteplein. Op de plaats van het vroegere Groot Handelsdok en het stapelhuis zijn monumentale gebouwen opgetrokken die de toegangsweg naar de Wereldtentoonstelling van 1935 op de Heizel uitstraling en allure moeten geven.



«LE SAILLANT DE L'YSER»
Dit luxueuze appartementsgebouw van elf verdiepingen aan de Diksmuidelaan nrs 32-40 en het Ijzerplein nr 6 is ontworpen door de Parijse architecten L. Duhayon en M. Julien, in opdracht van de «Société Immobilière de Belgique». Het werd in drie fases gebouwd tussen 1925 en 1930. Het uitspringende hoekgedeelte met de koepel, dat versierd is met Art Déco-motieven, is door zijn machtig silhouet een visueel baken op de brede lanen die werden aangelegd ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling van 1935. «Le Saillant de l'Yser» is een representatief voorbeeld van het urbanistische en architecturale denken uit het Interbellum.

Verandering van bedrijfslocatie.
In de 19^{de} eeuw was deze kurkenfabriek gevestigd aan de Hooikaai nrs 32-35 in oude huizen uit de 17^{de} eeuw.
In 1902 bouwde ze nieuwe ateliers aan de achterkant van dit gebouw met sociale appartementen in de Houthulstbosstraat.

Op vijftien jaar tijd werd de maritieme wijk bijna volledig volgebouwd. Een hele reeks luxueuze appartementsgebouwen, soms geïnspireerd op Parijse voorbeelden, werd uit de grond gestampt. Waarschijnlijk was de wet van 1924 op de mede-eigendom daar niet vreemd aan. De «Société Immobilière de Belgique», één van de Belgische pioniers inzake de bouw van luxe-appartementen, deed voor haar eerste twee realisaties in Brussel een beroep op de Parijse architecten L. Duhayon en M. Julien. Eén daarvan was «Le Saillant de l'Yser», gebouwd tussen 1925 en 1930 op één van de hoeken van de Diksmuidelaan. Maar het waren toch vooral gemengde gebouwen die in deze nieuwe wijk wer-

den opgetrokken, met appartementen op de verdiepingen en magazijnen - dikwijls voor de groothandel in groenten en fruit - op de benedenverdieping en in de kelders. Markante voorbeelden van dit soort gebouwen zijn de «Hallen der Voortbrengers» (1924, architect A. François), de «America-Hallen» (1925, architecten F. Petit en J. Obozinski) en het gebouw van de maatschappij «Gérard Koninckx Frères» (1935, architect E. De Boelpaep). Deze commerciële activiteit, die aanknoopt bij een eeuwenoude traditie verbonden met de oude haven en stapelhuizen, is tot op vandaag spring-levend gebleven, ook al zijn sommige gebouwen tot kantoren omgebouwd.

Door de snelheid waarmee deze wijk is gebouwd, vertonen de gebouwen een grote architecturale eenheid. Tot 1924 overheerst de Beaux-Arts-stijl, sterk beïnvloed door de Ecole des Beaux-Arts van Parijs. Nadien neemt de Art Déco het voortouw. Beide stijlen brengen uitstekend het prestigieuze en monumentale karakter van deze gebouwen tot uitdrukking.



Eenheid van stijl en gemengde functies - hoofdzakelijk woningen en handel, in mindere mate industrie - zijn de belangrijkste kenmerken van de maritieme wijk. De verwachtingen van de toenmalige gemeenteraadsleden die deze nieuwe wijk een schitterende uitbreiding en grote commerciële toekomst voorspelden, zijn dus toch voor een deel uitgekomen.

DE HANDELSTRADITIE LEEFT VOORT

Terwijl in de vierhoek van de Leperlaan en Diksmuidelaan de handelstraditie van de binnenhaven voortleeft, dank zij de groothandel in groenten en fruit, hebben de kaaien langs de oude dokken hun havenverleden van zich afgeschud en nieuwe functies aangenomen.

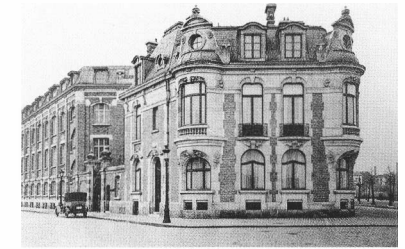
In het Interbellum en de jaren '50 werden vele 17^{de}- en 18^{de}-eeuwse gebouwen onopvallend gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Appartementsgebouwen, kantoren en magazijnen kwamen in de plaats van de oude trapgevels en neo-classicistische gevels.

