

ERFGOED BRUSSEL

N°015-016

SPECIAAL NUMMER - SEPTEMBER 2015
Open Monumentendagen
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

DOSSIER
ATELIERS, FABRIEKEN EN KANTOREN

PLUS
Internationaal Fotografisch Experiment
met Monumenten



EEN PUBLICATIE VAN BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING

DOSSIER

SPOOR, STAD EN INDUSTRIE:

SPOREN VAN DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN BRUSSEL

MAARTEN MAHIEU en
PETER VAN DER HALLEN

GEHEUGENCOLLECTIEF VZW,
HISTORISCH PROJECTBUREAU



DE KOMST EN SNELLE UITBREIDING VAN DE SPOORLIJNEN EN DE BOUW VAN STATIONS GAVEN DE INDUSTRIËLE EN ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN BELGIË EN DE HOOFDSTAD MEE VORM. Omgekeerd bepaalde ook de industriële vraag de komst en inplanting van de spoorweginfrastructuur. In dit artikel belichten we de band tussen spoor, stad en industrie vanaf het tweede kwart van de 19de eeuw, het belang van de Westring en de Noord-Zuidverbinding voor het economische weefsel van Brussel en de invloed van verschillende Brusselse stations op zowel de industriële ontwikkeling van de stad als het leven van de bewoners.

De ontwikkeling van de spoorwegen startte in België in 1835, slechts vijf jaar na de Belgische onafhankelijkheid. Dat is geen toeval. De eerste spoorwegen in het land werden aangelegd omdat de Nederlanders na de Belgische onafhankelijkheid de Schelde en andere waterwegen afsloten en zo de toegang tot de Rijn en de belangrijke Duitse afzetmarkt verhinderten. De internationale handel van de jonge Belgische staat kwam zo zwaar onder druk te staan. De overheid ging daarom op zoek naar een alternatief. Omdat het wegtransport te duur was om de rol van de scheepvaart over te nemen, werd er gekeken naar de stoomtrein als nieuwe transportvorm. Het was de bedoeling zo de economische onafhankelijkheid tegenover het vijandige Nederland te ontwikkelen. Het binnenlandse spoorwegennet moest de haven van Antwerpen ontsluiten voor de internationale handel en in Antwerpen commerciële activiteiten stimuleren. Brussel speelde in die strategische overwegingen oorspronkelijk slechts een beperkte rol. Mechelen, waar de noord-zuidlijn en de oost-westlijn elkaar zouden kruisen, moest het knooppunt worden van het Belgische spoorwegennet¹.



Afb. 1

Op 5 mei 1835 reed de eerste trein op het Europese vasteland tussen Brussel en Mechelen. Toeschouwers vergaapten zich aan die bijzondere gebeurtenis. Aquarel (© Museum van de Stad Brussel).

BELGIË, KOPLOPER IN 'THE RAILWAY AGE'

De eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen werd in de eerste plaats aangelegd als een prestige-project. Voor het eerst zou er een trein rijden op het Europese vasteland. Op 5 mei 1835 vertrokken er drie stoomtreinen vanuit het Brusselse station aan de Groendreef richting Mechelen. (afb.1) Het waren de eerste kilometers van een spoorwegennet dat tegen het einde van de eeuw 4.500 kilometer zou tellen.² Vanaf de jaren 1840 ving de zogenaamde *Railway Age* aan.

België werd het 'spoorwegland' bij uitstek en bezat al snel het dichtste spoorwegennet ter wereld. Een eeuw lang was spoorwegverkeer de dominante vorm van transport in de geïndustrialiseerde wereld.

De economische effecten hiervan waren zeer groot. Tot het ontstaan van de spoorwegen waren grootschalige productie en onderlinge economische integratie beperkt tot de kuststreken en de regio's die een goede ontsluiting hadden via natuurlijke waterwegen of kanalen.³ In Brussel werd deze rol tot op zeker hoogte



Afb. 2

De reisschema's van de spoorwegen zorgden ervoor dat in België de lokale tijd in 1892 werd vervangen door een uniforme tijd voor het hele land (foto NMBS).

vervuld door het zeekanaal. Hoge transportkosten belemmerden echter de economische ontwikkeling in de andere delen van België. Wat daar geproduceerd werd, raakte immers moeilijk gedistribueerd. De nieuwe transportmogelijkheden via het spoor pasten daar een mouw aan. Het werd mogelijk om de productie geografisch te decentraliseren. Dit maakte een verder doorgedreven arbeidsverdeling en productspecialisatie mogelijk. Betere transportmogelijkheden zorgden voor een ruimere afzetmarkt. Daardoor had de ontwikkeling van de spoorwegen een zeer grote impact op de industriële productie en op de consumptie tijdens de 19de eeuw.⁴

De maatschappelijke impact van de spoorwegen was ook aanzienlijk. Het snelle transportmiddel zorgde voor een sterkere integratie en cohesie van de verschillende delen van het land. Dat wordt mooi geïllustreerd door het ontstaan van de uniforme tijd. Voor de komst van de spoorwegen werd overal de lokale tijd gehanteerd, en dus wees de klok in België niet overal hetzelfde uur aan. Door de beperkte mobiliteit van mensen en de lange reistijden vormde dat vóór de komst van het spoor geen probleem. De spoorwegen

voerden in 1836 een uniforme tijd in voor hun reisschema's, met name de lokale tijd van Brussel. In 1892 werd in heel België, als een van de eerste Europese landen, overgeschakeld naar wat een universele standaard zou worden, de *Greenwich Mean Time*⁵ (GMT) (afb.2).

