

# leuvenseweg

onze



onze

## leuvenseweg

het gebouw van het «beheer van staatsspoorwegen»

Nu de laatste diensten van onze Maatschappij naar de Frankrijkstraat overgebracht worden, lijkt het ogenblik ons gepast om de geschiedenis van het vroegere hoofdkantoor van onze Maatschappij in herinnering te brengen.

Maar weten de spoorlui wel dat de Directie eerst gedurende 30 jaar gehuisvest was in «Het Witte Huis»?

Dit eerste, erg bescheiden Directiegebouw werd rond 1860 aan de Fonsnylaan, rechtover de Zwedenstraat, opgetrokken. Slechts weinigen herinneren zich nog dit sober gebouw, zonder bepaalde stijl, met drie niveaus : de benedenverdieping en twee bovenverdiepingen, met daarboven

een zolder.

Aan de uiteinden van elk niveau bevonden er zich twee grote bureaus voor de hogere ambtenaren; de rest werd onderverdeeld in zalen die negentig jaar lang het domein waren van pennelikkers en tekenaars. Nogal primitieve sanitaire installaties droegen bij tot het comfort (!) van de toenmalige bewoners.

Het ARVHW bestond toen nog niet, vrienden opzichters!

In het «Witte Huis», dat de spoorlui zo noemden omdat het wit geschilderd was, werd in de jaren 1900 «Groep Brussel-Zuid» gevestigd.

Hoewel het bestemd was om in 1914 afgebroken te worden, kwam het gebouw gaaf uit de eerste

wereldoorlog, die de werken voor de Noord-Zuid-verbinding had stilgelegd.

De laatste bewoners, het 2e arrondissement van de Baan (de heer Delaisse) en de afdeling Baan 31-3 (de heer Isolabella), verlieten samen met de huisbewaarster het gebouw in 1953.

Generaties spoorlui kwamen en gingen en allerlei wederwaardigheden kenden er hun beloop. De overlevenden van afdeling 31-3 zullen zich zeker een buitengewone verhuizing naar Charleroi herinneren waarbij de houten trappen bijna de geest gaven. De befaamde zoldervensters dienden soms als schouwburgplaatsen van waaruit sensationele, kleurrijke kijkstukken,

nog wel gratis, konden worden bijgewoond.

Zij herinneren zich ook Marie, de huisbewaarster, een rasechte Brusselse uit de Marollen, alsook Rosa, de schoonmaakster, haar aartsvijandin. Die dagen zijn natuurlijk al lang vervlogen. Het gebouw werd in 1954 afgebroken om de plaats te ruimen voor het sorteercentrum Brussel X.

### «De Leuvenseweg»

Zo noemen de spoorlui het hoofdkantoor van hun Maatschappij. Bij de oprichting werd in de blauwe hardsteen van het fronton boven de hoofdingang de benaming «Administration des chemins de fer de l'Etat» gebeiteld. De plannen van het gebouw zijn van de hand van de Kortrijkse architect Henri Beyaert (1) en de uitvoering ervan werd in de jaren 1890-1891 aan de aannemersfirma Lefebvre uit Brussel toevertrouwd.

