

ERFGOED BRUSSEL



Een publicatie van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest



DOSSIER
INDUSTRIËLE ARCHITECTUUR

N°008
NOVEMBER 2013



33
CALLE
ZIMAR



33

33
CALLE
SCOPPI



Brusselse Pakhuizen

EEN BELADEN TOEKOMST?

PROF. DR. INGE BERTELS

Architectuurhistorica en master in monumentenzorg, Vrije Universiteit Brussel

DR. ARCH. SARA WERMIEL

Architect en stedenbouwkundige, onafhankelijk onderzoekster en gastdocent aan het Massachusetts Institute of Technology (MIT)

PROF. DR. IR. ARCH. INE WOUTERS

Ingenieur-architect hoofdleraar, vakgroepvoorzitter Architectonische Ingenieurswetenschappen, Vrije Universiteit Brussel

Brusselse historische pakhuizen zijn vandaag bedreigd erfgoed. De snelheid en intensiteit waarmee de stedelijke ruimte wordt getransformeerd en commerciële en industriële zones worden herontwikkeld, maakt dat heel wat historische pakhuizen worden afgebroken. Deze pakhuizen verloren immers niet zelden hun originele functie in de loop van de 20ste eeuw. Latere transformaties en herbestemmingen lieten vaak sterke sporen na, zowel op materieel als functioneel vlak. Dwingende vragen rijzen dan ook met betrekking tot een gepaste herbestemming van deze –al dan niet beschermd– historische pakhuizen. Met dit artikel hopen de auteurs een reflectie te bieden en de specifieke kwaliteiten van dit Brusselse erfgoed onder de aandacht te brengen van diverse stedelijke actoren, zodat bij toekomstige herbestemming de eigenheid en leesbaarheid van dit erfgoed behouden blijft.

Pakhuizen zijn vandaag een waardevol onderdeel van het Brusselse erfgoed. Ze zijn sterke materiële getuigen van de stedelijke en regionale economische evolutie. Als architecturaal erfgoed zijn ze echter lange tijd in de vergeethoek blijven staan, waardoor ze ondanks hun robuuste architectuur ook erg kwetsbaar zijn.

WAT ZIJN PAKHUIZEN?

Een pakhuys is simpelweg een gebouw waarin goederen worden opgeslagen. De architectuurcriticus Russell Sturgis

definieerde ze in 1904 als gebouwen “*where the goods are piled up, where the unloading and loading, the receiving and the shipping of such goods goes on continually, where the floors are to a great extent left open in great ‘lofts’ and where in consequence the general character of the structure within and without is the reverse of elegant.*”¹ Hoewel dit duidelijke algemene kenmerken zijn, wordt niet zelden een verder onderscheid gemaakt tussen loodsen, hangars en depots enerzijds en pakhuizen, magazijnen, entrepots anderzijds. In het onderscheid wordt de nadruk gelegd op het verticale versus het horizontale opslaan van goederen.

.....
Dit leegstaand pakhuys op de hoek van de Zwart Paardstraat en de Schipperstraat in Sint-Jans-Molenbeek wacht op zijn herbestemming. Ondanks het verval zijn de pakhuyskarakteristieken behouden (A. de Ville de Goyet, 2012 © MBHG).

Loodsen bestaan in de regel slechts uit één bouwlaag onder een vaak open dakstructuur. Hoewel ze uitgevoerd zijn in andere materialen, sluiten ze wat functionering en structuur betreft sterk aan bij de hedendaagse opslagruimten, die vaak bestaan uit een metalen structuur en die vandaag dominant aanwezig zijn in logistieke en industriële zones in de stedelijke rand. Historische pakhuizen daarentegen worden gekenmerkt door een verticaal opgebouwde structuur bestaande uit meerdere bouwlagen, waarbij kruiers of sjouwers de goederen via steile trappen of hijsbalken en later liften op de juiste plek in het gebouw brachten.

Deze functionele werking en opbouw werden sterk bepaald door de inbedding van pakhuizen in het historische stadsweefsel. Pakhuizen zijn niet zelden terug te vinden in de buurt van havens,

Historische pakhuizen worden gekenmerkt door een verticaal opgebouwde structuur bestaande uit meerdere bouwlagen, waarbij kruiers of sjouwers de goederen via steile trappen of hijsbalken en later liften op de juiste plek in het gebouw brachten.

stations of meer algemeen transportknooppunten (over de weg, het water, het spoor of een combinatie daarvan). Dergelijke knooppunten waren zowel ontstaan door handelsactiviteiten als bepalend ervoor. Ze waren dus ook een ideale plek om een pakhuis in te planten. Tegelijk maakte de typische economische en financiële druk op deze stedelijke locaties dat eigenaars het aantal vierkante meter ingenomen grondoppervlakte wensten te beperken en de voorkeur gaven aan verticaal boven elkaar opgeslagen goederen. Erg kenmerkend voor deze historische pakhuizen zijn dan ook de verschillende bouwlagen met open vloeren, met tijdelijke tussenschotten, in diverse materialen afhankelijk van de te stockeren goederen. Opstaande vaste muren werden beperkt en enkel voorzien waar ze strikt nodig waren binnen de draagstructuur of als compartimenterend element, in een poging om de brandveiligheid in het gebouw te garanderen.

