



Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels
Collection générale | 2019

Het oostelijk ringspoor van Brussel: groeibarrière in de 19e en 20e eeuw? (1855-1950)

La ceinture ferroviaire est de Bruxelles : barrière de croissance aux 19^e et 20^e siècles ? (1855-1950)

The east railway ring in Brussels: a growth barrier in the 19th and 20th centuries? (1855-1950)

Alix Sacré

Traducteur : Annelies Verbiest (AV Translation)



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/2648>

DOI : 10.4000/brussels.2648

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Ce document vous est offert par Bibliothèques de l'Université Saint-Louis - Bruxelles



Référence électronique

Alix Sacré, « Het oostelijk ringspoor van Brussel: groeibarrière in de 19e en 20e eeuw? (1855-1950) », *Brussels Studies* [Online], Algemene collectie, nr 134, Online op 29 avril 2019, geraadpleegd op 28 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/2648> ; DOI : 10.4000/brussels.2648

Ce document a été généré automatiquement le 28 novembre 2019.



Licence CC BY

Het oostelijk ringspoor van Brussel: groeibarrière in de 19e en 20e eeuw? (1855-1950)

*La ceinture ferroviaire est de Bruxelles : barrière de croissance aux 19^e et 20^e
siècles ? (1855-1950)*

*The east railway ring in Brussels: a growth barrier in the 19th and 20th
centuries? (1855-1950)*

Alix Sacré

Traduction : Annelies Verbiest (AV Translation)

NOTE DE L'AUTEUR

De auteur wil de Club Richelieu van Brussel bedanken, alsook Serge Jaumain voor zijn opvolging en wijze raad.

Inleiding

- 1 In 1861 schreef Gustave Janssens¹ het volgende over het station Brussel-Noord:
“Op alle plaatsen waar er treinstations zijn gebouwd, zagen we dat er zich meteen commerciële activiteiten begonnen te concentreren in de buurt, dat deze activiteiten zich snel ontwikkelden, dat de inwoners rijker werden en dat er een nieuwe, mooie wijk ontstond” [Janssens, 1861: 11].
- 2 Vijftig jaar later deelde Louis Bertrand² nog altijd dezelfde mening:
“Erkend wordt dat de oprichting van een treinstation nagenoeg onmiddellijk resulteert in de bouw van huizen en de vorming van een agglomeratie rond dit station” [Bertrand, 1912: 60].

- 3 De impact van spoorweginfrastructuur op de stadsontwikkeling is dus al lange tijd gekend. Het is namelijk een feit dat de ontwikkeling van de vervoersvormen de groei³ van een stad bevordert en de fysieke structuur van de stad, namelijk de “stedelijke morfologie”, wijzigt [Allain, 2004: 5 en 55; Paquot, 2006: 192; Gauthiez, 2003: 83; De Meulder, 1998: 4]. In de wetenschappelijke literatuur zijn er genoeg studies te vinden over het verband tussen spoorwegen en stadsontwikkeling. In Groot-Brittannië, dat op dit vlak een pionier lijkt te zijn geweest, verschenen vanaf de jaren 1960 bijdragen over de impact van de grote treinstations [Simmons, 1968; Betjeman en Gay, 1973; Richards en MacKenzie, 1986], terwijl het verband tussen spoorwegen en stadsontwikkeling in tal van recente studies aan bod komt [zie bijvoorbeeld Bertolini en Spit, 1998; Nilsen, 2008]. In Frankrijk is de belangstelling voor deze problematieken sterk toegenomen in de jaren 1990, met de publicatie van verschillende nummers van stedenbouwkundige of historische tijdschriften over de impact van het spoor op de stad⁴, alsook met de werken van Karen Bowie, een autoriteit op dit vlak [Bowie, 1997, 2003].
- 4 De meeste van deze bijdragen focussen echter op treinstations en benadrukken de stimulerende rol die ze hebben vervuld in het kader van de stadsontwikkeling. Ze worden voorgesteld als “groeipolen” en worden net als historische centra beschouwd als referentiepunten waarnaar en vanwaar zich groeibewegingen voordoen. Doordat ze bijdragen aan de verplaatsingen van de bevolking, worden ze nieuwe centrale plaatsen en stimuleren ze de heraanleg van openbare ruimten en de ontwikkeling van nieuwe activiteiten, vooral handelsactiviteiten, wat deze wijken nog aantrekkelijker maakt [Panerai, Demorgon en Depaule, 1999: 61-62; Malverti, 1996: 95; Paquot, 2006: 126-127].
- 5 Toch vormen treinstations niet de enige manier waarop de spoorwegen de stedelijke groei beïnvloeden. Hoewel stations de ontwikkeling van het stadscentrum en de verstedelijking van de buitenwijken bevorderen, mag men niet de impact vergeten van de aanleg van de spoorwegen die ze met de buitenwereld verbinden. Het verstedelijkingsfront⁵ van een stad (met een treinverbinding) die zich in de ruimte uitbreidt, zal altijd op een gegeven moment de spoorwegen bereiken, en tenzij die diep in de grond zitten, zullen ze moeilijk te overschrijden obstakels vormen, wat tot verschillende configuraties leidt.
- 6 Wanneer de spoorlijn bij een eindstation in het stadscentrum stopt, vormt die een *stadsgrens* die het verkeer tussen de wijken belemmert doordat alleen de hoofdwegen voorzieningen hebben om die spoorlijn over te steken (viaducten, tunnels en overwegen) [Santos y Ganges, 2011: 1-2]. Een van de duidelijkste voorbeelden in Brussel zijn de spoorwegen ten zuiden van het Zuidstation (oorspronkelijk eindstation tot de aanleg van de Noord-Zuidverbinding): de samenkomst van de spoorlijnen in het station hindert het verkeer tussen de wijken aan weerskanten van deze spoorlijnen en leidt tot een opdeling van dit grondgebied. Het resultaat zijn moeilijk bereikbare “eilandjes”, waar geleidelijk aan industrieactiviteiten zijn gevestigd. Dit kan worden verklaard door de meestal lage grondprijzen van deze terreinen, wat direct verband houdt met de geïsoleerde ligging en de aanwezigheid van overlast door de spoorwegen (figuur 1 en 2) [Allain, 2004: 81].

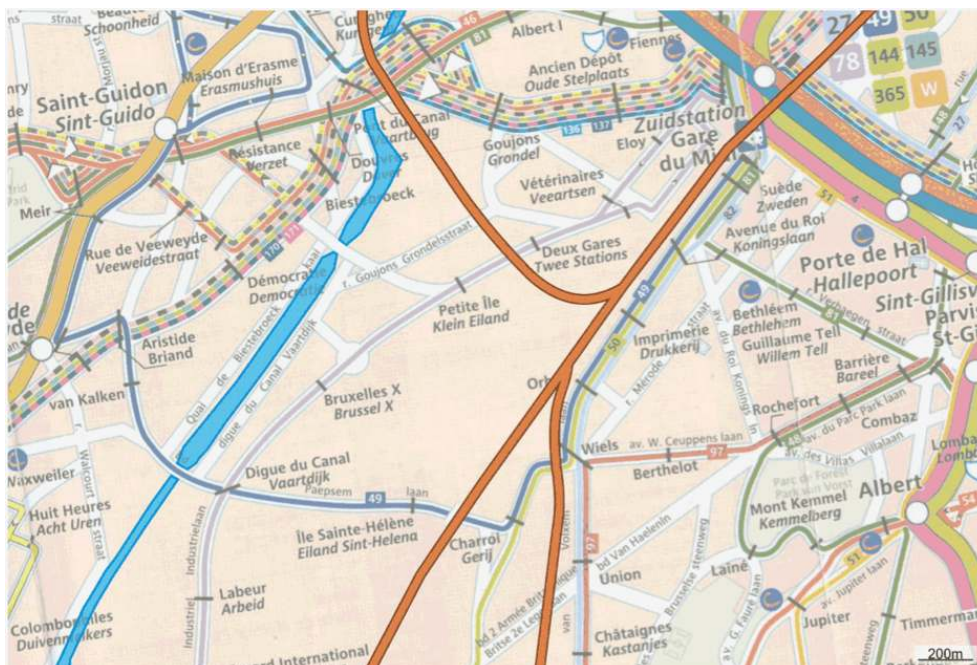
Figuur 1. Samenkomst van spoorwegen ten zuiden van het Zuidstation.



DE SPOORWEGEN DRAGEN BIJ AAN DE FORMING VAN AFZONDERLIJKE "EILANDJES" DIE VAAK MOEILIJK BEREIKBAAR ZIJN EN WAAR INDUSTRIEACTIVITEITEN ZIJN GEVESTIGD. OOK HET KANAAL DRAAGT BIJ AAN DE FORMING VAN DEZE "EILANDJES".

BRON: TRACÉS VAN DE AUTEUR TEGEN EEN ACHTERGROND VAN GOOGLE.MAPS

Figuur 2. Het MIVB-net ten zuiden van het Zuidstation.

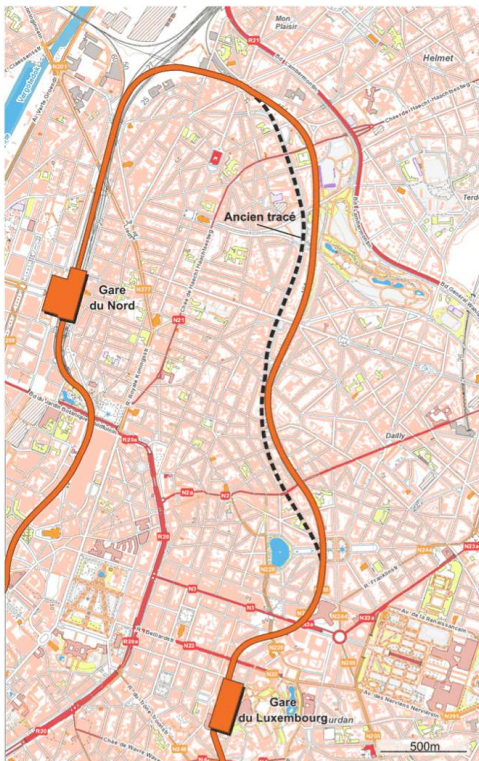


DE PLATTEGROND VAN HET MIVB-NET MAAKT DUIDELIJK DAT MAAR WEINIG LIJNEN DE SPOORWEGEN OVERSTEKEN, WAT HET VERKEER TUSSEN DE WIJKEN HINDERT.

