

# ERFGOED BRUSSEL

## N°015-016

SPECIAAL NUMMER - SEPTEMBER 2015  
Open Monumentendagen  
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

DOSSIER  
ATELIERS, FABRIEKEN EN KANTOREN

PLUS  
Internationaal Fotografisch Experiment  
met Monumenten

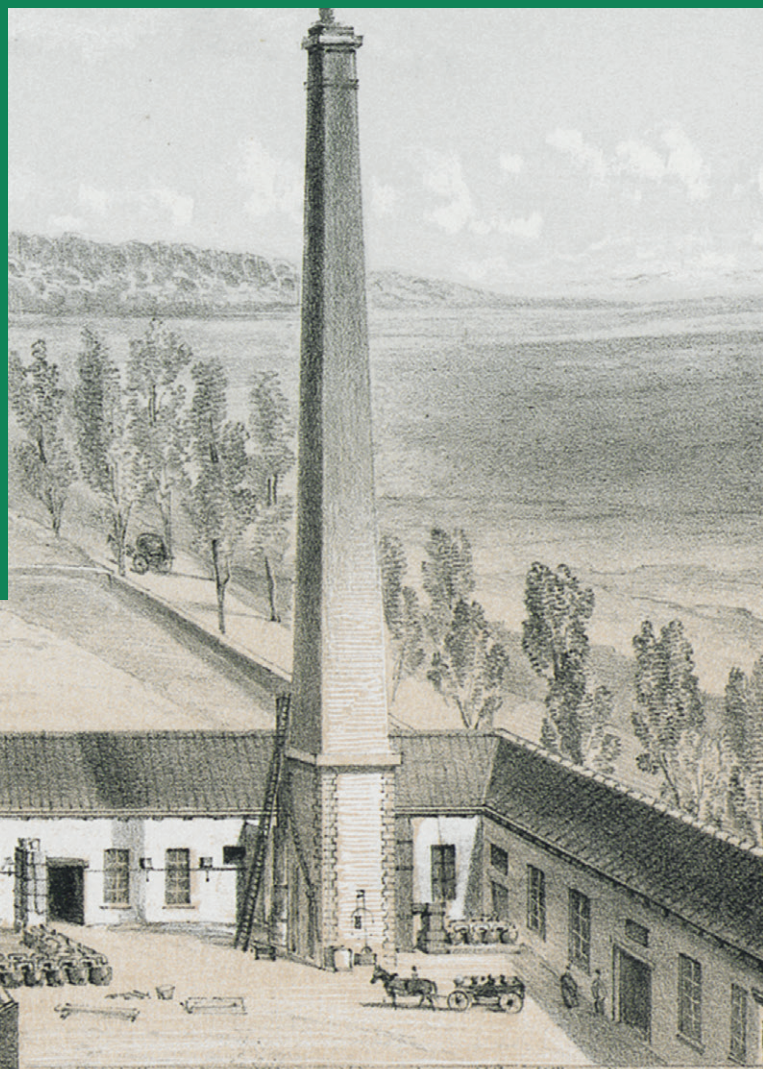


EEN PUBLICATIE VAN BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING



# DE BRUSSELE INDUSTRIE: TWEË EN EEN HALVE EEUW EVOLUTIE

**CHRISTIAN VANDERMOTTEN**  
PROFESSOR EMERITUS VAN DE UNIVERSITÉ  
LIBRE DE BRUXELLES  
LID VAN DE CLASSE DES LETTRES  
DE L'ACADÉMIE ROYALE DE BELGIQUE



Fabriek Vander Elst, chemische fabriek, gelegen aan de Waterlooosesteenweg op het kruispunt met de Sint Bernardusstraat in Sint-Gillis van 1835 tot 1874; detail tekening in GERUZET, J., Bruxelles industrielle, 1854 (© KBR).



*DE INDUSTRIALISERING VAN BRUSSEL WAS VAN BEGIN AF AAN VERBONDEN MET HAAR FUNCTIE ALS HOOFDSTAD. De auteur belicht hoe zij van het begin van de 19de eeuw tot het einde van de 20ste eeuw het gewestelijk landschap ingrijpend heeft bepaald. In de jaren 1960 vormde wat nu het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de belangrijkste industriële agglomeratie van het land. Vandaag is de deïndustrialisering van het gewest een feit. Wat overblijft, is een rijk erfgoed waarvan het behoud en het hergebruik worden gevoed door de historische waarde en betekenis.*

Tijdens het ancien régime kende Brussel een aanzienlijke proto-industriële activiteit. Dit is te verklaren door de grote stedelijke afzetmarkt. Een groot deel van deze industrie was gespecialiseerd in luxeproducten, wat samenhang met de aanwezigheid van het hof. Terwijl het begin van de industriële revolutie vooral in het Waalse steenkoolbekken voor een explosieve groei zorgde, zou de Brusselse industrie na de onafhankelijkheid van het land een opmerkelijke dynamiek kennen. De ligging van Brussel in het centrum van de nationale markt, de aanwezigheid van een omvangrijke burgerlijke clientèle en het grote en veelzijdige aanbod van gekwalificeerde arbeidskrachten in de grootste stad van het land waar geen dominerende specialisatie alles overheerste, speelden hierin een grote rol. Zo werd Brussel in het begin van de 20ste eeuw de belangrijkste industriële regio van België. Vanaf de decenniumwisseling 1960-1970 zou het verval echter hard toeslaan, met de algemene deïndustrialisering van de Belgische economie en de gelijktijdige explosie van de dienstensector en internationalisering. In de hoofdstad is er nauwelijks nog sprake van industriële activiteit. Wat overblijft, is een rijk industrieel erfgoed. Het is nu belangrijk om ons af te vragen welke maatschappelijke

vormen het behoud en hergebruik van dit erfgoed moeten aannemen, rekening houdend met de sociale en stedenbouwkundige veranderingen in het gewest.

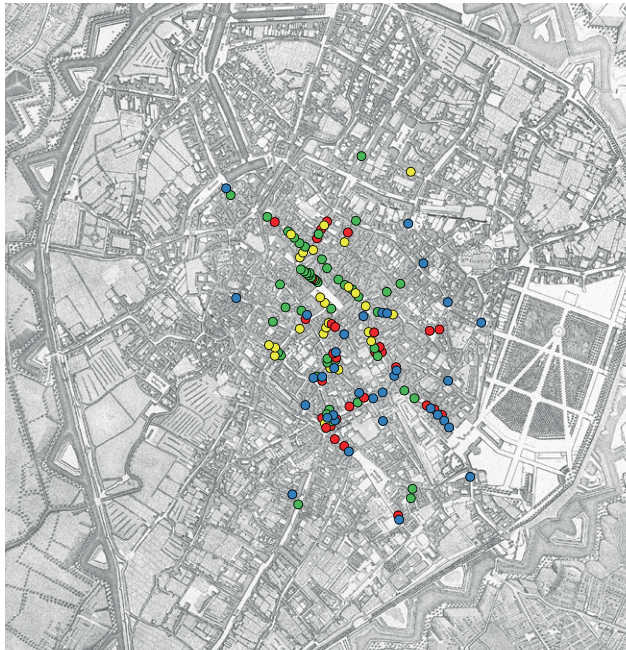
### DE BRUSSELSE INDUSTRIE AAN DE VOORAVOND VAN DE INDUSTRIËLE REVOLUTIE

Om het Brusselse industriële landschap voor en tijdens de eerste jaren van de onafhankelijkheid van België te beschrijven, moeten we een onderscheid maken tussen de situatie in de stad zelf en die van de periferie.

De handwerknijverheid, die strikt genomen niet echt industrieel kan worden genoemd en grotendeels thuis werd beoefend, was in de stad sterk ontwikkeld. Het betrof vooral spinnerijen, weverijen, leerlooierijen-leertouwerijen, het fabriceren van behangpapier, houtbewerking en meubelmakerijen. Veel van deze bedrijven waren al sinds de middeleeuwen gevestigd in de Marollen, buiten de eerste omwalling, en stelden een groot deel van de bevolking tewerk. De handwerknijverheid zou aan de basis liggen van een geleidelijke ontwikkeling van echte industriële bedrijven. De bedrijfjes trokken ook andere activiteiten aan zoals zeepziederijen of de

fabricatie van chemische producten. Een niet te verwaarlozen deel van de ambachtelijke activiteit was gewijd aan de fabricatie van luxeproducten. De ontwikkeling van de kantnijverheid, zijdebewerking, koetsen en pianofabrieken werd tot het einde van de 18de eeuw bevorderd door de aanwezigheid van het hof, terwijl drukkerijen tot in 1852 floreerden dankzij de nadruk van Franse werken. Dit type nijverheden was grotendeels geconcentreerd tussen de Grote Markt, de Treurenberg en de hofwijk, dus binnen het tracé van de eerste omwalling. De handel in luxeproducten was gevestigd langs de oude oost-westas die de Grote Markt met de Steenpoort verbindt (afb. 1).