Het verdwijnen van de binnenhaven heeft het karakter van de wijk grondig gewijzigd. Slechts enkele activiteiten hebben zich weten te handhaven, onder meer de groothandel in vis dank zij de aanwezigheid van de Vismarkt. Daarnaast hebben zich nieuwe bedrijven gevestigd, zoals textielmagazijnen, waarvan sommige in een stijl die vandaag als merkwaardig wordt



beschouwd, en drukkerijen.

De handel die er nog is, concentreert zich voornamelijk rond het Sint-Katelijneplein waar sinds de jaren 1870 groentenmarkt wordt gehouden. De Vlaamsesteenweg heeft sinds de aanleg van de brede Antoine Dansaertstraat zijn functie van hoofdverkeersader verloren en daarmee ook een deel van zijn volkse en commerciële levendigheid. Hoe het vroeger was, daarvan getuigt het volgen-



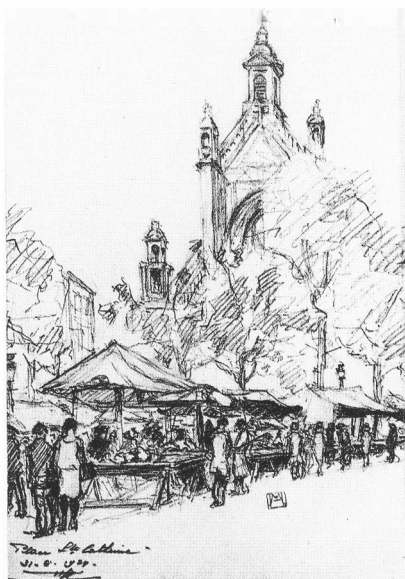
DE «MANUFACTURE GÉNÉRALE CHARLET & CIE»

Dit driehoekig gebouwencomplex aan de Handelskaai nrs 46-50 uit 1920, een ontwerp van de architecten G. Martin en G. Dufas, was één van de eerste constructies in de maritieme wijk. Ze getuigen van de industriële activiteit die hier, hoewel minder ontwikkeld dan de groothandel, toch aanwezig was. Rond twee binnenpleinen lagen de werkplaatsen, magazijnen en kantoren van de firma «Charlet & Cie». Dit bedrijf, opgericht in 1850, was gespecialiseerd in de installatie van stallen en hondehokken, naast de fabricage van artikelen voor de zadel- en koetsenmakerij en reisbenodigdheden. De betonnen binnenstructuur van de gebouwen gaat volledig schuil achter fraaie gevels in Beaux-Arts-stijl. Door hun inplanting op een voormalig dok en de noodzaak aan grote ondergrondse opslagplaatsen hebben de architecten speciale zorg moeten besteden aan de funderingen die in gewapend beton zijn opgetrokken.

Eén van de vele stapelhuizen voor textielconfectie die zich in de oude havenwijk hebben gevestigd. Op de foto dat van de firma Sobeltex, vroeger Stiel & Rotschild, aan de Arduinkaai nrs 28-29.



De levendige sfeer en de geschiedenis van de Sint-Katelijnewijk hebben talrijke Brusselse kunstenaars geïnspireerd. Hieronder een tekening van H. Mortiaux.



de sfeerstukje van Fernand Brunfaut uit de krant *Germinal* van 10 september 1950 : «*De Vlaamsesteenweg en Sint-Katelijnestraat zijn in feest. Ik hou ervan in deze buurt rond te wandelen en halt te houden voor de winkelramen met schapenvlees, orgaanvlees en gevogelte. Ik bewonder de slagere-winkels waar het verse vlees en de vleeswaren verleidelijk liggen uitgestald. Ik bekijk met verwondering de cafés die uitpuilen van het volk omdat het bier er zo goed is. Ik koop hier en daar wat etenwaren. Ik vergelijk bij elke handelaar de prijzen van gisteren met die van vandaag. Ik kom thuis, beladen*

met een indrukwekkende stapel levensmiddelen. De volgende week herbegin ik, want het is voor een waar plezier te wandelen en winkelen in deze levendige buurt die 'bijna' de buik van Brussel is. Ik zeg bijna, omdat Brussel nog zoveel andere interessante buurten heeft waar evenveel te zien en te beleven valt : de wijk van de Hallen, de Naamse Poort, de Diksmuide-, Nieuwpoort- en Ijzerlaan... En wat te zeggen van de groenten- en bloemenmarkt ? Een feest voor de ogen en de smaakpapillen...