BRON: TRACÉS VAN DE AUTEUR TEGEN EEN ACHTERGROND VAN MIVB.BE

- 7 Wanneer het gaat om een “ringlijn”, die dus rond de agglomeratie loopt, vervullen de spoorwegen een rol van *groeibarrière*: ze staan de uitbreiding van het stedelijk woongebied in de weg [Verniers, 1935: 94-104]. Deze groeibarrières kunnen geografisch (natuurlijke obstakels) of antropogeen (kanalen, spoorwegen, stadsmuren,...) zijn [Allain, 2004: 78]. Net als ringmuren kunnen spoorwegen dus echte “wallen” vormen en een vergelijkbaar effect op het stadsweefsel hebben: de meeste nieuwe gebouwen worden opgetrokken in het gebied dat door het obstakel wordt afgebakend [Panerai, Demorgon en Depaule, 1999: 66].
- 8 Hoewel treinstations de stedelijke groei bevorderen, kunnen spoorwegen deze groei dus belemmeren [Vandenbosch en Vereerstraeten, 1980: 6; Roth en Polino, 2003: xxvi]. Een dergelijk voorbeeld bestuderen wij hier via de analyse van het baanvak Brussel-Noord – Brussel-Luxemburg, meer bepaald het stuk van de lijn 161 (Brussel-Namen) dat door Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node en de oostelijke uitbreiding van de Stad Brussel loopt⁶. Oorspronkelijk werd dit baanvak “verbindingsspoorlijn” of “ringspoorlijn” genoemd in de gemeentebladen van Brussel, Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node (figuur 3)⁷.

Figuur 3. Het tracé van de spoorlijn Brussel-Namen dat door het noordoosten van Brussel loopt.



DE STIPPELLIJN GEEFT HET TRACÉ WEER VÓÓR DE VERPLAATSING EN ONDERGRONDSE AANLEG VAN DE LIJN AAN HET EIND VAN DE 19E EEUW.

BRON: TRACÉS VAN DE AUTEUR OP TOPOGRAFISCHE ACHTERGROND VAN HET NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT, 2018

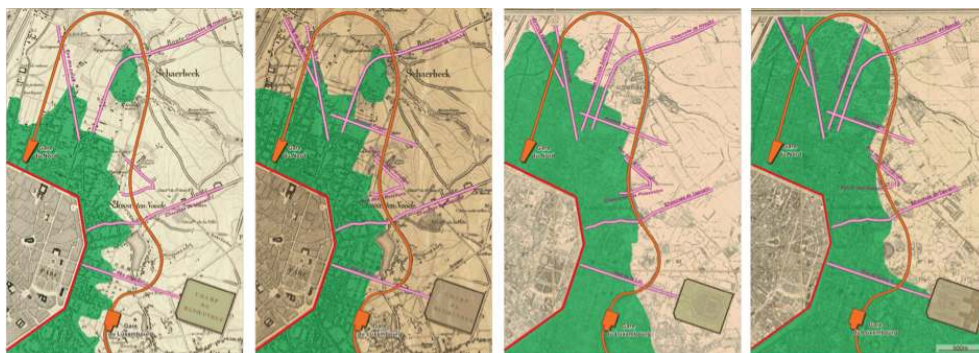
- 9 Om de stedenbouwkundige impact van deze lijn goed te vatten, gaan we eerst en vooral dieper in op de historiek van de lijn en van de gemeenten waardoor de lijn loopt. Daarna beschrijven we het effect op de fysionomie van die gemeenten aan de hand van het concept “groeibarrière”, zoals het beschreven staat in werken over stedelijke morfologie [Allain, 2004; Panerai, Demorgon en Depaule, 1999]. Tot slot tonen we hoe deze barrière

uiteindelijk werd overbrugd door de gevolgen van deze onderneming op de betrokken gemeenten te benadrukken.

1. Historiek van de ringlijn

- 10 De aanleg van de ringspoorlijn kaderde in een concessie die de Grande Compagnie du Luxembourg in 1846 had verkregen van de Belgische staat. De bedoeling was om een spoorlijn aan te leggen tussen Brussel en het Groothertogdom Luxemburg (huidige lijn 161) vanaf een treinstation in de Leopoldwijk. Nog voor de aanleg van de lijn wilden de ontwerpers ze laten aansluiten op het Rijksnet door middel van een baanvak door de gemeenten Sint-Joost-ten-Node en Schaarbeek. Dit baanvak werd in 1855 voltooid en het jaar nadien opengesteld voor goederentreinen. Tien jaar later, in 1865, zouden ook reizigers er gebruik van kunnen maken [Jacquemyns, 1936: 138; Demey, De Ville en Pastiels, 1994: 31-35]⁸.
- 11 Het oorspronkelijke traject van dit baanvak stak de Montoyerstraat en Belliardstraat over, liep door in de Steenweg op Etterbeek over een viaduct en ging onder de Wetstraat. Daarna volgde de lijn de huidige Karel de Grotelaan en de John Waterloo Wilsonstraat alvorens de Leuvensesteenweg via een viaduct over te steken om de Georges Pêtrélaan, de Jottrandlaan, de Paul Deschanellaan en de Voltairelaan te volgen. In de kromming die door de Voltairelaan werd gevormd, maakte ze een bocht tot het Eugène Verboeckhovenplein en sloot ze aan op de sporen die naar het Noordstation leidden (figuur 3).
- 12 Toen de lijn werd aangelegd, waren de meeste van deze straten nog niet ontworpen en liepen de spoorwegen dus door gebieden zonder gebouwen. In de jaren 1850 vertoonden Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node en de oostelijke uitbreiding van de Stad Brussel (Leopoldwijk en Noordoostwijk) immers een “janusgezicht”: het grootste deel van deze gebieden was nog vooral platteland, terwijl de zones die aan de Stad grensden al verstedelijkt waren. Deze gemeenten bestonden dus uit twee woongebieden: dorpskernen en buitenwijken⁹, aangevuld met een of meerdere gehuchten [Grenez, 1990: 15]. In Schaarbeek bijvoorbeeld waren er gebouwen in het dorpscentrum en in de buitenwijken Keulen en Schaarbeek (respectievelijk gelegen bij het Noordstation en de verlengde Koningsstraat) maar tussen die twee waren er alleen maar enkele boerderijen hier en daar in de velden en, buiten het dorp, in het gehucht Helmet (figuur 4a) [Hanosset en Marchi, 1994: 2-7; Berckmans en de Pange, 2013-2014: 4].

Figuur 4a, 4b, 4c en 4d. Stedelijke groei van Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node en Brussel (Leopoldwijk en Noordoostwijk) tussen 1858 en 1894.



DE SPOORLIJN BLIJFT EEN GRENS WAARACHTER ER WEINIG WORDT GEBOUWD. ALLEEN DE HOOFDWEGEN EN DE STEENWEGEN VAN VÓÓR DE AANLEG VAN DE LIJN STEKEN DE SPOORLIJN OVER.

BRON: TRACÉS VAN DE AUTEUR OP OUDE TOPOGRAFISCHE ACHTERGRONDEN: KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK VAN BELGIË (KBB), KABINET KAARTEN EN PLANNEN (KP), FONDS VANDERMAELEN (VDM), TOPOGRAFISCHE EN HYSOMETRISCHE KAART VAN BRUSSEL EN OMGEVING, 1858; KBB, KP, VDM, TOPOGRAFISCHE EN HYSOMETRISCHE KAART VAN BRUSSEL EN OMGEVING, 1866; KBB, KP, MILITAIR CARTOGRAFISCH INSTITUUT (MCI), BRUSSEL EN OMGEVING, 1881; KBB, KP, MCI, BRUSSEL EN OMGEVING, 1895)

- 13 Ondertussen was het medio 19e eeuw en kende Brussel al enkele decennia lang een ongeziene groei die door meerdere factoren kan worden verklaard. Enerzijds zijn er demografische factoren: sinds het begin van de eeuw was de bevolking van de Brabantse stad flink aan het toenemen, vooral door de betere leefomstandigheden in het algemeen en de massale trek van de plattelandsbevolking die er in de nijverheid kwam werken. Rond 1830 vormde het nieuwe statuut van hoofdstad een andere aantrekkingsfactor. Deze bevolkingsstijging voltrok zich zowel in de Vijfhoek als in de buitenwijken. In dat opzicht waren er twee mogelijke situaties: in het westen trokken de nabijgelegen industrieën, fabrieken andere werkplaatsen maar ook de lage grondprijzen arbeiders aan (Molenbeek en Kuregem); in het oosten kwam de burgerij zich vestigen wegens de prijsfactor maar ook de gezondere leefomstandigheden (Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node en Elsene).
- 14 Anderzijds speelt een stedenbouwkundige factor mee: al in de Oostenrijkse periode werd beslist om de stadsomwalling af te breken en door ringlanen te vervangen. De afbraak begon pas onder Frans bewind, omstreeks 1804. Het verkeer tussen de Vijfhoek en de buitenwijken verliep sindsdien vlotter, terwijl de buitenwijken zich onbelemmerd konden ontwikkelen om de historische stad verder uit te breiden [Leblicq, 1979: 15; Lelarge, 2001: 169-170; Verniers, 1935: 105-107; Demey, 2013: 469-470; Dessouroux, 2008: 38].
- 15 Schaarbeek en Sint-Joost verloren geleidelijk aan hun landelijke karakter naarmate het verstedelijkingsfront oprukte (figuur 4a, 4b, 4c en 4d). De ontwikkeling van deze gemeenten stond echter even stil toen het front de ringlijn had bereikt. Doordat ze op straatniveau was aangelegd, blokkeerde ze meerdere decennia lang de groei van de buitenwijken en de verstedelijking van de terreinen ten oosten van de lijn¹⁰. Na heel wat protest (vooral vanwege gemeentebesturen) werden de spoorwegen uiteindelijk een honderdtal meter naar het oosten verplaatst, waar ze tussen 1881 en 1915 onder de grond werden gestopt in de hellingen van de Maalbeekvallei [Vandenbosch, 1955: 20; Heymans, 1994: 23; Hanosset en Marchi, 1994: 9 en 13; Berckmans en Genon: 12]¹¹. Het resultaat van die verplaatsing kunnen we vandaag dus zien wanneer we naar het tracé van lijn 161 in Brussel kijken.

2. Gevolgen van een “groeibarrière”

- 16 De spoorwegen waren nog maar net volledig aangelegd of er werd in die tijd al gesproken van een “barrière” om de impact van deze spoorwegen toe te lichten. Zo verklaarde Missale, een gemeenteraadslid van Sint-Joost-ten-Node, in 1861 dat de lijn “een echte barrière vormt die de ontwikkeling van de gemeente tegenwerkt”¹².
- 17 Een evolutieve studie van de kaarten, vergeleken met een analyse van de gemeentearchieven, toont aan dat het gemeenteraadslid het bij het rechte eind had: de toepassing van wat diverse auteurs tegenwoordig het concept “groeibarrière” noemen op het geval van de ringlijn is zeer terecht. En ondanks de verplaatsing van de spoorweg is het “barrière-effect” meer dan een eeuw later nog altijd merkbaar.