Naast deze ambachtelijke activiteiten bevonden zich vooral in de benedenstad tal van bedrijven die direct verband hielden met het lenigen van bepaalde noden van de stadsbewoners. Zo waren er talrijke brouwerijen en stokerijen actief in de vallei – vaak op de oevers van de Zenne, die zorgde voor het nodige water, en in de buurt van watermolens of van de windmolens op de overblijfselen van omwalling-, ververijen, die eveneens veel water verbruikten, een flessenfabriek enzovoort. Langs de dokken aan het einde van het kanaal bevonden zich ook nog talrijke commerciële bedrijven



◀ Afb. 1

Kaart met locaties van luxehandels in 1761  
Bron: T. Debroux, project ARC 'Les élites dans la ville', ULB.  
Fond de carte: *Plan topographique de la ville de Bruxelles et ses environs de Dupuis, 1777*. Plaatsaanduiding van de etablissementen volgens *Le guide fidèle contenant la description de la ville de Bruxelles, Brussel, 1761*.

**LEGENDE**

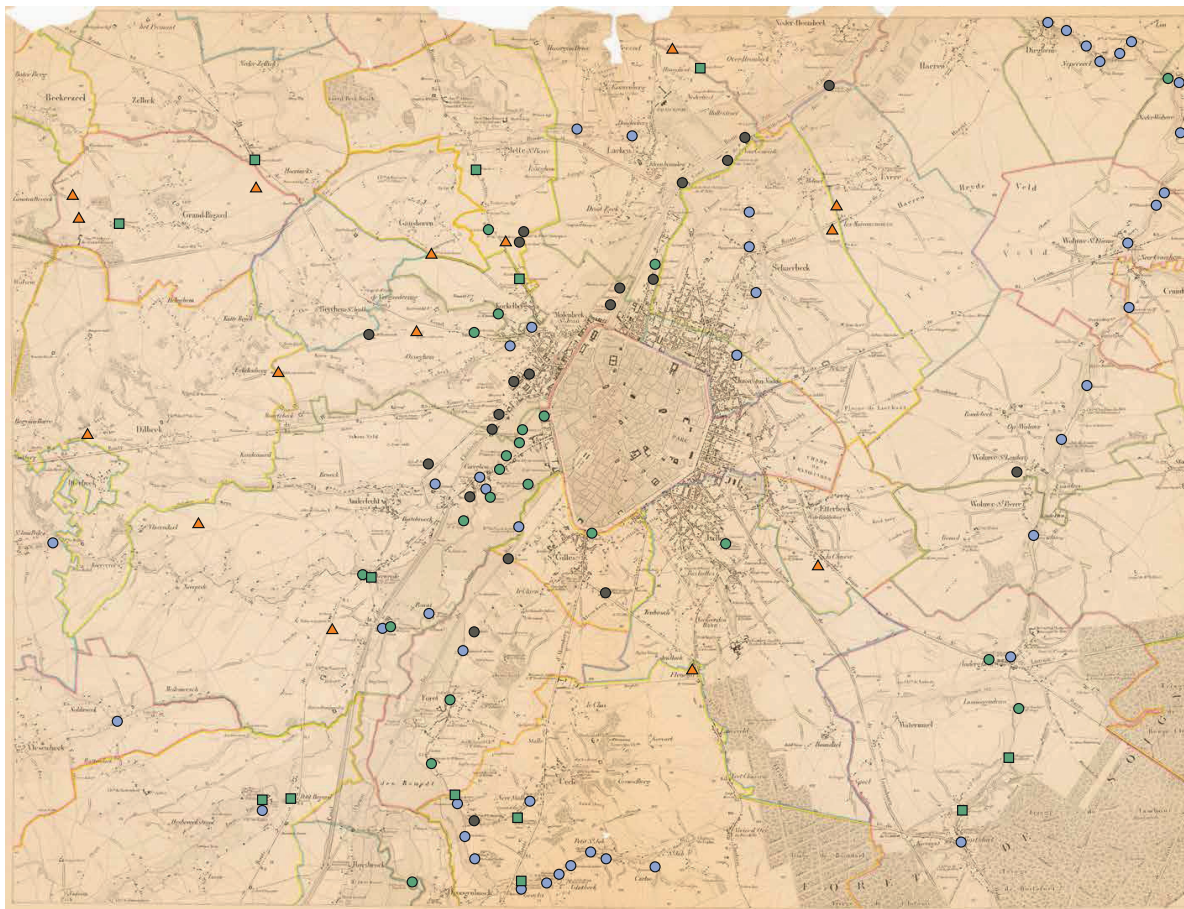
- Parfumeerders, pruikenmakers en kappers
- Handelaars in stoffen en zijden kousen
- Handelaars in metaalwaren en modeaccessoires
- Siersmeden en juweliers

▼ Afb. 2

Industriële bedrijven rond Brussel geïdentificeerd op de kaart van Vandermaelen (1846-1854) en die van het Dépôt de la Guerre (1865-1878). Het gaat om industriële bedrijven gevestigd buiten het hechte stadswefsel.

**LÉGENDES**

- ▲ Windmolens
- Watermolens (met inbegrip van de ermee samengaande activiteiten, papierproductie, schorsmolen enz)
- Textiel en lederfabrieken, producenten van papier en voedingswaren
- Brouwerijen en distilleerderijen
- Chemische industrie, metallurgie, en producenten van niet-metaalhoudende mineralen





en andere kleine industriële bedrijven. Naast de activiteiten die volledig op de stad waren gericht en de meeste mensen tewerkstelden, ontwikkelden zich ook industriële activiteiten buiten de stad (afb. 2 en 3).

In het begin van de industriële revolutie vestigden zich op de alluviale vlakten langs de Zenne eerst en vooral een gemechaniseerde textielindustrie en een chemische industrie, die er vaak mee samenhangt. Ze vormden het begin van de industriële ontwikkeling langs de as van het kanaal en in de nabijheid van de spoorweg. De textielindustrie, die men vooral in Kuregem, in de buurt van Aa en in Laag-Vorst aantroef, werd aangetrokken door de aanwezigheid van de vochtige weiden stroomopwaarts van de stad. Deze werden door *indienneries* (fabrikanten van bedrukte katoenen weefsels) en blekerijen gebruikt voor het uitspreiden van de stoffen. In de jaren na de onafhankelijkheid van België waren er trouwens ook nog dergelijke bedrijven te vinden binnen de grenzen van de ringlanen, in de buurt van Nieuwland en het Bogaardenstation. Ook ververijen vestigden zich in deze zones. De verbinding tussen deze nieuwe industrie in de as van de vallei en het kanaal, dat in 1832 tot in Charleroi werd doorgetrokken, en de specifieke stedelijke industrie, werd rond 1830 geconcretiseerd door de ontwikkeling van de eerste arbeiderswijk in Sint-Jans-Molenbeek, in de buurt van de Gentse- maar ook de Antwerpsesteenweg. Het was in wijken als deze dat, naast de textielindustrie, de eerste mechanische (afb. 4), chemische en ijzerindustrie op gang kwamen (afb. 5, 6 en 7).

Anderzijds waren er al veel langer bedrijven gevestigd langs de zijrivieren van de Zenne en de waterlopen stroomafwaarts van de vijvers daarvan, waar ze van energie werden voorzien door talrijke watermolens. Dit was vooral het geval op de rechteroever, waar de waterlopen meer verval heb-

ben omdat ze van de steilere hellingen van het Brabants plateau naar beneden stromen (Ukkelbeek, Geleytsbeek, Maalbeek, Woluwe). Ze leverden energie voor maalderijen, schorsmolens, papiermolens enzovoort. Ook brouwerijen en textielbedrijven, vooral in Neerstalle, gebruikten het water van deze waterlopen. In een aantal voor-

malige kloosters (Rood-Klooster, Terkamerenabdij, abdij van Vorst), die na de Franse revolutie als nationaal goed werden verkocht, waren eveneens industrieën gevestigd. Sommige van deze bedrijven werden gemoderniseerd en bleven tot het midden van de 20ste eeuw actief. Andere net buiten de stad gelegen activiteiten leverden bouw-



**Afb. 3**

Textielindustrie (fabriek van de heren MM. Seny en Leclercq) en spoorweg in Kuregem, in de alluviale vlakte van de Zenne, GÉRUZET, J. *Bruxelles industrielle* 1854 (© KBR).



**Afb. 4**

Spoorwegconstructiebedrijf in Sint-Jans-Molenbeek (atelier van F. Pauwels). Er was ook een fabriek van zware mechanische constructies voor de spoorwegen gevestigd in de Vossenstraat in de Marollen. Ze kon niet overleven op deze ongeschikte plaats, op een helling en in volle stad en dus zonder verbinding met de spoorweg. GÉRUZET, J. *Bruxelles industrielle* 1854 (© KBR).



materialen aan de stad: zandgroeven, vooral op de rechteroever van de Zenne en langs haar zijrivieren die de westelijke rand van het Brabants plateau doorsnijden, steenbakkerijen en kalkovens (afb. 8).

