

Inleidende teksten

SCHAARBEEK

Stedenbouwkundige inleiding



Luchtfoto van Schaerbeek, 1935 (Regie der Gebouwen, 4/1657).

“Niets is boeiender dan op de plannen van Schaerbeek uit verschillende periodes te volgen hoe deze gemeente zich heeft ontwikkeld via de aanleg van nieuwe straten en nieuwe wijken waarvan de terreinen gisteren nog landbouwgrond waren.”

Louis Bertrand, *Schaerbeek depuis cinquante ans. 1860-1910*, Librairie de l'Agence Dechenne, Brussel, 1912, p. 31.



Inhoud

Inleiding	3
I. Schaarbeek vóór de 19e eeuw	4
II. Schaarbeek west – Jaren 1820 tot 1890	10
1. Jaren 1820 – <i>De faubourg de Schaerbeek</i> en het Koninklijk tracé	
2. Jaren 1840 – <i>De faubourg de Cologne</i>	
3. Jaren 1860 – De Prinsenwijk <i>De overwelving van de Maalbeek</i>	
4. Jaren 1870 – De Verboekhovenwijk	
5. Jaren 1880 – De Colignonwijk en de Sint-Felixwijk	
6. Residentiële wijken <i>Straatnamen – 1</i>	
III. Schaarbeek noord en oost – De stedenbouwkundige projecten van Octave Houssa rond 1900	28
<i>1866 – Victor Besme</i> <i>en de lanen van de grote ring</i>	
1. De stedenbouwkundige plannen	
1.1. De Tenierswijk	
1.2. Het Josaphatpark	
1.3. De vier nieuwe wijken	
1.3.1. De Josaphatwijk	
1.3.2. De Linthoutwijk <i>De Nationale Schietbaan en de Kazerne</i>	
1.3.3. De Monrosewijk	
1.3.4. De wijk Monplaisir-Helmet <i>Straatnamen – 2</i>	
1.4. De verplaatsing van de ringspoorlijn	
2. De verstedelijking <i>De Schaarbeekse Haard</i> <i>De gevelwedstrijden</i>	
IV. Het interbellum en de naoorlogse periode	50

Redactie, onderzoek en foto's:

Caroline Berckmans, Isabelle de Pange, vzw APEB

2013-2014

© Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, Directie Monumenten en Landschappen, CCN - Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel.

Verantwoordelijke uitgever A. Verkruyssen



Inleiding¹

Nadat de gemeente Schaarbeek in 1795 onafhankelijk van de Stad Brussel werd, kende ze in de daaropvolgende eeuw een spectaculaire groei, van 1.131 naar 64.583 inwoners tussen 1800 en 1899. In de loop van de 19e eeuw werd de gemeente vanaf de grens met Sint-Joost-ten-Node geleidelijk verstedelijkt. Tot begin jaren 1860 werden de meeste verkeersaders aangelegd op initiatief en op kosten van particulieren die hun terreinen wilden opwaarderen. De voorkeur ging toen duidelijk uit naar het “dambordpatroon”: in de mate van het mogelijke werden de – vaak smalle – nieuwe straten onderling evenwijdig en haaks op het bestaande wegennet aangelegd, zoals in de *faubourg de Schaarbeek* en de *faubourg de Cologne* of in de Prinsenwijk.

Vanaf de jaren 1860 stond de gemeente zelf in voor de stedenbouwkundige organisatie van de nieuwe wijken. Ze legde de grote verkeersaders aan, terwijl privé-eigenaars het wegennet met secundaire straten aanvulden. De orthogonale tracés moesten wijken voor stervormige plattegronden, zoals die van de Verboekhovenwijk, de Colignonwijk en de Sint-Felixwijk, die in de jaren 1870 en 1880 werden ontworpen. Eind 19e begin 20e eeuw was het westelijke deel van de gemeente, dat door de ringspoorlijn werd ingesloten, al grotendeels verstedelijkt. Naast de renovatie van het oude dorp – de Tenierswijk – begon toen ook een reusachtige transformatiecampagne van het noorden en het oosten van het grondgebied. Daartoe werden vier grootschalige algemene plannen uitgevoerd die in brede, uitwaaiierende tracés voorzagen: de Linthoutwijk, de Monrosewijk, de Josaphatwijk en de wijk Monplaisir-Helmet.

¹ Deze stedenbouwkundige inleiding heeft hoofdzakelijk betrekking op de geïnventariseerde zones van de gemeente. De geschiedenis van de zones waarvan nog geen inventaris is gemaakt, wordt hier slechts summier geschetst: in het westen, achter de spoorlijnen, de Noordwijk; in het oosten, de Helmetwijk, de tuinwijk Terdelt, de Tuinenwijk, de tuinwijk Chomé en de Kerselarenlaan.



I. Schaarbeek vóór de 19e eeuw

Tot begin 19e eeuw was Schaarbeek een rurale entiteit waar vooral groente- en fruitteelt werd beoefend. Ze werd door oude wegen doorkruist en omvatte een aantal dorpskernen en gehuchten. Aan het westelijke uiteinde vormde het bochtige tracé van de Zenne de grens met Laken. In het centrum, het zuiden en het noorden liep een van de belangrijkste bijrivieren van de Zenne, de Maalbeek. Daarin mondde, meer oostwaarts, de Roodebeek uit die in de gelijknamige vallei liep (ook Josaphatvallei genaamd). In het zuidoosten, ten slotte, strekte zich het grote Linthoutbos uit.



FERRARIS, J. J. F., *Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens et de la Principauté de Liège, 1777* (Koninklijke Bibliotheek van België).

Het dorp Schaarbeek bestond oorspronkelijk uit twee kernen. De grootste, ten oosten van de Haachtsesteenweg, had zich ontwikkeld rond de oude Sint-Servaaskerk, waarvan het bestaan sinds de 12e eeuw is geattesteerd. De tweede, de *Voorde* genaamd, lag op de kruising van de Haachtsesteenweg en de Maalbeek (ter hoogte van de huidige Jeruzalemstraat). De hoofdstraat van het dorp was de oude Teniersstraat, die met haar onregelmatige tracé naar de Haachtsesteenweg leidde, tot aan het Sint-Servaasplein voor de kerk. Op deze weg, die begin 20e eeuw door de Louis Bertrandlaan werd vervangen, kwamen verscheidene straten uit, waaronder de Bijenkorfstraat en de Hollestraat. Andere straten van het dorp waren de Stichtingsstraat – waarvan de wegbaan gedeeltelijk door de Joseph

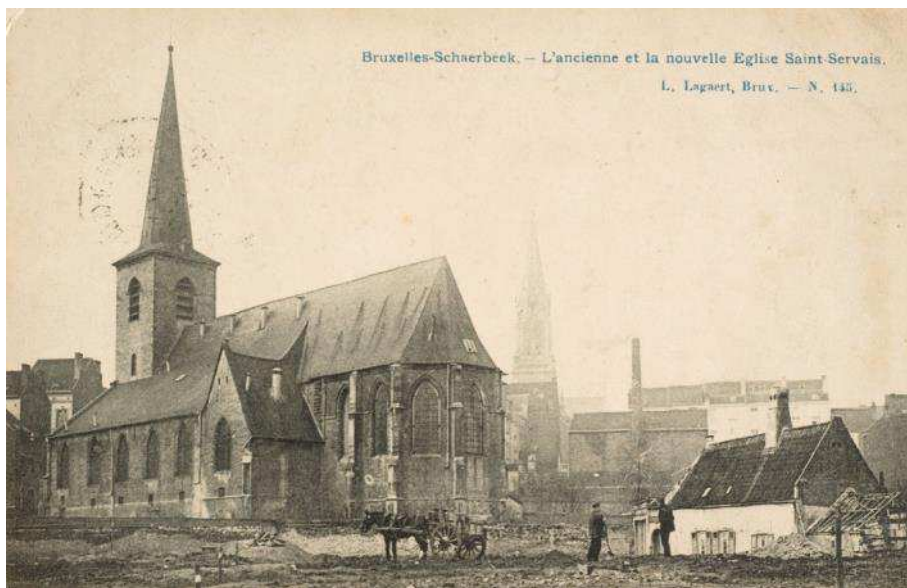


Brandstraat werd overgenomen – de *rue des Génisses* [Vaarzenstraat], een gebogen weg die tot de Voglerstraat werd omgedoopt, en de Paddenstraat, de huidige Teniersstraat. Aan de onderkant van het dorp verbond de Jeruzalemstraat de Kleine Bosstraat met de Haachtsesteenweg. Meer noordwaarts, aan de grens met Evere, lag nog een andere woonkern, het gehucht Helmet.



VANDERMAELEN, Ph., *Plan parcellaire de la commune de Schaarbeek avec les mutations jusqu'en 1836*, detail met het dorp Schaarbeek.





Zicht op de oude Sint-Servaaskerk, met op de achtergrond de nieuwe gelijknamige kerk (Collectie Dexia Bank-KAB-BHG).

Het centrum van de gemeente werd door twee valleien doorkruist, die van de Maalbeek en die van de Roodebeek. De eerste liep ter hoogte van de Wijnheuvelenstraat, Kesselsstraat, Hermanstraat, Jeruzalemstraat, Metsysstraat en Portaelsstraat en werd in de jaren 1860 en 1870 overwelfd. Volgens de overlevering kregen de tweede beek en de vallei in de 16e eeuw de Bijbelse naam Josaphat – een vallei nabij Jeruzalem – van een uit het Heilige Land teruggekeerde pelgrim die, naar men zegt, grote overeenkomsten tussen de twee sites had gezien. De beek werd door verscheidene bronnen gevoed en mondde ter hoogte van het huidige Houffalizeplein in de Maalbeek uit. De valleibodem werd begin 20e eeuw als park aangelegd, het Josaphatpark.

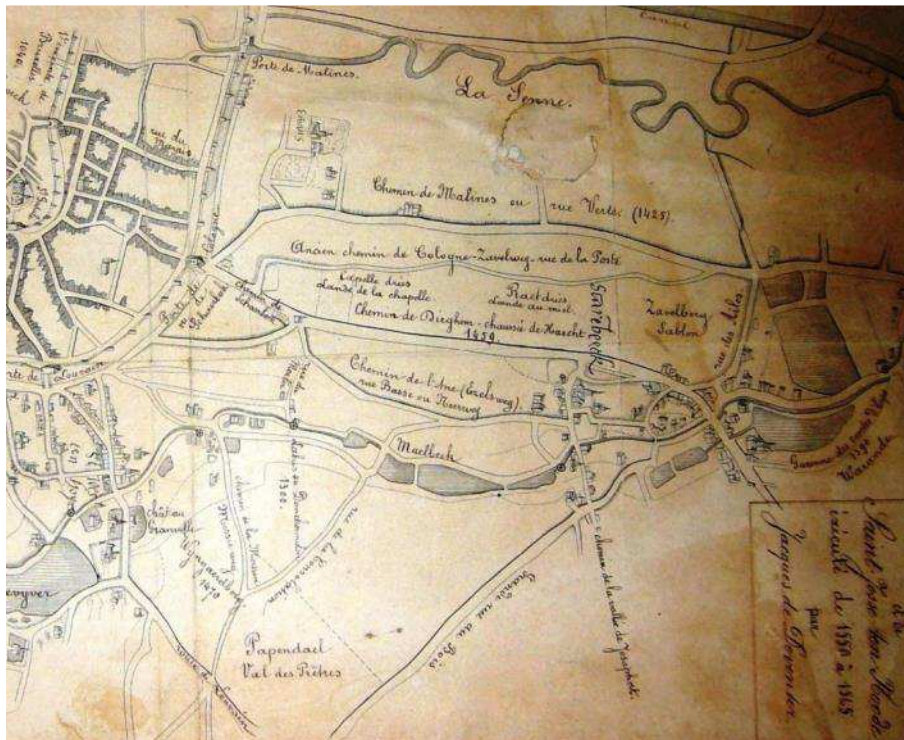


Zicht op de Josaphatvallei voordat ze als park werd aangelegd (Collectie Dexia Bank-KAB-BHG).



Sommige verkeerswegen die Schaarbeek toen doorkruisten, waren eeuwenoude steenwegen die de gemeenten met elkaar verbonden en waarop bescheidener smalle en bochtige wegen uitmondde. De meeste ervan bestaan nog altijd maar zijn in de loop der jaren rechtgetrokken en verbreed.

Vooreerst is er de Haachtsesteenweg, die door de hele gemeente loopt. Deze lange verkeersweg verbond Brussel met Haacht, vanaf de Schaarbeekse Poort. Ten westen van deze steenweg verbond de Groenstraat – de vroegere *Chemin de Malines* [Mechelse Weg] – de tweede Brusselse stadsomwalling met het gehucht Helmet. De tweede helft ervan werd in de jaren 1860-1870 door de Gallaitstraat en de François-Joseph Navezstraat vervangen. De Poststraat, die tussen de Groenstraat en de Haachtsesteenweg liep, heette achtereenvolgens de *oude weg naar Keulen* en de *Zavelweg*. Ten oosten van de steenweg, langs de Maalbeekvallei, verbond de Josaphatstraat (de vroegere *Neerweg*) de gemeente Sint-Joost-ten-Node met het dorp Schaarbeek.



Detail van een geannoteerde reproductie van het *Plan de Schaarbeek et de Saint-Josse-ten-Node* opgesteld in 1550-1565 door J. de Deventer, s.d. (GAS/OW).

In het zuiden van de gemeente verbond de Leuvensesteenweg de Leuvensepoort met de gelijknamige stad. Vanuit het dorp bereikte men de steenweg via de Grote Bosstraat, waarvan een deel tot Godefried Devreesestraat werd omgedoopt. Evenwijdig daarmee liepen de Kleine Bosstraat (de huidige Edouard Fiersstraat), de Josse Impensstraat en de Auguste Lambiottestraat. Ten zuiden van de steenweg lag het Linthoutbos. Het begon ongeveer aan de huidige Emile Maxlaan in het noorden, werd gedeeltelijk afgeboord door de huidige Rassonstraat en de Linthoutstraat – de voormalige *Keyzer*



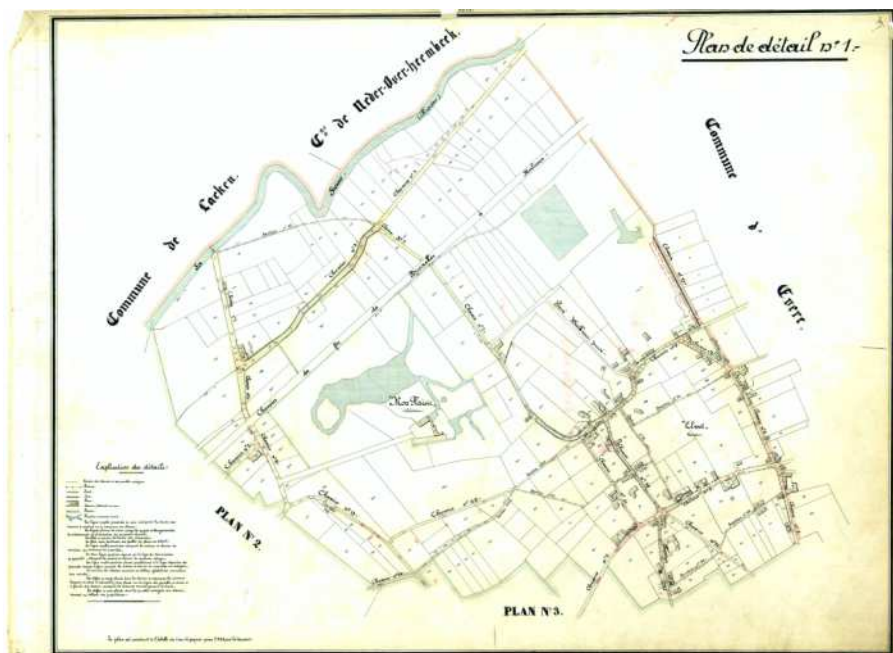
Straet – en werd doorkruist door twee verkeerswegen die er haaks op uitkwamen, de toekomstige Brand Whitlocklaan (op grondgebied Sint-Lambrechts-Woluwe) en de Vergotestraat, een oude dreef van het Linthoutbos. Begin 18e eeuw besloeg dit bos ongeveer 200 hectare, maar in de jaren 1820 werd het gerooid en werd het gebied voor de landbouw bestemd. In deze zone bevond zich eveneens de Notelaarsstraat, een weg die de Leuvensesteenweg met Etterbeek verbond. Vóór de aanhechting van de toekomstige Noordoostwijk door Brussel Stad in 1853 liep deze straat volledig op grondgebied Schaarbeek, evenwijdig met de grens met het toenmalige grondgebied van Sint-Joost-ten-Node. Ze vormt thans de grens tussen Schaarbeek en Brussel Stad.



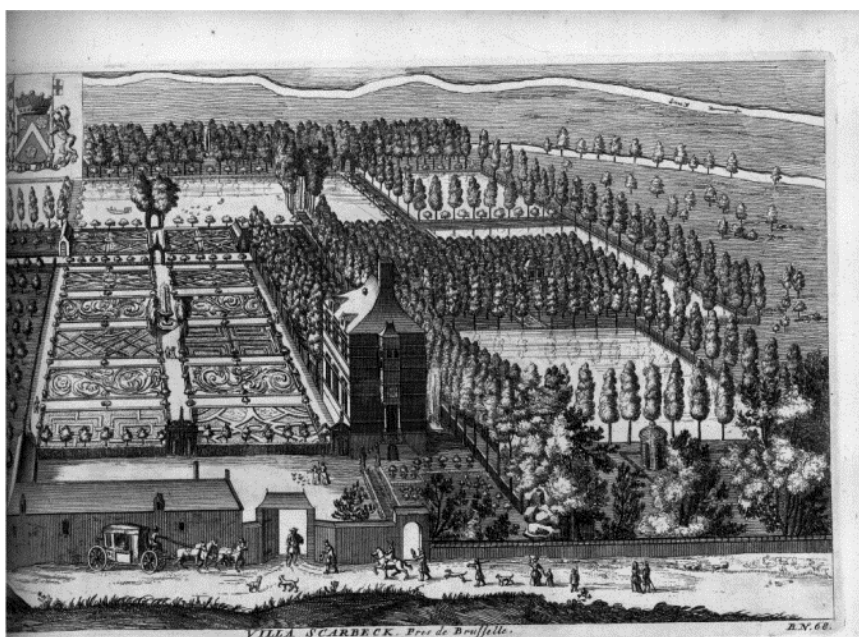
VANDERMAELEN, Ph., *Plan parcellaire de la commune de Schaarbeek avec les mutations jusqu'en 1836*, detail van het zuiden van de gemeente.



In het noorden van de gemeente vertakte de Helmetsesteenweg zich van de Haachtsesteenweg en liep tot aan het gehucht Helmet. Daartegenover, naar de Zenne op, lag tot begin 20e eeuw het domein Monplaisir, dat al in de 17e eeuw langs het tracé van de toekomstige Huart Hamoiriaan was gevestigd. In de omgeving bevonden zich ook nog onder meer de Leeuwstraat (de huidige Anatole Francestraat) en de *Drève Walckiers*. Deze dreef vormde een rechte hoek en leidde naar het domein Walckiers, dat al sinds de 18e eeuw is geattesteerd en zich tot aan het Kanaal van Willebroek uitstrekte. De dreef werd later gedeeltelijk ingenomen door de Zénobe Grammelaan en de Auguste Sniedersstraat.