Afhankelijk van de eigenaar/opdrachtgever kunnen pakhuizen of entrepots verder getypeerd worden als publieke pakhuizen of pakhuizen van kooplieden. Kooplieden en handelaars beslisten immers niet zelden een eigen pakhuis te bouwen, om niet alleen goederen te kunnen opslaan maar ze ook te kunnen etaleren. In publieke pakhuizen daarentegen werd de ruimte verder verhuurd aan onder meer handelaars en ambachtsslui, per vierkante meter/compartiment of per vloer. In heel wat gemeenten en steden werden dergelijke pakhuizen ook opgericht door publieke overheden, wat niet zelden werd aangeduid in hun naamgeving, bijvoorbeeld gemeentelijk, stedelijk of koninklijk entrepot. Historische pakhuizen hadden echter ook vaak een directe link met een (industriële) productiesite en werden dan meestal aangeduid als magazijn of entrepot. Hoewel ze sterke gelijkenissen vertonen met

andere pakhuizen, was hun inplanting en gebruik duidelijk afhankelijk van de bijbehorende productie. Heel wat fabrieken, maar ook grote ateliers hadden hun eigen pakhuis voor het opslaan van grondstoffen, half afgewerkte en afgewerkte producten. Duidelijke voorbeelden zijn uiteraard pakhuizen van brouwerijen, zoals het biermagazijn Verelst in Brussel (afb. 1).

Pakhuizen, hetzij gebouwd in opdracht van handelaars en kooplieden, hetzij door publieke overheden of door industriëlen, worden alle gekenmerkt door een robuuste architectuur. Het zijn compacte, sobere gebouwen met slechts een beperkt aantal goed doordachte raamopeningen in de buitengevels. De functionaliteit van het gebouw domineert, waardoor er weinig of geen aandacht ging naar de esthetische aspecten van de architectuur. De gebouwen zijn bedacht en ontworpen om de goederen vanop de kaai, de straat of de binnenplaats vlug en efficiënt onderdak te geven op een van de verdiepingen van het pakhuis. Veel aandacht gaat dus naar het hijsen en stapelen van de goederen. Daarom is in het exterieur

van het pakhuis vaak een hijsbalk voorzien waarlangs de goederen omhooggetrokken worden. De snedetekening van het pakhuis aan de Huidenmarkt illustreert de werking van een dergelijke hijsinstallatie (afb. 2).

De grote deuropeningen, uitgelijnd onder de hijsbalk, laten toe de goederen naar binnen te trekken. Op de benedenverdieping is een grote poort voorzien. De hoogte van de gelijkvloerse vloerplaat werd afgestemd op het vervoermiddel dat overwegend gebruikt werd. Zo kan men verhoogde vloeren aantreffen voor goederen die voornamelijk per paardenkar of per spoor getransporteerd werden. De draagstructuur van het pakhuis is zo ontworpen dat ze de zware lasten kan opnemen. Ze bestaat uit hout, ijzer en staal of gewapend beton. Voor elk van die materialen geldt dat de draagstructuur is opgebouwd uit vloeren, balken en kolommen. Zo ontstaan open platformen, die een vrije indeling en een flexibel gebruik van de ruimte mogelijk maken. Als er toch binnenmuren voorzien zijn, hebben deze een scheidende functie: bij brand moesten ze de vuurhaard intomen. Verder werd de vloer-tot-vloerhoogte beperkt, zowel om het stapelen van goederen te vergemakkelijken als om te beletten dat de vloeren overbelast zouden worden wanneer goederen te hoog werden gestapeld.

INBEDDING IN HET BRUSSELSE STEDELIJKE WEEFSEL

De directe link met handelsnetwerken en (transport)infrastructuur maakt dat de inbedding van pakhuizen in het historische stedelijke weefsel sterk evolueerde doorheen de tijd. Deze stedelijke transformaties leidden er ook toe dat vandaag de directe link tussen het pakhuis (al dan niet binnen een groter complex) en zijn historische omgeving vaak niet meer direct leesbaar is. Zo hebben de havenactiviteiten in Brussel zich voortdurend verplaatst. De oudste pakhuizen kunnen aangetroffen worden langs de Zenne, de Zenne-armen en de binnendokken (afb. 3). Helaas bleef slechts een beperkt aantal pakhuizen effectief bewaard. Een

Afb. 3

Zicht op de huidige Hooi- en Arduinkaai met op de achtergrond het eerste openbaar entrepot, in 1781 door Nivoy gebouwd en herbestemd tot Koninklijke Vlaamse Schouwburg (verzameling Belfius Bank - Académie royale de Belgique © ARB-MRBC).

**Afb. 4**

17de-eeuws pakhuis aan de Arduinkaai 20, in 2002 beschermd en respectvol gerestaureerd (foto auteur).

**Afb. 5**

De Halles America, fruithal gebouwd door de firma America et Cie, Diksmuidelaan 21-29 (A. de Ville de Goyet, 2012 © MBHG).

Afb. 6

Het *Nouveau Plan de Bruxelles Industriel*, dessiné et gravé par A. Verwest (1910) toont de industriële corridor langs het kanaal naar Willebroek en Charleroi (© La Fonderie).



daarvan is het 17de-eeuwse pakhuis gelegen aan de Arduinkaai 20, dat terecht werd beschermd in 2002 en recent kwalitatief werd gerestaureerd (afb. 4). Na het dempen van de binnendokken in 1910 verschoven de havenactiviteiten naar de kanaalzone en ontstond daar een sterke concentratie van diverse types van pakhuisen.

Anderzijds vielen de handelsactiviteiten in het centrum niet stil. Op de plaats van het gedempte Groot Dok, bijvoorbeeld, kwamen nieuwe percelen ter beschikking aan de Handelskaai, de Ieper- en de Diksmuidelaan. Het is daar dat onder meer in 1925-1926 (ontwerp 1921 door F. Petit) de *Halles America* werden opgetrokken. De firma *America et cie* bouwde een opslagplaats voor groenten en fruit waar winkeliers zich konden bevoorraden. In het complex sloten opslagplaatsen, kantoren en wooneenheden naadloos op elkaar aan. Dit gemengde gebruik, waarbij expliciet getracht werd de beschikbare stedelijke ruimte optimaal te benutten, is kenmerkend voor deze nieuwe wijk, maar is ook sterk typerend voor Brussel in het algemeen. Het feit dat de gevels van deze panden architecturaal veel aandacht kregen bij het ontwerp, versnelde de beschermingsprocedure in 1998 (afb. 5).

