

Thurn en Taxis

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

55



Thurn en Taxis

Richard Kerremans



VERVOER PER TREIN EN PER SCHIP: CONCURRENTEN OF PARTNERS?	4
DE VLAKTE VAN THURN EN TAXIS, AAN DE POORTEN VAN DE STAD.	6
DE ARCHITECTUUR VAN THURN EN TAXIS.	20
EEN WIJK IN VOLLE ONTWIKKELING	36
VANDAAG.	47

Vorige pagina,
Interieur van het Koninklijk
Pakhuis, 2012.
(© GOB)

Zicht op het Koninklijk Pakhuis
vanaf de Akenkaai.
(verz. Belfius Bank - Académie royale
de Belgique © ARB-GOB)



De pakhuizen en het maritiem station van Thurn en Taxis getuigen op markante wijze over de ontwikkeling van België en meer bepaald van Brussel in een periode –het einde van de 19de eeuw– toen ons land tot de economische grootmachten van de wereld behoorde. België dankte die positie voornamelijk aan zijn bloeiende industrie, zijn aanzienlijke grondstoffenvoorraden (vooral steenkool), zijn goedkope arbeidskrachten en zijn handelsrelaties met de andere landen. Op dat laatste punt zou Thurn en Taxis een essentiële rol gaan spelen door de brug te slaan tussen waterwegen en spoorwegen.

Het indrukwekkende uitzicht en de architecturale kwaliteiten van het gebouwencomplex benadrukken niet alleen het talent en de bekwaam-

heid van de architecten en ingenieurs, maar ook het vakmanschap van al wie aan de bouw heeft meegewerkt.

Op technisch vlak blijkt dat ze aan de spits stonden van de industriële bouwkunde van die tijd, zowel door het gebruik van gewapend beton en flexibele metaalskeletten als door het intensieve gebruik van nieuwe machines die door stoom of elektriciteit werden aangedreven.

In de omgeving van het complex Thurn en Taxis ontstonden bovendien nieuwe wijken rond de talrijke ondernemingen die er werden opgericht: bedrijven voor de verhandeling en verwerking van de vele producten die in het goederenstation aankwamen, de haveninstallaties en hun opslagplaatsen of nog de douanediens ten.

Vervoer per trein en per schip: concurrenten of partners?

Het project van Thurn en Taxis is ontstaan op het kruispunt van twee vervoermiddelen die beide hebben bijgedragen tot de economische groei van Brussel en België. Het water kwam eerst, met de opening in 1561 van het kanaal van Willebroek dat de stad een veel efficiëntere uitweg naar zee bood dan de Zenne met haar grillige loop en verzandende bedding. De trein volgde bijna drie eeuwen later, toen op 5 mei 1835 de eerste spoorlijn voor personenvervoer van het Europese continent in gebruik werd genomen.

De spoorwegen kenden een snelle ontwikkeling en vervoerden zowel reizigers als afgewerkte producten en grondstoffen, in de eerste plaats steenkool. Om het goederenverkeer tussen de verschillende streken van het land te bevorderen, werd ook het vervoer over water in die jaren verder uitgebouwd met de ingebruikname van het kanaal van Charleroi in 1832 en de modernisering van het kanaal van Willebroek tussen 1829 en 1836. De uitbreiding van het kanalenet over het gehele land werd echter lang afgeremd door de felle concurrentie van de spoorwegen die tot in de jaren 1880 het grootste deel van de beschikbare financiële middelen opslorpten. De ontwikkeling ervan en in het bijzonder van het project Brussel-zeehaven werd ook beschouwd als concurrentie voor de haven van Antwerpen, die kon rekenen op vurige verdedigers binnen de regering. Bovendien was er nog de tol die het scheepvaartverkeer op de Schelde hinderde. Die belasting was door Nederland ingevoerd sinds de Belgische onafhankelijkheid en woog zwaar op de staatsbegroting. Om de economische opgang van het land te stimuleren had de Belgische regering immers besloten die belasting op zich te nemen door ze aan de scheepskapiteins terug te betalen. Die situatie duurde tot de afkoop van de tol door België in 1863, met de financiële steun van de belangrijkste landen van wie de schepen van de rivier gebruikmaakten. Met het herstel van het vrije scheepsverkeer werd het idee om Brussel uit te rusten met een zeehaven nieuw leven ingeblazen.

Paradoxaal genoeg speelde de economische crisis die ons land vanaf de jaren 1870 trof en gepaard ging met faillissementen, werkloosheid, dalende lonen en vastgoedprijzen, eveneens in de kaart van de voorstanders van het zeehavenproject. Meer en meer won de overtuiging veld dat Brussel een groeiende industriële en commerciële activiteit nodig had en dat zowel het spoorvervoer als dat via het water daarin een belangrijke rol te spelen had. Die gedachte werd duidelijk verwoord op het internationaal congres voor de binnenscheepvaart in 1885: *“De echte transportinfrastructuur van een land omvat zowel spoorwegen als kanalen die, tot groot voordeel van de industrie en de handel, de verkeersstromen onder elkaar verdelen volgens hun mogelijkheden. De kanalen zullen de spoorweg ontlasten van het vervoer van grondstoffen en haar zo een goede dienst bewijzen door de spoorweg in staat te stellen een volledig aanbod van snelle diensten uit te bouwen.”*

Onder druk van de industriële en commerciële wereld ontstond daarom vanaf de jaren 1870 het plan voor de bouw van een zeehaven in Brussel. Dit plan werd met grote hardnekkigheid en volharding verdedigd door de *Cercle des Installations maritimes*, die in 1881 werd opgericht door een honderdtal prominenten uit de wereld van industrie, handel en beurs, en die in enkele jaren zowat tweeduizend leden telde. Het oorspronkelijke project werd herhaaldelijk gewijzigd en mondde een twintigtal jaar later uit in de oprichting van het gebouwencomplex van Thurn en Taxis.



Deze oude stoomlocomotief deed van 1923 tot 1970 dienst in het havengebied. Hij heeft een rustplaats gekregen op een van de bruggen over het kanaal waarover vroeger de konvoien met treinwagons reden en symboliseert de complementariteit tussen spoor en water die Thurn en Taxis kenmerkte. (foto van de auteur)

De vlakte van Thurn en Taxis, aan de poorten van de stad

De plaats die gekozen werd voor de toekomstige haveninstallaties was ooit eigendom van de oude aristocratische familie von Thurn und Taxis. De terreinen die deze steenrijke familie aan het begin van de 18de eeuw had verworven, werden in 1872 verkocht aan de *Société immobilière de l'Allemagne du Sud* en enige tijd daarna doorverkocht aan de Belgische Staat, toen de plannen voor een nieuw goederenstation vorm kregen. In 1908 ten slotte verkocht de Belgische overheid het deel van de gronden waar kort voordien het Koninklijk Pakhuis en zijn bijgebouwen waren opgetrokken, aan de *Société du Canal et des Installations maritimes*.

Aangezien deze gronden buiten de stadsgrenzen van Brussel lagen, had het stadsbestuur in 1892 de aanhechting ervan als voorwaarde gesteld om een bedrag van circa 12.400.000 frank te investeren in de bouw van de toekomstige haveninstallaties. Niet minder dan 89 hectare werd zo ingelijfd, 52 afgestaan door Laken en 37 door Sint-Jans-Molenbeek. Deze laatste gemeente maakte blijkbaar geen bezwaar tegen deze annexatie, maar het gemeentebestuur van Laken protesteerde heftig en het duurde vijf jaar alvorens op 19 augustus 1897 een wet werd goedgekeurd die een einde maakte aan het conflict. Door die wet werden de betwiste gronden aan Brussel toegekend in ruil voor een schadeloosstelling aan de gemeente Laken.



Blazoen van de familie von Thurn und Taxis.

EEN INVLOEDRIJKE FAMILIE

In 1501 benoemde Filips de Schone, vader van de latere Keizer Karel, de Italiaanse edelman Francesco Tasso, tot "maistre de nos postes". Deze rijke familie, afkomstig uit het dorpje Cornello dei Tasso in Noord-Italië, had een das in haar blazoën – tasso in het Italiaans. Dankzij zijn vele verwanten in de voornaamste Europese steden, slaagde Francesco Tasso of François de Taxis erin een netwerk van postverbindingen uit te bouwen tussen onder andere Madrid, Wenen, Venetië, Amsterdam, Londen, Rome en Brussel. Enkele jaren later werd Jean-Baptiste de Taxis door Keizer Karel benoemd tot "maistre general de nos postes par tous nos royaumes, pays et seigneuries", een belangrijk ambt dat de Habsburgers erfelijk maakten voor de familie die sinds 1650 bekend stond onder de naam de la Tour et Taxis – von Thurn und Taxis in het Duits –, omdat een lid van de familie in die tijd ten onrechte beweerde verwant te zijn met de Italiaanse familie della Torre.



Hans van der Beken, *Bedevaart van de Aartshertogen naar Laken, 1601*.
(verz. Monasterio de las Descalzas Reales, Madrid © Patrimonio nacional)

DE SITE VAN THURN EN TAXIS

In zijn *Histoire des environs de Bruxelles* (1855) schrijft Alphonse Wauters dat de weiden langs de Kleine Zenne vroeger de *Roode meersch* werden genoemd en "dat ze vandaag gekend zijn als de Hert en d'Enne coten". Zoals deze oude benamingen laten uitschijnen, was de site een weide en moerasgebied waarin heel wat wild rondliep.

Het bucolische landschap, toegeschreven aan Hans van der Beken, geeft ons een gedetailleerd zicht op Brussel. In de verte verrijzen de stadswallen, de kathedraal en het kasteel van Coudenberg. Op de voorgrond stappen rijk geklede mannen en vrouwen in stoet, waarschijnlijk de Aartshertogen Albrecht en Isabella met hun gevolg op hun bedevaart naar de kerk van Laken in 1601. Voor de kerk zien we de gelijknamige brug die het kanaal van Willebroek en de Kleine Zenne overspant. Het schilderij toont ook de paar gebouwen die op deze gronden waren gebouwd. Een ervan zou het *Hof te Drootbeke* kunnen zijn, een kasteel uit het begin van de 14de eeuw waarvan de gronden tot aan de Zenne reikten. Van dat kasteel, dat in 1886 door een brand werd verwoest, blijft slechts de toren over. Op de site van het maritiem station stond vanaf het einde van de 16de eeuw een ander buitenverblijf, het *Pantenhuys*. Herbouwd omstreeks 1764 door een zekere De Hondt, brouwer van beroep, was het sindsdien gekend als het Brouwerskasteel. Van deze woning liep een private weg naar het kanaal via de brug over de Kleine Zenne. Dat gebouw werd op het einde van de 19de eeuw gesloopt.

Ontwerp voor een openbaar park
tussen het huidige Sainteletteplein
en de brug van Laken, 1852 (detail).
(© KBR)



Een project uit 1852 voorzag de aanleg van een uitgestrekt park op deze drassige weiden. Het ging om tuinen 'waar men vrij kon ademen' die compensatie moesten bieden voor de 'de overlast die handel en industrie in de stad hebben doen ontstaan'. Maar handel en industrie haalden de bovenhand op de 'openbare hygiëne' en het project werd nooit uitgevoerd.

VERSCHILLENDE CONCURRERENDE PROJECTEN

Nog voor er zelfs gedacht werd aan de bouw van een nieuwe haven buiten de stad, leefde het idee van een zeehaven al. Zo had ingenieur Teichmann, die door de Nederlandse regering belast was met een studie voor de verbreding van het kanaal van Willebroek, in 1825 plannen gemaakt om de bestaande haven te vergroten en te verdiepen zodat ze zeeschepen kon ontvangen. Voor dat project werd een nieuw dok gegraven, het zogenaamde Handelsdok ter hoogte van de Oeverpoort, waarlangs de schepen de haven binnenvoeren.