Atlas des chemins vicinaux de Schaerbeek, Plan de détail n° 1, met het domein Monplaisir en het gehucht Helmet, begin jaren 1840 (GAS/OW Infrastructuur).



Het domein Monplaisir, geïllustreerd in *Le grand théâtre profane du duché de Brabant*, naar J. Leroy, ca. 1730 (ASB).



II. Schaarbeek west – Jaren 1820 tot 1890

1. Jaren 1820 – De *faubourg de Schaerbeek* en het Koninklijk tracé

Bij K.B. van 30.09.1818 werden de Brusselse omwallingen vervangen door boulevards, de toekomstige “kleine ring”. De verstedelijking bereikte nu ook het platteland.

In Schaarbeek werd deze verstedelijking ingezet met het plan voor een Koninklijk tracé, dat al was geopperd in de jaren 1820, tijdens het Hollands bewind. Dit ongeveer zeven kilometer lange traject tussen het Koninklijk Paleis van Brussel en het kasteel van Laken bestond hoofdzakelijk uit de Koningstraat, het Koninginneplein, de Paleizenstraat en de Koninginnelaan. De eerste etappe werd goedgekeurd bij decreet van 18.04.1828 en werd gevormd door de verlenging van de Koningstraat op grondgebied Sint-Joost-ten-Node en Schaarbeek, tot aan de *Place du Beau Site*, die in 1836 tot Koninginneplein werd omgedoopt. Brussel Stad stond in voor de werken: in 1827 kocht de stad bijna alle terreinen die nodig waren voor de aanleg van de weg, en bij K.B. van 31.03.1828 verkreeg ze de onteigening van de terreinen die ze niet zelf had kunnen verwerven.

Door de verlenging van de Koningstraat ontstond een nieuwe wijk, de *faubourg de Schaerbeek* genaamd. Het was in die periode dat de tracés van onder meer de Cornet de Grezstraat en de de Beughemstraat werden uitgetekend, op terreinen die aan graaf Cornet de Grez toebehoorden. Aan de andere kant van de Haachtsesteenweg werd daarenboven een reeks verkeerswegen van ongeveer acht meter breedte aangelegd: de Vredestraat (de toekomstige Philomènestraat) en de *rue des Jardins* [Tuinenstraat] (de toekomstige Van Dyckstraat), die allebei liepen tot aan de *rue Basse* [Neerweg] (de toekomstige Josaphatstraat), alsook het begin van de Onze-Lieve-Vrouwstraat (de toekomstige L'Olivierstraat).

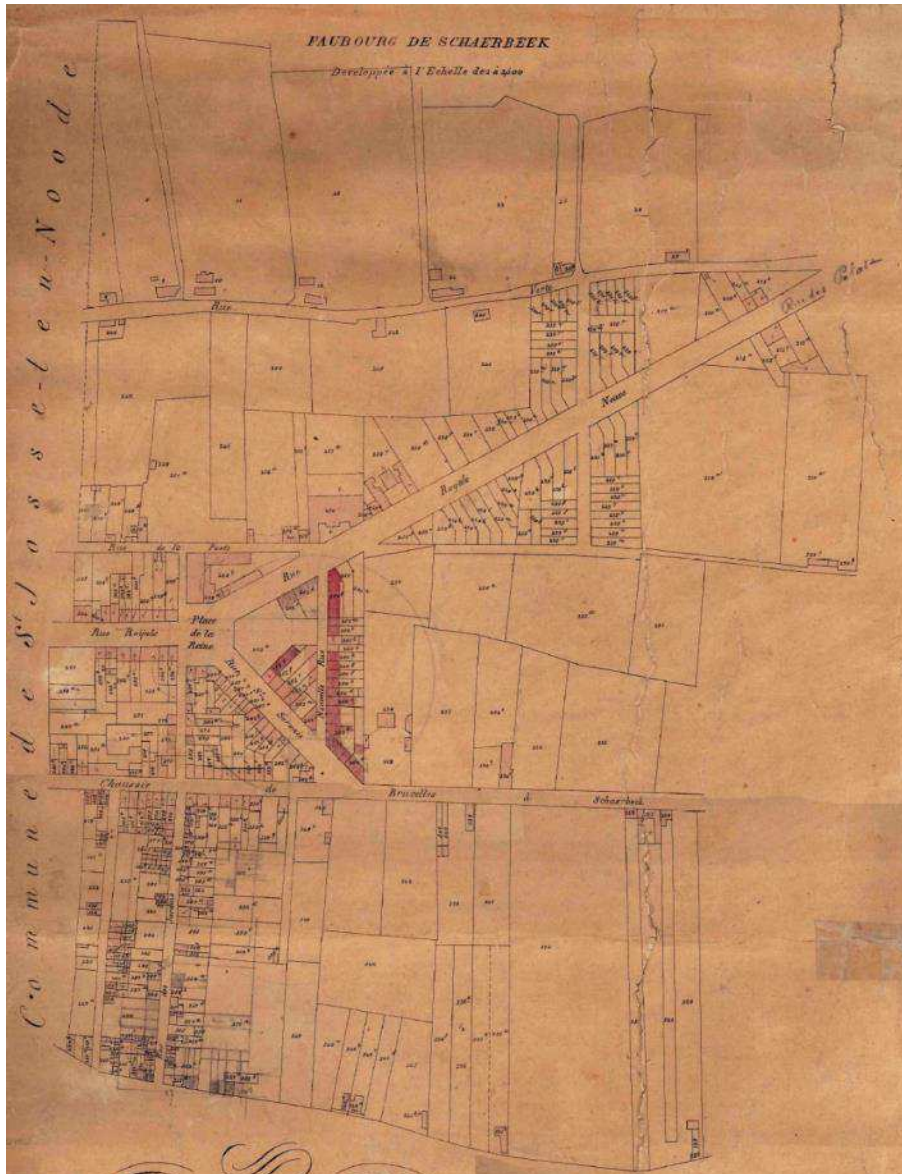


Zicht op de Koningstraat naar de Sint-Mariakerk (Collectie Dexia Bank-KAB-BHG).



Luchtfoto van het Koninginneplein (Collectie Dexia Bank-KAB-BHG).





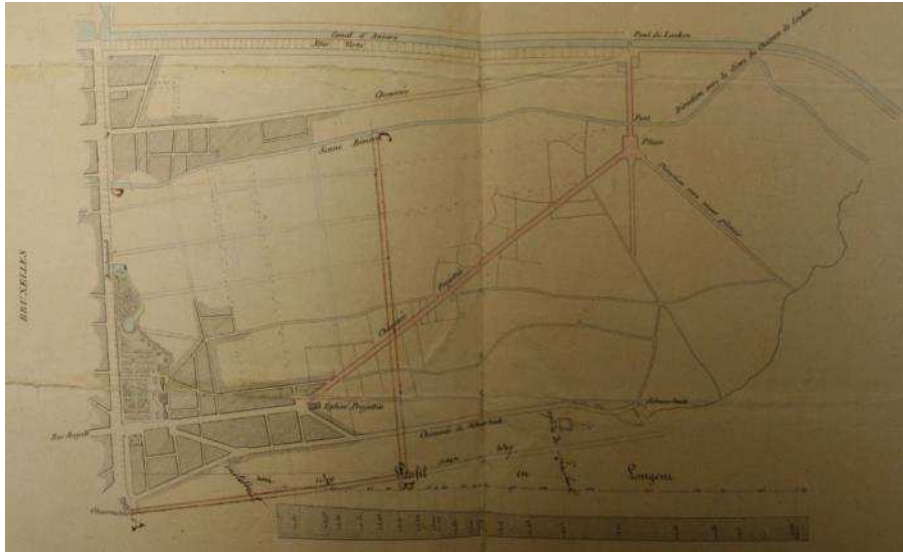
VANDERMAELEN, Ph., *Plan parcellaire de la commune de Schaerbeek avec les mutations jusqu'en 1836*, detail met de faubourg de Schaerbeek.

Het Koninginneplein, waarvoor de gemeente de terreinen in 1834 verwierf, was oorspronkelijk een rechthoekig plein gelegen voor een ruimte bestemd voor de Sint-Mariakerk, het monumentale hoogtepunt van de Koningstraat. Deze ruimte werd symmetrisch afgeboord door de Paleizenstraat in het westen en de *rue Saint-Servais* in het oosten, terwijl erachter de *rue Saint-Jean* liep, de toekomstige *rue Saint-Paul*. Pas in de loop der jaren 1880 werden de twee laatstgenoemde straten in de benaming Koninginneplein opgenomen. De bouw van de Sint-Mariakerk, naar de plannen van architect Louis Van Overstraeten, werd goedgekeurd bij K.B. van 08.08.1847 maar kende heel wat wederwaardigheden. Vanaf 1853 werden er al erediensten in de kerk gehouden, hoewel ze pas in 1888 klaar was.

Vorbij het Koninginneplein volgt het koninklijk tracé de Paleizenstraat, een lange verkeersweg die een bocht vormt ter hoogte van het Masuiplein en doorloopt tot aan de brug van Laken. Ze werd



goedgekeurd bij K.B. van 18.07.1832. Bij gebrek aan financiële middelen voor de aanleg ervan, verleende de staat een concessie aan notaris Herman, burgemeester van Schaarbeek, en ingenieur Jean-Baptiste Vifquin, inspecteur van Bruggen en Wegen, die op 20.04.1833 een naamloze vennootschap oprichtten waaraan de werken werden gegund. Daarvoor in ruil kreeg de vennootschap toestemming om gedurende 90 jaar een half bareelrecht te innen, alsook een tol voor de voetgangers die de brug over de Zenne gebruikten. De werken werden in 1833 uitgevoerd. Een dertigtal jaar later kocht de overheid de concessie terug bij K.B. van 27.09.1866.



Projet de prolongement de la rue Royale extérieure vers le pont de Laeken, GAS/OW 204 (s.d.).

In die periode onderging het Koninklijk tracé een ingrijpende wijziging met de aanleg van de Koninginnelaan, die vanaf het Liedtsplein het gebogen tracé van het tweede deel van de Paleizenstraat volgde. Aan de basis van de weg lag een 35 meter brede laan die in 1862 tussen de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken en het Kanaal van Willebroek was getrokken om het nieuwe kerkgebouw voldoende vrije ruimte te geven. In datzelfde jaar diende wegeninspecteur Victor Besme een ontwerp in voor de verlenging van de laan naar het Liedtsplein, ditmaal over een breedte van twintig meter. Op grondgebied Schaarbeek werd deze verlenging bekrachtigd door de K.B.'s van 22.06 en 29.07.1863. De werken werden tussen 1863 en 1868 uitgevoerd. Hoewel de aansluiting in rechte lijn tussen de Koninginnelaan en de Paleizenstraat ter hoogte van het Liedtsplein al vanaf het begin was gepland, werd ze pas medio jaren 1890 uitgevoerd.





2. Années 1840 – le Faubourg de Cologne

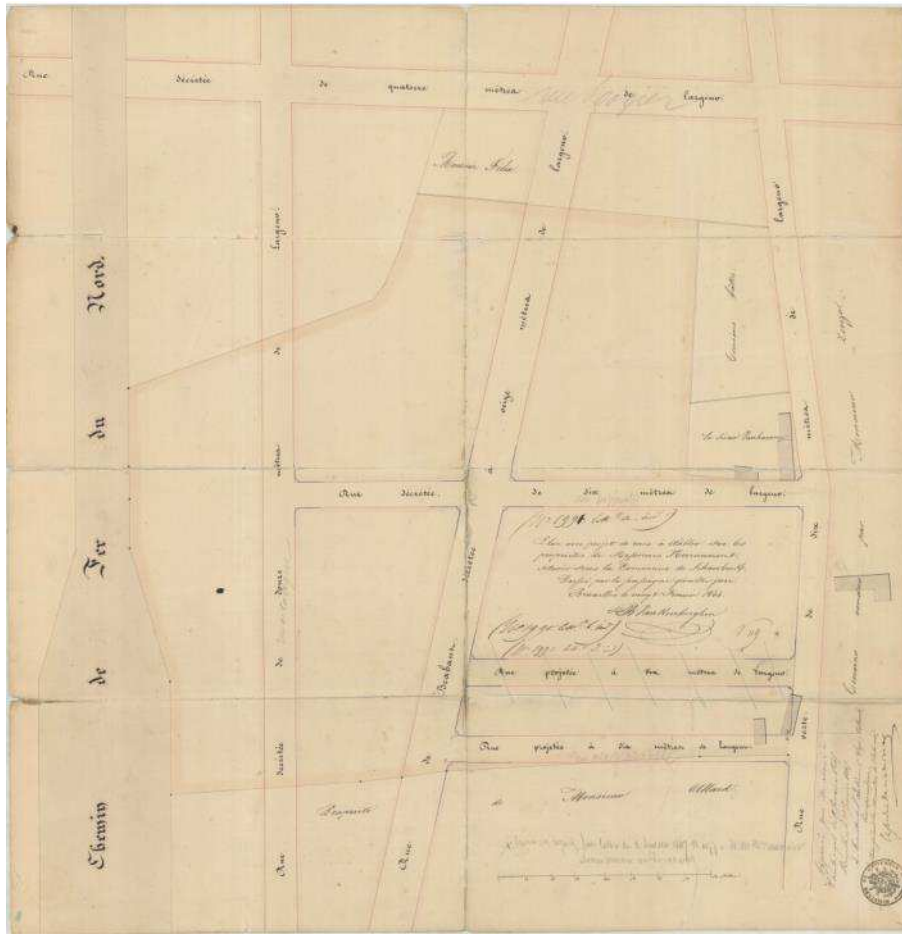
In 1835 vond de inhuldiging plaats van de spoorlijn Brussel-Mechelen die aan het station van de Groendreef vertrok. Vier jaar later kocht de staat zeven hectaren terrein om er, meer oostwaarts, het Noordstation te bouwen. De eerste steen werd op 28.09.1841 gelegd. De sporen van dit station sloten aan op die van de eerste lijn en werden tussen 1841 en 1846 aangelegd.

Tegelijkertijd keurde het K.B. van 02.09.1840 het *Plan général d'alignement et de nivellement des faubourgs* van wegeninspecteur Charles Vanderstraeten goed. In Schaarbeek had dit plan betrekking op de *faubourg de Cologne*, een wijk in dambordpatroon die rond het nieuwe station en zijn spoorlijnen zou worden ontwikkeld. De straten die in dat kader werden gepland, waren de Aarschotstraat (de voormalige Keulenstraat), de Brabantstraat, de Allardstraat, de Kwatrechtstraat (de voormalige *rue Impériale* [Keizerlijke Straat]) en de Liedtsstraat (de voormalige Van de Weyerstraat). Vanderstraeten plande tevens de verlenging van de toekomstige Rogierstraat, waarvan al een eerste deel bestond tussen de Groenstraat en de Poststraat; hij wou ze westwaarts verlengen tot aan de Zenne en oostwaarts tot aan de Josaphatstraat.

↑ Panoramisch zicht op de Koninginnelaan vanaf de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken, vóór 1913 (ASB/CP).

↖ Zicht op de Koninginnelaan naar de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken (foto 2014).





Ontwerp voor de aanleg van de toekomstige Aarschotstraat, Brabantstraat, Kwatrechtstraat en Broederschapstraat over het eigendom van de heren Nevraumont, 1844 (GAS/OW Infrastructuur 196).

Deze straten werden in de loop van de jaren 1840 aangelegd, op de terreinen en op kosten van de betrokken eigenaars. Zo liepen de Kwatrechtstraat en de Broederschapstraat, alsook een deel van de Aarschotstraat en de Brabantstraat, over het eigendom van de heren Nevraumont, krachtens het K.B. van 15.01.1845. Vanaf 1796 had deze familie maar liefst acht hectare terreinen in deze zone gekocht, met speculatieve doeleinden. Daarnaast nam de industrieel Jean-Nicolas Nevraumont ook het initiatief voor de bouw van de Sint-Jan en Nikolaaskerk, die in 1849 in de Brabantstraat werd opgetrokken. De aanleg van de Allardstraat en haar verlenging, de Dupontstraat, werd goedgekeurd door de opeenvolgende K.B.'s van 22.08.1845, 28.07.1847 en 11.05.1850, op de eigendommen van de heren Thomas, Bovis, Allard en de erven Dupont. Het eerste K.B. bekrachtigde tevens de aanleg van de Hutstraat, die liep over een eigendom dat als *Ma Chaumière* bekendstond. Geleidelijk werd deze orthogonale wijk aangevuld met nieuwe verkeerswegen, zoals de d'Hoogvorststraat in 1846 of de de Potterstraat in 1858. In deze periode werden ook de toekomstige Plantenstraat en Linnéstraat op grondgebied Schaarbeek verlengd, na een aanvraag die de heren Vandervinnen c.s. in 1843 hadden ingediend.





↑ Sint-Jan en Nikolaaskerk, Brabantstraat nr. 75 (foto 2014).

↖ Zicht op de Aarschotstraat en de Brabantstraat begin 20e eeuw (Collectie Dexia Bank-KAB-BHG).

Meer noordwaarts kruiste de spoorweg de Koninginnelaan en dan de Paleizenstraat, die respectievelijk in de jaren 1860 en in 1833 waren aangelegd. De Koninginnelaan overbrugde de sporen via een dubbele viaduct die een lange ovaal vormde. Op de kruising met de Paleizenstraat bevond zich oorspronkelijk een overweg die later door een voetgangersbrug werd vervangen. Op die plaats werd een aedicula gebouwd die als station dienstdeed en in de jaren 1840 of 1850 was ontworpen. Ze was kennelijk voorbehouden voor de koninklijke familie en kreeg dan ook de naam “koninklijk paviljoen”, een verwijzing naar de Paviljoenstraat en het Paviljoenplein in onmiddellijke omgeving.



Zicht op de twee viaducten van de Koninginnelaan over de spoorweg van het Noordstation (ASB/CP).

Vanaf 1903 werden de spoorlijnen uitgebreid en onderging de *faubourg de Cologne* ingrijpende wijzigingen: na de onteigening van de bestaande bebouwing liet de staat het grootste deel van de onpare zijde van de Aarschotstraat verwijderen, evenals de delen van de Allardstraat, de Rogierstraat en de Paleizenstraat die langs de



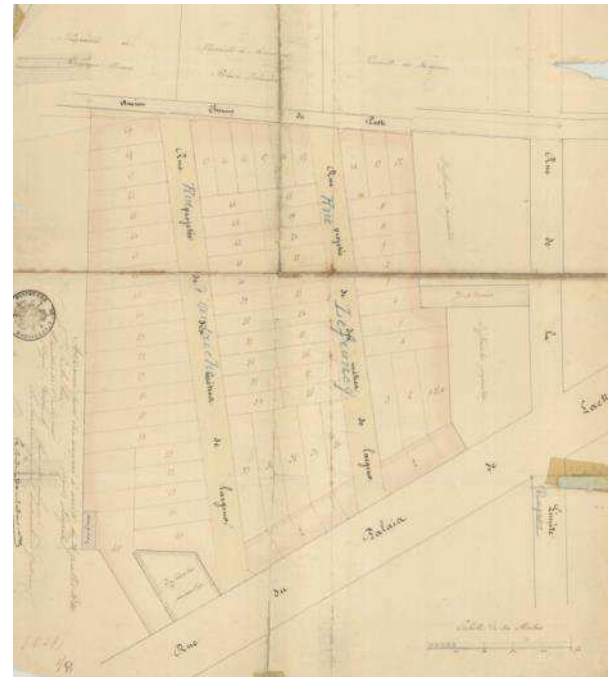
spoorweg liepen. Ook de koninklijke halte en de viaducten van de Koninginnelaan verdwenen tijdens de eerste decennia van de 20e eeuw, terwijl begin jaren 1950 grootschalige verhogingswerken voor de spoorlijnen werden uitgevoerd met het oog op de bouw van het nieuwe Noordstation.