2.1. Grens en verdichting

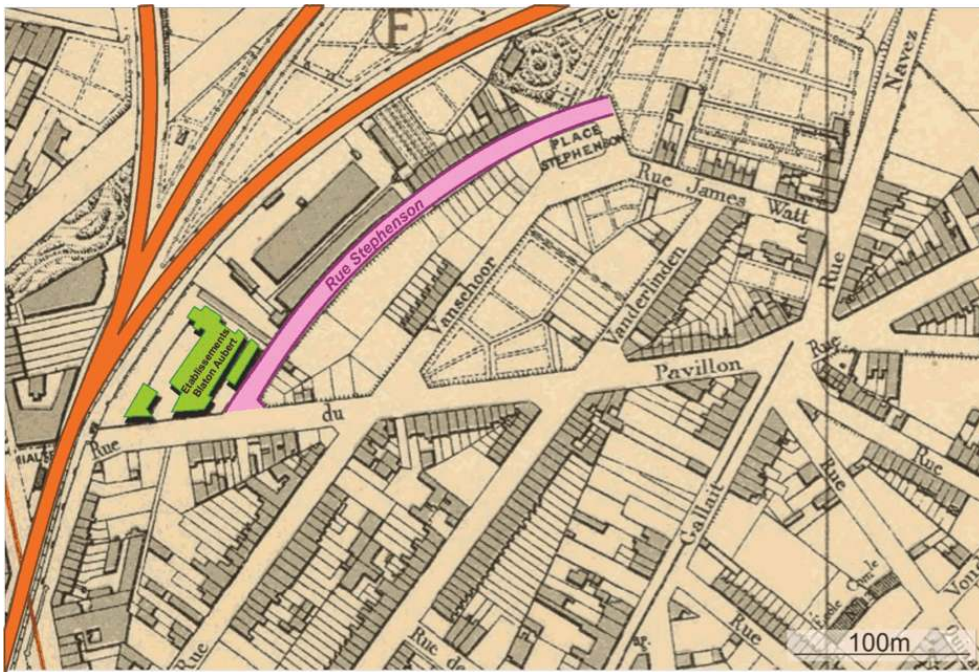
- 18 Eerst en vooral remt een groeibarrière de uitbreiding van de “stedelijke vlek” (het verstedelijkte gebied) af en bevordert ze de verdichting van de vermazing die ze omsluit ten koste van die van het gebied daarbuiten [Allain, 2004: 78-79; Panerai, Demorgon en Depaule, 1999: 66]. Hoewel de afremming van die stedelijke vlek nu niet meer merkbaar is, is dat wel heel duidelijk het geval op een kaart van het eind van de 19e eeuw (figuur 4d): op enkele uitzonderingen na (Haachtsesteenweg en Helmetsesteenweg, die al bestonden voor de aanleg van de spoorlijn) is de aanleg van de straten (en bijgevolg de bebouwing) uitsluitend beperkt tot het gebied dat door het obstakel wordt afgebakend (figuur 4d). Wat de verdichting betreft, kunnen we op een huidige kaart nog een sterkere vermazing ten westen van de spoorlijn waarnemen.
- 19 Het verschijnsel werd destijds al opgemerkt: in 1861 gaf Victor Besme, wegeninspecteur voor de Brusselse buitenwijken¹³, zijn mening over de plaats van de lijn in de nota bij zijn *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise* (Algemeen plan voor de uitbreiding en verfraaiing van de Brusselse agglomeratie):
- “We denken dat het gezien de geleidelijke ontwikkeling van de Brusselse agglomeratie gepast was om de ringspoorlijn nog verder te verplaatsen, teneinde tussen de ringspoorlijn en de agglomeraties waar ze omheen loopt in plaats van erdoor te lopen lege ruimten te laten die snel bebouwd zullen raken op basis van het principe dat de ervaring lijkt te hebben bevestigd in alle steden waarnaast een spoorlijn loopt, namelijk dat men niet aarzelt om te bouwen in de ruimte tussen de agglomeratie en de spoorlijn, terwijl er alleen in uitzonderlijke gevallen voorbij deze lijn wordt gebouwd.”¹⁴
- 20 Deze woorden vatten perfect de gevolgen samen van de keuze voor de oorspronkelijke aanleg van de ringspoorlijn. Met woorden uit die tijd formuleert Besme een van de gevolgen van groeibarrières, namelijk dat er in Sint-Joost-ten-Node en Schaarbeek amper voorbij de spoorlijn werd gebouwd [Heymans, 1995: 23]. Mensen wilden zich er immers niet vestigen omdat de zone geen goede verbinding genoot met de rest van de gemeente. Gezien de zeer beperkte vraag dachten de lokale besturen twee keer na alvorens middelen te bestemmen om deze oppervlakken van stedelijke voorzieningen te voorzien, zoals geplaveide straten, openbare verlichting en riolering. De afwezigheid van dergelijke stedelijke voorzieningen vormde een bijkomende factor voor het gebrek aan interesse van bevolkingsgroepen voor deze zone en verklaart de verdichting van het gebied ten westen van de lijn [Vandenbosch, 1955: 30]¹⁵.

- 21 De gemeentebesturen deden ook hun zegje over de plaats van de ringlijn. Tussen 1861 en 1880 stond het onderwerp regelmatig op de agenda van de gemeenteraden, maar de minister en de Grande Compagnie du Luxembourg hadden geen gehoor voor de verschillende verzoeken en alternatieve plannen. Het feit dat het onderwerp zo vaak aan bod kwam, bewijst echter dat het voor beide gemeenten om een lastige kwestie ging. Het is trouwens niet verrassend dat de stadsbestuurders van Sint-Joost-ten-Node het felst protesteerden, want terwijl het verstedelijkingsfront in Schaarbeek het tracé van de spoorweg nog niet had bereikt (er waren nog veel terreinen beschikbaar voor de aanleg van nieuwe straten), was de situatie in de buurgemeente heel wat anders: alleen in het oostelijk deel van de gemeente, die zich aan weerskanten van de spoorweg situeerde, waren er nog geen gebouwen [Hanosset, 1995: 10]¹⁶.

2.2. Gevolgen voor de omliggende straten

- 22 Het tracé van de spoorlijn had ook een impact op de omliggende straten. Het was namelijk een element waarmee rekening moest worden gehouden bij de inrichting van de gebieden waar de spoorlijn door loopt [Allain, 2004: 79]. Verkeersaders werden soms parallel met de lijn uitgebreid, vooral wanneer de spoorwegen niet konden worden overgestoken. In Schaarbeek was dat het geval met de Stephensonstraat, die het tracé van de spoorwegen volgt. Doordat de Van Schoorstraat en de Vanderlindenstraat niet voorbij de spoorlijn konden worden doorgetrokken, werd in de jaren 1880 een weg parallel met de lijn aangelegd om doodlopende steegjes te vermijden en de terreinen langs de spoorwegen maximaal te benutten. De maatregel maakte deel uit van de plannen voor de “Sint-Felixwijk” die werd aangelegd op initiatief van een vastgoedmaatschappij waaraan de wijk haar naam te danken heeft, met als doel de onbebouwde terreinen tussen de Paviljoenstraat, de Navezstraat en de ringlijn te benutten. Deze locatie verklaart waarom er zich in de wijk veel fabrieken en werkplaatsen kwamen vestigen, vooral ten westen van de Stephensonstraat, waar er nog uitgestrekte terreinen beschikbaar waren tegen lage prijzen. Het gebied zou uitgroeien tot een van de grootste industriezones van de gemeente (figuur 5) [Berckmans en de Pange, 2013-2014: 23-24; Parrisé, 2004: 35; Allain, 2004: 81]¹⁷.

Figuur 5. De Sint-Felixwijk in 1899.

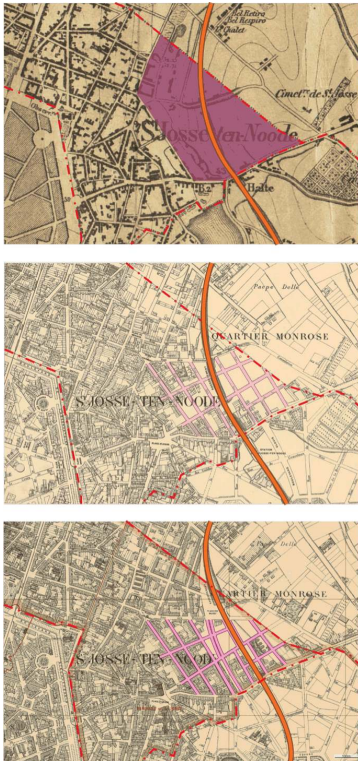


DE STEPHENSONSTRAAT VOLGDE HET TRACÉ VAN DE LIJN OM DE TERREINEN LANGS DE LIJN TE LATEN RENDEREN. HET GEBIED WERD EEN VAN DE GROOTSTE INDUSTRIEGEBIEDEN VAN DE GEMEENTE: IN HET GROEN DE GEBOUWEN VAN DE FIRMA BLATON-AUBERT.

BRON: TRACÉ VAN DE AUTEUR OP ACHTERGROND GAS, PLANNEN, KIST 8, PLAN 19, SCHAARBEEK HUIS PER HUIS, 1899

- 23 Ook in Sint-Joost-ten-Node werden meerdere straten parallel met de ringspoorlijn aangelegd, namelijk de Liedekerkestraat, de Braemtstraat en de Tweetorenstraat. Deze laatste twee straten maakten deel uit van het plan voor de “Oostwijk” met als doel de laatste landelijke gebieden van de gemeente (aan weerskanten van de spoorlijn: figuur 6a) te verstedelijken om de constante demografische groei en bijgevolg stedelijke uitbreiding te kunnen volgen. In 1864 keurde het gemeentebestuur een plan voor de wijk goed. Dit plan bestond onder meer uit een openbaar plein, een monumentale laan en daarrond een twintigtal straten waarvan sommige de lijn moesten oversteken. De oplossing was dus om nieuwe overwegen aan te leggen of de spoorlijn meer naar het oosten te verplaatsen¹⁸.

Figuur 6a, 6b en 6c. De Oostwijk in Sint-Joost-ten-Node tussen 1858 en 1894.



DIT WAS TOEN HET ENIGE ONBEBOUWDE GEBIED VAN DE GEMEENTE. DE PLANNEN VOOR DE AANLEG VAN DIT GEBIED WERDEN MEERMAALS GEWIJZIGD, VOORAL VANWEGE DE RINGSPORLIJN EN VERVOLGENS DE VERPLAATSING VAN DE LIJN.