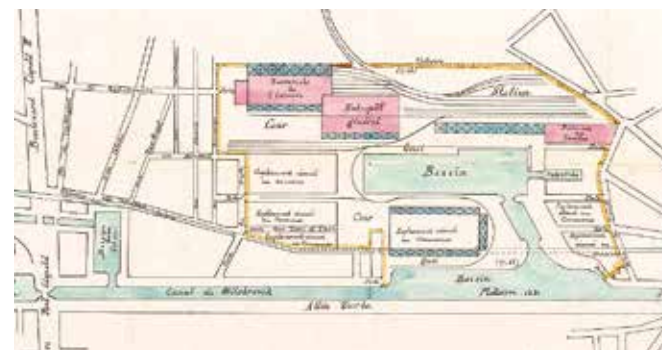
Een vijftig jaar later kwam de toegenomen tonnenmaat van de schepen – een verzesvoudiging volgens ingenieur Gobert (1882) – de kwestie van de aanleg van een zeehaven *extra muros* opnieuw op tafel te liggen. In 1882 was er het project van een zekere De Blicq om de dokken in de binnenstad te dempen en nieuwe dokken te graven evenwijdig met het kanaal, ter hoogte van het Groendreefstation. In een tweede versie van dit plan (1886) werd een nieuw goederenstation gepland op de andere

oever van het kanaal. Een gelijkaardige oplossing vinden we ook op een plan uit 1888 van Jean Dubrucq, maar ditmaal was de voorgestelde inplantingsplaats de vlakte van Thurn en Taxis.

Nog in de jaren 1880 had de *Cercle des Installations maritimes* aan de ingenieurs Jules Zone en Alphonse Casse opdracht gegeven een studie te maken voor een zeehaven. In 1890 publiceerde Jules Zone zijn voorontwerp voor de *Installations maritimes de Bruxelles dans les plaines de Tour et Taxis*. De gekozen plaats bood volgens de auteur diverse voordelen, niet het minst de relatieve nabijheid van de Beurs en de grote handelszaken van de hoofdstad. Deze inplanting garandeerde de nieuwe haveninstallaties grotere kansen op succes door de aansluitende oprichting van "een zaken- en transportcentrum dat mag hopen op een zeer grote bloei". Met het oog daarop reserveerde hij naast de dokken een groot terrein voor commerciële doeleinden. Een ander essentieel punt was de aansluiting op het spoorwegnet. Voor J. Zone vergemakkelijkten de twee dokken, schuin geplaatst op het kanaal, niet alleen het manoeuvreren van de schepen, maar leenden ze zich ook zeer goed

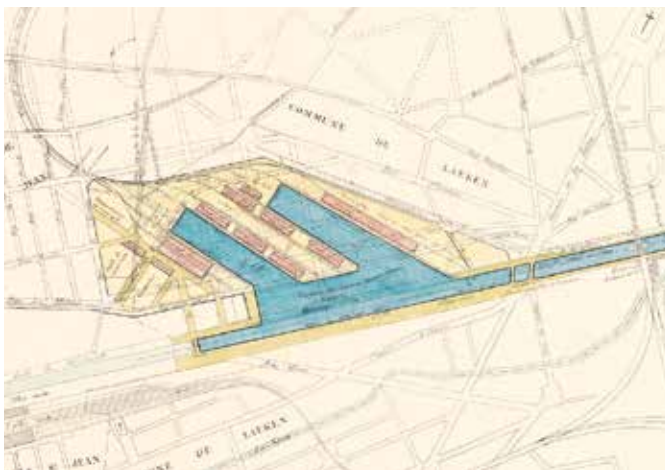


Project van De Blicq (1886).
(© KBR)



Project van Jean Dubrucq (1888).
(© KBR)

Project van Jules Zone goedgekeurd door de provinciale commissie (detail). Op de achtergrond van de tekening, in stippellijn, het tracé van een netwerk van straten die gepland waren op de terreinen waar uiteindelijk de maritieme installaties en het goederenstation zouden komen.
(© KBR)



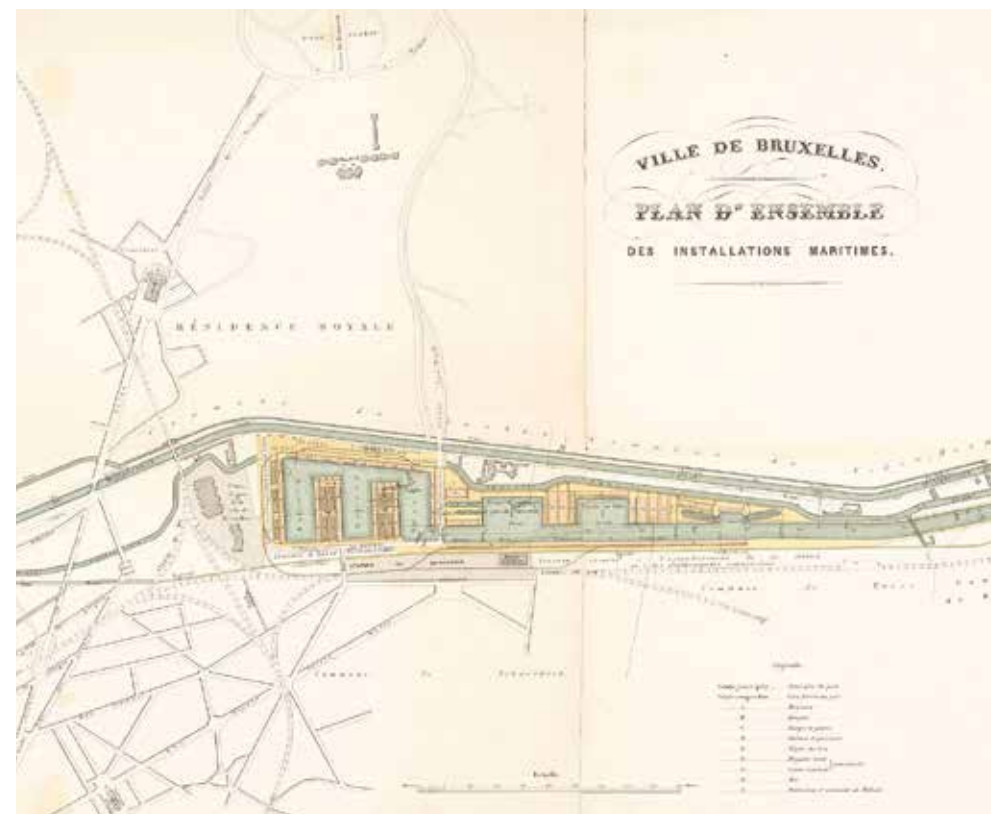
voor de verbinding tussen de sporen op de kaaien met het deel van de lijn dat deze sporen verbond met de Staatsspoorweg. Dat plan werd in maart 1891 unaniem goedgekeurd door de provinciale commissie. Het dossier was daarmee echter niet afgesloten en de meningen, zowel in de politiek als in de zakenwereld, bleven sterk verdeeld. Hoezeer het onderwerp de gemoederen nog steeds beroerde, bleek in 1893 toen de auteurs van een cabaretrevue een van hun voorstellingen de titel *Bruxelles port de mer* gaven!

Het duurde nog vier jaar alvorens op 21 oktober 1895 bij notariële akte de *Société du Canal et des Installations maritimes* werd opgericht met als opdracht de overname van het kanaal en zijn infrastructuur; de omvorming ervan tot zeeweg, de bouw van een zeehaven en de exploitatie van de nieuwe installaties. De voornaamste aandeelhouders van de vennootschap waren de Belgische Staat, de provincie Brabant en de Stad Brussel, aangevuld met een tiental gemeenten. Er was voorzien dat op het einde van de levensduur van de vennootschap, vastgelegd op 90 jaar, de haven en zijn infrastructuur eigendom zouden worden van de Stad Brussel en het kanaal van de Belgische Staat.

Datzelfde jaar 1895 werd de door de Stad verdedigde keuze van de vlakte van Thurn en Taxis in vraag gesteld door de voorstanders van een ander project: de inplanting van de nieuwe haven tegenover het station van Schaarbeek, op de immense vlakte van *Monplaisir* – een alternatief dat reeds eind jaren 1870 was geopperd. Daar, zo stond te

lezen in een brochure van de hand van J. Redouté, zou de haven “*zich rustig kunnen ontwikkelen, op de maat van haar uitbreidingsbehoeften zonder dat haar vooraf grenzen werden opgelegd*”. Behalve dat men het risico vermeed dat de nieuwe haven in een min of meer nabije toekomst plaatsgebrek zou hebben, bood de keuze voor de site van *Monplaisir* in de ogen van haar promotoren nog een ander belangrijk voordeel: haar ligging voorbij de brug van Laken waardoor de scheepvaart geen hinder zou ondervinden van dit imposante bouwwerk, waarover in die tijd ongeveer 200 treinen per dag reden, zonder te spreken over de twee draaibruggen die verder lagen. Voor Redouté en zijn medestanders zou ofwel het treinverkeer bijna een kwartier onderbroken worden bij de doortocht van elk schip, ofwel zouden de schepen verplicht worden in file op het kanaal te wachten tot 's avonds om nadien toelating te krijgen de haven binnen te varen.

Globaal plan van de maritieme installaties in Monplaisir (1877-1878), volgens een studie in opdracht van Antoine Dansaert, bankier en lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, een van de stichters van de *Cercle des Installations maritimes*.
(© KBR)





(© SAB)

VENETIË IN BRUSSEL

In 1895, terwijl de discussies en onderhandelingen volop aan de gang waren, deed “een leger van arbeiders, kunstenaars en ambachtslieden als bij toverslag de prachtige stad Venetië aan de poorten van de Brabantse hoofdstad verrijzen”. Gedurende meerdere maanden lokte deze “heureuse et charmeresse évocation” van Venetië – zoals ze beschreven werd in een brochure uit die tijd – duizenden nieuwsgierigen naar de vlakte van Thurn en Taxis. Kanalen, decors die de voornaamste monumenten van deze stad uitbeeldden, animaties en natuurlijk gondeliers, niets was over het hoofd gezien “om de toeristen een uitgelezen droom en een heerlijke illusie te laten beleven”. En ‘s avonds projecteerde de sprookjesachtige stad ‘in de verte de zilveren schijn van haar honderdvijftig elektrische lampen’. Om de illusie compleet te maken, konden de ‘toeristen’ per rondvaartboot vanaf de Groendreef via het kanaal naar het nagemaakte Venetië varen.

De Stad Brussel was weinig opgezet met deze radicale invraagstelling van haar eigen keuzes die de regering en de eerste minister leken te steunen. Voor de Stad, die zich ertoe verbonden had aanzienlijke bedragen in het project van de toekomstige haven te investeren – 14.400.000 frank in het startkapitaal van de *Société du Canal et des Installations maritimes* terwijl de Belgische Staat slechts voor 10.000.000 frank participeerde –, zou de verplaatsing van de haven meerdere kilometers stroomafwaarts niet alleen de ontwikkeling van de maritieme handel belemmeren maar “ook aan Brussel de handelsactiviteiten ontnemen waarvan zij het centrum was omdat die zo naar Schaarbeek of Haren zouden verhuizen” (*Bulletin communal*, 1896). Het debat was heftig, maar Brussel won uiteindelijk het pleit. De site van Monplaisir werd echter als vestigingsplaats gekozen voor de latere voorhaven, iets wat Zone zelf reeds had uitgetekend op de definitieve plannen van 1897.

Omdat de beperkte grootte van het station aan de Groendreef niet langer voldeed, werd in 1896 het plan opgevat om een nieuw goederenstation te bouwen in de vlakte van Thurn en Taxis. Dit zou opnieuw leiden tot belangrijke wijzigingen aan de plannen die enkele jaren eerder waren goedgekeurd. De inplanting van een station op terreinen die voor de haven voorzien waren wakkerde het debat opnieuw aan. Om de nodige oppervlakte voor de bouw van dit station vrij te maken werd besloten om beide schuin ingeplante dokken te vervangen door één dok van 900 m op 120 m breed, evenwijdig met de Groendreef.

EEN BEWOGEN INHULDIGING...

Het duurde nog drie jaar alvorens de uitvoering van de herziene plannen van 1897 werd aangevat. Op 22 juli 1900, in aanwezigheid van koning Leopold II, ging de bouwwerf eindelijk officieel van start.