3. Jaren 1860 – De Prinsenwijk

Achter het Koninginneplein, tussen de Paleizenstraat en de Haachtsesteenweg, ontwikkelde zich geleidelijk een nieuwe wijk die in de jaren 1860 “Prinsenwijk” werd gedoopt. De eerste verkeerswegen waren evenwijdige straten, de meeste tien meter breed, die in de jaren 1840 werden aangelegd: de Grondwetstraat, ontworpen in 1849 op verzoek van en op de terreinen van de families Evenepoel, De Genst en Lubin-Van Malder, de Rogierstraat, en de Lefrancqstraat en de Marnestraat (de voormalige *rue de l'Association* [Verenigingstraat] en de *rue d'Autriche* [Oostenrijkstraat]), die allebei werden aangelegd op verzoek van en op de terreinen van de heren Gill, bij K.B. van 26.07.1841.

↙ Luchtfoto van de Prinsenwijk, ca. 1914-1918 (Collectie Koninklijk Legermuseum – Brussel).

↓ Plan voor de aanleg van de toekomstige Lefrancqstraat en Marnestraat, 1841 (GAS/OW Infrastructuur 8).

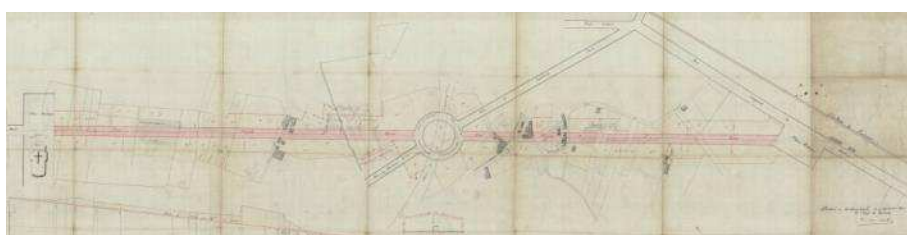


In de jaren 1860 werd in de wijk een hoofdstraat aangelegd, de Koninklijke Sinte-Mariastraat, die de Koningstraat in rechte lijn verlengde. De gemeente had deze straat al vanaf het begin gepland tot aan het station van Schaarbeek, toen nog een gewone reizigershalte. De aanleg van deze twintig meter brede straat verliep in verscheidene fases, eerst tot aan de Vleugelsstraat (K.B.'s van 29.05.1863 en 05.11.1866), dan tot aan het station (K.B.'s van 17.11.1875 en 18.12.1880). Voorbij het Colignonplein werd de straat later omgedoopt tot de Maarschalk Fochlaan en de Prinses Elisabethlaan.





Zicht van de Koninklijke Sinte-Mariastraat naar het Colignonplein (Collectie Dexia Bank-KAB-BHG).

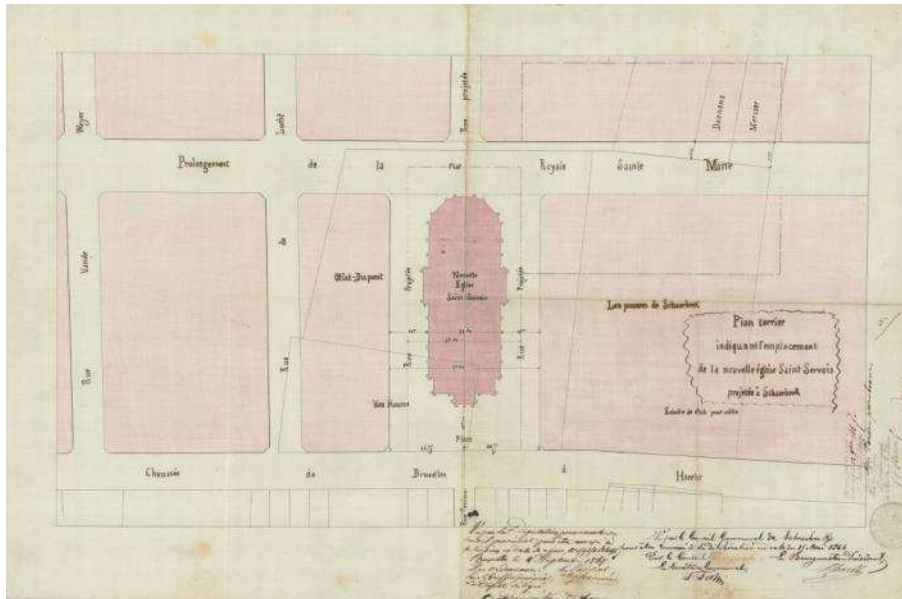


Plan voor de aanleg van de Koninklijke Sinte-Mariastraat tussen het Lehonplein en het station van Schaarbeek, 1874 (GAS/OW Infrastructuur 200).

In de wijk werden nieuwe evenwijdige straten aangelegd, ditmaal twaalf meter breed, het raster volgend waarvan de uitwerking in de jaren 1840 was begonnen: de Brichautstraat en de Vandeweyerstraat, aangelegd op vraag van en grotendeels op de terreinen van de *Société Immobilière de Schaarbeek* (K.B.'s van 06.11.1864 en 13.11.1862), de de Lochtstraat, op vraag van en op de terreinen van de kerkfabriek van de Sint-Servaaskerk, de heer Mercier, de dames Daenens en de heren De Meeus c.s. (K.B. van 13.02.1864), en tot slot de Vandermeerschstraat, op vraag van en op de terreinen van de heren Vandermeerschen en Mercier c.s. (K.B. van 13.09.1871).

Terzelfder tijd bleven ook particulieren straten aanleggen ten oosten van de Haachtsesteenweg, en dit volgens eenzelfde orthogonaal raster: de Seutinstraat en de Vifquinstraat, op vraag van en hoofdzakelijk op de terreinen van de familie Caroly (K.B.'s van 07.08.1863 en 23.04.1860), de de Robianostraat, op vraag van en op de terreinen van de gelijknamige familie (K.B. van 23.04.1860), en tot slot, begin jaren 1880, de Ooststraat, op vraag van en op de terreinen van de erven Verboeckhoven, ridder Moyart en de kerkfabriek van de Onze-Lieve-Vrouw-ter-Zavelkerk.





De nieuwe Sint-Servaaskerk werd in 1866 ontworpen aan de Teniersstraat, de latere Louis Bertrandlaan, in het verlengde van de Koninklijke Sinte-Mariastraat. De bouw van de kerk leidde tot de aanleg van twee kleine laterale wegen, de Hancartstraat en de François Degreefstraat – de voormalige Otto Veniusstraat – (K.B.’s van 05.11.1866 en 12.11.1867), alsook de latere aanleg van het Lehonplein (K.B. van 30.08.1872).

↑ Haachtsesteenweg, Sint-Servaaskerk, 1912 (Collectie Dexia Bank-KAB-BHG).

↖ Inplantingsplan van de nieuwe Sint-Servaaskerk, geflankeerd door de toekomstige Hancartstraat en François Degreefstraat, 1866 (GAS/OW Infrastructuur 192).Infrastructure 192).

De overwelfing van de Maalbeek

Nog in de jaren 1860 nam het grootschalige project voor de overwelfing van de Maalbeek een aanvang. Het was de bedoeling de vallei te saneren en de verdere oostwaartse verstedelijking van de gemeente te bevorderen. De eerste fase van de werken had betrekking op het stuk tussen de grens met Sint-Joost-ten-Node en het eerste deel van de Jeruzalemstraat dat de beek al sinds de jaren 1850 overdekte. Bij K.B. van 19.12.1863 werd de Maalbeek overwelfd, en op de overwelfing werden drie straten aangelegd: de Wijnheuvelenstraat, de Kesselsstraat en de Hermanstraat. De werken werden in 1863-1865 uitgevoerd. Achter de Haachtsesteenweg liep de Maalbeek langs de thans verdwenen Molenaarsstraat en volgde ze een gebogen tracé ten oosten van de huidige Metsysstraat en Portaelsstraat, voordat ze op de grens met Laken in de Zenne uitmondde. Om aan de talrijke overstromingen van de aangelande eigendommen een einde te maken, werd de loop van de beek in rechte lijn omgeleid onder de Overwelfde Maalbeekstraat, de toekomstige Metsysstraat en Portaelsstraat. Dit plan werd bekrachtigd door de K.B.’s van 28.10.1874 en 03.08.1876.



Detail van het plan *Vallée du Maelbeek en 1893* met, in het blauw, het tracé van de overwelfde Maalbeek (GAS/OW Infrastructuur 186).



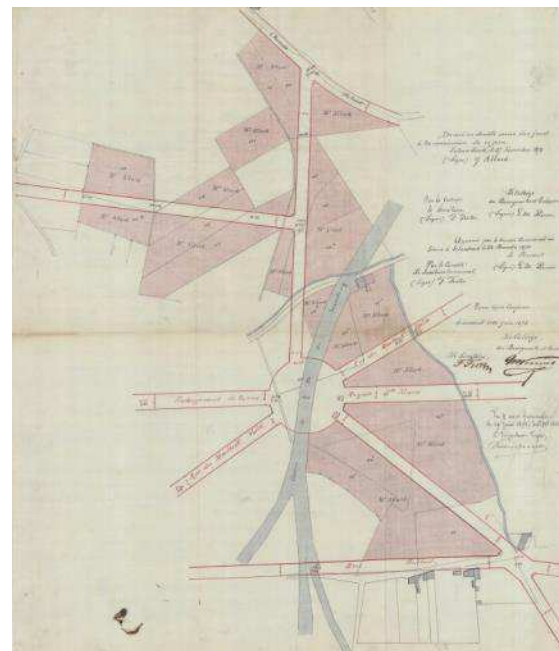
4. Jaren 1870 – De Verboekhovenwijk

In de jaren 1870 zette de gemeente de verstedelijking noordwaarts in, met als doel de bestaande wijken te verbinden met de halte Helmet, een klein reizigersstation dat in 1864 was gebouwd tegenover het domein Monplaisir, op de plaats waar zich thans het station van Schaarbeek bevindt. Deze verbinding verliep langs twee assen, de Koninklijke Sinte-Mariastraat, en, meer westwaarts, een rechtgetrokken deel van de Groenstraat.



← Detail van het *Plan de la commune de Schaarbeek 1899*, met de wijk rond het Verboekhovenplein en de omgeving van het station van Schaarbeek (GAS/OW).

↓ Aanlegplan van de straten van de Verboekhovenwijk op de terreinen van Philippe Joseph Allard, 27.11.1874 (GAS/OW Infrastructuur 198).



In het verlengde van de Koninklijke Sinte-Mariastraat werd ter hoogte van de spoorlijn Brussel-Luxemburg een openbaar plein aangelegd, het Verboekhovenplein.² Het werd het middelpunt van een nieuw wegennet: de Waelhemstraat en de Van Ooststraat (K.B. van 13.01.1876) en de Overwelfde Maalbeekstraat (K.B.'s van 28.10.1874 en 03.08.1876), de toekomstige Metsysstraat³ en de Portaelsstraat.

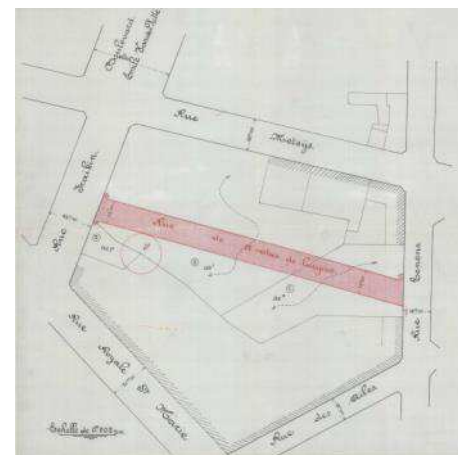
Het deel van de Groenstraat voorbij het Liedtsplein was al bij K.B. van 25.08.1866 rechtgetrokken en vormde het eerste derde van de Gallaitstraat. De aanleg van de rest van de straat tot aan het Paviljoenplein volgde in de jaren 1870. In 1873 sloten de gemeente en de staat een overeenkomst houdende de aanleg van de François-Joseph Navezstraat in het verlengde van de Gallaitstraat, nog altijd op de wegbaan van de Groenstraat, evenals, aan het uiteinde van die straat, de aanleg van een laan langs de halte Helmet, de Monplaisirlaan, en de aanleg van een openbaar plein vóór het station, het toekomstige Prinses Elisabethplein. Het plan werd goedgekeurd bij K.B. van 20.10.1874.

In deze zone tussen de toekomstige Navezstraat en de Helmetsesteenweg was een groot deel van de terreinen in het bezit van Philippe Joseph Allard, directeur van het Munthof. Op 27.11.1874 sloten deze grondeigenaar en de gemeente een overeenkomst om de uitvoering van de werken mogelijk te maken.

In 1880 begon de aanleg van het plein voor het station, dat toen nog het Nationaal Plein werd genoemd en kleiner was dan het huidige. Zeven jaar later werd de halte vervangen door een station in neo-Vlaamse renaissancestijl dat overeenstemt met het linkerdeel van het huidige complex. In de jaren 1900 werd het Nationaal Plein vergroot en werd het, overeenkomstig het stratenplan van de wijk Monplaisir-Helmet, het Prinses Elisabethplein. Tot slot werd in 1919 rechts van het station een groot reizigersgebouw opgetrokken.

In de jaren 1880 en 1900 werden in de Verboekhovenwijk twee nieuwe verkeersaders aangelegd. Op de plaats van de oude afwateringssloot van de Maalbeek, die stroomafwaarts het tracé van de Paviljoenstraat volgde en in de Zenne uitmondde, werd de Fraikinstraat aangelegd. Dit gebeurde op initiatief van de *Société Anonyme du Quartier Sainte-Marie*, die talrijke domeinen op die plaats bezat (K.B. van 02.07.1880). Een twintigtal jaar later werd de Camille Simoensstraat aangelegd (K.B. van 06.02.1903); ze werd

Aanlegplan van de Camille Simoensstraat, gemeentelijk ingenieur Octave Houssa, 02.08.1902 (GAS/OW Infrastructuur 155).



² Het Verboekhovenplein werd ook "Berenkooi" genoemd omdat zijn oorspronkelijke inrichting zo sterk geleek op die van de berenkooi in de zoo van Bern.

³ In een eerste fase werd enkel het noordelijke gedeelte van de Metsysstraat aangelegd, tussen de Molenaarsstraat – die ongeveer ter hoogte van de huidige Generaal Eenensstraat liep – en het Verboekhovenplein. Wegens geldgebrek kon het zuidelijke gedeelte pas later worden uitgevoerd, in het kader van de aanleg van een nieuwe wijk rond het toekomstige gemeentehuis.



vernoemd naar de aannemer die een groot deel van de terreinen in de straat had gekocht en er niet minder dan 25 huizen liet bouwen.

5. Jaren 1880 – De Colignonwijk en de Sint-Felixwijk

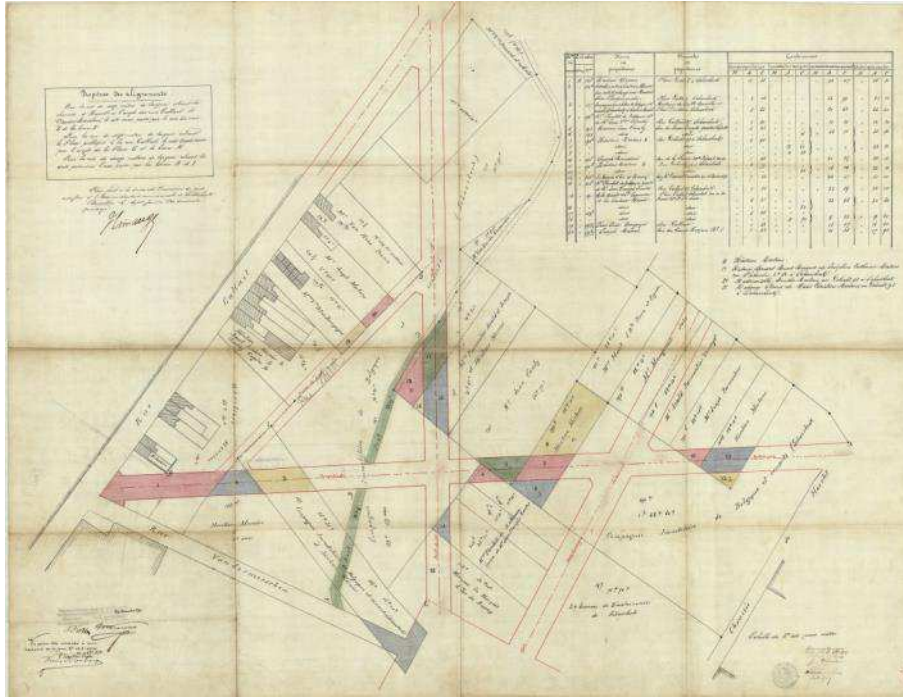
Gezien de bevolkingsexplosie die Schaarbeek toen meemaakte, onderzochten de stadsbestuurders vanaf de jaren 1870 de wenselijkheid om het toenmalige gemeentehuis, op de hoek van de Paleizenstraat en de Brichautstraat, door een groter gebouw te vervangen. De keuze viel op een nog grotendeels landelijke zone tussen de Gallaitstraat en de Haachtsesteenweg, in het verlengde van de Koninklijke Sinte-Mariastraat, tussen het Lehonplein en het Verboekhovenplein. Het nieuwe gemeentehuis moest aan een openbaar plein komen dat de kern vormde van een nieuwe wijk waarvan het stratenplan door gemeentelijk ingenieur Bouchez werd getekend en dat werd aangenomen tijdens de gemeenteraadszitting van 28.02.1881 en bekrachtigd bij K.B. van 20.04.1882.



Stratenplan van de Colignonwijk, gemeentelijk ingenieur Bouchez, 15.02.1881 (GAS/OW 50).

Bij de uitwerking van zijn plan moest Bouchez met enkele bestaande verkeerswegen rekening houden. In het zuidwesten, vier straten aangelegd op vraag van en hoofdzakelijk op de terreinen van de *Compagnie Immobilière de Belgique*: enerzijds de Rubensstraat, de Renkinstraat en het eerste straatdeel van de Vondelstraat – toen nog de Memlingstraat – (K.B. van 31.12.1875), anderzijds de Florisstraat (K.B. van 22.08.1879). In het noorden, de Vleugelsstraat, een oude weg die de Haachtsesteenweg met het Paviljoenplein verbond.



