

HemelsBrussel versie 2

Conferenties van 20 mei 2014
Michel DE BEULE en Ralph BOSWELL

Versie 2 van HemelsBrussel werd online gezet in februari 2014, dwz een jaar na de eerste versie.

De vergelijkende visualisatie van luchtfoto's van Brussel wordt aangevuld met 2.000 oude foto's genomen van op de grond of vanuit de hoogte. Deze foto's illustreren enerzijds de stedenbouwkundige realisaties van Brussel sinds begin 19^{de} eeuw en anderzijds de grote verbouwingen die in de jaren 50 werden gestart om tegemoet te komen aan de nieuwe communicatiewijzen.



INLEIDING

Het doel van deze tweede versie bestaat erin om een extra dimensie toe te voegen aan versie 1. Die kon immers te beredeneerd lijken omdat de vergelijkende visualisatie van de oude en recente luchtfoto's enkel steunde op de cartografie.

Versie 2 toont ook de aaneenrijging van gebouwen of straten zodat de gebruikers, zoals een van hen het stelde, "vanuit de lucht door de tijd kunnen flaneren". Aanvankelijk was het de bedoeling om deze foto's wezenlijk op te nemen in de eerste versie. Om budgettaire redenen werd echter besloten om het programma te presenteren in verschillende fasen (na de eerste en tweede zullen er nog meer fasen volgen).

Dank aan het kabinet van de minister-president voor de steun aan dit voluntaristische initiatief, en aan de verschillende administratieve diensten voor hun kostbare medewerking (de collega's van het documentatiecentrum van onze administratie, van de federale Regie der Gebouwen maar ook van het CIBG).

METHODOLOGIE EN OVERZICHT VAN DE WEERHOUDEN FOTO'S

- De foto's, opgenomen en gerefentieerd op de plaats waar ze werden genomen, zijn gedateerd per decennium (met vermelding van het exacte jaar wanneer dat bekend is). Soms wordt de datering geraamd (fouten zijn altijd mogelijk, met name als de foto in het begin of aan het einde van een decennium werd genomen). Deze datering is van essentieel belang voor een historisch werk.
- Twee soorten foto's helpen om versie 1, die verticale luchtfoto's bevat, beter te begrijpen: foto's genomen van op de grond en foto's genomen van in de hoogte (het gaat dus om schuine luchtfoto's of foto's genomen vanaf een hoog gebouw).
- Verder werden er plaatsen weerhouden die feitelijk verdwenen zijn maar nog te zien zijn op de oude luchtfoto's, bijvoorbeeld de Zenne ter hoogte van de Werktuigkundigenstraat (in de Noordwijk), de Centrale Hallen (naast de Beurs) of de gasfabriek van Vorst.
- De beelden werden hoofdzakelijk gekozen uit twee collecties: postkaarten uit de Belfius-collectie en foto's van het ministerie van openbare werken.

1. De postkaarten van de Belfius-collectie werden enkele jaren geleden ingescand door onze collega's en worden bewaard in ons documentatiecentrum.

Uit de 25000 postkaarten die de collectie rijk is werden er ongeveer 1.300 geselecteerd vanwege hun stedenbouwkundige inhoud (het zijn beelden van een straat of een deel van een straat).

Ze illustreren de voltooiing van de Leopoldiaanse stad die zich over alle Brusselse gemeenten uitstrekt tot in de jaren 30. De bourgeoiswijken zijn in deze collectie zeer sterk vertegenwoordigd, maar in de latere versie 3 zullen we foto's opnemen van andere archieven die eerder de industrie- en volkswijken tonen.

2. Een 700-tal foto's van het ministerie van Openbare Werken waarvan de meeste nog nooit werden getoond zijn afkomstig uit de archieven (afdeling Werven). Deze foto's hebben wij zelf gedigitaliseerd.

De foto's van de jaren 30 illustreren de grote en kleine werken aan infrastructures en voorzieningen zoals:

- De Noord-Zuid spoorwegverbinding
- De verbreding van het kanaal van Charleroi
- Het vliegveld van Haren-Evere: aan de inplanting daarvan zien we vandaag dat de huidige luchthaven enkele kilometers verder in de Rand werd gebouwd
- De inrichtingen die zijn ontstaan door de eerste verkeersproblemen, met de eerste bespijkerde oversteekplaatsen, de schuilhokjes voor de agenten die het verkeer regelden, de eerste ondergrondse oversteekplaatsen voor voetgangers, ...

