

ERFGOED BRUSSEL

N°015-016

SPECIAAL NUMMER - SEPTEMBER 2015
Open Monumentendagen
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

DOSSIER
ATELIERS, FABRIEKEN EN KANTOREN

PLUS
Internationaal Fotografisch Experiment
met Monumenten



EEN PUBLICATIE VAN BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING

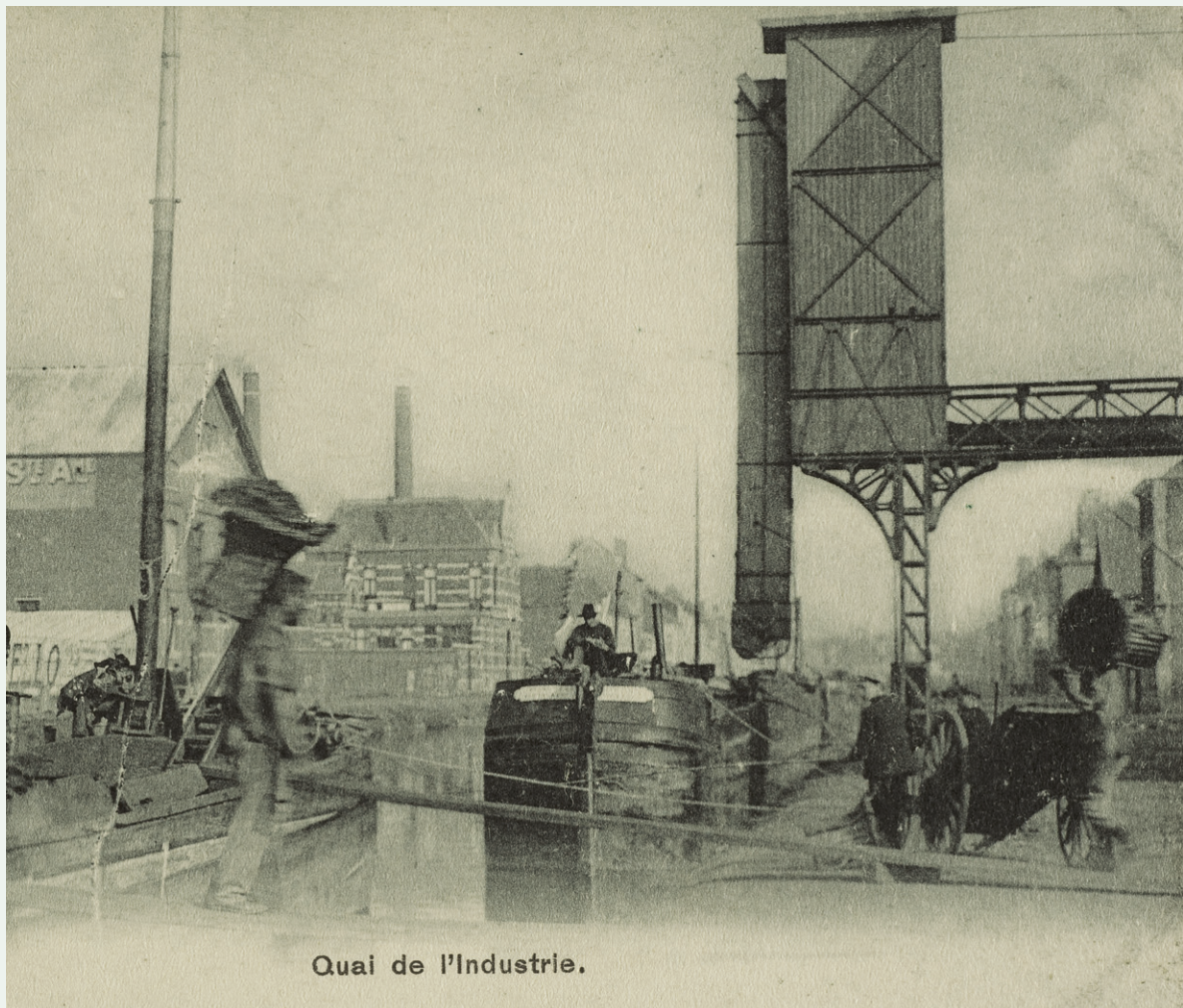
DE KRANEN EN PORTAALKRANEN VAN HET KANAAL VAN CHARLEROI

GUIDO VANDERHULST

EXPERT INDUSTRIEEL, SOCIAAL EN HAVENERFGOED
STICHTER EN OUD-DIRECTEUR VAN *LA FONDERIE*

ANNA BOUTEILLER

MASTERSTUDENT *VALORISATION DU PATRIMOINE*
UNIVERSITEIT VAN ROUEN, FRANKRIJK



Quai de l'Industrie.