Zo rondwandelen op het Sint-Katelijneplein, in de Sint-Katelijnestraat en de Vlaamsesteenweg, te midden van het geroep der marktkramers, muziek en gezang, ben ik dromerig blijven staan voor eerbiedwaardige herbergen met namen als 'In 't Kapiteintje' uit 1697, 'Het Gulden Kasteel' uit 1597, en het 'Groot Gulden Kasteel' uit 1716, waarvan de

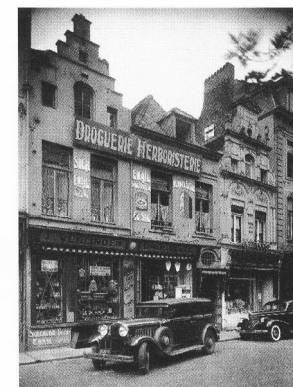
puntgevels onder de last van de ouderdom gebogen gaan en op het punt lijken te staan ineen te storten. Maar laat ze staan zolang het nog kan ! Het is een modernistisch architect die u dit zegt, maar een die houdt van het oude en eerbied heeft voor de rijkdommen uit ons verleden.»

DE KAAIEN, PARKEERTERREINEN VAN DE JAREN 1950

Vanaf de jaren '50 kreeg Brussel net als alle andere steden af te rekenen met toenemend autoverkeer. Vooral in het centrum zorgde dit voor ernstige problemen. De smalle straten konden de groeiende autostroom niet alleen moeilijk verwerken, met opstoppingen als gevolg, maar er was ook een groot gebrek aan parkeerplaatsen voor lokale bevolking, pendelaars en consumenten. De gemeenteraad zocht en vond een oplossing voor dit probleem dat zowel de leefbaarheid van de stad als het voortbestaan van handel en nijverheid bedreigde. In 1954 werd een beslissing ten gunste van de auto genomen, die verstrekkende gevolgen had voor de oude havenwijk. De Vismarkt werd opgedoekt en op de vrije ruimte van de voormalige dokken zouden parkeerterreinen worden aangelegd.



Sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog werden de Vismijn en de Vismarkt voor de Sint-Katelijnekerk steeds meer in vraag gesteld. De verouderde installaties boden niet langer de hygiëne en het comfort dat de consument verlangde. Moderne viswinkels hadden hun rol overgenomen. «*Het gebrek aan parkeergelegenheid heeft een aanzienlijke weerslag op*



De winkels van het Sint-Katelijneplein in 1930.

Drukke bedrijvigheid voor de «Hallen der Voortbrengers» aan de Ieperlaan op het einde van de jaren 1950.



De Baksteenkaai en de Brandhoutkaai aan het oude Koopliedendok werden in de jaren 1950 herschapen in parkeerterreinen.

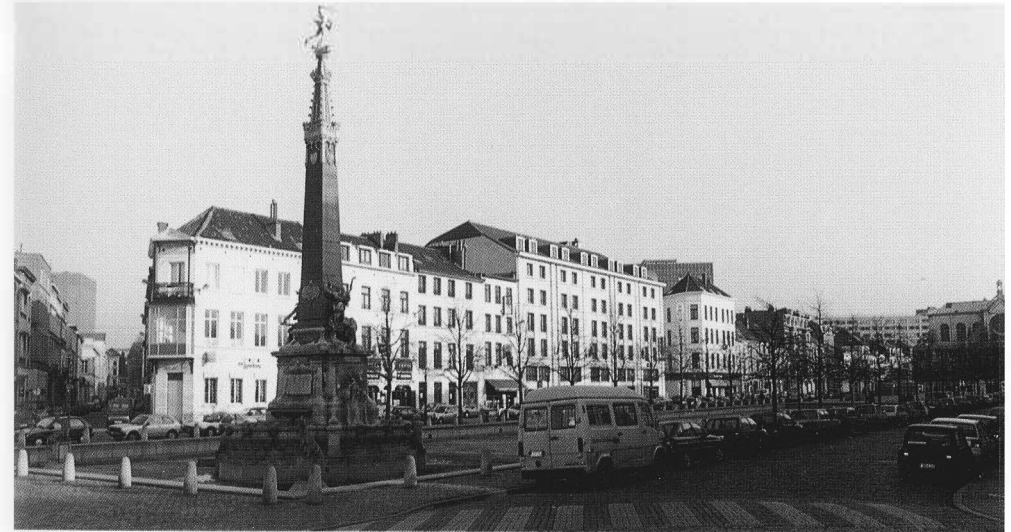
de handelsactiviteit van de wijk en de hele Brusselse binnenstad. Het volstaat om zich heen te kijken om vast te stellen dat de handel zich verplaatst en met name de woensdag gaan steeds meer klanten naar de Naamse Poort en het Louizaplein omdat ze in het centrum hun wagen niet kwijt kunnen. Indien deze tendens zich doorzet, zal de handel

