

ERFGOED BRUSSEL



Speciaal nummer
Open Monumentendagen
September 2019 | Nr031

Dossier **EEN PLAATS VOOR KUNST**

KUNST IN DE METRO

EEN MUSEUM VOOR HEDENDAAGSE KUNST

JACQUELINE GUISET
DOCTOR IN DE KUNSTGESCHIEDENIS



Het recent gerenoveerde station Beurs, waar men de werken van Paul Delvaux (1978) et Pol Bury (*Moving Ceiling*, 1976) kan bewonderen naast hedendaagse creaties (© STIB/MIVB).

Kunst in de openbare ruimte is universeel en van alle tijden. Herdenkingsmonumenten en standbeelden van belangrijke historische figuren sieren pleinen en parken. Met de ontwikkeling van het Brusselse metronetwerk in de jaren 1970 ontstond een totaal nieuwe openbare ruimte. Zoals Jacqueline Guisset opmerkt, hebben de beleidsmakers toen een verrassende keuze gemaakt. Jonge kunstenaars kregen de mogelijkheid om werken te ontwerpen voor de haltes. Hierdoor werd het netwerk als het ware een openbare kunstgalerij.

De eerste Brusselse premetrostations werden in 1969 geopend en vierten dit jaar dus hun vijftigste verjaardag. In die periode is de Brusselse metro verrijkt met maar liefst 99 kunstwerken. Al van meet af aan beslisten de politieke overheid en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) om aan Belgische kunstenaars, en later ook andere, de kans te geven hun werk te tonen in de metro. Zo kwam er een volwaardige ondergrondse kunstgalerij tot stand. Vóór Brussel werden in metrostations overal ter wereld reeds bovengrondse artistieke ingrepen uitgevoerd, om de architectuur van de ingangen of van het station zelf te verfraaien. Er zijn echter weinig voorbeelden te vinden waarbij het zo systematisch gebeurde als in Brussel, een initiatief dat elders dan weer navolging kreeg. De kunstenaars pasten een ruime waaier van technieken toe, maar dienden daarbij rekening te houden met diverse beperkingen, met name op het gebied van conservatie. Er zijn tal van interessante voorbeelden aan te wijzen, gaande van een volledige integratie in de architecturale context tot werken die typisch zijn voor een bepaalde kunstenaar en die in feite om het even waar kunnen worden geïnstalleerd. We illustreren dit aan de hand van enkele representatieve voorbeelden.



Afb. 1
Roger Somville, studie voor *Notre Temps*, 1974, olie op doek, verz. Brussels Hoofdstedelijk Gewest (© STIB/MIVB).

Het oudste openbaar vervoersnetwerk dat onder een grootstad werd aangelegd, dateert van januari 1863, toen de Londense *Underground* werd ingehuldigd. Al snel werden ook andere steden voorzien van een 'ondergrondse', zoals Boston (1897), Wenen (1898) en Parijs (1900). Het Weense plan voor een stadsspoorwegnet werd toevertrouwd aan architect Otto Wagner en diens assistent Joseph Maria Olbrich. Uit hun samenwerking ontstonden de bijna mythisch geworden toegangspaviljoenen, die één van de vroege voorbeelden van

art nouveau vormen. In dezelfde zin werd bij de aanleg van de metro in Parijs voor de Wereldtentoonstelling van 1900 Hector Guimard aangezocht, die het befaamde model voor de metro-ingangen ontwierp, waarvan tussen 1900 en 1913 maar liefst 141 exemplaren werden gebouwd. Aanvankelijk was de binnenkant van de stations gewoon met witte keramiektegels bekleed, maar inspeland op de algemene opvatting dat de metro een ideale plek voor hedendaagse kunst is, begon ze er geleidelijk haar intrede te doen. Het duurde echter nog tot 1935 en de metro van Moskou voordat de politieke wil ontstond om metro-installaties en -stations systematisch te verfraaien en luxueuzer te maken.

De metro van Montréal, die in 1966 werd ingehuldigd, onderscheidde zich door de wens van de stad en van de metrodienst om elk station zijn eigen architectuurontwerp te geven. Zo groeide automatisch een openbare kunstruimte, nog voor er kunstwerken in werden geplaatst. Het algemeen beleid voor de Stockholmse metro bestond erin om in alle stations werken van befaamde kunstenaars te plaatsen. In Lissabon kwam de metro er in 1959; daar waren het plastisch kunstenaars Maria Keil en haar man,

een architect, die de impuls gaven om kunst in de stations te integreren. Daarbij grepen ze onder meer terug op de traditionele azulejos-techniek, die nadien ook door andere kunstenaars werd overgenomen.

In New York waren het de tekeningen van Keith Haring op de reclamepanelen van de metro die de aanzet gaven om kunst in de stations te integreren. In Napels werd de eerste metrolijn in 1993 in gebruik genomen. Aanvankelijk werden er regelmatig tentoonstellingen van hedendaagse kunst georganiseerd, tot men kunstwerken ook begon te integreren. Dat leverde deze metro uiteindelijk de bijnaam 'kunstmetro' op. Geleidelijk breidde de beweging zich uit tot bijna alle metro's, die elk hun specifieke eigenheid tentoonspreidden – denken we maar aan Toulouse, Kopenhagen, Mexico, Teheran, of zelfs Athene, waar vooral afgietsels van antieke werken te zien waren.

EEN KUNSTENBELEID VOOR DE BRUSSELSE METRO

Het was waarschijnlijk minister van Verkeerswezen Alfred Bertrand die, nog vóór de inhuuldiging van de premetro in 1969, voor het eerst de wens uitsprak om permanente kunstwerken in de toekomstige stations te installeren. In het volle bewustzijn van de potentiële lelijkheid van dit vervoersmiddel, wou men het menselijker, aangenamer en comfortabel maken voor het publiek. Die wens werd al meteen vertaald in de keuze van de bekledingsmaterialen, zoals marmer en keramiek, die in verschillende kleuren op de binnenmuren van de stations werden aangebracht en ze een stijlvol, zelfs luxueus cachet gaven.