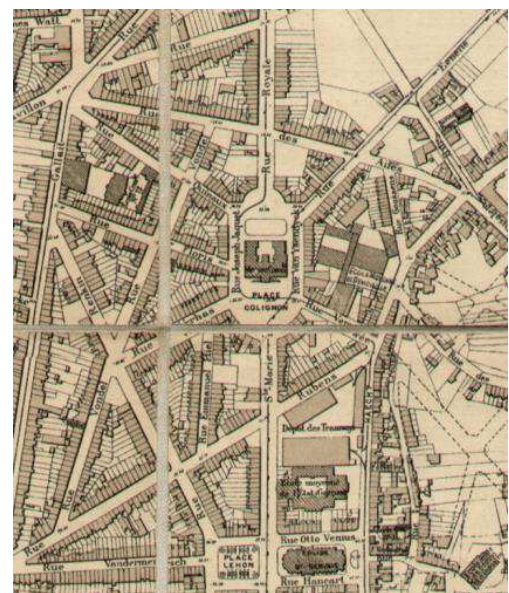


Projet d'ouverture des rues Rubens, Renkin et Vondel, 07.01.1874 (GAS/OW Infrastructuur 33).

Aan het Colignonplein, waar het nieuwe gemeentehuis zou komen, vertrokken symmetrisch vier nieuwe straten: de Verhasstraat, Verwéestraat, Quinauxstraat en Generaal Eenensstraat. Daarnaast behelsde het plan van Bouchez de verlenging van de Vondelstraat voorbij de Renkinstraat, de wijziging van het tracé van het Paviljoenplein en het rechte trekken van de Vleugelsstraat. Het eerste deel van die straat, ook Kleine Vleugelsstraat genaamd, werd een volwaardige straat – de Goossensstraat – terwijl het nieuwe begin van de Vleugelsstraat de wegbaan volgde van het begin van de Molenaarsstraat, die zou verdwijnen. Later werd een groot huizenblok tussen de Rubensstraat en de Verhasstraat opgedeeld door de aanleg van de Emmanuel Hielstraat, op vraag van en op de terreinen van J. Caroly (K.B. van 20.03.1888).

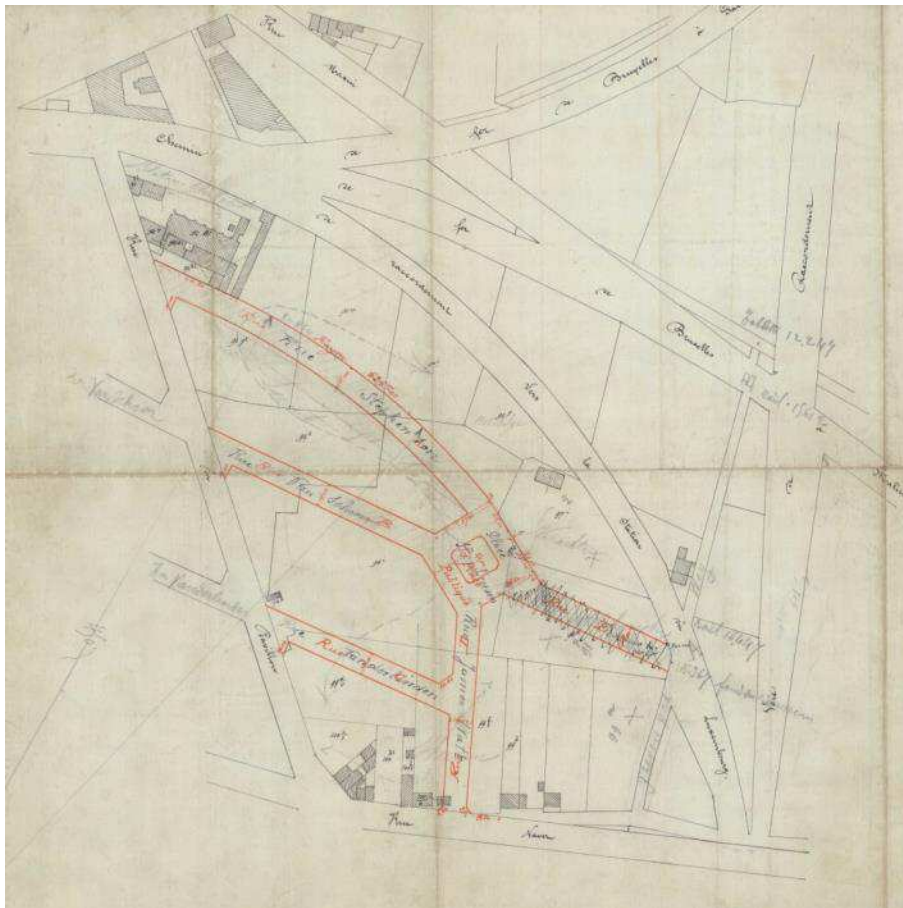
↙ Colignonplein, luchtfoto © Wim Robberechts.

↓ Detail van het *Plan de la commune de Schaarbeek 1899*, met de Colignonwijk (GAS/OW).



De werken voor de aanleg van het plein en de aanpalende straten vonden hoofdzakelijk tijdens de jaren 1880 plaats, toen ook het gemeentehuis werd gebouwd. Dat gebouw, in neo-Vlaamse renaissancestijl, was een ontwerp van architect Jules-Jacques Van Ysendyck, laureaat van de wedstrijd die de gemeente in 1881 had uitgeschreven. Het werd plechtig ingehuldigd op 21.07.1887. In 1911 werd het door opzettelijke brandstichting vernield, maar het werd naar oorspronkelijk ontwerp heropgebouwd en vergroot door de zoon van de architect, Maurice Van Ysendyck.

In het noordwesten van de Colignonwijk ontwikkelde zich in dezelfde periode een kleinere wijk, afgebakend door de Paviljoenstraat – die op het tracé van een oude weg was aangelegd – de François-Joseph Navezstraat en de spoorlijn naar Luxemburg. Deze wijk werd de Sint-Felixwijk gedoopt en was een initiatief van de vastgoedmaatschappij *Participation Saint-Félix*, die de meeste terreinen op deze plaats bezat. In 1880 werd het stratenplan opnieuw door gemeentelijk ingenieur Bouchez getekend. Het werd goedgekeurd tijdens de gemeenteraadszittingen van 18.01.1881 en 31.01.1882, en dan bij K.B. van 13.12.1883.

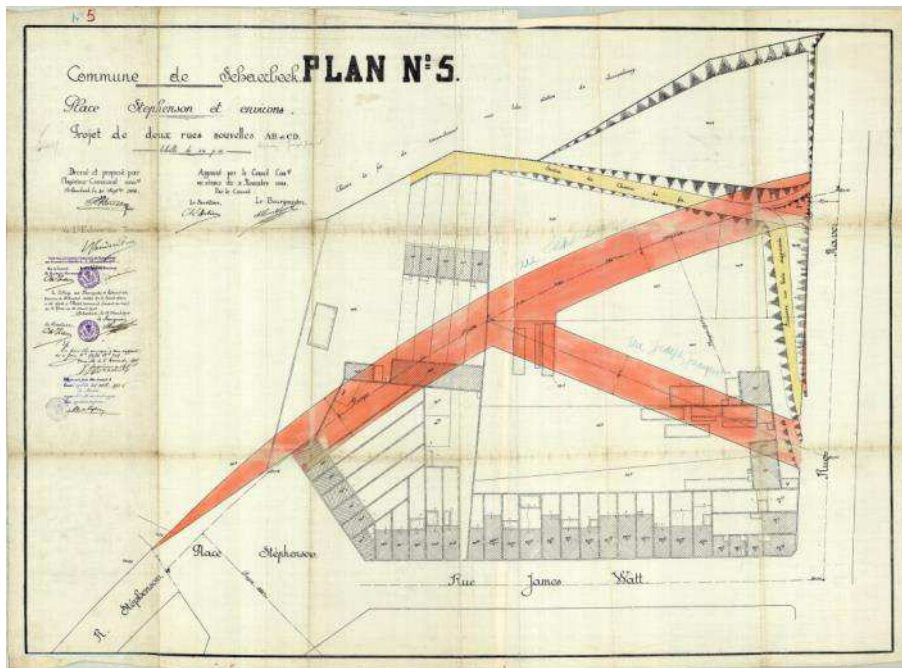


Stratenplan voor de Sint-Felixwijk, gemeentelijk ingenieur Bouchez, 1882 (GAS/OW Infrastructuur 216).

Het plan van Bouchez behelsde de aanleg van het Stephensonplein, de eerste helft van de Stephensonstraat, de James Wattstraat en de



verlenging van de Vanderlindenstraat en de Van Schoorstraat, waarvan de eerste delen waren aangelegd bij K.B. van 20.08.1866 op de terreinen van twee particulieren, Adolphe Clabos en Edouard Dubocage. De werken voor de aanleg van de straten van de Sint-Felixwijk waren in 1884 klaar. Bij K.B. van 21.04.1906 voegde gemeentelijk ingenieur Octave Houssa daar op braakliggende terreinen in het noorden van de wijk nog de Joseph Jacquetstraat en de tweede helft van de Stephensonstraat aan toe, in het kader van een grootschalig verstedelijkingsproject van het oosten van de gemeente.



HOUSSA, O., *Plan n° 5. Place Stephenson et environs*, 26.09.1904 (GAS/OW Infrastructuur 229).

6. Residentiele wijken

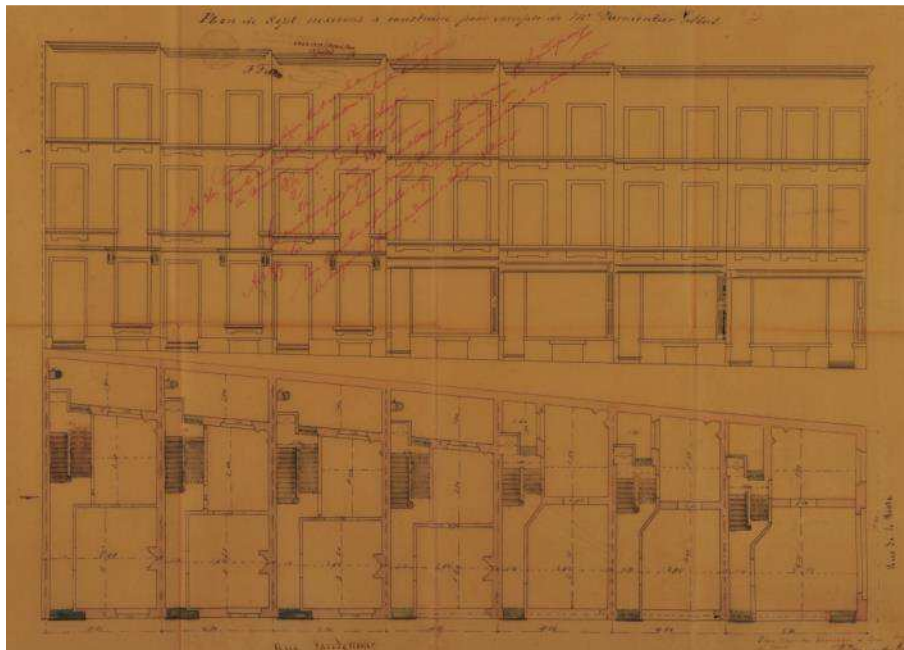
Geleidelijk aan raakten de wijken die zich in de loop van de 19e eeuw in het zuidelijke deel van Schaarbeek ontwikkelden volgebouwd. Rond 1900 bevatte enkel het meest noordelijke deel – de Verboekhovenwijk, die schrijlings over de spoorlijn Brussel-Luxemburg lag – nog een aantal grote niet verkavelde terreinen.

De gemeente volgde een resoluut residentiële koers, met woningen die hoofdzakelijk voor de burgerij waren bestemd. Op veel straathoeken werden opbrengstpanden met commerciële benedenverdieping gebouwd, terwijl langs de prestigieuze lanen van het koninklijk tracé of van de Prinsenwijk hier en daar herenhuizen verzezen. De meer bescheiden huizen stonden langs de oude straten van de gemeente – zoals de Groenstraat en de Josaphatstraat – alsook in de smalle straten haaks op de Haachtsesteenweg – de Philomènestraat, de Van Dyckstraat of de L'Olivierstraat. Het ging om smalle arbeidershuisjes die in rijen aan de straatkant werden gebouwd; vroeger vormden ze ook doodlopende straatjes, maar de meeste daarvan werden tijdens de



eerste jaren van de 20e eeuw verwijderd in de strijd van de gemeente tegen de ongezonde woningen. Zo verdwenen de Schampaertgang, de Van der Elstgang en de Bakkersgang in de Van Dyckstraat, en de Devergang en de Gosseygang in de L'Olivierstraat – die laatste werden vervangen door een sociale woningencomplex van de Schaarbeekse Haard. In de wijk bestaat enkel nog de oude Rubensgang, omgedoopt tot Korte L'Olivierstraat. Meer oostwaarts, langs de Roodebeeklaan, bevinden zich nog twee complexen met arbeiderswoningen binnen het huizenblok: een uit 1878, dat oorspronkelijk uit acht huizen bestond (nr. 69 tot 79), het andere uit 1869, een van de eerste arbeiderswijken van de hoofdstad – de Linthoutse Werkmanswoonwijk – een initiatief van de Naamloze Vennootschap van de Arbeiderswoningen in de Brusselse Agglomeratie.

In deze residentiële wijken verspreidde zich het verschijnsel van de particuliere bouwpromotie: inspeland op de vraag bebouwen talrijke bouwpromotoren, vaak aannemers of architecten, tientallen percelen. In de Hutstraat, bijvoorbeeld, stonden slechts twee verschillende eigenaars in voor alle huizen, die in de jaren 1840-1850 werden gebouwd. In de jaren 1880-1890 keren verschillende namen van aannemers steeds weer, zoals C. Slagmulder, P. Parmentier-Gilbert of een zekere Hannaerts.



Hier overheerste het neoclassicisme. De eerste huizen in deze stijl, die vooral in de *faubourg de Schaerbeek* en de *faubourg de Cologne* te vinden waren, zijn typisch voor het sobere neoclassicisme uit de eerste helft van de 19e eeuw: rondboogvensters, eenvoudig lijstwerk, geen balkons, gietijzeren vensterleuningen met volutes, enz. Er zijn slechts schaarse getuigen van deze bebouwing bewaard gebleven, want de

↓ Vandermeerschstraat 53, ca. 1882-1883 (foto 2014).



↑ Haachtsesteenweg 129, eind jaren 1830 (foto 2014).

↖ Vandeweyerstraat 91 tot 79, plannen voor een geheel van zeven huizen ontworpen in 1878 i.o.v. aannemer P. Parmentier-Gilbert, GAS/OW 261 (1878).

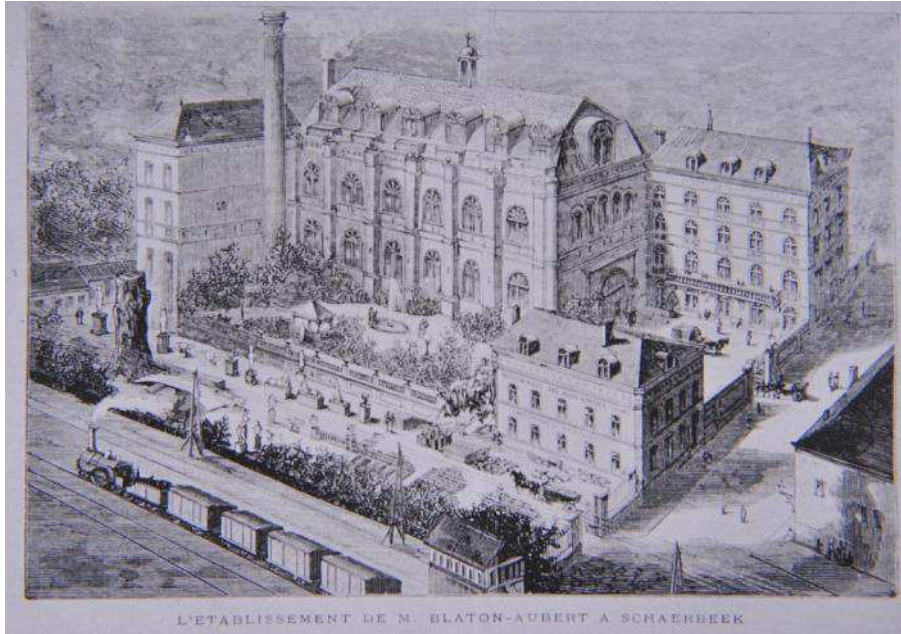


meeste gevels werden verbouwd, soms al vanaf de tweede helft van de eeuw. Vanaf de jaren 1850 kregen de nieuwe neoclassicistische woningen immers een rijkere behandeling: bossages, bewerkte consoles, decoratieve sleutels of ankers, versierde borstweringen en hoofdgestellen. Vanaf de jaren 1880, ten slotte, deed de eclectische stijl haar intrede, een stijl die we her en der tegenkomen in de Colignonwijk en de Verboekhovenwijk, alsook in huizen die op de braakliggende percelen in de oudere straten werden opgetrokken. Het eclecticisme kenmerkte echter vooral de wijken in het noorden en het oosten van de gemeente, die in het eerste kwart van de 20e eeuw werden bebouwd.

De neoclassicistische bebouwing was voor een bescheiden publiek bestemd en werd in verscheidene woningen opgedeeld; ze is doorgaans slecht bewaard. De meeste huizen in deze stijl zijn in de loop der jaren verbouwd, met gevels die zijn verhoogd, opnieuw bepleisterd, bekleed met briketten, afgekapt of voorzien van een pui op de benedenverdieping.

Naast woonhuizen bevatten de neoclassicistische wijken van Schaarbeek ook industriële gebouwen, de meeste binnen het huizenblok. Ze bevonden zich onder meer langs de oude straten van de gemeente, in de *faubourg de Schaarbeek* en in het grote huizenblok gevormd door de Haachtsesteenweg en de Cornet de Grezstraat, waar zich twee oude industriële complexen bevinden – een marmerbewerkingsatelier en een ijzergieterij – die wellicht van vóór 1835 dateren. Meer noordelijk, aan de Vleugelsstraat, vermelden we een oud industrieel geheel, oorspronkelijk een stoommaalderij uit ca. 1860. In de *faubourg de Cologne* zijn verscheidene werk- en opslagplaatsen gevestigd binnen het huizenblok gevormd door de Brabantstraat, de de Potterstraat en de Kwatrechtstraat. Ook in de omgeving van de Wijnheuvelenstraat, die langs de ringspoorlijn liep vóór die werd verplaatst, bevinden of bevonden zich talrijke bedrijven, waaronder de maatschappij Lichten in de Wijnheuvelenstraat, een in 1880 gestichte houthandel, of stokerij Fovel, die zich eind jaren 1860 in de Thiéfrystraat vestigde, of nog de thans verdwenen brouwerij Saint-Servais in de Kesselsstraat (ca. 1880). Het was echter in de Verboekhovenwijk en de Sint-Felixwijk, nabij de spoorweginstallaties, dat zich het grootste aantal werkplaatsen, fabrieken en andere manufacturen vestigde – een marmerbewerkingsatelier, een chocolaterie-confiserie, een zeepziederij, brouwerijen of opslagplaatsen van brouwerijen... De fabrieken waren uitstekend gelegen, op ruime terreinen langs de spoorweg, zoals aan de Stephensonstraat en de Navezstraat, of binnen uitgestrekte huizenblokken zoals dat gevormd door de Gallaitstraat en de Vanderlindenstraat.





Perspectiefzicht van de fabriek Blaton-Aubert in de Paviljoenstraat, eind 19e eeuw (Huis der Kunsten van Schaarbeek/lokaal fonds).