Zonder het thuiswerk mee te rekenen, waren op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1846 in totaal 20.500 mensen tewerkgesteld in de industrie, wat vijf procent vertegenwoordigde van het nationaal totaal, een percentage dat overeenkwam met de verhouding inwoners Brussel/België (afb. 9). Meer dan de helft van die arbeidsplaatsen in Brussel betroffen de textiel- en voedingsindustrie en waren dus gericht op het lenigen van courante consumptienoden, zonder dat deze sectoren hier bijzonder welomschreven waren. Vanaf deze periode echter waren de meest representatieve sectoren diegene die verband hielden met intellectuele behoeften (drukkerij-uitgeverij) – hoewel deze slechts enkele duizenden mensen tewerkstelden –, maar ook deze die technologische vernieuwing brachten in de hoofdstad (fijne mechanica en precisieapparaten, gasproductie) (afb. 10).

## DE BLOEI VAN DE STEDELIJKE INDUSTRIE

De Brusselse industrie kende tijdens het empire een bloeiperiode, dankzij de opening van de Europese markt en het continentaal stelsel. Met het Hollands bewind kwam hieraan echter bruusk een einde en werd vooral de textielindustrie getroffen door de Engelse concurrentie. Met het begin van de industriële revolutie verschoof het zwaartepunt van de Belgische industrie in Vlaanderen *sensu stricto* naar de Waalse steenkoolbekkens en de streek van Verviers met zijn wolindustrie. Maar deze Waalse industrie was grotendeels in handen van kapitalistische holdings die zelfs nog voor de onafhankelijkheid van het

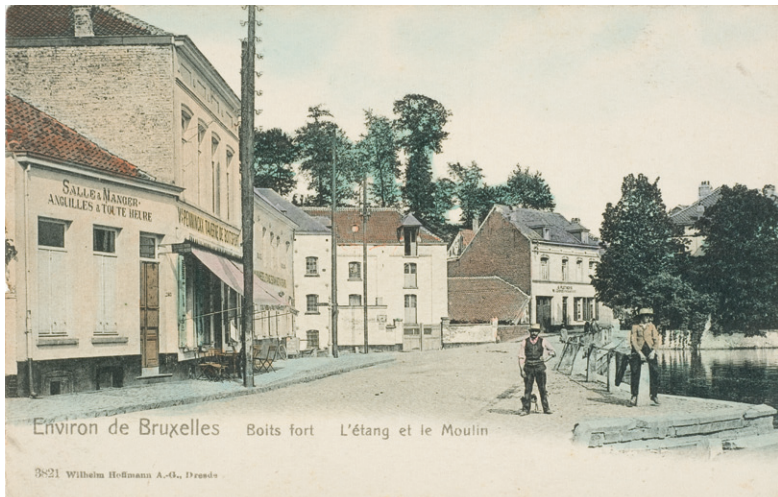


**Afb. 5**

Brasserie de la Couronne in 1950, Stallestraat, op de oever van de Ukkelbeek. Het moderne gebouw in art deco werd tijdens het interbellum gebouwd op het moment dat de brouwerij, die al van de 18de eeuw dateert, door zijn eigenaar, Guillaume Herinckx (1929) in een naamloze vennootschap werd omgevormd. De productie werd in 1965 stopgezet en het gebouw werd in 1970 gesloopt (verz. auteur).

▼ **Afb. 6**

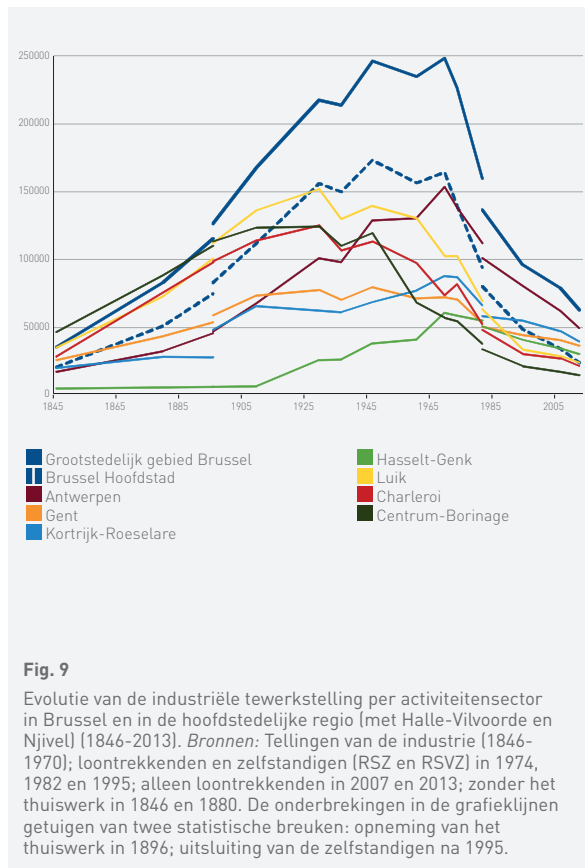
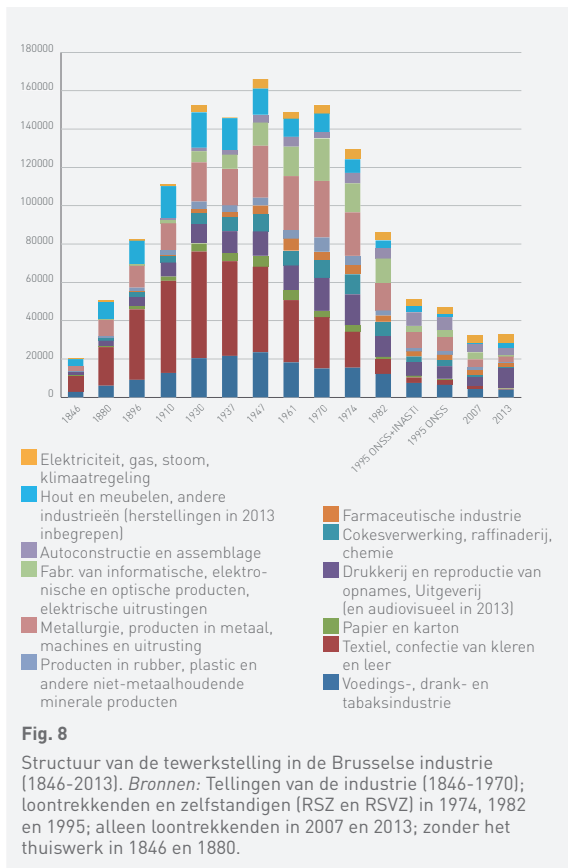
Molen in Watermaal-Bosvoorde (verz. Belfius Bank – Académie royale de Belgique © ARB-GOB).



▲ **Afb. 7**

Ververij Seny aan de gelijknamige vijver, op de grens tussen Oudergem en Watermaal-Bosvoorde op de site van een molen (verz. Belfius Bank – Académie royale de Belgique © ARB-GOB).