Maar kunstenaars vragen hun persoonlijke stempel op deze stations te drukken gaat uiteraard veel verder.



Afb. 2

Roger Somville, studie voor *Notre Temps*, detail van de zuidelijke muur, 1974, kleurpotlood op Unalit, verz. Brussels Hoofdstedelijk Gewest – MIVB (© STIB/MIVB).

In een eerste fase wou men ruimten aanbieden waar befaamde Belgische kunstenaars in om het even welke techniek hun creativiteit de vrije teugel konden laten en van een grote zichtbaarheid konden genieten. Zo konden de metrogebruikers met hedendaagse kunst kennismaken zonder daarom een museum of een galerij te moeten binnenstappen.

Nog vóór de inhuuldiging van de premetro in 1969 werd hiervoor een kunstencommissie opgericht. De commissie had geen echt statuut of een voorziene levensduur en bestond uit vertegenwoordigers van de MIVB en een afgevaardigde van de minister van Verkeerswezen of de minister zelf, aangevuld met specialisten in de hedendaagse kunst en leden van de Speciale Studiedienst (SSD) van de MIVB¹.

In 1972 werden de eerste twee contracten afgesloten, met Roger Dudant en Marc Mendelson, voor de installaties van station Park, die in 1974 werden voltooid. En toen op 20 september 1976 de eerste metrolijn werd ingehuldigd, werd koning Boudewijn in station Hankar ontvangen door Roger Somville, die toen

nog aan het eerste schilderkunstige project voor de metro werkte (afb.1 en 2).

Na de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989 werd de kunstencommissie vervangen door de Artistieke Commissie van de Vervoerinfrastructuur (ACVI) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Van 1990 tot 2008 kwam deze commissie maandelijks bijeen. Ze kreeg diverse taken zoals de spontane kandidaturen van kunstenaars en de integratiemogelijkheden voor nieuwe kunstwerken onderzoeken, kunstenaars selecteren en hun projecten doorlichten, contracten bespreken en opstellen, technische bijstand aan plastisch kunstenaars verlenen, toezicht houden op de lopende werken en meewerken aan de actieve promotie van nieuwe installaties.

In 2008 besliste de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de ACVI te vervangen door het expertisecentrum 'Kunst in de openbare ruimte'. Brussel-Mobiliteit² en de MIVB worden bijgestaan door experts die gekozen worden onder kunstcritici, stedenbouwkundigen, architecten en sociologen. Het doel van het centrum:

een bredere reflectie opzetten die vanuit een specifieke context vertrekt en die ook plaats biedt voor de ideeën en de inbreng van de gebruikers.

Dankzij deze politiek kon zich een totaal nieuw en heel verscheiden cultureel erfgoed ontwikkelen. De installatie van de kunstwerken vereist echter heel wat denkwerk. Ze kunnen niet eenvoudigweg op de muren aangebracht worden of in de ruimte van de stations geplaatst: allerlei beperkingen vereisen om tot een rijkere thematische reflectie op een bredere invulling van het project te komen.



Afb. 3

Roger Somville, *Notre Temps*, 1976, acryl op beton, station Hankar (Oudergem) (© STIB/MIVB).

DE NETELIGE KWESTIE VAN DE INTEGRATIE

Werken die speciaal voor openbare ruimten worden gemaakt, onderscheiden zich om te beginnen door hun afmetingen. Het is van alle tijden en beschavingen dat schilderkunst en beeldhouwkunst op diverse manieren hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van de publieke of private architectuur, en zelfs van funeraire geheelen. Tot in de jaren 1920 werden deze architecturen steevast aangevuld met een schilderij of beeldhouwwerk om het gebouw af te werken, het kleur te geven, maar vooral ook een diepere betekenis te geven. Ten tijde van het 20ste-eeuwse functionalisme, met zijn bijna exclusieve toepassing van beton, beperkten sommige architecten zich nog uitsluitend tot kale en witte muren, omdat ze vonden dat de architecturale vormen voor zich spraken.

Gelukkig was er een tegenbeweging die bleef ijveren voor het combineren van architecturale elementen met de andere disciplines van de plastische kunsten. De integratie van kunst in een gebouw, van welke aard ook, vereist al tijdens het ontwerpstadium een fundamentele samen-

werking tussen de architect en de andere kunstenaars. Gedurende de hele 20ste eeuw verdedigden talrijke opeenvolgende initiatieven dit principe, waaronder de Mexicaanse muralisten, de *Guernica* van Picasso en, dichterbij ons, in België, de groep *Forces Murales* uit 1947, waarin Edmond Dubrunfaut, Louis Deltour en Roger Somville de verdediging van de openbare kunst op zich namen. Al deze schilders waren zich terdege bewust van de noodzaak om tot een dialoog met de architecten te komen. In het geval van de metrostations diende daarenboven rekening te worden gehouden met specifieke beperkingen, waaronder de zware trillingen veroorzaakt door de metros-tellen, de circulatie en het comfort van de reizigers, de veiligheid van zowel het kunstwerk als de gebruikers, de technische duurzaamheid, het licht en de verlichting van de kunstwerken.