Daarnaast is het echter genoegzaam bekend dat de Brusselse economie ook sterk gelinkt moet worden aan nijverheid en industriële ontwikkeling. Al in de middeleeuwen was Brussel een centrum voor textielproductie, maar ook in de 19de eeuw, gestuwd door een sterke demografische groei en de verdere ontwikkeling van de transportinfrastructuur (kanalen, wegen, maar ook spoor) was Brussel, samen met Charleroi, Luik, Gent en Antwerpen, een belangrijk industrieel centrum. Het *Nouveau plan de Bruxelles industriel* brengt de locatie van de industriële activiteiten in Brussel omstreeks 1910 in kaart en laat duidelijk zien dat de industriële activiteiten zich concentreren langs de transportinfrastructuur. Langs de nieuwe haven, het kanaal van Willebroek en Charleroi nestelden zich pakhuisen – al dan niet binnen een ruimer industrieel complex – waardoor zich een duidelijke noord-zuidcorridor aftekende (afb. 6).

Ook in de eerste helft van de 20ste eeuw kende Brussel nog een sterke groei in industriële en nijverheidstakken, maar vanaf de jaren 60 nam dit af. Dat is zowel zichtbaar in tewerkstelling als in de bebouwde oppervlakte die werd ingevuld door productieactiviteiten². Deze evolutie maakte dat bestaande pakhuisen en industriële complexen werden herbestemd, zoals het recent getransformeerde pakhuis dat deel uitmaakte van brouwerij *Cheval Noir* in Sint-Jans-Molenbeek. Er werden ook heel wat gebouwen afgebroken. En dit is een proces dat zich sterk voortzet: tussen 1997 en 2011 kreeg maar liefst 25% van de bebouwde oppervlakte die nog door productieactiviteiten werd ingevuld een nieuwe bestemming. Wanneer herbestemming hand in hand gaat met ingrijpende transformaties op gebouwniveau (structuur, façades...), maar ook op straat- en bouwblokkniveau, wordt de

Wanneer herbestemming hand in hand gaat met ingrijpende transformaties op gebouwniveau (structuur, façades...), maar ook op straat- en bouwblokkniveau, wordt de leesbaarheid van het gebouw bemoeilijkt.

leesbaarheid van het gebouw bemoeilijkt. Dit maakt dat deze pakhuisen vandaag grotendeels onherkenbaar zijn voor wie door de Brusselse straten wandelt, zelfs in zones als de Brusselse Vijfhoek, de havengebieden en 'industriële' gemeenten als Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht, waar ze in groten getale aanwezig zijn.

BALANS VAN HET PAKHUISERFGOED IN BRUSSEL

De aandacht die historische pakhuisen tot nu toe kregen, moet grotendeels gekaderd worden binnen de belangstelling voor industriële archeologie en industrieel erfgoed. Daar waar binnen de industriële archeologie, ook internationaal, de interesse aanvankelijk sterk lag op het bewaarde patrimonium van prominente industriële bedrijven en complexen, werd dit geleidelijk aan veruimd naar een erg inclusieve definitie van industrieel erfgoed, waarbij ook

pakhuisen expliciet aandacht kregen: *“Industrial heritage consists of the remains of industrial culture which are of historical, technological, social, architectural or scientific value. These remains consist of buildings and machinery, workshops, mills and factories, mines and sites for processing and refining, warehouses and stores, places where energy is generated, transmitted and used, transport and all its infrastructure, as well as places used for social activities related to industry such as housing, religious worship or education.”*³ Daarnaast werd in eerste instantie vooral ingezet op bedreigde sites, maar tracht men nu steeds meer zowel de variëteit als de specificiteit van het patrimonium te bestuderen en te behouden.

Bij de grootschalige inventarisatieprojecten voor het Brusselse bouwkundige erfgoed in 1978 werden van bij aanvang niet alleen de traditionele esthetische en ouderdomscriteria in overweging genomen, maar ook de sociale, wetenschappelijke en industrieel-archeologische waarden. Desondanks blijkt het Brusselse industriële erfgoed in de *Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest* slechts 1% te vertegenwoordigen. Ook wat beschermingen betreft, komt men tot een gelijkaardige vaststelling: op een totaal van ongeveer drieduizend beschermde gebouwen zijn er slechts elf beschermde historische pakhuisen. Dat hoeft op zich niet zo verwonderlijk te zijn, want hoewel de criteria duidelijk werden verbreed en in acht genomen, is de bestaande historische en wetenschappelijke kennis eerder beperkt⁴. Heel wat architectuurhistorische, maar ook sociaal-economische vraagstukken zijn immers nog niet beantwoord. Deze situatie maakt echter wel dat de bestaande kennis beperkt is, waardoor de nodige argumentatie voor documentatie, behoud en valorisatie ontbreekt. Zo haalt Jonathan Truillet in *Le patrimoine industriel en région de Bruxelles-Capitale* onder meer aan dat voor het eerste Brusselse industriële monument, de Nekkersgatmolen in Ukkel, die beschermd werd in 1977, vooral de landschappelijke kwaliteiten

**LIJST VAN DE BESCHERMDE PAKHUIZEN
IN DE GEMEENTEN BRUSSEL,
SINT-JANS-MOLENBEEK EN ANDERLECHT**

Pakhuis Hooikaai

Huidige Arduinkaai 20 (Brussel,
17de eeuw, pakhuis)
Beschermd in 2003.

**Voormalige opslagplaats van de
tabaksmanufactuur AJJA**

Vandermaelenstraat 5-7 (Sint-Jans-
Molenbeek, 1873, 1910, gemengde functie)
Beschermd in 1997.

Voormalige Etablissements Absalon

Sint-Kristoffelstraat 41-45 en Arteveldestraat
70-72 (Brussel, 1891 en 1913, magazijn)
Beschermd in 1999.

Voormalige opslagplaats en winkel Besse

Scheldestraat 122 (Sint-Jans-Molenbeek,
1908, gemengde functie stock en winkel)
Beschermd in 1997.

