

Het neoclassicistische erfgoed

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

57



Redactie, opzoekingen en iconografie
Christophe Loir

Begeleidingscomité
Paula Dumont, Murielle Lesecque, Griet Meyfroots, Muriel Muret en Manja Vanhaelen
Directie Monumenten en Landschappen

Coördinatie
Griet Meyfroots, Directie Monumenten en Landschappen

Herlezing
Koen Raeymaekers

Bedankingen
Julie Coppens en Philippe Charlier - Directie Monumenten en Landschappen, Kim Vloebergs

Fotografische vermeldingen (Afkortingen)
ARA Algemeen Rijksarchief
ARB Académie royale de Belgique
GAE Gemeentearchief van Elsene
GASJN Gemeentearchief van Sint-Joost-ten-Node
GOB Gewestelijke Overheidsdienst Brussel
KIK-IRPA Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium
SAB Stadsarchief Brussel

Vormgeving: La Page - *Vertaling:* Gitracom - *Druk:* IPM printing - *Distributie:* Diffusion Nord-Sud

Foto omslag: Brussel, hoek Nieuwland en Philippe de Champagnestraat (W. Kenis © GOB)

© *Verantwoordelijke uitgever:* Bety Waknine, Directrice-generaal van Brussel Stedenbouw en Erfgoed,
Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, CCN – Vooruitgangstraat 80 – 1035 Brussel

GEDRUKT IN BELGIË

WETTELIJK DEPOT: D/2018/6860/010 - ISBN 978-2-87584-147-6

Het neoclassicistische erfgoed

Christophe Loir



Elsene, Troonstraat. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)

NEOCLASSICISME, ZEI U?	4
DE MODERNISERING VAN DE OUDE STAD	13
DE VERSTEDELIJKING VAN DE RANDGEMEENTEN	22
HET NEOCLASSICISTISCHE ERFGOED, EEN TROEF VOOR DE STADSONTWIKKELING	46

Neoclassicisme, zei u?

De term 'neoclassicisme' betekent letterlijk 'nieuw classicisme' en werd ongeveer een eeuw geleden door kunsthistorici uitgevonden om de artistieke stroming te benoemen die vanaf het midden van de 18de eeuw haar referenties voornamelijk ontleende aan de erfenis van de klassieke oudheid. Het Europa van de Verlichting legde in die tijd immers een grote belangstelling aan de dag voor de Grieks-Romeinse cultuur, in het kielzog van kersverse archeologische ontdekkingen (Herculaneum en Pompei), de sterke toename van de Italiëreizen (Grand Tour) en de verspreiding van naslagwerken over de oudheid. Op architecturaal gebied volgde het neoclassicisme op de barok en de rococo, en luidde het een golf in van zogenaamde 'historische' stijlen die zich in de 19de eeuw zouden ontwikkelen (neogotiek, neorenaissance, neobarok, eclecticisme).

Brussel, gevel van Sint-Jacob-op-de-Koudenbergkerk, Koningsplein, 1776-1787, B. Guimard en L. Montoyer. (A. de Ville de Goyet © GOB)



Van Sint-Petersburg tot Washington, van Londen tot New Delhi, en via Brussel, verspreidde het neoclassicisme zich over alle continenten.

In Brussel heeft het neoclassicisme opmerkelijk lang geduurd, vanaf de eerste verfraaiingen in de jaren 1770 tot de voortzetting van de architecturale en stedenbouwkundige principes van deze stijl in tal van bouwwerken van het begin van de 20ste eeuw.

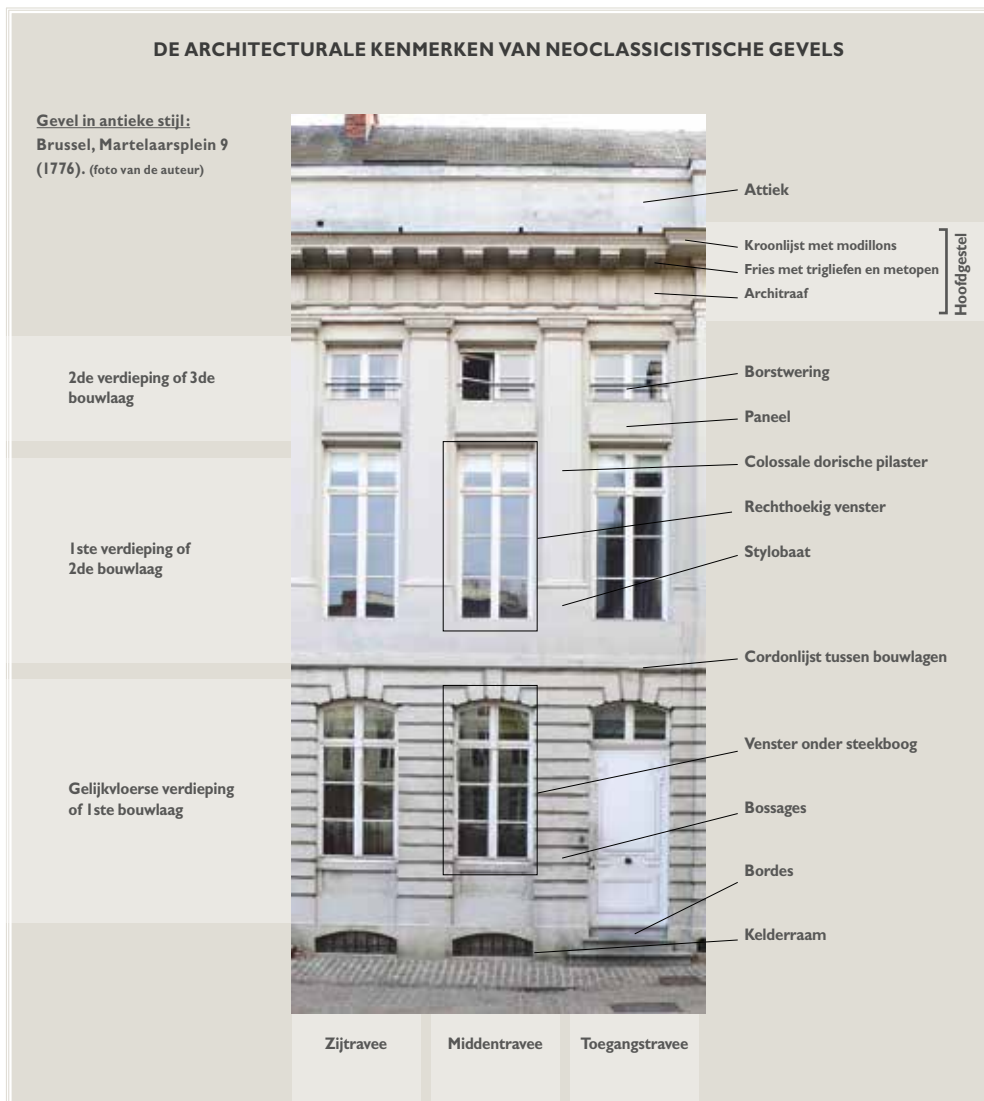
Terwijl verwijzingen naar de oudheid nadrukkelijk aanwezig zijn in publieke gebouwen die zich inspireren op Grieks-Romeinse tempels, zijn deze referenties veel discreter in de woningbouw, waar ze zich beperken tot de uitwerking van de kroonlijst en de algemene principes van de klassieke vormtaal (regels inzake proporties, symmetrische compositie, sobere decoratie).

Talrijke architecturale kenmerken van de neoclassicistische gevel (rooilijn, afmetingen, materialen, kleur, diepte van de uitsprongen, oriëntatie van het dak, enzovoort) worden in grote mate bepaald door het regelgevende kader dat in die periode werd uitgevaardigd:

Brussel, gevel van de Koninklijke Militaire School, Renaissancelaan 27 tot 33, ca. 1909-1913, Henri Maquet. (A. de Ville de Goyet © GOB)



algemeen bouwreglement, bouwvergunningen, specifieke bepalingen voor uniforme gehelen. Het zijn die officiële voorschriften, almaar gedetailleerder en dwingender, die het homogene uitzicht van de stad in de 19de eeuw zullen bepalen.



HET NEOCLASSICISME IN HET BRUSSELS GEWEST

Het neoclassicistische erfgoed is alomtegenwoordig in het Brussels gewest. In de meeste gemeenten vormt dit erfgoed het canvas van het stedelijke landschap en structureert het in grote mate het stadsweefsel. De neoclassicistische periode, die ruim genomen loopt van het einde van de 18de tot het begin van de 20ste eeuw, was een essentiële fase in de stadsontwikkeling van het gewest. Ze viel samen met een diepgaande verandering van de maatschappij, op het kruispunt tussen Verlichting en industrialisering, en in volle bevolkingsexplosie. Het neoclassicistische erfgoed belichaamde niet alleen een nieuwe manier om de stad vorm te geven en in te richten, maar ook om erin te leven.



● Straat die gedeeltelijk is afgeboord met neoclassicistische gevels

● Straat die alleen met neoclassicistische gevels en/of merkwaardig neoclassicistisch erfgoed is afgeboord

De kaart van het neoclassicistische erfgoed in de Vijfhoek en de aanpalende gemeenten toont goed de overvloed ervan aan. Deze zone, met uitzondering van de wijken die in de 20ste eeuw afgebroken werden voor de aanleg van de Noord-Zuidverbinding, wordt volledig door het neoclassicisme gedomineerd. (© ERU asbl Brussel)

GEBOUWEN, TROTTOIRS EN STRAATNAMEN :

HET NEOCLASSICISTISCHE STEDELIJKE SYSTEEM

Het neoclassicisme beperkt zich allerminst tot architectuur. Het omvat ook – en vooral – een stedenbouwkundige dimensie die zich uit in de aandacht voor de openbare weg (rijbaan, trottoirs), in de schaal van de inrichtingen (huizenblok, straat, wijk en zelfs volledige stad), in het gebruik van figurentypes voor het tracé van de wegen (dambordplan en stervormig tracé) en in de keuze voor een stedelijk decor dat de eenheid van het geheel voorrang geeft op architecturale originaliteit en personalisering van de gevels: stedenbouwkundige perspectieven, integratie van de gevels in gesloten gevelrijen, symmetrie-effecten van straten en pleinen, dialoog tussen de gevels van individuele huizen en openbare gebouwen. Het brede, inclusieve begrip 'verfraaiing', dat in die tijd systematisch wordt



Elsene, Raymond Blyckaertsplein. (A. de Ville de Goyet © GOB)

gebruikt, getuigt van een globale visie op de architectuur in haar relatie met de stedelijke ruimte. 'Verfraaien' betekent de ruimte inrichten, rekening houdend met esthetische, maar ook met functionele aspecten. Het staat net zo goed voor het optrekken van een mooi en stevig gebouw als voor een brede en gerieflijke verkeersader trekken en plaveien, rioleringen en een waterleidingnet aanleggen, bomen planten, een monumentaal standbeeld plaatsen, lantaarns voorzien om het nachtelijke verkeer te vergemakkelijken, met zorg de straatnamen kiezen of politiereglementen uitvaardigen om het gewenste gedrag in de openbare ruimte voor te schrijven. Kortom, het is de stad aangenamer maken om in te leven.

Door die totaalvisie functioneren de ruimten die in de neoclassicistische periode worden aangelegd als een coherent systeem waarvan de diverse elementen op elkaar inspelen: gebouwen, wegnetten, beplantingen, straatmeubilair. De neoclassicistische erfenis vormt vandaag een stedelijk landschap dat aanzet tot een verruimde en geïntegreerde visie – een 'systemische' visie – op het begrip erfgoed. Dat erfgoed is immers niet alleen architecturaal (gebouwen) maar ook stedenbouwkundig van aard (stedelijk decor, morfologie), en omvat ook de wegenis (straten en trottoirs), toponiemen (straatnamen), de natuur (beplantingen), de beeldende kunst (publieke standbeelden) en zelfs immateriële aspecten zoals de gewoonten en praktijken van die tijd, onder meer inzake mobiliteit.

MOBILITEIT IN DE NEOCLASSICISTISCHE TIJD

Verkeerskwesaties hebben de neoclassicistische stad in grote mate vorm gegeven. De voorliefde voor het wandelen, de toename van door paarden getrokken voertuigen (ook al bleven de meeste mensen zich te voet verplaatsen) en de diversificatie van de vervoerswijzen (trein, omnibus, tram, eerste fietsen) brachten talrijke uitdagingen met zich mee die sommige stedenbouwkundige en architecturale keuzes beïnvloedden. De aanleg van nieuwe wegen in de stad en de modernisering en geleidelijke uitbreiding van het bestaande wegnetten waren erop gericht het verkeer in de oude stad te verbeteren. De aanplanting van bomen langs sommige verkeersaders (boulevards en lanen) maakte het mogelijk de vervoersmodi van elkaar te onderscheiden. De plaatsing van gaslantaarns verbeterde dan weer het comfort en de veiligheid van het verkeer bij avond en nacht. Maar die mobiliteitscontext beïnvloedde ook de architectuur, zowel op het vlak van nieuwe gebouwentypes (stations, tramremises, overdekte voetgangerspassages, inrijportieken voor voertuigen) als wat



Een wandeling langs de ringlanen. (verz. Belfus Bank – Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)

betreft de kenmerken van de gevels (uniforme rooijlijn, geen uitstekende gedeeltes meer om het verkeer niet te hinderen, schoenschrapers voor voetgangers, schutpalen, verbod op koetspoorten op sommige trajecten, specifieke behandeling van de straathoeken om de zichtbaarheid op de kruispunten te verbeteren) en zelfs de indeling van gebouwen (vooral om wagens door te laten: inrijdbare doorgang, binnenkoer, stallen, bergingen). Vergeten we ten slotte ook niet dat de verstedelijking van de randgemeenten slechts mogelijk was dankzij de gelijktijdige ontwikkeling van het net van omnibussen en buurtspoorwegen.