De foto's van de jaren 50 illustreren de verdere bouw van voorzieningen zoals de basiliek van Koekelberg, maar vooral de infrastructuurwerken, d.w.z. de eerste stedelijke autowegen die werden aangelegd voor Expo 58 (onder of naast de eerste ringlanen maar ook onder de Louizalaan of boven de Leopold II-laan). Als er geen bijkomende infrastructuur wordt gebouwd, wordt er wel een weg

verbreed of een bomenrij geveld, zoals in de Tervurenlaan. Andere zeer grote werken beginnen enkele jaren later, bijvoorbeeld de bouw van de Berlaymont. Ook worden er kleinere maar even noodzakelijke werken aangevat zoals de bouw van deze sociale woningen in Ukkel of Oudergem of van deze tijdelijke school om de naoorlogse babyboom op te vangen.

In de jaren 60 en 70 lopen de stedelijke autowegen over of onder de tweede ringlanen, weldra gevolgd door de premetro. Deze stedelijke autowegen komen uit op de Ring, met haar uitritten en allerhande verkeerswisselaars. In het stadscentrum, naast de hoge kantoorgebouwen, veranderen enkele openbare ondergrondse parkings de kenmerken van de openbare ruimte (de bomen worden nu in potten geplant).

Eind jaren 70 - begin jaren 80 leiden de handelscentra in de Rand tot een mindere handelsvitaliteit in het stadscentrum. Ook worden de laatste stukken stedelijke autoweg gerealiseerd, ondanks het verzet van de bevolking.

NIET ALLEEN FOTO'S, OOK GETUIGE VAN DE VIER GOLVEN VAN VERBRUSSELING

De foto's trachten ook de vier golven van verbrusseling te verklaren die de hoofdstad in de loop van de 20ste eeuw heeft ondergaan, al slagen ze daar tot op heden niet volledig in..

Verbrusseling is - als het gaat om een operatie op overheidsinitiatief - het volledig met de grond gelijk maken van een of meerdere zeer drukke woon- en handelswijken met hoogwaardig bouwkundig erfgoed. Ze worden platgegooid voor een exclusief doel, hoewel er alternatieve oplossingen mogelijk zijn.

1. De Kunstberg De eerste golf werd de Kunstberg gedoopt. Leopold II wilde die aanleggen ondanks het hardnekkige verzet van burgemeester Charles Buls. Het woord "Kunstberg" alleen al bevat het hele concept: een (culturele) zoning, zelfs voordat dat woord bestond, waarvoor eind jaren 1890 en begin jaren 1900 de prachtige wijk van de Blindenberg (tussen de Ravensteinen en de Hofbergstraat) moest wijken. Op de luchtfoto's van 1935 is enkel nog één kant van de Hofbergstraat te zien. De bouwkundige kwaliteit en de handelsverscheidenheid van deze straat zijn vergelijkbaar met die van de lager gelegen Magdalenastraat (tenminste aan de kant van de straat die nu nog bestaat).

Hemels Brussel toont echter enkel nog de tuin van de Kunstberg die in 1910 snel werd aangelegd om de bezoekers van de Internationale Expo van dat jaar een aanvaardbaar beeld van het stadscentrum te bieden. De regering had het bouwproject van Leopold II in 1908 immers afgekeurd. Omdat er al gebouwen leegstonden en afbraakwerken waren gestart, en de koning bovendien gebouwen had opgekocht (via zijn Kroonstichting) om zijn project te kunnen realiseren, besloot de regering om de tuin voorlopig aan te leggen. Uiteindelijk zou ze bijna een halve eeuw standhouden.

De tuin op de helling viel enorm in de smaak bij de Brusselaars, maar de handelaars betreurden het verlies aan handelsactiviteit dat met de aanleg gepaard ging. De bomen kregen de tijd om te groeien in volle aarde

en dit mooie landschapsaspect is nog goed te zien op de luchtfoto van 1953. Eind jaren 30 vat de regering echter opnieuw de idee op om de belangrijkste culturele instellingen samen te brengen op één plaats. Eind jaren 60 krijgt deze idee concreet vorm als op de met bomen begroeide esplanade de koninklijke bibliotheek wordt gebouwd.

Voor de laatste transformatie om deze concentratie tot stand te brengen, werd in de jaren 70 en 80 het laatste nog resterende stuk van de Hofbergstraat afgebroken om er het ondergrondse Museum voor Moderne Kunst te bouwen (nochtans was hiervoor een alternatief mogelijk, want vandaag wordt de eventuele vestiging van dit museum in de Citroën-garage op het IJzerplein beschouwd als een element dat meer leven zal brengen in de wijk waar het wordt ondergebracht). Voor de uitbreiding van de Algemene Archieven van het Koninkrijk wordt een kant van de Ruisbroekstraat afgebroken.