Voormalig warenhuis Wolfers Frères

Arenbergstraat 11-13 (Brussel, 1909,
gemengde functie)
Beschermd in 1981.

Halles America

Diksmuidelaan 23-29, (Brussel, 1921-1929,
gemengde functie wonen en stockeren)
Beschermd in 1998.

**Voormalige opslagplaatsen van de Grands
Magasins de la Bourse**

Aalststraat 7-11 (Brussel, 1924,
gemengde functie handel en opslag)
Beschermd in 1998.

**Voormalige Société des Entrepôts de
Bruxelles**

Van Meyelstraat 26-32
(Sint-Jans-Molenbeek, 1924)
Beschermd in 1997.

Voormalige opslagplaats Stiel & Rothschild

Arduinkaai 28-29 (Brussel, 1926)
Beschermd in 1998.

**Voormalige gebouwen van de firma G.K.F.
(Gérard Koninckx Frères - groothandelaar
exotisch fruit)**

Oude Graanmarkt 7-11 (Brussel, 1927,
gemengde functie wonen en stockeren)
Beschermd in 1998.

Voormalige Etablissements BLUM

Koopliedenstraat 67 (Brussel, 1933)
Beschermd in 1998.



Koopliedenstraat 67 (Eberlin-
Brunetta © MRBC-MBGH).

doorslaggevend waren in het beschermingsbesluit. Een ander voorbeeld is de bescherming uit 1981 van het *Magasin Wolfers* (inclusief pakhuis) dat in 1909 door Victor Horta werd ontworpen en waarbij vooral de architecturaal-esthetische kwaliteiten doorslaggevend waren.

Vanaf de jaren 1980, maar vooral vanaf de jaren 1990 werd de motivatie ook direct gelieerd aan de industriële erfgoedwaarde. Deze inhaalbeweging werd gestimuleerd door het -hierna nog uitvoeriger besproken- onderzoek en de activiteiten van *Archives d'Architecture Moderne* en *La Fonderie*. Dit resulteerde onder meer in een aantal groepsbeschermingen voor industrieel erfgoed, waarbij in de periode 1997-1999 naast bijvoorbeeld een voormalige elektriciteitscentrale of de voormalige *Brasserie Van Dooren* ook een aantal pakhuisen werden beschermd, onder meer de *Halles America*, *Opslagplaats Stiel & Rothschild* of de *Société des Entrepôts de Bruxelles*. De motiveringen voor deze beschermingen zijn duidelijk: naast architecturale, stedenbouwkundige en historische kwaliteiten gaan ze ook specifiek in op de industriële en technische erfgoedwaarden van deze gebouwen. Sinds 2002, met de bescherming van het 17de-eeuwse pakhuis op de Arduinkaai 20, is ons geen enkele bescherming van een historisch pakhuis meer bekend.

**PAKHUIZEN IN BRUSSEL,
ANDERLECHT EN SINT-
JANS-MOLENBEEK
GEÏNVENTARISEERD**

Om na te gaan of de algemene kenmerken van het pakhuis, zoals hierboven beschreven, ook teruggevonden worden in Brusselse voorbeelden, wordt een databank opgemaakt van gekende historische, al dan niet getransformeerde of verdwenen pakhuisen. Gezien het tijdsbestek van het project zoomden we in op de belangrijkste haven- en handelszones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De eerste haven- en handelsactiviteiten concentreerden zich rond de Zenne en de binnendokken in het centrum van Brussel. Na het dempen

van de binnendokken in 1910 verschoven het maritieme centrum en de handelsactiviteiten westwaarts naar de kanaalzone van Willebroek en Charleroi, op het grondgebied van de gemeenten Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht. In de databank werden daarom prioritair pakhuizen op het grondgebied van de gemeenten Brussel, Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht opgenomen. De databank zelf werd opgesteld op basis van literatuur- en archiefonderzoek en prospectie *in situ*.

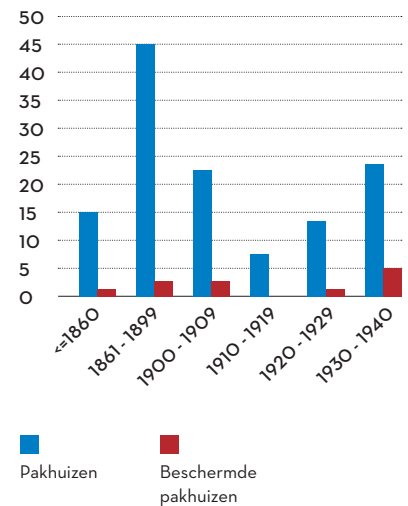
Het vertrekpunt bij uitstek voor de studie van het Brusselse industriële erfgoed, inclusief pakhuizen, blijft het in de jaren 1980 opgestelde *L'inventaire visuel de l'architecture industrielle de l'agglomération de Bruxelles*. Dit door de Archives d'Architecture Moderne opgestelde zessentwintigdelige naslagwerk bevat fiches van geïnventariseerde industriële gebouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In ons pilootproject werd ingezoomd op Brussel, Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek (acht volumes met een zevenhonderdtal fiches). In de boekdelen worden de gebouwen ingedeeld volgens industrie of functie (bijvoorbeeld brouwerij, maalterij, raffinaderij, depot...). Hoewel deze inventaris -ook internationaal- als een pionierswerk wordt beschouwd, kent ze ook een aantal duidelijke problemen op het vlak van terminologie (diverse termen worden door elkaar gebruikt) en is ze moeilijk doorzoekbaar, ondanks de bestaande indexen. Dat neemt niet weg dat het een waardevol instrument is, en dat na het doorzoeken van categorieën als 'depot' en 'entrepot' een eerste reeks publieke pakhuizen kon worden getraceerd. Daarnaast werden ook de fiches van industriële complexen geraadpleegd om zo de pakhuizen die aan deze complexen gelinkt zijn te achterhalen. Het traceren van de opslagplaatsen en magazijnen van grote complexen is moeilijk wanneer gedetailleerde plannen en een functiebeschrijving ontbreken. Bij twijfel werden de pakhuizen toch opgenomen, maar bijkomend veldwerk is noodzakelijk. Deze eerste selectie werd aangevuld met de in 1992 door de onderzoekers van *La Fonderie* opgestelde vervolgstudie. Zij focusten op het

beschermingspotentieel van het bewaarde industriële erfgoed in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het team stelde 168 fiches op, maar gaf meteen zelf ook aan dat dit - om praktische redenen - vooral een aanzet was. De opslagplaatsen en magazijnen uit deze studie, die nog niet opgenomen waren in de inventaris van 1980, werden toegevoegd aan de database.