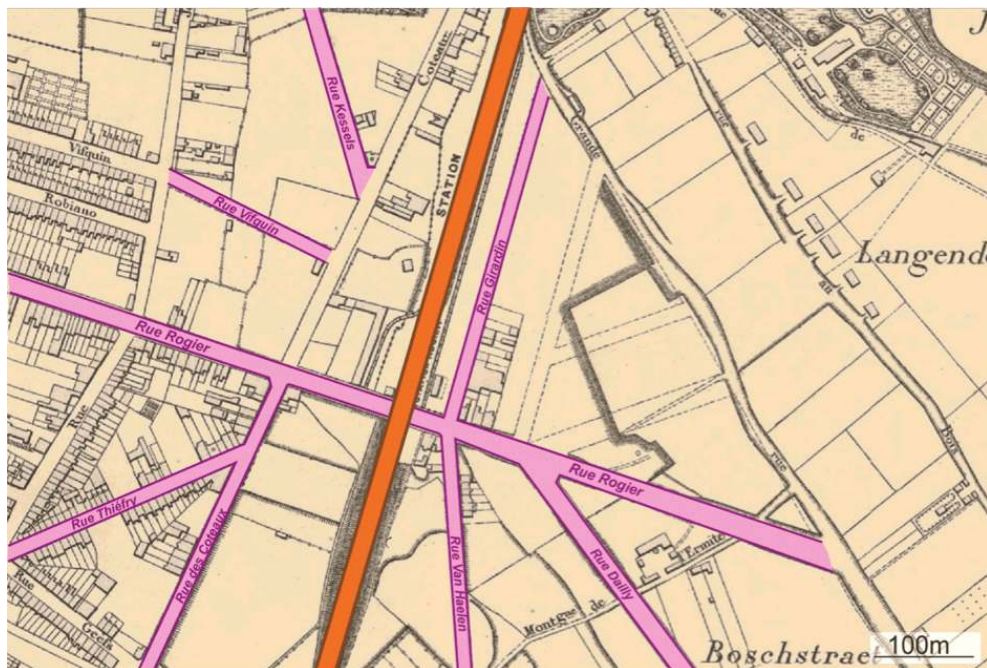
BRON: TRACÉS VAN DE AUTEUR OP ACHTERGROND KBB, KP, VDM, TOPOGRAFISCHE EN HYPOMETRISCHE KAART VAN BRUSSEL EN OMGEVING, 1858; KBB, KP, MCI, BRUSSEL EN OMGEVING, 1881; KBB, KP, MCI, BRUSSEL EN OMGEVING, 1895

- 24 Maar zowel de Grande Compagnie du Luxembourg als de minister van Openbare Werken hebben zich tegen deze verzoeken gekant. Nadien heeft de gemeente andere plannen voorgelegd, maar allemaal zijn ze op niets uitgelopen¹⁹. Uiteindelijk heeft het gemeentebestuur beslist om af te zien van het plan van 1864 en de latere wijzigingen en om een nieuw, heel wat minder ambitieus plan voor te stellen. Dat men het plan heeft opgeborgen, kan enerzijds worden verklaard doordat de hoop kleiner werd dat de spoorlijn zou worden verplaatst en anderzijds omdat deze terreinen dringend moesten worden verkaveld aangezien de gemeente nog altijd een sterke bevolkingsgroei kende²⁰. Het nieuwe plan werd in 1869 door de minister goedgekeurd en bestond uit straten die een dambord vormden, waarvan sommige evenwijdig liepen met de spoorlijn. Het omvatte geen openbaar plein, geen monumentale laan en geen straten die in de vorm van een ster lopen (figuur 6b) [Nevelsteen en Kerremans, 1997: 12]²¹.
- 25 Als barrière van de stedelijke groei heeft de spoorlijn dus de uitvoering van gemeentelijke projecten ondermijnd en in die zin duurzaam en morfologisch haar stempel gedrukt op de indeling van de omliggende straten.

2.3. Convergentiepunten

- 26 Aangezien er maar weinig punten waren om de spoorlijn over te steken (bruggen en overwegen), werd een structuur van straten gecreëerd die in deze punten samenkwamen [Allain, 2004: 79]. In dat opzicht is de overweg in de Rogierstraat een veelzeggend voorbeeld: de Van Haelenstraat, de Daillystraat en de Girardinstraat vonden op deze plek hun oorsprong²². Ook de Thiéfrystraat, Kesselsstraat en Van Hoordestraat, die weliswaar indirect verbonden zijn met de Rogierstraat, waren naar die overweg gericht (figuur 7). We noemen ook het geval van het rondpunt van het Eugène Verboeckhovenplein, waar de Van Ooststraat, Portaelsstraat en Metsysstraat samenkomen, alsook de Maarschalk Fochlaan, de Prinses Elisabethlaan en de Eugène Demolderlaan (figuur 8).

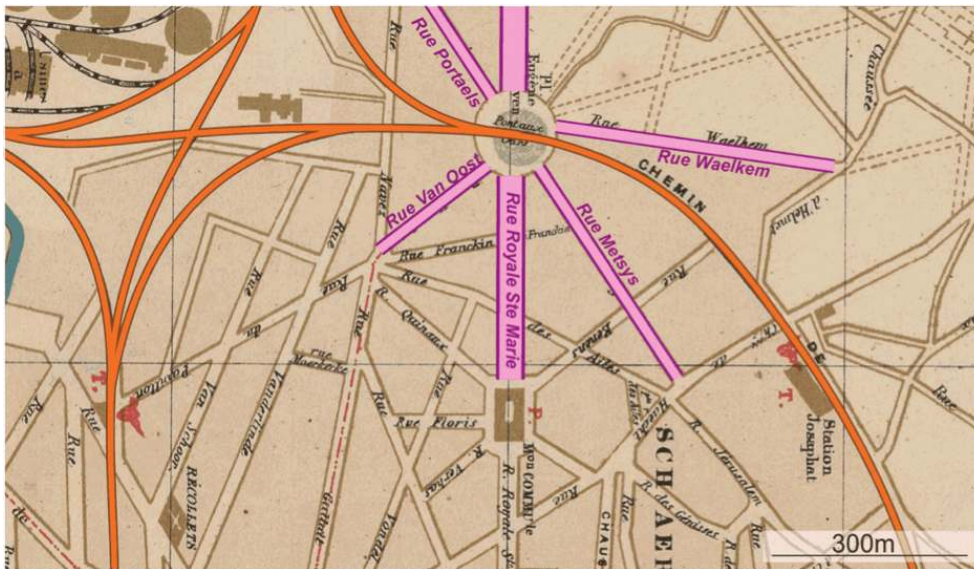
Figuur 7. Samenkomst van straten aan de overweg in de Rogierstraat.



DE OVERWEG IN DE ROGIERSTRAAT VORMDE EEN CONVERGENTIEPUNT VOOR DE OMLIGGENDE VERKEERSADERS DIE ER ALLEMAAL NAAR GERICHT WAREN. IN 1865 WERD HIER TROUWENS EEN STATION GEBOUWD.

BRON: TRACÉS VAN DE AUTEUR OP ACHTERGROND KBB, KP, MCI, BRUSSEL EN OMGEVING, 1881

Figuur 8. Samenkomst van straten aan het rondpunt van het Verboeckhovenplein.



HET RONDPOINT OP HET VERBOECKHOVENPLEIN WAS EEN VAN DE ENIGE OVERSTEEKPUNTEN OP DE LIJN EN VORMDE OOK EEN CONVERGENTIEPUNT VOOR DE OMLIGGENDE STRATEN EN LANEN. IN 1885 WERD HIER HET TREINSTATION VAN DE KONINKLIJKE SINTE-MARIASTRAAT GEVESTIGD.

BRON: TRACÉS VAN DE AUTEUR OP TOPOGRAFISCHE ACHTERGROND MCI

- 27 Het is vrij logisch dat de enkele stations op het tracé van de ringspoorlijn in de buurt van deze oversteekplaatsen waren geopend. In totaal werden zes kleine stations gebouwd, waarvan inmiddels geen enkel station nog in gebruik is. Een van de stations werd op de overweg in de Rogierstraat gebouwd (figuur 7) in 1865, samen met die van de Wetstraat, Josafatstraat (Haachtsesteenweg) en de Leuvensesteenweg. Nadien werden twee andere stations geopend: Paleizenstraat in 1869 en Koninklijke Sinte-Mariastraat beneden aan het rondpunt van het Verboeckhovenplein in 1885 [Berckmans en de Pange, 2013-2014: 19-22; Dessouroux, 2013: 678; Parisse, 2004: 16-17]²³. Terwijl dit laatste station werd geopend toen de wijk al volop aan het uitbreiden was, werd het station in de Rogierstraat gebouwd om de uitbreiding van een nog beperkt ontwikkeld gebied te bevorderen: toen het werd gebouwd, lag het tweehonderd meter verwijderd van het verstedelijkingsfront. Met andere woorden, deze stations moesten groeipolen worden volgens de hoger vermelde betekenis van het woord.

2.4. Bestuurlijke gevolgen

- 28 Hoewel de ringlijn een impact had op de morfologie van de gemeenten waardoor zij loopt, vormde zij ook een barrière op bestuurlijk vlak. Dit verschijnsel zien we niet alleen in Brussel en de buitenwijken. Zo merkt Panerai op dat er in heel wat gevallen bovenop de fysieke barrière ook een juridische barrière komt, die het morfologische verschil tussen beide gebieden wettelijk sanctioneert [Panerai, Demorgon en Depaule, 1999: 66]. In Schaarbeek bijvoorbeeld werd de spoorlijn tot 1871 beschouwd als een ruimtelijke grens overeenkomstig het “stadsregime” zoals bepaald door de wet van 1 februari 1844 op de wegenpolitie: de enige straten in de gemeente die werden beschouwd als “stadswegen” lagen ten westen van de lijn. De rest waren buurtwegen²⁴.

- 29 De stad Brussel beschouwde de spoorlijn ook als een echte barrière. Tijdens beraadslagingen over een belasting op gebouwen ondernam de gemeenteraad het plan om de straten in te delen naar belang. In de Leopoldwijk behoorden sommige straten zelfs tot meerdere verschillende categorieën. De grens tussen die straten was wel degelijk de ringspoorlijn, die ervoor zorgde dat de waarde van de terreinen ten oosten van de spoorwegen sterk verminderde²⁵.