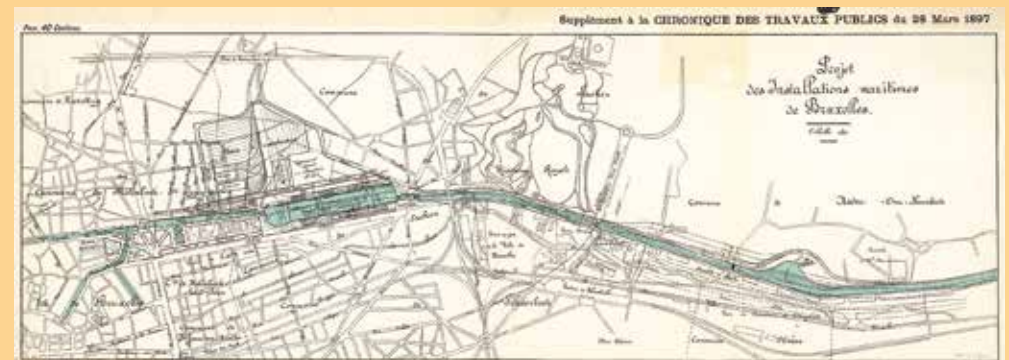
Een journalist beschreef tot in de kleinste details de feestelijkheden op de vlakte van Thurn en Taxis die beplant was met “grote masten getooid met vaandels en verbonden door slingers van lantaarns en lampions”.

Hij noteerde verder: “Het leek net een maritieme kermis. Op de oever stond de koninklijke tribune, een cocon van groen en fluweel, met langs weerszijden tribunes gereserveerd voor een select publiek. Er heerste een feestelijke en vrolijke drukte. [...] Voorbij de afsluitingen die de talrijk opgekomen menigte in bedwang moesten houden, zag men overal een krioelende massa van mensen die tegen elkaar opbotsten en elkaar verdrongen”.



Gloobaal plan van de maritieme installaties (1896).

(© KBR)



Gewijzigd plan dat rekening houdt met het toekomstige goederenstation (1897).

(© KBR)



Aankomst van Leopold II.
(© SAB)



De krachtige graafmachine boort
het eerste gat te midden van een
dikke regen van stof op de dag van de
officiële opening van de bouwwerf.
(© KBR)



Verschiedende opnames
genomen op 22 juli 1900.
(© KBR)

Het was op dat ogenblik, juist toen de koning vergezeld van de koningin en zijn Militair Huis zich een weg baande door de menigte, dat een baggermachine het eerste gat boorde “te midden van een dikke wolk van stof”: “Het was een onbeschrijflijke, geweldige, oorverdovende kakofonie. Iedereen stopte zich de oren dicht en zocht een goed heenkomen onder een regen van roet en klei. Dassen en witte vesten raakten besmeurd alsof ordeloze zwermen vliegen er op waren neergestreken. En overal zag men niets dan ontzette of verongelijkte mensen die schuddende bewegingen maakten alsof ze uit een roetbad kwamen of elkaar verwoed afklopten.”

De koning en zijn gevolg werden verwelkomd door de provinciale en gemeentelijke overheden en door de leden van de *Société des Installations maritimes*. Daarop volgden de officiële toespraken, woordelijk overgenomen in het dagblad. Terwijl de burgemeester van Brussel de geschiedenis van het kanaal schetste sinds zijn oorsprong en zich verheugde over de aanstaande opening van de nieuwe haven ‘op recent bij Brussel aangehecht grondgebied’, sprak de gouverneur van Brabant, de heer Vergote –naar wie een dok van de toekomstige haven werd genoemd– de overtuiging uit dat de nieuwe installaties “een gunstige invloed op de industriële en commerciële toekomst van het dichtbevolkte centrum dat de Brusselse agglomeratie vormt” zouden uitoefenen. De vertegenwoordiger van de *Société du Canal et des Installations maritimes* aarzelde niet om in meer technische details te treden zoals de breedte van de sluisen, de hoogte van de bruggen of de diepte en de oppervlakte van de toekomstige dokken.

En terwijl de fanfares buiten adem raakten “door steeds weer de *Brabançonne* te spelen” en de baggermachine de grond bleef omwoelen, sloot de koning de plechtigheden af door eigenhandig een urne te sluiten met daarin een beetje klei als relikwie.

EEN GIGANTISCHE BOUWWERF

Na de officiële opening van de bouwwerf begonnen de werkzaamheden in vaak moeilijke omstandigheden, zoals *Le Peuple* al meteen aanklaagde in een artikel dat een week na de feestelijkheden van zondag 22 juli verscheen. Het dagblad van de arbeidersklasse wees erop dat ‘ces pauvres diables’ niet alleen een schamel loon kregen, maar ook zestien uur per dag moesten werken!



Zowat 350 arbeiders werden vanaf de eerste maanden aangeworven. Tegelijk werd ook een indrukwekkend aantal machines ingezet waaronder twee graafmachines, vier kranen, zeven locomotieven en 158 wagons, betonmolens, breekmachines, lieren, krikken en de nodige installaties voor de productie van perslucht en elektrische verlichting voor de bouwwerf.

De eerste jaren ging de grootste aandacht vooral naar het kanaal en de haven. De bouw van het maritiem station begon pas in 1902, die van de pakhuizen en het douanegebouw in de twee jaren daarna. Het duurde bijna zeven jaar om de werken te voltooien. Het project was dan ook zeer ambitieus. Niet minder dan vijf hoofdgebouwen, waarvan het meest imposante, het maritiem station, een oppervlakte van zowat 40.000 m² besloeg. Ze overdekten onder hun metalen overkappingen met glazen daken meer dan twee kilometer treinsporen, die dagelijks tot 1.400 wagons konden ontvangen.

De enige valse noot in dit alles was “de vieze modder die alles bedekt”, zoals een journalist van *Le Soir* in 1906 schreef zelfs zo dat “om zich op de kaaien te wagen heeft men laarzen en een alpenstok nodig en mag men geen angst kennen”. Een journalistieke overdrijving wellicht, maar een die zeker verband hield met de moerassige ondergrond van de vlakte van Thurn en Taxis, waarmee architecten en ingenieurs op de werf werden geconfronteerd en waardoor de grootste zorg moest worden besteed aan de stabiliteit van de funderingen.

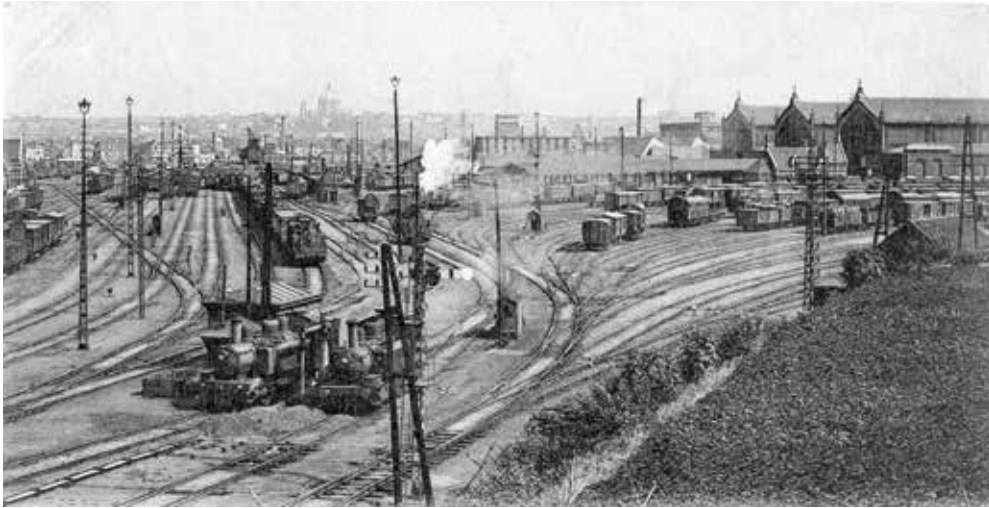
Het begin van de werkzaamheden
voor de toekomstige zeehaven op 19
juni 1900, ongeveer een maand voor
de officiële opening van de werf.
(© KBR)



Installaties voor het elektrisch
malen van mortel.
(© SAB)



Het houten of metalen geraamte van
een heilmachine dat diende als geleider
voor een zwaar (giet)ijzeren gewicht,
‘mouton’ genaamd. Dit gewicht, dat
meerdere meters omhoog werd
gehesen door een stoommachine en
vervolgens in vrije val neergelaten, dreef
met zijn 1.200 kg geleidelijk de lange
houten heipalen de grond in, bestemd
om de funderingen in de zeer vochtige
ondergrond van de site te stabiliseren.
(© SAB)



De treinsporen van het station lopen naar de Bockstaelbrug toe als naar de bodem van een trechter.
(verz. Belfius Bank Académie royale de Belgique © ARB-GOB)

Een andere verwijzing naar deze moeilijke omstandigheden vinden we in *La Dernière Heure* van 5 juni 1907 die schreef dat het personeel van het Groendreefstation nu wel aan het maritiem station werkte, maar dat de werken ver van voltooid waren en dat er zo veel water op de bouwwerf stond dat het gerucht ging dat er in deze miniatuurvijver viswedstrijden voor het personeel werden georganiseerd. Nog zorgwekkender dan de onvoltooide bouwwerken, volgens de verslaggever van *La Dernière Heure*, was het feit dat de zowat 90 sporen van het maritiem station naar de Bockstaelbrug toeliepen, als 'naar de bodem van een trechter'. Dat leidde enkele dagen later tot een botsing tussen een goederentrein en een manoeuvrerende locomotief waarbij twee doden vielen, en dat was lang niet het enige ongeval. Op een dag in december 1908, omstreeks 5 uur 's ochtends, botste een trein vol arbeiders die van Gent kwam in volle vaart op een locomotief die niet ver van de brug aan het manoeuvreren was. Volgens *Le National illustré* die hierover berichtte, was de schok verschrikkelijk. Een derdeklasserijtuig vol reizigers werd volledig verbrijzeld en een twintigtal personen raakte gewond.

EEN VERDAAGDE INHULDIGING

De inhuldiging van de nieuwe maritieme installaties was oorspronkelijk gepland voor september 1914. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog maakte dit echter onmogelijk. Pas in 1922, nadat de vrede was teruggekeerd, konden de openingsplechtigheden eindelijk plaatsvinden.



Het ongeval met de trein aan het Maritiem station, *Le National illustré*, 30 december 1908.
(© SAB)

Een indrukwekkende vloot van oorlogs- en handelsschepen vertrok op zondag 12 november 1922 in Vilvoorde en bereikte halverwege de voormiddag de voorhaven, waar in aanwezigheid van koning Albert I en koningin Elisabeth de feestelijkheden van start gingen.

De stad Brussel was twee dagen lang het toneel van regatta's, concerten op openbare pleinen en andere vermakelijkheden voor de bevolking. Een vuurwerk op het Saincteletteplein vormde het orgelpunt van de festiviteiten.

Affiches voor de officiële opening van de maritieme installaties in 1922.
(© Haven van Brussel)



DE GROTE FASES VAN DE BOUWWERF

De talrijke foto's tussen 1904 en 1906 genomen door A. Louvois in opdracht van de onderneming Louis De Waele, die belast was met de bouw van het Koninklijk Pakhuis en zijn bijgebouwen leveren een schat aan documentatie over de grote fases van deze gigantische bouwwerf.

De omvang van de werken en van de menselijke en mechanische middelen die daarvoor werden ingezet, prikkelen de verbeelding. Grote baggermachines moesten eerst de drassige bodem van de vroegere weiden voorbereiden alvorens de gevels konden worden opgetrokken en de innoverende metalen dakoverkappingen konden worden gemonteerd.



De eerste bakstenen pijlers van het Koninklijk Pakhuis in opbouw terwijl op de achtergrond heimachines funderingspalen in de grond drijven.
(© SAB)



In het tweede deel van de uitgravingen voor het pakhuis is een baggergraafmachine waarvan de ketting met emmers wordt aangedreven door een stoommachine, bezig het talud af te schuiven door er sleuven in te graven. De met aarde en puin gevulde emmers worden achter de graafmachine uitgestort.
(© SAB)

De datums op de foto's, maken bovendien de uitvoeringssnelheid van de werken duidelijk. Twee voorbeelden bewijzen dit. In juli 1905 waren de drie eerste traveeën van de overkapping van het entrepot met sheddak – in de vorm van de tanden van een zaag – net gemonteerd. In oktober van hetzelfde jaar was de overkapping voltooid. Niet minder opmerkelijk is het tempo waarin het Koninklijk Pakhuis werd gebouwd : in oktober 1904 begonnen de funderingswerken. Een jaar en enkele maanden later, in januari 1906, rees het indrukwekkende silhouet van de zorgvuldig gemetselde bak- en natuurstenen gevels op langs de Havenlaan.