Naast de stimulans voor andere economische sectoren, leidden de aanleg en uitbreiding van de spoorwegen en het treinverkeer zelf ook tot heel wat nieuwe economische activiteit. De aanleg van duizenden kilometers spoor vergde enorme investeringen. Aanvankelijk werden die vooral door de Belgische overheid gedragen. Vanaf de jaren 1850 bloeiden echter ook private spoorwegmaatschappijen op die een graantje van de ontwikkeling wilden meepikken.⁶ Meer dan 50 private spoorwegbedrijven waren actief in België, wat wees op het grote economische potentieel van de spoorweg.⁷ Om de eenheid en uniformiteit van het Belgische net te bevorderen, nam de overheid de private spoorwegennetten vanaf de jaren 1890 systematisch over. In 1926 werd de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) opgericht. In het begin van de 20ste eeuw waren de

spoorwegen de belangrijkste economische sector van België. Ze boden werk aan bijna 100.000 werknemers en waren goed voor ongeveer vijf procent van het BBP⁸.

HET BRUSSELSE NET

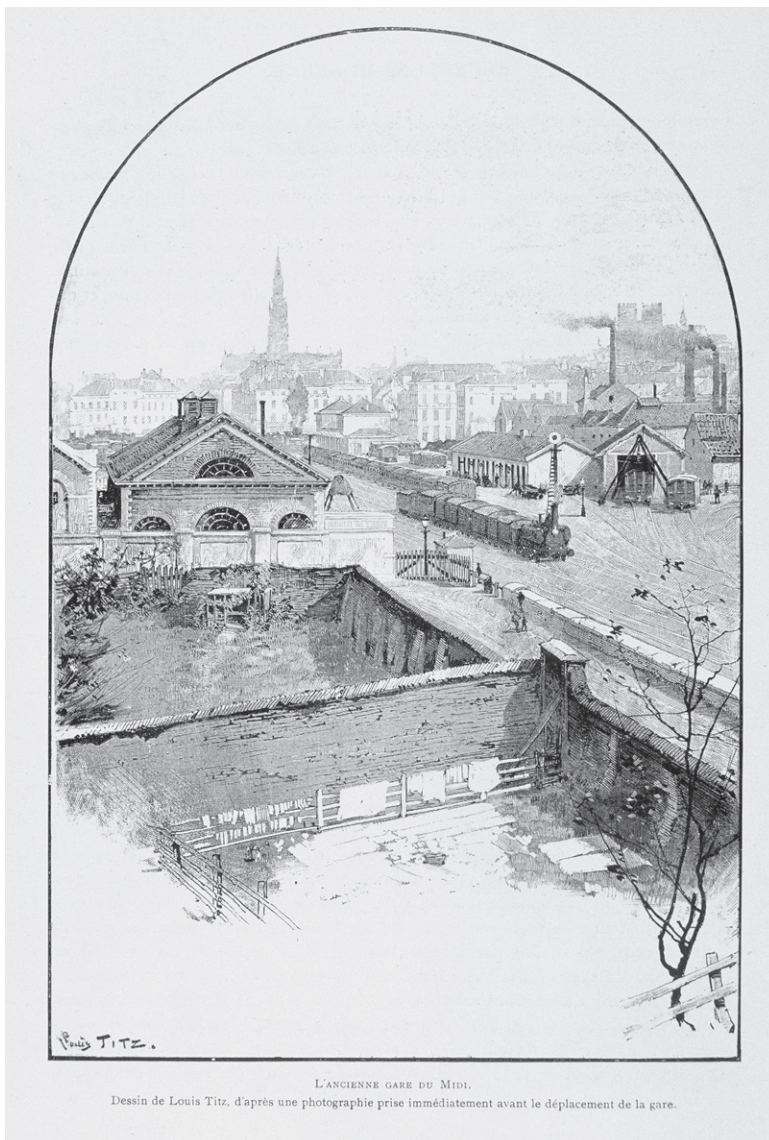
De lokalisatie van de eerste Brusselse stations, in de nabijheid van het kanaal en de havenfaciliteiten, wees op de industriële oriëntatie van het spoorwegennet. De stations werden echter al snel zelf belangrijke centra, als nieuwe toegangspoorten tot de stad en als aantrekkingspolen voor nieuwe economische activiteiten.⁹ De Brusselse industrie, die zich eerst had geconcentreerd in de benedenstad langs de Zenne, ging zich doorheen de 19de eeuw meer oriënteren volgens een noord-zuidas die de transportlijnen in de stad (het kanaal en de spoorlijnen) volgde. Gemeenten zoals Sint-Jans-Molenbeek, Anderlecht en Koekelberg, die spoorlijn 28 (de zogenoemde Westring) over hun grondgebied hadden lopen, zagen aanzienlijke delen van hun gemeente transformeren tot industriële zone. De nijverheid in Brussel en de westelijke voorsteden groeide uit tot de grootste van het land en bood rond de eeuwwisseling werk aan 102.000 arbeiders en bedienden.