Dokwerkers op de loopplank, Minoterie De-Voghel, oude postkaart
(verz. Belfius Bank – Académie royale de Belgique © ARB-GOB).

Het kanaal van Charleroi, dat in 1832 geopend werd, heeft als transportas een belangrijke rol gespeeld in de industriële en commerciële geschiedenis van Brussel. De aanleg ervan en de wijzigingen in de eerste honderd jaar van zijn bestaan hadden belangrijke gevolgen voor de stadsontwikkeling. De kranen en portaal-kranen op de kaaien van het kanaal, gebouwd op privé-initiatief en echte getuigen van dit industriële verleden, werden hoofdzakelijk gebruikt voor de overslag van steenkool. Deze automatisering was een keerpunt in de manier waarop goederen werden behandeld en een bevrijding voor de mensen die deze zware arbeid moesten uitvoeren. De kranen en portaal-kranen maken vandaag integraal deel uit van het Brusselse erfgoed. De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen heeft dan ook de bescherming ervan voorgesteld.

HET KANAAL VAN CHARLEROI

In de 16de eeuw, tijdens de regering van koning Filips II, werd voor de eerste keer met de gedachte gespeeld om Charleroi met Brussel te verbinden door een bevaarbare waterloop. Al vanaf 1570 drongen de handelaars aan op een beter vervoer van de producten uit de Waalse steengroeven, landbouw en mijnen naar Brussel. De ontoereikendheid van het wegvervoer was reeds gebleken door de exploitatie van steenkool in Charleroi: weinig en slecht onderhouden wegen, talrijke tolplaatsen, enzovoort. Vanaf 1656 werden meerdere studies en projecten opgestart, maar zonder succes, wegens de te hoge kostprijs en de grote technische moeilijkheden. Het was wachten op het Hollandse bewind en de beginnende industrialisering van de hoofdstad alvorens de verbinding tussen de bekkens van Maas en Schelde tot stand kwam.

Op 2 april 1827 werd begonnen met de aanleg van het eerste kanaal, onder leiding van ingenieur Jean-Baptiste Vifquain¹, die de Engelse steenkoolkanalen als model nam. Dankzij dat model konden schepen van 70 ton passeren, de zogenaamde *'baquets de Charleroi'*². Het kanaal van Charleroi heeft een lengte van 74 kilometer en bevat 55 sluizen, waaronder een systeem van vier scheepsliften in trapvorm, die vandaag zijn opgenomen in de Werelderfgoedlijst van de Unesco³. Beginnend in Dampremy, mondt het kanaal uit in het zeekanaal van Willebroek, dat via de Rupel en de Schelde verbinding geeft met Antwerpen. Het kanaal opende dus een directe toegang naar de zee ten gunste van het Henegouwse industriebekken.