Er bestaat dan ook een nauwe band tussen neoclassicisme en mobiliteit. Vanuit het besef dat de beleving van de ruimte mee bepaald wordt door de manier waarop men ze doorkruist, baseerden architecten de stedelijke scenografie vaak op hoe mensen zich verplaatsten. Daarom ontwierpen ze de openbare ruimte als een opeenvolging van scènes (monumentale perspectieven, spel van symmetrieën en architecturale overeenkomsten, enzovoort) langs een specifiek parcours van waaruit de ruimte idealiter moest worden bekeken. Dat parcours werd voorzien van rustpunten, doorzichten en bakens, volgens een zorgvuldig bestudeerde progressie en een specifiek ritme (de zintuiglijke gewaarwording wordt immers bepaald door de verplaatsingssnelheid). In die context moeten we drie gewoonten voor ogen houden om het neoclassicisme te appreciëren: voetgangers konden vrij wandelen op de rijweg (het is ook vaak vanaf het midden van de rijweg en de pleinen dat men de stedelijke enscenering het best kan beoordelen), de praktijk van het wandelen – toen zeer in de mode – zette aan tot traagheid (zelfs de snelheid van het gewone verkeer was matig aangezien het nauwelijks sneller ging dan een dravend

HET TROTTOIR, EEN SLEUTELEMENT VAN DE NEOCLASSICISTISCHE STAD

Hoewel het trottoir al in de oudheid werd uitgevonden rond de Middellandse Zee, deed het pas rond de overgang tussen de 18de en de 19de eeuw zijn intrede in de Europese steden. In Brussel verscheen het voor het eerst met de aanleg van de Koningswijk (1774-1785), waar het meteen een kenmerkend element werd van de nieuwe stadsverfraaiingen. Hoewel ogenschijnlijk banaal, was het trottoir een wezenlijk, vernieuwend en complex element van het neoclassicistische stedelijke systeem. De overheid besteedde veel zorg aan de uitvoering, experimenteerde met verschillende formules (materialen, breedte, hoogte, profiel) en werkte zeer gedetailleerde reglementen uit (bijvoorbeeld in Brussel in 1846 en in Elsene in 1851). De invoering van dit deel van de openbare weg, verhoogd en langs de gevels aangelegd, ging gepaard met een omkering van het straatprofiel: de V-vormige wegen met een centrale geul voor het afvalwater maakten plaats voor licht gewelfde wegen met laterale waterafvoer (langs de rand van de trottoirs). In tegenstelling tot vandaag waren de voetgangers niet verplicht om het trottoir te gebruiken, hoewel dat nochtans voor hen voorbehouden was. De meesten bleven echter gewoon in het midden van de weg lopen, vanwaar men het beste zicht had op het neoclassicistische stadsdecor. Gedurende bijna anderhalve eeuw, vanaf hun ontstaan tot de wet van 1936 die voetgangers verbood zich nog op de rijweg te begeven, dienden de trottoirs niet uitsluitend en zelfs niet voornamelijk om voetgangers en voertuigen te scheiden. Het waren in die tijd polyvalente ruimten die meerdere functies vervulden:

Verkeersfunctie	Middel om het voetgangersverkeer te beveiligen en de efficiëntie van het voertuigenverkeer te verbeteren door een scheiding van de verkeersstromen (langzame evolutie in het gebruik van het trottoir, van occasionele vluchtheuvel naar vaste en verplichte ruimte voor de voetgangers). Die functie brengt een strikte beperking van de geveluitsprongen met zich mee, om de circulatie van de voetgangers niet te hinderen.
Beschermende functie	Achteruitbouwzone bestemd om de woningen te beschermen tegen de hinder veroorzaakt door het voorbijrijden of zelfs het stilstaan van voertuigen langs de gevels (uitbreiding van de rol van schutpalen).
Sanitaire functie	Bescherming, door de verhoogde ligging van de trottoirs, van voetgangers en gebouwen tegen straatvuil, meer bepaald uitwerpselen van paarden en afvoerwater dat door het veranderde profiel van de straat voortaan langs de rand van de trottoirs loopt.
Sociale functie	Ontmoetings- en conversatieplaats die de rol vervult van woningdremmel waar het begroetingsritueel plaatsvindt. De invoering van het trottoir valt overigens samen met het verschijnen van de schoenschrapers.
Economische functie	Ruimte die het bekijken van winketalages (het zogenaamde window-shoppin) bevordert en de plaatsing van caféterrassen mogelijk maakt.
Esthetische functie	Element dat bijdraagt tot de perspectiefffecten, de leesbaarheid en de homogeniteit van de straat (met name door zijn oriëntatie, zijn textuur en kleur). Het trottoir zorgt ook voor de verbinding – de naad als het ware – tussen de gevels en de rijweg. De trottoirs waren in die tijd ook zeer goed zichtbaar omdat het parkeren van voertuigen in de openbare ruimte zeldzaam en kortstondig was.
Symbolische functie	Overgangsruijme tussen de publieke ruimte (straat) en de privéfeer (woning). De neoclassicistische huizen grensden immers onmiddellijk aan de straat. De praktijk van een achteruitbouwzone met voortuin verspreidde zich pas vanaf het einde van de 19de eeuw.
Semiotische functie	Element dat deel uitmaakt van een systeem van tekens die aangeven wat de te volgen route is (plaatsbepaling), waar de gangbare hiërarchie wordt doorbroken (helling voor inrijpoorten) en welk prestige een ruimte heeft (trottoirs van betere kwaliteit in de 'mooie wijken').



Schaarbeek, Koninklijke Sinte-Mariastraat. (verz. Belfius Bank – Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)



Brussel, trottoirs aan de Huidenmarkt uit het midden van de 19de eeuw. (foto van de auteur)

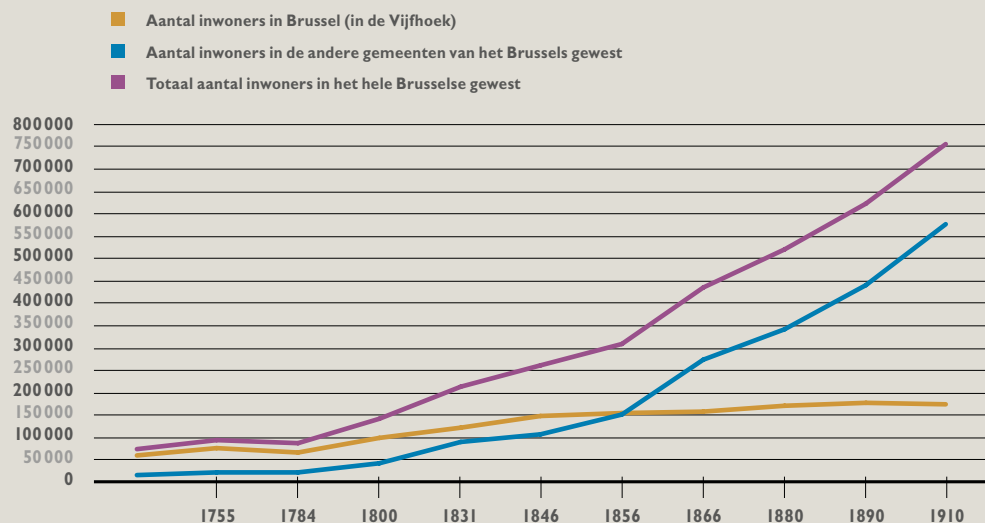
paard, dus zo'n 15 km/u) en het parkeren van voertuigen was strikt verboden (alleen even stilstaan was toegestaan).

DE NEOCLASSICISTISCHE STAD, EEN ANTWOORD OP DE UITDAGINGEN VAN DE BEVOLKINGSEXPLOSIE

De 19de eeuw markeerde een breuk in de geschiedenis van de stadsontwikkeling. Wereldwijd verdrievoudigde de stedelijke bevolking tussen 1800 en 1900. Die groei, die bijzonder uitgesproken was in de geïndustrialiseerde en industrialiserende landen, vertaalde zich in een stijgende bevolkingsdichtheid in de stadscentra en vooral, nadat deze verzadigd waren, in de verstedelijking van het platteland rond de steden. Dat fenomeen was bijzonder opvallend in het Brussels gewest, waar de bevolking in deze eeuw aangroeide van minder dan 100.000 naar bijna 700.000 inwoners!

Men kan de neoclassicistische stad niet begrijpen zonder de bijzondere context van deze bevolkingsexplosie te kennen. Pleinen, straten, openbare gebouwen, huizen, stadsmeubilair en reglementeringen, alle probeerden ze een antwoord te bieden op de problemen van huisvesting, mobiliteit, collectieve uitrusting en volksgezondheid veroorzaakt door de gestage stijging van het aantal inwoners.

BEVOLKINGSEVOLUTIE IN HET BRUSSELS GEWEST VAN 1755 TOT 1910



Bronnen : bevolkingstellingen van 1755, 1784, 1800, 1831, 1846, 1856, 1866, 1880, 1890, 1900, 1910, waarvan de cijfers zijn gepubliceerd in A. SMOLAR-MEYNART et J. STENGERS (eds), Het Brussels Gewest. Van de dorpen van vroeger tot de stad van vandaag, Brussel, 1989, pp. 131 en 212-213.

De modernisering van de oude stad

Halfweg de 18de eeuw had Brussel nog het uitzicht van een middeleeuwse stad, verscholen binnen haar omwallingen en met een netwerk van smalle, kronkelende straten waarlangs voornamelijk huizen met topgevels stonden. In minder dan een eeuw zou de neoclassicistische verfraaiingsbeweging een groot deel van de stedelijke ruimte radicaal veranderen.

De aanleg van het Martelaarsplein (1774-1776) en de Koningswijk (ca. 1774-1785) vormen de start van deze verfraaiingen. Met het Martelaarsplein vatte het stadsbestuur een verkavelingsproject aan op de gronden van een vroegere blekerij. Van haar kant liet de centrale regering op de uitgestrekte site van het afgebrande Coudenbergpaleis en zijn tuinen een volledig nieuwe wijk bouwen, volgens de codes en principes van de Verlichting, die het gezag een gezicht moest geven. Die encensering omvatte zowel het nieuwe paleis van de gouverneur (Museumplein) als de gebouwen van de instellingen rond het Warandepark en het standbeeld van Karel van Lotharingen op het Koningsplein. Deze opmerkelijke gehelen introduceerden in de hoofdstad van de Oostenrijkse Nederlanden op vrij radicale wijze tal van stedenbouwkundige en architecturale innovaties die kenmerkend waren voor de moderne steden uit die periode: de schaalgrootte van de planning (een plein, een wijk), de regelmaat van het geometrische aanlegplan, de ordonnantie van de gevels (uniformiteit), de voorliefde voor de oudheid

Brussel, Hotel Errera, Koningsstraat 14. (A. de Ville de Goyet © GOB)

Brussel, Martelaarsplein, arch. C. Fisco, 1774-1776. (A. de Ville de Goyet © GOB)

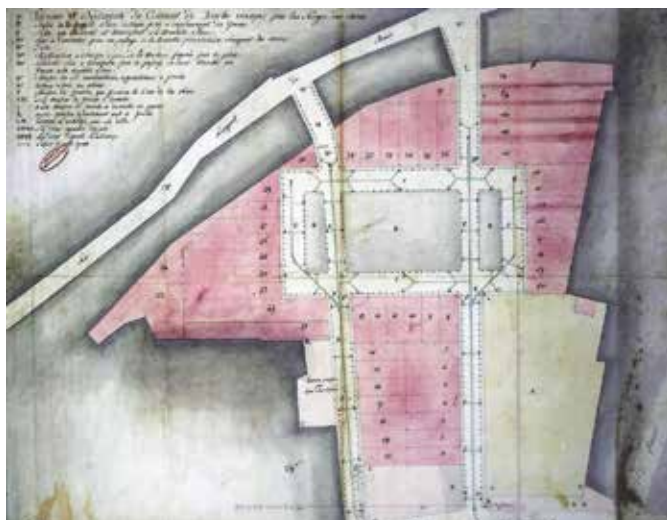




Brussel, centraal pakhuis, Hooikaai, arch. R. Nivoy, 1780. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)

(bv. de portiek van de Sint-Jacob-op-Koudenbergkerk), de symmetrische effecten (bv. gezien vanaf het middelpunt van de pleinen en het midden van de Wetstraat), de monumentale perspectieven (Sint-Michielsstraat, Hofberg, rotonde van het park), het gebruik van kroonlijstgevels (geen topgevels meer), en het veralgemeend gebruik van lichte kleuren en de breedte van de straten. Maar ook, in het specifieke geval van de Koningswijk, de landschapsaanleg (de beplantingen gaan in dialoog met de architectuur), nieuwe straalementen (trottoirs) en, vanuit praktisch oogpunt, de plaatsing van straatnaambordjes en openbare toiletten! Die verfraaiingen onderscheidden zich ook door hun typologie: een plein dat uitsluitend een woonfunctie had naar het voorbeeld van de Engelse squares, een plein dat als kader diende voor de verheerlijking van de vorst naar het model van de Franse koninklijke pleinen, een openbaar park alsook recreatieve en toeristische infrastructuur (schouwburg, vauxhall, concertzaal, luxehotel) die getuigt van de groeiende vrije tijd van de kosmopolitische Europese elite.