De funderingen van het Koninklijk Pakhuis zijn voltooid, evenals een deel van het metselwerk van de benedenverdieping. Links, langs het goederenstation, is de vloer van het toekomstig entrepot A zichtbaar. In de verte tekent zich het silhouet af van de kerk van Laken.
(© SAB)



Bouw van het metalen skelet van de centrale hal van het douanegebouw.
(© SAB)



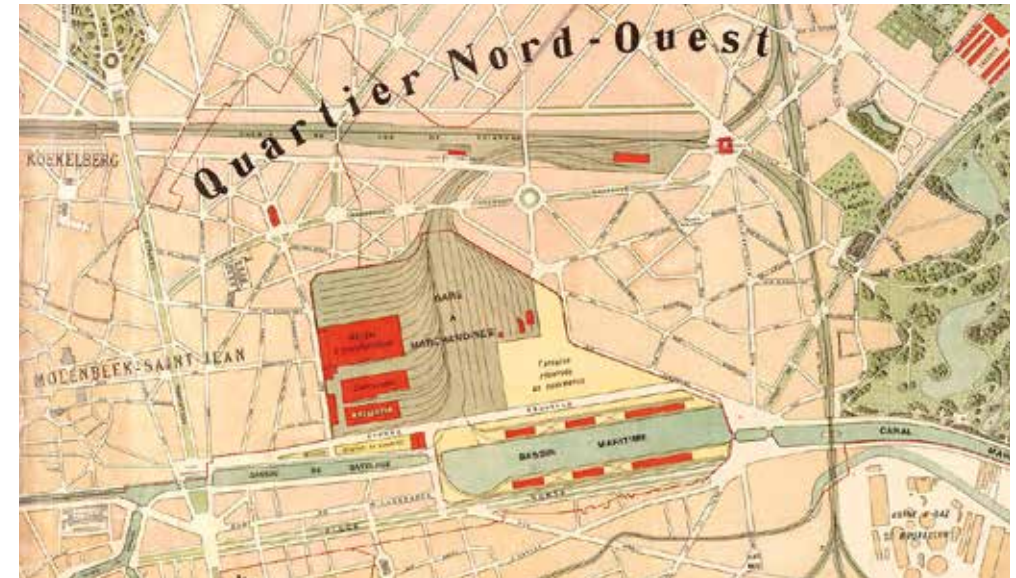
Het skelet van entrepot A is voltooid en de zuidelijke dakhellingen van de sheds zijn al met dakpannen bedekt.
(© SAB)

De architectuur van Thurn en Taxis

Alvorens de architectuur van Thurn en Taxis van naderbij te bekijken, is het essentieel om de oorspronkelijke werking van de site te begrijpen. Destijds waren er twee duidelijk te onderscheiden gehelen: aan de ene kant het maritiem station, aan de andere de pakhuizen. Het station hing af van de Staatsspoorwegen, de pakhuizen werden beheerd door de *Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles*. Het Koninklijk Pakhuis en zijn bijgebouwen werd ook door een hek van het station gescheiden. Die afsluiting moest niet alleen de veiligheid garanderen van de entrepots en van de vaak kostbare goederen die er waren opgeslagen (wijnen en spiritualiën, tabak en andere exotische producten), maar was ook noodzakelijk omdat deze goederen eerst moesten worden uitgeload alvorens ze de site mochten verlaten. Die uitklaring gebeurde in het douanegebouw, het enige gebouw op de site waartoe het publiek, eens voorbij de omheining, rechtstreeks toegang had.

De drie hoge beglaasde voorgevels van het goederenstation contrasteren met de gevels in baksteen en natuursteen van de omringende gebouwen.

(verz. Belfius Bank- Académie royale de Belgique © ARB-GOB)



Algemeen plan voor de Maritieme Installaties van Brussel (detail), 1908.
(© La Fonderie)

Hoewel het maritiem station en de pakhuizen twee entiteiten waren met verschillende complementaire functies, werden ze door de architecten en ingenieurs in dezelfde stijl ontworpen. Dat verklaart de opvallende eenheid, ook al zijn er bij nader toezien subtiele nuances, zoals in de kleur van de bakstenen – rood voor het station, geel voor de pakhuizen. Die stijlharmonie vindt zijn oorsprong in de combinatie van bouwtechnieken die tot de meest innoverende van die tijd behoorden en van architecturale elementen die aan het verleden ontleend waren. Voor de bouw van de draagstructuren en de daken, die vaak buitengewone afmetingen hadden, deed men een beroep op ijzer, staal en glas, terwijl voor de vloeren en dragende structuren gewapend beton werd gebruikt. De gevels van de verschillende gebouwen werden opgetrokken in eerder traditionele materialen zoals baksteen en natuursteen, die voor subtiele contrasten zorgen in kleur en uitzicht. De architecten inspireerden zich daarmee in ruime mate op de Vlaamse renaissance, zonder die slaafs te kopiëren, terwijl de verfijnde plantenmotieven die op vele plaatsen de metalen geraamten sieren, eerder de invloed van de art nouveau verraden.

Het maritiem station met op de voorgrond het administratief gebouw en de twee paviljoenen aan een van de ingangen van de site.
(verz. Belfius Bank - Académie royale de Belgique © ARB-GOB)



HET MARITIEM STATION

De plannen van het maritiem station, ook goederenstation geheten, dateren van 14 februari 1902 en zijn van de hand van Frédéric Bruneel. Deze ingenieur die de leiding had over de *Service spécial de construction des gares de Bruxelles* bij de Staatsspoorwegen. Bruneel, die instond voor de technische studies, werkte samen met de architecten Constant Bosmans (1851-1936) en Henri Vandeveld (1851-1929).

Zoals op de plannen vermeld, omvatte het nieuwe goederenstation een loods met kantoren. De drie hoge topgevels met grote glaswanden en zichtbare metalen structuur die uitgeven op de Picardstraat, zijn die van de loodsen. Elk van de indrukwekkende toegangsdeuren geeft toegang tot een van de drie beuken van de stationshal, "een van de grootste stations ter wereld die uitsluitend dienen voor het laden en lossen van goederen" (*Chronique des Travaux publics*, 1 november 1903).

Detail van het metalen skelet.
(G. De Kinder © GOB)



Zicht op de hal van het goederenstation.
(verz. Belfius Bank - Académie royale de Belgique © ARB-GOB)



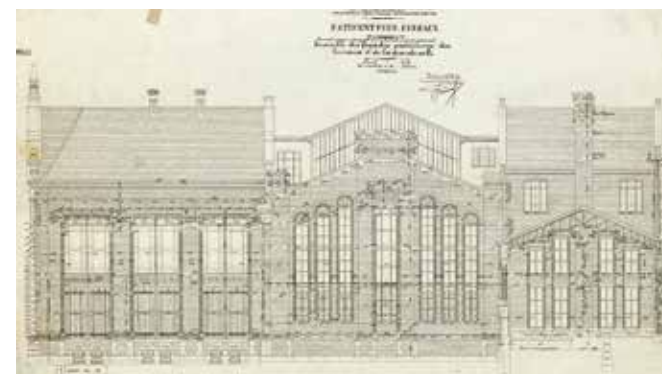
De overkapping van de daken, elk bijna 300 meter lang, bestaat uit stalen spanten die beweeglijk zijn aan de voet en de nok om het geheel de soepelheid te geven die nodig was door zowel de indrukwekkende grootte van het gebouw als door de relatief instabiele ondergrond. Onder deze hoge glazen daken reden onophoudelijk treinen en karren – later vrachtwagens – aan, waarrond spoorwegbedienden, magazijniers en postmannen druk in de weer waren. De perrons en de doorgangen voor de treinen en karren waren speciaal ontworpen om hun werk zo veel mogelijk te vergemakkelijken.

De kantoren waren verdeeld in twee eenheden. Een eerste torengedouw, gelegen aan de linkerkant van de stationshal, met vier bouwlagen onder een paviljoendak, werd gewoonlijk 'station van kleine en niet-afgehaalde pakjes' genoemd. Hier was de administratie gehuisvest die belast was met de bestelling van postpakketten en goederen na hun uitklaring.

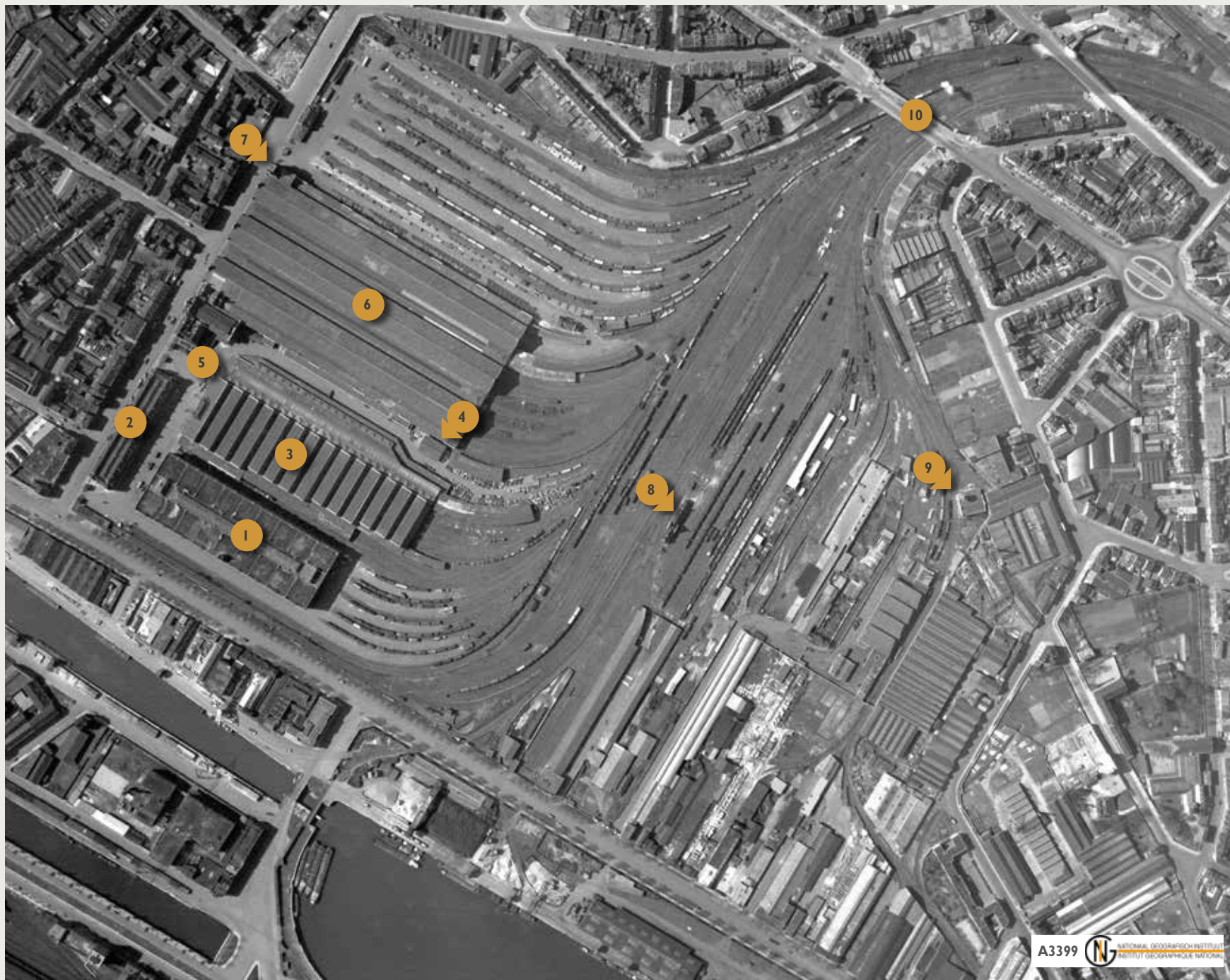
Het tweede gebouw – gekend als het administratief gebouw – huisvestte de administratieve diensten van het station. Het werd later gebruikt als postkantoor, vandaar ook de naam postgebouw. De ruime lokettenzaal, die men betrad via een brede hardstenen trap, is bijzonder opmerkelijk vanwege het grote glazen dak, gedragen door zes gietijzeren kolommen, dat voor overvloedige lichtinval zorgt. Even vooruitstrevend voor die tijd was het verluchtingssysteem van het gebouw door een middel van openingen in de onderkant van de muren en luiken in de plafonds die lucht aanvoerden via kokers die tot aan het dak liepen.