Roger Somville, bijgestaan door zes van zijn leerlingen, was de eerste die de schilderkunst in een metrostation introduceerde (afb. 3). Hij bevolkte de zijmuren van station Hankar, een deel van het plafond en de grote muur die als brug over de auto-doorgang fungeert met perso-

nages die de typische trones uit zijn oeuvre hebben. De sterk politiek geëngageerde Somville had een goed inzicht in de verhouding tussen de bebouwde ruimte, haar uiteindelijke bestemming en het daarbij passende schilderwerk. Volgens Somville werd de mensheid heen en weer geslingerd tussen een streven naar vrede en mildheid enerzijds en een ontembare drang naar geweld anderzijds. Dit waren dan ook de ideeën die hij in dit project vertaalde. Op de grote muur boven de perrons evocert de motorrijder links de snelheid van het transport, terwijl een oranjekleurige holte in het midden van de doorgang van ver het gevoel evocert van een hoge-snelheidsprojectie in de ruimte, die overeenstemt met het binnenkomen van de treinen. De blauwe zones stellen een hemel met planeten voor. Door hun koele coloriet verdringen ze een aantal rode, gele en oranje gevlamde wezens die aan ons levensritme voortsnelen naar de achtergrond van een puur picturale ruimte. De borstelstreken zijn snel en onstuimig en scheppen een uitzonderlijke ruimtelijke dynamiek. Snelheid en een gevoel van urgentie stuwen de vormen voort, terwijl rustgevender vlakken samen met



Afb. 4

Jean Glibert, *Sans Titre*, 1987, olieverf op betonslibwanden en gekleurde metalen emailplaten, station Bockstael (Brussel-Laken) (© STIB/MIVB).

de trappen ons voorbereiden op het leven bovengronds. Een man leest de krant, in cafés heerst de kalmte van een rustpauze.

Toen aan Edmond Dubrunfaut werd gevraagd de ingang van metro Louiza aan de kant van het Justitiepaleis voor zijn rekening te nemen, dacht de Commissie meteen aan het thema justitie én aan een wandtapijt – Dubrunfaut ijverde immers al lang voor de herwaardering van deze kunstvorm in België. In het ontwerp dat uitgevoerd werd tussen 1981 en 1985, stonden vrede en respect voor de natuur centraal. Dubrunfaut ontwierp het geheel als een soort gebedsruimte dat de voorbijgangers moet aanzetten tot een moment van bezinning. Of je de (rol)trappen op of af gaat, constant word je bekeken door fragmenten van de grote, in keramiek uitgevoerde gezichten

van zijn *Hommes morcelés*. Op een hoek vormen deze elementen een uitsprong en worden ze aangevuld met effen, glanzende keramiektegels die een deel van de kleuren van het wandtapijt moeten weerspiegelen. Dit alles leidt naar het hoofdwerk, een soort altaarstuk gevormd door het wandtapijt *La Terre en fleurs*, *Notre espoir*. Het stelt een door de vredesduif verenigd gezin voor dat bijna volledig in de weelderige vegetatie opgaat. Het fungeert als het schip van een kerk, een plaats waar je voorbij wandelt of eventjes verpoost, een ruimte voor ritme en contemplatie waar oppervlakken en technieken op elkaar inspelen en de bezoeker constant volgen. Hoewel Dubrunfaut en Somville niet aan het architecturale ontwerp zelf meewerkten, konden ze zich dankzij hun ervaring als rasechte muralisten perfect aan de bestaande ruimten aanpassen.

Van een heel andere aard, maar al evenzeer bekommerd om een kwaliteitsvolle integratie in de architectuur, zijn de ingrepen van Luc Peire in station Roodebeek en van Pieter Vermeersch in station Schuman. In beide gevallen gaat het om niet-figuratieve kunst. Peire was oorspronkelijk een figuratief schilder maar stapte later over naar de geometrie, hoewel hij de notie van verticaliteit uit het figuratieve behield. Voor zijn *Intégration Roodebeek* (1982) werkte hij al vanaf de ontwerpfase van het station samen met architect Jean Petit. Zijn installatie is gemaakt van elementen in inox en zeefdrukglas. Die vormen een rasterwand die diepte en onregelmatige ritmes creëert, als een mensenmassa die tegelijk stilstaat en voortbeweegt, gevolgd door de blik van de voorbijganger. De structuur van de verdieping vindt weerklank in de compo-

sitie van marmer en blauwe, grijze en witte steen in de centrale hal. Vermeersch van zijn kant koos voor een ingreep boven de roltrappen en onder de passerelle boven de sporen die rekening hield met de architecturale indeling. Ook voor hem is de verhouding tot de architectuur essentieel. De geleidelijke kleurovergangen op zijn muurschilderingen scheppen vergelijkende lichtintensiteiten die de bezoeker onderdompelen in kleur, donker en licht en aanzetten tot dromen en meditatie.

Jean Glibert was goed voor twee ingrepen in de Brusselse metro. Een eerste keer in 1976, in station Merode, met een installatie van keramiektiegels die ritmes en een kleurentaal scheppen waarop de reiziger zijn blik kan laten rusten of zich kan verwonderen over het wiskundige model waarvoor de ontwerper heeft gekozen. Voor station Bockstael (afb. 4) werkte Glibert in 1987 al van meet af aan samen met architect Maxime Brunfaut omdat hij de materialen van het bouwwerk zelf wilde gebruiken. Hij voegde er metaal en kleuren aan toe door beweeglijke emailen platen te creëren die door de luchtverplaatsing van de metrostellen de stationsomgeving constant van uitzicht doen veranderen. De aleatorische kinetiek maakt van deze ingreep een mooi voorbeeld van geslaagde integratie in de bestaande architectuur.