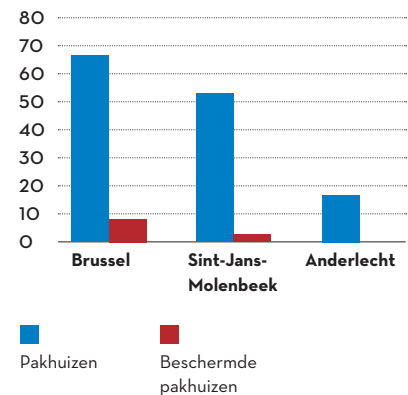
Tussen 1978 en 1994 werd eveneens een urgentie-inventaris van het bouwkundig erfgoed van de Brusselse binnenstad gerealiseerd. De drie delen van de publicatie *Bouwen door de eeuwen heen in Brussel. Brussel binnenstad* kwamen uit tussen 1989 en 1994. Hierin is de focus sterker gericht op de esthetische aspecten van architectuur dan op de erg bepalende technische aspecten, die zeker voor industrieel erfgoed in rekening moeten worden gebracht. Tot slot ligt de nadruk ook sterk op de 'zichtbaarheid' van het erfgoed, met andere woorden op complexen die aan de straatzijde zichtbaar zijn. De pakhuizen die zijn opgenomen in de urgentie-inventaris werden toegevoegd aan de databank. Voor de gemeenten Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht en de zones van de gemeente Brussel buiten de binnenstad is een dergelijke inventaris nog niet beschikbaar. De zo opgestelde database van 'Brusselse pakhuizen' bevat een 130-tal pakhuizen, gelegen in Brussel, Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek, daterend van de 17de eeuw tot 1940. Zoals hoger aangegeven zijn er daarvan elf beschermd tussen 1997 en 2002.

Het oudste Brusselse pakhuis dat is opgenomen in de database dateert uit de 17de eeuw en is volledig in lijn met de typische pakhuiskenmerken. Het is gelegen aan de Arduinkaaï 20. De vrachten werden via de externe hijsbalk naar binnen getrokken (afb. 7a). Het compacte volume met smalle straatgevel strekt zich uit naar het binnenblok. Licht valt binnen via bescheiden raamopeningen. Enkel de laadpoorten, die met luiken afgesloten kunnen worden, zijn royaal bemeten. Ook de draagstructuur is representatief voor de bouwperiode: de structuur in massief hout wordt afgesloten met wanden in metselwerk (afb. 7b, 7c).

Aantal pakhuizen in Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht, ingedeeld naar tijdperide.



Verhouding van het aantal beschermdes pakhuizen in Brussel, Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht (-1940).



Afb. 7a

Arduinkaai 20, detail (© A. de Ville de Goyet, 2012 © MBHG).

**Afb. 7b**

Pakhuisen met een houten draagstructuur zijn eerder uitzonderlijk. Werfkaai (foto auteur).

**Afb. 7c**

Interieur van een pakhuis aan de Werfkaai. De steile trap met korte treden is typerend (foto auteur).

Pas in de 19de eeuw komen er nieuwe bouwmaterialen op de markt. Gietijzer en smeedijzer doen hun intrede. Deze worden in de technische literatuur geprezen om hun betere brandweerstand en hoger draagvermogen. Het openbare pakhuis *Nouvel Entrepôt* is een indrukwekkend en vroeg voorbeeld van een constructie volgens die nieuwe brandveilige techniek. De werf startte in 1842 maar zou duren tot 1847. In tegenstelling tot in andere landen, waar pakhuizen vanwege de hoge kostprijs van ijzer overwegend in hout werden uitgevoerd, blijkt men in Brussel vanaf 1840 resoluut voor ijzer te kiezen. Verder onderzoek moet bevestigen of pakhuizen met een ijzeren en stalen structuur inderdaad kenmerkend zijn voor Brussel. Het zou immers kunnen dat er minder houten voorbeelden de tand des tijds hebben doorstaan. Anderzijds is het mogelijk dat de grote werf van het *Nouvel Entrepôt*, die gelegen was op een drukke plaats, verschillende architecten, bouwheren, aannemers en ingenieurs inspireerde om volgens de nieuwe brandveilige methode te bouwen. Of waren ijzer en staal betaalbarer voor de Brusselse aannemers, gezien het belang van de ijzerindustrie in Brussel en de vlotte verbinding met Charleroi?

Rond de eeuwwisseling wordt het gewapend beton geïntroduceerd. Vroege toepassingen van monolithische structuren zijn de maalderij Moulart, gelegen aan de Demetskaai in Anderlecht (anno 1903), het magazijn van de groothandel in ijzerwaren Lafosse in de Koopliedenstraat in Brussel (anno 1905) en het Koninklijk Entrepot op de site van Thurn & Taxis (gebouwd tussen 1904-1906) (afb. 8). Typend voor deze vroege betonconstructies zijn de dunne vloerplaten en de relatief kleine overspanningen. In maalderij Moulart worden de vloerplaten om de 1,70 m door een betonnen balk ondersteund, in het ijzerwarenmagazijn Lafosse om de 2 m en in de vloerconstructie (volgens patent van François Hennebique) in het Koninklijk Entrepot kan de tussenafstand verhogen tot 4 m.