Oorspronkelijk stonden voor de uitbouw van de spoorwegen de industriële functie en het goedertransport voorop. Al snel bleek ook het belang van het spoor voor het personenvervoer, vooral voor toerisme en pendelarbeid.¹⁰ Als grootste stad in België profiteerde Brussel van die ontwikkeling. Het spoorwegennetwerk in en rond de hoofdstad breidde sterk uit. Tegen 1875 verving Brussel Mechelen als het belangrijkste hoofdverdeelstation van België. Tijdens de 20ste eeuw bleef het personenvervoer

per trein ten opzichte van het goedertransport aan terrein winnen. Initiatieven zoals de Brusselse Noord-Zuidverbinding en de bouw van Brussel-Centraal speelden in op die functieverhuizing. Hoewel het spoorwegvervoer steeds meer de auto en de vrachtwagen naast zich moest dulden, bleef het dus een belangrijke economische functie vervullen. Dat gold niet enkel voor goedertransport maar ook – tot op de dag van vandaag – voor het vervoer van arbeidskrachten.

De vroege vraag naar een Noord-Zuidverbinding

Het eerste Zuidstation werd geopend op 18 mei 1840, op de locatie van het oude Bogaardenklooster op het Rouppeplein. Het was een eenvoudig, laag gebouw met loketten en wachtruimten¹¹. (afb.3) De aanwezigheid van het station zorgde voor een snelle en ongeordende bebouwing in de aanpalende wijken. Vanuit het station vertrok een spoorlijn naar Tubeke en later Bergen. Vanaf 1841 was er ook een lijn die het Zuidstation met het station in de Groendreef in het noorden verbond en enkel werd gebruikt voor goedertransport.¹² Langs deze lijn tuften locomotieven stapvoets van noord naar zuid. Een spoorman met rode vlag ging de voertuigen te voet vooraf om de stellingen te waarschuwen voor hun doortocht door de Brusselse ringlanen¹³. De pendelaars en reizigers moesten zich echter behelpen met taxidiensten en een stadstram tussen beide stations. Ook de frequentie en omvang van het vervoer voldeed niet voor een land en een stad in volle industriële ontwikkeling. Het station aan de Groendreef werd reeds in 1846 vervangen door het Noordstation (arch. F. Coppens) gelegen aan het nieuw aangelegde Rogierplein en die een grote rol zou spelen in het personenverkeer. (afb.4). Toen in 1850 het toenmalige Zuidstation ook nog eens zijn maximumcapaciteit bereikte,



Afb. 3

In 1840 opende het eerste Zuidstation. Dit station op het Rouppeplein lag in een uitgestrekt weiland en werd begrensd door de Zenne, de Bogaardenstraat en de Brusselse boulevards (foto NMBS – collectie Guy Bertrand).

werd definitief duidelijk dat er nood was aan een nieuw plan. Een voorstel om een directe, ondergrondse verbinding aan te leggen tussen het nieuwe Noordstation en een nog te bouwen nieuw Zuidstation kende bijval. Te midden van het traject zou een monumentaal Centraal Station komen. Toch was niet iedereen even enthousiast. De ondergrondse zou de structuur van Brussel immers hevig dooreen schudden en tot grootschalige onteigeningen leiden. Het kos-

tenplaatje en de technische bezwaren gaven de Noord-Zuidverbinding voorlopig de doodsteek en ook de droom van een Centraal Station werd opgeborgen. Daarom kreeg een ander plan om noord en zuid te verbinden vorm, met name de aanleg van een ringspoor ten westen van de stad¹⁴.

De Westring als stimulans voor de voorsteden

Het nieuwe Zuidstation werd aan de overkant van de Zuidlaan, op



Afb. 4

In 1841 legde koning Leopold I de eerste steen van een nieuw Noordstation dat vijf jaar later plechtig opende. Het duurde nog tot 1862 voor het station volledig af was (Verz. Belfius-Académie royale de Belgique © GOB).