Het was echter niet alleen in de muren dat kunstwerken werden geïntegreerd. Voor het station Graaf van Vlaanderen (1981) ontwierp Paul Van Hoeydonck een tot planetarium omgevormd plafond waartoe 16 mannequins worden aangetrokken die, hoewel ze vleugelloos zijn, het exploit van Icarus willen imiteren (afb. 5). De getransformeerde bovenruimte geeft het station een onwezenlijk uitzicht en brengt het daardoor tot leven. In het Zuidstation (1988) ontwierp Jacques Moeschal,



Afb. 5

Paul Van Hoeydonck, *16 X Icarus*, 1981, bronzen beelden en gipsvormen, station Graaf van Vlaanderen (Sint-Jans-Molenbeek) (© STIB/MIVB).



Afb. 6

Simone et Lucien Kroll, station Alma (Sint-Lambrechts-Woluwe), 1982 (© STIB/MIVB).



architect van opleiding, de decoratie van een deel van het plafond en van enkele muren ter hoogte van de perrons en de toegangspoortjes door ze te koppelen aan de bewegwijzering. Hij respecteerte daarbij de betonnen ruwbouw, benadrukte die zelfs, en hield zich aan de technische vereisten.

Station Alma (1982) is een geval apart (afb. 6) doordat het in zijn geheel tot kunstwerk is omgevormd, dankzij de verbeeldingskracht van de ontwerpers Lucien en Simone Kroll. Deze levende architectuur doorspekt met surrealistische verwijzingen ziet eruit als een woud van pijlers die bomen imiteren, tot en met de 'huid' van hun schors.

Omgekeerd zijn er ook ingrepen die simpelweg aansluiten bij het oeuvre van een bepaalde kunstenaar, wiens werken soms in een groter formaat werden uitgevoerd en die zonder enig risico konden worden verhuisd. Voorbeelden daarvan zijn Alechinsky, Pierre Cordier en Jan Cox.

DE BAND TUSSEN HET KUNSTWERK EN DE PLAATS

De namen van de meeste stations zijn kort gehouden en verwijzen in de meeste gevallen naar een eigenaam, plaatsnaam of persoon, en dit om vertaalproblemen te vermij-

den, want alle metrostations moeten zowel een Nederlandse als een Franse naam hebben. Er zijn ook namen die naar de geschiedenis van een wijk, een straat of een bekende figuur verwijzen, voor sommige ontwerpers de aanleiding om dit verband te illustreren. Anderen zochten dan weer inspiratie in de metro zelf en in zijn impact op de omgeving.

De meest poëtische ingreep is wellicht die van Paul De Gobert in station Vandervelde (1982): *La Grande Taupe et le Petit Peintre* is een lange muurschildering in acrylverf die de Woluwevallei vóór de aanleg van de metro voorstelt. De lijn die de bodem weergeeft, volgt de golvingen van

het reliëf en bakt de grens af met een mozaïekstrook die de herinnering oproept aan het uitgraven van de geul waarin de reiziger zich bevindt. Dieren, planten en fossielen bevolken een amusante en gevarieerde droomwereld. Dit perfect in de architectuur geïntegreerde werk is een bijzonder geslaagd voorbeeld van de confrontatie tussen de boven- en ondergrondse wereld. In station Aumale (1982) installeerde Jean-Paul Laenen op een oppervlakte van 600 m² een compositie van zwart-witfoto's die het leven van de wijk vóór en tijdens de aanleg van de metrolijn toont. Verleden en heden komen hier harmonieus samen en brengen het station helemaal tot leven.



Afb. 7

Camiel Van Breedam, *Belgica*, 1987, geschilderde geëmailleerde bogen, station Belgica (Jette), [© STIB/MIVB].. Dit werk stelt een regenboog voor om het belang van de bescherming van de Zuidpool te onderstrepen voor het klimaat en het leefmilieu op Aarde.



Afb. 8

Paul Delvaux, *Nos vieux trams bruxellois*, maquette van het schilderij in het station Beurs (Brussel), 1978, pen en aquarel op papier, verz. Brussels Hoofdstedelijk Gewest – MIVB (© STIB/MIVB).

De Belgicalaan en het gelijknamige metrostation (respectievelijk 1987 en 2009) zijn vernoemd naar het schip van de eerste Zuidpoolexpeditie, die Adrien de Gerlache in 1897-1899 ondernam. De kunstenaar benadrukt hiermee de rol van België op dit gebied en brengt twee historische momenten samen via zijn voorstelling van de *International Polar Foundation* en haar inzet voor het klimaat (afb. 7).

Ondertussen sloeg de samenwerking tussen Brussel-Mobiliteit en de MIVB ook nieuwe wegen in. Onder de noemer Culturele Dynamiek werden interventies voorgesteld die soms maar niet systematisch aan kunstenaars werden toevertrouwd. Het ging om de creatie van originele omgevingen, tijdelijke installaties of samenwerkingen met het gebruikerspubliek of met prestigieuze instellingen. Twee voorbeelden verbonden aan de namen van stations en hun geschiedenis illustreren hoe zo de context soms werd verbreed. Station Munthof (1988) kreeg van de Nationale Bank een bruikleen op lange termijn van materieel voor het slaan van munten – een herinnering aan de activiteit die vroeger in deze wijk plaatsvond. En in het Zuidstation, ter hoogte van de toegangspoortjes van lijnen 2-6 en 3-4, zijn het beenderfragmenten van prehistorische dieren die

in bruikleen zijn gegeven door het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen.

.....
**DE GESCHIEDENIS VAN
 HET STEDELIJK VERVOER**

De geschiedenis van het stedelijk vervoer is onlosmakelijk verbonden met die van onze steden, die hiervoor zo dikwijls door grote werken zijn opengereten. Ze volgt tevens de evolutie van onze levensstijl, opvattingen,

kleding, mechanische hulpmiddelen, enz., en bepaalt ook ons levensbeeld en onze manier van denken. Zo worden ons temperament en de algemene Belgische context vaak met het surrealisme geassocieerd. Zelfspot is ons inderdaad niet vreemd, zoals ook blijkt uit het werk van sommige van onze grootste kunstenaars. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de muren van onze metro zijn versierd met voorstellingen die nu eens realistisch en dan weer denkbeeldig en humoristisch zijn.