Enkele jaren later financierde de Oostenrijkse regering, ditmaal vanuit economische overwegingen, in de Brusselse havenwijk de aanleg van de Nieuwe Graanmarkt en de bouw van een openbaar centraal pakhuis (waarvan de gevel bewaard werd en nu de achterkant vormt van de Koninklijke Vlaamse Schouwburg). Die realisaties verbeterden de graan-distributie en stimuleerden de internationale maritieme handel. Het



Brussel, Nieuwe Graanmarkt, arch. R. Nivoy, 1787-1788. ©ARA

nieuwe plein was bijzonder interessant: zijn grote afmetingen, de (verdwenen) bodemmarkering, de vele straten die erop uitgaven en het systematische gebruik van afgeschuinde hoeken en trottoirs maakten het zeer geschikt om er markt te houden. En hoewel er geen architecturale voorschriften werden opgelegd, waren de gebouwen die aanvankelijk rond het plein stonden relatief homogeen (o.a. de nummers 9, 24-25, 31-34).

Na een vertraging tijdens de Franse periode, waarin Brussel gedegradeerd werd tot zetel van een departement, werden de verfraaiingswerken krachtadig hervat tijdens de Hollandse periode. Naast een nieuwe schouwburg (Koninklijke Muntschouwburg, 1817-1819) werd ook een godshuis voor 'behoeftege ouderlingen' (Groot Godshuis, 1824-1827) gebouwd. Hieraan werd een stadsvernieuwingsproject gekoppeld dat leidde tot de heropbouw van de wijk rond het godshuis. Die wijk moest dit indrukwekkende gebouw een waardige omgeving geven. Het godshuis laat zich slechts geleidelijk ontdekken, eerst via de Fermerijstraat, die een stedenbouwkundig perspectief opent op het voorgebouw, daarna vanuit de Groot Godshuisstraat, die breder wordt ter hoogte van het voorplein en zodoende de nodige afstand creëert om de voorgevel in zijn geheel te kunnen bewonderen. Het toponiem Groot Godshuis versterkt nog de zichtbaarheid van het geheel. De architectuur van de huizen langs deze straten vloeit voort uit een uniform programma, dat sterk bijdraagt tot



Brussel, wijk van het Groot Godshuis gezien vanaf het Begijnhofplein. Duits negatief, 1914-1918. © KIK-IRPA

het prestige van deze ruimte. Dat is des te meer het geval omdat de symmetrische composities, zeer gewaardeerd in die tijd, bijzonder goed ontwikkeld zijn, bijvoorbeeld in de Fermerijstraat, waar de architectuur symmetrisch is, zowel wat de huizen betreft als op schaal van de straat (men kan dit goed waarnemen vanaf het midden van de rijweg). De architectuur van de woningen verwijst trouwens subtiel en op kleinere schaal naar die van de verzorgingsinstelling, die op haar beurt de laïcisering van de maatschappij en dus de overgang van christelijke naastenliefde naar openbare weldadigheid weerspiegelt. De vroegere taken van het Groot Begijnhof werden immers sinds de Franse tijd vervuld door het Bestuur der Godshuizen van Brussel, de opdrachtgever van de renovatie van de wijk rond het Groot Godshuis.

Ook de wijk rond de Muntshouwborg droeg bij tot de monumentale uitstraling van dit theatergebouw. De architectuur die oorspronkelijk werd voorgeschreven is sindsdien echter sterk gewijzigd. Deze wijk onderscheidde zich eveneens door diverse architecturale en stedenbouwkundige voorzieningen om de mobiliteit te verbeteren. De aankomst en het vertrek van de theaterbezoekers brachten immers aanzienlijke verkeersproblemen met zich mee. De keuze voor een zuilenportiek is niet alleen ingegeven door de liefde voor de oudheid en het streven naar monumentaliteit. Die portiek zorgde er ook voor dat de voertuigen achter de zuilen konden doorrijden, waar ze de toeschouwers snel konden afzetten, vlak voor de ingang en beschermd tegen weer en wind. Langs de drie andere zijden was het gebouw oorspronkelijk omringd door een voetgangersgalerij. Bovendien bood het nieuwe Muntplein ruime parkeergelegenheid, terwijl de drie nieuwe straten rond het gebouw voor de nodige circulatieruimte zorgden. In een van de huizenblokken konden de voetgangers via een (nu verdwenen) overdekte passage – de eerste in Brussel – veilig van de Koninginnestraat naar de Schildknaapstraat wandelen. Hier brandde ten slotte ook de eerste gasverlichting in België, die het nachtelijke verkeer vergemakkelijkte.

Op het kantelpunt tussen de moderne tijd en de hedendaagse periode ontmantelden de meeste grote Europese steden hun omwallingen om ze door boulevards te vervangen. Bekende voorbeelden zijn de Grands Boulevards in Parijs, aangevat onder Lodewijk XIV, en de Ringstrasse in Wenen. In Brussel was de aanleg van de ringlanen (1819 - ca. 1840) een van de grootste neoclassicistische ondernemingen. Deze boulevards veranderden op radicale wijze het beeld dat men van buitenaf had op de



Brussel, Muntplein. (verz. Belfius Bank – Académie Royale de Belgique. © ARB-GOB)

stad. Ze introduceerden een nieuw type weg – met bomen beplante verkeersaders – (dat zal worden verlengd door lanen, zoals de Louizalaan), ze wijzigden de verhouding tussen stad en platteland (eerste aanzetten tot stadsuitbreiding), maakten de inplanting mogelijk van meerdere collectieve uitrustingen en gingen gepaard met grote verkavelingen. Ondanks de transformaties en vernielingen van de 20ste eeuw blijven nog talrijke elementen van dit erfgoed overeind. Zo zijn er de elegante dubbele octrooipaviljoenen ontworpen door Auguste Payen voor de Anderlechtse, Ninoofse en Naamse Poort. De paviljoenen van de Naamse Poort, vandaag verplaatst naar de ingang van het Ter Kamerenbos, vormden een opmerkelijk homogeen geheel met de hoekgebouwen van de Naamsestraat. Die van de Ninoofse Poort vormen met het Ninoofseplein en de omringende straten (Fabrieksstraat en Kruitmolenstraat) het best bewaarde voorbeeld van een toegangspoort tot de neoclassicistische stad.

Brussel, octrooipaviljoen van de Ninoofse Poort. (verz. Belfius Bank – Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)





Sint-Joost-ten-Node, Kruidtuin. (verz. Belfius Bank – Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)

Het residentiële erfgoed bevat nog een ruime diversiteit aan woningtypes die de sociale klassen langs de verschillende delen van de boulevards weerspiegelden: het paleis van Oranje (het huidige Academiënpaleis), de herenhuizen langs de Waterloolaan, de burgerwoningen op het Barricadenplein of de meer bescheiden huizen in de zuidwestelijke wijk die zich tijdens de jaren 1840-1870 in het kielzog van de westelijke lanen ontwikkelde (o.a. Cuerensstraat, Camuselstraat, Zennestraat, Artesiëstraat, Bodegemstraat en Voldersstraat). Ten slotte bleef een aantal collectieve voorzieningen uit die periode bewaard: de Kruidtuin, de eerste sterrenwacht en de vroegere gemeenteschool nr. 6 aan de Zuidlaan.

Naast de stadsverfraaiingen die voortvloeiden uit de aanleg van openbare pleinen, deze die een monumentaal gebouw in mise-en-scène moesten zetten en deze die gerealiseerd werden na de vervanging van de tweede omwalling door boulevards, kunnen we nog een laatste type inrichting onderscheiden: de verbindingsas. Het trekken van nieuwe, rechte wegen dwars door de oude stad, het moderniseringsinstrument bij uitstek, gebeurde voornamelijk in het kader van de grote Haussmanniaanse werken tijdens het laatste derde van de 19de eeuw. Vroege voorbeelden van dergelijke verbindingsassen zijn: de verlenging van het Koningsplein (van het Leuvenseplein tot de Kruidtuin, 1822) en de aanleg van het eerste deel van de Regentschapsstraat (van het Koningsplein tot de Zavel, 1827), die beide een nieuwe structurerende as vormen in de bovenstad; het eerste stuk van de Zuidstraat (1840-1841), waarvan de geschiedenis samenhangt met de komst van de trein; en de Blasestraat (1854-1858), die de ruggengraat vormt van de sanering van de Marollenwijk, waar steeds meer overbevolkte en ongezonde steegjes voorkwamen.

De aanleg van de Zuidstraat en de ontwikkelingen die daarmee gepaard gingen, zijn bijzonder typerend voor de impact van deze verbindingsassen op de oude stad. In dit geval ging het om de verbinding tussen de twee eerste eindstations die in 1840 waren gebouwd aan het Rouppeplein en

Brussel, Barricadenplein. (W. Robberechts © GOB)

Brussel, hoek van de Koningsstraat en de Onderwijsstraat. (A. de Ville de Goyet © GOB)



het Rogierplein. De specifieke mobiliteitsproblemen als gevolg van de toenemende reizigersstroom en de vraag naar snellere verbindingen vergden morfologische innovaties. Vóór de bouw van de Noord-Zuidverbinding in de 20ste eeuw probeerde de overheid te beantwoorden aan de noodzaak om de stations met het stadscentrum en onderling te verbinden door brede, rechte verkeersassen aan te leggen. Dat zou een van de voornaamste functies worden van de centrale lanen. Eerder had zich door heraanleg, verlenging en verbreding geleidelijk aan een eerste as gevormd: Zuidstraat – Taborastraat – Kleerkopersstraat – Nieuwstraat. Behalve door haar gedeeltelijk bewaarde bouwkundig erfgoed valt de Zuidstraat, de eerste stationsstraat in Brussel, op door haar stedenbouwkundig belang. Vooral in het gedeelte tussen het Rouppeplein en de Philippe de Champagnestraat was deze straat op vele vlakken innoverend: door de breedte van de rijweg en de trottoirs, door de aanleg van verbindingsstraten (Van Helmontstraat en Rouppestraat, waar inrijpoorten werden verboden), door de bouw van perfect regelmatige huizenblokken, door de morfologie van de combinatie stationsplein – stationsstraat, en door de keuze van de toponiemen (met het Nicolas Rouppeplein werd de traditie ingezet om hulde te brengen aan recent overleden burgemeesters). Voorbij de Zuidstraat vonden in de jaren 1840 talrijke ingrepen plaats om de mobiliteit te verbeteren langs de route die reizigers op doorreis namen vooraleer de Zuidstraat verlengd werd en de centrale lanen werden aangelegd. Vermelden we de verlenging van

Brussel, Rouppeplein. (A. de Ville de Goyet © GOB)



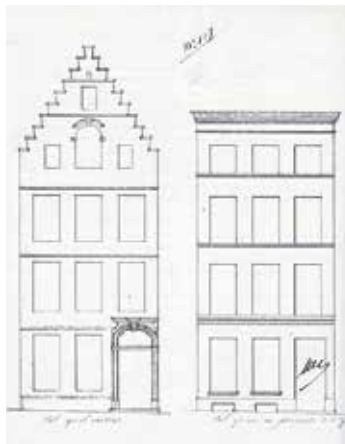


Brussel, Nieuwland. (foto van de auteur)

Brussel, Karel Bulsstraat. (A. de Ville de Goyet © GOB)

Nieuwland, de haast systematische afschuiving van de hoekhuizen van de meeste straten (onder meer in het Îlot Sacré), de verbreding van de Karel Bulsstraat (die de afbraak meebracht van het huis De Sterre op de Grote Markt en de aanleg van de Brouwersstraat), de bouw van de Koninklijke Sint-Hubertusgalerijen en de verlenging van de Nieuwstraat, die zich in dezelfde tijd ook ontwikkelde tot winkelstraat.

Langs deze route, maar ook elders in de oude stad, werd, naarmate de bouwvergunningen zich opstapelden, een aanzienlijk deel van de bestaande bebouwing gemoderniseerd. Op die manier werden in de 19de eeuw talrijke oude huizen verbouwd of volledig herbouwd. Dat leidde meestal tot de vervanging van topgevels door kroonlijsten, het aanbrengen van regelmatige vensteropeningen en het bepleisteren van gevels in een lichte kleur. Sommige gevels werden op de begane grond als winkelpui ingericht.