Specificiteit van de industriële structuren (garages niet meegerekend)	1846	1880	1896	1910	1930	1937	1947	1961	1970	1974	1982	1995	2007	2013
Extractieve industrie	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	1,0	0,2
Voedings-, drank- en tabaksindustrie	1,1	0,9	1,0	1,1	1,3	1,3	1,3	1,1	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,7
Textiel, confectie van kleren en leer	1,0	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	0,8	0,6	0,5	0,6	0,3
Hout, objecten in kurk, mandenwerk en matwerk	1,4	1,4	1,1	1,1	1,0	0,9	0,8	0,7	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Papier en karton	2,9	0,5	1,7	2,1	1,9	1,6	1,8	1,7	0,9	1,1	0,9	0,8	0,6	0,8
Drukkerij en reproductie van opnames													1,9	
Uitgeverij (en audiovisueel materiaal in 2013)	7,8	4,8	4,2	3,7	3,0	3,2	3,0	2,8	3,0	3,5	3,1	2,8	4,2	6,8
Cokesverwerking, raffinaderij, chemie	1,9	1,7	1,7	1,5	1,2	1,3	1,3	1,1	1,2	1,4	1,3	0,8	0,6	0,3
Farmaceutische industrie	0,0	7,9	8,6	5,8	4,3	5,5	5,4	6,0	3,2	4,0	3,0	2,2	1,9	1,2
Producten in rubber en plastic		3,3	4,9	3,4	1,1	1,3	1,5	1,4	0,6	0,7	0,5	0,3	0,2	0,2
Andere niet-metaalhoudende minerale producten	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Metallurgie	0,1	0,6	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,6	0,4	0,3
Niet elders ingedeelde producten in metaal, machines en uitrusting, transportmateriaal	1,4	1,5	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2	1,0	1,0	0,9	1,0	0,6
Informatische, elektronische en optische producten, elektrische uitrustingen	6,9	10,5	2,6	2,7	1,5	2,0	1,9	1,6	1,9	1,3	1,7	0,9	1,6	0,6
Autoconstructie en assemblage			1,2	1,7	0,9	1,5	1,5	1,9	0,6	1,0	1,1	1,7	1,2	1,2
Meubelen en andere industrieën (herstellingen in 2013 inbegrepen)	4,6	6,1	3,2	2,4	1,9	1,6	1,3	1,0	1,0	0,8	0,7	0,8	0,5	1,2
Elektriciteit, gas, stoom, klimaatregeling	6,5	4,5	2,9	1,9	1,9	0,3	1,5	1,1	1,6	1,9	1,8	2,5	3,8	3,6
<b>TOTAAL BRUSSEL HOOFDSTAD</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
Extractieve industrie	0,5	0,5	0,5	0,5	0,1	0,4	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,5	0,4	0,5
Voedings-, drank- en tabaksindustrie	1,7	1,2	1,2	0,9	1,0	0,8	0,9	0,8	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8
Textiel, confectie van kleren en leer	0,8	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	0,9	0,7	0,5	0,5	0,4	0,3	0,1	0,1
Hout, objecten in kurk, mandenwerk en matwerk	1,3	1,2	1,4	1,1	1,1	1,0	1,1	1,0	0,9	0,7	0,5	0,4	0,4	0,4
Papier en karton	9,6	6,8	6,3	6,6	5,5	5,1	4,8	4,5	4,3	4,1	3,2	2,4	1,8	1,2
Drukkerij en reproductie van opnames													1,3	
Uitgeverij	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,6	0,7	1,3	1,5	2,9	2,1
Cokesverwerking, raffinaderij, chemie	2,0	1,1	1,2	1,8	1,8	1,3	1,9	1,2	1,3	1,0	1,1	1,2	0,8	0,7
Farmaceutische industrie	0,0	2,2	2,7	3,6	1,6	1,5	1,2	0,9	2,2	2,4	3,0	3,2	5,0	5,3
Producten in rubber en plastic		0,0	0,2	2,2	1,2	2,1	2,4	2,1	1,5	1,9	2,0	0,7	0,7	0,7
Andere niet-metaalhoudende minerale producten	0,8	0,3	0,3	0,5	0,7	0,9	0,7	1,0	1,1	0,9	0,8	0,9	0,7	0,7
Metallurgie	0,5	0,9	0,9	1,1	1,1	1,4	1,5	1,5	1,2	1,4	1,1	0,8	0,7	0,5
Niet elders ingedeelde producten in metaal, machines en uitrusting, transportmateriaal	1,1	1,1	1,1	0,9	1,3	1,4	1,4	1,3	1,0	1,0	1,1	0,9	0,9	0,8
Informatische, elektronische en optische producten, elektrische uitrustingen	0,0	0,0	0,0	1,8	1,6	1,1	1,1	1,0	1,1	0,9	0,9	1,0	1,5	1,0
Autoconstructie en assemblage			0,1	0,7	1,4	0,7	0,7	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	0,5	0,4
Meubelen en andere industrieën (herstellingen in 2013 inbegrepen)	0,6	0,2	0,5	0,5	0,7	0,5	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	1,0	0,7	1,2
Elektriciteit, gas, stoom, klimaatregeling	0	0,3	0,2	0,5	0,9	1,6	0,5	0,8	0,8	0,8	1,0	0,7	0,8	0,6
<b>TOTAAL PERIFERIE (HALLE-VILVOORDE EN NIJVEL)</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>

**Afb. 10**

Specificiteiten van de tewerkstelling per sector in de Brusselse industrie en in de periferie (Halle-Vilvoorde en Nijvel), in vergelijking met de nationale industriële structuur (1846-2013). *Bronnen:* Tellingen van de industrie (1846-1970); loontrekkenden en zelfstandigen (RSZ en RSVZ) in 1974, 1982 en 1995; alleen loontrekkenden in 2007 en 2013; zonder het thuiswerk in 1846 en 1880. Een cijfer gelijk aan 1 geeft aan dat het regionale aandeel van de industrie lijkt op zijn aandeel in de Belgische industrie in haar geheel.



land in Brussel waren gevestigd. De burgerij woonde in de hoofdstad en daar bevond zich ook het kloppend hart van de markt en van de vernieuwing. Algauw zou de stad, ten koste van Mechelen, het kruispunt worden van het Belgische spoorwegennet. Terwijl het aandeel van de industriële tewerkstelling in de Vlaamse provincies – Brabant niet meegerekend – van 69 procent in 1820 terugliep tot 44 procent in 1846, steeg dat in dezelfde periode in Brabant van vier tot 11 procent.

Zodra de ontwikkeling van de spoorwegen een einde maakte aan de afhankelijkheid van lokale energiebronnen – althans wat de verwerkende nijverheid betreft – kon Brussel zich dus met vernieuwde kracht doen gelden. De bevolking groeide aan en de tewerkstelling in de industrie steeg in die mate dat ze die van de andere grote steden overtrof, die van het Waalse steenkoolbekken evenaarde en daarna voorbijstak. En dit terwijl Vlaanderen kwijnde onder de teloorgang van de traditionele textielindustrie. De industriële tewerkstelling in het huidige Brussels Hoofdstedelijk Gewest was groter dan die in de bekkens van het Centrum en de Borinage, het bekken van Charleroi voor de Eerste Wereldoorlog en dat van Luik meteen daarna. Als we daar de net buiten het huidige gewest gelegen industrie bijtellen, was dit overwicht al tijdens de tweede helft van de 19de eeuw bereikt.

Deze sterke ontwikkeling van de Brusselse industrie in de tweede helft van de 19de eeuw tot aan de Eerste Wereldoorlog, ging gepaard met een toenemende verandering van haar structuur. De textielnijverheid, de confectie- en aanverwante nijverheden bleven weliswaar groeien tot 1930, maar de grote ontwikkeling was weggelegd voor vernieuwende sectoren. Daartoe behoorden de drukkerijen-uitgeverijen – wat samenhang met de functie

van Brussel als machtscentrum – en de meubelindustrie, die getuigde van de aanwezigheid van een rijke clientèle. De meest karakteristieke sectoren echter betroffen nieuwe industrieën als farmaceutica, precisie-instrumenten, gas- en daarna elektriciteitsproductie, rubberindustrie, chemie en machinebouw.

Tot in het derde kwart van de 19de

eeuw bleef het grootste deel van de industriële tewerkstelling in het territorium van het huidige Brusselse gewest geconcentreerd in de historische vijfhoek van de stad. De industriële ontwikkeling en het daarmee gepaard gaande ontstaan van arbeiderswijken versnelden echter de stedelijke ontwikkeling van de omgeving van het kanaal. Naast de industriële wijk van Sint-Jans-Molenbeek, die



Afb. 11

Figuratieve kaart van de industriële ondernemingen in Brussel (1910), getekend door A. Verwest en F. Xhardez. De vignettes werden gegraveerd door M. Vandroost. Deze kaart, op initiatief van Brusselse industriëlen geproduceerd naar aanleiding van de tentoonstelling van 1910, illustreert zowel het streven naar architecturale kwaliteit voor industriële gebouwen als hun geprivilegieerde locatie in de benedenstad en de omliggende wijken. (© La Fonderie).



de bijnaam 'klein Manchester' kreeg omwille van de nauwe vervlechting van woningen en metallurgie, kenden ook Kuregem, het zuidelijk gedeelte van Laken, Schaarbeek, Sint-Joosten-Node, Sint-Gillis en Vorst een snelle stedelijke ontwikkeling. In die mate dat bij de volkstelling van 1880 de vijfhoek al minder dan de helft van de arbeidersbevolking van het gewest telde. Een van de oorzaken daarvan was ook dat talrijke industriële bedrijven uit de stad werden verdreven door de moderniseringswerken en de overwelving van de Zenne. In 1896 was 88 procent van de industriële arbeidsplaatsen van het gewest geconcentreerd in de gemeenten langs de Zenne en het kanaal. In 1910 bedroeg het aantal arbeidsplaatsen op het grondgebied van Brussel-Stad (dat Laken, Neder-over-Heembeek en Haren toen nog niet had geannexeerd) nog slechts 17 procent van het totaal. De andere gemeenten op de as van de Zennevallei, van Vorst – Anderlecht tot Haren, stelden 54 procent van de arbeiders tewerk, en de rest van het territorium van het huidige gewest 29 procent.