Afb. 9

François Schuiten, *Le Passage inconnu*, 1993, muurcompositie in geverfd hout en stukken van trams, station Hallepoort (Sint-Gillis) (© STIB/MIVB).

Als fervent liefhebber van treinen en trams mocht Paul Delvaux uiteraard niet ontbreken in de Brusselse metro (afb. 8). In station Beurs (1978) zien we oude rijtuigen uit de stelplaats van Woluwe vertrekken. De reizigers en enkele toekijkende voorbijgangers, uitgedost in historische kledij, maken het schilderij tijdloos maar zijn tegelijk ook heel kenmerkend voor het universum van deze schilder. Eenzelfde aanpak kenmerkt een timpaan van station Gribaumont, met zijn confrontatie van verleden en heden, van denkbeeldige machines en eigentijdse metrostellen. Op het schilderij *Le Tropolitain* uit 1976 stelt Roger Nellens drie zuiver denkbeeldige, sympathieke en humoristische loco-machines voor. Een derde ludieke kunstenaar, François Schuiten, werkte in 1993 delen van echte Brusselse tramstellen in station Hallepoort in om een van zijn futuristische, imaginaire en poëtische steden te scheppen waarin de gehaaste reiziger vanuit de reële wereld terecht komt (afb. 9).

VAN DE MEDEWERKING VAN DE TOESCHOUWER TOT BURGERPARTICIPATIE

Hoewel de Brusselse metro zijn gebruikers dus een indrukwekkende galerij van hedendaagse kunst aanbiedt, moeten die gebruikers deze ook nog opmerken en ze ontdekken door er dagelijks te passeren. Enkele kunstenaars vragen wel aan de reizigers om hen een beetje van hun kostbare tijd te gunnen. Zo wordt de *Moving Ceiling* (1976) van Pol Bury in station Beurs, zoals de titel aangeeft, geanimeerd door bewegingen die het werk constant van vorm doen veranderen en die meer vereisen dan een vluchtige blik (afb. 10).

Elders zijn er assemblages van spiegels die – afhankelijk van de verplaatsing van de bezoeker, het moment



Afb. 10

Pol Bury, *Moving Ceiling*, 1976, 75 cilinders in roestvrij staal, station Beurs (Brussel) (© STIB/MIVB).



Afb. 11

Françoise Schein, *Dyade*, 1993, geglazuurd keramiek, station Sint-Gillisvoorplein (Sint-Gillis) (© STIB/MIVB).

van de dag, de verlichting of de door het metrostel veroorzaakte luchtstroom – beelden opwekken die door

weerspiegelingen worden veroorzaakt. Daardoor wordt een gelaagd en constant veranderend werk

gecreëerd dat een zekere participatie van het publiek vereist. Twee voorbeelden dringen zich op: enerzijds het werk van Vic Gentils in station Thieffry (1976), waarop mensen van over de hele wereld een zon vereren die uiteenspat in duizend lichtjes die variëren naargelang de kijkrichting, en anderzijds de ingreep van Michel Martens in station Diamant (1984), waar een vergelijkbaar facetwerk een bewegend beeld schept met talloze glinsterende reflecties – een verwijzing naar het slijpen van de edelsteen waarnaar het station is vernoemd.

Het project *Dyade* (1993) voor station Sint-Gillisvoorplein sluit naadloos aan bij het algehele oeuvre van Françoise Schein rond de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens en de notie van grenzen. De teksten op de geëmailleerde keramiektegels zetten onmiddellijk aan tot lezen; die drang wordt nog versterkt door de afwezigheid van leestekens en het feit dat alle woorden aan elkaar zijn geschreven. De boodschap sleept de toeschouwer onwillekeurig mee en zet hem aan tot nadenken – meer dan een klassiek opschrift dat zou doen. De metrogebruiker wordt een actieve medespeler die niet kan weerstaan aan de aandring om tekstfragmenten te ontdekken. De grafische weergave van de Europese landsgrenzen laat zich dan weer moeilijker vatten en noopt tot een diepere reflectie. Ongetwijfeld zien we hier de grootst mogelijke interactie tussen bezoeker en ontwerper (afb. 11).

Vervolgens zetten kunstenaars nog een stap verder door de mensen zélf te betrekken bij het creatieve proces. Daar het om openbare kunst gaat, wordt de bestemming ervan door zijn persoonlijke deelname heel nauw betrokken bij het werk dat hij zich moet toe-eigenen. De nieuwe mogelijkheden die zich aldus openen, werden ook in het nieuwe beleid voor kunst in de metro geïntegreerd. Van



Afb. 12

Pjeroo Roobjee, *De kleuren van de solidariteit*, 2004, mozaïek, station Rogier (Brussel) (© STIB/MIVB).



Afb. 13

Hamsi Boubeker, *Les Mains de l'espoir*, 1999-2008, schilderijen op multiplexpanelen en beglaasde geëmailleerde staalplaat, station Lemonnier (Brussel) (© STIB/MIVB).

kunstenaars wordt nu ook verwacht dat ze in hun esthetische keuze blijken geven van hun inzicht in de maatschappelijke setting. Deze reflectie is een integraal onderdeel geworden van veel kunstwerken, die vaak *in situ* worden uitgewerkt en waarbij voorbijgangers in dialoog gaan met de kunstenaars. Sommige ontwerpers, zoals Martin Guyaux, observeren het komen en gaan in de metrogangen gedurende lange tijd voor ze aan hun ontwerp beginnen.