Bouwvergunning van 1845 voor de modernisering van de gevel op de Oude Korenmarkt 28 in Brussel. © SAB

Brussel, Magdalenastraat / Duquesnoystraat. (A. de Ville de Goyet © GOB)



Victor Besme. Ontwerp voor een verbinding tussen het Noord- en Zuidstation te Brussel (lithografie door A. Canelle) in WELLENS, [F.-J.], *Projet de chemin de fer de jonction des deux stations du Nord et du Midi, à Bruxelles*, Plannen bij de brochure, B.-J. Van Dooren, Brussel, 1858. © Fonds Victor Besme)

ONTWERP VOOR EEN NEOCLASSICISTISCHE SPOORVERBINDING VAN VICTOR BESME EN FRANÇOIS-JOSEPH WELLENS

Al in de 19de eeuw werden tal van plannen gemaakt voor een spoorverbinding dwars door Brussel. De laan ontworpen door ingenieur van bruggen en wegen F.-J. Wellens en de jonge architect Victor Besme illustreert perfect het ideaal van de neoclassicistische stedenbouw in het midden van de 19de eeuw en het gebruik van de openbare ruimte. Het in 1858 gepubliceerde ontwerp situeert zich chronologisch tussen de aanleg van de Zuidstraat en die van de centrale lanen. De auteurs planden een weg- en spoorverbinding tussen het Zuidstation en het Noordstation via een lange rechte as van 30 meter breed op de plaats van de Zennebedding. Die as zou worden omzoomd door uniforme gebouwen van drie niveaus onder een attiekverdieping; op de begane grond waren handelszaken voorzien. Voor de weg stelden de ontwerpers een formule voor waarin het nieuwe verkeersmiddel, de trein, geïntegreerd werd. Een dubbel spoor van ongeveer acht meter breed nam het midden van de verkeersas in. Het werd omsloten door een hek met talrijke lantaarns en onderbroken door overwegen op straatniveau. Langs dit hek liep een eerste trottoir. Aan weerszijden van het spoor liep de rijweg voor voertuigen en daarnaast een tweede, zeer breed trottoir langs de gevels van de gebouwen. De komst van de spoorweg in de stad leidde onvermijdelijk tot nieuwe praktijken om de rijweg te delen. De twee vervoerswijzen werden voor het eerst fysiek gescheiden en er werd een voorrangregeling uitgewerkt. De

treinsporen in het midden van de as waren exclusief bestemd voor het treinverkeer en vormden hiermee een grens die alleen op sommige plaatsen (de spoorovergangen) en op sommige momenten (wanneer de slagbomen omhoog stonden) mocht worden overschreden. In 1869 leidde de aanleg van de eerste tramsporen in Brussel tot gelijkaardige problemen zonder dat de verschillende vervoerswijzen echter strikt gescheiden werden. Op de lithografie is op de rijweg nog een gemengd verkeer van voertuigen en voetgangers te zien, ook al zijn de meeste voetgangers op de trottoirs afgebeeld, terwijl andere vrij oversteken (er waren nog geen zebrapaden en verkeerslichten) of wachten voor de slagboom van de overweg; slechts weinig personen lopen op de rijweg zelf. We merken ook op dat rijtuigbestuurders in die tijd nog niet verplicht rechts moesten rijden en dat geen enkel voertuig op de rijweg geparkeerd is.

Door de spoorverbinding in het midden van een laan te laten lopen, tussen gebouwen met handelszaken in het hart van de volkswijken rond de Zenne, wilden Wellens en Besme een antwoord bieden op de stedelijke uitdagingen op het vlak van mobiliteit, huisvesting, commerciële ontwikkeling en sanering (de rechttrekking en overweldig van de Zenne).

De verstedelijking van de randgemeenten

We zagen al dat de demografische druk leidde tot een verdichting en modernisering van de oude stad. Buiten de Vijfhoek bracht ze de verstedelijking mee van randgemeenten die tot dan toe nog zo goed als ongerept en landelijk waren. Dit fenomeen begon in de jaren 1830-1840 en vertrok vanaf de ringlanen, waarvan de aanleg toen bijna voltooid was. De neoclassicistische stad breidde zich snel uit naar de aangrenzende gemeenten. In enkele decennia werden honderden nieuwe straten getrokken, duizenden huizen gebouwd en tientallen openbare uitrustingen gerealiseerd. Het rijke en gevarieerde neoclassicistische erfgoed van de randgemeenten getuigt vandaag nog van de indrukwekkende stadsgroei in de 19de eeuw.

HET WEGENNET IN DE RANDGEMEENTEN

De verstedelijking van de randgemeenten vormde vooral een uitdaging voor het wegennet. De uitbreiding van het stedelijk weefsel vergde de uitbouw van een voldoende dicht en gestructureerd net van verbindingen. De speciaal hiervoor aangestelde wegeninspecteurs (eerst Charles Vanderstraeten, nadien Victor Besme) probeerden, niet zonder moeite, de stadsgroei te plannen op schaal van de agglomeratie. Op gemeentelijk niveau werden wegediensten opgericht om de talrijke wegenwerken in goede banen te leiden: nivellering en plaveien van straten, aanleg van trottoirs en rioleringen, realisatie van een distributienet voor drinkwater, installatie van straatlantaarns, planten van bomen, enzovoort.

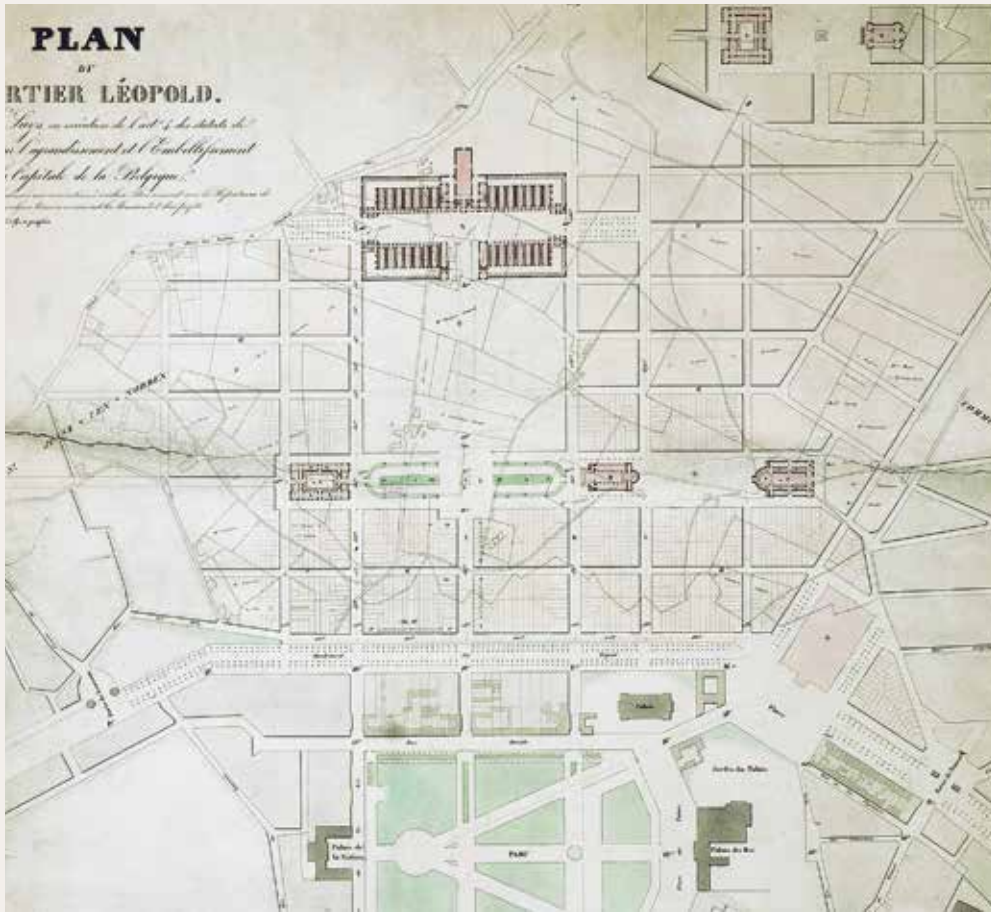
De aanleg van wegen werd tot in de jaren 1860 echter voornamelijk overgelaten aan privé-initiatieven, die de overheid probeerde te reguleren. Slechts uitzonderlijk ging het om globale plannen die door één enkele bouwheer op korte termijn werden gerealiseerd. Meestal betrof het een opeenvolging van kleinere projecten door verschillende initiatiefnemers, zowel uit de particuliere als openbare sector. Het stedelijk weefsel van de randgemeenten weerspiegelt daardoor de complexe totstandkoming van de stad. Tijdens de tweede helft van de 19de eeuw zou de overheid haar greep op de stadsuitbreiding

versterken, dankzij de uitvaardiging van dwingende regels en de inzet van meer financiële en menselijke middelen.

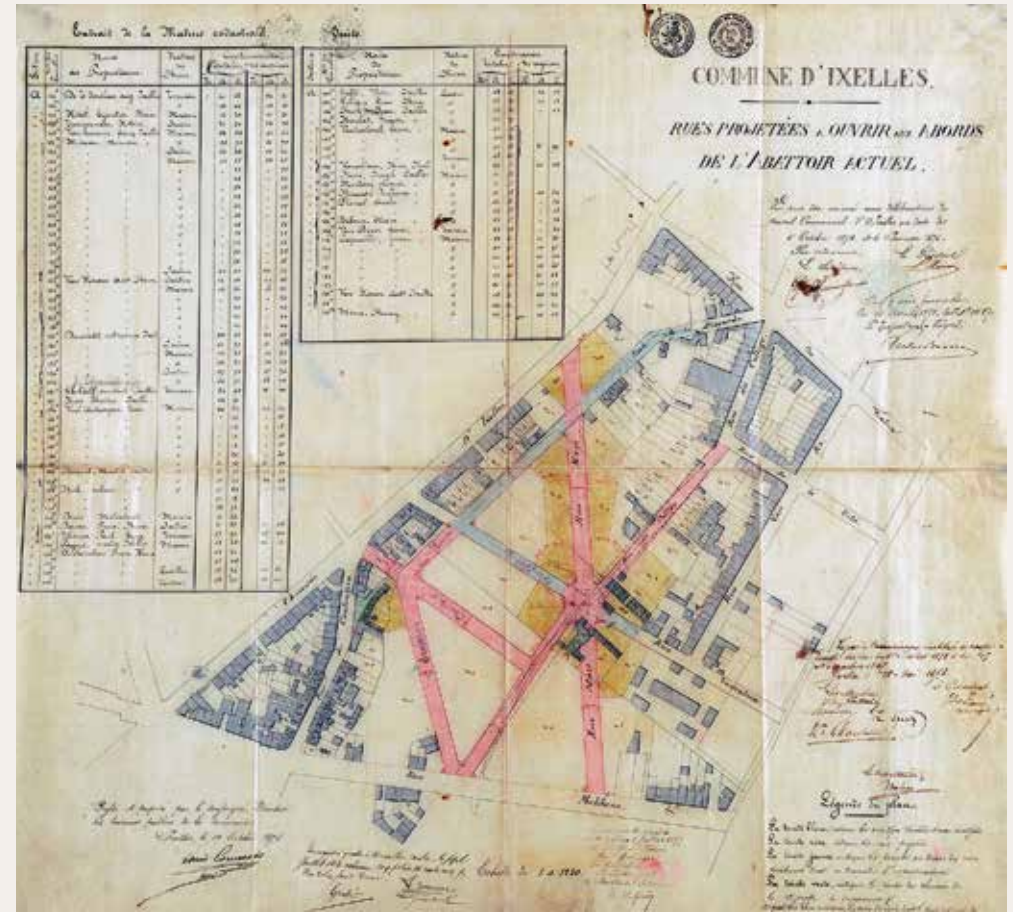
Het stedelijk weefsel van de randgemeenten bevat maar weinig neoclassicistische openbare pleinen, het zijn vooral de straten die de ruimte structureren. Behalve de pleinen die als stationsplein (Luxemburgplein) of gemeenteplein (Sint-Jans-Molenbeek) dienden en op enkele uitzonderingen na (Jourdanplein, Alphonse Lemmensplein), hadden pleinen een onzekere status en leken ze eerder op een eenvoudige verbreding van de straat (Blyckaertplein, Loixplein) of op een kruispunt (Hendrik Conscienceplein, Koninginneplein, Houwaertplein). De straten moesten dan weer, volgens de normen van die tijd, breed en lang zijn, afgezoomd door perfect op de rooilijn gelegen gevels. Dat was meestal het geval, maar soms zien we ook smallere straten, vaak aangelegd door particulieren tijdens de eerste jaren van de verstedelijking. Die straten werden later vaak verbreed, maar vertonen soms nog sporen van de vroegere rooilijn (bijvoorbeeld de geveluitsprongen in de Herderstraat). Verder werd het oude, landelijke weefsel niet volledig uitgewist, wat het soms bochtige tracé verklaart van bepaalde oude steenwegen of van straten

Elsene, imposante afgeschuinde hoek die de splitsing markeert van twee structurerende verkeersassen, de Waversesteenweg en de Elsensesteenweg. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)





Dambordpatroon van de Leopoldwijk, ontworpen door Tilman-François Suys (1838). © SAB



Algemeen plan voor de aanleg van nieuwe straten in de Slachthuiswijk in Elsene, 1875. Het Hendrik Conscienceplein, tevens kruispunt, is een opmerkelijk voorbeeld van een stervorm met zes stralen, gemarkeerd door zes goed bewaarde panden met afgeschuinde hoeken. © GAE



Elsene, hoek Hendrik Conscienceplein I – Maesstraat 55 (1893). Een van de zes afgeschuinde hoeken die het plein omgeven. (© Monumenten & Landschappen - Brussel)

die het traject van eeuwenoude landwegen volgden (bijvoorbeeld de Gewijde Boomstraat).