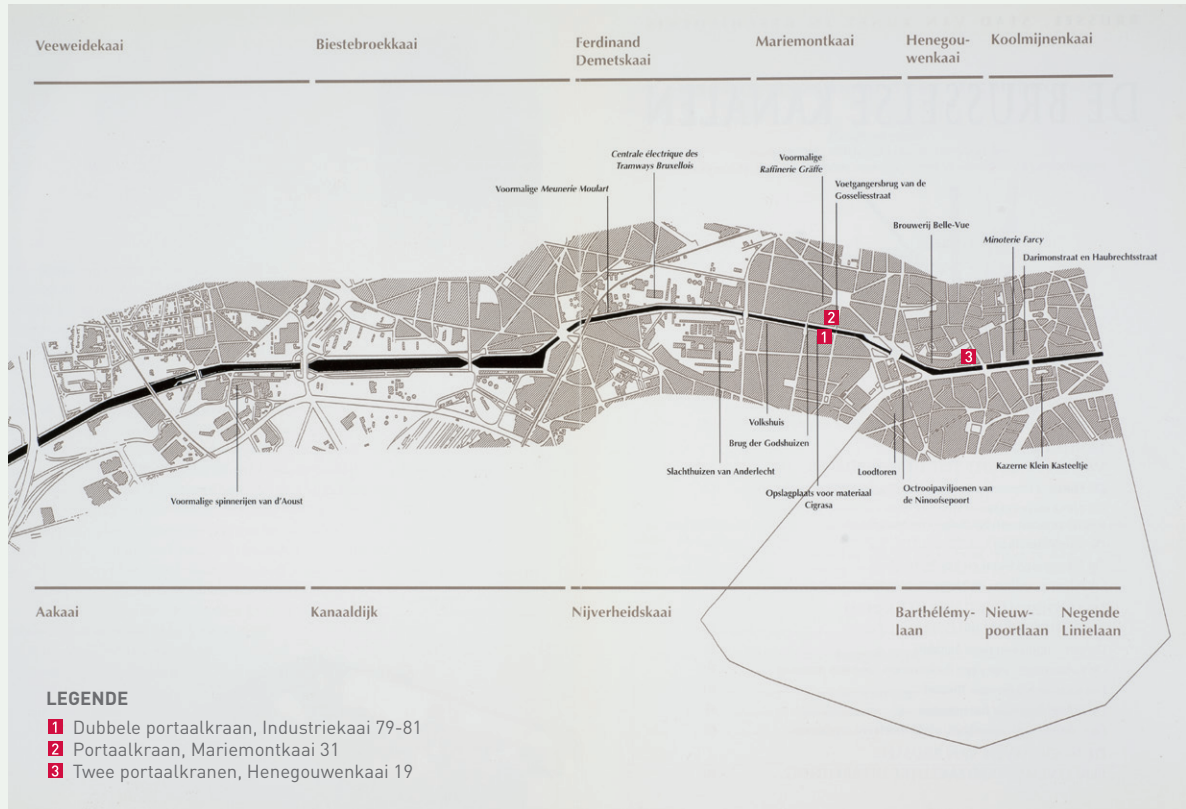
De bouw van deze bevaarbare waterweg van 74 kilometer, die voornamelijk door handenarbeid tot stand kwam, duurde slechts vijf jaar. Het was de aanzet voor een industriële ontwikkeling en een demografische en stedenbouwkundige expansie die van Brussel het centrum van België maakten wat industriële tewerkstelling betreft. De massale aanvoer van steenkool uit Henegouwen leverde daartoe een belangrijke bijdrage. Die steenkool kwam eerst op de Brusselse markt terecht maar vond ook zijn weg naar Vlaanderen, waar ze gretig werd afgenomen voor de stoomketels van fabrieken, locomotieven of locomobielen en de verwarming van gebouwen. Het bevorderde de ontwikkeling van de metaalverwerkende nijverheid en de mechanisering van de traditionele industriële activiteiten die in die tijd slechts sporadisch aanwezig waren in Brussel.

Al in 1841 was de tonnenmaat van het kanaal te klein geworden; een modernisering drong zich op. Vanaf 1854 begon een eerste golf werken die het kanaal geschikt maakten voor aken van 300 ton en vervolgens

stroomafwaarts van Klabbeek voor aken van 600 ton. In de 19de eeuw deden de schepen er nog 55 dagen over om het traject met trekpaarden af te leggen, in 1933 was dat aantal gedaald tot 37 dagen. De tweede golf werken volgde in 1948, toen de regering besliste om het volledige kanaal op 1.350 ton te brengen, om de ontginning en uitvoer van de Waalse steenkool te steunen. Dat moderniseringsprogramma werd in 1968 voltooid en omvatte onder meer het hellend vlak van Ronquières, waarvan de bouw in 1962 begon. De scheepslift, bestaande uit twee met water gevulde bakken die over rails rijden op betonnen hellingen, maakte in één klap 18 sluizen overbodig. Met deze primeur voor België werd de duur van het transport aanzienlijk verkort.