Straatnamen – 1

Voor de straatnamen in het westelijke deel van Schaarbeek werd uit uiteenlopende inspiratiebronnen geput. Vaak gaven de eigenaars van de terreinen waarop straten werden aangelegd ze hun eigen familienaam – denk maar aan de Cornet de Grezstraat, de Allardstraat en de Dupontstraat, de de Robianostraat en de Waelhemstraat. Onder de straten die in de jaren 1840 en 1850 werden aangelegd, verwijzen verscheidene namen naar de recente onafhankelijkheid van België, zoals de Grondwetstraat of de d’Hoogvorststraat, de de Potterstraat en het Liedtsplein. Allemaal zijn ze een eerbetoon aan politici die aan de Belgische Revolutie hebben deelgenomen en/of lid waren van het Voorlopig Bewind. De namen van de verkeerswegen van het koninklijk tracé behoren allemaal tot eenzelfde lexicaal veld: Koning, Koningin, Paleizen. In de *faubourg de Cologne* werden de oorspronkelijke Germaanse verwijzingen – Keulen, Keizer en Oostenrijk – na de Eerste Wereldoorlog vervangen door toponiemen die met de Duitse invasie van 1914 verband hielden – Aarschot, Kwatrecht en Marne. Ook Schaarbeekse politici zijn goed in de straatnamen vertegenwoordigd, met onder meer de burgemeesters van Schaarbeek tijdens het Franse bewind – Goossens en Massaux – of burgemeesters als Van Hove en Colignon. In de Colignonwijk, net als in de Verboekhovenwijk, zijn het hoofdzakelijk kunstenaars die worden geëerd: Belgische schilders – Metsys, Floris, Rubens, Van Oost – of Schaarbeekse schilders – Quinaux, Verhas, Verwée, Verboekhoven, Portaels of Gallait.



III. Schaarbeek noord en oost – De stedenbouwkundige projecten van Octave Houssa rond 1900



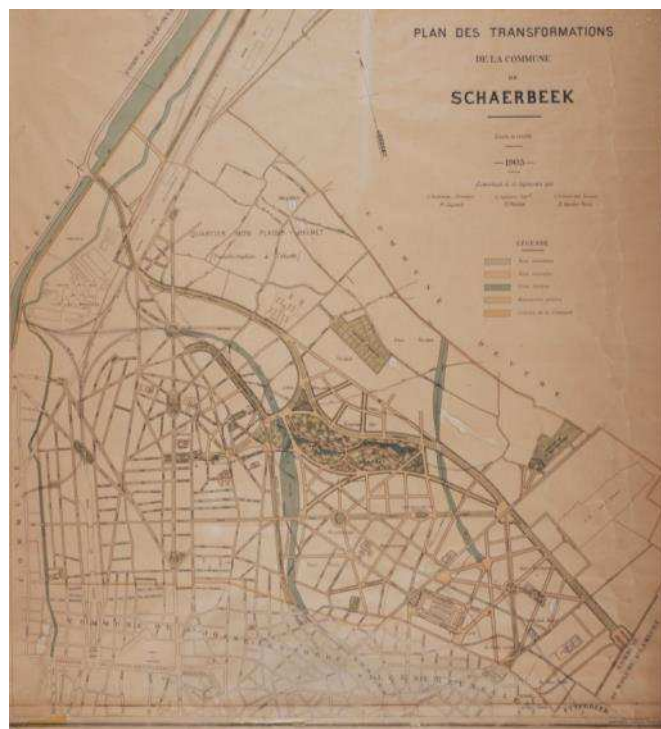
Panoramisch zicht op de Louis Bertrandlaan vanaf de Sint-Servaaskerk (Huis der Kunsten van Schaarbeek/lokaal fonds).

In 1896 trad een nieuw, resoluut progressief schepencollege aan. Gesteund door een nieuwe lening bracht het een grootschalige transformatiecampagne van de gemeente op gang. Die omvatte de heraanleg van de oude dorpskern van Schaarbeek – de Tenierswijk – evenals de aanleg van vier nieuwe wijken en van een groot openbaar park in de nog grotendeels rurale zones in het noorden en het oosten van de gemeente. Daarnaast moest volgens het plan de ringspoorlijn tussen het station van de Leopoldswijk en het Noordstation worden verplaatst en in een geul lopen; zo verdween de belemmering die de lijn en haar acht overwegen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling vormde.

Gemeentelijk ingenieur der werken Octave Houssa, onder toezicht van de schepenen van Openbare Werken Emile Vande Putte, kreeg de opdracht een algemeen plan over een oppervlakte van 600 hectare uit te werken om van Schaarbeek op termijn een stad met 200.000 inwoners te maken. Daartoe werd een nieuw belastingstelsel ingevoerd dat was gebaseerd op een “directe en jaarlijkse belasting op de gaanpaden” voor de eigendommen gelegen langs de nieuwe wegen of de wegen die door de gemeente werden rechtgetrokken. Zo konden de torenhoge kosten voor dit grootse plan worden gedragen zonder de huidige bevolking aan belastingen te onderwerpen⁴.

⁴ BERTRAND, L., *Schaerbeek depuis cinquante ans. 1860-1910*, Librairie de l'Agence Dechenne, Brussel, 1912, pp. 51-55.





Het *Plan des transformations de la commune de Schaerbeek* dat Octave Houssa in 1903 opstelde, bevatte alle lopende of toekomstige aanpassingen. Het toont de gerenoveerde Tenierswijk, het nieuwe tracé van de ringspoorlijn, in het westen afgeboord door de lange verkeersweg die op haar plaats moest komen, en het Josaphatpark, dat gedeeltelijk werd afgeboord door de grote ringlaan die al in 1866 door de stedenbouwkundige Victor Besme werd getekend. Van zuid naar noord ontwikkelden zich de vier nieuwe wijken: de Linthoutwijk, begrensd door de Leuvensesteenweg; de Monrosewijk, ten zuiden van de verlengde Rogierlaan; de Josaphatwijk, rond het park; en tot slot, in het noorden, de wijk Monplaisir-Helmet, waarvan de herinrichting toen nog ter studie lag.

↑ HOUSSA, O., *Plan des transformations de la commune de Schaerbeek*, 15.09.1903 (Huis der Kunsten van Schaerbeek).

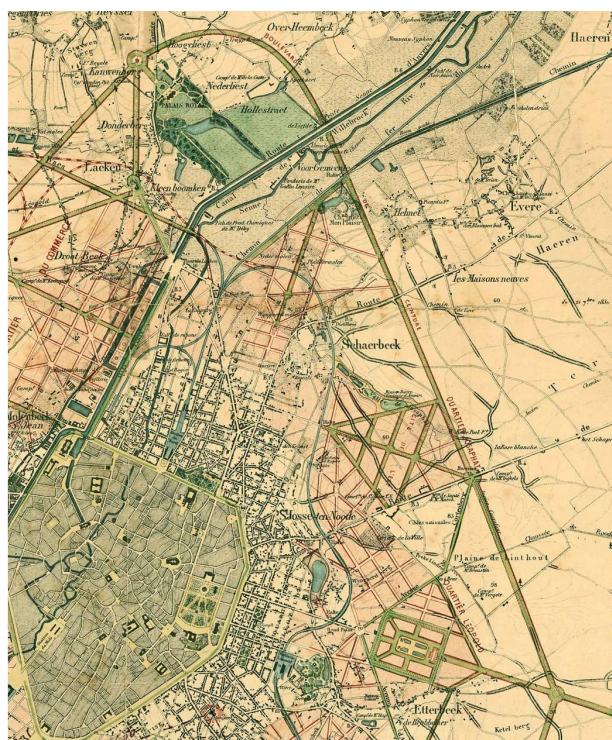
↖ *Plan de la commune de Schaerbeek 1899*, waarop het contrast te zien is tussen het verstedelijkte westen van de gemeente en de nog grotendeels rurale zones in het noorden en het oosten (GAS/OW).



1866 – Victor Besme en de boulevards van de grote ring

In 1866 ontwierp Victor Besme, wegeninspecteur van de Brusselse voorsteden, een visionair plan voor de ontwikkeling van de Brusselse agglomeratie, het *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'Agglomération bruxelloise*, dat de hele toekomstige ontwikkeling van de hoofdstad zou bepalen. Besme voorzag onder meer in een grote ring die de toen ontluikende voorsteden van de “eerste kroon” verbond met die van de tweede. De Lambermontlaan, de Generaal Wahislaan en de Auguste Reyerslaan vormden het Schaarbeekse gedeelte van deze grote ring.

Tussen het moment dat ze door Besme werden ontworpen, de koninklijke besluiten die ze bekrachtigden en de daadwerkelijke aanleg van deze lanen verstreek heel wat tijd – het bewijs van hoe uitzonderlijk ingrijpend de geplande werken voor het Brussel van de belle époque waren. Zo werd de Reyerslaan, die bij K.B. van 31.12.1889 was uitgevaardigd, pas vanaf 1909 aangelegd. Het Meiserplein, dat ook al op het plan van Besme stond, kwam er pas in 1912. De Lambermontlaan en de Wahislaan – die oorspronkelijk slechts één laan zouden vormen, de Lambermontlaan – werden aangelegd in het kader van de ontwikkeling van de wijk Monplaisir-Helmet en de Josaphatwijk, krachtens twee overeenkomsten tussen de gemeente de Schaarbeek en de Belgische staat: die van 02.05.1903 voor het noordelijke deel, die van 04.04.1907 voor het zuidelijke.



BESME, V., detail van het *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'Agglomération bruxelloise*, 1866.

1. De stedenbouwkundige plannen

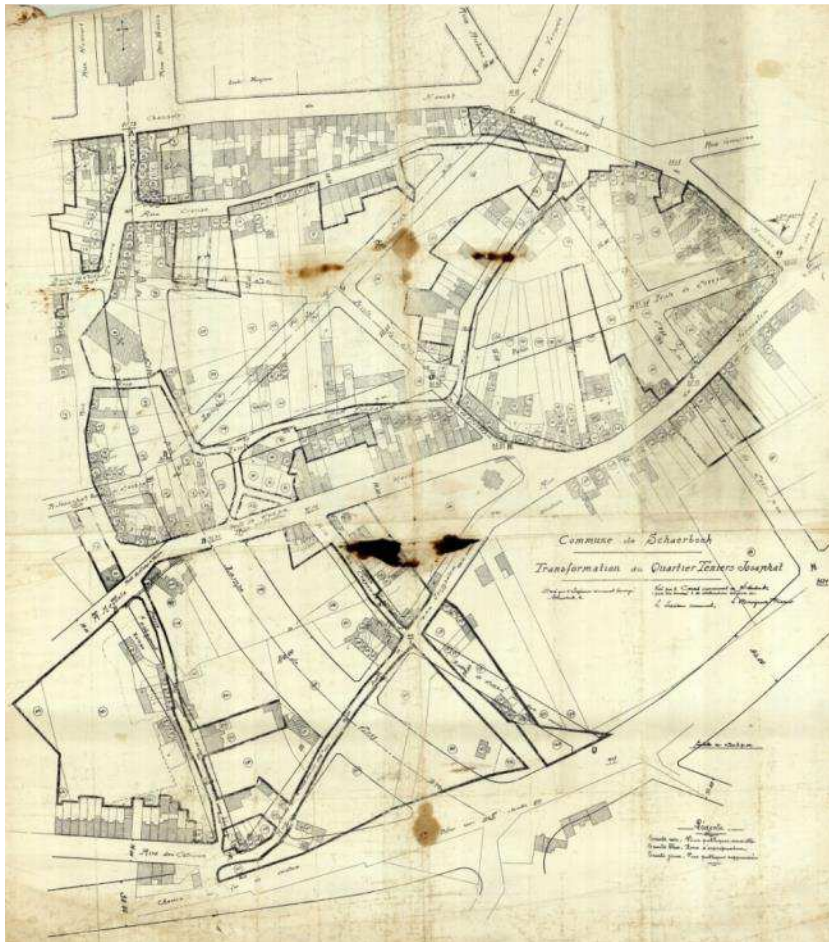
1.1. De Tenierswijk

Het plan voor de herinrichting van de oude dorpskern, dat vanaf 1898 werd uitgewerkt, was het werk van Octave Houssa; het werd bekrachtigd bij K.B. van 10.02.1902, samen met het algemeen plan van de Josaphatwijk. Het omvatte de aanleg van de Louis Bertrandlaan, en, ten noorden ervan, het rechte trekken van de oude straten en de aanleg van een nieuw net van wegen die minstens twaalf meter breed waren.



De Louis Bertrandlaan verving de Teniersstraat, de voormalige hoofdweg van de wijk, en haar oude kerk; ze verbond de Haachtsesteenweg met de grote ringlaan via de Josaphatvallei, waar een toekomstig openbaar park werd gepland. Zo werd het al verstedelijkte westen van de gemeente verbonden met de nog braakliggende terreinen in het oosten. In de asrichting van de nieuwe Sint-Servaaskerk volgde de laan het reliëf van de Maalbeekvallei, waardoor ze een breed waaivormig perspectief bood. Ze werd ontworpen als een beboste en aantrekkelijke promenade naar het park.

In het noorden werd het tracé van verscheidene oude wegen aangepast: dat van de Hollestraat, de *rue des Génisses* [Vaarzenstraat] en de *Paddenstraat* – respectievelijk omgedoopt tot Voglerstraat en Teniersstraat – alsook van een deel van de Jeruzalemstraat. De nieuwe straten van de dorpskern moesten de bestaande wegen aan elkaar koppelen. Zo verbonden de Joseph Brandstraat en de Henri Bergéstraat de Josaphatstraat met, respectievelijk, het kruispunt van de Vleugelsstraat en de Metsysstraat en de Verwéestraat, tot aan het gemeentehuis. De Jenatzystraat en de Ernest Discaillesstraat vormden het verlengde van de Bijenkorfstraat, terwijl de Ernest Laudestraat werd gepland als de verlengde Rubensstraat. Het Poggeplein werd aangelegd bij K.B. van 25.07.1904 om de kruising van de Ernest Laudestraat en de Haachtsesteenweg te optimaliseren.



HOUSSA, O., *Plan de transformation du quartier Teniers-Josaphat*, ca. 1900 (GAS/OW Infrastructuur 175).



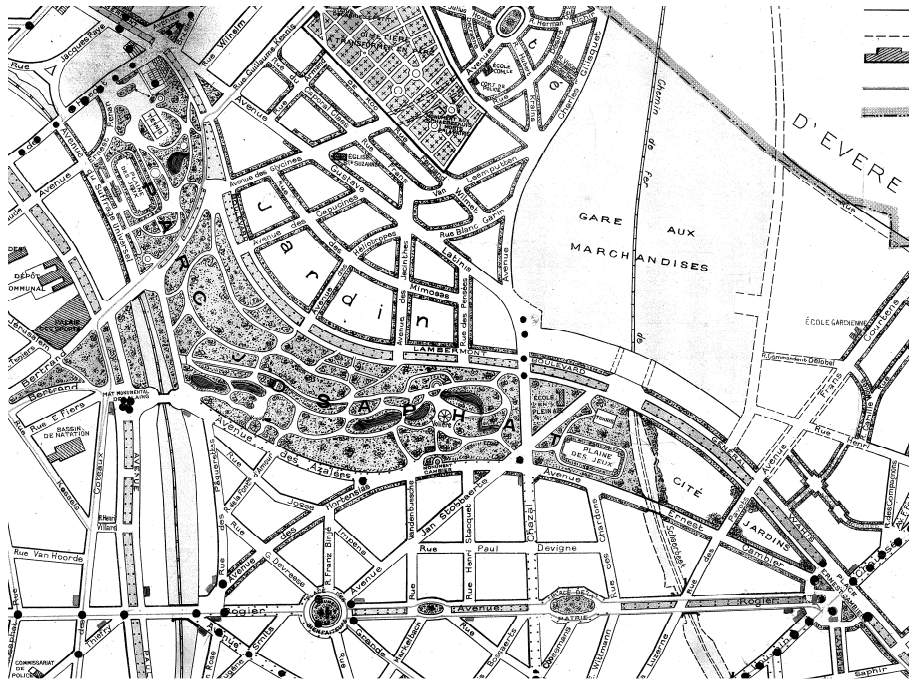
1.2. Het Josaphatpark

Op 06.08.1901 keurde de gemeenteraad het plan van aanleg voor een openbaar park in de Josaphatvallei goed. Deze groene ruimte sloot het vergezicht van de statige Louis Bertrandlaan af en schiep tegelijkertijd een zachte overgang naar de toekomstige ringlaan. Vanaf 1901 begon de gemeente de terreinen te kopen die nodig waren voor de aanleg van het park, met name het zes hectare grote eigendom dat aan weduwe Martha toebehoorde. Toen de gemeente en de weduwe het niet eens raakten, decreeteerde koning Leopold II de werken als “van openbaar nut” bij K.B. van 10.02.1902. Op 01.05.1904 werd het domein, dat nog niet was aangelegd en ongeveer zeven hectare groot was, voor het publiek opengesteld. Krachtens de overeenkomst met de staat van 04.04.1907 houdende de inrichting van de Lambermontlaan door de gemeente middels subsidies, verbond de gemeente er zich toe het park aan te leggen en te onderhouden “bij wijze van eeuwige dienstbaarheid” ten behoeve van de laan, alsook om de daartoe benodigde percelen te kopen.

Tussen 1905 en 1912 vonden de werken voor de aanleg van het Josaphatpark plaats, onder leiding van architect-landschapsarchitect Edmond Galoppin. Die wou het pittoreske karakter van de vallei vrijwaren: vijvers, paden, beplanting... Toch werden veel beken en bronnen gedempt als gevolg van de ophogingen die nodig waren voor de aanleg van de Lambermontlaan en de Chazallaan.

Het park zou zich oorspronkelijk over bijna 40 hectare uitstrekken tussen de Haachtsesteenweg en de Leuvensesteenweg, maar uiteindelijk kwam het tussen de Louis Bertrandlaan en de Chazallaan te liggen. Tussen de Haachtsesteenweg en de Louis Bertrandlaan werd een speel- en sportplein aangelegd dat in 1914 werd ingehuldigd. In 1923 werd in het zuiden een “openluchtschool” gebouwd tussen de Chazallaan en de spoorlijn Schaarbeek-Halle, een jaar later gevolgd door een tweede sportplein. Het smalle terrein tussen de spoorweg en de Leuvensesteenweg werd uiteindelijk opnieuw als bouwgrond verkocht volgens een overeenkomst met de staat van 10.03.1914.





Het Josaphatpark, detail van het *Plan général de la commune de Schaerbeek 1927* (GAS/OW).

1.3. De vier nieuwe wijken

Tussen 1902 en 1904 stelde gemeentelijk ingenieur der openbare werken Houssa de stratenplannen voor van de toekomstige Josaphatwijk, Monrosewijk, Linthoutwijk en wijk Monplaisir-Helmet. Deze plannen werden een eerste keer goedgekeurd door, respectievelijk, het K.B. van 10.02.1902 voor de eerste wijk, 18.06.1903 voor de tweede, 24.06.1904 voor de derde en tijdens de gemeenteraadszitting van 03.11.1904 voor de laatste. Alle plannen werden definitief goedgekeurd bij K.B. van 21.04.1906.