Maar de meeste stedelijke industrieën in de buitenwijken voegden zich in het stedelijk weefsel in (afb. 11). Dit resulteerde in een overwegend verticale architectuur, die ook werd gedictieerd door de technische beperkingen van stoommachines bij de opwekking van energie, die werd overgebracht door een systeem van assen en drijfriemen. Sommige van deze fabrieken hebben uitgekende architecturale vormen. Aangezien deze bedrijven in de stad waren gelegen, moesten ze zorgen voor een representatieve uitstraling (afb. 12).

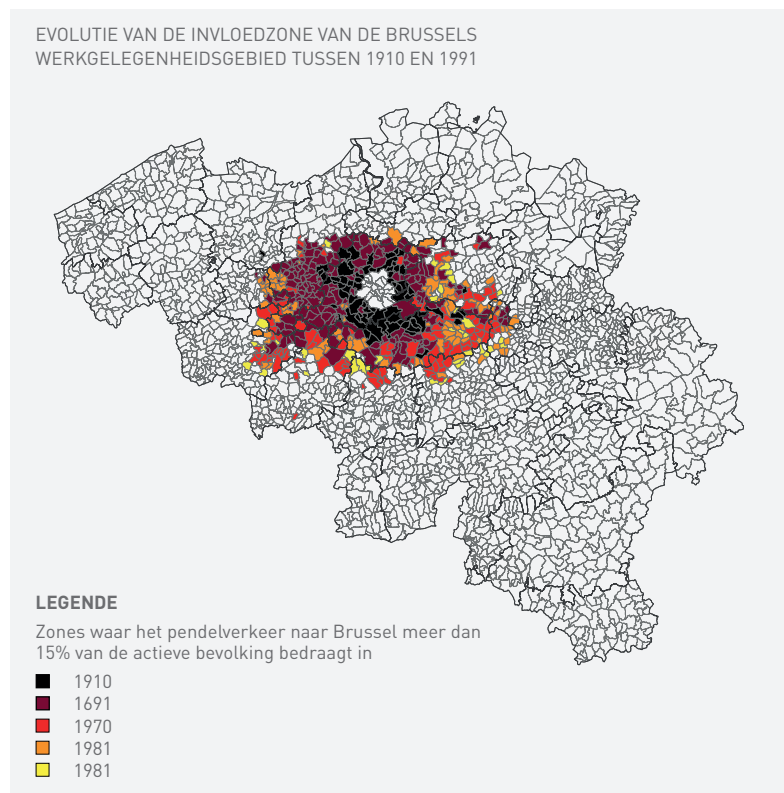
Sommige industrieën die zuiver water nodig hadden –zoals ververijen en producenten van bedrukte katoenen weefsels– trokken eerder stroomopwaarts en weg van de stad. Later, na de Eerste Wereldoorlog, toen het

**Afb. 12**

Een voorbeeld van kwaliteitsvolle industriële architectuur uit het interbellum in art deco, gevestigd in dicht stedelijk weefsel: Brouwerij Wielemans-Ceuppens. (A de Ville de Goyet, 2013 © GOB)



EVOLUTIE VAN DE INVLOEDZONE VAN DE BRUSSELS WERKGELEGENHEIDSGEBIED TUSSEN 1910 EN 1991



**Afb. 13**

Ruimtelijke spreiding van het pendelverkeer naar Brussel (1910-1991). Kaart opgesteld door de auteur in LACONTE, P. (dir), *La gare et la ville. op.cit.*, p.54).



kanaal naar Antwerpen werd aangepast en de Brusselse haven een sterke ontwikkeling kende, zouden ze zich eerder ten noorden van de Brusselse industrieas vestigen, tot in Vilvoorde of zelfs Kapelle-op-den-Bos. Een aantal industrieën, vooral die van luxeproducten, opteerden eerder voor een locatie dicht bij hun clientèle. Zo vestigden de bedrijven die verband hielden met de beginnende autoproduktie zich vooral in de buurt van de Louizalaan, waar voordien de koetsmakers al vanuit de bovenstad van de historische vijfhoek naartoe waren getrokken. Tijdens het interbellum kende de autoïndustrie echter een schaalvergroting, met grote technologische veranderingen en de introductie van het bandwerk, waardoor deze bedrijven eveneens naar de industrieas verhuisden. In 1924 verliet d'Ieteren zijn ateliers in Elsene en trok het bedrijf naar Vorst, net als Citroën, en in 1927 verhuisde Renault naar Vilvoorde (afb. 13).

De ontwikkeling van de Brusselse industrie steunde niet alleen op de aanwezigheid van een belangrijke afzetmarkt, maar ook op de beschikbaarheid van een grote verscheidenheid aan arbeidskrachten, vooral van hooggeschoolde arbeiders. Denken we bijvoorbeeld aan typografen, een elite onder de arbeidersklasse. Tot in 1970 vertegenwoordigden de Brusselse drukkerijen-uitgeverijen tussen 35 en 40 procent van de totale Belgische tewerkstelling in deze sector. Ondanks de forse aangroei van de bevolking, beschikte Brussel weldra niet meer over voldoende arbeidskrachten. Om een explosieve aangroei van de steden, die als politiek gevaarlijk werd beschouwd, te vermijden, moedigde de Belgische regering daarom vanaf 1870 het dagelijkse of wekelijkse pendelen aan. Dit werd vanaf 1884 vergemakkelijkt door de uitbreiding van het spoorwegnet met de buurtspoorwegen. In 1896 pendelden 11.000 werknemers naar Brussel

en meer dan 85 procent van hen waren arbeiders. Weliswaar werkte 44 procent daarvan in de bouw en dus niet in de industrie. Het pendelverkeer groeide gestaag aan. In 1930 waren er 60.000 forenzen, in 1947 waren er dat 137.000 en op dat moment was nog altijd 53 procent daarvan arbeiders. Pas met de volkstelling van 1961 overtrof het aandeel van de bedienden die naar Brussel pendelden voor het eerst dat van de arbeiders.

### ..... **HET HOOGTEPUNT, GEVOLGD DOOR DE VERHUIS NAAR DE RAND EN DE NEERGANG VAN DE BRUSSELSE INDUSTRIE**

Het hoogtepunt van de Brusselse industrie in de jaren 1960 – dat door Émile Bauwin in kaart werd gebracht in zijn proefschrift van 1975 – werd al snel gevolgd door een snelle neergang (afb. 14). De industrie van de hoofdstad kreeg inderdaad concurrentie van verschillende kanten.

Zo waren vanaf de jaren 1960 voor de vestiging van nieuwe fordistische fabrieken – vooral in de automobielsector en die van huishoudapparatuur – die werd bevorderd door de wetten betreffende de economische expansie, grote lege terreinen nodig voor gebouwen met een horizontale structuur en veel ruimte voor parkings en opslag. In een periode van volledige tewerkstelling en ontwikkeling van de dienstensector, werden industriële arbeidskrachten in de steden schaars. De laatste beschikbare arbeidersreserves moesten worden gerekruteerd op het platteland of in de tanende steenkoolindustrie. De nieuwe fabrieken die symbool staan voor de industriële vernieuwing van de jaren 1960 en grotendeels door buitenlands kapitaal werden opgericht, kozen daarom voor perifere zones zoals in de Kempen langs het Albertkanaal. De grote zware industrie koos dan weer voor havengebie-

den, zoals de petrochemische nijverheid in Antwerpen of de staalindustrie langs het kanaal Gent-Terneuzen. Een ander aspect van de industriële vernieuwing was verbonden met de nieuwe ontplooiing van het Vlaamse kapitalisme in kleine en middelgrote ondernemingen, zoals in de omgeving van Kortrijk.