Afb. 5

Halfweg de 19de eeuw barstte het toenmalige Zuidstation uit haar voegen. Op de plaats van het huidige station opende in 1869 een nieuw Zuidstation. Een beeld van de godin van de overwinning op het gebouw eerde de snelle opmars van de spoorwegen (Verz. Belfius-Académie royale de Belgique © GOB).

het Grondwetsplein, gebouwd waar nog voldoende ruimte was. In 1869 werd het nieuwe gebouw van architect Auguste Payen, stadsarchitect van Brussel, ingehuldigd.¹⁵ Het was een monumentaal gebouw aan de rand van de Brusselse vijfhoek dat, net zoals sommige andere stations, dienst deed als een symbolische toegangspoort tot de stad (afb.5). Er verschenen luxueuze wijken en belangrijke gebouwen rondom het station. Op die manier ontstond al een eerste vorm van suburbanisatie, hoewel er een sterke verbondenheid met het stadscentrum bleef bestaan.¹⁶

In 1871 opende ook het westelijke ringspoor, dat via Anderlecht en Molenbeek om de Brusselse kern

heen liep om vervolgens het nieuwe Zuidstation te bereiken. Spoorlijn 28 bepaalde de volgende decennia de industriële, economische en sociale ontwikkeling van de wijken en gemeenten langs het tracé. Ze was bepalend voor de Molenbeekse nijverheid, de slachthuizen van Anderlecht en het centrum van het goederenverkeer, Thurn en Taxis.

Het Weststation in Molenbeek

Vanaf 1832 verbond een nieuw kanaal Brussel met de mijnindustrie rond Charleroi. De komst van deze transportweg was een zeer belangrijke factor in de verdere ontwikkeling van de industrie ten westen van de hoofdstad. Heel wat bedrijven vestigden zich langs het kanaal. In het

algemeen plan van de stedenbouwkundige Victor Besme werd de westelijke kanaalzone verder ingekleurd als industriële zone. Hij voorzag er de bouw van een nieuwe spoorlijn, de Westring, en van nieuwe stations. Op het grondgebied van Molenbeek verrees zo het Weststation, dat al snel uitgroeide tot het vierde grootste station van België. Arbeiders reisden via dit station iedere dag van buiten de stad richting fabriek. Metaalverwerkende bedrijven, ijzergieterijen, chemische bedrijven, brouwerijen en tabaksfabrieken profiteerden van de extra transportmogelijkheden die de Westring en het station hen boden.¹⁷ Vanaf 1893 beschikte Delhaize zelfs over een eigen goederenperron waar meer dan 500 wagons per week

Afb. 6a

Station van Kuregem
(Verz. Belfius-Académie royale de Belgique
© GOB).



Afb. 6b

De spoorwegbrug van Kuregem: de introductie van het spoor betekende een extra stimulans voor de Kuregemse textiel- en vlees industrie [A.de Ville de Goyet, 2015 © GOB].



werden geladen en gelost.¹⁸ Er was ook een keerzijde aan de medaille. De plattelandsvlucht bleef door de goedkope treinabonnementen voor arbeiders dan wel uit, toch vertoonde Sint-Jans-Molenbeek al snel de typische kwalen van de industrialisatie: het Westspoor bracht economische activiteit, maar in haar kielzog ook proletarisering en verpaupering. In 'Klein Manchester' werden naast statige herenhuizen en fabrieken vooral beluiken en woonkazernes opgetrokken waar arbeidersgezinnen in menonwaardige omstandigheden samenleefden.¹⁹

De stations van Kuregem

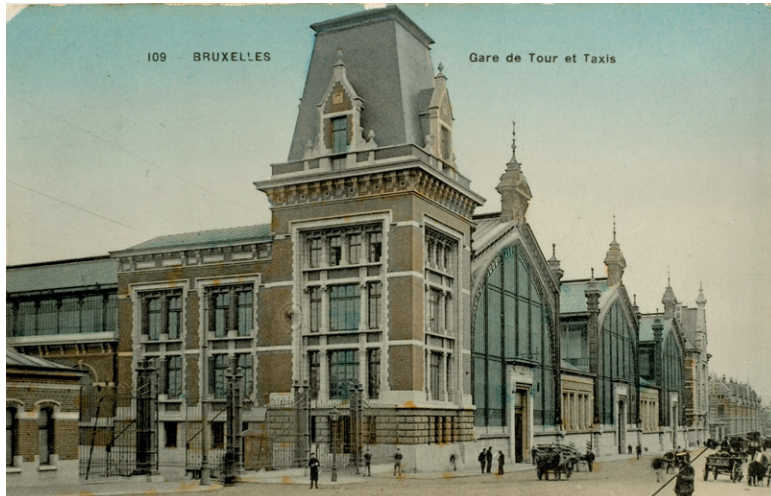
In Anderlecht valt met de stations van Kuregem een parallel verhaal te ver-