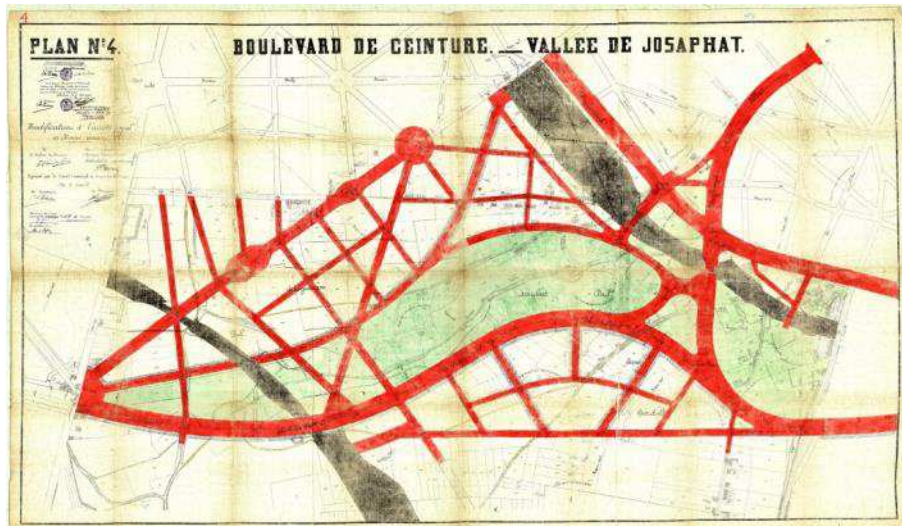
In deze wijken was nog nauwelijks iets te merken van het dambordplan dat typisch was voor de verstedelijkingsfases van vóór 1870 in de gemeente, net als in de rest van de Brusselse agglomeratie trouwens. Hoewel Houssa de meeste oude wegen in zijn plannen integreerde, ontwierp hij ook brede verkeersaders, sommige met een lichtjes gebogen tracé, die in stervorm of als een spinnenweb vanuit een plein, een square of een rotonde vertrokken.

1.3.1. De Josaphatwijk

In de Josaphatwijk nam de ingenieur het toekomstige park met zijn kronkelige omtrek op in een maaswerk van nieuwe wegen. In het oosten liet hij de rechtlijnige laan die Besme had gepland de bocht van de vallei volgen, volgens een landschappelijke benadering die typisch voor de belle époque was. In de kromming van de laan werd de waaivormige Bloemenwijk ontworpen. In het zuiden waren het de Azalealaan en de Hortensialaan (de toekomstige Generaal Eisenhowerlaan en Ernest Cambierlaan) die de bochten van het park



volgden. De verlenging van de Rogierlaan tot aan de Leuvensesteenweg, die Besme ook al in 1866 had gepland, werd van enkele rustpunten voorzien: het Weldoenersplein, de ellipsvormige square en het Vaderlandsplein. Vanuit het eerstgenoemde plein vertrokken verscheidene wegen, waarvan er een – de Godefroid Devreesestraat – het tracé van de oude Grote Bosstraat volgde. In het westen werd het park afgeboord door de verplaatste ringspoorlijn, waarlangs de Emile Vande Puttelaan liep, de toekomstige Voltairelaan en Deschanellaan. Het plan bevestigde hun tracé, dat al vóór 1900 was uitgetekend.

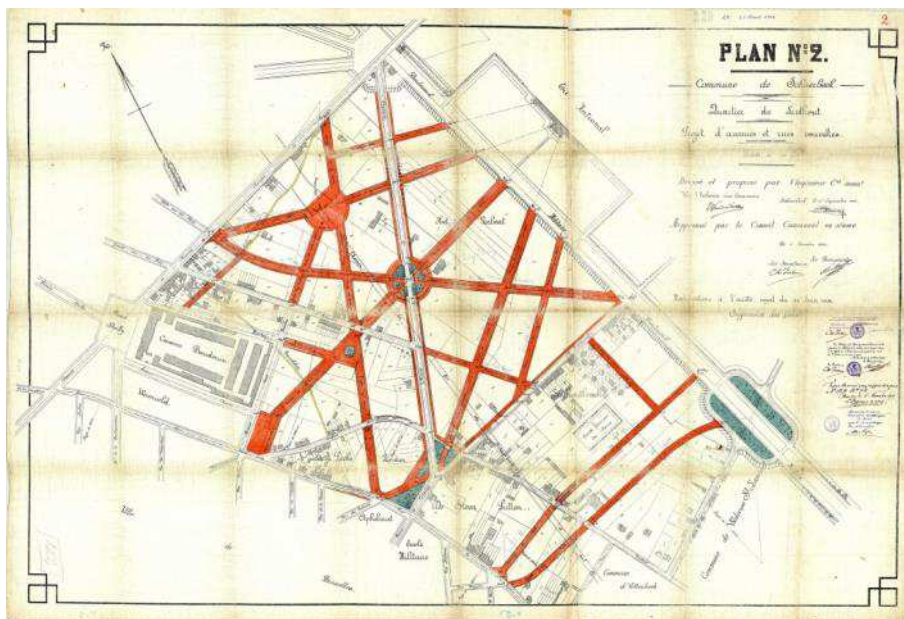


HOUSSA, O., *Plan n° 4.*
Boulevard de ceinture – Vallée
de Josaphat, 09.1904 (GAS/OW
Infrastructuur 229).

1.3.2. De Linthoutwijk

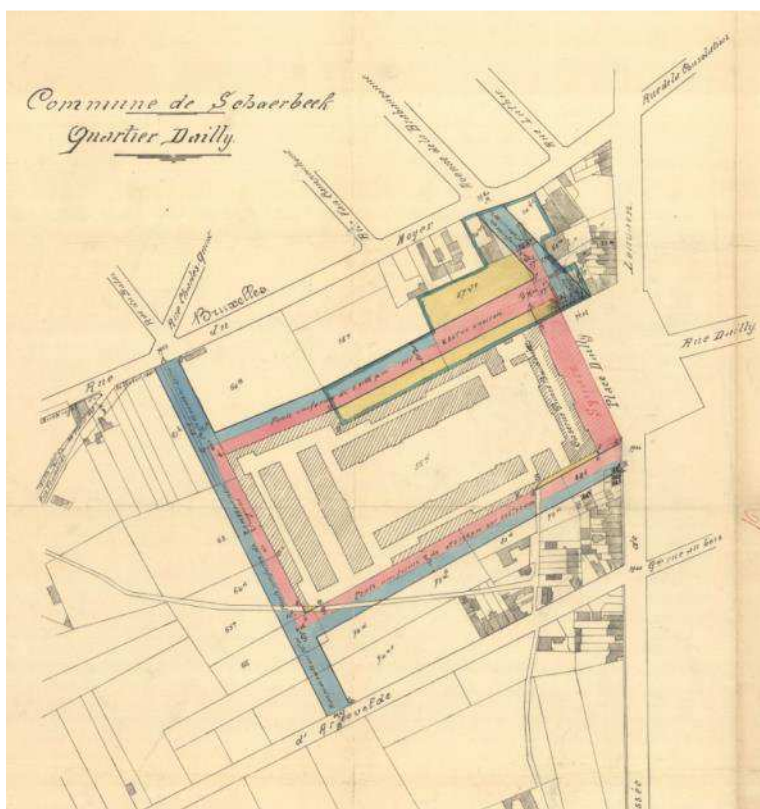
In de Linthoutwijk hield Houssa bij de uitwerking van zijn plan rekening met de bestaande verkeersaders. De belangrijkste as doorkruiste de zone van zuid naar noord: het tweede straatdeel van de Kortenberglaan, een gebogen weg die Félix Dubois en ingenieur le Hardy de Beaulieu in 1845 ontwierpen om de toekomstige Schumanrotonde met de Leuvensesteenweg te verbinden. Het Schaarbeekse gedeelte werd verbreed en tot de Plasky laan omgedoopt. In het midden ervan werd de gelijknamige square aangelegd, als verbinding tussen twee nieuwe lanen, de Emile Maxlaan en de Diamantlaan. Het geheel werd aangevuld met diagonale lanen zoals de Milcamps laan en de Opaallaan. De straten kwamen in een scherpe hoek samen, waardoor soms driehoekige squares ontstonden, zoals de Morelleboomsquare.





HOUSSA, O., *Plan n° 2. Quartier de Linthout. Projet d'avenues et rues nouvelles, 26.09.1904* (GAS/OW Infrastructuur 229).

De Arteveldestraat, de toekomstige Victor Hugostraat, die vanaf 1875 op initiatief van particulieren was aangelegd in het verlengde van de Grote Bosstraat, werd met twee straatdelen verlengd. Ten zuiden van deze weg liet de ingenieur de nieuwe wegen aansluiten op de lanen langs de Prins Boudewijnkazerne – de Charbolaan, de Léon Mahillonlaan en de Félix Marchallaan – waarvan het tracé pas was goedgekeurd bij K.B. van 18.10.1902, nadat de gemeente en de staat, de eigenares van de Kazerne, daartoe een jaar eerder een overeenkomst hadden gesloten.



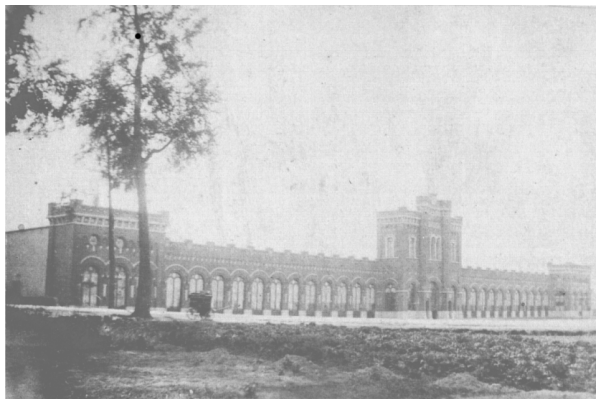
Aanlegplan van de nieuwe straten rond de Prins Boudewijnkazerne, 1901 (GAS/OW Infrastructuur 180).



In het zuiden van de wijk, tussen de Roodebeeklaan – de oude gelijknamige steenweg die naar Sint-Lambrechts-Woluwe leidde – en de bestaande Vergotestraat, Notelaarsstraat en Reyerslaan, beperkte Houssa zich tot twee min of meer evenwijdige straten, de Théodore Rooseveltstraat en de Victor Lefèvrestraat, die respectievelijk door de Generaal Gratrystraat en de Frédéric Pelletierstraat werden verlengd.

De Nationale Schietbaan en de Kazerne

Tegenover het Daillyplein lag oorspronkelijk de eerste Nationale Schietbaan, die 1861 was ingehuldigd. Het plein vormde toen een driehoek die door de Leuvensesteenweg werd afgesneden, en het terrein, dat staats eigendom was, diende als esplanade voor de *Garde Civique* [Burgerwacht] en het leger. Rond 1866 maakte de gemeente er een rechthoekige ruimte van door terreinen die aan de andere kant van de laan lagen aan te kopen.



↑ De Prins Boudewijnkazerne, Daillyplein (ASB/CP).

↖ De Nationale Schietbaan van het Daillyplein (ASB/FI).

In 1888 was de schietbaan te klein geworden, en ze werd ook als te gevaarlijk beschouwd binnen een wijk in volle ontwikkeling. Daarom werd ze naar de rand van de toekomstige Reyerslaan overgebracht. In 1963 werd dit nieuwe complex op zijn beurt afgebroken en vervangen door de site van de Belgische Radio en Televisie, het huidige VRT-RTBF-complex. De Prins Boudewijnkazerne, die in 1894 werd ingehuldigd en ook de Daillykazerne werd genoemd, verving de gebouwen van de eerste schietbaan. In 1996 werd dit complex op zijn beurt gesloopt, met uitzondering van het hoofdgebouw. Vier jaar later werd het terrein verkaveld en werden twee nieuwe straten aangelegd, de Louis Scutenairestraat en de Marcel Mariënstraat.



↑ Het VRT-RTBF-complex, Auguste Reyerslaan (foto 2011).

↖ De Nationale Schietbaan van de Auguste Reyerslaan (ASB/CP).



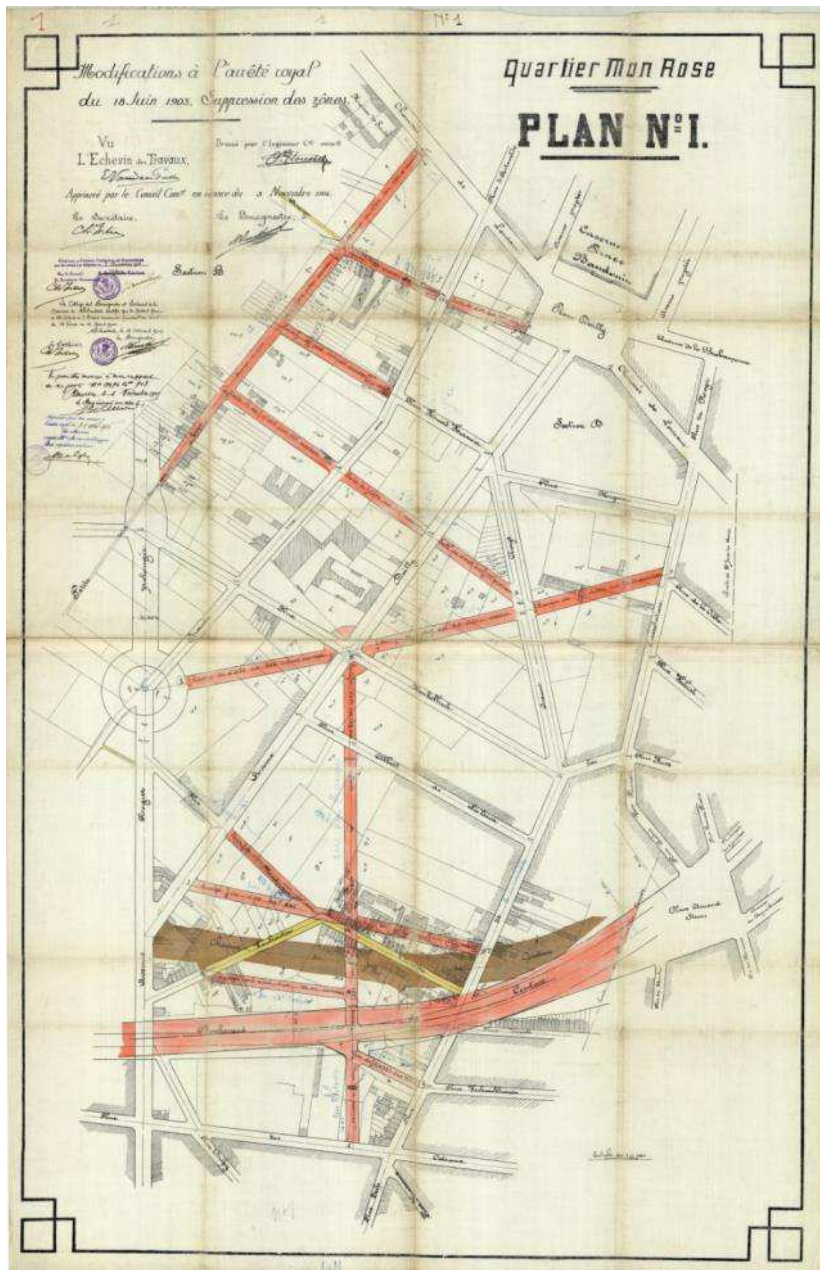
1.3.3. De Monrosewijk

Nog meer dan de Linthoutwijk werd de toekomstige Monrosewijk al in de loop van de 19e eeuw verstedelijkt. Gezien het grote aantal bestaande wegen bleven de ingrepen van Houssa er dus vrij beperkt.

De belangrijkste verkeersweg van de wijk is de Daillylaan, die tussen twee oude straten ligt, de Grote Bosstraat en de Trooststraat. De laan werd al in de jaren 1860 door de gemeente gepland in het kader van de aanleg van het gelijknamige plein, maar ze werd pas in 1877 aangelegd. De straten die er in de jaren 1880 en 1890 op werden aangesloten, werden aangelegd hetzij op initiatief van de gemeente – zoals de Albert de Latourstraat (K.B. van 10.05.1883), de Alexandre Markelbachstraat (K.B. van 05.05.1898) en de Léon Mignonstraat (K.B. van 03.07.1899) – hetzij op initiatief van grondeigenaars: dat was het geval voor het eerste deel van de Joseph Coosemansstraat (K.B. van 25.08.1900), alsook voor de Clayslaan, waarvan de aanleg werd gegund aan weduwe Sterckx en aan Georges Léonard de Saint Cyr krachtens een overeenkomst die de gemeenteraad op 27.11.1899 goedkeurde.

Op de kruising van de Daillylaan en de Markelbachstraat tekende Houssa het toekomstige Kolonel Bremerplein, waarop hij twee nieuwe straten liet uitkomen, de Artanstraat en de Van Hamméestraat. Het bestaande wegennet werd daarnaast aangevuld met straatdelen die aan bestaande straten werden toegevoegd – de Joseph Coosemansstraat en de Eugène Smitsstraat – of met nieuwe straten – de Monrosestraat, de François Bossaertstraat, de Jacques Jansenstraat.





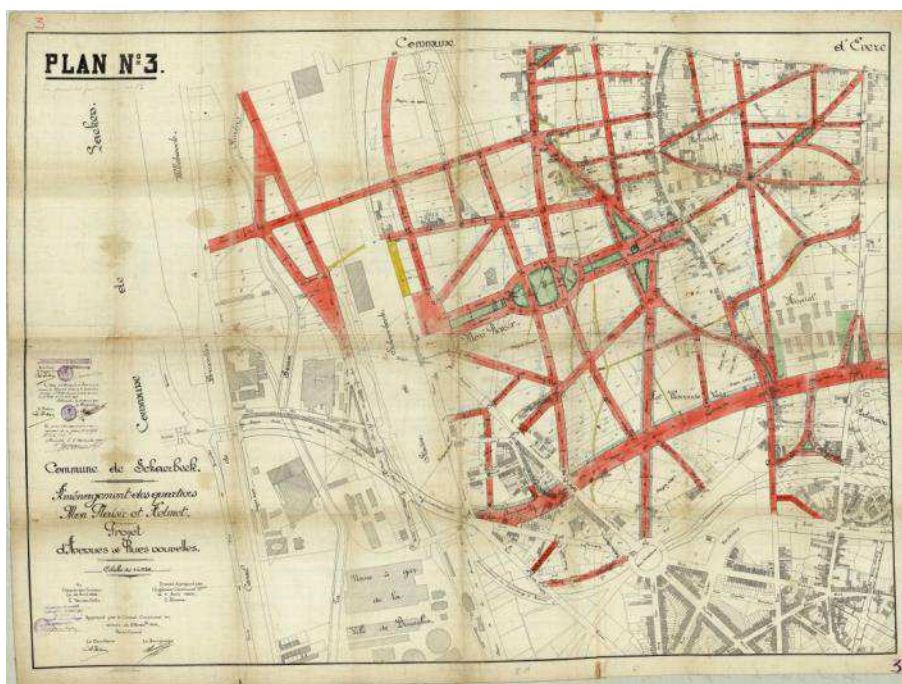
HOUSSA, O., *Plan n° 1.*
Quartier Monrose., 11.1904
 (GAS/OW Infrastructuur 229).