Welzijnszorg en de *Mouvement Ouvrier Chrétien* schonken aan station Rogier een mozaïek naar een ontwerp van Pjeroo Roobjee dat in 2004 door Gino Tondat werd uitgevoerd en als doel had de overheid en het publiek te sensibiliseren voor de problemen van de armsten. Maar liefst 270.000 mensen ondertekenden een petitie en brachten elk een mozaïeksteentje mee (afb. 12). Andere, al even originele initiatieven hebben geleid tot een realisatie die publiek,



Afb. 14

Nora Theys, *Portraits de femmes*, 2016, olie op doek, station Madou (Sint-Joost-ten-Node) (© STIB/MIVB).

metro en kunstschepping onlosmakelijk met elkaar verbinden. Voor station Anneessens deed de fotograaf Vincen Beeckman een beroep op de regelmatige gebruikers, het personeel en de omwonenden van het station, die elk een moment en een situatie selecteerden om een portretmozaïek van het leven tot stand te brengen, aangevuld met stillevens en sfeerbeelden uit de buurt. Het resultaat is een soort cartografie van de wijk en de mensen die er vertoeven. Misschien herkennen of ontdekken sommigen zichzelf hier – de uiteindelijke bedoeling is immers een gevarieerde dynamiek in de wijk op gang te brengen.

In het kader van de renovatie van station Lemonnier verzamelde Hamsi Boubeker in 1999 voor zijn *Les Mains de l'espoir* van over de hele wereld handafdrukken van kinderen, bekende figuren en mensen uit kansarme of marginale bevolkingsgroepen. Deze op de muur aangebrachte handen worden aangevuld met een decoratie die uit de Kabyllische traditie stamt (afb. 13). Zo draagt dit drukbezochte station een boodschap van gastvrijheid en vrede uit.

Binnen de Culturele Dynamiek deden verscheidene kunstenaars via hun ingrepen een beroep op de actieve participatie van de burger. Jeroen de Vlaminck, vroeger zelf arbeider op de werf van de metro, toont in station Kunst-Wet foto's van de werkzaamheden die op exact diezelfde plek werden uitgevoerd. En in haar project rond vrouwen en hun gebruik van het openbaar vervoer, schilderde Nora Theys vier portretten van vrouwen uit Sint-Joost-ten-Node bestemd voor station Madou, dat zich aldus volledig met zijn wijk kon identificeren (afb. 14).

ORIGINELE TECHNIEKEN EN CONFRONTATIES

De hedendaagse kunst maakt steeds meer gebruik van technisch onderzoek in alle domeinen. Hoewel de aanwezigheid van kunstwerken in een metrostation aan specifieke beperkingen onderhevig is, zijn de kunstenaars er nooit belemmerd geweest in hun technische keuzes. Veelal illustreert het kunstwerk datgene waarmee elke kunstenaar zelf al bezig is, terwijl de plaatsgebonden beperkingen ook het creatieve proces bevoor-

deren en aanleiding kunnen geven tot het verkennen van nieuwe wegen. Hoewel we tal van 'klassieke' schilderijen in de Brusselse metrostations aantreffen, zijn ook alle aanverwante technieken aanwezig. Een belangrijke factor blijft duurzaamheid, die het gebruik vereist van resistente materialen zoals keramiek, steen of glas-in-lood.

Alle 20ste-eeuwse sculpturale technieken zijn vertegenwoordigd en scheppen boeiende confrontaties en dialogen in de gangen in de stations. Meer nog dan de schilderkunst of de tweedimensionale ingrepen, transformeren driedimensionale werken de ruimte en brengen ze die tot leven. Dat geldt onder meer voor de *Voûtes flexibles* van Tapta uit 1985, ontworpen voor station Veeweyde. Thierry Bontridder gebruikte metalen kabels in station Delacroix (2006) om zijn onderzoek voort te zetten naar spiralen enerzijds en de kosmische wereld en de maanfasen anderzijds (afb. 15). Dit fascinerende werk draagt de titel *Cohérences* en betreft door zijn onmiskenbare poëzie de toeschouwer bij een mathematisch spel.

De twee realisaties van Antoine Mortier in station IJzer (1988) evoceren de veldslagen die in de maand oktober 1914 plaatsvonden, in een indrukwekkende *Piëta* gemaakt van cortenstaal, vergezeld van het *Barrière devant l'Yser* waaraan een kroon is opgehangen die naar koning Albert I verwijst. Ook dit bijzonder aangrijpende geheel refereert aan de naam van het station.

De bestellingen van kunstwerken lagen soms vele jaren uit elkaar, waardoor werken uit verschillende tijdperken en stromingen met elkaar in confrontatie treden. In station Kruidtuin hebben vier beeldhouwers een monumentaal spoor getrokken dat vier totaal verschillende opvattingen tot leven brengt. *The last migra-*



Afb. 15

Thierry Bontridder, *Cohérences*, 2006, reeks rechthoekige metalen frames bespannen met roestvrijstalen kabels, station Delacroix (Anderlecht) [© STIB/MIVB].

tion van Jean-Pierre Ghysels, dat in 1977 perfect in de architecturale context werd geïntegreerd, suggereert de beweging van vogels in volle vlucht. Totaal anders is *Tramification fluide/Tramification syncopée* van Emile Souply uit 1978, dat een ruimte vult met een geheel van geëmailleerde buizen in een driedimensionale montage die zowel aan klassieke metroplaattegronden herinnert als aan het ritme van de gekleurde metrostellen. Het polychrome houtwerk van Pierre Caille uit 1980 sluit dan weer naadloos aan bij de galerij van komische figuren die de kunstenaar zijn hele leven lang heeft beeldhouwd. Het werk creëert een humoristische confrontatie tussen de stroom van gehaaste reizigers en de kleurrijke, onverschillige silhouetten. Tot slot koos ook Martin Guyaux voor dit station om er in 2004 een bijzonder sterk werk te installeren: *L'Odyssee*, dat een soort zonnereis voorstelt, als in een sciencefictionfilm (afb. 16).