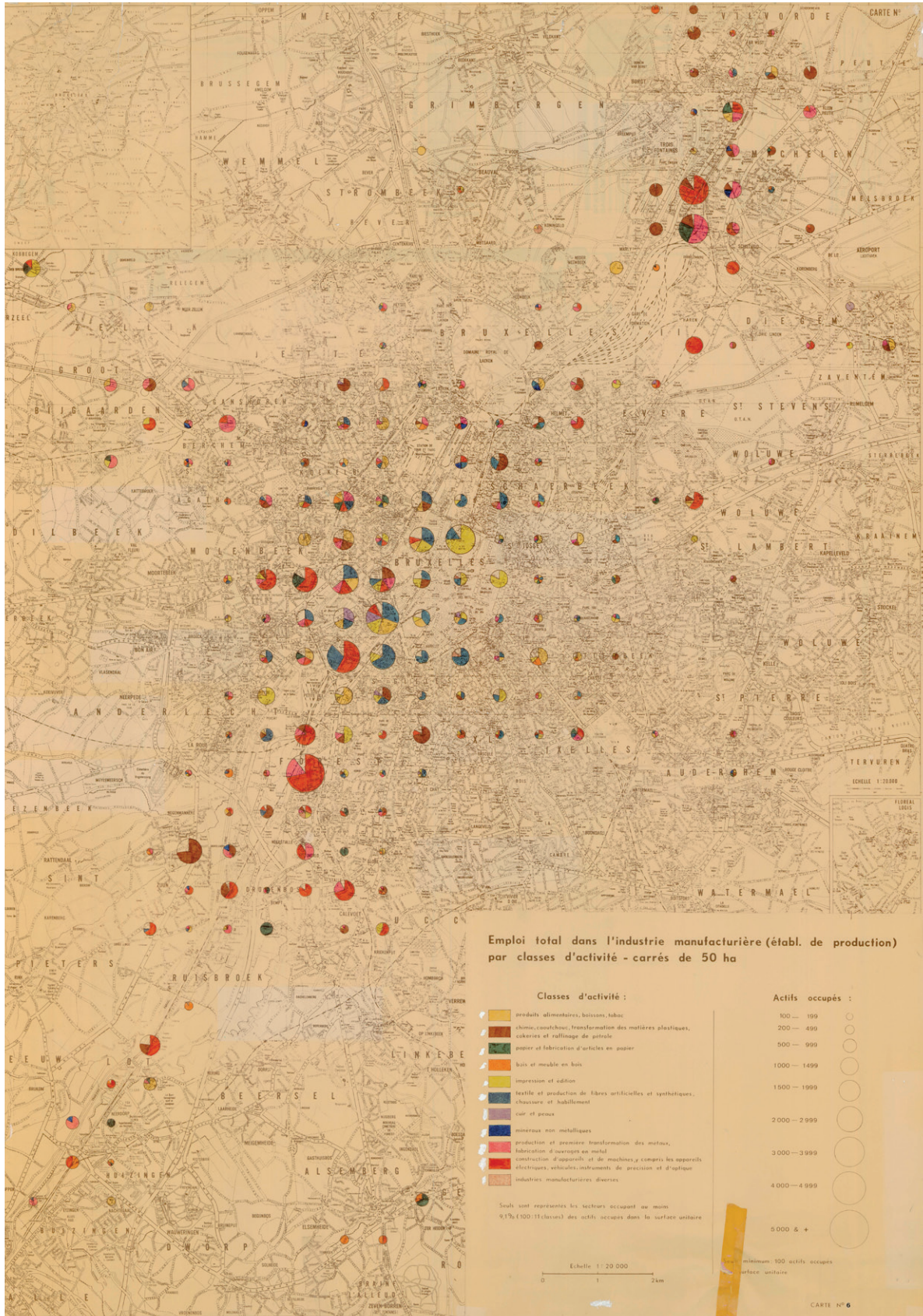
De spoorweg werd verdrongen door de auto als voorkeursvervoersmiddel waarmee industriezones gemakkelijker bereikbaar werden, terwijl de industrie in de stad te kampen kreeg met verkeersproblemen. De hoge bouwgrondprijzen waren niet bevorderlijk voor de horizontale expansie die kenmerkend is voor de nieuwe architectuur. De milieunormen werden ook almaar strenger.

Een deel van de industrialisering van Brussel het resultaat van de verhuis van grote bedrijven naar gemakkelijker bereikbare locaties in de periferie, vaak langs de autosnelwegen. De verhuis van Côte d'Or naar Halle is daarvan een emblematisch voorbeeld. De impact van deze decentralisatie moet echter niet worden overschat. Het belangrijkste waren vooral de sluitingen van kmo's,<sup>1</sup> maar zeker niet alleen van hen.<sup>2</sup> Dat de industrialisering in de periferie van Brussel aanvankelijk toenam, heeft meer te maken met de oprichting van firma's *ex nihilo* dan met transfers vanuit Brussel. Trouwens, terwijl bij de volkstelling van 1970 de industriële tewerkstelling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maximaal is, gaan vanaf 1974 in de periferie eveneens jobs verloren, tegen een minder hoog ritme dan in Brussel maar eerder vergelijkbaar met dit van de rest van het land.

#### ► Afb. 14

Kaart van de Brusselse industrie in 1975.  
Bron: E. Bauwin, *Contribution à l'étude de la Région industrielle bruxelloise et de ses problèmes*, proefschrift in geografische wetenschappen, 1976.







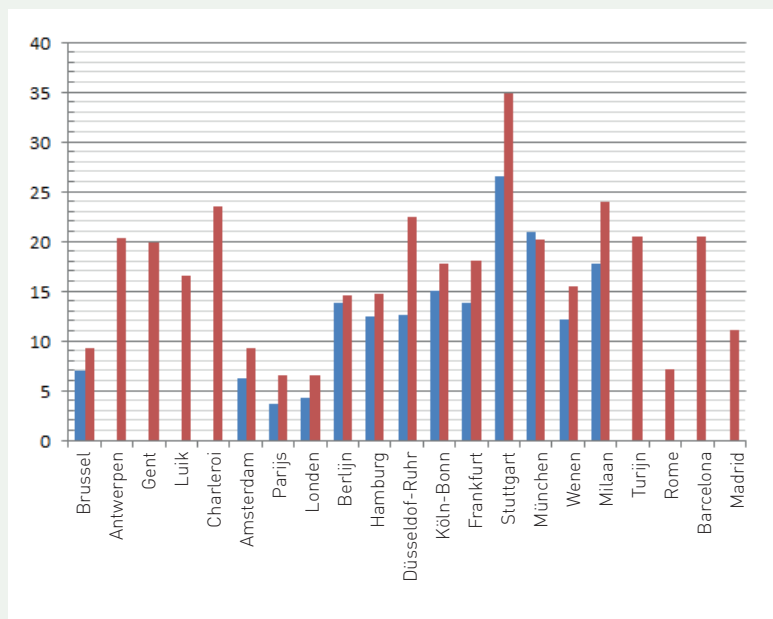
## DE DEÏNDUSTRIALISERING VAN EEN HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Op het einde van de jaren 1960 was het huidige Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog de belangrijkste industriële agglomeratie van het land, met 164.000 arbeidsplaatsen in 1970, meer dan Antwerpen (154.000 voor het hele arrondissement), Luik (102.000) of Charleroi (73.000).<sup>1</sup> Dit overwicht, dat meteen na de Tweede Wereldoorlog ten koste van Luik was ontstaan, was nog groter als we daar de industriële tewerkstelling van het aangrenzende arrondissement Halle-Vilvoorde bijtellen. Het betrof toen 220.000 banen, de meeste daarvan in de kanaalzone, Halle (en verder in Wallonië in Tubeke-Klabbeek) en tot in het noorden van Vilvoorde. Dit Brusselse industriële weefsel bestond voornamelijk uit kleine ondernemingen. Bedrijven met minder dan 20 tewerkgestelden vertegenwoordigden 25 procent van de totale tewerkstelling, tegen 21 procent voor het hele land. Niettemin

bestond deze industrie, ook als we alleen het Brussels gewest beschouwen, zeker niet alleen uit kleine stedelijke ondernemingen met lokaal karakter. Bedrijven met meer dan 200 werknemers vertegenwoordigden 36 procent van de globale tewerkstelling in Brussel, tegen 44 procent voor het nationale gemiddelde (tien procent van deze Brusselse bedrijven hadden meer dan 1.000 werknemers in dienst, terwijl het Belgische gemiddelde 18 procent was).

De typische industriële landschappen van de staalindustrie, steenkoolmijnen, zware petrochemische industrie of grote industriezones waren in Brussel natuurlijk niet te vinden, met uitzondering van de in 1993 gesloten cokesfabriek Marly aan de noordgrens van het gewest. Maar de industrie genesteld in het stedelijk weefsel, op de oevers van het kanaal of langs de spoorwegen, bestond uit zeker evenveel sectoren die kenmerkend zijn voor de zware industrie: in 1961 24 procent van de nationale

tewerkstelling in de autoïndustrie (30 procent met Vilvoorde erbij, waar de Renault-fabrieken op de grens met het gewest stonden), tot de bouw van nieuwe fabrieken in samenhang met de Europese integratie van de sector het gewicht van Vlaanderen sterk verhoogde;<sup>2</sup> 20 procent in de sector van de elektrische bouw en precisie-industrie (25 procent inclusief Halle-Vilvoorde). Daarnaast waren de industrieën gericht op consumptie, die historisch gezien meer kenmerkend zijn voor grote stedelijke centra, natuurlijk ook sterk vertegenwoordigd: nog altijd in 1961 en alleen op het grondgebied van het gewest bedroeg het aandeel van de tewerkstelling in de tabaksindustrie 20 procent van het nationale totaal, 25 procent van dat van de confectie, 42 procent van dat van de fabricatie van lederwaren, 30 procent van dat van artikelen in papier en karton en vooral 35 procent van dat van de drukkerijen-uitgeverijen en 74 procent van dat van de farmaceutische industrie en parfums. Zonder de talrijke bedrijven te rekenen



Aandeel van de toegevoegde waarde van de verwerkende industrie in enkele stedelijke gebieden (2011). Bron: Eurostat (a) Berekening op basis van cijfers van 2009.