Opstanden van de achtergevel van het administratief gebouw.
(© Extensa)

Achtergevel van de lokettenzaal van het administratief gebouw.
(A. de Ville de Goyet © GOB)



1. Het Koninklijk Pakhuis
2. Het douanegebouw
3. Pakhuis A of het 'Succursaal'
4. De loods voor gevaarlijke producten
5. Het administratief of postgebouw
6. Het goederenstation
7. Het station van de kleine en niet afgehaalde pakjes
8. Het dienststation of sorteerstation
9. De elektriciteitscentrale en de watertoren
10. De monumentale brug



Luchtopname van de site, 1948.
(© NGI)

Het dienststation of sorteerstation, zwaar beschadigd na een brand in de jaren 1990. (foto van de auteur)



HET DIENSTSTATION OF SORTEERSTATION

Het dienststation of sorteerstation, vroeger 'de kapel' genaamd door de arbeiders en spoormannen die er de instructies van de stationschef in ontvangst kwamen nemen en hun eten of koffie opwarmen, was het zenuwcentrum voor het rangeren van de talloze treinen die dag en nacht door

het omzetten van de wissels naar het juiste spoor en het juiste perron moesten worden geleid.

Het gebouw dat oprees te midden van het sporennet, werd in twee fases gebouwd, het oudste deel gelijktijdig met het goederenstation waarmee het dan ook duidelijke stijlovereenskomsten vertoont.

DE ELEKTRICITEITSCENTRALE EN DE WATERTOREN

De elektriciteitscentrale, gebouwd aan de rand van de site, tegenover het goederenstation, is een ander opmerkelijk voorbeeld van industriële architectuur. Het imposante reservoir van de watertoren, opgetrokken uit met klinknagels verbonden metalen platen, vertoont door de zweepslaglijn van de draagbalken een niet te miskennen invloed van de art nouveau. De watertoren bevoorradde tot in de jaren 1950 de stookketels van de stoomlocomotieven, terwijl de centrale elektriciteit leverde voor

De elektriciteitscentrale en de watertoren. (G. De Kinder © GOB)



alle onderdelen van de site: verlichting, liften, goederenliften, enz.

DE PAKHUIZEN

Terwijl het goederenstation nog volop werd afgewerkt, begon men met de bouw van het Koninklijk Pakhuis en zijn bijgebouwen. Na een bouwtijd van amper twee jaar werd het pakhuis in 1906 in gebruik genomen. De kostprijs bedroeg 6.000.000 frank, bijna dubbel zo veel als aanvankelijk was begroot.

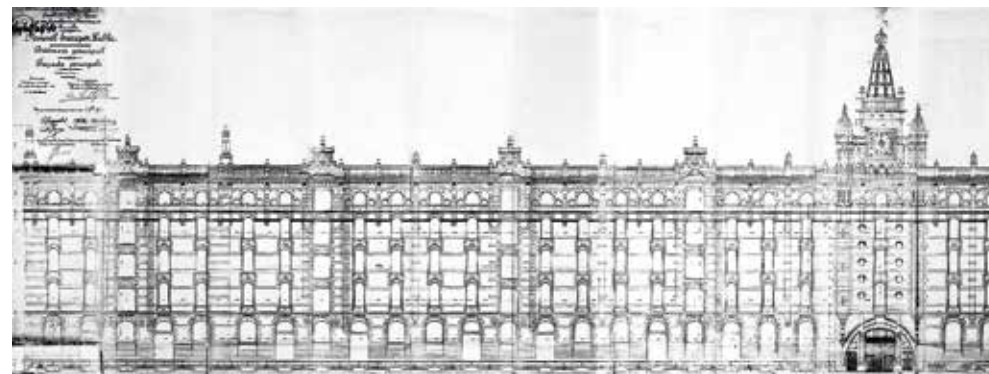
De plannen, net als die van het douanegebouw en het succursaal – ook pakhuis A geheten – waren getekend door architect Ernest Van Humbeek (1839-1907), in samenwerking met de ingenieur van de haven, Jules Zone. Volgens een herdenkingsartikel na het overlijden van de architect, gepubliceerd in *L'Émulation* (april 1907), had Van Humbeek met dit laatste ontwerp de kroon op zijn carrière gezet *“door het grootse ontwerp van de verschillende gebouwen van het Pakhuis, zijn kantoren en bijgebouwen, die op geslaagde wijze de nieuwe maritieme wijk van Brussel verfraaien”*.



Zicht op het Koninklijk Pakhuis vanaf de Akenkaai.

(verz. Belfius Bank – Académie royale de Belgique © ARB-GOB)

Opstand van de voorgevel van het Koninklijk Pakhuis, architect E. Van Humbeek, 1903. (© Fondation CIVA Stichting Brussels)



THURN EN TAXIS IN VOLLE ACTIVITEIT

Naast konvooien van goederen en pakjes ontving het station, toch zeker in de beginjaren, ook reizigerstreinen met vooral arbeiders of boeren die onder meer hun zuivelproducten in de stad kwamen bezorgen.

Een van de hoofdactiviteiten van het station van Thurn en Taxis was het zogenaamde snelgoedvervoer. Het ging om goederen die door firma's of particulieren met de spoorwegen werden meegegeven en die niet per volledige wagons konden worden vervoerd zoals het geval was met steenkool, cement en andere grondstoffen. Dat betekende daarom nog niet dat het uitsluitend om lichte pakjes ging. Sommige pakketten konden gemakkelijk meerdere honderden kilo wegen. Het werk van het magazijnpersoneel was dus allesbehalve lichte handenarbeid!

Tot in de jaren 1890 werden vele van die pakjes in de bagagerijtuigen van de reizigerstreinen vervoerd. Pas vanaf het begin van de 20ste eeuw deden de eerste snelgoedtreinen met vertrek vanuit Brussel hun intrede. De opening van het station van Thurn en Taxis in 1907 markeerde een belangrijke fase in de ontwikkeling van deze dienst, die zijn bloeitijd zou kennen na de Eerste Wereldoorlog.

De kostbare getuigenis van een stationsbediende, gepubliceerd in 1961 onder de sprekende titel *Een nacht in de bijenkorf van Thurn en Taxis*, geeft een goed idee van de koortsachtige bedrijvigheid die in het station heerste en die overigens niet sterk verschilde van hoe het er enkele decennia vroeger aan toging.

Om 22 uur vond de ploegenwissel plaats en kondigde de sirene voor de werknemers van de namiddagploeg het einde aan van hun dagtaak. De nachtploeg, die zich in de vestiaires had omgekleed, verzamelde zich bij de 'chef de factage' – het hoofd van de dienst vervoer en levering van goederen – die zijn orders uitdeelde voor de komende nacht.

Groepjes van drie mannen laadden de vertrekkende wagons, terwijl anderen gezwind manoeuvreerden met de karretjes die geladen waren met goederen van allerlei oorsprong en de meest uiteenlopende aard: afgewerkte producten, groenten en fruit, zeevis, levende dieren zoals duiven en andere vogels, honden, koeien of varkens. Op de volgestouwde perrons waren de mannen druk in de weer met het sorteren van de ontelbare pakjes, die de bezorgers per bestelwagen gingen afleveren in alle delen van de hoofdstad. Intussen waren de ladingcontroleurs en opnemers ijverig bezig in de kantoren met het verwerken, inschrijven en klasseren van de stapels formulieren die de zendingen vergezelden. Het enige moment van rust tijdens deze lange nacht van onafgebroken werken was de schafttijd van twintig minuten om twee uur's ochtends!

En bij het krieken van de dag kwamen er alweer nieuwe ploegen die fakkels overnemen. In totaal waren er in het station bijna 900 arbeiders en meer dan 500 bedienden dag en nacht in de weer.



In het kantoor van de stationschef, maart 1958.

(© verz. NMBS – Train World Heritage)

Vervoer van de pakjes per kruiwagen.

(© verz. NMBS – Train World Heritage)



Tonnen met wijn worden na uitklaring voor het 'succursaal' geladen, omstreeks 1920.

(© Archief Groep Delhaize, Brussel)

Voor het Koninklijk Pakhuis staan wagons met wijn uit Frankrijk geparkeerd waarvan de inhoud met behulp van sifons in grote tonnen wordt overgeheveld.

(© Archief Groep Delhaize, Brussel)



De talrijke goederentreinen aan de perrons.

(© verz. NMBS – Train World Heritage)



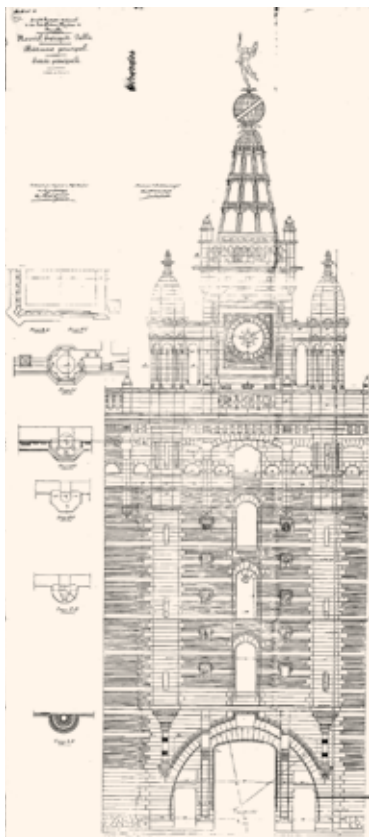
De volgestouwde perrons met pakjes van allerlei grootte en aard.

(© verz. NMBS – Train World Heritage)



Rij NMBS-vrachtwagens in de Picardstraat.

(© verz. NMBS – Train World Heritage)



Opstand van de toren die de hoofdingang van het pakhuis markeert. Bovenaan betuigt de figuur van Mercurius met zijn staf in de hand de steun van de goden voor de maritieme installaties. Dit emblematische beeld werd nooit gerealiseerd.
(© Fondation CIVA Stichting Brussels)

Hoofdingang van het Koninklijk Pakhuis.
(M.F. Plissart © GOB)

HET KONINKLIJK PAKHUIS

Achter zijn indrukwekkende gevels bevatte het Koninklijk Pakhuis over vier niveaus van omlopende galerijen honderden opslagruimtes van circa 1.500 m² elk. Het was een van de eerste toepassingen in België van een skeletbouw in gewapend beton volgens het Hennebique-procedé. Een van de voordelen hiervan is de vuurbestendigheid die voor opslagplaatsen essentieel is. Verwijzend naar de felle brand die in 1901 de koninklijke pakhuizen van Antwerpen volledig verwoest had, werden in een artikel dat de *Chronique des Travaux publics* aan het nieuwe pakhuis van Brussel wijdde de voorzorgen benadrukt die hier genomen waren om elk risico van brand te vermijden. Het artikel beschreef het imposante gebouw tot in de kleinste details. Na te hebben gewezen op “de wonderlijke snelheid waarmee dit immense bouwwerk tot stand is gebracht”, benadrukte het de perfecte indeling