1.3.4. De wijk Monplaisir-Helmet

De nog overwegend rurale wijk Monplaisir-Helmet had een dubbel gezicht: ten westen van de Haachtsesteenweg lag het oude domein Monplaisir, ten oosten ervan lag het gehucht Helmet. Aan de kant van het domein Monplaisir vergrootte Houssa het Nationaal Plein, dat de naam Prinses Elisabethplein kreeg; via een monumentale laan, de Huart Hamoiriaan, verbond hij het plein met de nieuwe kerk van de Heilige Familie, die in 1898 aan de Helmetsesteenweg was gebouwd. De Hamoiriaan is een van de breedste promenadelanen van de hoofdstad en overbrugt een groot hoogteverschil, waardoor het een panoramisch zicht op het koninklijk domein van Laken biedt. De laan werd ontworpen naar het model van de Plantsoenwijk die enkele jaren



eerder op het grondgebied Brussel was aangelegd. Ze werd voorzien van een centraal bebost plantsoen dat halverwege in een ellips verwijdt. Vanaf hier volgt de laan opnieuw een recht tracé. Ze kruist de François Rigasquare, die een tweede rustpunt op haar parcours vormt. Het nieuwe station van het Prinses Elisabethplein, dat al even monumentaal was als de kerk, werd pas in 1919 gebouwd, tegen het oorspronkelijke station van 1873 aan. Rond de hoofdweg ontstond een symmetrisch net van brede lanen dat een veelhoek vormt die wordt doorkruist door vier lanen die rond de square liggen. Onder meer via de fraaie Eugène Demolderlaan wordt dit geheel verbonden met de Lambermontlaan en, verderop, de Verboekhovenwijk. Aan de kant van de Helmetwijk maakte Houssa vooral gebruik van de *rue de l'Agriculture* [Landbouwstraat] voor de aanleg van het Helmetplein, waaruit hij nieuwe verkeerswegen liet vertrekken.



HOUSSA, O., *Plan n° 3. Aménagement des quartiers Mon Plaisir et Helmet, Projet d'Avenues et Rues nouvelles, 11.04.1904* (GAS/OW Infrastructuur 229).

Straatnamen – 2

Doordat er zoveel nieuwe wegen gelijktijdig werden aangelegd, moesten de Schaarbeekse stadsbestuurders voor hun naamgeving op zoek naar uiteenlopende inspiratiebronnen. Net als in het westelijke deel van de gemeente zijn veel namen van straten en lanen een eerbetoon aan Schaarbeekse politici – zoals schepen Louis Bertrand of de burgemeesters Eugène Dailly en Achille Huart Hamoir – of aan kunstenaars of schrijvers waarvan de meesten in Schaarbeek hadden gewoond of gewerkt – zoals de schilder Léon Frederic, de beeldhouwer Léon Mignon of de schrijver Georges Eekhoud. Sommige groepen van straatnamen hebben echter ook een specifiekere inspiratiebron. In de Linthoutwijk wordt het geheel van wegen rond de Eugène Plaskysquare soms de “edelstenenwijk” genoemd, want vijf ervan zijn respectievelijk vernoemd naar smaragd, diamant, topaas, opaal en saffier. In de wijk Monplaisir houdt de naam van vier wegen verband met de zaak-Dreyfus – Emile Zola, Anatole France, Colonel Picquart en Jean Jaurès – een gebaar waarmee de gemeente haar steun aan Dreyfus wou betuigen. Aan de rand van het Josaphatpark kregen de meeste wegen dan weer een rurale naam: in het zuiden van de wijk waren dat de Madeliefjesstraat, de Distelsstraat en de Papaverstraat, de Azalealaan en de Hortensialaan (de latere Generaal Eisenhowerlaan en Ernest Cambierlaan); in het noorden bevond zich de Bloemenwijk, met de Kapucijnbloemenlaan, de Blauweregelaan, de Heliotropenlaan en de Hyacintenlaan, alsook de Mimosastraat en de Penseestraat.



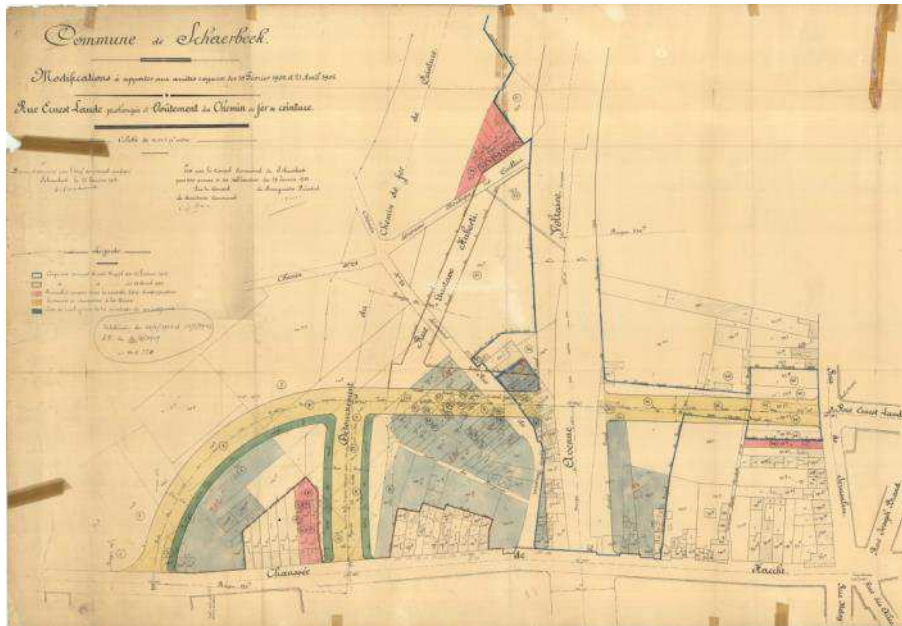
1.4. De verplaatsing van de ringspoorlijn

Het K.B. van 10.02.1902 houdende de inrichting van de Josaphatwijk legde ook het nieuwe tracé van de ringspoorlijn vast. Die verbond het station van de Leopoldswijk met het Noordstation en was in de jaren 1850 aangelegd door de *Grande Compagnie du Luxembourg*; ze werd in 1866 ingehuldigd en in 1873 aan de Belgische staat overgedragen. Op grondgebied Schaarbeek liep dit enkele spoor in de open lucht, op het tracé van de huidige Deschanellaan en Voltairelaan; halverwege het tweede deel van de Voltairelaan buigt het af naar het Verboekhovenplein en loopt het door naar het Noordstation. Op dit traject bevonden zich maar liefst acht overwegen – een gevaarlijke situatie die nefast was voor de ontwikkeling van de gemeente. Het K.B. van 1902 kwam tot stand na talrijke ontwerpen en een overeenkomst die Schaarbeek en de staat op 03.03.1900 ondertekenden; uiteindelijk werd beslist de spoorlijn enkele tientallen meters oostwaarts te verplaatsen en ze in een geul te laten lopen. Bijgevolg moesten langs het hele traject bruggen worden gebouwd. Deze werken vielen ten laste van de overheid en werden begin jaren 1910 voltooid.

Op het aldus vrijgekomen tracé van de spoorlijn werd een brede boulevard aangelegd die werd vernoemd naar Emile Vande Putte, schepen van Openbare Werken. Het tracé van het eerste deel, dat overeenstemt met het tweede deel van de huidige Voltairelaan, was al bekrachtigd bij K.B. van 14.12.1897. De zuidwaartse verlenging ervan, de latere Voltairelaan en Paul Deschanellaan, werd goedgekeurd bij K.B. van 26.08.1900 en bevestigd door dat van 10.02.1902. De toekomstige lanen werden opgenomen in de stratenplannen van de Josaphatwijk en de Monrosewijk, die definitief werden goedgekeurd bij K.B. van 21.04.1906.

De Ernest Renanlaan en de Algemeen Stemrechtlaan werden aan de rand van de verplaatste spoorweg aangelegd, tussen de toekomstige Voltairelaan, de Haachtsesteenweg en het park, maar ze kwamen niet op het plan van de Josaphatwijk voor. Eerstgenoemde laan en het eerste deel van de tweede werden in 1913 gepland, krachtens de beraadslagingen van de gemeenteraad die pas bij K.B. van 15.09.1919 werden bekrachtigd. Hun aanleg werd mogelijk gemaakt door de overwelling van de spoorweg op die plaats, waarop de Algemeen Stemrechtlaan kwam. De aanleg van het tweede deel van die laan, op de overwelling die tot aan de Louis Bertrandlaan werd verlengd, werd goedgekeurd tijdens de zitting van 01.04.1914.





Modifications à apporter aux arrêtés royaux des 10 février 1902 et 21 avril 1906. Rue Ernest Laude prolongée et voûtement du Chemin de fer de ceinture, 29.01.1913 (GAS/OW Infrastructuur 177).

2. De verstedelijking

In zowel de Tenierswijk als de vier nieuwe wijken werden de meeste wegenwerken – de aanleg van nieuwe wegen en het rechtekijken van oude – tussen 1904 en 1914 uitgevoerd. Ze werden geleid door de gemeente, die tevens de perceelsindeling langs deze wegen vastlegde – volgens de lokale traditie was dat in lange en smalle percelen. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog waren de meeste door Houssa geplande straten al aangelegd, bestraat en aan een rioleringsnet gekoppeld.



Luchtfoto van de Linthoutwijk en een deel van de Monrosewijk in 1919 (ASB/FI).



De bebouwing langs deze wegen verliep in twee grote fases. De eerste, en belangrijkste, viel samen met die van de wegenwerken. De percelen werden inderdaad snel te koop gesteld en bebouwd, als gevolg van de belasting die de stadsbestuurders vanaf 1904 oplegden aan eigenaars die te lang wachtten met bouwen. Dit overzicht van de vooroorlogse bebouwing verleent de gevels en de grootte van de huizen langs veel van deze straten een grote homogeniteit.



Milcampsiaan, zicht vanaf de Notelaarsstraat (ASB/CP).

De tweede bebouwingsfase vond tijdens het interbellum plaats. Tijdens de Eerste Wereldoorlog was de verstedelijking nagenoeg volledig stilgevallen, en ze werd pas rond 1921-1922 echt hervat. Terwijl veel gebouwen uit die periode de al vrij dichte bebouwing aanvulden, werden sommige wegen ook pas vanaf die jaren bebouwd, hoofdzakelijk die welke juist vóór de Grote Oorlog waren aangelegd. Dit gold onder meer voor het deel van de Lambermontlaan dat langs het park loopt, en voor de Generaal Wahislaan en, daarachter, de straten van de Bloemenwijk. Hoewel de Auguste Reyerslaan al verscheidene jaren vóór de oorlog was aangelegd, werd ze ook pas betrekkelijk laat verstedelijkt, net als de straten van de Linthoutwijk die erop uitmonden – de Saffierlaan, de Smaragdlaan, de Opaallaan en de Adolphe Lacomblélaan. Hetzelfde geldt voor de wegen waarvan de aanleg mogelijk werd gemaakt door de verplaatsing van de ringlijn – de Voltairelaan, Deschanellaan, Algemeen Stemrechtlaan, Ernest Renanlaan, evenals het einde van de Louis Bertrandlaan. De percelen die na de Tweede Wereldoorlog nog braak lagen, werden in de jaren 1950 en 1960 bebouwd.





Luchtfoto van het noordoosten van Schaarbeek met, in het midden, het Josaphatpark en daarlangs de nog niet volledig bebouwde Bloemenwijk, 1935 (Regie der Gebouwen, 4/1655).

Net als in het westelijke deel van de gemeente ontwikkelden zich hier vooral residentiële wijken, met zowel individuele woonhuizen als opbrengstpanden die zowat alle gradaties van standing van de kleine tot de gegoede burgerij vertoonden. In sommige gebouwen, hoofdzakelijk hoekgebouwen, vestigden zich kleine buurtwinkels. In bepaalde werkplaatsen binnen het huizenblok (schrijnwerk, koetswerk, brouwerij, enz.), die via een inrijpoort met de straat in verbinding stonden, vond een economische activiteit plaats die rechtstreeks verband hield met de woning aan de straatkant van hun eigenaar. Toch was het vooral langs de oude verkeerswegen dat zich handelszaken en kleine bedrijven vestigden.

Wat de bouwstijlen betreft, was het onmiskenbaar het eclecticisme dat de wijken hun persoonlijkheid verleende. Het overheerste de periode rond de vorige eeuwwisseling en hield in Schaarbeek stand tot na de Eerste Wereldoorlog, zij het in een minder uitgesproken vorm. De eclectische gevels, aarzelend tussen imitatie en overdrijving, kenmerken hele straten en verlenen ze een opmerkelijke en fantasierijke samenhang. Eenzelfde gevel combineert soms verschillende stijlen, nu eens neoclassicisme, dan weer neogotiek, neo-Vlaamse renaissance of art nouveau. Een andere dominante stijl, de Beaux-Artsstijl, kenmerkte vooral de aanzienlijke huizen en appartementsgebouwen uit de jaren 1920, die mooie rijen vormden langs de breedste lanen en boulevards. Tijdens het interbellum kwam deze stijl voor samen met de art deco en, minder frequent, het modernisme. Laatstgenoemde stijl kenmerkte dan weer vooral de naoorlogse appartementsgebouwen.





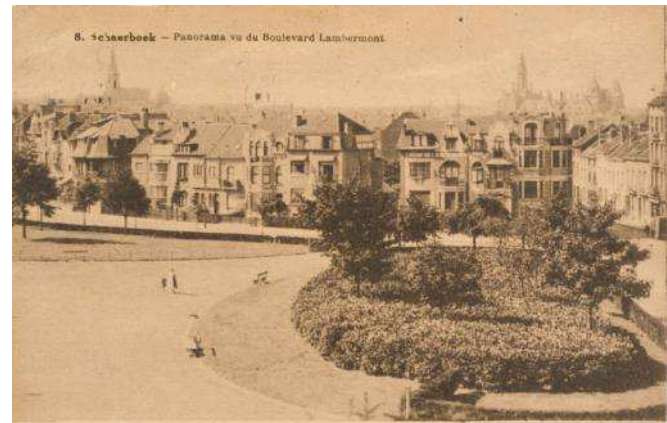
Op zijn *Plan d'ensemble des transformations de la commune* uit 1903 voorzag Houssa langs een aantal wegen in een achteruitbouwstrook waarin een voortuintje moest komen. Dat was met name het geval voor de boulevards van de grote ring – de Auguste Reyerslaan, de Generaal Wahislaan en de pare zijde van de Lambermontlaan. Ook voor de Voltairelaan zou dit voorschrift gelden, maar uiteindelijk werd het slechts toegepast op haar tweede deel, het oudste. Er werd ook in een achteruitbouwstrook voorzien in de lanen die het Josaphatpark aan de zuidkant afboorden: de Hortensialaan (de huidige Generaal Eisenhowerlaan en Ernest Cambierlaan) en de Azalealaan; in die laatste werd het plan echter niet uitgevoerd. Aan de noordkant van het park moest de Bloemenwijk oorspronkelijk een “tuinwijk” worden, met huizen met voortuintje. In 1913-1914 werd eenzelfde achteruitbouwstrook opgelegd in de twee lanen langs het speel- en sportplein, de Algemeen Stemrechtlaan en het gebogen deel van de Ernest Renanlaan.

↑ Jamblinne de Meuxplein, huizenrij in Beaux-Artsstijl (foto 2011).

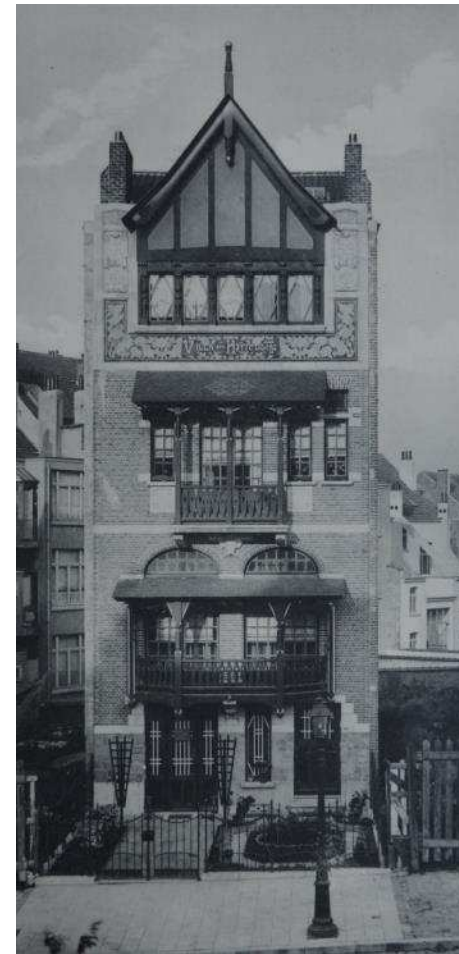
↖ Jenatzystraat, overwegend eclectische huizenrij (foto 2012).

↘ Voltairelaan, zicht op het tweede straatdeel aan pare zijde (foto 2013).

↓ Ernest Renanlaan, zicht op het tweede straatdeel vanaf de Lambermontlaan (Collectie Dexia Bank-KAB-BHG).



De gebouwen die ten opzichte van de straat insprongen waren soms gekoppeld, in de vorm van halfopen villa's. Dit bepaalde meteen ook de stijl van de woningen, die naar het pittoreske neigde. In sommige zones moesten de toekomstige kopers precieze voorschriften naleven om de homogeniteit van het geheel te verzekeren. Dat gold voor de percelen aan de Wahislaan en de Ernest Cambierlaan die binnen de huizenblokken tussen de spoorlijn Schaarbeek-Halle en de Leuvensesteenweg lagen en die de zuidelijke punt van het Josaphatpark moesten vormen (zie p.). De overeenkomst van 1914 bepaalde dat het geheel een "tuinwijk" moest worden, met andere woorden, "het karakter van een park met lusthuizen" moest hebben. Er mochten slechts individuele of ten hoogste per drie gekoppelde villa's worden gebouwd, met een strikt voorgeschreven gevelbreedte en gelegen achter een achteruitbouwstrook waarop eventueel een voorbouw was toegelaten. In de Bloemenwijk was de bebouwing onderworpen aan hetzelfde differentiële bouwreglement als dat uitgevaardigd voor de tuinwijk Terdelt, net ten noorden ervan. Dit reglement werd goedgekeurd bij K.B. van 25.02.1922 en voorzag in een voortuintje afgesloten door een haag met blijvend groen of door houten of ijzeren hekwerk. In de wijk mochten uitsluitend woonhuizen worden gebouwd, in reeksen van ten hoogste vijf aanpalende huizen, gescheiden door een ruimte van minstens tien meter. De gebouwen moesten esthetisch verantwoord zijn, met gevels opgetrokken in blote materialen of bekleed met simili-steen; de uitsprongen van de gevels in het voortuintje mochten maximum één meter diep zijn.



↑ Huis in eclectische stijl met pittoreske inslag, Generaal Eisenhowerlaan 24, architect Jean Coppieters, 1912 (*Album de la Maison Moderne*, 5e jaargang, pl. 44).

← Villa met invloed van de cottagestijl, Lambermontlaan 330, architect J. Delstanche, ca. 1925 (foto 2013).