tellen. Ook hier betekende de komst van de nieuwe transportinfrastructuur niet echt de start van de industrialisatie maar wel een belangrijke stimulans voor de textielsector en de vleesindustrie. Ook hier vestigden belangrijke fabrieken zich langs de spoorlijn en het kanaal zodat het vervoer van goederen en arbeiders verzekerd was (afb. 6a, 6b). In het geval van het slachthuis van Kuregem ging de verweving tussen spoor en industrie nog verder dan bij Delhaize in Sint-Jans-Molenbeek. Nadat het plan om Brussel van één gecentraliseerd slachthuis te voorzien was mislukt, richtte Kuregem zijn eigen slachthuis met veemarkt en station op. Het station, dat volledig afgestemd was op veetransport, stond rechtstreeks in

verbinding met het Weststation.²⁰ Ten slotte bracht het spoor naast de deugden ook hier weer de kwalen van de industrialisatie. Werden er vanaf 1872 zo'n 1.000 burgerwoningen gebouwd langs rechte, brede straten waar de fabrieksbazen graag hun intrek namen, in het noorden en westen van Kuregem kronkelden kleine arbeiderssteegjes, waar een gebrekkige hygiëne de voorbode bleek van talrijke epidemieën.²¹

De nieuwe haven en Thurn en Taxis

De vele handelstransacties en voortdurende goederenstroom maakten een nieuwe Brusselse haven noodzakelijk. De haven werd eind 19de eeuw verplaatst naar de gronden waar



Afb. 7a

Station Thurn en Taxis, zenuwcentrum van het goederentransport, opslagplaats en douanediensten (Verzameling Belfius-Académie royale de Belgique © GOB).

Afb. 7b

Vanaf eind negentiende eeuw speelde het station van Thurn en Taxis een belangrijke rol in de opslag en overslag van het Europese goederenverkeer (foto NMBS).



vandaag Thurn en Taxis ligt (arch. E. Van Humbeeck). Deze site was nog maar weinig verstedelijkt toen koning Leopold II in 1900 de eerste steen legde en daarmee het startsein gaf voor de uitbouw van het koninklijk pakhuis, de opslagplaatsen en een imposant goederenstation. Thurn en Taxis werd het centrum bij uitstek voor douanediensten, opslag en goederentransport²² en een aantrekkingspool voor industriëlen, handelaars en arbeiders.²³

De nabijheid van het (West)spoor was voor Thurn en Taxis eveneens onontbeerlijk. Het hele complex werd hierop afgestemd. Architecten en ingenieurs bedachten een spoorwegsysteem met vertakkingen over honderd lijnen en plantten de verschillende gebouwen parallel met deze spoorlijnen en de haven in. Er kwam een maritiem goederenstation, opgetrokken in staal en metaal en voorzien van een prachtige gevel. Het gebouw besloeg 40.000 vierkante meter en overdekte meer dan twee kilometer spoorlijnen. (afb. 7a, 7b).

De Noord-Zuidverbinding opnieuw op de agenda

Nog voor de eeuwwisseling werd het duidelijk dat er ondanks het ringspoor nood was aan een nieuw traject tussen noord en zuid. Het ringspoor diende enkel het drukke goederenverkeer en een deel van de arbeiders die richting fabriek pendelden. Ondertussen barstte de rest van het Brusselse spoorwegvervoer uit zijn voegen. Het goederenvervoer én het reizigersvervoer namen jaar na jaar toe. Terwijl het Brusselse spoornet in 1850 zo'n vijf miljoen reizigers en pendelaars moest verwerken, liep dit tegen de eeuwwisseling op tot meer dan honderd miljoen jaarlijks te vervoeren personen. Na een ernstig ongeval in 1892 was de maat vol en werd bij de staatsspoorwegen een interne commissie opgericht die zich over mogelijke oplossingen moest

buigen. Een uitbreiding van de kopstations bracht volgens de commissie geen heil. Hierdoor kwam het oude plan van een Noord-Zuidverbinding weer boven. Meerdere opties lagen op tafel. Volgens één van de voorstellen moest een rechtstreekse ondergrondse spoorlijn in de flank van de helling tussen de Brusselse boven- en benedenstad soelaas brengen. Naast een nieuw Brussel-Noord en Brussel-Zuid moest er eindelijk een Centraal Station komen.²⁵

In 1911 ging een bouwproject van start dat het uitzicht van Brussel drastisch zou veranderen en erg ingrijpend zou blijken voor de manier waarop de stad economisch, commercieel en maatschappelijk functioneerde.²⁶ Door wereldoorlogen en protesten duurde het tot 1952 voor de werken volledig beëindigd waren. Het project veranderde het gezicht van Brussel voorgoed. De aanleg van de twee kilometer lange tunnel bracht een massale onteigening op gang. Meer dan 1.600 gebouwen werden gesloopt en 12.000 mensen moesten verhuizen. Straten en steegjes verdwenen, samen met het oude sociale en economische leven daar. De voorstanders gingen er prat op dat de vele onteigeningen pasten binnen een saneringsplan, maar ook hotels, winkels en woonhuizen van de gegoede burgerij moesten eraan geloven. Erfgoed waarvan het behoud door burgemeester Charles Buls voor de aanvang van de Eerste Wereldoorlog nog was verdedigd, verdween van de kaart²⁷ (afb.8).