DE AUTOMATISERING VAN DE KAAIEN

Toen er nog geen mechanische middelen bestonden om goederen te behandelen, was mankracht lange tijd de enige manier om schepen te laden en te lossen. De dokwerkers gebruikten manden die 50 kilogram konden bevatten en die zichzelf of anderen in het scheepsruim vulden. Die manden laadden ze op hun schouders om via een ladder uit het ruim te klimmen en vervolgens over een loopplank van het scheepsdek naar de kade te gaan (afb. 1). De eigenaar van de lading kwam een groep dokwerkers halen, een ploegbaas verbond zich ertoe om het werk tegen een bepaalde som en binnen een bepaalde tijd uit te voeren. De ploegbaas zocht daarop de nodige mannen bijeen. De werkers werden betaald per stuk, per mand steenkool, zand, grind, enzovoort. Om ongevallen te vermijden, werden gesloten en solide plankenvloeren met volle leuningen geplaatst. Kanalen met aangelegde kaaien vergemakkelijkten het overladen van goederen op de rug van de dokwerkers.



Afb. 1
Plan van het kanaal. Lokalisatie van de portaalkranen [© La Fonderie].

Op het einde van het interbellum werden de eerste kranen en portaalkranen geïnstalleerd op de nieuwe kaaien van baksteen en hardsteen. Het overladen van de goederen uit de schepen om ze naar de opslagplaatsen te brengen gebeurde vanaf toen met behulp van grijpers die over een draagbalk liepen. De kraanstructuren werden op de kaden gebouwd zodanig dat voertuigen er onderdoor konden rijden.

Enkele jaren na de Tweede Wereldoorlog kende de behandelingsuitrusting voor het laden en lossen van steenkool, ertsen, granen en andere materialen een aanzienlijke vooruitgang. Bulkgoederen werden tussen schip en kade overgeladen via portaalkranen en een spoor met wagonnetjes. Ertsen en steenkool werden gelost met een hijskraan. Omstreeks 1958 waren er tot 15 kranen in het Vergotodok. Ze

reden op vaste rails over de kaden en waren allemaal eigendom van de Vennootschap der Brusselse Vaarten Haveninrichtingen.

.....

DE KRANEN EN PORTAALKRANEN VAN HET KANAAL VAN CHARLEROI: GETUIGEN VAN HET INDUSTRIEEL VERLEDEN

De kranen en portaalkranen aan het kanaal in Sint-Jans-Molenbeek zijn landschapselementen met een belangrijke erfgoedwaarde vanuit historisch, technisch en sociaal oogpunt⁴. In 2014 stelde de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen de bescherming voor van de kranen en portaalkranen aan de Nijverheidskaai 79-81 (afb. 2a en 2b), de Mariemontkaai 31 en de Henegouwenkaai 19.

De dubbele portaalkraan aan de Nijverheidskaai

Op deze plaats zijn meerdere bedrijven actief geweest: de stoomzagerij Briots, een tramdepot, de *Parqueteries Bruxelloises*, de firma Laubach en de firma Sobruco die in 1948 werd overgenomen door de nieuwe onderneming Cigrasa en Binje & Ackermans. De infrastructuur werd op het einde van de jaren 1980 uiteindelijk eigendom van Libelco, een handelaar in tweedehandsauto's. Die had vooral belangstelling voor de loods, die goed onderhouden, hersteld en gedeeltelijk opnieuw geschilderd werd. Als gevolg daarvan is deze constructie nagenoeg volledig in zijn oorspronkelijke toestand bewaard gebleven.

De dubbele portaalkraan wordt in de loods overspannen door een rolbrug die nu bijna 40 jaar buiten bedrijf is.



Afb. 2a en 2b

2a: Zicht op de voetgangersbrug van de Prinsesstraat vanaf de Ninoofsepoort. Rechts de portaalkraan van de Mariemontkaai (nr. 3 geografische lokalisatie), links de dubbele portaalkraan van de Nijverheidskaai (nr. 2); 2b: Zicht op de loods aan de Nijverheidskaai vanaf de Mariemont kaai (A. de Ville de Goyet, 2015 © GOB).

Deze rolbrug bestaat uit twee traliebalken op vier wielen die over rails lopen die met bouten bevestigd zijn. De wielen werken met een tandwielaandrijving afkomstig van de centrale elektrische motor boven de stuurcabine. De cabine is met balken bevestigd en begeleidt alle bewegingen. De uitrusting van de cabine is vandaag volledig verdwenen maar vet heeft de tandwielen van de rolbrug beschermd. De negen pijlers en de structuur aan de noordkant zijn herschilderd, die

aan de zuidkant, daarentegen, zijn gecorrodeerd. De voeten van de pijlers zijn alle omgoten met beton, behalve de twee laatste. Op de kaai draagt de noordelijke portaalkraan de rail van de rolbrug. De buitenmuur heeft drie ingangen: een voor de kantoren, een dubbele inrit voor vrachtwagens en een derde die is dichtgemetseld. De hele muur is verhoogd met een hek van recente datum. De voet van de noordelijke laadbrug werd herschilderd en is in goede staat. De voet aan de zuid-

kant is met nagels vastgeklonken en verroest. De zijgevel aan de kant van de noordelijke portaalkraan is goed onderhouden en herschilderd.