in het centrum onvermijdelijk verdwijnen. Dit probleem verdient alle aandacht en eist een snelle oplossing.»

De oplossing bestond er dus in de Vismarkt om te vormen tot een groot parkeerterrein. Tegelijkertijd zouden ook de trottoirs worden heraangelegd. *«We zullen van de gelegenheid gebruik maken om de trottoirs recht te trekken. Op die manier zal de wijk helemaal in orde worden gebracht. Ik geloof dat iedereen zich zal verheugen over de verbetering die dit alles zal meebrengen voor een vlotter verloop van het verkeer.»*

Toch was niet iedereen zo gelukkig. De winkeliers van de buurt kloegen dat hun handel almaar meer achteruitging, te meer omdat het gemeentebestuur treuzelde met het starten van de werken. Ook nu weer kwam het oude voorstel boven water om bestaande markten naar een andere plaats over te brengen, een maatregel waarvan nieuw leven voor de betrokken buurt werd verwacht. Concrete voorstellen betroffen de markten op de Grote Markt en de pluimveemarkt aan het slachthuis. Die konden verhuizen naar de oude Hooikaai ach-

ter de Vlaamse Schouwburg. Al deze voorstellen draaiden echter op niets uit omdat de politieke wil ontbrak om ze uit te voeren. Ten slotte zou de Hooikaai hetzelfde lot ondergaan als de Vismarkt. De enige toegeving aan de buurtbewoners was enkele banken en bloembakken langs de rand van de oude kaaien. De auto kreeg voor meer dan twintig jaar vrij spel.



VANDAAG : DE TERUGKEER VAN HET WATER EN PLAATS VOOR KINDEREN

De metrowerken in de jaren '70, die de vroegere Vismarkt helemaal blootlegden, boden het gemeentebestuur de kans om de wijk een nieuw uitzicht te geven. In overleg met de MIVB, lokale bewoners, handelaars, restauranthouders en de visgroothandelaars werd een plan uitgewerkt dat alle belangen moest verzoenen. Het middengedeelte boven de metrokoker werd een brede voetgangerszone, waarop ook twee waterpartijen werden aangelegd ter herinnering aan de vroegere dokken en de Vismarkt. De oude kaaien aan weerszijden bleven behouden voor auto's en vrachtwagens. Het feit dat de Katelijnewijk met zijn vele restaurants druk bezocht werd door toeristen en de duizendste verjaardag van Brussel die in

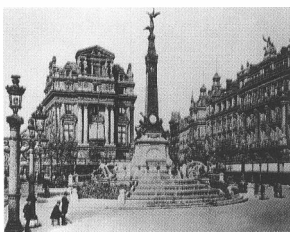
Het voormalige Koopliedendok en Hooidok in 1994.



Het project voor de heraanleg van de Vismarkt en het vroegere Koopliedendok in 1979.