.....

UITWISSELINGEN, ACTUALITEIT EN NIEUWE TRENDS

In het kader van een in 2002 onder-
tekend samenwerkingsakkoord

tussen de regering van Québec en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, werd een artistieke uitwisseling opgezet tussen de metro van Montréal, die in 1966 was opengegaan, en de tien jaar jongere Brusselse metro. Al vanaf het ontwerpstadium drukten beide metro's de wens uit om kunst in de stations te integreren. Ze speelden op dat gebied duidelijk een voortrekkersrol, en hun voorbeeld kreeg steeds meer navolging. In 2018 werd een werk van de Canadees Patrick Bernatchez geïnstalleerd in station

Troon, terwijl een werk van de Belg Adrien Lucca een plaats kreeg in station Place d'Armes in Montréal. In de bronzen leuningen van Patrick Bernatchez zijn verklaringen gegraveerd van een Inuit-immigrante uit Canada en van een Congolese immigrant in Brussel, die allebei al op heel jonge leeftijd verschrikkelijke dingen hadden meegemaakt.

De Brusselse metro heeft ook zijn deel gehad van de meest weerspannende actualiteit. Niemand zal de



Afb. 16

Martin Guyaux, *L'Odyssee*, 2004, bronzen sculpturen, station Kruidtuin (Sint-Joost-ten-Node) [© STIB/MIVB].



Afb. 17

Benoît Van Innis, *L'Olivier*, 2016, glazuur op keramische tegels, station Maalbeek (Brussel) (© STIB/MIVB).

aanslag van 22 maart 2016 in station Maalbeek vergeten. Zoveel mensenslevens gingen verloren, zoveel andere levens werden voor altijd verwoest. De muren van het station zijn thans

versierd met de spontane getuigenissen uit de dagen na deze ramp. De oorspronkelijke decoratie van Benoît Van Innis werd tijdens de ontploffing deels verwoest, maar de kunst-

naar verving ze in 2016 door een grote *Olijfboom*, symbool van hoop en vrede, vergezeld van een gedicht van Federico García Lorca (afb. 17).

Het mag duidelijk zijn dat de metro een bijzonder levend geheel is dat een wezenlijk deel is geworden van het leven van de burgers en dat samen met hen evolueert. Er worden steeds nieuwe initiatieven genomen. Zo werd in februari 2019, na de renovatie van station Beurs, een ruimte ingehuldigd die volledig aan actuele kunst is gewijd en QARTIER werd gedoopt. De sterrenbeelden die door de belichting van architect Gordana Micic worden gevormd, leiden de reiziger naar een moderne open ruimte met etalages en panelen. Deze ruimte wordt gedurende enkele maanden ter beschikking gesteld van nieuwe culturele spelers die er minstens drie tentoonstellingen per jaar organiseren. Zo krijgen



Afb. 18

QARTIER, ruimte voor actuele kunst, station Beurs, (Brussel) (© STIB/MIVB).



Afb. 19

Jephane de Villiers, *Geheugenfragmenten*, 2004, schilderij op doek, bronzen sculptuur, houten kar, linnen, galons,, station Albert (Vorst) [© STIB/MIVB].

ook jonge ontwerpers en opkomende, niet-professionele kunstenaars de kans om hun verbeelding de vrije teugel te laten.

Geschraagd door 50 jaar geschiedenis en cultuur heeft de Brusselse metro zich dus kunnen ontplooiën tot een prachtig museum waarin iedereen *Geheugenfragmenten* kan komen ontdekken, zoals Jephane de Villiers ze in zijn denkbeeldige beschaving Arbonië noemt (afb. 18), een wereld waarin kunst en mensen elkaar steeds weer ontmoeten.

Vertaald uit het Frans

BIBLIOGRAFIE

- GUISSSET, J., *Edmond Dubrunfaut. Des murs qui parlent*, Éd. Eder, Brussel, 1998.
- GUISSSET, J., en BAILLARGEON, C., (red.), *Forces murales, un art manifeste. Louis Deltour Edmond Dubrunfaut, Roger Somville, Mardaga*, Waver, 2009.
- *Kunst in de Metro. Een reis doorheen de grootste ondergrondse kunstgalerij van Brussel*, STIB/MIVB, Brussel, 2019.

- *Kunst in de metro Brussel. Twintig jaar monumentale kunst*, Gemeentekrediet, Brussel, 1993.
- *Kunst in de metro*, Brussel, 1982.
- *Kunst in de metro*, Brussel, 1976.
- *Metrovisie, verleden, heden en toekomst*, Brussel, STIB/MIVB, 2009.
- *Middernachtzon – Adrien Lucca. Brussel – Montréal*, Brussel-Mobiliteit, Brussel, 2017.
- *Sol/Grond, Patrick Bernatchez*, Brussel-Mobiliteit, STM, 2017.
- STRÖM, M., *Métro-Art dans les Métro-Poles: art et architecture dans les métropoles*, Jacques Damase éd., Parijs, 1990.

NOTEN

1. Deze dienst werd in 1963 opgericht en stond destijds onder toezicht van het ministerie van Verkeerswezen. Zijn taak bestaat erin de zones op te sporen waar het openbaar vervoer circulatieproblemen ondervindt, de geplande ondergrondse werken te bestuderen en de toekomstige behoeften te voorspellen.
2. Mijn oprechte dank gaat uit naar Tiffany Hernalesteen en Nathalie Coppin, voor hun gastvrijheid en de goede samenwerking, zonder hun vriendelijkheid te vergeten.