3. Een groeibarrière overschrijden

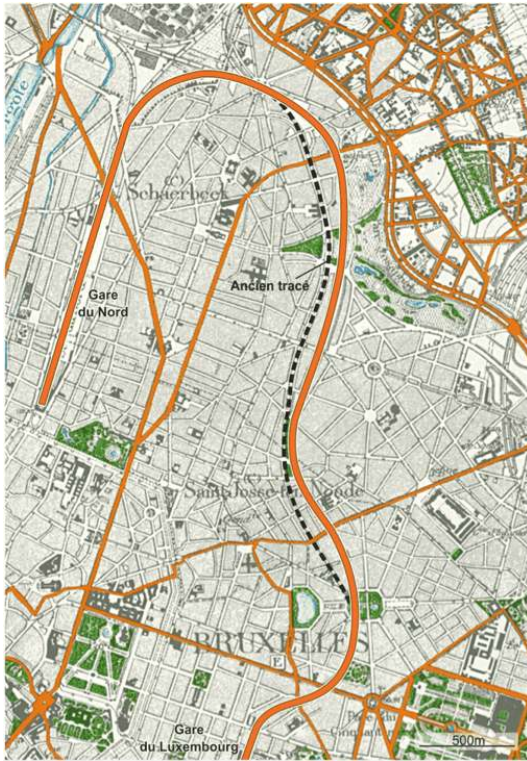
- 30 Gezien het gemeentelijk protest werd uiteindelijk overwogen om de spoorlijn te verplaatsen. Deze gebeurtenis kan ook in verband worden gebracht met het feit dat, teneinde het spoornet eenvormiger te maken en een einde te stellen aan de vele financiële problemen van de Grande Compagnie du Luxembourg, deze laatste (en dus al haar lijnen) in 1873 werd overgenomen door de Belgische staat [Kurgan Van Hentenrijk, 1972]. De onderhandelingen met deze nieuwe partner, die wellicht meer bereid was om gehoor te geven aan het gemeentelijk protest, kunnen verklaren dat de verplaatsing van de spoorlijn eindelijk op de agenda werd geplaatst.
- 31 Terwijl Brussel en Sint-Joost-ten-Node in 1884 gelijk kregen (een koninklijk besluit bepaalde de omlegging van het tracé op het grondgebied van beide gemeenten), moest Schaarbeek wachten tot 1902. We gaan hier niet uitweiden over de onderhandelingen die voorafgingen aan de publicatie van de koninklijke besluiten tot afkondiging van het begin van de werkzaamheden. We merken enkel op dat er gedurende meer dan twintig jaar heel wat plannen werden voorgesteld, verworpen, gewijzigd en opgegeven voordat de werken eindelijk van start gingen in de gemeente²⁶. Dit verschil in behandeling tussen de gemeenten is waarschijnlijk toe te schrijven aan “politieke antipathie”²⁷: vanaf 1884 volgden de katholieke regeringen elkaar op in het land. De toenmalige burgemeester van Schaarbeek Achille Colignon (1879-1891) en diens opvolger Ernest Laude (1891-1895) waren echter liberalen [Van Hengel, 2010]. In 1896 werd Guillaume Kennis (1873-1878 en 1896-1903) burgemeester van de gemeente, en hij was wel katholiek. We mogen er dus van uitgaan dat hij dankzij zijn politieke overtuiging makkelijker gelijk kon krijgen in het kader van de ringspoorlijn²⁸.
- 32 De lijn werd dus een honderdtal meter in oostelijke richting verplaatst en werd deze keer aangelegd, in uitgraving of door ondertunneling, in de hellingen van de Maalbeekvallei. De lijn bevindt zich bijgevolg niet meer op straatniveau, waardoor ze vlotter kan worden overgestoken. De werkzaamheden werden omstreeks 1915 onder Duitse bezetting voltooid. Vele van de treinstations op het baanvak hebben de verplaatsing van de spoorlijn niet overleefd. Alleen de stations in de Wetstraat en de Leuvensesteenweg mochten nog even aanblijven, tot ook zij in de jaren 1920 werden gesloten²⁹.

3.1. Nieuwe wijken aanleggen

- 33 Terwijl het eerste tracé van de ringspoorlijn de groei van Sint-Joost-ten-Node en Schaarbeek in de weg stond, lieten de verplaatsing en de aanleg in uitgraving van de lijn een frisse wind waaien in de gemeenten, zoals blijkt uit de vergelijking van twee kaarten uit 1895 en 1930 (tijdens en na de verplaatsing van de spoorweg). Op de eerste kaart (figuur 4d) zien we een concentratie van gebouwen tussen de stadsgrenzen en de spoorweg. De gebieden ten oosten en noorden van de spoorweg waren nog amper

bebouwd. Dertig jaar later is de situatie helemaal anders: in het oosten zijn nieuwe wijken opgedoken, die nog in de ontwerpfase zitten of reeds deels gebouwd zijn (figuur 9) [Panerai, Demorgon en Depaule, 1999: 69].

Figuur 9. Het tracé van de spoorlijn en de wijken waardoor ze loopt, omstreeks 1930.

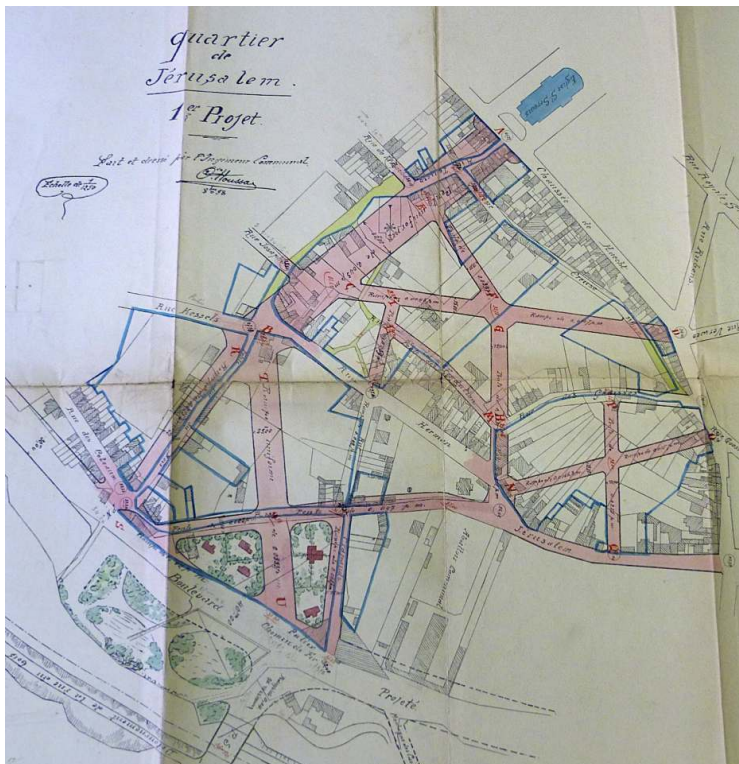


ER WERD INMIDDELS ZOWEL TEN OOSTEN ALS TEN WESTEN VAN DE SPOORLIJN GEBOUWD. WE ZIEN EEN DUIDELIJK VERSCHIL QUA STADSWEEFSEL: TEN OOSTEN VAN DE SPOORLIJN IS DE VERMAZING LOSSER EN RATIONELER, TERWIJL DIE IN HET WESTELIJKE DEEL STRAKKER EN WANORDELIJKER IS. HOEWEL DEZE KENMERKEN A PRIORI IN VERBAND KUNNEN WORDEN GEBRACHT MET HET TIJDPERK WAARIN DEZE WIJKEN ZIJN GEBOUWD (LOS VAN DE AANWEZIGHEID VAN DE SPOORLIJN), KUNNEN DEZE DUIDELIJKE CONFIGURATIEVERSCHILLEN RECHTSTREEKS VERBAND HOUDEN MET HET FEIT DAT DE SPOORLIJN DE VERDERE BEBOUWING GERUIME TIJD HEEFT BELEMMERD.

BRON: TRACÉS VAN DE AUTEUR OP ACHTERGROND VAN HET NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT [NGI], 1930

- 34 In Sint-Joost-ten-Node kende het deel van de Oostwijk voorbij de spoorlijn eindelijk de verwachte ontwikkeling. De werkzaamheden hebben onder meer geleid tot de aanleg van een plein, de latere Armand Steurssquare, op de kromming van de spoorweg. De hele gemeente was inmiddels verstedelijkt (figuur 6c) [Nevelsteen en Kerremans, 1997: 13].
- 35 In Schaarbeek hebben de werkzaamheden voor de verplaatsing van de lijn geleid tot de modernisering van de wijk Teniers-Josaphat, meer bepaald de oude dorpskern: volgens de plannen van Octave Houssa, die in 1898 tot gemeentelijk ingenieur was benoemd, werd de oude Sint-Servaaskerk afgebroken om plaats te maken voor de statige Louis Bertrandlaan (figuur 10) [Berckmans en de Pange, 2013-2014: 30]³⁰.

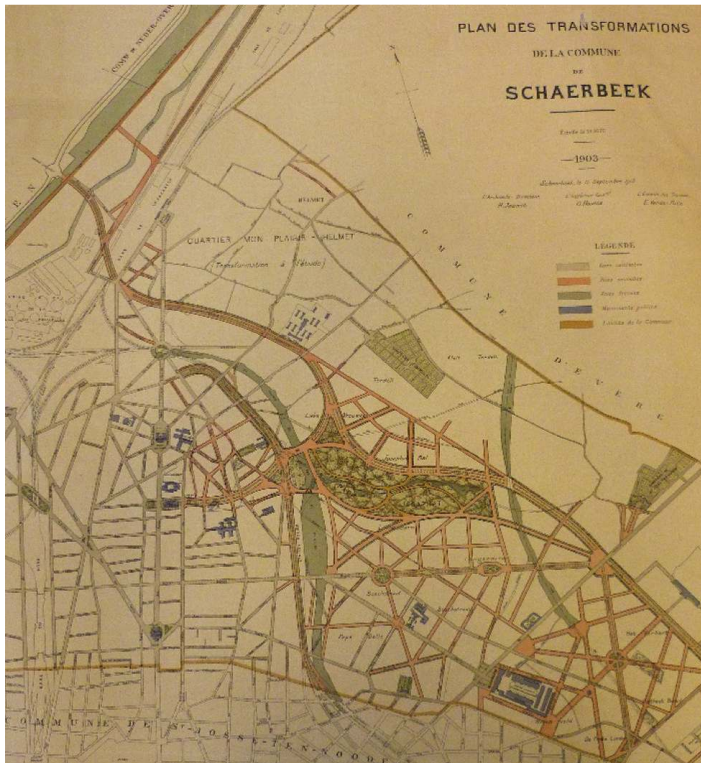
Figuur 10. Een van de plannen van Octave Houssa voor de modernisering van de wijk Teniers-Josaphat, meer bepaald de dorpskern van Schaarbeek.



Bron: GAS, Fonds Openbare Werken (OW) – ringspoorlijn, "NMBS 1899-1909", plan van de Jeruzalemwijk – eerste ontwerp, door Octave Houssa, 1898

- 36 Bovendien leidde het moderniseringsproject van het dorp tot een algemener denkproces over de toekomstige ontwikkeling van de gemeente. Het gemeentebestuur overwoog namelijk om enkele nieuwe wijken te creëren ten oosten en ten noorden van de spoorlijn³¹. Ook toen kreeg Octave Houssa de opdracht om de nodige plannen te tekenen, die hij opnam in zijn *Plan des transformations de la commune de Schaerbeek* (transformatieplan voor Schaarbeek) van 1903. Deze vier nieuwe wijken kregen de naam Josaphatdal, Monrose, Linthout en Monplaisir-Helmet en werden na de Eerste Wereldoorlog aangelegd (figuur 11) [Hanossset en Marchi, 1994: 10-11; Berckmans en de Pange, 2013-2014: 28-29].

Figuur 11. Het transformatieplan voor Schaarbeek van Octave Houssa.