Deze snelle evolutie in het vergroten van de overspanning in constructies in gewapend beton belicht slechts één aspect

van de innovaties. De patenten over de vorm en de schikking van de wapening volgden elkaar in snel tempo op, de betonsamenstellingen werden bestudeerd en de berekeningsmethodes werden, via veelvuldige belastingsproeven *in situ*, op punt gesteld. Nieuwe materialen en technieken werden met andere woorden vroeg geïntroduceerd in deze industriële gebouwen. Naast de architecturale kenmerken is het daarom belangrijk ook de bouwtechniek en de uitrusting van deze gebouwen te bestuderen.

De beperkte vloer-tot-vloerhoogte is geen representatief kenmerk voor de Brusselse pakhuizen. Zowel de openbare, de bier- als de handelspakhuizen laten comfortabele hoogtes opmeten. In het *Nouvel Entrepôt*, dat in 1847 opgeleverd werd met een dragende structuur uit metselwerkgevelen, gietijzeren balken en kolommen, bedraagt de vloer-tot-vloerhoogte bijna 4 m met een vrije doorgangshoogte onder de balken van 3 m. Deze ruimtelijkheid kan nu nog ervaren worden in het voormalige magazijn Val Saint Lambert, in 1854 gebouwd aan de Oude Graanmarkt (afb. 9). Ook bij de latere pakhuizen en de overgang naar nieuwe constructiematerialen blijft men streven naar een vrije doorgangshoogte van 3 m. Dit wordt onder andere geïllustreerd door de constructie van het Koninklijk Pakhuis: door de toepassing van gewapend beton kan men de vloer-tot-vloerhoogte verlagen tot 3,50 m en toch nog een vrije doorgangshoogte van 3 m behouden (afb. 10). Deze grote vrije hoogtes bieden voordelen bij het gebruik en de herbestemming van de pakhuizen. Toch zijn er ook uitzonderingen. De opslagplaats van de voormalige suikerraffinaderij Graeffe, in 1889 gebouwd in de Manchesterstraat in Molenbeek, heeft een vloer-tot-vloerhoogte van 2,50 m met een vrije doorgangshoogte van slechts 2,20 m. Dit stond een herbestemming niet in de weg: sinds 2001 huist het dansgezelschap *Charleroi Danses* in dit pand (afb. 11 en 12).

Hijsbalken en hijsdeuren zijn sterk beeldbepalend voor een pakhuis. De hijsbalken dienden om de goederen, die aangeleverd werden via boot of vrachtvervoer, het pakhuis binnen te brengen. Toch vinden we deze kenmerken nauwelijks terug in Brusselse pakhuizen. Oude foto's, tekeningen en schilderijen van de binnenhaven in Brussel tonen slechts een beperkt aantal pakhuizen die uitgerust zijn met een hijsbalk. Het 17de-eeuwse pakhuis gelegen aan de Arduinkaai 20 is een kenmerkend voorbeeld. Na de bescherming als monument in 2002 werd het verloederde gebouw grondig gerestaureerd. De hijsbalk en hijsluiken werden hersteld. Vermoedelijk werden de meeste goederen rechtstreeks via de grote poort het pakhuis binnengebracht en vervolgens naar de verschillende verdiepingen gehesen via een katrol of een liftstelsel. Waarom het laden en lossen in Brussel anders verliep, is stof voor verder onderzoek. De kleinere dichtheid van de Brusselse haven, de opbouw van de bouwblokken en de grootte en bereikbaarheid van de percelen spelen hierin een rol.

Aangezien de handelsgebieden zich door de jaren heen verplaatsten van de Zenne naar de binnenhaven en uiteindelijk naar de kanaalzone, kent Brussel geen concentratie van pakhuizen. De

De pakhuizen ontwikkelden zich net als de andere industrietakken binnen de bestaande stadsstructuur, zodat gemengde zones gecreëerd werden waar wonen, handel en industrie verweven waren. Esthetische eisen die opgelegd werden voor straatgevels konden dus ook geprojecteerd worden op pakhuizen die grensden aan de straatzijde.

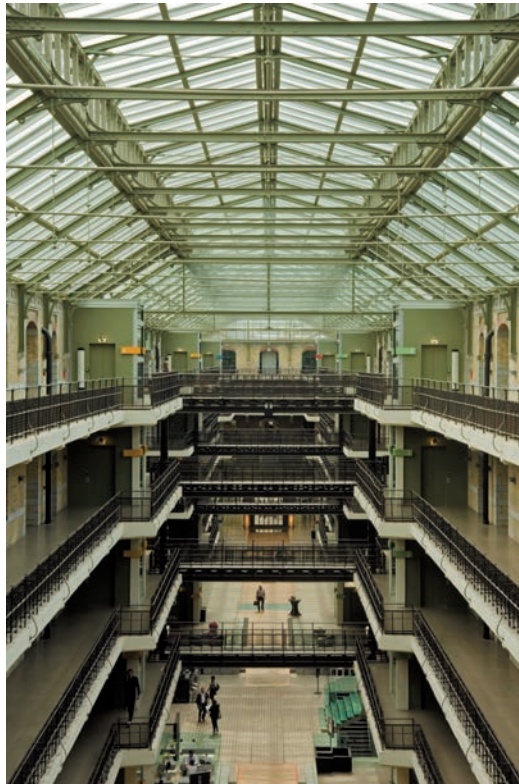
pakhuizen ontwikkelden zich net als de andere industrietakken binnen de bestaande stadsstructuur, zodat gemengde zones gecreëerd werden waar wonen, handel en industrie verweven waren. Esthetische eisen die opgelegd werden voor straatgevels konden dus ook geprojecteerd worden op pakhuizen die grensden aan de straatzijde. De gevels van de voormalige biermagazijnen aan de

Afb. 8

Thurn & Taxis, Betonnen draagstructuur
(foto website Tour & Taxis © www.tour-taxis.com).