Art in the metro: A museum of contemporary art

The oldest metro lines in Brussels are currently celebrating their fiftieth year of operation. An early 'premetro' line was opened in 1969, in advance of the metro proper, which came into service in 1976. Even before it started running, a decision had been made to give Belgian artists the opportunity to create pieces for each station, thus enabling commuters to get to know contemporary works of art. A committee had also been set up to decide which works would be installed across the network. This committee still sits today.

When creating work for a metro station the artist needs to take multiple constraints into consideration (vibration, commuter flow, durability of the materials used). Over the years artists have employed different techniques with painting and sculpture topping the list, but also including ceramics, photography, and installation-art. Themes likewise vary: they may be of the artist's own inspiration or they may tie in with the name of the station or the history of the metro. Over time, the selection committee's views have evolved and its deliberations now encompass aspects such as the active involvement of users, as observers or 'de-coders' of a work, and the enlistment of amateur artists for temporary exhibitions.

This fund of new additions to our cultural heritage, built up over some 50 years, has transformed the Brussels metro—as metros in other cities have been transformed—into what is essentially an ever-changing gallery of contemporary art.

COLOFON

REDACTIECOMITÉ

Stéphane Demeter, Paula Dumont,
Murielle Lesecque, Griet Meyfroots,
Valérie Orban, Cecilia Paredes,
Brigitte Vander Bruggen

EINDREDACTIE NEDERLANDS

Paula Dumont en Griet Meyfroots

EINDREDACTIE FRANS

Stéphane Demeter

REDACTIESECRETARIAAT

Murielle Lesecque

COÖRDINATIE DOSSIER

Paula Dumont

COÖRDINATIE ICONOGRAFIE

Julie Coppens

AUTEURS/ REDACTIONELE MEDEWERKING

Werner Adriaenssens, Anne-Lise
Alleaume, Jean-Marc Basyn, Amandine
Berry, Guy Conde-Reis, Françoise
Cordier, Thomas Deprez, Paula Dumont,
Jacqueline Guisset, Pascale Ingelaere,
Christophe Loir, Irène Amanti Lund,
Cristina Marchi, Marc Meganck, Griet
Meyfroots, Eric Min, Valérie Montens,
Marie Nobels, Valérie Orban, Cecilia
Paredes, Christian Spapens, Septembre
Tiberghien, Véronique Van Bunnan,
Brigitte Vander Bruggen, Peter Van
Goethem

NALEZING

Koenraad Raeymaekers, Coralie Smets,
Tom Verhofstadt en de leden van het
redactiecomité

VERTALING

Gitracom, Hilde Pauwels, Erik Tack,
Ubiqu Belgium NV/SA

VORMGEVING

Polygraph'

ONTWERPER VAN DE MAQUETTE

The Crew communication nv

DRUK

Graphius Brussels

VERSPREIDING EN ABONNEMENTENBEHEER

Cindy De Brandt,
Brigitte Vander Bruggen
bpeb@urban.brussels

BEDANKINGEN

De families Sergysels en Spanoghe,
Manon Brotcorne, Virginie Luel, Thierry
Mondelaers, Sandrine Tielemans,
Stéphane Vanreppelen

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Bety Waknine, directeur-generaal,
Urban.brussels (Gewestelijke
Overheidsdienst Brussel
Stedenbouw en Erfgoed)
Kunstberg 10-13, Brussel

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

CONTACT

Urban.brussels
Kunstberg 10-13, 1000 Brussel
www.erfgoed.brussels
bpeb@urban.brussels

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 Urban.brussels

LIJST MET AFKORTINGEN

CIDEP – Centre d'information, de
documentation et d'étude du patrimoine
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor
het Kunstpatrimonium / Institut
royal du Patrimoine artistique
KMKG Koninklijk Musea voor
Kunst en Geschiedenis
KMSKB Koninklijke Musea voor
Schone Kunsten van België
MSB – Museum van de Stad Brussel
PSK – Paleis voor Schone Kunsten
SAB – Stadsarchief Brussel
STIB/MIVB Société des Transports
Intercommunaux de Bruxelles/
Maatschappij voor Intercommunale
Vervoer te Brussel
WHI – War Heritage Institute

ISSN

2034-5771

WETTELIJK DEPOT

D/2019/6860/014

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

Erfgoed Brussel Reeds verschenen

001 - November 2011
Terug naar school

002 - Juni 2012
De Hallepoort

003-004 - September 2012
De kunst van het bouwen

005 - December 2012
Hôtel Dewez

Extra nummer 2013
Het erfgoed schrijft onze geschiedenis

006-007 - September 2013
Brussel, m'as-tu vu ?

008 - November 2013
Industriële architectuur

009 - December 2013
Parken en tuinen

010 - April 2014
Jean-Baptiste Dewin

011-012- September 2014
Geschiedenis en herinnering

013- December 2014
Cultusgebouwen

014 - April 2015
Zoniënwoud

015-016 - September 2015
Ateliers, fabrieken en kantoren

017 - December 2015
Stadsarcheologie

018 - April 2016
De Gemeentehuizen

019-020 - September 2016
Stijlen gerecycleerd

021 - December 2016
Victor Besme

022 - April 2017
Art nouveau

023-024 - September 2017
Natuur in de stad

025 - December 2017
Conservatie op de steigers

026-027 - April 2018
Kunstenaarsateliers

028 - September 2018
Het Erfgoed, dat zijn wij!

Laatste nummers



Extra nummer - 2018
De restauratie van
een uitzonderlijk decor



029 - December 2018
Historische Interieurs



030 - April 2019
Beton



urban
.brussels

SUR BRUXELLES URBANISME ET PATRIMOINE
BSE BRUSSEL STEDENBOUW EN ERFGOED

15 €



ISBN 978-2-87584-182-7