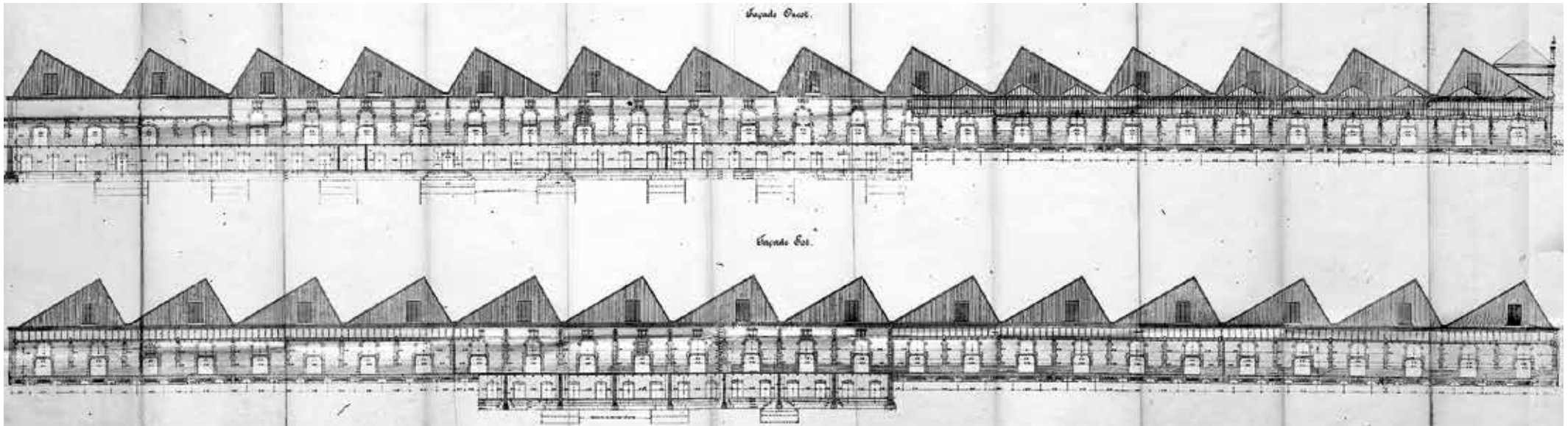


Oktober 1906: het interieur van het Koninklijk Pakhuis met zijn over vier niveaus omlopende galerijen in de afwerkingsfase.
(© SAB)

van de binnenruimtes en in het bijzonder de manier waarop alle galerijniveaus “gemakkelijk toegang gaven tot de twintig zalen op elke verdieping die echte onbrandbare kluisen vormen”. Ook de overvloedige lichtinval werd onderstreept: “overal, waar men zich ook bevindt, baadt men in het licht”. Een ander opmerkelijk aspect was het veralgemeende gebruik van elektriciteit voor zowel de verlichting als voor de werking van de liften, lieren, goederenliften en kranen waarmee de goederen gemanipuleerd werden, in het bijzonder “de vaten en tonnen die onze vele wijnimporteurs dagelijks moeten behandelen”. In één moeite door werden de perfect verluchte wijnkelders beschreven die in de juiste mate konden worden verlicht. Als, zo besloot het artikel, “er gezegd wordt dat de wijn in België niet uitstekend is, zal het in elk geval niet te wijten zijn aan de opslagplaatsen”.

FRANÇOIS HENNEBIQUE (1842-1921)

De Franse ingenieur François Hennebique (1842-1921) vestigde zich in 1867 voor een twintigtal jaar in België en richtte er een bouwbedrijf op. Rond 1890 ontwikkelde hij het bouwsysteem van met ijzer gewapend beton dat zijn naam draagt en in 1892 vroeg hij een octrooi aan voor een voorgespannen betonbalk.



Detail van de opstand van de oostelijke gevel, waaruit duidelijk het belang blijkt van de funderingen op kelderniveau onder de pijlers.
(© Fondation CIVA Stichting)

Binnenzicht van het entrepot vandaag.
(A. de Ville de Goyet © GOB)

Detail van het scharnierende gebinte van de sheddaken.
(A. de Ville de Goyet © GOB)



HET 'SUCCURSAAL'

Pakhuis A of het 'Succursaal' is ingeplant tussen het Koninklijk Pakhuis en het goederenstation. Het is bijna 250 m lang en 60 m breed en heeft een sheddak –of zaagtanddak– waarvan de naar het noorden gerichte beglaasde dakhellingen het interieur van het gebouw op natuurlijke wijze verlichten, terwijl de goederen aan de zuidkant niet aan de zon worden blootgesteld. De kleidakpannen op de zuidelijke dakhellingen vormden bovendien een goede thermische isolatie.

Het sheddak heeft een totale oppervlakte van bijna 20.000 m² en rust op een metalen gebinte zonder enig tussenliggend steunpunt –een technische prestatie die ongetwijfeld uniek is in de geschiedenis van de industriële architectuur. Het geheel wordt enkel ondersteund door de buitenmuren en de stalen portieken. De palen waarop sheddaken gewoonlijk rusten, zouden hier een obstakel hebben gevormd voor het voortdurende verkeer van de transportvoertuigen waarmee de goederen verplaatst werden.

Met een spanwijdte per travee van ongeveer 50 à 60 m breed wordt de structuur van het gebinte gevormd door een beweeglijk systeem van kogelgewrichten. Dankzij de relatieve soepelheid kan de draagstructuur zich zonder risico aanpassen aan verzakkingen veroorzaakt door de ongelijke verdeling van de goederen in de opslagplaats of door de instabi-

liteit van de moerassige ondergrond. Het hele gebouw rust op een plaat in gewapend beton die gegoten is boven de kelders en steunt op meer dan 700 pijlers, allen uit beton. De funderingen worden gevormd door houten palen die 8 m diep in de grond zijn geheid. In pakhuis A, dat bestemd was voor de uit te klaren goederen, konden gelijktijdig vier treinen worden geladen en gelost. Dit werd vergemakkelijkt door de brede overdekte perrons die het gebouw langs drie zijden omgaven.



Het brede overdekte perron langs de westelijke gevel van het entrepot met sheddak in 1906. Door de latere verbreding van het gebouw werd het perron afgebroken en een dertigtal meter verder heropgebouwd.
(© SAB)

Kapiteel van een van de kolommen die het dak van het perron dragen.
(A. de Ville de Goyet © GOB)



Het gebouw voor gevaarlijke producten in mei 1905 met rechts het overdekte perron dat vandaag verdwenen is.
(© SAB)



DE LOODS VOOR GEVAARLIJKE PRODUCTEN

Tussen pakhuis A en het goederenstation lag een klein gebouw, bestemd voor de opslag van gevaarlijke producten. Het was ontworpen om bestand te zijn tegen een eventuele ontploffing. De gevels van baksteen en natuursteen hadden nauwelijks ramen en de zeer zware, houten deuren waren oorspronkelijk bekleed met zinken platen. Het langs weerszijden ver uitstekende dak had een metalen kapstructuur. Aan de langszijden van het gebouwtje liepen twee smalle perrons.

Het douanegebouw langs de Picardstraat.
(verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB-GOB)



HET DOUANEGBOUW

Het douanegebouw langs de Picardstraat oogt indrukwekkend met zijn 27 traveeën. Bijzonder aan dit gebouw is de binnenruimte rond een overdekte straat van 115 m lang, verlicht door een glazen dak dat op balken met segmentbogen rust, ondersteund door metalen pijlers. Foto's genomen tijdens de bouwwerf tonen dat deze metalen structuur gemonteerd was vóór de muren van de gevels, die dus een soort buitenschil vormen terwijl de metalen structuur aan de binnenkant wel zichtbaar is en contrasteert met het eikenhouten schrijnwerk van de loketten op de benedenverdieping. De directiekantoren met eiken parket en marmeren schoorstenen lagen op de eerste verdieping en waren bereikbaar via een galerij. Aan alle onderdelen van het gebouw was de grootst mogelijke zorg besteed, wat verklaard wordt door de functie ervan. De centrale galerij en de loketten werden namelijk bezocht door een omvangrijk publiek van vertegenwoordigers van ondernemingen, die er de administratieve formaliteiten kwamen vervullen voor de uitklaring van de geleverde goederen.

Detail van de metalen pijlers en overkapping.
(Ch.Bastin & J.Evrard © GOB)

Binnenzicht van het douanegebouw, 1906.
(© SAB)



Een wijk in volle ontwikkeling

De opening van het maritiem station wekte grote verwachtingen voor een snelle ontwikkeling van de wijk in de daaropvolgende jaren. Toen het personeel van het Groendreefstation zich klaarmaakte om te verhuizen, vulden de caféhouders van de Picardstraat alvast hun kelders met *“tonnen die de meest diverse soorten wijnen en bieren bevatten”*.

Een artikel in *La Dernière Heure* van 3 juni 1907 kondigde aan dat *“de wijk van het maritiem station vol zal zijn van vreugde, de meest volledige en zuivere vreugde”*.

Of dat geluk door iedereen gedeeld werd, valt moeilijk te zeggen. Eén ding is echter zeker: de inbedrijfstelling van de haven en zijn pakhuisen alsook van het maritiem station en de intense ontwikkeling van de productie- en commerciële activiteiten lokten tal van firma's naar de wijk, gespecialiseerd in de verwerking van en handel in exotische producten die onderworpen waren aan douanerechten (zoals koffie, tabak, wijnen en spiritueliën, maar ook bier), evenals vele import-exportbedrijven en hun opslagplaatsen.

De vestiging van deze bedrijven deed de bevolking van de wijk snel toenemen. Dit leidde tot de bouw van een groot aantal woningen:

De Havenlaan en het begin van de Picardstraat.
(verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB-GOB)



Een moment van ontspanning voor het personeel van het goederenstation en de entrepots.
(© SAB)

comfortabele woningen voor de meer gegoede klassen, sociale woningen voor de arbeidersbevolking.

Om het drukke verkeer dat met deze nieuwe activiteiten gepaard ging vlotter te laten verlopen en de verbindingen met de stad en de buitenwijken te verbeteren, werd een heel net van brede verbindingswegen uitgebouwd. Naast de Picardstraat is het meest frappante voorbeeld hiervan, ongetwijfeld de Havenlaan. De zware goederentransporten vereisten een solide wegbekleding die tegen alle belastingen bestand was. De keuze viel op porfiersteen uit de steengroeven van Quenast en Lessen. Niet minder dan anderhalf miljoen kasseistenen, elk tussen acht en elf kilo zwaar, werden zorgvuldig een na een door de stratenmakers geplaatst. Een echt titanenwerk.

HET MAISON VIOLET FRÈRES

Byrrh, het aperitief dat de Franse gebroeders Violet in de jaren 1860-1870 begonnen te produceren in Thuir, niet ver van Perpignan, kende op korte tijd een fabelachtig succes. Met een verkoop van bijna 35 miljoen liter per jaar palmde het in de jaren 1920 de helft van de Franse aperitiefmarkt in. Ook in het buitenland werd het aperitief gesmaakt, met als gevolg dat de onderneming talrijke bijhuizen opende, onder meer in Londen, Buenos Aires, Montreal... en Brussel. Het verdeelcentrum vestigde zich in de Dieudonné Lefèvrestraat, op een boogschuit van de site van Thurn en Taxis. De wagons gevuld met het kostbare brouwsel werden vervoerd langs een treinspoor dat speciaal voor het *Maison Violet* gereserveerd was. Meer nog, het bedrijf had zelfs zijn eigen douanebeambte.

Het gebouw Byrrh in de
Dieudonné Lefèvrestraat.
(G. De Kinder © GOB)



Het Brusselse bijhuis van *Maison Violet* werd ontworpen door een architect uit Parijs, Anatole Laquerrière, en in 1925 in bedrijf genomen. De twee vleugels van het hoofdgebouw huisvestten aan de ene kant de kantoren en aan de andere kant de opslagplaatsen en de bottelarijateliers. De rustiek uitzienende gevels, geïnspireerd door de traditionele architectuur van de oostelijke Pyreneeën, vertonen een mooie polychromie en opmerkelijke contrasten dankzij het gevarieerde materiaalgebruik. De ruime ateliers en de perrons waar de wagons werden gelost, waren overdekt door glazen daken met metalen gebinte. Andere nieuwe bouwtechnieken waren het gewapend beton, dat gebruikt werd voor de wijnpakhuizen met hun vloeren die een gewicht van meer dan 30.000 hectoliter wijn moesten dragen.

Bottelarijatelier.
(verz. Belfius Bank © ARB-GOB)



DE ÉTABLISSEMENTS BESSE

Het depot voor wijnen en geestrijke dranken van de *Établissements Besse Père & Fils* werd in 1908 gebouwd naar de plannen van architect Jules Rau (1854-1923), wiens naam verbonden is met twee andere opmerkelijke gebouwen in de hoofdstad: de zwembaden van Elsene (1904) en Sint-Gillis (1905).