Door de aanleg van de Noord-Zuidverbinding moest in 1949 ook het toenmalige Zuidstation verdwijnen en werd er in de plaats 150 meter zuidwaarts een nieuw station opgetrokken. Dit derde Zuidstation werd gebouwd door Adrien en Yvan Blomme en Fernand Petit en wordt gekenmerkt door functionaliteit en gele baksteen.²⁸ Er vonden andere grote ingrepen in de omgeving plaats,



Afb. 8

Aanleg Noord-Zuidverbinding. De onteigeningen en de grote werkzaamheden aan de Noord-Zuidverbinding zadelden de Brusselaar ook lang na de opening in 1952 op met een vrees voor nieuwe metrotunnels, graafwerken en stadsvernieuwing in het algemeen. (foto NMBS).

zoals de bouw van een zes meter hoog viaduct om de Noord-Zuidverbinding af te werken. De omgeving van het station werd aangelegd volgens de modernistische principes van die tijd, met brede lanen en pleinen.²⁹ Het Zuidstation bleef een belangrijke rol spelen in het economische weefsel van Brussel, zeker als spil voor de pendel. Tot de komst van het Centraal Station werd het Zuidstation gezien als aankomstplek van de Vlaamse pendelaars, net zoals het station Brussel-Luxemburg die functie vervulde voor pendelaars uit Wallonië.³⁰

Behalve Brussel-Zuid werd ook een nieuw Noordstation gebouwd, voorzien van een opvallende klokrentoren (arch. Paul en Jacques Saintenoy) (afb.9). Waar ooit de Putterijwijk lag, vormde een imposant Brussel-Centraal (arch. V. Horta en M. Brunfaut) het sluitstuk van de nieuwe verbinding en een nieuw centrum in de stad³¹ (afb.10). In de jaren 1950 werd de buurt rond het Centraal Station aangevuld met de Ravensteingalerij, de Koninklijke Bibliotheek, het gebouw van de Nationale Bank, ... Waar in de 19de eeuw langs de Westring fabrieken

opdoken, vestigden zich in de tweede helft van de 20ste eeuw langs de Noord-Zuidverbinding vooral kantoren en overheidsgebouwen.³²

..... SPOREN EN MIGRATIE

Vanaf de jaren 1960 functioneerden de stations ook als toegangspoort voor mensen van een andere origine. De opkomst van de economische migratie vanuit landen rond het Middellandse Zeegebied zorgde voor een toestroom van zogenaamde 'gastarbeiders' in België. Oorspronkelijk trok het merendeel van de migranten vooral naar de mijnbouwstreken, maar al snel werd ook Brussel een belangrijke bestemming wanneer de nood aan ongeschoolde arbeid ook daar toenam.³³ Veel van die migranten kwamen per trein in Brussel aan.

Het station Brussel-Noord was de plaats waar veel Turkse migranten aankwamen –de wijken rond dit station hebben nog steeds veel bewoners van Turkse oorsprong– terwijl in Brussel-Zuid vooral migranten van Maghrebijnse afkomst afstapten. De redenen voor die spreiding berustte



Afb. 9

Het huidige Noordstation. De plannen voor een Noord-Zuidverbinding omhelsden ook de bouw van dit nieuwe Noordstation (foto NMBS).

Afb. 10

Bouwwerf Brussel-Centraal Station. Een deel van het Brusselse centrum ruimde baan voor een Centraal Station in de binnenstad (foto NMBS).



aanvankelijk vooral op toeval, maar het proces werd al snel zelfvoedend. Zonder officieel Belgisch onthaalbeleid zochten de nieuwkomers naar mensen met wie ze konden communiceren en die hen wegwijs konden maken. Voor de Maghrebijnse migranten vervulde een plaatselijk café, het *Café des Arabes*, vaak die functie. Dat was vlakbij het Zuidstation gelegen en was bekend tot in Marokko. Zo vertrokken veel Marokkaanse migranten naar Brussel met weinig meer info dan om in Brussel-Zuid af te stappen en dit café te zoeken, waar lotgenoten die hen waren voorgegaan hen konden verder helpen.³⁴