Zoals in de oudere zones woedde de particuliere bouwpromotie ook volop in de nieuwe wijken van Schaarbeek. Onder de steeds terugkerende namen van aannemers vermelden we Camille Simoens, die al vanaf de jaren 1880 actief was en in 1905 vijftien gebouwen in de Henri Bergéstraat en de Haachtsesteenweg liet optrekken, misschien naar plannen van architect Henri Jacobs. In de omgeving van het Josaphatpark bouwde architect René Bartholeyns verscheidene huizen, meestal voor eigen rekening, waaronder een geheel van zes huizen in de Minnebronstraat (1914-1916). In de Linthoutwijk trok architect Jean Pirart een dertigtal gebouwen op in opdracht van de weduwe van Frédéric Pelletier in de gelijknamige straat (1909-1914). Nog grootschaliger was de bouwpromotie in de Generaal Gratrystraat, waar een tandem architect-aannemer, Pierre en Jean-Baptiste Decnop, instond voor een veertigtal huizen die slechts lichtjes van elkaar verschilden (1921-1926). Tot slot vermelden we in de wijk Monplaisir de eigenaars Max Roos en Joseph Van Campstraat, twee industriëlen die begin 20e eeuw talrijke percelen lieten bebouwen in de straten die hun naam dragen en die krachtens een overeenkomst met de gemeente uit 1900 waren aangelegd.

↑ Zicht op de hoek gevormd door de Blauwregenlaan en de Mimosasstraat (Huis der Kunsten van Schaarbeek/lokaal fonds).

↖ Ernest Cambierlaan 30 tot 42 (foto 2012).

↙ Voglerstraat 2 tot 6 en Haachtsesteenweg 374 tot 368-368a, een geheel ontworpen i.o.v. aannemer Camille Simoens in 1905 (foto 2013).

↓ Generaal Gratrystraat 2 tot 76, een geheel van 34 analoge huizen gebouwd van 1921 tot 1926 volgens een plan dat in 1921 door architect Pierre Decnop werd ontworpen (foto 2011).



Zoals andere Brusselse wijken hadden ook de Schaarbeekse wijken hun favoriete architecten. Vaak woonden ze er zelf, en ze trokken een steeds grotere cliënteel aan naarmate ze er meer huizen bouwden⁵. Sommige van hen waren bijzonder productief: Edouard Courtenay, Clément Degraeve, Antoine Dehaen, Albert Delcorde, Léon Denis, Fernand De Pauw, Frans Hemelsoet, Joseph Diongre, Emile Henry, Clément Huberty, Louis Kuypers, Gustave Leemans, Jean Teughels, Jean-Baptiste Tilman of J.-J. Van Den Eng. Naast verscheidene kwaliteitswoningen, zoals in de Artanstraat i.o.v. aannemer Aug. Leblicq (1909), verrijkte architect Henri Jacobs Schaarbeek ook met enkele onvervalste schoolpaleizen: de Scholengroep Josaphat in de Josaphatstraat en de Bijenkorfstraat, en Gemeentescholen nr. 11 en 13 in de Roodebeeklaan. Deze totaalkunstwerken werden respectievelijk ontworpen van 1900 tot 1907 en tussen 1907 en 1922, en ze behoren tot de belangrijkste uitingen van de art nouveau.



↑ Josaphatstraat 241, gymnastiekzaal van de Scholengroep Josaphat (foto 2013).

← Roodebeeklaan 59-61, overdekte speelplaats van School nr. 11 (foto 2011).

⁵ Aan sommige van deze architecten wijdt Pierre Dangles een bibliografische notitie op de website http://www.opale-opaal.be/?page_id=1240



De Schaarbeekse Haard

Naast burgerwoningen werden ook verscheidene gehelen van goedkope woningen in de nieuwe wijken opgetrokken. Ze werden gebouwd door de Schaarbeekse Haard, een naamloze vennootschap die op 02.02.1899 werd opgericht met het oog op de bouw, de verkoop met annuïteithypotheek en de verhuur van arbeiderswoningen. De Schaarbeekse Haard was het resultaat van de beraadslagingen van een commissie die in 1897 een stand van zaken van de arbeidershuisvesting in Schaarbeek moest maken. In het licht van haar vernietigende conclusies⁶ – te weinig goedkope woningen, schaarse middelen voor de huishoudens, erbarmelijke hygiëne en een bedenkelijke morele toestand – begon schepen van Financiën Louis Bertrand met de systematische sloop van verouderde woningen en liet de gemeente arbeiderswoningen bouwen via de pas opgerichte Schaarbeekse Haard.

Tussen 1899 en 1910 bouwde de Haard een eerste reeks sociale woningcomplexen in de nieuwe Linthoutwijk – de Victor Hugostraat en de Léon Mahillonlaan (1899-1902) – en de Helmetwijk – de Schaarbeekse Haardstraat (1900-1902), de Raafstraat en de Lindestraat (1903), de Elie Lambottestraat, de Georges Raeymaekersstraat en de Henri Jacobsstraat (1910). Daarnaast werd in 1903-1905 in een oudere wijk van Schaarbeek, in de L'Olivierstraat, een geheel gebouwd dat een aantal beluiken met ongezonde arbeidershuisjes moest vervangen. In de jaren 1920 zette de Schaarbeekse Haard een tweede bouwcampagne in, met onder meer gebouwen die het complex in de Victor Hugostraat aanvulden (1922), een groep gebouwen langs de spoorweg in de Jacques Rayéstraat (1923), en een groot aantal woningen in de Helmetwijk en de tuinwijk Terdelt⁷.



↑ Victor Hugostraat 65 tot 53-55, gebouwen ontworpen in 1922 en 1899 voor de Schaarbeekse Haard (foto 2011).



← Jacques Rayéstraat 72 tot 76, gebouwen ontworpen in 1923 voor de Schaarbeekse Haard (foto 2013).

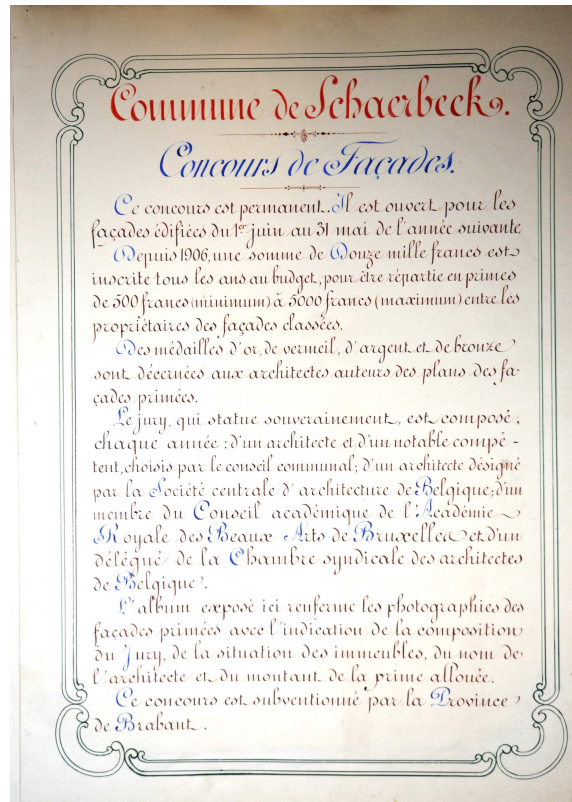
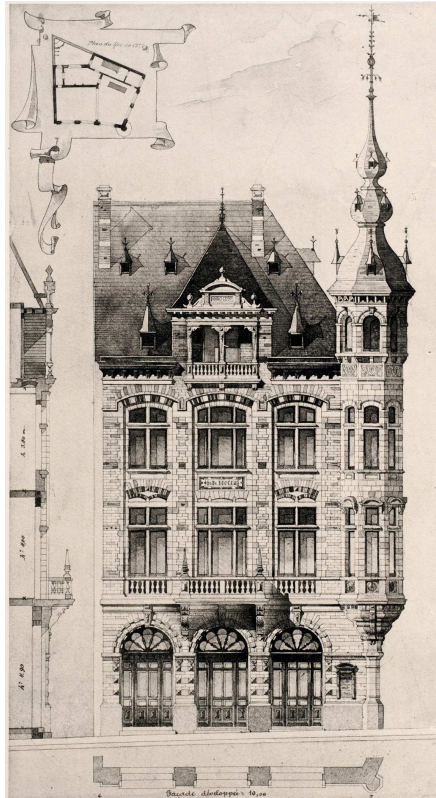
⁶ BERTRAND, L., 1912, pp. 85-86.

⁷ *Le Foyer Schaerbeekois. Société anonyme pour la Construction d'Habitations à Bon Marché. XXV^{me} anniversaire*, Brussel, [1924].



De gevelwedstrijden

Omdat de gemeente Schaarbeek wou dat de verkeerswegen die ze aanlegde snel en goed werden bebouwd, begon ze gevelwedstrijden te organiseren. De eerste, in 1897, betrof de percelen aan het voorste deel van het Colignonplein, waarop lange tijd niet was gebouwd hoewel het gemeentehuis al sinds 1887 klaar was. Om Van Ysendycks gebouw zo goed mogelijk tot zijn recht te laten komen, moest de stijl van de nieuwe ontwerpen geïnspireerd zijn door de renaissance. De kopers van de terreinen moesten de gevel van hun gebouwen kiezen uit de gelauwerde ontwerpen; veel ervan waren van de hand van de geassocieerde architecten Henri Van Massenhove en Guillaume Löw.



↑ Reglement van de jaarlijkse gevelwedstrijd (GEMEENTE SCHAARBEEK, *Concours de façades*, manuscript bewaard in het lokaal van het Huis der Kunsten van Schaarbeek).

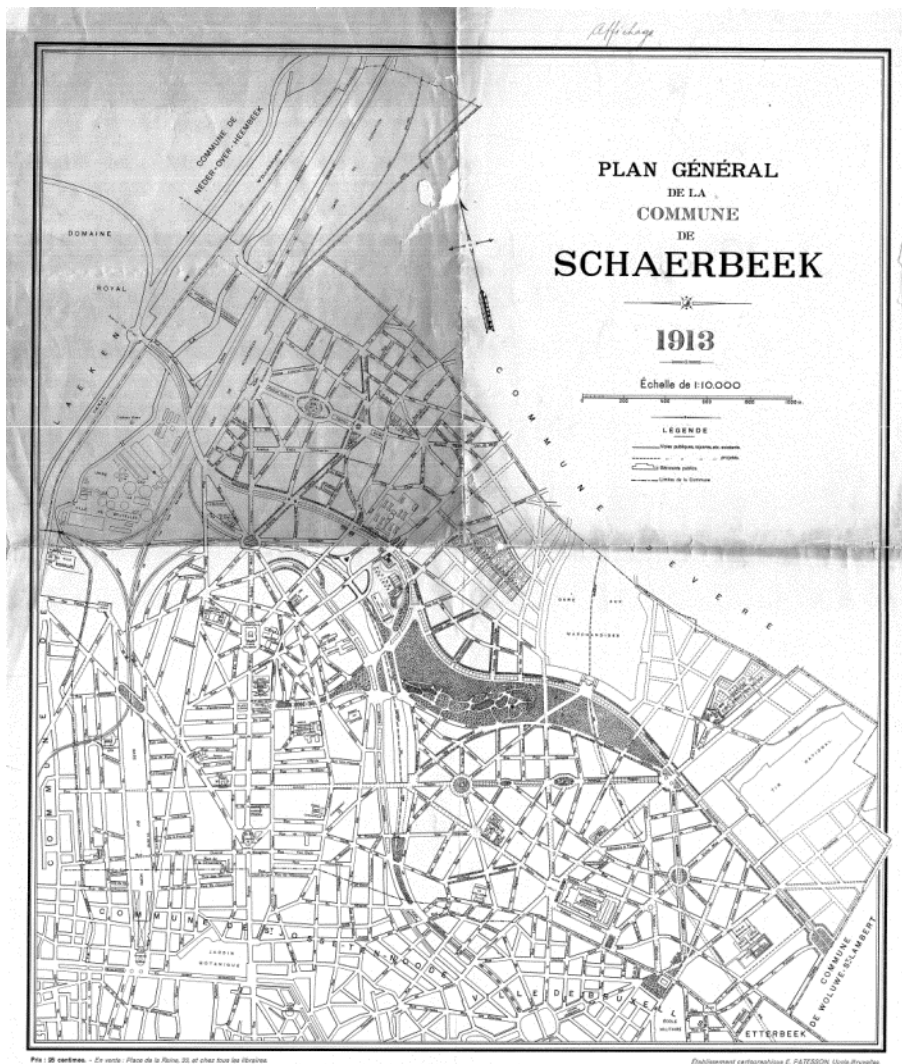
↖ Colignonplein 2, gelauwerd ontwerp van de gevelwedstrijd van 1897 georganiseerd door de gemeente Schaarbeek voor de huizen die tegenover het gemeentehuis zouden worden gebouwd (VAN MASSENHOVE, H., LOW, G., *Les Maisons Modernes*, Brussel, 1901, pl. X).

Vanaf 1905 werd elk jaar een gevelwedstrijd georganiseerd waarin vier medailles werden uitgereikt (goud, zilver, brons en vermeer). De jury bestond uit architecten uit diverse instellingen zoals de Academie voor Schone Kunsten van Brussel of de SCAB, en het waren allemaal grote namen, waaronder Emile Janlet, Paul Saintenoy en Victor Horta. Deze jury werd daarenboven vaak aangevuld met kunstenaars, onder meer Amédée Lynen, of kunstcritici, zoals Sander Pierron. Tijdens de oorlog van 1914-1918 werden geen wedstrijden georganiseerd, en nadien vond slechts één gevelwedstrijd meer plaats, in 1930-1931. In de Louis Bertrandlaan en de Eugène Demolderlaan werden tussen 1906 en 1914 niet minder dan respectievelijk twaalf en elf woningen gelauwerd. Om ervoor te zorgen dat de gebouwen in eerstgenoemde laan het prestige ervan vergrootten, onderwierp de gemeente de bouwterreinen aan strikte verkoopvoorwaarden: een kostprijs van 50 francs per vierkante meter gevel, en een minimumbreedte van zes meter. Voor de loten op de hoek met de Haachtsesteenweg werd zelfs een wedstrijd voor architecten uitgeschreven, waarbij de toekomstige eigenaars verplicht waren het ontwerp van de winnaar uit te voeren.



IV. Het interbellum en de naoorlogse periode

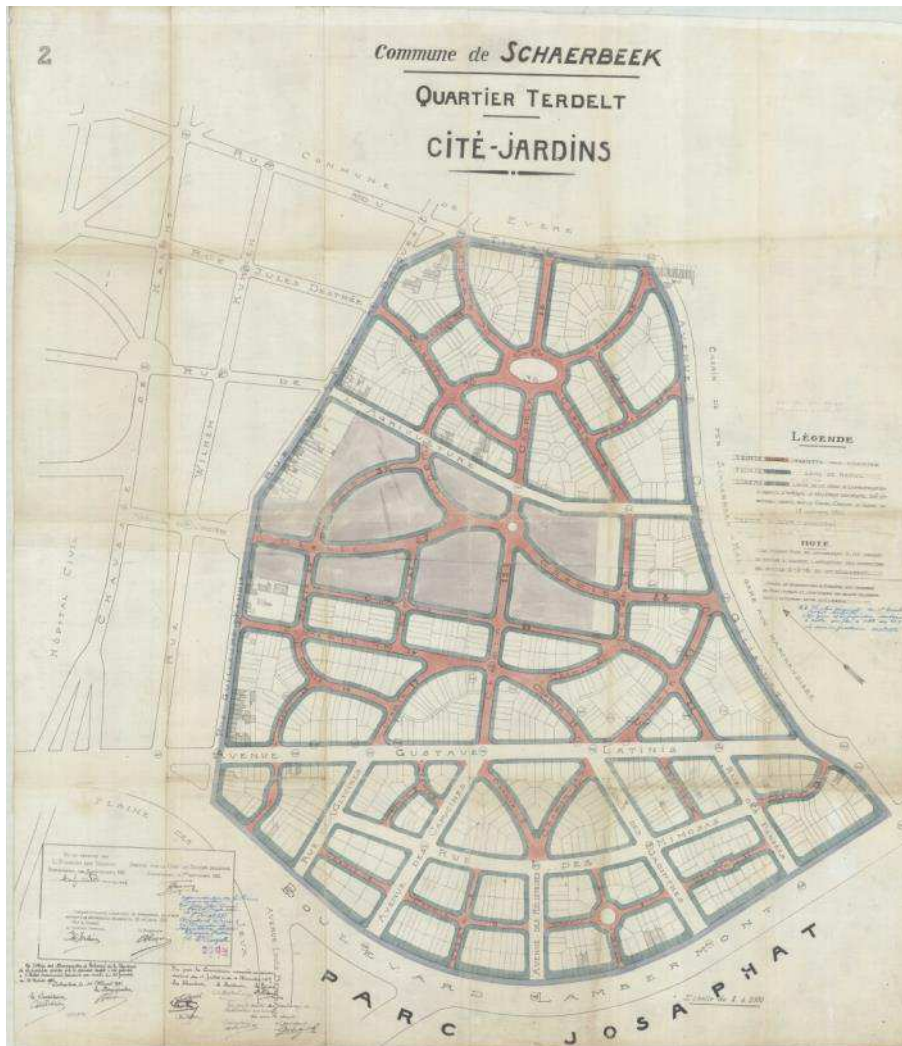
Zoals hierboven vermeld, was het grootste deel van het grondgebied van de gemeente al na de Eerste Wereldoorlog van een definitief wegennet voorzien. Slechts enkele zones moesten nog worden verstedelijkt, vooral dan in het oosten van de gemeente, aan de grens met Evere. Voor de aanleg daarvan werd gekozen voor het principe van de tuinwijk, dat toen erg in trek was.



Plan général de la commune de Schaerbeek 1913 (GAS/OW). In het oosten ziet men de nog niet verstedelijkte zones.

De eerste twee tuinwijken waren Terdelt en Chomé, de eerste ten noorden van de Bloemenwijk, tussen de Haachtsesteenweg en de spoorlijn Schaarbeek-Halle, de tweede tussen de toekomstige Leopold III-laan en de begraafplaats van Sint-Joost-ten-Node. Voor de bebouwing van de tuinwijk Terdelt gold een streng bouwreglement dat werd aangenomen tijdens de gemeenteraadszitting van 12.10.1920 en goedgekeurd bij K.B. van 25.02.1922. De huizen van de twee tuinwijken werden tussen 1924 en 1926 gebouwd.





Verkavelingsplan van de tuinwijk Terdelst en de Bloemenwijk, J. Francq, 1920 (GAS/OW Infrastructuur 390).

De Tuinenwijk ontstond na de oorlog, in 1957, aan de Leopold III-laan, die in 1936 was aangelegd en naar de luchthaven liep. Deze wijk moderniseerde het concept van de tuinwijk door de introductie van appartementsgebouwen.



Zicht op de Tuinenwijk (foto APEB, 2014).



In de jaren 1950 en 1960 onderging de rest van de gemeente nog een aantal eenmalige stedenbouwkundige ingrepen. De opmerkelijkste daarvan vond plaats in de *faubourg de Cologne*, toen in de jaren 1950 het nieuwe Noordstation werd gebouwd, terwijl in de twee daaropvolgende decennia de erachter liggende volkswijk moest verdwijnen in het kader van het Manhattanplan. In dezelfde periode werd de Reyerslaan in de Linthoutwijk getransformeerd tot een stadsautosnelweg die letterlijk op de E40 botste. Daartoe moest de hele zone worden heringericht, met de aanleg van een aantal autotunnels en de bouw van het Reyersviaduct. Vermelden we tot slot nog de twee nieuwe straten die in 2000 op initiatief van de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij op de plaats van de voormalige Daillykazerne werden aangelegd: de Marcel Mariënstraat en de Louis Scutenairestraat.



Luchtfoto van de E40-autosnelweg en het viaduct van de Auguste Reyerslaan, 1982 (Regie der Gebouwen, 129220).