Afb. 9

Voormalige opslagplaats Val Saint Lambert (1854) aan de Oude Graanmarkt in Brussel, herbestemd als Vlaams gemeenschapscentrum De Markten. Op de verdiepingen worden hout en gietijzer gecombineerd in de draagstructuur (foto auteur).



Afb. 10

Thurn & Taxis. L'Entrepôt royal
(A. de Ville de Goyet, 2012 © MBHG).



Afb. 11

Voormalige suikerraffinaderij Graeffe aan de Manchesterstraat in Molenbeek. Lage vloerhoogtes kunnen een barrière vormen voor herbestemming. De nieuwe gebruiker Charleroi Danses stemt de functie van de ruimte af op zijn architectuur (foto auteur).



Afb. 12

Straatgevel van de voormalige suikerraffinaderij Graeffe in Sint-Jans-Molenbeek. De kleine raamopeningen zijn kenmerkend voor 19de-eeuwse pakhuizen (A. de Ville de Goyet, 2012 © MRBC).

Barthélémyleaan en de Vandenbrandenstraat zijn uitgevoerd met polychroom in- en uitspringend metselwerk. Uitzonderlijk schonk een bouwheer spontaan aandacht aan het architectuurdetail als onderdeel van zijn marketingstrategie. Dit was vaker het geval wanneer de handelaars de goederen in de opslagplaatsen keurden, zoals bijvoorbeeld bij stoffenhandelaars. Het pakhuis dat de textiel-firma *Stiel & Rothschild* liet bouwen in 1936 is daar een interessant voorbeeld van. De in art-decostijl geïnspireerde gevel diende immers als reclamegevel voor de firma (afb. 13). Toch vormen de architecturaal uitgewerkte pakhuizen een minderheid; ook in Brussel primeerden de functionele aspecten.

.....
**AANBEVELINGEN VOOR
 SELECTIE, BEHOUD,
 VALORISATIE EN HERGEBUIK**

Bij het omzetten van het cijfermateriaal uit de databank naar een grafiek valt op dat zowel in de 19de als in de 20ste eeuw

voortdurend nieuwe pakhuizen werden gebouwd. De pakhuizen die geselecteerd werden voor bescherming dateren nochtans uit een opvallend korte bouwperiode, namelijk 1920-1929. Pakhuizen uit vroegere periodes blijven hierdoor enigszins onderbelicht in het beschermingsbeleid. Nochtans zijn deze pakhuizen vroege getuigen van het invoeren van nieuwe bouwmaterialen en innoverende productieprocedures. Het brede aanbod aan pakhuizen, bestaande uit publieke pakhuizen, magazijnen en entrepots, dat teruggevonden wordt in de drie bestudeerde gemeenten wordt niet weerspiegeld in de lijst van beschermingen. Momenteel ligt de nadruk op de architecturaal sterk uitgewerkte pakhuizen die naast opslag ook andere functies huisvestten (wonen, handel). De bescherming van het pakhuis aan de Arduinkaaï 20 in 2002 vult het gamma aan. Het opnemen van een biermagazijn, een type dat alomtegenwoordig is en kenmerkend voor Brussel, kan de representativiteit van de beschermingslijst verder verhogen.



Afb. 13

Arduinkaai 28-29 in Brussel, voormalige opslagplaats *Stiel & Rothschild*, beschermd in 1998 (A. de Ville de Goyet, 2012 © MBHG).

Het systematisch inventariseren van het aanwezige erfgoed blijft een belangrijke stap om de waarde ervan in te schatten. Een inventaris is het startdocument bij uitstek dat andere onderzoekers, uit uiteenlopende disciplines, aanspoort tot verder onderzoek. De bijkomende studies laten toe gefundeerde inzichten te verwerven over het erfgoed en de betekenis ervan. Omgekeerd zal het ontbreken van een inventaris onderzoekers afschrikken en vertragen. Dit gegeven speelde zeker mee in het traceren van de (beperkte lijst van) gekende pakhuizen in de gemeenten Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht.

Historisch erfgoed beschermen is cruciaal, maar het is slechts een kleine schakel in een ruimer proces dat de herwaardering van het gebouwde patrimonium wil stimuleren. De impact van individuele eigenaars, bouwheren, projectontwikkelaars, architecten en monumentenzorgers is even belangrijk, zo niet groter. Vandaar dat we hier enkele ideeën lanceren voor het omgaan

met dit pakhuiserfgoed. Door hun hoge draagvermogen, hun robuuste structuur, de aangename plafondhoogte en de open platformen zijn pakhuizen, magazijnen en entrepots gemakkelijk te herbestemmen. Daarenboven liggen de nog bestaande pakhuizen vaak op boeiende locaties, met bijvoorbeeld zicht op een tot park omgevormd gedempt binnendok.

Wil men de leesbaarheid van de pakhuistypologie behouden, dan is het belangrijk aandacht te besteden aan de kenmerken ervan. Zo zijn de verhouding van de gevelopeningen en de aanwezigheid van laaddeuren met hijsluiken erg beeldbepalend voor het pakhuis. Hoewel men geneigd is de gevelopeningen te verruimen of te uniformiseren om meer daglicht in het gebouw toe te laten, is het belangrijk creatief op zoek te gaan naar alternatieven die het daglicht in de kern van het diepe blok binnentrekken. Het behouden van de oorspronkelijke openheid van de platformen verhoogt de

ruimtelijke kwaliteiten. Is er om functionele redenen toch nood aan het plaatsen van een tussenscherm, dan kan dit transparant uitgevoerd worden, zodat doorzichten behouden of versterkt worden. Wanneer de bestaande circulatie niet meer voldoet, vanwege de positie in het gebouw of de steilheid van traptreden, kan overwogen worden het parcours te ontdebelen. Op die manier kunnen deze toch wel karakteristieke circulatie-elementen behouden blijven.