NAAST DE HERAANLEG VAN DE OUDE DORPSKERN VOORZAG DE GEMEENTELIJKE INGENIEUR IN DE AANLEG VAN VIER NIEUWE WIJKEN: MONROSE, JOSAPHATDAL, LINTHOUT EN MONPLAISIR-HELMET. HET HUIDIGE AANZICHT VAN SCHAARBEEK IS VOOR EEN GROOT DEEL TE DANKEN AAN OCTAVE HOUSSE.

Bron: GAS, Plannen, *Plan des transformations de la commune de Schaerbeek*, door Octave Houssa, 1903

- 37 Hoewel we ervan uit mogen gaan dat deze nieuwe wijken er gezien de demografische druk sowieso waren gekomen, los van de verplaatsing van de spoorlijn, kunnen we toch wel stellen dat de aanwezigheid van de lijn deze stadsuitbreiding heeft vertraagd. De verplaatsing van de lijn heeft de verstedelijking van de gebieden voorbij de spoorlijn misschien niet getriggerd maar op zijn minst versneld en is een belangrijke fase in de geschiedenis van deze gemeenten.

3.2. "Spoorweglaan"

- 38 Daarnaast werd naar aanleiding van de verplaatsing van de spoorlijn een laan aangelegd. De Belgische staat heeft Sint-Joost-ten-Node in de jaren 1880 en Schaarbeek na 1900 de terreinen van het vroegere tracé van de spoorlijn geschonken. Op die terreinen legden ze de Georges Pêtrelaan, Jottrandlaan, Paul Deschanellaan en Voltairelaan aan. Het belang hiervan voor de gemeenten was zowel van stedenbouwkundige als van financiële aard: statige lanen bezitten en winst maken op de doorverkoop van de terreinen aan weerskanten van die lanen waren twee enorm mooie voordelen. In Sint-Joost-ten-Node werd vanaf de jaren 1890 langs de Jottrand- en Pêtrelaan gebouwd. In Schaarbeek werden de Voltaire- en Deschanellaan tussen 1900 en 1930 aangelegd (figuur 9) [Hanosset, 1994: 12]³².
- 39 Deze lanen, die op de plaats van een groeibarrière zijn aangelegd, werden nieuwe structurerende elementen voor de agglomeratie. Net als de lanen van de kleine ring, die

op de plaats van de voormalige vestingwerken van Brussel zijn aangelegd, hadden deze lanen een heel andere functie dan de spoorlijn. Want hoewel ze aan het bestaan van de spoorlijn herinneren, hebben ze als doel beide kanten van de lijn, die vroeger duidelijk gescheiden waren en weinig verbindingen tussen elkaar hadden, samen te brengen [Panerai, Demorgon en Depaule, 1999: 67-69].

3.3. Nog merkbare gevolgen

- 40 De nieuwe lijn mag dan wel bedekt of in uitgraving gelegd zijn, ze blijft nog altijd een barrière, waarvan de gevolgen uiteraard kleiner zijn dan vroeger. Hoewel er inmiddels aan weerskanten van de lijn gebouwen zijn opgetrokken, heeft ze haar stempel gedrukt op het uitzicht van de wijken waardoor ze loopt.
- 41 Eerst en vooral werden viaducten aangelegd voor een vlotter verkeer, maar alleen de belangrijkste wegen steken het spoor over om de nieuwe wijken met de oudste kernen te verbinden. Met uitzondering van deze wegen zijn er weinig verbindingswegen tussen de historische centra en deze verkavelde terreinen, waar de straten dus relatief autonoom zijn ingedeeld. Dat is vooral het geval in de vier nieuwe wijken van Schaarbeek (figuur 9 en 11) [Panerai, Demorgon en Depaule, 1999: 67].
- 42 Wanneer we bovendien op een kaart de straatindeling aan weerskanten van de spoorlijn bekijken, is het verschil tussen het oostelijke en westelijke deel opmerkelijk: in het westen is de vermazing dicht, wanordelijker en strakker. In het oosten zitten er meer tussenruimtes in het stratenplan. We vinden zelfs straten terug die een ster of dambord vormen, wat bewijst dat er plannen voor deze gebieden waren [Panerai, Demorgon en Depaule, 1999: 67-69; Allain, 2004: 79-81].
- 43 Tot slot is er een verschil qua architectuurstijl van de gebouwen, wat bewijst dat de delen ten oosten van de spoorweg later zijn gebouwd. Het voorbeeld van de Rogierlaan in Schaarbeek, die de lijn oversteekt, is in dat opzicht veelzeggend: tussen het Noordstation en de Paul Deschanellaan (met uitzondering van enkele moderne gebouwen die in de plaats van de oorspronkelijke gebouwen zijn gekomen) zijn de gebouwen opgetrokken in neoklassieke en soms eclectische stijl. Voorbij deze laan vallen de gebouwen onder de jugendstil, de art deco, het modernisme, de beaux-artsstijl en diverse neostijlen (vooral de Vlaamse neorenaissancestijl die rond de eeuwwisseling erg populair was in Schaarbeek)³³.
- 44 Al deze verschillende elementen tonen aan dat de lijn wel degelijk gedurende een vijftigtal jaar een grens vormde tussen het oosten en het westen van Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node en de uitbreiding van de Stad Brussel.

Besluit

- 45 Hoewel de Brusselaars zich in de jaren 1860 al bewust waren van de mogelijke rol van een station in de ontwikkeling van een wijk, hebben bepaalde actoren (eigenaars, stadsbestuurders en ambtenaren) zich ook rekenschap gegeven van het obstakel dat een spoorweg kan zijn in een stad in volle uitbreiding. We hebben hier te maken met een echte paradox: achter het vooruitgangsideaal dat gepaard ging met de begintijd van het spoor in Europa, schuilt er ook een minder geweldig aspect, namelijk het obstakel dat de

spoorweginfrastructuur vormt. Dit aspect, dat maar al te vaak over het hoofd wordt gezien in stedelijke en historische studies, hebben wij willen uitwerken.

- 46 Tot de verplaatsing van de ringspoorlijn aan het begin van de 20e eeuw stond de lijn de verstedelijking van Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node in de weg. Zowel onder de inwoners als onder de eigenaars en lokale bestuurders werd er hevig geprotesteerd om het tracé van de lijn te wijzigen. In beide gemeenten werd de bouw van hele wijken belemmerd door de aanwezigheid van de spoorwegen. Het geval van de Oostwijk in Sint-Joost is in dat opzicht overduidelijk: de aanleg van die wijk kwam in het gedrang en was enkel mogelijk door de lijn te verplaatsen. Ook in Schaarbeek heeft de verplaatsing van de lijn de uitbreiding van het stadsweefsel in oostelijke en noordelijke richting van de gemeente bespoedigd. In dat kader willen we benadrukken dat de verplaatsing van de lijn samenviel met het begin van de werkzaamheden voor de aanleg van de lanen van de grote ring (in Schaarbeek de Lambermontlaan), die deel uitmaakten van de grote stadsprojecten van Victor Besme. Het zou wellicht interessant zijn om het verband tussen beide gebeurtenissen nauwkeuriger te bepalen, maar het mag duidelijk zijn dat ze allebei getuigen van een cruciaal moment in de Brusselse stedenbouwkunde.
- 47 Hoewel we inderdaad kunnen stellen dat deze wijken er sowieso waren gekomen, los van de spoorlijn, heeft die wel gezorgd voor een grote vertraging in de ontwikkeling van bepaalde delen van Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node, of op zijn minst voor een discrepantie in vergelijking met andere gemeenten in de Brusselse agglomeratie. Deze vertraging kan in verband worden gebracht met het trage verloop van de besluitvorming en de werkzaamheden zelf, wat symptomatisch is voor de Brusselse stedenbouw.
- 48 Wat kunnen we vandaag de dag toeschrijven aan de aanwezigheid van de ringspoorlijn? Op welke stadsstructuren, straattracés en wijkplannen heeft de lijn haar stempel gedrukt? Met andere woorden, hoe kan het bestaan van deze lijn verklaren wat we zien op een huidig plan van Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node? Door deze concepten met betrekking tot de stedelijke morfologie te vergelijken met een analyse van kaarten en archiefdocumenten, konden we een antwoord op deze vragen geven en werd het ons duidelijk dat, hoewel de ringspoorlijn was verplaatst, de invloed ervan op de morfologie van de gebieden waardoor ze loopt nog altijd merkbaar is. De concentrische straten rond het Verboeckhovenplein of rond het kruispunt van de Rogierlaan en de Deschanellaan, het kromme tracé van de Stephensonstraat, de straatindeling van de Oostwijk in Sint-Joost-ten-Node, de komst van de lanen op de plaats van de vroegere spoorwegen en het verschil qua dichtheid van de gebouwen en qua architectuurstijl tussen het oostelijke en westelijke deel van de lijn zijn allemaal elementen die door de ringspoorlijn kunnen worden verklaard.
- 49 Het “barrière-effect” van de lijn is dus nog altijd merkbaar voor wie kaarten van dichtbij bekijkt en de indeling van bepaalde verkeersaders bestudeert. Het spoor is dus een belangrijke factor om meer inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de stedelijke morfologie. In heel wat opzichten is Brussel daar een bijzonder relevant voorbeeld van. Het geval van de Noord-Zuidverbinding is op zich al overduidelijk, maar dat van de ringspoorlijn is al even veelzeggend hoewel het minder bekend is. Deze vaststelling beperkt zich niet alleen tot het spoor. De stadsautowegen die bepaalde lanen of snelle verbindingswegen vormen, alsook het kanaal hebben hetzelfde effect op het stadsweefsel gehad, en hebben nog altijd een effect hierop.

- 50 Nu zouden de ringspoorlijn en meer bepaald de vroegere kleine stations op die lijn weer op de voorgrond kunnen treden, want het GEN-project voorziet in de bouw van kleine stations van lokaal belang in Brussel. In deze context werd voorgesteld om bepaalde stations van de ringlijn te heropenen, in het bijzonder dat van de Koninklijke Sintemariastraat (“Berenkuil”). Hoewel studies veel reizigersverkeer in die stations voorspellen, staan de dichtheid van de omliggende gebouwen en het op vier sporen brengen van de lijn (absoluut noodzakelijk om het verkeer op een veelvuldig gebruikte lijn niet te verstoren) de bouw van de stations in de weg en is dit voor de NBMS een reden om zich tegen het project te kanten [Lebrun en Dobruszkes, 2012: 9-13; Schwengler, 2018].