Volgens de stedenbouwkundige theorieën van die tijd, gebaseerd op zowel praktische als esthetische overwegingen, moesten nieuwe straten volgens geometrische principes worden aangelegd. Een stratennet in dambordpatroon of stervorm (met uit een middelpunt vertrekkende stralen) genoot hierbij de voorkeur. Op het terrein was het door het bestaande netwerk van landwegen, initiatieven van particulieren en de lokale terreingesteldheid slechts zelden mogelijk om deze perfect regelmatige vormen in praktijk te brengen. De Leopoldswijk, de eerste planmatige stadsuitbreiding, vormt

hierop een uitzondering met zijn grootschalige aanleg in dambordpatroon. Ook elders treffen we ditzelfde patroon aan, maar op een meer bescheiden schaal (Louizawijk, Zuidwijk, voormalige Noordwijk) of in meer onregelmatige vorm (Hoog-Elsene, Prinsenwijk in Schaarbeek). De stervorm werd in de randgemeenten eerst op discrete manier toegepast, maar leidde later tot soms indrukwekkende realisaties in de vorm van straalvormige kruispunten.

In het stedelijk weefsel werd bijzondere aandacht besteed aan de kruispunten van straten omwille van de specifieke verkeerssituatie die zich daar stelt. Bij het optrekken van gebouwen op deze kruispunten werd vanaf de jaren 1840 algemeen het principe van de afgeschuinde hoeken toegepast (diagonale hoektravee). Die oplossing vergemakkelijkte niet alleen het verkeer omdat de zichtbaarheid erdoor verbeterd werd maar droeg ook bij aan de stedelijke scenografie. Doorgaans maakten de architecten van deze formule gebruik om monumentalere gebouwen te ontwerpen, vaak met handelszaken op de begane grond. De positie van deze gebouwen in het stadsweefsel verschafte ze een hoge zichtbaarheid omdat het de enige gevels waren die frontaal naar

de toeschouwer gekeerd waren. De afgeschuinde hoek werd zodoende een belangrijk element van de neoclassicistische stad dat zowel stedenbouwkundige als architecturale bekommernissen verenigde.

DE RESIDENTIËLE VERKAVELINGEN: HERENHUIZEN, BURGERWONINGEN EN ARBEIDERSWONINGEN

De aanleg van dit uitgebreide wegnnet was een noodzakelijke voorwaarde om bouwgronden te kunnen verkavelen. De eerste neoclassicistische gebouwen lieten dan ook niet lang op zich wachten. Voornamelijk herenhuisen, woningen voor de hogere en lagere burgerij, handelszaken, grote huurpanden en bescheiden volkswoningen zijn de materiële getuigen van de vlucht uit de stad, de opgang van de burgerij en de groei van de arbeidersklasse. De stadsuitbreiding hernam en vergrootte zelfs de sociale breuklijnen die reeds aanwezig waren in de Vijfhoek en de verschillende delen van de lanen van de kleine ring. De fabrieken en de arbeiderswijken vestigden zich massaal in de Zennevallei, langs het kanaal en de spoorlijnen (Sint-Jans-Molenbeek, Anderlecht, Laken). De rijkere residentiële wijken verrezen in het oosten van de agglomeratie (Sint-Joost-ten-Node, Schaarbeek, Elsene, Sint-Gillis). In die wijken trokken de Leopoldswijk en de Louizalaan de meest gefortuneerde bevolking aan. De adellijke en burgerlijke families bouwden bovendien soms hun hoofd- of tweede woning aan de rand van het Zoniënwood, waar ze landhuizen en kasteeltjes lieten optrekken.



Villa Eenens-Terlinden in Schaarbeek (thans Huis der Kunsten), Haachtsesteenweg 147, 1826. De neoclassicistische periode was de bloeitijd van de landhuizen. De eerste, niet ver van de oude stad gebouwd, werden snel ingehaald door de verstedelijking, zoals de villa Eenens-Terlinden, die vandaag volledig omsloten wordt door een huizenblok. (A. de Ville de Goyet © GOB)

Bovenaan in de hiërarchie van de stedelijke woningen stond het herenhuis, gebouwd voor de aristocratie en de hoge burgerij, die de middelen hadden om huispersoneel te houden. De gevels van deze woningen kenmerken zich door hun breedte (vaak meer dan drie traveeën), de aanwezigheid van een koetspoort en een rijkere architecturale uitwerking, die beantwoordde aan de maatschappelijke status van de eigenaars. De eerste herenhuizen in de randgemeenten dateren uit de jaren 1830 en concentreerden zich langs het tracé van de zogenaamde 'buitenste' Koningsstraat. Ze vermenigvuldigden zich nadien in de Leopoldswijk, waar naast het neoclassicisme ook de Italiaanse neorenaissance als bouwstijl in trek was. De Louizalaan, waar de helft van de gebouwen in de 19de eeuw neoclassicistisch was, bewaart een aantal opmerkelijke voorbeelden uit de jaren 1860-1880 die vaak dicht bij het eclecticisme aanleunen. Buiten deze prestigieuze omgevingen treffen we hier en daar ook herenhuizen aan in woonwijken van Sint-Joost-ten-Node, Schaarbeek, Elsene en Sint-Gillis.

Veel talrijker dan de herenhuizen waren de burgerwoningen. Zij vormen het leeuwendeel van het neoclassicistische stadslandschap in de randgemeenten. We treffen ze massaal aan in de woonwijken die in het noorden en oosten van Brussel gebouwd werden (Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node, Elsene, Sint-Gillis) maar ook in de meer industriële zones (Sint-Jans-Molenbeek, Laken) en in sommige wijken in de gemeenten van de tweede kroon zijn ze eveneens relatief talrijk. Het gaat meestal om huizen gebouwd op vrij smalle en diepe percelen, tussen gemene muren, waarvan de gevel perfect is uitgelijnd en eindigt in een kroonlijst. Die gevel bestaat doorgaans uit drie traveeën met drie bouwlagen op verhoogde kelders. Naast deze algemene kenmerken vertoont dit woningtype een zeer grote verscheidenheid in de decoratie, van sober tot overvloedig. Sommige rijk versierde burgerwoningen lijken bijna herenhuizen, terwijl de bescheiden huizen van de kleine burgerij soms weinig verschillen van arbeiderswoningen.



Elsene, herenhuis, Mercelisstraat 74, 1866-1873. (A. de Ville de Goyet © GOB)



Schaarbeek, woning van schilder Antoine Van Hammée, de Lochtstraat 26, omstreeks 1876. De gevel diende soms als visitekaartje van de eigenaar die er zijn smaak, status, welstand en zelfs zijn beroep in uitdrukte. (A. de Ville de Goyet © GOB)



Etterbeek, huizenrij, Posschierstraat, tussen 1893 en 1897. Op het einde van de 19de eeuw wordt de gevel met drie traveeën verlaten voor twee traveeën, tot dan toe een kenmerk van bescheiden woningen. De traditionele indeling wordt hierdoor uitgebreid met een hybride woningtype (A. de Ville de Goyet © GOB)



Schaarbeek, enfilade van drie huizen, waarbij het middelste wordt benadrukt, Koninklijke Sinte-Mariastraat 86-90, tussen 1868 en 1876. (© Monumenten & Landschappen - Brussel)



Sint-Gillis, geheel van een herenhuis en burgerwoningen, Charleroiesteenweg 5-9, arch. Hendrik Beyaert, 1862. (A. de Ville de Goyet © GOB)

HET INTERIEUR VAN EEN NEOCLASSICISTISCHE WONING

De typische neoclassicistische burgerwoning is een vrij smalle een-gezinwoning (zes à zeven meter) waarvan de interne indeling een verticale hiërarchie vertoont: de benedenverdieping was voorbehouden voor de ontvangstruimten (salon aan de straatkant, eetkamer aan de tuinkant); de verdiepingen dienden als private woonzone (de eerste verdieping bevatte de slaapkamer van de ouders, de tweede die van de kinderen, een boudoir of zelfs werkvertrek); de half ondergrondse kelderverdieping was bestemd voor de dienstruimten (keuken, wasplaats, wijnkelder, voorraadkamer, kolenkelder); op zolder sliep het huispersoneel (in de meeste burgerwoningen een of twee personen). De plattegrond toont een lateraal trappenhuis en twee opeenvolgende kamers, op de begane grond eventueel aangevuld met een ontspanningsruimte, de 'wintertuin'. Het model van de woning met drie kamers achter elkaar ontstaat slechts geleidelijk en is eerder kenmerkend voor de periode na het neoclassicisme.

De hal vormt een scharnierelement van de woning: ze dient als ontvangstruimte maar is ook het vertrekpunt naar de verschillende niveaus. Om die reden is ze vrij weelderig gedecoreerd (stucwerk, marmeer of imitatiemarmeer, pilasters of zelfs zuilen). In de hal leiden enkele treden naar de benedenverdieping, die hoger ligt dan het trottoir. Dat niveauverschil neemt in de loop van de 19de eeuw toe, wat het mogelijk maakt hogere kelders te bouwen waarin daglicht binnenvalt. Het verbod op buitenperrons (de laatste voorbeelden zijn die van het Martelaarsplein) heeft dus tot gevolg gehad dat de treden naar de binnenkant van de woning verplaatst worden. Vanaf de hal hebben de gasten direct toegang tot de ontvangstruimten op de benedenverdieping, kunnen het personeel en leveranciers ongemerkt de kelderver-

dieping bereiken en nemen de gezinsleden en intimi de trap naar de private vertrekken op de verdiepingen.

Gedurende de tweede helft van de 19de eeuw wordt er een aanzienlijke vooruitgang geboekt op het gebied van comfort en hygiëne. De burgerwoning wordt geleidelijk voorzien van leidingwater, een afvoer naar de riolering, toiletten met stortbak en een badkamer (vaak in de vorm van aanbouwen tussen twee verdiepingen of op de overlopen). Nieuwe verwarmingssystemen en gasverlichting maken het plaatje compleet.

In de herenhuizen, die een grotere oppervlakte hebben dan de gemiddelde woning, wordt de indeling van het interieur in grote mate bepaald door het gebruik van een rijtuig door de eigenaars. Dit maakt een doorgang van aangepaste afmetingen noodzakelijk die dwars door het gebouw loopt tot op een binnenkoer, waar ook bijgebouwen liggen (paardenstallen, rijtuigstalling, zadelruimte). In de ruimten boven deze gebouwen is vaak het huispersoneel gehuisvest, dat talrijker is dan in de burgerwoningen. De hal bevindt zich dan in het midden van de overdekte doorgang en geeft toegang tot een grote trap die naar de pronkvertrekken (salons, eetkamer, soms aangevuld door een rook- of biljartkamer) op de eerste verdieping leidt. De benedenverdieping, waarvan de oppervlakte beperkt is door de overdekte doorgang, is meestal bestemd voor de dienstvertrekken (vestiaire, spreekkamer, kantoren, keukens). Bij hoekpercelen of doorlopende percelen kunnen de rijtuigen de binnenplaats van opzij of langs achter bereiken. Hierdoor kan men zich beperken tot een gewone toegangsdeur in de voorgevel en is er meer plaats voor de representatieruimten op de benedenverdieping.



Inkomhal en gevel, Opperstraat 40, arch. D. Dekeyser, 1867. (A. de Ville de Goyet © GOB)



De Brabantstraat in Schaarbeek ontpopte zich van bij haar aanleg halffweg de 19de eeuw tot een van de belangrijkste winkelstraten. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)

De meeste burgerwoningen maken deel uit van gelijkaardige huizenrijen van variabele lengte die homogene gehelen vormen. Ze creëren coherente sequenties in de stedelijke ruimte.

De 19de eeuw was een bloeitijd voor de kleine handelszaken en, in architecturaal opzicht, voor de winkelpuien. Technische verbeteringen op het gebied van glas en staal maakten grote vitrines uit één stuk mogelijk, zonder onderverdelingen en onder een metalen latei. De houten omlijsting van de vitrines was vaak zorgvuldig gedecoreerd (bijvoorbeeld met pilasters, klassiek hoofdstel). Gemengde gebouwen met handelszaken op de begane grond en woningen op de verdiepingen rezen als paddenstoelen uit de grond langs de drukst bezochte plaatsen (pleinen, steenwegen, grote verkeersassen) en op de kruispunten van straten in residentiële wijken, waar overwegend arbeiders en kleine burgerij woonden. Buurtwinkels kwamen minder vaak voor in de gegoede wijken, waar de bewoners meestal goederen aan huis lieten leveren of waar het huispersoneel boodschappen deed. Honderden neoclassicistische winkelpuien zijn vandaag nog her en der in Brussel bewaard.

Appartementsgebouwen kregen slechts langzaam vaste voet aan de grond in Brussel. Na het matige succes van de eerste voorbeelden langs de centrale lanen in de jaren 1870 duurde het nog een halve eeuw alvorens ze algemeen verspreid raakten. Neoclassicistische gebouwen, vaak met eclectische inslag, getuigen van deze periode waarin geleidelijk een nieuw type collectieve woning ontstond.