DE ANSPACHFONTEIN

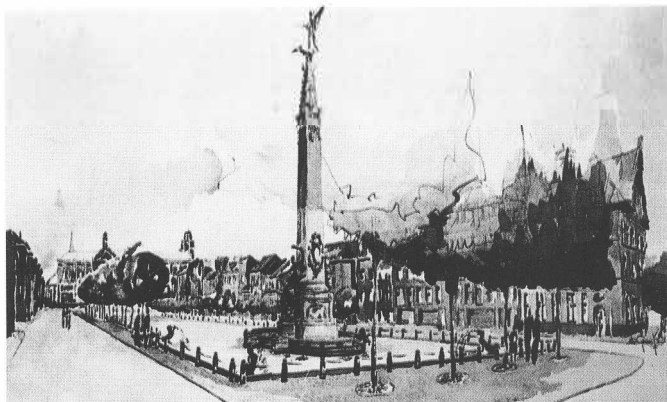
De Anspachfontein stond van 1897 tot 1973 op het De Brouckèreplein en moest toen het veld ruimen voor de auto. In 1979 werd ze heropgericht achter de Sint-Katelijnekerk. De fontein is opgedragen aan burgemeester Jules Anspach (1829-1879) die voor de Brusselaars de gedaanteverandering van hun stad in de 19de eeuw verpersoonlijkt, toen Brussel zijn middeleeuwse gewaden aflegde en zich het uiterlijk aanmat van een moderne grootstad volgens de principes van Hausmann. Twee bronzen figuren van J. Dillens symboliseren de Erkentelijke Stad en de Stadsmagistraat. Een derde figuur uit wit marmer van P. Devigne stelt de overwelving van de Zenne voor. Opvallender zijn de spuwmaskers en de dolfinnen van G. Houtstont die de sokkel sieren, het waterbekken van de fontein, van de hand van P. Braecke, en de zes monsterdieren van G. Devreese, met het lichaam van een hond of leeuw en de kop van een schildpad, krokodil, kat of arend. Dit eclectisch ensemble past niet slecht bij de Sint-Katelijnekerk op de achtergrond, die ook uit diverse stijlen is opgebouwd.



Het monument voor J. Anspach uit 1897 op zijn oorspronkelijke plaats op het De Brouckèreplein.

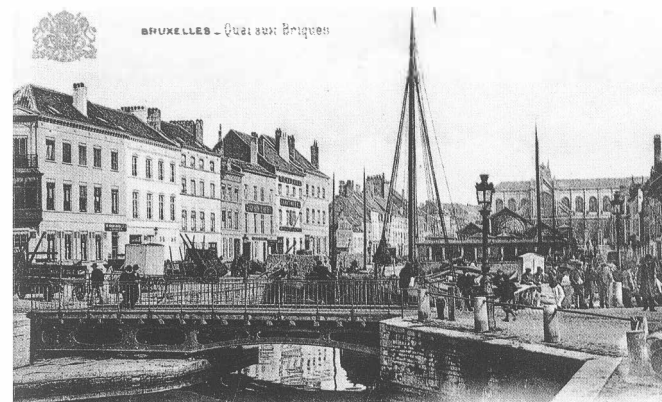
Rechts:

Detail van de Anspachfontein, heropgericht op het einde

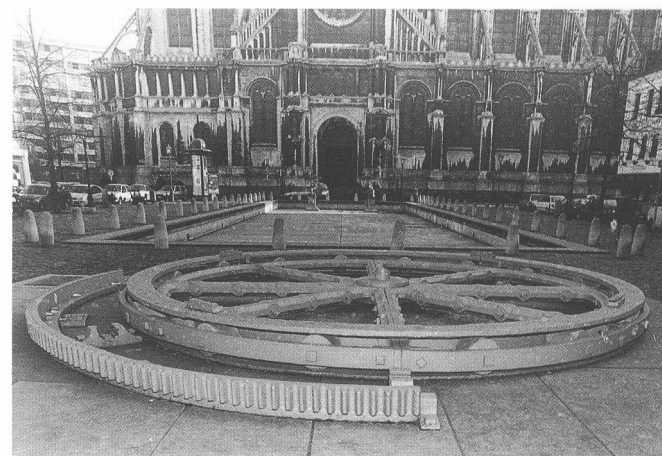


aantocht was (1979), speelden zeker ook mee bij dit renovatieproject.

Maar de buurtbewoners, vooral die uit de Begijnhofwijk, eisten ook speelplaatsen voor de kinderen. Aan dat verlangen werd een jaar later voldaan door de herinrichting van het voormalige Hoodok. Maar het cruciale probleem van het verkeer en het parkeren, dat men had willen aanpakken door de bouw van ondergrondse parkeergarages, bleef in feite onopgelost. In de gemeenteraad van 28 april 1978 werd een compromisvoorstel goedgekeurd, waarbij de ruimte van het Hoodok netjes werd verdeeld tussen speel- en sportter-



reinen, een ruimte met banken en parkeerplaatsen. Alles bij elkaar is de heraanleg van de Vismarkt geslaagd te noemen, maar als we de havenwijk in zijn geheel bekijken, valt een duidelijk verschil op tussen de oostelijke en de westelijke zone. De oostelijke zone, die het dichtst bij het centrum ligt, ziet er aantrekkelijk uit. De westelijke zone daarentegen, die overeenstemt met het oude Schuitendok en de wijk van de Oppemstraat en het Klein Kasteeltje, is sterk vervallen en dringend aan renovatie toe.