BIBLIOGRAPHIE

- ALLAIN, R., 2004. *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Parijs: Armand Colin.
- BERCKMANS, C. et DE PANGE, I., 2013-2014. Schaerbeek. Introduction urbanistique. *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale - études générales* [online]. [geraadpleegd op 1/04/2019] Beschikbaar op het adres: http://www.irismonument.be/pdf/fr/1030-Schaerbeek_-_Introduction_urbanistique.pdf.
- BERCKMANS, C. et GENON, M.-H. Le quartier Nord-Est, les squares et leurs abords. *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale - études générales* [en ligne]. [geraadpleegd op 15/06/2017] Beschikbaar op het adres: http://www.irismonument.be/pdf/fr/1002-developpement_urbanistique_quartier_nord_est.pdf.
- BERTOLINI, L. et SPIT, T., 1998. *Cities on Rail. The Redevelopment of Railway Station Areas*. Londen en New-York: Taylor & Francis.
- BERTRAND, L., 1912. *La naissance d'une ville. Schaerbeek depuis 50 ans, 1860-1910*. Brussel: Librairie de l'Agence Dechenne.
- BETJEMAN, J. et GAY, J., 1973. *London's Historic Railway Stations*. Londen: John Murray.
- BOWIE, K. et al., 2003. *Paris et ses chemins de fer*. Parijs: Action artistique de la Ville de Paris.
- BOWIE, K., 1997. De la gare au « lieu-mouvement ». Evolution ou rupture ? *Les Annales de la Recherche urbaine, Gares en Mouvement*. 1997. nr. 71. pp. 14-23.
- DE MEULDER, B., 1998. L'ordre caché. Les logiques ferroviaires d'une agglomération débordante. *Les Cahiers de la Fonderie, Bruxelles entre en gare*. nr. 24. pp. 3-10.
- DEMEY, T., 2013. *Bruxelles, des remparts aux boulevards. Sur les traces de dix siècles de mutations*. Brussel: Badeaux.
- DEMEY, T., DE VILLE, A. et PASTIELS, P., 1994. *Les gares bruxelloises. Un patrimoine méconnu*. Brussel: Ministère de la région de Bruxelles-Capitale, Service des Monuments et Sites.
- DESSOUROUX, C., 2008. *Espaces partagés, espaces disputés : Bruxelles, une capitale et ses habitants*. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

- DESSOUROUX, C., 2013. Royale Sainte-Marie, ancienne halte rue. In: JAUMAIN, S. (dir), *Dictionnaire d'histoire de Bruxelles*. Brussel: Prosopon. p. 678.
- DETHIER, J. (dir.), 1978. *Le temps des gares*. Parijs: Centre international d'art et de culture Georges Pompidou.
- GAUTHIEZ, B., 2003. *Espace urbain. Vocabulaire et morphologie*. Parijs: Monum – Editions du Patrimoine.
- GEORGE, P., 1968. Chemin de fer et développement urbain. In: *Mélanges offerts à Maurice Pardé*. Gap: Ophrys. pp. 229-237.
- GRENEZ, J., 1990. *Le Quartier Nord-Est, analyse et esquisse d'une restructuration* (Travail de fin d'études en architecture). Brussel: Institut supérieur d'Architecture intercommunal Victor Horta.
- HANOSSET, Y. et MARCHI, C., 1994. *L'avenue Louis Bertrand et le parc Josaphat*. Brussel: Ministère de la région de Bruxelles-Capitale, Service des Monuments et Sites.
- HANOSSET, Y., 1994. *Le square Armand Steurs à Saint-Josse-ten-Noode*. Brussel: Ministère de la région de Bruxelles-Capitale, Service des Monuments et Sites.
- HEYMANS, V., 1995. *Le quartier des squares. Marguerite, Ambiorix, Marie-Louise, Guttenberg*. Brussel: Ministère de la région de Bruxelles-Capitale, Service des Monuments et Sites.
- JACQUEMYS, G., 1936. *Histoire contemporaine du Grand Bruxelles*. Brussel: Librairie Vanderlinden.
- JANSSENS, G., 1861. *De l'avenir du village de Schaerbeek au point de vue de son développement et de sa conversion en quartier urbain*. Brussel: C.-J.-A. Greuse Editeur.
- JAUMAIN, S. (dir), 2013. *Dictionnaire d'histoire de Bruxelles*. Brussel: Prosopon.
- KURGAN VAN HENTENRIJK, G., 1972. Une étape mouvementée de la réorganisation des chemins de fer belges : le rachat du Grand-Luxembourg par l'État (1872-1873). *Revue belge de philologie et d'histoire*. t. 50, fasc. 2. pp. 395-446.
- LEBLICQ, Y., 1979. Evolution de la physionomie de Bruxelles au XIX^e siècle. In: MONTEYNE, A. et al., *Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et aménagement urbain, 1780-1914*. Brussel: Crédit communal. pp. 11-92.
- LELARGE, A., 2001. *Bruxelles, l'émergence de la ville contemporaine. La démolition des remparts et des fortifications aux XVIII^e et XIX^e siècles*. Brussel: Centre international pour la Ville et l'Architecture.
- MALVERTI, X. (dir.), 1996. *Banlieues*. Marseille: Parenthèses.
- MERLIN, P. et CHOAY, F. (dir.), 2009. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Parijs: Presses universitaires de France.
- MERLIN, P., 2009. Faubourg. In: MERLIN, P. et CHOAY, F. (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Parijs: Presses universitaires de France. p. 383.
- MONTEYNE, A. et al., 1979. *Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et aménagement urbain, 1780-1914*. Brussel: Crédit communal.
- NEVELSTEEN, D. et KERREMANS, R., 1997. Histoire du développement urbanistique de Saint-Josse-ten-Noode. *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale - études générales* [online]. [geraadpleegd op 12/06/2017]. Beschikbaar op het adres: http://www.irismonument.be/pdf/fr/1210-developpement_urbanistique_saint-josse.pdf.
- NILSEN, M., 2008. *Railway and the Western European Capitals. Studies of Implantation in London, Paris, Berlin and Brussels*. New-York: Palgrave Macmillan.

- PANERAI, P., DEMORGON, M. et DEPAULE, J.-C., 1999. *Analyse urbaine*. Marseille: Parenthèses.
- PAQUOT, T., 2008. Gare. In: PUMAIN, D., PAQUOT, T., et KLEINSCHMAGER, R. (dir.), *Dictionnaire de la ville et de l'urbain*. Parijs: Economica. pp. 126-127.
- PAQUOT, T., 2008. Morphologie. In: PUMAIN, D., PAQUOT, T., et KLEINSCHMAGER, R. (dir.), *Dictionnaire de la ville et de l'urbain*. Parijs: Economica. p. 192.
- PARISSE, S., 2004. *Ligne ferroviaire 161. Principes d'un trait spécifique* (Travail de fin d'études en architecture). Brussel: Institut supérieur d'Architecture de la Communauté française.
- PUMAIN, D., PAQUOT, T., et KLEINSCHMAGER, R. (dir.), 2006. *Dictionnaire de la ville et de l'urbain*. Parijs: Economica.
- RICHARDS, J. et MACKENZIE, J. M., 1986. *The Railway Station : a Social History*. Oxford: Oxford University Press.
- ROTH, R. et POLINO, M.-N. (éds), 2003. *The City and the Railway in Europe*. Aldershot: Ashgate.
- SANTOS Y GANGES, L., 2011. Comment intégrer le train dans la ville ? Quelques réflexions depuis le cas espagnol. *Métropolitique* [online]. 13/04/2011 [geraadpleegd op 18/07/2017]. Beschikbaar op het adres: <http://www.metropolitiques.eu/Comment-integrer-le-train-dans-la.html>.
- SCHWENGLER, D., 2018. Quand le système institutionnel belge fait dérailler le projet RER. *Inter-environnement Bruxelles* [online]. 21/12/2018 [geraadpleegd op 03/03/2019]. Beschikbaar op het adres: <http://www.ieb.be/Quand-le-systeme-institutionnel-belge-fait-derailer-le-projet-RER-Article-1>.
- SIMMONS, J., 1968. *St Pancras Station*. Londen: George Allen & Unwin Ltd.
- VAN HENGEL, G., 2010. Het leven van een liberaal ketje in Schaarbeek. *Open VLD Brussel Blauw*. [online]. 21/06/2010 [geraadpleegd op 19/06/2017]. Beschikbaar op het adres: <http://www.vldbrussel.be/nl/evere/nieuws/het-leven-van-een-liberaal-ketje-schaerbeek>
- VANDENBOSCH, J.-P., 1955. *Contribution à l'étude géographique des influences du chemin de fer sur le paysage urbain. L'exemple de la commune de Schaerbeek. Mémoire de licence en Sciences géographiques*. Brussel: Université libre de Bruxelles.
- VANDENBOSCH, J.-P. et VEREERSTRAETEN, J., 1980. Les chemins de fer à Schaerbeek. Expansion spatiale et modifications du paysage. *L'Ecole et la Ville*. Nr. 20. pp. 5-28.
- VAN DEN DUNGEN, P., 2000. Louis Bertrand : de l'enfant du peuple au Ministre d'Etat. In: BUYDTS, R. (dir.), *Louis Bertrand et l'essor de Schaerbeek*. Brussel: Atelier Ledoux.
- VERNIERS, L., 1935. Démographie et expansion territoriale de l'agglomération bruxelloise depuis le début du XIX^e siècle. *Bulletin de la Société belge d'Etudes géographiques*. pp. 79-123.
- ZITOUNI, B., 2010. *Agglomérer. Une anatomie de l'extension bruxelloise*. Brussel: VUBPRESS.

NOTES

1. We weten niet zoveel over deze man, behalve dan dat hij geen schepen of gemeenteraadslid was. Het lijkt er ook niet op dat hij nog andere werken heeft gepubliceerd naast dit boekje [Janssens, 1861]. We vermoeden dat hij een eigenaar was die in Schaarbeek woonde.
2. Louis Bertrand (1856-1943) is een Belgische socialistische politicus. In 1885 richtte hij de Belgische Werkliedenpartij op. Van 1895 tot 1921 was hij gemeenteraadslid en schepen in Schaarbeek, van 1894 tot 1926 volksvertegenwoordiger en in 1918 minister van Staat. Hij lag ook

mee aan de basis van de stedenbouwkundige ontwikkeling van Schaarbeek in het begin van de 20e eeuw. Hij richtte met name de sociale huisvestingsmaatschappij “Schaarbeekse Haard” op [Van Den Dungen, 2000: 73-79].

3. Het betreft hier “alle verschijnselen van uitbreiding en verdichting van de agglomeraties vanuit morfologisch oogpunt, meer bepaald op basis van hun materiële inschrijving in het grondgebied” [Panerai, Demorgon en Depaule, 1999: 51].

4. In Frankrijk *Les Annales de la recherche urbaine*, Gares en mouvement. 1997. nr. 71: *La gare et la ville*. *Revue d'histoire des chemins de fer*. 2008. nr. 38. In België *Les Cahiers de la Fonderie*, Bruxelles entre en gare. 1998. nr. 24.

5. Het verstedelijkingsfront is “de buitenste grens van de stadslaag waarvan de verspreiding in constante morfologische samenhang met de stad plaatsvond” [Allain, 2004: 49].