De voorgevel aan de Scheldestraat trekt onmiddellijk de aandacht door zijn strenge compositie en de doorgedreven soberheid, die echter een grote verfijning in de behandeling van sommige details niet in de weg staat, zoals het sieraadwerk van het toegangshek waarin wijnmotieven zijn verwerkt. De glaswand boven de ingang en de topgevel met half rond fronton verlenen het gebouw de passende grandeur voor een zaak die handelt in producten bestemd voor een welgesteld cliënteel. Om nog meer indruk te maken, is het fronton versierd met een wapenschild geflankeerd door twee brullende leeuwen, waaronder het devies "*Labor omnia vincit*" (werk overwint alle obstakels) te lezen staat, ontleend aan de *Georgica* van Vergilius.

Voorbij de toegangspoort komt men op de binnenkoer met glazen dak gedragen door een dun metalen gebinte. Deze constructie, alsook de verzorgde afwerking van de kantoren met decoratieve schilderijen die de lof van de grote bordeauxwijnen zingen, versterken alleen maar de opzet van de architect om een uitnodigend kader voor de klanten te creëren. De gebouwen werden in 1954 opgekocht door het honing producerende bedrijf Meli, dat het pand een veertigtal jaar heeft gebruikt.



Detail van het toegangshek.
(A. de Ville de Goyet © GOB)

Het gebouw in de jaren 1920.
(verz. Besse)

De wagens worden geladen
op de binnenkoer.
(verz. Besse)





De hindekop is ontleend aan het wapen van de familie Whitbread die als leuze had 'Virtute non astutia' (door moed, niet door list).
(A. de Ville de Goyet © GOB)

HET DEPOT VAN WHITBREAD

De brouwerij Whitbread, die in 1742 door Samuel Whitbread in London werd opgericht, kende een snelle ontwikkeling en was een vijftig jaar later uitgegroeid tot een van de grootste brouwerijen ter wereld.

Toen het bedrijf besloot om haar nieuwe opslagplaatsen in deze wijk van Sint-Jans-Molenbeek te vestigen, had het al een depot in Brussel, aan de Koolmijnenkaai. De keuze voor de nieuwe vestigingsplaats, op een terrein dat in die tijd nog bijna landelijk was, is vooral te verklaren door de uitgestrekte percelen die er tegen een lage prijs konden worden gekocht.

Een gedenksteen op de muur van het depot leert dat het in 1907 werd gebouwd door de architecten Charley Gilson en Paul Bonduelle. Zij benutten vakkundig de ligging van het hoekperceel om maximale zichtbaarheid te geven aan het nieuwe depot, dat bekroond wordt door een toren met decoratief mozaïekpaneel dat het embleem van het merk – de kop van een hinde – voorstelt.

Het gebouw dat de kantoren huisvestte in de François Musstraat is heel anders van uitzicht. Hier geen industriële architectuur maar eerder de allure van een elegante en imposante burgerwoning, voor deze bloeiende onderneming die hier haar zetel had.

DE ÉTABLISSEMENTS GOSSET

In 1885 startte Félicien Gosset, afkomstig uit Spy, niet ver van Namen, met de fabricage van sigaretten. Zijn eerste ateliers lagen vlak bij de Grote Markt. In een tijd dat sigaretten een luxeproduct waren, kwam Gosset op het idee om de zijne los te verkopen tegen een centiem per stuk. In de handel gebracht onder de naam *Saint-Michel* – naar de beschermheilige van de stad – kenden deze sigaretten snel succes. De mechanisering van de productie in de jaren 1920 versnelde nog de groei van het bedrijf. De dalende fabricagekosten maakten de sigaret tot een goedkoop massaproduct, waardoor het aantal consumenten bleef stijgen. De onderneming zag zich ten slotte gedwongen te verhuizen, omdat de ateliers te klein werden. De nieuwe vestiging in de Gabriëlle Petitstraat in Sint-Jans-Molenbeek mondde uit in een architecturaal project van ongeziene omvang en kwaliteit.

De nieuwe gebouwen werden ontworpen door architect Adrien Blomme (1878-1940), die bekend stond om zijn keuze voor een radicaal moderne en functionele architectuur, waarbij de gevels de weerspiegeling waren “van de plannen die beantwoordden aan de eisen en verworvenheden van het hedendaagse leven”.

Gevel van de kantoren in de François Musstraat.
(A. de Ville de Goyet © GOB)



Algemeen zicht op de fabriek met op de achtergrond de basiliek van Koekelberg.
(© Citydev)

De sobere gevels in bepleisterd beton weerspiegelen nauwgezet de architectonische structuur van de gebouwen, zonder echter ooit in banaliteit te vervallen. Pilasters en licht inspringende traveeën ritmeren de gevels over de hele lengte van de fabriek en de kantoren en benadrukken de verticaliteit. Brede ramen met metalen schrijnwerk laten ongebreideld het daglicht binnen in de ateliers en getuigen van de aandacht van de architect voor de werkomstandigheden van het personeel.

DE SOCIÉTÉ ANONYME DES ENTREPÔTS DE BRUXELLES

De intense ontwikkeling van de commerciële activiteiten in de wijk trok automatisch talrijke import-exportbedrijven met hun opslagplaatsen aan, zoals dat van de *Société anonyme des Entrepôts de Bruxelles* in de Van Meyelstraat, gebouwd in 1924. Het imposante glazen dak met metalen gebinte dat het centrale binnenplein overdekt, laat geen twijfel bestaan over de functie van het gebouw.



De fabriek tijdens de afwerkingsfase.
(© SAB)



De opslagplaatsen in de Van Meyelstraat, circa 1920.
(DCBSO © GOB)

De metalen dakstructuur, uitgevoerd door een in die tijd gekende lokale onderneming, de *Ateliers Molenbeek-Saint-Jeanois de Construction Chaurobel*, is opmerkelijk en innoverend door het gebruik van een driedelige scharniering met kogelgewrichten die de uitzetting of inkrimping opvangt van het ijzer en glas onder invloed van de temperatuurschommelingen. Het geheel wordt ondersteund door vijf korf-boogvormige spanten met een spanwijdte van zowat vijftien meter. De rechtervleugel huisvestte vroeger de kantoren en de woning van de directeur, terwijl de linkervleugel – met een haast identieke gevel – uitsluitend voor opslag bestemd was. Deze zuiver functionele indeling van het interieur, die losstaat van de eerder traditioneel uitzijnde gevel, werd mogelijk gemaakt door het gebruik van gewapend beton voor het skelet van het gebouw.

DE MONUMENTALE BRUG

Een monumentale brug, gebouwd in 1905 naar de plannen van spoorwegingenieur Bruneel, overspande de treinsporen die het maritiem station verbonden met het spoorwegnet. In het kader van de aanleg van nieuwe woonwijken rond de site van Thurn en Taxis zorgde deze brug voor de verbinding tussen de Jubelfeestlaan en de Emile Bockstaellaan. Vandaar dat hij gekend is onder beide namen: Jubelfeestbrug of Bockstaelbrug.

Het volledig metalen brugdek met een spanwijdte van 30 meter rust op twee landhoofden en twee groepen van drie hardstenen brugpijlers. Het brugdek was oorspronkelijk bekleed met hout om te vermijden dat de paarden met hun hoefijzers zouden uitglijden. In 1934,

toen de paarden meer en meer plaats maakten voor gemotoriseerd vervoer, werd het hout vervangen door een zandstenen bestrating. Behalve de voor die tijd vernieuwende bouwtechnieken, valt ook de vormgeving van de brug op. De monumentale kolommen in gepolijst graniet op de uiteinden van de brug droegen aanvankelijk smeedijzeren lantaarns beïnvloedt door de art nouveau, net als de smeedijzeren balustrade die versierd was met plantenmotieven.

WONINGEN VOOR DE MINDER BEDEELDEN

De economische ontwikkeling van de wijken die rond de het complex van Thurn en Taxis waren ontstaan, leidde na de Eerste Wereldoorlog tot een aanzienlijke groei van hun bevolking. Vele nieuwe inwoners behoorden tot de arbeidersklasse en beschikten niet over de nodige middelen om een degelijke woning te kopen of te huren. Die zorgwekkende toestand kreeg in de jaren 1920 een begin van oplossing met de bouw van meerdere woningblokken op initiatief van de *Société anonyme des Habitations ouvrières de Molenbeek-Saint-Jean*, met steun van de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen en Woonvertrekken.

Aangezien goede en betaalbare bouwgronden schaars waren geworden, koos men voor de bouw van collectieve woningen. Om de kosten nog meer te drukken en de investeringen maximaal te laten renderen, werd geëxperimenteerd met nieuwe materialen die minder duur waren dan baksteen en natuursteen.

Een wedstrijd duidde de architecten aan die belast werden met het ontwerpen van de nieuwe appartementsgebouwen. Onder hen bevond zich Joseph Diongre (1878-1963), die vooral bekend is van het radio-omroepgebouw

Zijgevel van een van de woningen in de Laekenveldstraat, arch. A. De Saulnier, 1921.
(Archief van Sint-Jans-Molenbeek
© Fondation CIVA Stichting Brussels)

Voorgevel met parement van opgevoegde bakstenen, arch. J. Diongre, 1921.
(Archief van Sint-Jans-Molenbeek
© Fondation CIVA Stichting Brussels)

Appartementen in de Jean Dubrucqlaan, arch. J. Diongre.
(Ch.Bastin & J.Evrard © GOB)



De monumentale brug over de treinsporen.
(verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB-GOB)





Details van geveldecors op woningen
in de Rotterdamstraat en de
Scheldestraat, arch. J. Diongre.
(A. de Ville de Goyet © GOB)

Neptunus en Salacia.
(A. de Ville de Goyet © GOB)



op het Flageyplein. Hij ontwierp de plannen voor het gebouw op de hoek van de Scheldestraat en de Rotterdamstraat. Ongeveer 110 woningen werden verdeeld over zeven aaneengeschakelde blokken. Elk appartement omvatte een slaapkamer voor de ouders en een of twee kamers voor de kinderen, naast een gemeenschappelijke leefruimte.

Door het contrast tussen de gebruikte materialen en een subtiel spel van in- en uitsprongen – balkons met geometrisch profiel en terugwijkende terrassen – vermeed Diongre elke monotonie in de opeenvolging van de gevels. Een ander opmerkelijk kenmerk zijn de beeldhouwde reliëfs boven de ingangen van meerdere woningen: een windmolen in de Rotterdamstraat die waarschijnlijk verwees naar Nederland, een zeilboot of een stoomlocomotief, wellicht een discrete allusie op Thurn en Taxis, op het kruispunt van het water- en spoortransport. Diongre ontwierp in dezelfde geest ook een tweede complex van woningen, in de Jean Dubrucqlaan.

Een andere architect, Armand De Saulnier, werd gekozen om een 64-tal woningen te bouwen in de Lakenveldstraat. Hoewel traditioneler van stijl werden ze gebouwd met een toen experimenteel materiaal, namelijk samengeperst cement met het uitzicht van witsteen.

In de Jean Dubrucqlaan ten slotte treffen we twee appartementsgebouwen aan ontworpen door architect Adolphe Puissant.

DE PROVINCIALE BINNENSCHIEPVAARTSCHOOL

De oprichting van deze school vloeide voort uit de wet van 19 mei 1914 die het onderwijs verplicht maakte voor alle kinderen tussen 6 en 14 jaar. Voor de kinderen van de binnenschippers, die door hun beroep geen vaste woonplaats hadden, kon dat onderwijs alleen maar op een internaat worden gegeven. Overtuigd van het belang van een zo volledig mogelijke opvoeding voor deze toekomstige schippers, ondersteunde de industrieel Jean Dubrucq, die aan het hoofd stond van een grote metaalgietery in Sint-Jans-Molenbeek, de bouw van de school financieel. Als lid van de liberale partij – hij zetelde lange tijd in de gemeenteraad van Sint-Jans-Molenbeek – was Dubrucq ook een van de voorvechters van de haven van Brussel, wat hem de bijnaam *Jean Port de Mer* opleverde.

De school, die tussen 1917 en 1924 werd gebouwd in de Claessenstraat, opende haar deuren in september 1925. Aanvankelijk was ze alleen toegankelijk voor jongens en het eerste jaar waren er slechts een vijftiental leerlingen. Die werden gehuisvest in een zo mogelijke omgeving en volgden

de lessen van een nabijgelegen lagere school.