### LEGENDE

- Stad-Centrum %
- Het volledig werkgelegenheidsgebied %

in de marge van de industrie, die echter veel werkgelegenheid verschaften, zoals garages, die toen sterk oververtegenwoordigd waren in Brussel in vergelijking met het aandeel van de stad in de nationale bevolking.

In 2013 blijven door de deïndustrialisering, zonder de garages en het water- en afvalbeheer, slechts 24.000 industriële banen over in het gewest, 63.000 als we er de arrondissementen Halle-Vilvoorde en Nijvel bij rekenen.

Brussel volgt daarin natuurlijk de trend van andere Europese hoofdsteden, maar met een bijzondere intensiteit. Het aandeel van de toegevoegde waarde afkomstig van de industrie is in het geheel van het hoofdstedelijke gebied nog slechts negen procent (zeven procent voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afzonderlijk), een niveau dat slechts vergelijkbaar, of nog zwakker is dan dat van weinig andere Europese metropolen – Amsterdam, Rome, Parijs, Londen. Een niveau dat gevoelig lager is dan

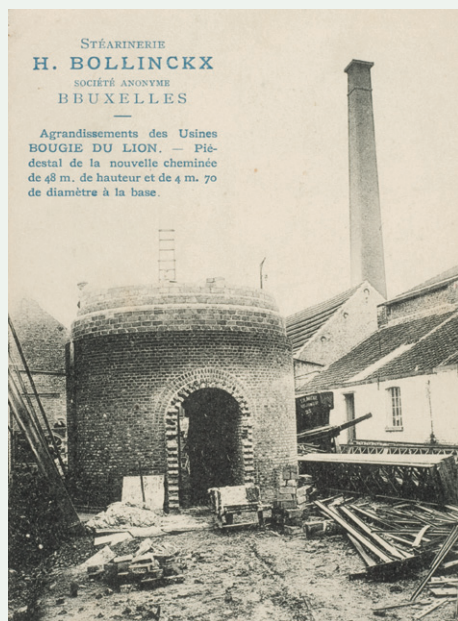
dat van de grote Duitse of Noord-Italiaanse steden, waar het industriële weefsel zich beter heeft gehandhaafd. Dit percentage is ook erg laag in vergelijking met de andere grote Belgische steden. Dit wijst op een bijzonder sterke internationalisering van de Brusselse economie.

Deze hedendaagse Brusselse industrie is ook erg weinig gericht op materiële productieve activiteiten. Voor een groot deel gaat het hier om de zetels van industriële bedrijven: 62 procent van de industriële tewerkstelling in Brussel bestond in 2013 uit bedienden, tegen 39 procent voor het nationale gemiddelde. Er zijn dus eigenlijk nog nauwelijks 9.000 industriële arbeidsplaatsen in de industrie. Zelfs de voorstedelijke industrie bestaat grotendeels uit directie- of onderzoeksfuncties (55 procent bedienden in de industrie van Halle-Vilvoorde, 64 procent in Waals-Brabant, een cijfer dat sterk is beïnvloed door de omvang van de farmaceutische industrie, waar de industriële productie moeilijk te

scheiden is van de onderzoeks- en laboratoriumactiviteiten). Uiteindelijk overleven er nog maar enkele grote industrieën die erg opvallend zijn in het landschap, zoals de Audi-fabriek in Vorst of de maalderijen Ceres in Haren. De enige grote schouw die nog recht staat heeft niet echt iets te maken met een industriële activiteit: het is die van de afvalverwerkingsoven in de buurt van het station van Schaarbeek – terwijl vroeger het beeld van het landschap van de benedenstad doorspekt was met schouwen.

## NOTEN

1. Wat het percentage van het totaal van arbeidsplaatsen in de nationale industrie betreft, werd voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het maximum bereikt in 1947 (12,9 procent).
2. In 1970 was het percentage teruggelopen tot 15 procent voor de hele regio Brussel, waarvan zeven procent voor het Brussels gewest, met een stabiele tewerkstelling in vergelijking tot 1961. In het noorden van het land was dat echter meer dan het dubbel.



Schouwen in het Brusselse landschap op het einde van de 19de eeuw (verz. Belfius Bank – Académie royale de Belgique © ARB-GOB).



Afvalverbrandingsoven (© Brussel Energie SCRL).



Maar sinds een twintigtal jaar heeft het verlies aan jobs in de industrie in het arrondissement Halle-Vilvoorde een gelijkaardig ritme bereikt als dat van Brussel en is het zelfs hoger dan dat van het land in zijn geheel. Dit arrondissement, vooral rond de luchthaven van Brussel-Nationaal, kent anderzijds een dynamiek die zich vooral concentreert in de dienstensector en de logistiek. Waals-Brabant is met een sterke stijging van de industriële tewerkstelling in de loop van de laatste twintig jaar een uitzondering in vergelijking met het Belgische industriële landschap. Deze dynamiek is echter vooral te danken aan de farmaceutische industrie, die typisch gevestigd is in de groene, welstellende buitenwijken in de nabijheid van universitaire onderzoekscentra. Het is een laboratoriumindustrie. Algemeen gesproken bestaat het personeel van dit soort bedrijven voor een belangrijk deel uit gespecialiseerde bedienden. Dit geldt zowel voor de hoofdstad als voor de Rand en in Waals-Brabant is dit zelfs nog meer uitgesproken.

.....

## **CONCLUSIE: INDUSTRIËLE ERFENIS EN SOCIALE BREUK**

Thans heeft de deïndustrialisering in Brussel zich vrijwel volledig voltrokken. Maar in de context van de globalisering en de specialisatie van de ontwikkelde landen in de leidinggevende dienstensector, vindt dit proces ook plaats in het hele land, met inbegrip van Vlaanderen, dat in de tweede helft van de 20ste eeuw een dynamische industrialisering kende. Door deze reorganisatie van de wereldeconomie beleefden grote metropolen als Brussel sinds het midden van de jaren 1990 een post-industriële ervaring van economische dynamiek. Dit ging echter gepaard met een vergroting van de sociale kloof, waardoor lager geschoolde en geïmmigreerde arbeidskrachten uit

de boot vielen, in tegenstelling tot de arbeiders in de 19de eeuw waarvan het grootste deel wel de juiste opleiding had. De eerste migranten waren na de oorlog naar België gekomen om in de mijnen en de industrie te werken. Net als de joodse migranten tijdens het interbellum uit Centraal-Europa naar Brussel waren gekomen om te werken in de textiel- en leerindustrie, vooral gevestigd rond het Brusselse Zuidstation. Vanaf de jaren 1970 gingen de migranten die rechtstreeks uit hun land of uit de industrie- en steenkoolbekkens naar Brussel kwamen, veeleer in de bouw werken en in sommige segmenten van de dienstensector, zoals de MIVB, in de onderhoudssector of die van de handel. Deze migranten gingen in de voormalige arbeiderswijken wonen.

De laatste twee decennia van de 20ste eeuw ging de zorg om het behoud van het industrieel erfgoed in deze wijken vaak hand in hand met een militant streven voor het behoud van een industriële aanwezigheid in de stad en voor een sociale en economische mix, die toen werd gezien als de gelijktijdige aanwezigheid in volkse woonwijken van ondernemingen die werk leveren aan de lokale bevolking. In wat terugblikkend een achterhoedegevecht was, meenden sommigen uit het verenigingsleven maar ook uit de Brusselse syndicaten dat de groei van de dienstensector, die ze vaak 'bureaucratisch' noemden, getuigde van de verdringing van het handwerk, dat als edel werd voorgesteld, door activiteitsvormen die impliciet werden begrepen als parasitair en ten dienste stonden van het internationale, gezichtsloze grootkapitaal. Deze verdediging van de industrie ging niet zonder tegenspraak samen met die van milieubescherming. De opties van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan van 1995 getuigen in zekere zin van deze contradicties en van de politieke compromissen waartoe ze hebben geleid.

Thans is de deïndustrialisering van de grootsteden een feit en de internationale dienstensector zowel privé als publiek is een van de belangrijkste drijfveren van de Brusselse dynamiek geworden. Dit had echter een grote werkloosheid tot gevolg bij diegenen die daar hun plaats niet in vinden. In deze context speelt het pleidooi voor het bewaren van het industrieel erfgoed veeleer in de kaart van een gegoede middenklasse die de industriële volkswijken wil inpalmen en industriële gebouwen gebruiken voor functies als wonen, hotels of andere.

De evolutie van de houding tegenover het industriële erfgoed moet dus gezien worden in het algemene kader van de evolutie van de economie in de ontwikkelde landen naar een alomtegenwoordige dienstensector. Dit geldt vooral voor Brussel, een stad met een ver doorgedreven deïndustrialisering, die nochtans tot op het einde van de jaren 1960 de belangrijkste industriële agglomeratie was van het land.