De algemene staat van de structuren maakt een herbestemming van deze ruimten mogelijk die dicht bij hun oorspronkelijke atelier- of magazijnfunctie staat. De rolbrug zou kunnen worden schoongemaakt en zonder motor meer naar voor worden gebracht in de loods om dit stuk industrieel erfgoed beter tot zijn recht te laten komen. De gemeente Sint-Jans-Molenbeek heeft Europese subsidies gekregen in het kader van de EFRO-programmatie 2014-2020 om het geheel te restaureren en een gevarieerde herbestemming te geven (crèche, leescafé, kunstenaarsateliers, handelszaken, wintertuin, ...).

De portaalkraan aan de Mariemontkaai

Volgens gegevens van het kadaster was de eerste eigenaar van het perceel op nr. 31 de raffinaderij Graeffe. De perceelsgrenzen op deze plek veranderden meerdere keren, een terrein en twee loodsen staan aangeduid. Tussen 1910 en 1919 wordt geen enkele activiteit op deze plaats vermeld. Aan weerszijden van het perceel waren er meerdere bedrijven gevestigd, zoals de garage Devis op nr. 30. De steenkoolhandelaar Devis G. was gevestigd op dit nummer vanaf 1920, evenals van nr. 2 tot nr. 26. Op nr. 28 was de handelaar in meel en graan Van Hove Ruper gevestigd. Op een postkaart zien we dat de behandeling van goederen in die jaren werd vergemakkelijkt door kleine stoomkranen maar dat dokwerkers met zakken op de rug de regel bleven (afb.3). Vanaf 1934 wordt geen enkele activiteit meer vermeld. De werken voor de verbreding van het kanaal liepen toen op hun einde. Pas in 1965 wordt op nr. 31 opnieuw een activiteit vermeld. Het gaat om

de firma Cigrasa, die bouwmaterialen leverde aan grote bouwerven. Het is dus mogelijk dat deze onderneming een portaalkraan voor het lossen en laden van zand en grind heeft laten bouwen. Het gaat vandaag om een geïsoleerde constructie. De voeten van de portaalkraan, die voor de helft aan de binnenkant van het perceel staat, zijn verzonken in een betonnen sokkel. Een centrale rail loopt onder een afdak met twee hellingen en de constructie is met klinknagels en bouten geassembleerd (afb.4). De laadbrug is perfect onderhouden en herschilderd.



Afb. 3

Het bedrijf *Devis et frères* op de Mariemontkaai (foto Malvaux, Gemeentelijk museum Sint-Jans-Molenbeek).

De twee portaalkranen aan de Henegouwenkaai

Op dit adres wordt melding gemaakt van meerdere activiteiten. In 1881 bevond zich hier een smid en in 1895 een handelaar in vetten. In 1896 vroeg Joseph Leempoel toelating om hier een steenkooldepot te vestigen. De gemeente gaf hem een vergunning op voorwaarde dat hij geen steenkool op de openbare weg zou storten. Vanaf 1909 verkocht een zekere Van Bellinghen hier bouwmaterialen, van de verkoop van steenkool is geen sprake meer. Een jaar later wordt op de nummers 11-13-15 de firma Binje & Weemaes vermeld, voor de verkoop van bouw materiaal. De onderneming Van Bellinghen wordt niet meer genoemd in 1921, waarschijnlijk omdat ze werd opgeslorpt door Binje & Weemaes, die ook eigenaar was van nr. 9.