In een tekst uit 1930 beschrijft schrijver Eugène Herdies de instelling: “*Overall stroomt licht binnen langs brede ramen; de elektrische verlichting en centrale verwarming bieden alle gerieflijkheden van het moderne leven*”. Hij beschrijft ook het comfort van de slaapzalen, de douches en baden, de bibliotheek, de tekenklas, het schrijnwerkatelier; het ijzerbewerkingsatelier en de studiezaal, zonder de refter te vergeten, die versierd was met muurschilderingen van de luministische schilder Henri Roidot (1877-1960). “*Door de ramen van de slaapzalen kunnen de kleine kostgangers, als een herinnering aan het gezinsleven, het nostalgische geluid van de scheepshoorns horen*”.

Meerdere bas-reliëfs versieren de gevels van het gebouw dat ontworpen werd door architect Guillaume du Croix. Omkaderd door scheepvaartmotieven zoals ankers en scheepsroeren, en herkenbaar aan de gekruiste drietand en harpoen, ziet men de verwarde haardos en het baardige gezicht van de zeegod Neptunus en dat van zijn echtgenote Salacia.



Gevelopstand aan het Redersplein,
ontworpen door de hoofdingenieur
van de S.A du Canal et des Installations
maritimes de Bruxelles, 1938
(© SAB)

Glas-in-loodraam van het
trappenhuis, getekend “E.J. Patoux
inv. J. Colpaert fec.”.
(P.-P. Hofmann © GOB)



DE HAVENDIRECTIE

In 1939 werd het nieuwe gebouw voltooid dat de *Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles* had laten oprichten op de hoek van het Redersplein en de Havenlaan om er haar kantoren te vestigen.

Het gebouw in art-decostijl heeft een sobere gevel met een parement van lichte baksteen afgewisseld met hardsteen en gepolijst donker graniet uit Zweden als omlijsting van de imposante toegangsdeur. De trappen die naar deze deur leiden, de twee lantaarns en het brede balkon boven de deur creëren een scenografie die het respect van de bezoeker moet afdwingen en die binnen wordt voortgezet door de trap met treden van gepolijste natuursteen, die over zijn hele hoogte verlicht wordt door een glas-in-loodraam met maritieme taferelen.

Een tot heden onbekende Zennemeander werd in de 1ste eeuw door de Romeinen verstevigd.
(© GOB)



Naast de in de meander (van de rivier) ontdekte voorwerpen werden ook de opeenvolgende grondlagen bestudeerd. De studie van de staalnamen zal toelaten om een exact beeld te krijgen van het landschap op deze plek in de Romeinse tijd.
(© GOB)

Het vrij leggen van een Romeinse dakpan op de bodem van de thans verzande rivier.
(© GOB)

De Romeinse overblijfselen worden geregistreerd voor hun vernietiging.
(© GOB)

ARCHEOLOGISCHE ONTDEKKINGEN OP DE SITE VAN THURN & TAXIS

Tijdens de zomer van 2015 werden bij de bouwactiviteiten, op de site van Thurn en Taxis, sporen aangetroffen die onze kennis over de vroege geschiedenis van de site een heel stuk hebben aangevuld. Het oudste relict is een pakket alluvium dat een rivier in de afgelopen 2,5 miljoen jaar heeft afgezet. In deze lagen heeft een recentere waterweg, de Zenne, zijn bedding uitgesleurd. Geo-archeologisch onderzoek heeft aangetoond dat deze Zennearm evolueerde van een snellopende rivier tot een bijna stilstaande waterloop. De oevers van de Zenne werden vanaf het Mesolithicum door de mens opgezocht. Vanaf het einde van de 1ste eeuw hebben de bewoners van een nabijgelegen villa de dichtgeslibde rivier uitgediept en aldus een sterkere stroming tot stand gebracht. Door de erosie was men genoodzaakt de oevers te stutten. Deze verstevigingen konden over ca. 80 m. vastgesteld worden. Op sommige plaatsen waren zware houten palen in de grond geheid, waar tussen een reeks planken horizontaal werden aangebracht. Elders bestond de beschoeiing

uit kleine paaltjes die schuin en naast elkaar in de grond werden gedreven. Op andere plaatsen was er vlechtwerk samengesteld uit twijgen. We menen minimaal twee fasen in de beschoeiing te kunnen onderscheiden, wat ook blijkt uit de pedologische observaties. Tussen het houtwerk werden tal van bouwmaterialen en voorwerpen ontdekt die een mooi beeld geven van de beroepsactiviteiten van de bewoners van een villa in de 2de en 3de eeuw. Hierbij primeerden landbouw en veeteelt.

Na het midden van de 3de eeuw zien we dat de permanente bewoning verdwijnt. Dit heeft tot gevolg dat de geul afgesloten raakte van de hoofdrijver en dat er zich een moerasland vormde. Dit blijkt ook uit de resultaten van het botanisch onderzoek. Er lijkt nauwelijks nog sprake van menselijke invloed en we krijgen de ontwikkeling van een bos van elzen. Op de eerste kaarten vanaf de 16de eeuw is geen spoor meer te bekennen van deze verdwenen Zennemeander.



Met de geleidelijke openstelling van de Europese grenzen na het Verdrag van Rome in 1957, de ontwikkeling van de autowegen en de druk van het wegvervoer begonnen de activiteiten die aan de oorsprong lagen van de site van Thurn en Taxis – douane en verbinding tussen spoorweg en waterwegen – stilaan aan belang in te winnen. Hoewel de magazijnen en opslagplaatsen tot het einde van de jaren 1990 verhuurd bleven aan importeurs die met vrachtwagens werkten, leidden de hoge instandhoudings- en onderhoudskosten uiteindelijk tot de sluiting.

Naar aanleiding van een tentoonstelling in 1986 onder de titel *Brussel, een kanaal, fabrieken en mensen*, werden meerdere voorstellen gedaan om de site van Thurn en Taxis nieuw leven in te blazen als economisch, cultureel en industrieel centrum. Lokale, nationale en internationale erfgoedorganisaties voerden een actieve campagne om de waarde van de site als industrieel werelderfgoed te benadrukken en droegen zo bij tot het behoud ervan.

Het Koninklijk Pakhuis werd als eerste gerenoveerd. Het treinspoor dat door de hele benedenverdieping liep, werd omgevormd tot een binnenstraat die toegang geeft tot handelszaken, restaurants en een kinderdagverblijf, terwijl de verdiepingen als kantoren werden ingericht. Daarbij werd het oorspronkelijke uitzicht van de ruimtes zo veel mogelijk bewaard. Het eveneens gerenoveerde pakhuis A ontvangt elk jaar honderdduizenden bezoekers voor evenementen als de Antiekbeurs, de Foire du Livre, het Bedrijfsalon, enz.

Op termijn zullen alle gebouwen van de site worden gerestaureerd en een nieuwe bestemming krijgen.

Tegelijkertijd ondergaat de hele site een volledige gedaanteverwisseling. Nieuwe projecten zijn al gerealiseerd, zoals het gebouw in glas en staal dat de zetel van Leefmilieu Brussel huisvest. Onder en voorbij de Jubelfeestbrug wordt een openbaar park aangelegd. En de komende jaren zullen nog andere nieuwe gebouwen verrijzen met kantoren, handelszaken en woningen.

De maritieme wijk ten slotte, die erg geleden heeft onder het stopzetten van de activiteiten leeft sinds enkele jaren weer op, onder meer dankzij de herbestemming van de vroegere industriële gebouwen.

Het nieuwe gebouw van Leefmilieu Brussel.
(A. de Ville de Goyet © GOB)



BEKNOPTE BIBLIOGRAFIE

- BOTERDAEL, J., 'Le quartier maritime' in *Molenbeek-Saint-Jean. Guides des communes de la Région bruxelloise*, CFC Éditions, Brussel, 2004, pp. 14-27.
- CHRISTIAENS, E., 'Venise à Bruxelles', in *Laca tijdingen*, dec. 2003-jan. 2004, pp. 5-15.
- DEMEY, Th., *Chronique d'une ville en chantier*, T. I, *Du voûtement de la Senne à la jonction nord-midi*, CFC Éditions, Brussel, 1990.
- FERON, G., 'Bruxelles Tour et Taxis, une des grandes gares de la capitale', in *Le Rail*, dec. 1988.
- FINET, G., 'Le petit colis et le trafic des messageries', in *Le Rail*, juli 1978.
- GIES, A., 'Une nuit dans la ruche de Tour et Taxis', in *Le Rail*, februari 1961.
- HUBERTY, C., *Le logement molenbeekois. Une histoire de société. 100 ans*, Brussel, s.d. *Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*, Archives d'Architecture Moderne, Brussel, 1980.
- JACQUES, E., 'Brève histoire de l'Entrepôt de Bruxelles', deel 3, in *La Ronde*, nr. 6, 15 november 1955, pp. 1-8.
- MEGANCK, M. et GUILLAUME, *Atlas van de archeologische ondergrond van het Gewest Brussel 24, Laken*, Brussel, 2012, pp. 70-78.
- ORIGER, G., 'Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2012). I. Le contexte et les prémices', in *Courrier hebdomadaire*, nr. 2177-2178, CRISP, 2013.
- SMEYERS, J.L., 'Tour et Taxis, Molenbeek maritime, Vieux Laeken. Plaidoyer pour une intégration réussie', in *Bruxelles en mouvements*, 235, april 2010.
- STENGERS, J. en SMOLAR-MEYNART, A., *Het Gewest Brussel: van de oude dorpen tot de stad van nu*, Gemeentekrediet, Brussel, 1989.
- VALENTE SOARES, P., 'La Succursale ou Entrepôt A de Tour et Taxis. Témoignage illustré d'une construction', in *Les Cahiers de la Fonderie*, 19, dec. 1995, pp. 50-53.
- VALENTE SOARES, P., 'Bruxelles Tour et Taxis ou la nécessité d'une gare de marchandises', in *Les Cahiers de la Fonderie*, 24, okt. 1998, pp. 75-82.
- VAN DEN BRAEMBUSSCHE, G., *Entrepôt A du site de Tour et Taxis. Analyse du bâtiment et projet de restauration*, licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, 1996.
- VAN DER ELST et al., W., *De voormalige provinciale school voor schipperkinderen "Jean Dubrucq" aan de Claessensstraat*, s.l.s.d. (www.laken-ingezoomd.be, 2006).
- VANDERHULST, G., 'Tour et Taxis, hier et aujourd'hui', in *Les Cahiers de l'Urbanisme*, 68, 2008, pp. 60-66.
- VALENTE SOARES, P., (red.), *Tour & Taxis. Un quartier en mouvement*, uitg. Racines, 2010.
- VALENTE SOARES, P., *Relevé de l'état physique et de la valeur patrimoniale d'immeubles situés sur le site de Tour et Taxis et alentours. Rapport*, maart 2011.
- WARNY, A., 'Les anciens établissements Byrrh, 4, rue Dieudonné Lefèvre à Laeken', in *Revue du Cercle d'Histoire de Bruxelles*, 124, juni 2014, pp. 8-12.
- WAUTERS, A., *Histoire des environs de Bruxelles*, 1855 (heruitg. 1973).

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.

Elke Brusselaar is zonder twijfel vertrouwd met het indrukwekkende silhouet van het Koninklijk Pakhuis en het omliggende geheel van industriële gebouwen die samen de historische site van Thurn en Taxis vormen. Vandaag is zij bij de meesten gekend door de vele evenementen die er plaatsvinden. Met de systematische restauratie en herbestemming van alle historische gebouwen en de constructie van nieuwe neemt zij een steeds belangrijker plaats in binnen het socio-culturele en socio-economische leven van het Brussels Gewest.

Dit nummer belicht haar lange ontstaansgeschiedenis en de hoofdrol die deze toonaangevende site gespeeld heeft in de economische groei van het land als draaischijf van onze nationale en internationale handelsactiviteiten. Het staat stil bij de bouwkundige kwaliteiten en het technisch vernuft van de gebouwen die het tot industrieel erfgoed van wereldniveau maakt. Er is ook aandacht voor de dagelijkse werking van het complex en voor haar invloed op de ontwikkeling van de wijk rondom.

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



BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