Elsensesteenweg 229-257, 293-281, ten dele door arch. H. De Kock, 1895-1896. Opeenvolging van meer dan 20 handelszaken met meestal een centraal uitstralraam geflankeerd door twee deuren. (A. de Ville de Goyet © GOB)



Brussel, geheel van vijf huurpanden, Adolphe Maxlaan 19-47, arch. H. Stasseyns, 1873. (A. de Ville de Goyet © GOB)

Elsene, Collegestraat 127-129 / Scarronstraat 46-50, 1878. (Françoise Waltéry © GOB)

Elsene, Cité Gomand, Viaductstraat 37-39, arch. W. Janssens, 1849. Het hoogste gebouw, met de inrijpoort, behoorde waarschijnlijk toe aan de eigenaar van de wijk, L.-X. Gomand. (A. de Ville de Goyet © GOB)



Rechterpagina:
Ukkel, Victor Gambierstraat 30-48.
Sobere huizenrij. (A. de Ville de Goyet © GOB)

Sint-Jans-Molenbeek, Mommaertsstraat 54-58. Rijkere gedecoreerde huizen. (A. de Ville de Goyet © GOB)

Koekelberg, Strijdersgang, Deschampheleerstraat. (© Monumenten & Landschappen - Brussel)



Het is vaak moeilijk om de huurpanden waar kamers met gemeenschappelijk sanitair werden verhuurd te onderscheiden van de appartementsgebouwen 'à la française', die uit autonome wooneenheden bestonden. Beide types hebben echter gemeen dat hun gabariet hoger is dan dat van de traditionele huizen, aangezien ze doorgaans vier bouwlagen hebben of zelfs vijf wanneer er ook een tussenverdieping is boven de benedenverdieping. Buiten de centrale lanen treffen we de meeste voorbeelden vooral aan op hoekpercelen die een grotere gevelbreedte hebben en in wijken die, zoals het Sint-Gillisvoorplein, in het begin van de 20ste eeuw zijn aangelegd.

Het gewest bezit ook een rijk erfgoed van neoclassicistische sociale woningen. De enquêtes die vanaf 1838 werden uitgevoerd door de *Conseil de Salubrité publique de Bruxelles* hadden de slechte huisvesting van de arbeiders in de hoofdstad aan het licht gebracht. Twee leden van deze raad, inspecteur voor de gevangenen en weldadigheidsinstellingen Édouard Ducpétiaux en architect Jean-Pierre Cluysenaar, stelden de bouw voor van een 'modelwijk speciaal bestemd voor arbeidersgezinnen', bestaande uit 136 eengezinswoningen die zouden worden gebouwd langs straten aangelegd in dambordpatroon rond collectieve voorzieningen. Deze wijk was in de omgeving van Brussel gepland, waar de gronden nog goedkoop waren. Het project werd nooit uitgevoerd maar kondigde de bouw aan van de eerste arbeiderswijken in de randgemeenten. In 1844 werd in Elsene begonnen met de bouw van de Cité Gomand. Deze goed bewaarde

arbeiderswijk, de eerste in zijn soort in Brussel, bestaat uit twee grote huizenblokken met elk 47 woningen. Het project, met een ongewone hoogte voor woningen van dit type (drie bouwlagen, twee of drie traveeën), zou nochtans gedeeltelijk falen omdat de huurprijzen te hoog waren.

Tijdens de tweede helft van de 19de eeuw werd het probleem van de arbeidershuisvesting nog nijpender ten gevolge van cholera-epidemieën en de onteigening van vele arme gezinnen in het kader van de grote saneringswerken in het centrum van Brussel. In de jaren 1860 werden daarom maatschappijen voor de bouw van goedkope woningen opgericht. De *Société anonyme des Habitations ouvrières dans l'Agglomération bruxelloise*, opgericht in 1868, bouwde meerdere arbeiderswijken, waarvan er drie bewaard zijn: de wijk met appartementsgebouwen ontworpen door G. Bordiau en de paviljoenwijken van Linthout en de Dilbeekstraat. Die twee laatste, geïnspireerd door het befaamde industriële dorp van Mulhouse, kondigden al de tuinwijken van het interbellum aan.

Zelfs in de randgemeenten leidde de industriële ontwikkeling tot een verdichting van de bewoning en het ontstaan van talrijke gangen, zoals de Thibautallée in Sint-Joost-ten-Node, de Migerodegang in Anderlecht en de Strijdersgang in Koekelberg, of reeksen huizen gegroepeerd rond een binnenplaats aan de binnenzijde van een huizenblok, zoals in Ukkel (blokken Cassimans, Meert, Pauwels, Sersté, Stevens en Tillens).



Sint-Jans-Molenbeek, wijk van de Dilbeekstraat, omstreeks 1869. De wijk combineert paviljoenen verdeeld in vier of acht autonome woningen, elk met een aparte tuin, met rijhuizen. (A. de Ville de Goyet © GOB)





1. Gemeentehuis van Elsene. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)
2. Gemeentehuis van Watermaal-Bosvoorde. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)
3. Gemeentehuis van Sint-Joost-ten-Node. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)
4. Eerste gemeentehuis van Laken, Paleizenstraat over de Bruggen 458-460. (© Laca)
5. Eerste gemeentehuis van Oudergem, Waversesteenweg. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)

NEOCLASSICISTISCHE COLLECTIEVE GEBOUWEN IN DE RANDGEMEENTEN

Door de toenemende bevolking hadden de randgemeenten nood aan collectieve gebouwen om te voorzien in een brede waaier van politieke, administratieve, educatieve, godsdienstige, economische en culturele behoeften. Voor de eerste generatie van deze gebouwen werd het neoclassicisme de meest toegepaste stijl.

Aan het begin van de 19de eeuw, toen de randgemeenten nog dorpen waren, vergaderden de gemeentebesturen vaak in herbergen of privéwoningen. De snelle bevolkingsgroei leidde tot de uitbreiding van de gemeentediensten en -archieven. Er ontstond dan ook behoefte aan een permanent gebouw om alle administratieve taken te huisvesten. Het gemeentehuis zou een structureel element worden in het stedelijke landschap, dat de bevestiging en de autonomie van het lokale bestuur belichaamde, vooral na de Gemeentewet van 1836 die de gemeentelijke macht formeel bekrachtigde. Bij gebrek aan voldoende financiële middelen bleven de eerste gemeentehuizen echter vrij bescheiden. In de jaren 1840 kochten de gemeenten liever bestaande gebouwen, vaak recente landhuizen, die ze nadien als gemeentehuis inrichtten. Elsene zette hierin de trend met de aankoop van het Malibranpaviljoen in 1849. Watermaal-Bosvoorde en Sint-Joost-ten-Node deden hetzelfde in 1866 en 1868. Deze gebouwen, de huidige gemeentehuizen, werden sindsdien herhaaldelijk vergroot en gemoderniseerd om ze aan te passen aan de ontwikkeling van de gemeentelijke administratie.

Andere gemeenten opteerden voor een gebouw dat specifiek ontworpen was als gemeentehuis. Dat van Laken, ontworpen door L. Spaak in 1860-1861, is een vroeg en opmerkelijk goed bewaard voorbeeld van

een gemeentehuis gekoppeld aan een school. Het heeft waarschijnlijk model gestaan voor dat van Etterbeek.

Het eerste gemeentehuis van Sint-Gillis is een schoolvoorbeeld van een neoclassicistisch gebouw dat verschillende keren vergroot werd, waarbij de homogeniteit van het geheel behouden bleef en er zelfs een zekere originaliteit werd toegevoegd. Na de bouw in 1864, door architect Victor Besme, werd het een eerste keer vergroot in 1875 en een tweede keer in 1881 (arch. Ed. Quéting). Amper een tiental jaar later werd het te krap bevonden en vervangen door een veel groter gebouw, het huidige stadhuis in Franse neorenaissancestijl. De drie bouwfasen van het eerste gemeentehuis, waartussen nog geen 20 jaar verlieden, kenmerken zich elk door de toevoeging van een belangrijk architecturaal element dat de verschillende toegangen benadrukte: een gevel met vijf traveeën langs de kant van het voorplein, een voorgebouw aan de Fortstraat en een rotonde aan de Sint-Gilliskerkstraat.

Voormalig gemeentehuis van Sint-Gillis, Sint-Gillisvoorplein
 Fase 1 (1864).
 Fase 2 (1875): toevoeging van een voorgebouw aan de Fortstraat.
 Fase 3 (1881): verhoging van het oorspronkelijke gebouw met één bouwlaag en toevoeging van een aanzienlijk volume waarvan de hoek een rotonde vormt (kant Sint-Gilliskerkstraat), met daarboven een terras voorzien van een balkon. (A. de Ville de Goyet © GOB)





Gemeenteplein in Sint-Jans-Molenbeek.
(A. de Ville de Goyet © GOB)

Wanneer de locatie het toeliet, werd er voor het gemeentehuis meestal een plein aangelegd dat de monumentaliteit van het gebouw kracht bijzette en een openbare ruimte vormde die bestemd was om het nieuwe centrum van de gemeente te worden. Die ruimte moest voldoen aan een aantal functionele maar ook symbolische vereisten: ze moest dienen als plaats voor bijeenkomsten en feesten, maar ook als marktplaats, kruispunt en voorplein van het gemeentehuis, waarvan het een wezenlijke uitbreiding vormt. Het plein gaf het gebouw meer uitstraling en een grotere zichtbaarheid dankzij de afstand die het creëerde tot de voorgevel. De gemeentehuizen van Sint-Jans-Molenbeek en Elsene zijn hiervoor exemplarisch. Het Gemeenteplein van Sint-Jans-Molenbeek, dat ook als marktplein dient, vormt een rechthoek waarvan drie zijden omsloten worden door relatief homogene neoclassicistische gevelfronten, terwijl de vierde zijde ingenomen wordt door het gemeentehuis, dat eerder eclectisch van stijl is (arch. Jean-Baptiste Janssens, 1887-1889). In Elsene werden de tuinen van het Malibrantpaviljoen, waar sinds 1849 de gemeentelijke administratie is gehuisvest, omgevormd tot een openbaar plein (Fernand Cocqplein), dat eveneens

omringd wordt door neoclassicistische gevels.

Hoewel het Brusselse scholenerfgoed vooral gekend is om zijn voorbeelden in neorenaissance-, eclectische en art-nouveaustijl, getuigt meer dan een dozijn neoclassicistische gebouwen vandaag nog van de begintijd van de scholenbouw. De organieke wet van 1842 op het lager onderwijs vormde op dit vlak een keerpunt door minstens één school per gemeente verplicht te maken, en dat in een 'geschikt gebouw'. In de eerste jaren na deze wet waren de scholen nog gevestigd in bestaande gebouwen of, zoals in Laken, in een bijgebouw van het gemeentehuis. Het was in Brussel Stad, aan de Zuidlaan, dat in 1850 het eerste gebouw werd opgetrokken dat speciaal als school ontworpen was. De eerste voorbeelden in de randgemeenten dateren uit de jaren 1860 en nemen in aantal toe vanaf de jaren 1870. De gevels, de verdeling van de klaslokalen, de ligging en grootte van de speelplaatsen (in het bijzonder de overdekte) gaven uiting aan het streven naar monumentaliteit, pedagogische kwaliteit, hygiëne en comfort. Door de onophoudelijke toename van de schoolbevolking werden de eerste scholen herhaaldelijk vergroot, vaak met behoud van een opmerkelijke stilistische eenheid. We merken op dat de keuze voor de bouwstijl van de scholen ook de tweespalt tussen het openbaar onderwijs en het katholiek onderwijs weerspiegelden. Dat laatste gaf de voorkeur aan de neogotiek, die eerder de christelijke traditie en waarden belichaamde, terwijl de publieke scholen kozen voor het neoclassicisme (en nadien de neorenaissance) dat zij associeerden met moderniteit.

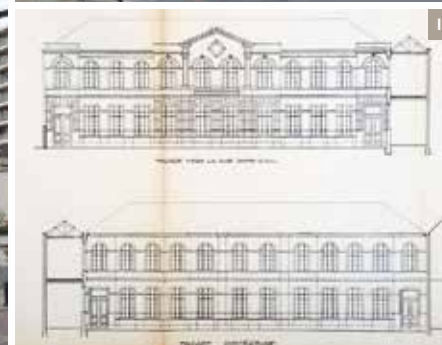


Schaerbeek, voormalige middelbare meisjesschool, Verwéestraat, 1904, in Vers l'Art, 5, 1906, pl. 25.