Twee onafhankelijke portaalkranen zijn als decorstukken bewaard en verkeren in zeer goede staat (afb. 5). Ze werden in de jaren 1990 gedeeltelijk geamputeerd om een economische herbestemming van de gebouwen die deze portaalkranen droegen mogelijk te maken (designwinkel Depot Design). Alleen de structuren aan de buitenkant van de gebouwen zijn bewaard. Het gedeelte dat vandaag niet meer bestaat, werkte met



Afb. 4

Portaalkraan de Mariemontkaai 31 (nr. 3 van de geografische lokalisatie), voeten van de laadbrug aan de binnenkant van het perceel, alles vastgeklonken en geassembleerd met bouten. Centrale rail onder dak met twee hellingen (A. de Ville de Goyet, 2015 © GOB).



Afb. 5

De twee portaalkranen aan de Henegouwenkaai, nr. 3 op het plan [A. de Ville de Goyet, 2015 © GOB].

een rijdend wagentje dat grijper en windas droeg. De aandrijving deed zowel het wagentje voortbewegen als de grijper dalen en stijgen. De zuidelijke laadbrug is volledig, met een uitbreiding op het plat dak steunend op pijlers. Een loopbrug met rastervloer opgehangen onder de traliebalken dient als bescherming tegen vallende materialen.

Deze twee portaalkranen bezitten elk een beweegbaar overhangend gedeelte boven het kanaal. De voeten van de structuur werden oorspronkelijk met klinknagels vastgebouwd. Op de twee kranen vindt men een machinerie boven de balkstructuur om de kabels aan te spannen die het overhangend gedeelte ondersteunen. Een plaat moet de arbeider die deze machinerie bediende ongetwijfeld houvast hebben geboden. De pijlers van de structuur heeft haar oorspronkelijke bouten bewaard.

Vertaald uit het Frans

BIBLIOGRAFIE

DEMEY, Th., *Un canal dans Bruxelles. Bassin de vie et d'emploi*, Badeaux, Brussel, 2008.

HUBERTY, C. en VALENTE SOARES, P., *De Brusselse kanalen*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brussel, 1998 [Brussel Stad van Kunst en Geschiedenis, 25].

STERLING, A., 'Histoire des voies navigables, le Canal de Charleroi à Bruxelles', *Annales des travaux publics de Belgique*, 5, 1986.

STERLING, A., DAMBRAIN, M., *Le Canal de Charleroi à Bruxelles: Témoins d'une tradition industrielle*, Ministerie van Uitrustingen en Vervoer - La Renaissance du Livre, Brussel, 2001.

VANDERHULST, G., 'Relevé de l'état physique et de la valeur patrimoniale d'immeubles situés sur le site de Tour et Taxis et ses alentours', onuitgegeven verslag maart 2011.

NOTEN

1. Jean-Baptiste Vifquain werd geboren in Doornik op 24 juni 1789. Hij nam in 1808 dienst in het Franse leger en nam deel aan diverse campagnes, waaronder die in Oostenrijk. In 1814 studeerde hij af als ingenieur na briljante studies aan de École Polytechnique in Parijs. Hij had een bijzondere belangstelling voor

waterwegen en verbeterde het netwerk van waterwegen in België. Hij liet ook de eerste ijzeren brug van België bouwen, in 1824 in Bazel, en werkte mee aan de studies voor de ontwikkeling van de spoorweg. Hij overleed in Ivry-sur-Seine op 31 augustus 1854.

2. De *sabot* of '*baquet de Charleroi*', ontworpen door Jean-Baptiste Vifquain, was een type aak die specifiek geschikt was voor dit eerder smalle kanaal, geïnspireerd op de Engelse steenkoolkanalen. Met een lengte van 19 meter en een breedte van 2,60 meter kon deze aak met een diepgang van 1,80 meter 70 effectieve register-ton laden. Omstreeks 1900 waren er 1.500 zulke aken in bedrijf die werden voortgetrokken door mannen en vrouwen.
3. De vier scheepslijften die elkaar op een kort gedeelte van het Centrumkanaal opvolgen, vormen industriële constructies van hoge kwaliteit en werden in 1998 op de Werelderfgoedlijst geplaatst (<http://whc.unesco.org/fr/list/856>). Het gaat om de enige scheepslijften ter wereld die in hun oorspronkelijke staat van werking bewaard zijn.
4. VANDERHULST, G., 'Les portiques et grues à Molenbeek-Saint-Jean sur le Canal de Charleroi. Quai de l'Industrie 79-81, Quai de Mariemont 31, Quai du Hainaut 19', *Bruxelles Fabriques*, 2014, onuitgegeven verslag.

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*.