De draagstructuur -uitgevoerd in hout, ijzer of gewapend beton- heeft niet zelden een belangrijke erfgoedwaarde, aangezien ze de ontwikkelingen in het bouwen en overspannen illustreert. De naaktheid van de draagstructuur, ontwikkeld volgens het principe 'ruwbouw is afbouw', kon slechts gerealiseerd worden door strikt toezicht tijdens de selectie van materialen en de keuze van uitvoeringsmethode. De tussenafstand tussen balkenroosters vertelt niet alleen een structureel verhaal, maar ritmeert en bepaalt de binnenruimte. Het aanpassen of (gedeeltelijk) afschermen van de draagstructuur moet dus afgewogen worden tegen de noodzaak van de interventie en het verlies aan authenticiteit. Verhoogde aandacht is nodig bij het uitstippelen van nieuwe leidingtrajecten, om conflicten tussen comfort en erfgoed te vermijden.

Naast deze aspecten, die betrekking hebben op het behoud van elementen uit de ontwerp- en uitvoeringsfase, is ook de geschiedenis van de gebruiksfase van het pakhuis relevant. Zo vertellen afgesleten steile traptreden het verhaal van opeenvolgende generaties sjouwers. Moeten deze sporen voor altijd worden gewist? Of is het ook mogelijk ze te behouden en zo via de materialiteit de sociale geschiedenis van dit erfgoed te verhalen?

Het onderzoek dat hier wordt voorgesteld, is slechts een eerste aanzet in een noodzakelijk uitvoeriger onderzoek. Daarbij moet na het opmaken van de balans van het aantal beschermde historische pakhuizen en een aanzet tot methodologische studie van dit erfgoed ook effectief verder doorgedreven onderzoek *in situ* worden uitgevoerd. De geografische uitbreiding binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet toelaten over te gaan tot het maken van een staalkaart die een verdere beargumenteerde selectie van beschermingswaardige complexen aanreikt en een referentie- en reflectiekader biedt voor het behoud en de mogelijke herbestemming van -al dan niet intact bewaarde - pakhuizen.

CONSTRUCTION HISTORY

In het kader van het project *Creating a typology of warehouses for Brussels and beyond*, gefinancierd door het project *Brains back to Brussels* van Innoviris, kon de Amerikaanse onderzoekster Sara Wermiel de Brusselse pakhuizen bestuderen en in een ruim internationaal kader plaatsen. Het onderzoek werd uitgevoerd in de zomer van 2012, in samenwerking met architectuurhistorica Inge Bertels en ingenieur-architecte Ine Wouters van het *Architectural Engineering Lab* (ae-lab) van de Vrije Universiteit Brussel.

Binnen het *Architectural Engineering Lab* (ae-lab) wordt op een interdisciplinaire manier onderzoek gedaan naar de *construction history* van het 19de- en 20ste-eeuwse Brussel en België.

Construction history is in België een vrij jonge wetenschappelijke discipline, die architectuur, techniek en geschiedenis aan elkaar koppelt. Daarbij focust het team binnen het ae-lab zowel op de ontwikkeling van specifieke materialen en technieken als op de bouworganisatie en de samenwerking tussen verschillende actoren, gaande van architecten en ingenieurs over opdrachtgevers tot aannemers en vaklui. De expertise die deze groep opbouwde in het bepalen en omschrijven van de eigenheid van het Brusselse erfgoed zal ook in de toekomst verder worden ingezet in Brussel. Zo ging in 2013 het project *Understanding and conserving the post-war housing stock in Brussels (1945-1975). Retrofit for continuity!* van start in het kader van het *Innoviris Strategic Platform Brussels Retrofit XL. ARCHITECTURAL ENGINEERING LAB (AE-LAB), Vrije Universiteit Brussel: www.vub.ac.be/ARCH/ae-lab/*

REDACTIECOMITÉ

Jean-Marc Basyn, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Murielle Leseqque, Cecilia
Paredes en Brigitte Vander Bruggen

SECRETARIAAT

Cindy De Brandt en Linda Evens

REDACTIE

Inge Bertels, Paula Dumont, Harry Lelièvre,
Teresa Patricio, Barbara Pecheur, Julie Scandolo,
Tarcis Stevens, Sybille Valcke, Stephan Van Bellin-
gen, Tom Verhofstadt, Sara Wermiel, Ine Wouters

VERTALING

Gitracom

NALEZING

Suzanne Gillijns, Harry Lelièvre, Stephan Van
Bellingen, Mia Verstraete en de leden van het
redactiecomité

VORMGEVING

supersimple.be

DRUK

Dereume Printing

BEDANKINGEN

Philippe Charlier, Julie Coppens, Alice Gerard
en Alfred de Ville de Goyet (Documentatiecen-
trum van het Bestuur Ruimtelijke Ordening
en Huisvesting)

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Arlette Verkruyssen, directeur-generaal van het
Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting,
Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Directie Monu-
menten en Landschappen, CNN - Vooruitgangs-
straat 80, 1035 Brussel.

*De artikelen zijn gepubliceerd onder de verant-
woordelijkheid van de auteurs. Alle rechten voor
het reproduceren, vertalen of herwerken zijn
voorbehouden.*

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.*

FOTO OMSLAG

De slachthuizen te Anderlecht
(Mohamed Hadj@MRBC).

LIJST MET AFKORTINGEN

AAM - Archives d'Architecture Moderne
ARB - Académie royale de Belgique
GASJM - Gemeentearchief
van Sint-Jans-Molenbeek
GASJTN - GemeenteArchief
van Sint-Joost-ten-Noode
KBR - Koninklijke Bibliotheek van België
MBHG - Ministerie van het Brussels Hoofdste-
delijk Gewest - Documentatiecentrum van het
Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting
SAB - Stadsarchief Brussel

ISSN

2034-578X

WETTELIJK DEPOT

D/2013/6860/015

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