Brussel, gemeenteschool Charles Buls, Zuidlaan 86. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)



1. Schaarbeek, vroegere middelbare jongensschool, Koninklijke Sint-Mariastraat 168. (A. de Ville de Goyet © GOB)
2. Sint-Joost-ten-Node, gemeenteschool Les Tournesols, Sint-Francisustraat. (A. de Ville de Goyet © GOB)
3. Brussel, voormalige *jardin d'enfants* n°19 (thans kleuterschool), Sluismeester Coggestraat 14, arch. Victor Besme, 1869-1871. (© Stad Brussel)
4. Schaarbeek, voormalige *école communale* n°7, Josaphatstraat 105. (© Monumenten & Landschappen - Brussel)
5. Elsene, *école communale* n° 2, Sans Soucistraat 130. (© Monumenten & Landschappen - Brussel)
6. Voormalig *Athénée royal d'Ixelles*, Atheneumstraat 17. (A. de Ville de Goyet © GOB)
7. Elsene, voormalige *école communale* n°3 in Elsene, Voorzittersstraat 54. Opstand (1875). (© GAE)
8. Elsene, *groupe scolaire du Bois de la Cambre*, voorheen écoles communales 7 et 8, Terkamerenboslaan 173 177. (© Monumenten & Landschappen - Brussel)
9. Schaarbeek, voormalige *école communale* n° 9, Daillylaan 124. (© Monumenten en Landschappen - Brussel)
10. Schaarbeek, *école communale* n°3 (linkervleugel), Rogierstraat 188. (© Monumenten & Landschappen - Brussel)
11. Sint-Joost-ten-Node, gemeenteschool Joseph Delclef en tekenacademie, Chaletstraat 1. (A. de Ville de Goyet © GOB)
12. Elsene, voormalige *école communale* n°1, Sans Soucistraat 94 (1860). Opstand in 1926. (© GAE)





Abdy van Vorst, vanaf 1764 (onvoltooid), arch. L.-B. Dewez. (A. de Ville de Goyet © GOB)

Wat de religieuze architectuur betreft, kunnen we in de bouw van neoclassicistische kerkgebouwen twee duidelijke periodes onderscheiden: de bloei van de abdijarchitectuur op het einde van de 18de eeuw en de oprichting van parochiekerken in de randgemeenten vanaf de jaren 1840. De modernisering van de abdijen van Ter Kameren, Vorst en Dielegem in de rand rond Brussel, alsook de heropbouw van de Sint-Pieterskerk in Ukkel en van de abdij van Coudenberg (waarvan de kerk gelegen is op het Koningsplein) behoren tot de eerste periode, waarin het neoclassicisme ingang vond in het Brussels gewest. Daarna was de politieke toestand bijna een halve eeuw lang weinig gunstig voor de bouw van nieuwe kerkgebouwen en werden eventuele nieuwe behoeften aan erediensten door de gelovigen opgevuld door de vele afgeschafte kloosters te gebruiken. Vanaf de jaren 1840 leidden de verstedelijking van de randgemeenten en de oprichting van nieuwe parochies tot de bouw van nieuwe cultusgebouwen en soms tot de vergroting van kerken in bestaande parochies. We kunnen twee neoclassicistische kerktypes onderscheiden: kerken die opgevat zijn als stedelijke monumenten in de nieuwe wijken (Sint-Jan-en-Sint-Niklaaskerk in Schaarbeek) en eerder sobere en functionele kerken in de gemeenten van de tweede kroon (Sint-Annakerk in Oudergem).

Sint-Pieterskerk in Ukkel, 1778-1782, arch. J.-F. Wincqz. (A. de Ville de Goyet © GOB)



Sint-Jan-en-Sint-Niklaaskerk in Schaarbeek, arch. P.-J. Peeters, 1847-1850. Zeldzaam voorbeeld van een cultusgebouw in neoclassicistische stijl dat nog zijn originele meubilair bezit en een coherent geheel vormt met de omliggende wijk, die in dezelfde periode ontstaan is. De naam verwijst naar de rol die Jean-Nicolas Névrumont speelde in de aanleg van de wijk en de oprichting van deze nieuwe parochie. (W. Robberechts © GOB)

Deze twee kerken behoren tot de schaarse voorbeelden van neoclassicistische kerkenbouw. De meeste kerken werden vanaf de jaren 1840 gebouwd in andere neostijlen, zoals de Sint-Jozefkerk in de Leopoldswijk in Italiaanse neorenaissance, de Sint-Mariakerk in Schaarbeek in eclectische stijl en de Sint-Bonifatiuskerk in Elsene in neogotiek. Die laatste stijl zou in de tweede helft van de 19de eeuw de dominante bouwstijl voor kerken worden, wat vaak voor een opvallend contrast zorgde met de aanpalende bebouwing. De homogeniteit van het neoclassicistische stadslandschap in de randgemeenten werd hierdoor voor het eerst doorbroken.

Sint-Annakerk in Oudergem (arch. L. Spaak, 1843). Sobere en functionele neoclassicistische kerk gebouwd in het centrum van Oudergem, toen de bevolking er toenam als gevolg van verkavelingen voor de bouw van (nog steeds bestaande) arbeiderswoningen. (A. de Ville de Goyet © GOB)



Onze-Lieve-Vrouw-Onbevleekt-Ontvangenkerk in Anderlecht (1856-1900, arch. H. Raeymaekers, E.A.J. Cels en J.J. Van Ysendijck). Deze neogotische kerk contrasteert met de neoclassicistische architectuur van de industriële Kuregemwijk. (verz. Belfus Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)

Dorische zuilenrij van de graf galerijen op het kerkhof van Sint-Jans-Molenbeek (tussen 1880 en 1908). (T.Verhofstadt © GOB)



Het neoclassicisme, dat chronologisch samenvalt met de reorganisatie van de kerkhoven, vertegenwoordigt ook een aanzienlijk deel van het funeraire erfgoed in het Brussels gewest. De kerkhoven hadden eeuwenlang rond de kerken gelegen, maar dat veranderde radicaal in 1864, toen hun beheer werd toevertrouwd aan de burgerlijke overheid. Die beslissing betekende het einde van de parochiale kerkhoven, die buiten gebruik werden gesteld (behalve dat van Laken), en leidde tot de aanleg van nieuwe gemeentelijke begraafplaatsen: Sint-Gillis (1864), Anderlecht (1866), Ukkel-Dieweg (1867), Schaarbeek (1868), Vorst (1868), Ukkel (1870), Etterbeek (1870), Sint-Joost-ten-Node (1871) en Brussel (gelegen in Evere) (1877). De begraafplaats werd een plek waar de burgerij haar status kon tentoon spreiden via de rijkdom van haar graven en mausolea. De neoclassicistische stijl, die toen sterk in de mode was, leende zich niet alleen voor de aanlegplannen (rechtlijnige plattegrond, rotonde met straalvormige dreven), de beelden en de architectuur van de grafmonumenten, maar ook voor de administratieve en bijgebouwen. En evengoed voor de boven- of ondergrondse graf galerijen, een nieuwe manier van begraven die in het laatste kwart van de 19de eeuw in Brussel opgang maakte en aanzienlijke plaatswinst opleverde door grafcellen achter een muur boven elkaar te plaatsen.

De voedselvoorziening van de bevolking was een andere prioriteit van de gemeentebesturen. Naast de oprichting van openluchtmarkten werd soms ook gekozen voor de nieuwe formule van de overdekte markt. Het

vroegste voorbeeld in Brussel was de Magdalenamarkt (1848). De eerste gelijkaardige gebouwen in de randgemeenten, in neoclassicistische stijl, zijn haast allemaal verdwenen. Alleen de gevels van de vroegere overdekte markt van Sint-Gillis zijn bewaard gebleven. Behalve de voedselvoorziening zorgde ook het slachten van vee voor specifieke problemen inzake transport en hygiëne. De steden probeerden dit op te vangen door de bouw van nieuwe slachthuizen, die naar de rand van de stad werden gebannen. Zo werden de nieuwe slachthuizen van Brussel, ontworpen in 1841 door Auguste Payen naar Parijs model, vlak buiten de Ninoofse Poort ingeplant. Gedurende de tweede helft van de 19de eeuw zouden nog andere gemeentelijke slachthuizen worden gebouwd alvorens dat van Kuregem (Anderlecht) het monopolie verwerf en de andere werden gesloopt of buiten gebruik gesteld. Het vroegere slachthuis van Elsene, dat in 1892 werd omgevormd tot museum, is een van de schaarse overgebleven neoclassicistische gebouwen van dit type.

De neoclassicistische architectuur werd ook toegepast voor gebouwen die dienden voor ontspanning en vrije tijd. Sommige bestaan nog steeds, zoals de vroegere rolschaatspiste Royal Skating (vandaag tentoonstellingsruimte 'La Patinoire Royale') en het imposante gebouw waarin de feestzaal Aegidium was gevestigd (beide in Sint-Gillis).

Voormalig slachthuis van Elsene, Jean Van Volsemstraat 71 (arch. L. Spaak, 1850). Dit slachthuis was perfect geïntegreerd in zijn omgeving: de voorgevel stond in de as van de Van Aastraat, waarvan de twee nog bestaande hoekgebouwen met afgestompte hoeken de tegenhangers vormden van de afgebroken ingangspaviljoenen van het slachthuis. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)



Ten slotte is de groei van de randgemeenten ook nauw verbonden met de verbazingwekkende ontwikkeling van treinen, trams en buurtspoorwegen, die mee aan de basis lagen van de uitbreiding van de stad omdat ze een snelle verplaatsing over langere afstand mogelijk maakten. Het spoorerfgoed van de randgemeenten laat zien hoe de neoclassicistische stijl een inspiratiebron vormde voor de realisatie van de nieuwe vervoersinfrastructuur. Het station van Vorst-Zuid (Auguste Payen, 1862) is waarschijnlijk het merkwaardigste voorbeeld van een bewaard neoclassicistisch station in het Brussels gewest. De architectuur ervan herinnert aan de octrooipaviljoenen die eveneens door Payen werden ontworpen op de lanen van de kleine ring. Het station van Sint-Agatha-Berchem (1880) behoort dan weer tot een functioneel stationstype dat vrij sterk verspreid was in de provincie. Het bestaat uit een centraal gebouw met twee bouwlagen en drie traveeën (kantoor en loket op de begane grond, woongelegenheden op de verdieping), geflankeerd door twee vleugels. De korte vleugel (twee traveeën) bevatte een dienstwoning, de langere (zeven traveeën) was bestemd voor de reizigers. De stations van Oudergem en Woluwe-dorp, beide gesloopt, behoorden tot hetzelfde type. Het koninklijk station in het koninklijk domein van Laken (1877) is een elegant neoclassicistisch paviljoen. Het paviljoen van het eerste station

Station van Vorst-Zuid. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)



Station van Kuregem. (verz. Belfius Bank - Académie Royale de Belgique © ARB-GOB)

van Etterbeek, ten slotte, werd geïntegreerd in het huidige station. De architecturale gevolgen van de komst van de spoorweg beperkten zich niet tot de stationsgebouwen maar strekten zich uit in de omliggende ruimte. De bouw van het Luxemburgstation (arch. G. Saintenoy, 1853-1855) in de Leopoldswijk ging gepaard met de aanleg van een monumentaal neoclassicistisch stationsplein: het opmerkelijk uniforme geheel van het Luxemburgplein (arch. A. Trappeniers, 1854). Elders in het Brussels gewest gaf de bouw van stations aanleiding tot een meer bescheiden ontwikkeling van de aanpalende wijken. Voorbeelden hiervan zijn de aanleg van de Victor Allardstraat, destijds de Stationsstraat genaamd, naast het station van Ukkel-Stalle, en het gedeelte van de Alesbergsesteenweg nabij het station van Ukkel-Kalevoet, dat gelijktijdig met het station ontstond. Anderzijds kon de uitbreiding van de spoorweg de verstedelijking soms ook afremmen, zoals in Schaarbeek, doordat de reïnsproen een moeilijk te overschrijden barrière vormden.

Station van Sint-Agatha-Berchem. (A. de Ville de Goyet © GOB)

Station van Vorst-Oost. (Schmitt-GlobalView © GOB)



Het neoclassicistische erfgoed, een troef voor de stadsontwikkeling

De gebouwen, het wegennet, de beplantingen, de publieke beelden, de toponiemen en de praktijken van de neoclassicistische stad vormen vandaag een merkwaardig en alomtegenwoordig erfgoed dat ons niet alleen herinnert aan de erfenis van de 18de en 19de eeuw, maar dat in heel wat opzichten ook een troef vormt voor de huidige stadsontwikkeling. De neoclassicistische woningbouw, bestaande uit rijwoningen waarvan de indeling een grote flexibiliteit vertoont en een opdeling in meerdere wooneenheden toelaat, beantwoordt aan de vaak gehoorde roep om stadsverdichting. De meeste neoclassicistische wijken hebben trouwens een bevolkingsdichtheid die tot de hoogste van het Brussels gewest behoort.

De neoclassicistische gebouwen (schouwburgen, scholen, gemeentehuizen, begraafplaatsen, kerken, stations, enzovoort) zijn voor het merendeel nog steeds functioneel of zouden dat opnieuw kunnen worden. Op die manier kunnen ze een wezenlijke bijdrage leveren aan de almaar toenemende uitdagingen op het vlak van stadsuitrusting.

De herwaardering van de vele winkelpuien uit die tijd kan een rol spelen in de ondersteuning van de kleinhandel, meer specifiek door een nieuwe dynamiek te geven aan de buurtwinkels in tal van wijken.