HET WIEL VAN SINT-KATELIJNE
Het ijzeren wiel met een diameter van 5 meter, dat tot op het einde van de 19de eeuw de draaibrug in beweging bracht die tussen het Koopliedendok en het Schuitendok lag, werd in 1979 tijdens de werken voor de herinrichting van de Vismarkt herontdekt. Er werd besloten om het te restaureren en een plaats te geven op het nieuwe plein als archeologisch getuigenis van de vroegere dokken. Op oude postkaarten is het wiel trouwens duidelijk te zien.

ALGEMENE BIBLIOGRAFIE

- ABEELS G., *Brussel-aan-zee*, Brussel, 1980.
Almanach du Commerce et de l'Industrie de Bruxelles (jaren 1850-1880).
Bruxelles : un canal, des usines et des hommes, Les Cahiers de la Fonderie, Brussel, 1986.
DEMEY T., *Bruxelles : Chronique d'une capitale en chantier*, 2 dln, Brussel, 1990 en 1992.
DES MAREZ G., *Guide illustré de Bruxelles : Monuments civils en religieux* (herwerkt en aangevuld door A. Rousseau), Brussel, 1979.
FRICX G., *Description de la ville de Bruxelles*, Brussel, 1743.
Gemeentebulletins van de Stad Brussel, 1844- , met name de uittreksels geciteerd in de tekst : 1851, II, p. 34-35 (p. 32); 1852, II, p. 396 (p. 32); 1881, I, p. 543 (p. 35); 1888, II, p. 817 (p. 4); 1893, I, p. 168 (p. 13); 1898, II, p. 741 (p. 13); 1910, II, p. 36 (p. 38); 1911, I, p. 892 (p. 37); 1954, II, p. 81 e.v. (p. 46).
HELLEMANS E., *Enquête sur les habitations ouvrières de 1903 à 1909, rapport présenté au Comité de Patronage de la Ville de Bruxelles*, Brussel, 1910. (p. 28).
HENNE A. & WAUTERS A., *Histoire de la Ville de Bruxelles*, nieuwe uitgave van de originele tekst van 1845, 4 dln, Brussel, 1975.
HYMANS H. EN P., *Bruxelles à travers les âges : Bruxelles moderne*, dl 3, Brussel, 1889.
HYMANS L., *Bruxelles à travers les âges*, dln 1 en 2, Brussel, 1884.
Stadsarchief van Brussel, inventaris Pergamini, lias nr 746.
STENGERS J. & SMOLAR-MEYNART A. (red.), *Het Gewest Brussel : van de oude dorpen tot de stad van nu*, uitgegeven ter gelegenheid van de tenstoonstelling door het Gemeentekrediet, Brussel, 1989.
VERNIERS L., *Bruxelles : esquisse historique*, Brussel, 1941.
WAUTERS A., *Documents concernant le canal de Bruxelles à Willebroeck précédés d'une introduction relative à l'histoire du 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 VOORBEELDEN
VAN PASSAGES UIT DE 19^{de} EEUW (FR - NL - ESP - GB)
SINT-HUBERTUSGALERIJEN - 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)
12. HET LEOPOLDSPARK ARCHITECTUUR EN NATUUR (FR - NL - ESP - GB)

Grafisme : La Page p.v.b.a.
Vertaling : Citracom
Fotogravure : Ro Scan
Productie : Books Line International
Distributie : Altera Diffusion

© Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dienst Monumenten en Landschappen
Hertogstraat 59-61 - 1000 Brussel
Tel.: 02/512.43.55

© Solibel Edition
Vilain XIII-straat 26
1050 - Brussel
Tel.: 02/640.44.07

GEDRUKT IN BELGIE
WETTELIJK DEPOT: D/1994/6842/14



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 Sint-Katelijnewijk is een van de oudste wijken van Brussel, tegelijk volksbuurt en handelscentrum, waar eeuwenlang de binnenhaven van Brussel gevestigd was. Wandelend langs de oude kaaien ziet u nog overal de sporen van dit voorbije verleden.

Didier van Eyll,
Staatssecretaris
verantwoordelijk voor het Brusselse erfgoed