Veel migranten bleven voor hun huisvesting aanvankelijk in de buurt van hun aankomstplek hangen. Ze werden daarin geholpen door de aanwezigheid van volks- en arbeiderswijken in de benedenstad. Zo was er ook in de buurt van het Zuidstation betaalbare huisvesting voor migranten.³⁵ Dat zorgde voor een concentratie van nieuwkomers in die wijken. Daarenboven was er in de wijken in de benedenstad, die vaak ook een industrieel karakter hadden, heel wat werkgelegenheid voor laaggeschoolden. Veel migranten werkten in de omvangrijke bouwprojecten die toen in Brussel plaatsvonden, zoals de metro, het Berlaymontgebouw of het World Trade Center. Tot slot waren opvallend veel migranten actief in de schoonmaak of in het openbaar vervoer.³⁶

De economische crisis van de jaren 1980 trof de migrantengemeenschap hard, met hoge werkloosheid binnen die groep als gevolg.³⁷ Omdat steeds meer autochtone Brusselaars vanaf de jaren 1960 de wijken van de benedenstad verlaten hadden, kregen die een laag maatschappelijk profiel. Zo verging het ook de wijk rond het Zuidstation. De wijk kreeg daarom extra aandacht vanuit de overheid met het oog op opwaardering.

De keuze om het eerste HST-station in Brussel-Zuid uit te bouwen was dan ook verbonden aan de verwachtingen over de sociale gevolgen voor de wijk. Een goede veertig jaar na zijn bouw, in 1992, moest de karakteristieke klokkentoren van het derde Zuidstation eraan geloven om plaats te maken voor de HST-terminal³⁸ (afb.11). Ook de gevel en het interieur van het oude station werden afgebroken om plaats te maken voor een moderner station. Het station wacht op verdere renovatie van onder meer de perrons. De werken, die normaliter in 2012 moesten beginnen, zijn voorlopig in wacht gezet.

De aanwezigheid van het HST-station leidde tot verdere economische ontwikkeling en gentrificatie van de wijk rondom het Zuidstation. Meer goeude nieuwkomers vervangen geleidelijk de eerdere bewoners van de wijk en zorgen voor een veranderend uitzicht van de buurt. Die nieuwkomers brengen een economische revitalisatie van de buurt mee, al heeft hun aanwezigheid ook een wegduweffect. Meer welvarende bewoners doen immers de vastgoedprijzen in de wijk stijgen, waardoor huisvesting daar onbetaalbaar wordt voor de eerdere wijkbewoners. Bovendien ontwikkelde zich door de HST-lijn naar Frankrijk een nieuw soort pendel rond het station Brussel-Zuid. Steeds meer internationale pendelaars, die dagelijks de HST-trein naar Parijs nemen – of wekelijks naar Londen – vestigen zich in wijk rond het Zuidstation (afb.12).

CONCLUSIE

Vanaf het prille begin in het midden van de 19de eeuw speelde de spoorweg een belangrijke rol in de ontwikkeling van de Belgische economie. Dat was voor de hoofdstad niet anders. Een economische geschiedenis van Brussel kan onmogelijk



Afb. 11

Derde Zuidstation. In 1992 moest de klokkentoren van het Zuidstation plaats maken voor de bouw van de nieuwe HST-terminal (foto NMBS).

Afb. 12

Vierde (huidige) Zuidstation met zicht wijk en Zuidertoren. De aanwezigheid van de HST-terminal en de internationale pendel gaven de wijk rond het Zuidstation een nieuw elan (foto NMBS).



voorbijgaan aan het belang van het spoor en de verschillende stations in en rond de stad. Zo betekende de komst van het Westspoor met de bijhorende stations een extra stimulans voor de industriële ontwikkeling ten westen van Brussel en was en blijft de Noord-Zuidverbinding tot op de dag van vandaag onmisbaar voor duizenden pendelaars uit binnen- en buitenland. Ook vandaag staat het spoor voor belangrijke uitdagingen en vernieuwingen. Zo wil het GEN-project snellere en frequentere spoorverbindingen voorzien in een straal van 30 kilometer rond Brussel en wordt er nagedacht over oplossingen voor het probleem van de verzadigde Noord-Zuidtunnel (afb.13).

Afb. 13

Pendelaars Brussel-Centraal. Ook vandaag staat de NMBS voor de uitdaging om dagelijks tienduizenden pendelaars en reizigers vlot naar en langs de hoofdstad te leiden (foto NMBS).