6. Dit baanvak en het verband met de stedelijke morfologie werden al bestudeerd door Jean-Pierre Vandenbosch in 1955 [Vandenbosch, 1955]. Maar zowel wat het voorwerp van onze studie als de toegepaste methodologie (wij hebben eerst de schriftelijke gemeentelijke archieven bestudeerd en daarna de kaarten geanalyseerd) en de gebruikte bronnen (de verhandeling van Jean-Pierre Vandenbosch heeft een bibliografie van slechts vier pagina's) betreft, hebben we volgens ons enkele nieuwigheden over het onderwerp aangereikt.

7. Archief van de Stad Brussel (ASB), *Gemeenteblad van de Stad Brussel* (GBB). Brussel: drukkerij J. Briard; Gemeentearchieven van Schaarbeek (GAS), *Gemeenteblad van Schaarbeek* (GBS). Brussel: uitgeverij J.-A. Greuse; Gemeentearchieven van Sint-Joost-ten-Node (GASJ), *Gemeenteblad van Sint-Joost-ten-Node* (GBSJ). Brussel: drukkerij C. Denis. Dat deze bronnen werden gekozen, betekent dat het gekozen standpunt om dit baanvak te bestuderen hoofdzakelijk het standpunt van de gemeenten zal zijn.

8. *Belgisch Staatsblad*, 1/10/1865, p. 4638.

9. Geheel van gegroepede gebouwen buiten de stad, onder meer door het gebrek aan ruimte in de oude centra en door de fiscale barrières aan de poorten van deze centra [Allain, 2004: 76; Merlin, 2009: 383].

10. Hierna gaan we meer in detail in op de gevolgen van deze “groeibarrière”.

11. GAS, GBS, 1873, 9 juni, pp. 316-317.

12. GASJ, GBSJ, 1861, 27 december, p. 237.

13. Voor meer informatie over Victor Besme en de functie van wegeninspecteur verwijzen we naar het boek van Benedikte Zitouni [2010].

14. BESME, V., 1866. *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise, Travaux de voirie en général, Habitations de la classe moyenne, Logements de la classe ouvrière, Rapport fait à M. le Ministre de l'Intérieur, Suite du travail portant le même titre publié en 1862*, Brussel: drukkerij Guyot, geciteerd in het boek van Benedikte Zitouni [ZITOUNI, B, 2010: 130].

15. GAS, *Rapport au Conseil sur l'administration et sur la situation des affaires de la commune*, 1860, p. 5.

16. GASJ, GBSJ, 1864, 26 februari, pp. 25-26; 1880, 21 januari, pp. 52-53; GASJ, GBSJ, 1869, 26 november, pp. 649; 1880, 21 januari, pp. 52-53.

17. GAS, GBS, 1869, 9 november, p. 61; 1879, 25 november, pp. 407-411; 1881, 18 januari, pp. 24-28; 1882, 31 januari, pp. 61-62; 21 maart, pp. 203-206; Vanderlindenstraat; Van Schoorstraat; Stephensonstraat. *Inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*.

18. GASJ, GBSJ, 1864, 13 mei, p. 92; Liedekerkestraat; Braemtstraat; Tweekorenstraat. *Inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*.

19. GASJ, GBSJ, 1865, 26 mei, p. 135; 30 juni, pp. 205-206; 1867, 8 maart, pp. 70-73; *Rapport sur la Situation et l'Administration des affaires de la commune pendant l'année 1864-1865*, pp. 14-15.

20. GASJ, GBSJ, 1868, 3 januari, pp. 19-22; 13 maart, pp. 84-91; *Rapport sur la situation et l'administration des affaires de la commune pendant l'année 1867-1868*, p. 40.

21. GASJ, GBSJ, 1869, 22 oktober, pp. 578-580; 1875, 3 maart, p. 71; *Belgisch Staatsblad*, 19 oktober 1869, p. 5917.

22. De Van Haelenstraat en de Girardinstraat zijn geschrapt ten tijde van de verplaatsing van de ringspoorlijn vanaf 1902. GAS, GBS, 1879, 13 mei, pp. 112-113; Emile Duployésquare. *Inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*.
23. GAS, *Rapport sur la situation et l'administration des affaires de la commune pendant l'année 1864-1865*, p. 2; GBS, 1865, 2 februari 1865, p. 36; 28 maart 1865, p. 75; Rogierlaan; Paleizenstraat. *Inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*; *Belgisch Staatsblad*, 1 oktober 1865, p. 4638.
24. GAS, *Rapport sur la situation et l'administration des affaires de la commune pendant l'exercice 1867*, p. 56-57; 1870, p. 26; 1868, pp. 60-61. De wet van 1 februari 1844 legt de noodzakelijke criteria vast om een weg als stadsweg te mogen beschouwen. Voor meer informatie over dit begrip en deze wet verwijzen we naar het boek van Benedikte Zitouni [ZITOUNI, B., 2010: 155-164].
25. ASB, GBB, 1870, t. 2, 22 augustus, p. 80.
26. ASB, GBB, 1884, 1 oktober, p. 482; GAS, GBS, 1883, 8 februari, pp. 55-83; *Belgisch Staatsblad*, 14 februari 1902, pp. 598-601.
27. GAS, GBS, 1895, 12 november, p. 547.
28. GAS, GBS, 1891, 7 juli, p. 471.
29. GAS, *Rapport annuel sur la situation et l'administration des affaires de la commune pendant l'exercice 1914-1915*, p. 131; ASB, 1920. *Almanach du commerce et de l'industrie*. Brussel: H. Tarlier Editeur, p. 354; 1921, p. 270; 1923, p. 269.
30. Het koninklijk besluit van 1902 legt trouwens zowel de verplaatsing van de spoorlijn als de werkzaamheden in de wijk Teniers-Josaphat vast. *Belgisch Staatsblad*, 14 februari 1902, pp. 598-601; GAS, GBS, 1898, 22 november, pp. 1332-1333; 6 december, pp. 1505-1506 en p. 1512; Louis Bertrandlaan. *Inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*.
31. GAS, GBS, 1898, 6 december, pp. 1513-1515.
32. GAS, GBS, 1888, 25 september, p. 443; OW – ringspoorlijn, “NMBS ring 1880-1943”, *Brief van de ontvanger der domeinen aan het college van burgemeester en schepenen van Schaarbeek*, 3 april 1889; *College*, 5 april 1889; *Brief van het college van burgemeester en schepenen van Schaarbeek aan de ontvanger der domeinen*, Schaarbeek, 13 april 1889; *Brief van het college van burgemeester en schepenen van Sint-Joost-ten-Node aan dat van Schaarbeek*, Sint-Joost-ten-Node, 1 mei 1889; Georges Pêtrelaan; Jottrandlaan; Paul Deschanellaan; Voltairelaan. *Inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*.
33. Het Weldoenersplein is in dat kader een prachtig staaltje van architecturale rijkdom. De meeste van deze stijlen vind je er terug [Rogierlaan; Weldoenersplein. In: *Inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*].

RÉSUMÉS

Hoe heeft de ontwikkeling van het spoor de stedelijke morfologie in de Brusselse buitenwijken beïnvloed? Om een eerste antwoord op deze brede vraag te proberen geven, onderzoekt dit artikel de rol van de spoorweginfrastructuur van de oostelijke ringlijn van Brussel (huidige spoorlijn 161). Het wil vooral aantonen dat, in tegenstelling tot een nog wijdverbreide opvatting, de enorme groei van het spoornet in de tweede helft van de negentiende eeuw soms een geducht obstakel vormde voor de verstedelijking van bepaalde wijken doordat midden in die wijken wat we zouden kunnen noemen “groeibarrières” werden opgetrokken. Door de vergelijking van

allerlei soorten archieven, en in het bijzonder cartografische archieven (vooral uit de gemeentelijke archieffondsen), met diverse werken over de ontwikkeling van de stedelijke morfologie toont deze studie aan de hand van het voorbeeld van deze ringlijn aan dat, terwijl de treinstations de stadsontwikkeling vaak hebben bevorderd als economische groeipolen, de spoorwegen in de stad die ontwikkeling net hebben tegengewerkt doordat ze de uitbreiding van bepaalde wijken soms in de weg hebben gestaan.

Quel a été l'impact du développement du chemin de fer sur la morphologie urbaine des faubourgs de Bruxelles ? Pour tenter d'apporter une première réponse à cette vaste question, ce texte examine le rôle des infrastructures ferroviaires de la ligne de ceinture est de Bruxelles (l'actuelle ligne 161). Il propose surtout de démontrer que, contrairement à une idée reçue et encore largement diffusée, la formidable croissance du réseau ferroviaire dans la deuxième moitié du 19^e siècle a parfois pu constituer un redoutable obstacle à l'urbanisation de certains quartiers en érigeant au beau milieu de ce ceux-ci ce que l'on pourrait appeler des « barrières de croissance ». Croisant des archives de différentes natures et notamment cartographiques (issues principalement des fonds d'archives communales) et divers travaux sur l'évolution de la morphologie urbaine, cette étude montre, à travers l'exemple de cette ligne de ceinture que, si les gares ont souvent favorisé le développement urbain comme pôles économiques de croissance, les voies ferrées traversant la ville ont par contre joué le rôle inverse, en constituant parfois des entraves à la croissance de certains quartiers.

How did the development of the railways affect the urban morphology of the Brussels suburbs? In an attempt to provide a first answer to this broad question, this article examines the role of railway infrastructures of the east railway ring in Brussels (currently line 161). Above all, it proposes to demonstrate that, contrary to a preconceived and still widespread idea, the tremendous development of the rail network in the second half of the 19th century was sometimes a huge obstacle to the urbanisation of certain neighbourhoods, with what could be referred to as "growth barriers" being built in the middle of them. By comparing archives of different types - in particular cartographic (mainly from municipal archives) - and various works on the evolution of urban morphology, through the example of this ring line, this study shows that while stations have often promoted urban development as economic growth areas, the railways crossing the city have had the opposite impact, sometimes acting as obstacles to the growth of certain neighbourhoods.

INDEX

Thèmes : 1. histoire – culture – patrimoine

Keywords : history, land use planning, urban infrastructures, public transport, town planning

Trefwoorden geschiedenis, ruimtelijke ordening, stedelijke infrastructuur, openbaar vervoer, stedenbouw

Mots-clés : histoire, aménagement du territoire, infrastructures urbaines, transports publics, urbanisme

AUTEURS

ALIX SACRÉ

Alix Sacré behaalde in 2016 haar diploma hedendaagse geschiedenis aan de Université libre de Bruxelles. Momenteel werkt ze als docente-assistente aan de Université Saint-Louis. Haar

interesse gaat vooral uit naar de geschiedenis van Brussel en de mechanismen van de bouw en morfologische ontwikkeling van steden. Vanuit die invalshoek volgt ze nu een specialisatiemaster in stedenbouw en ruimtelijke ordening aan de Université Catholique de Louvain.