De neoclassicistische straten en pleinen lenen zich op hun beurt uitstekend voor de nieuwe aanpak van het huidige mobiliteitsbeleid in zijn diverse aspecten (bevordering van zachte vervoerswijzen, snelheidsbeperking, vermindering van het aantal parkeerplaatsen, inrichting van ontmoetingsruimten) en kunnen op die manier een deel van hun oorspronkelijke functionaliteit en uitzicht herwinnen. Zo is de neoclassicistische straat, aanvankelijk ontworpen als ontmoetingszone – maar met de aanwezigheid van trottoirs – waar voertuigen alleen tijdelijk mochten halt houden, perfect geschikt voor de inrichting als gedeelde ruimte –shared space– en voor de inperking van het autoverkeer. Merken we wel op dat de evolutie van de mobiliteitsgewoonten in de 20ste eeuw, en vooral de ontwikkeling van de auto, het neoclassicistische erfgoed in het bijzonder ingrijpend gewijzigd heeft, en daarmee ook de

perceptie die de voorbijgangers ervan hebben. De wandelpromenades werden tot stadssnelwegen omgevormd, zoals de lanen van de kleine ring en de Louizalaan. Geparkeerde auto's nemen een groot deel van de ruimte in beslag van straten en pleinen die niet ontworpen werden voor dergelijk gebruik. De veralgemening van strikt gescheiden verkeersstromen verbiedt voetgangers zich op de rijweg te begeven en maakt het centrale gedeelte van sommige pleinen gewoonweg onbereikbaar. De verdwijning van het paard als transportmiddel heeft geleid tot de herbestemming of zelfs afbraak van vele koetspoorten, binnenplaatsen, rijuigbergingen en stallen van herenhuizen. En door de democratisering van de auto hebben vele eigenaars van burgerwoningen hun benedenverdieping verbouwd tot garage.

De materialen die voor straten (kasseien) en gebouwen (natuursteen, bepleisterde baksteen) werden gebruikt, zijn erg duurzaam, mits ze regelmatig worden onderhouden. De lichte kleur van de gevels heeft door de weerkaatsing van het licht van de straatlantaarns een gunstig effect op de lichtintensiteit –hetgeen bevorderlijk is voor het spaarzaam omspringen met openbare verlichting.

De integratie van beplantingen in de verschillende types openbare ruimte (lanen, parken, plantsoenen) kan de aanwezigheid van groene ruimten in de stad nog versterken.

De trajecten die het ontwerp van talrijke ruimten vorm hebben gegeven – naar het voorbeeld van de Koningswijk – bieden de gelegenheid om zinvolle en coherente 'stads-wandelingen' uit te tekenen die een aantrekkelijke stedelijke enscenering aanbieden. Op schaal van de stad, beantwoordt het allesomvattend begrip 'stadsverfraaiing', dat destijds de leidraad vormde voor de neoclassicistische stadsontwikkeling, perfect aan de actuele begrippen van herwaardering van de openbare ruimte en verbetering van de leefomgeving.

De hedendaagse stad kan op die manier haar voordeel doen met het potentieel en de intrinsieke kwaliteiten van het neoclassicistische stadssysteem. Door dit systeem te valoriseren kan bovendien ook de identiteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden versterkt.

Brussel, Hertogstraat 33-43. (A. de Ville de Goyet © GOB)



BEKNOPTE BIBLIOGRAFIE

- In meerdere publicaties uit de collectie Brussel, Stad van Kunst en Geschiedenis werd al in min of meerdere mate aandacht besteed aan het neoclassicistische erfgoed (nrs 4, 7, 15, 19, 20, 21, 22, 24, 26, 27, 32, 37, 38, 39, 40, 41, 46, 47).
- Brussel, breken, bouwen. *Architectuur en stadsverfraaiing, 1780-1914*, tentoonstellingscatalogus, Gemeentekrediet, Brussel, 1979.
- BURNIAT, P., 'Architectuur en bouw. Het type van de Brusselse stadswoning', *Erfgoed Brussel*, nrs 3-4, september 2012, pp. 38-55.
- CORDEIRO, P., SCHWAIGER, A., 'Evolutie van de bebouwing in het Îlot Sacré. Een morfologische studie', *Erfgoed Brussel*, nr. 10, voorjaar 2014, pp. 108-119.
- COOMANS, Th., 'Kerken, kloosters en kapellen: evolutie en betekenis van een meervoudig erfgoed in het Brusselse culturele landschap', *Erfgoed Brussel*, nr. 13, december 2014, pp. 6-34.
- DARIN, M., *La comédie urbaine: voir la ville autrement*, Gollion, Infolio éditions, 2009.
- DEMEY, Th., *Bruxelles au tableau noir. Le patrimoine des écoles, miroir de la guerre scolaire*, Badeaux, Brussel, 2016 (Guide Badeaux).
- DHOND, L. e.a., *18de-eeuwse architectuur in België. Laatbarok, rococo, neoclassicisme*, Lannoo-Racine, Brussel-Tielt, 1998.
- d'HUART, Th., 'Victor Besme: een 'wegopzichter' met vele facetten', *Erfgoed Brussel*, nr. 21, december 2016, pp. 6-25.
- DIKENS-AUBRY, F. en VANDENBREEDEN, J., *De 19de eeuw in België. Architectuur en interieurs*, Lannoo, Tielt, 1994.
- Dossier 'De gemeentehuizen', *Erfgoed Brussel*, nr. 18, april 2016.
- DUQUENNE, X., *L'avenue Louise à Bruxelles*, Xavier Duquenne éditeurs, Brussel, 2007.
- HENNAUT, E. en DEMANET, M., met de medewerking van BERTRAND, J. en LIESENS L., *Hout en metaal in de Brusselse huisgevel 1850-1940*, Koning Boudewijnstichting – Archives d'Architecture moderne, Brussel, 1997 (Kunst in de straat).
- HEYMANS, V., *Les dimensions de l'ordinaire. La maison particulière entre mitoyens à Bruxelles. Fin XIX^{ème} - début XX^{ème} siècle*, L'Harmattan, Parijs, 1998 (Coll. Villes et Entreprises).
- JURION-de WAHA, F., 'Schoolarchitectuur in Brussel', *Erfgoed Brussel*, nr. 1, november 2011, pp. 7-23.
- LOIR, Ch., *Bruxelles néoclassique: mutation d'un espace urbain (1775-1840)*, CFC-Éditions, Brussel, 2017.
- LOIR, Ch., *Étude sur le patrimoine néoclassique à Bruxelles*, studie uitgevoerd voor de KCML, 2014.
- LOYER, F., *Le siècle de l'industrie 1789-1914*, Éd. A. Skira, Parijs, 1983 (Coll. 'De Architectura').
- SMETS, M., *Ontwikkeling van de tuinwijkgedachte in België: een overzicht van de Belgische volkswoningbouw 1830-1930*, Mardaga, Brussel-Luik, 1977.
- SMOLAR-MEYNART, A. en STENGERS, J. (red.), *Het Brussels Gewest. Van de dorpen van vroeger tot de stad van vandaag*, Gemeentekrediet, Brussel, 1989.
- VERHOFSTADT, T., 'De grafalerijen: een bijzonderheid op de Brusselse begraafplaatsen', *Erfgoed Brussel*, nr. 8, november 2013, pp. 50-67.
- ZITOUNI, B., *Agglomérer. Une anatomie de l'extension bruxelloise (1828-1915)*, VUB Press, Brussel, 2010.

Website

Inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: <http://www.irismonument.be>

In dezelfde collectie

1. HET JUBELPARK, ZIJN GEBOUWEN EN MUSEA
(NL - FR - ESP - GB)
2. HET KERKHOF AAN DE DIEWEG (NL - FR)
3. DE GROTE MARKT VAN BRUSSEL
(NL - FR - ESP - GB)
4. DE BEGIJNHOFWIJK (NL - FR)
5. DE HEIZEL (NL - FR - ESP - GB)
6. DE LOUIS BERTRANDLAAN EN HET
JOSAPHATPARK (NL - FR)
7. DRIEVOORBEEDEN VAN PASSAGES UIT
DE 19^{de} EEUW (NL - FR - ESP - GB)
INT-HUBERTUSGALERIJEN - BORTIERGALERIJ -
NOORDDOORGANG
8. ANDERLECHT DE COLLEGALE - HET BEGIJNHOF -
HET ERASMUSHUIS (NL - FR)
9. DE ZAVEL DE WIJK EN DE KERK
(NL - FR - ESP - GB)
10. DE VIJVERS VAN ELSENE EN OMGEVING (NL - FR)
11. DE SINT-KATELIJNEWIJK
EN DE OUDE HAVENDOKKEN (NL - FR)
12. HET LEOPOLDSPARK
ARCHITECTUUR EN NATUUR (NL - FR - ESP - GB)
13. DE SQUARESWIJK MARGARETA, AMBIORIX,
MARIA-LOUIZA EN GUTENBERG (NL - FR - ESP - GB)
14. DE ARMAND STEURSSQUARE
TE ST-JOOST-TEN-NODE (NL - FR)
15. HET KONINGSPLEIN EN DE WARANDEWIJK
(NL - FR - ESP - GB)
16. DE OBSERVATORIUMWIJK IN UKKEL (NL - FR)
17. DE TERVURENLAAN (NL - FR)
18. HET WOLUWEDAL (NL - FR)
19. DE LOUIZALAAN (NL - FR)
20. DE CENTRALE LANEN (NL - FR)
21. SINT-GILLIS
VAN DE HALLEPOORT TOT DE GEVANGENIS (NL - FR)
22. DE RINGLANEN
VAN HET ROGIERPLEIN TOT DE HALLEPOORT (NL - FR)
23. DE SINT-BONIFATIUSWIJK (NL - FR)
24. DE ONZE-LIEVE-VROUW-TER-SNEEUWWIJK
(NL - FR)
25. DE BRUSSELSE KANALEN (NL - FR)
26. DE MARKTPLAATSEN VAN DE VIJFHOEK (NL - FR)
27. GANGEN IN BRUSSEL (NL - FR)
28. UKKEL, HUIZEN EN VILLA'S (NL - FR)
29. DE EERSTE OMWALLING (NL - FR)
30. HET TER KAMERENBOS (NL - FR)
31. HET JUSTITIEPALEIS (NL - FR)
32. DE TER KAMERENABDIJ (NL - FR)
33. DE MOLIÈRELAAN EN DE BERKENDAALWIJK (NL - FR)
34. DE TUINWIJKEN LE LOGIS EN FLORÉAL (NL - FR)
35. BRUSSELSE BIOSCOPEN (NL - FR)
36. DE WOLSTRAAT
EN HAAR HISTORISCHE GEBOUWEN (NL - FR)
37. HET KONINKLIJK DOMEIN VAN LAEKEN (NL - FR)
38. KERKHOVEN EN BEGRAAFPLAATSEN (NL - FR)
39. GESCHIEDENIS VAN DE BRUSSELSE SCHOLEN
(NL - FR)
40. DE RINGLANEN
VAN DE HALLEPOORT TOT HET ROGIERPLEIN (NL - FR)
41. DE ABDIJ VAN DIELEGEM (NL - FR)
42. HET VOORMALIGE COUDENBERGPALEIS
(NL - FR - GB)
43. DE APPARTEMENTSGBOUWEN
UIT HET INTERBELLUM (NL - FR)
44. HET RIJKSADMINISTRATIEF CENTRUM (NL - FR)
45. HET GEMEENTEHUIS VAN SCHAARBEEK
EN HET COLIGNONPLEIN (NL - FR)
46. DE MAROLLEN (NL - FR)
47. IN HET HART VAN VORST
SINT-DENIJSKERK, ABDIJ, GEMEENTEHUIS (NL - FR)
48. DE CAFÉS VAN BRUSSEL (NL - FR)
49. HET RURALE ERFGOED (NL - FR)
50. HET MILITAIRE ERFGOED (NL - FR)
51. BRUGMANN
HET PARKZIEKENHUIS VAN VICTOR HORTA (NL - FR)
52. GANSHOREN
TUSSEN STAD EN NATUUR (NL - FR)
53. DE WIJK HOOGTE HONDERD (NL - FR)
54. ZWEMBADEN EN OPENBARE BADHUIZEN VAN BRUSSEL
(NL - FR)
55. THURN & TAXIS (NL - FR)
56. DE GROTE MARKT (NL - FR - GB)

Collectie Brussel, Stad van Kunst en Geschiedenis

De collectie **Brussel, Stad van Kunst en Geschiedenis** wordt uitgegeven om het culturele erfgoed van Brussel ruimere bekendheid te geven. Vol anekdotes, onuitgegeven documenten, oude afbeeldingen, historische gegevens met bijzondere aandacht voor stedenbouw en architectuur vormt deze reeks een echte goudmijn voor de lezer en wandelaar die Brussel beter wil leren kennen.

Dit nummer biedt een nieuwe blik op het neoclassicistische erfgoed dat, hoewel alomtegenwoordig aanwezig in het Brussels gewest, nog relatief onbekend is. Op het kruispunt van de Verlichting en de industrialisering en in volle bevolkingsexplosie, ontstond een nieuwe manier om de stad vorm te geven die aansloot bij deze maatschappelijke ontwikkelingen en die ook het leven in de stad wijzigde. De neoclassicistische stedelijke ruimten vormen het canvas van het Brussels landschap. Ze getuigen niet alleen van de architecturale en stedenbouwkundige erfenis van de 18de en de 19de eeuw maar bieden, in verschillende opzichten, ook troeven voor de stadsontwikkeling van vandaag.

Rudi Vervoort,
Minister-President van de Regering
van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
belast met Monumenten en Landschappen



BRUSSEL STEDENBOUW EN ERFGOED
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