NOTEN

1. VAN DER HERTEN, B., 'De pioniersjaren van de Belgische spoorwegen' in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Universitaire Pers Leuven, Leuven, 2001, p. 55.
2. JACOBS, R., *Een geschiedenis van Brussel*, Lannoo, Tielt, 2004, p. 242.
3. VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., 'De Belgische spoorwegen binnen een wisselende transporteconomie' in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., *op. cit.*, p. 34.
4. *Ibidem*.
5. VAN DER HERTEN, B., *op. cit.*, p. 72.
6. VAN DOOREN, S., 'De inbreng van de private sector bij de uitbouw van het spoorwegnet' in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Universitaire Pers Leuven, Leuven, 2001, p. 106.
7. VAN DER HERTEN, B., *op. cit.*, p. 75.
8. VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., *op. cit.*, p. 35.
9. DEMEY, Th., *Les gares bruxelloises: un patrimoine méconnu*, Région de Bruxelles-Capitale, Brussel, 1994, p. 5.
10. GEHEUGEN COLLECTIEF, *75 jaar toerisme (in) Vlaanderen*, Toerisme Vlaanderen, Brussel, 2014, p. 21.
11. LAGROU, E., 'Het Zuidstation. De eerste HST-terminal in België' in DUBOIS, M., LAGROU, E., *Stations steden: Eurostation: 10 jaren onderweg*, Eurostation, Brussel, 2003, p. 42.
12. DEMEY, Th., *op. cit.*, p. 18.
13. JACOBS, P., DIEU, B., VANDERHAEGEN, J.-L., *De Noord-Zuidverbinding 1952-2002*, Edities TSP, Brussel, 2002, p. 10.
14. VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., VAN DER HERTEN, B., *Buiten-sporig Brussel: 50 jaar Noord-Zuidverbinding*, Lannoo, Tielt, 2002, p. 6-7.
15. DEMEY, Th., *op. cit.*, p. 28.
16. *Idem*, p. 51.
17. VANDIST, G., *Weststation in Brussel. Stedenbouwkundige herontwikkeling van de site* (masterproef), UGent, 2008-2009, pp. 28-29.
18. *Idem*, p. 30.
19. BILLEN, C., DUVOSQUEL, J.-M., *Brussel*, Fonds Mercator, Brussel, 2000, p. 113.
20. DE CALUWE, D., *Kuregem: historische context*, Brussel, 2011, p. 36.
21. *Idem*, p. 10.
22. BERTRAND, B., *Tour en Taxis, een wijk in beweging*, Racine, Brussel, 2010, p. 27.
23. *Idem*, p. 9.
24. *Idem*, p. 35.
25. VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., VAN DER HERTEN, B., *op. cit.*, p. 23.
26. *Idem*, p. 9.
27. *Idem*, pp. 23-24.
28. DEMEY, Th., *op. cit.*, p. 51.
29. LAGROU, E., *op. cit.*, p. 42.
30. JACOBS, R., *op. cit.*, p. 242.
31. VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., VAN DER HERTEN, B., *op. cit.*, p. 19.
32. *Idem*, pp. 26-27.
33. GEHEUGEN COLLECTIEF, *On est là. De eerste generatie Marokkaanse en Turkse migranten in Brussel (1965-1974)*, Garant, Antwerpen, 2014, p. 26.
34. *Idem*, p. 39.
35. ROESEM, T., DE SPIEGELARE, M., e.a., *Welzijns- en gezondheidsatlas van Brussel-Hoofdstad 2006*, Gemeenschappelijke gemeenschapscommissie, Brussel, 2007, p. 3.
36. GEHEUGEN COLLECTIEF, *On est là...*, *op. cit.*, p. 26.
37. *Idem*, p. 120-124.
38. DEMEY, Th., *op. cit.*, p. 52.

Rail, city and industry:

traces of Brussels' economic development

The development of the railways in 1835, just five years after Belgian independence, was no coincidence. The hostile Netherlands had closed off the Scheldt and other waterways in order to block access to the Rhine and the important German export market. The international trade from the young Belgian state was put under a great deal of pressure due to this. The government went in search of an alternative. Because road transport was too expensive to take over the role of shipping, a new form of transport was considered: the steam locomotive. Belgium soon possessed the densest rail network in the world. The fast expansion of the rail lines and the construction of stations shaped the industrial and economic development of Belgium and its capital. On the other hand, the industrial demand also dictated the arrival and implantation of the railway infrastructure. Railways were the dominant form of transport for a century. This article explains the link between rail, city and industry as of the second quarter of the 19th century, the importance of the Westring and the North-South connection for Brussels' economic fabric, and the influence of various stations in Brussels on both the industrial development of the city and the residents' lives.

COLOFON

REDACTIECOMITÉ

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

EINDREDACTIE IN HET NEDERLANDS

Paula Dumont

EINDREDACTIE IN HET FRANS

Stéphane Demeter

SECRETARIAAT VAN REDACTIE

Murielle Leseque

COORDINATIE VAN ICONOGRAFIE

Cecilia Paredes

COORDINATIE VAN HET DOSSIER

Paula Dumont

AUTEURS/ REDACTIONELE MEDEWERKING

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

VERTALING

Gitracom, Hilde Pauwels,
Data Translations Int.

NALEZING

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

VORMGEVING

The Crew Communication

DRUK

Dereume Printing

VERSPREIDING EN

ABONNEMENTENBEHEER

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

BEDANKINGEN

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

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

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

CONTACT

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

HERKOMST VAN DE FOTO'S

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

LIJST MET AFKORTINGEN

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

ISSN

2034-578X

WETTELIJK DEPOT

D/2015/6860/020

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