2. De spoorwegverbinding Noord-Zuid Deze verbinding vormt de tweede golf van verbrusseling en ook de brutaalste. Verschillende wijken, de ene al even interessant en levendig als de andere, moeten ervoor plaats ruimen. De Noord-Zuidverbinding betekent de doodsteek voor de middenstad tussen de boven- en de benedenstad. De werken gaan in 1900 van start maar worden in 1914 onderbroken. Na de oorlog ligt er een gigantische braakliggende grond waarop in allerijl een houten noodbrug (die de wat pompeuze naam Pont Woodrow Wilson meekrijgt) wordt aangelegd tussen de Grasmarkt en de Ravensteinstraat. Pas in de jaren 30 worden de werken hervat. De ondergrondse doorgang is 35 meter breed, het station (met zes perrons) 70 meter. Toch werd er op sommige plaatsen over een breedte van bijna 200 meter onteigend, zoals we kunnen zien op de kaart in Hemels Brussel.

Op de luchtfoto van 1935 zijn de werken net hervat, met de afbraak van de houten brug. Uiteindelijk zullen ze duren tot 1952.

Er bestaat een opmerkelijke fotocollectie van deze straten die volledig verdwenen zijn. Momenteel onderhandelt BSO over de digitalisering van deze meer dan 200 foto's, om ze te kunnen opnemen in versie 3. Zij laten perfect zien welke onherstelbare verliezen deze infrastructuur heeft veroorzaakt.

3. Het Rijksadministratief Centrum Deze derde golf van verbrusseling brengt de wijk (ook haar prachtige monumentale trap) begin jaren 60 de genadeslag toe.

4. De Europese wijk Beter bekend is de vierde golf die van start gaat als Brussel hoofdstad van Europa wordt. Eerst wordt de kloosterschool van de Dames van Berlaymont afgebroken, samen met het huizenblok van amper drie hectare. De regering wil er een Europese administratie

vestigen waarvan nu al kan worden voorzien dat ze steeds zal moeten uitbreiden (samen met het aantal lidstaten van de Europese Unie). Tegelijk wordt ook al "het gebouw van de vertalers" opgetrokken in het aangrenzende huizenblok. De hele Wetstraat en de Leopoldwijk worden het slachtoffer van deze toenemende herverstedelijking.

Ze zijn echter niet de enige, want ook de Noordwijk moet er in een versneld tempo aan geloven. Deze periode ligt nog voldoende vers in het geheugen om er even bij stil te staan. De planning van de afbraakwerken wordt in 1967 goedgekeurd, maar bijna vijftig jaar later resten er nog steeds braakliggende gronden.

Ook elders slaat de verbrusseling toe, misschien iets minder voelbaar maar even onherroepelijk. De protestbewegingen die eind jaren 50 amper hoorbaar waren, staan tien jaar later al veel sterker en het verzet (de strijd tegen de stad) neemt toe. Het krijgt vooral vorm als de plannen om het Volkshuis af te breken worden aangekondigd en steunt vooral de bewoners van de Marollenwijk als die zich verzetten tegen de uitbreiding van het ministerie van Justitie.

De term "stadsvernieuwing" krijgt in die tijd een andere betekenis: afbraak-wederopbouw maakt plaats voor het behoud van de bouwkundige kenmerken van de gebouwen met modernisering van hun technische uitrustingen. De Marollen zijn de eerste Brusselse wijk waar vanaf 1974 een pilootoperatie van stadsvernieuwing wordt doorgevoerd.

CONCLUSIES

Deze versie 2 is zeker niet de laatste. Er wordt al volop gewerkt aan een versie 3 (die volgend jaar online zal worden gezet).

Daarin zullen een of twee essentiële kaarten worden toegevoegd, met name het tracé van de grote Leopoldiaanse wegen om de postkaarten beter te kunnen situeren.

Ook zullen nog meer foto's worden toegevoegd, met name van de economische ontwikkeling in de 20ste eeuw. Systematisch zal worden gezocht naar foto's van fabrieken en werkplaatsen. Tot in de jaren 80 was Brussel immers de grootste industriestad van het land.

Ook aan de kwestie mobiliteit zal veel aandacht worden besteed: foto's van de trams die zich tot in de jaren 60 een weg baanden door de smalle straten van de stad, tonen de efficiëntie aan van het openbaar vervoer waarvan veelvuldig gebruik werd gemaakt.

Op termijn zal het aantal foto's in Hemels Brussel worden verdubbeld. Ook zullen er nog orthofotoplannen worden toegevoegd.

Contact

Michel DE BEULE en Ralph BOSWELL

Directie Studies en Planning van Brussel Stedelijke Ontwikkeling

Vooruitgangstraat 80/1 - 1035 Brussel

Tel.: 02/204.23.40

E-mail: mdebeule@sprb.irisnet.be

<http://stedenbouw.irisnet.be/cartografie/hemelsbrussel> ou www.hemelsbrussel.be