Van het Brusselse industriële verleden blijft er dus een rijk erfgoed over dat nog moet ontdekt en bewaard worden en nieuwe bestemmingen moet krijgen. Maar het zou paradoxaal zijn als deze herbestemming de sociale kloof nog zou vergroten of de achtergestelde bevolkingsgroepen zou verdrijven uit de vroegere arbeiderswijken.

*Vertaald uit het Frans*

## BIBLIOGRAFIE

*Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*, Archives d'Architecture Moderne, Brussel (1980-1984).

BAUWIN, É., *Contribution à l'étude de la Région industrielle bruxelloise et de ses problèmes*, Proefschrift in Geografische Wetenschappen, ULB, 1975.

BAUWIN, É., 'L'industrie manufacturière bruxelloise. Ses principales caractéristiques et difficultés', in *Revue belge de Géographie*, 102, 1978, 1, pp. 51-66.

DE BEULE, M., PUISSANT, J. en VANDERMOTTEN, Chr., *Itinéraire du paysage industriel bruxellois. 30 km de Forest à Evere*, Société Royale Belge de Géographie – La Fonderie – Commission Française de la Culture, Brussel, 1989, [Hommes et Paysages, 9].

MÉRENNE-SCHOUMAKER, B., VANDERMOTTEN, Chr. et al., *Atlas de Belgique. Activités économiques*, Academia Press – Politique scientifique fédérale – Comité national de géographie, Gent, 2015.

PUISSANT, J. en DE BEULE, M., 'La première région industrielle belge', in SMOLAR-MEYNART, A. en STENGERS, J. (red.), *La Région de Bruxelles. Des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, Gemeentekrediet van België, Brussel, 1989, pp. 262-291.

THIELEMANS, M.R., 'La localisation des industries autour de 1830', in SMOLAR-MEYNART, A. en STENGERS, J. (red.), *op.cit.*, pp. 246-261.

VANDERMOTTEN, Chr., 'Two Hundred Years of Change in the Industrial Geography of Belgium', in Van der Wee H. & Blomme J. (red.), *The Economic Development of Belgium since 1870*, Cheltenham (UK) – Lyme (USA), 1997, pp. 146-174, [An Elgar Reference Collection, The Economic Development of Modern Europe since 1870].

VANDERMOTTEN, Chr., 'La navette de travail vers Bruxelles: des abonnements ouvriers au RER', in LACONTE, P. (red.), *La gare et la ville. Grands axes et réseau express régional: enjeux et perspectives*, Publication de la Fondation pour l'Aménagement Urbain, Brussel, 2003, pp. 49-57.

VANDERMOTTEN, Chr., 'La navette de travail vers Bruxelles', in JAUMAIN, S. (red.), *Bruxelles et la Jonction Nord-Midi. Histoire, architecture et mobilité urbaine* (Studia Bruxellae n° 3), Archief van de Stad Brussel, Brussel, 2004, pp. 99-113.

VANDERMOTTEN, Chr., 'Evolution et perspectives de l'industrie manufacturière bruxelloise', in *Les dossiers de la FGTB de Bruxelles*, 6, 2005, pp. 7-10.

VANDERMOTTEN, Chr., *L'industrie bruxelloise*, les Cahiers de la Fonderie nr. 40, 2010, pp. 8-15.

VANDERMOTTEN, Chr., LECLERCQ, E., CASSIERS, T. en WAYENS, B., 'Note de synthèse n° 7, L'économie bruxelloise. États généraux de Bruxelles', Brussel, 2007 [*Brussels Studies*, [www.brusselss-tudies.be](http://www.brusselss-tudies.be)].

## NOTEN

1. Deze twee oorzaken van de vermindering van de industriële tewerkstelling, sluiting van ondernemingen en delocalisaties, kunnen worden aangevuld met een derde, die te maken heeft met de evolutie van de arbeidsdeling: vanaf de jaren 1980 hebben ondernemingen meer en meer diensten die tot dan toe intern werden verstrekt, uitbesteed. Op die manier verschoven banen die tot de industriële sector werden gerekend naar de dienstensector.
2. Denken we maar aan Citroën, Michelin, Nestor Martin, Philip Morris, de cokesfabriek Marly, enzovoort, en ook aan Renault in Vilvoorde, dat echter op de grens van het gewest ligt.

## Industrial activity in Brussels:

two and a half centuries of change

Proto-industrial activity was widespread in Brussels under the Ancien Régime. It was a reflection of the size of the urban market, moreover with extensive specialisation in luxury products due to the presence of the court.

While the initial phases of the industrial revolution more generally favoured growth in the coal-producing areas of Wallonia, industrial activity in Brussels really took off after Belgium's independence, as a result of the city's location at the centre of the country's domestic market, the concentration of a bourgeois clientele in the capital, a central geographical position, and its status as the country's largest population centre. Furthermore, Brussels did not have any overwhelming industrial specialisation, thereby allowing producers to tap into a high-quality and diversified labour pool. As a result, Brussels became Belgium's pre-eminent industrial region at the beginning of the 20th century.

However, the downfall of Brussels as a manufacturing centre was brutal, in particular in the 1960s and 1970s, with skyrocketing growth of the tertiary sector and of internationalisation combined with the general deindustrialisation of the Belgian economy. Today, although industrial activities are rather low-key in the capital, the city's industrial past has left an extensive industrial heritage, and the social impact of the ways in which that heritage is conserved and reused within the framework of the Region's social and urban development is a key point for discussion.



---

## COLOFON

### REDACTIECOMITÉ

Jean-Marc Basyn, Stéphane Demeter,  
Paula Dumont, Murielle Leseque,  
Cecilia Paredes, Brigitte Vander Bruggen  
en Anne-Sophie Walazyc.

### EINDREDACTIE IN HET NEDERLANDS

Paula Dumont

### EINDREDACTIE IN HET FRANS

Stéphane Demeter

### SECRETARIAAT VAN REDACTIE

Murielle Leseque

### COORDINATIE VAN ICONOGRAFIE

Cecilia Paredes

### COORDINATIE VAN HET DOSSIER

Paula Dumont

### AUTEURS/ REDACTIONELE MEDEWERKING

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

### VERTALING

Gitracom, Hilde Pauwels,  
Data Translations Int.

### NALEZING

Griet Meyfroots, Koenraad Raeymaekers,  
Harry Lelièvre, Stephan Van Bellingen,  
Tom Verhofstadt en de leden van het  
redactiecomité.

### VORMGEVING

The Crew Communication

### DRUK

Dereume Printing

### VERSPREIDING EN ABONNEMENTENBEHEER

Cindy De Brandt,  
Brigitte Vander Bruggen.  
bpeb@gob.irisnet.be

### BEDANKINGEN

Olivia Basseem, Philippe Charlier,  
Julie Coppens, Farba Diop, Alice Gérard.

### VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Arlette Verkruyssen, directeur-generaal  
van Brussel Stedelijke Ontwikkeling/  
Gewestelijke overheidsdienst Brussel,  
CNN – Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel.

De artikelen zijn gepubliceerd onder de  
verantwoordelijkheid van de auteurs. Alle  
rechten voor het reproduceren, vertalen of  
herwerken zijn voorbehouden.

### CONTACT

Directie Monumenten en Landschappen –  
Cel Sensibilisatie  
CNN – Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel  
<http://erfgoed.brussels>  
[broh.monumenten@gob.irisnet.be](mailto:broh.monumenten@gob.irisnet.be)

### HERKOMST VAN DE FOTO'S

Mochten er ondanks onze inspanningen  
om alle reproductierechten te betalen  
toch nog gerechtigden zijn die niet  
gecontacteerd werden, dan worden zij  
verzocht zich kenbaar te maken bij de  
Directie Monumenten en Landschappen  
van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

### LIJST MET AFKORTINGEN

AAM – Archives d'Architecture Moderne  
ABOPG – Archief van het Bestuur voor  
Oorlogsschade aan private goederen  
ARA – Algemene Rijksarchief  
AMVB – Archief en Museum van het  
Vlaams Leven te Brussel  
ARB – Académie royale de Belgique  
DCBSO – Documentatiecentrum van  
Brussel Stedelijke Ontwikkeling  
DML – Directie Monumenten en  
Landschappen  
GOB – Gewestelijke Overheidsdienst  
Brussel  
KBR – Koninklijke Bibliotheek van België  
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor  
het Kunstpatrimonium / Institut royal  
du Patrimoine artistique  
KMKG – Koninklijke Musea voor Kunst  
en Geschiedenis  
RLICC – Raymond Lemaire International  
Centre for Conservation  
SAB – Stadsarchief Brussel

### ISSN

2034-578X

### WETTELIJK DEPOT

D/2015/6860/020

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