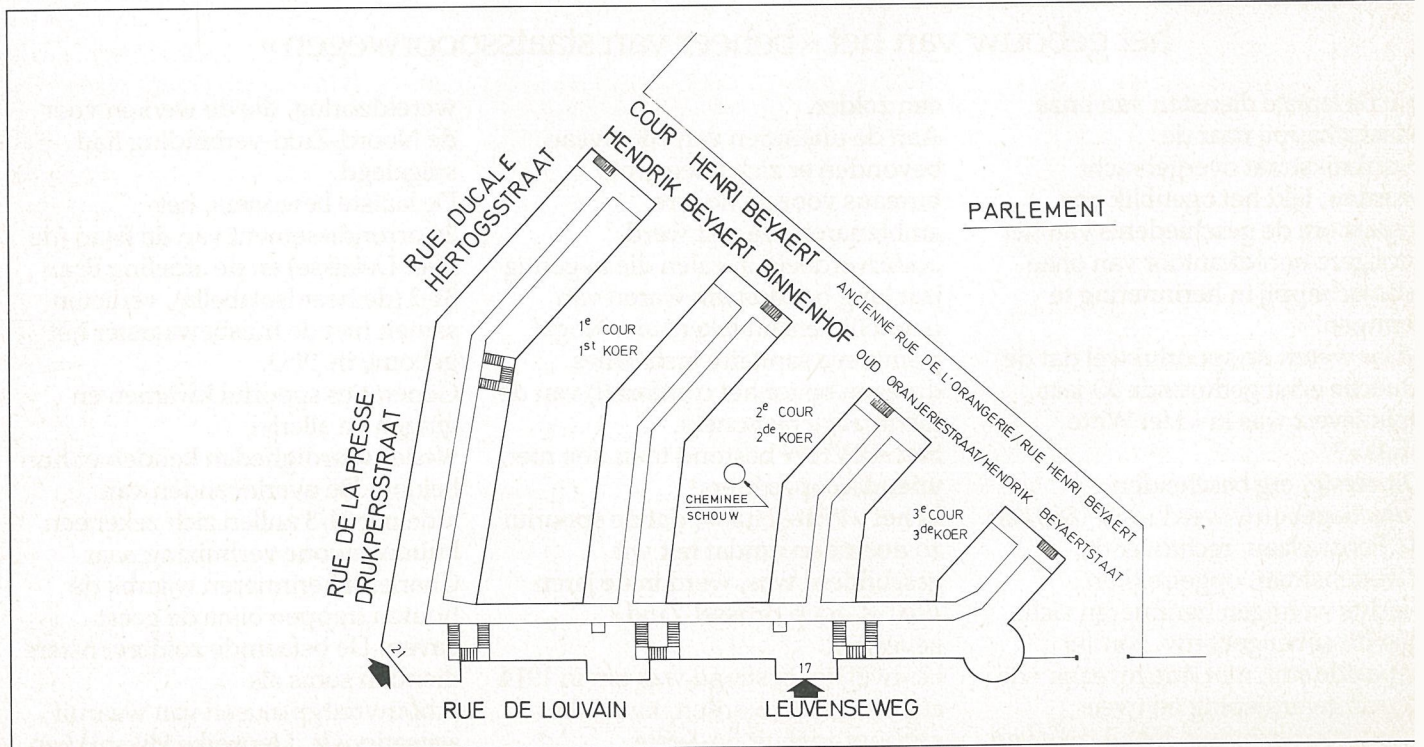
### Ligging

Het gebouw ligt in de «neutrale zone», die voor het Parlement is bestemd, op een bijna driehoekig stuk grond met een oppervlakte van 8 508 m<sup>2</sup>, dat wordt afgelijnd door de Leuvenseweg, de Hertogsstraat en de Oranjeriestraat, die later de Henri Beyaertstraat zou worden; nu het Beyaertbinnenhof.

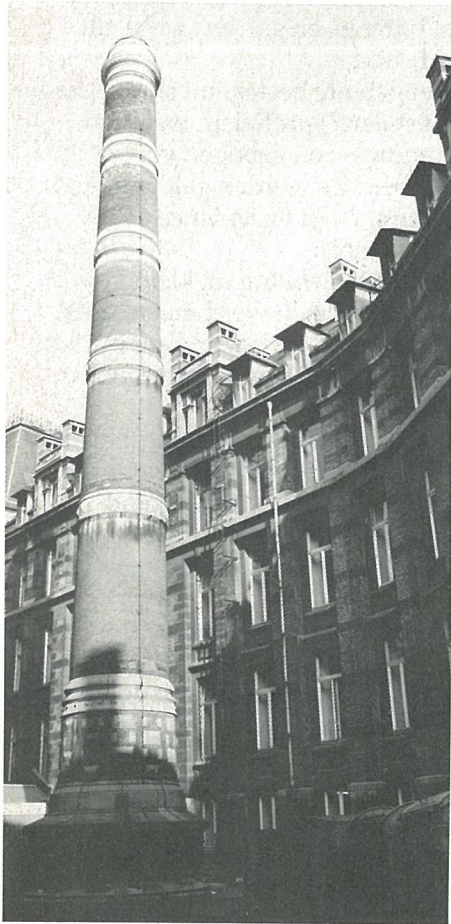
### Kenmerken van het gebouw

Van boven gezien lijkt het op een kam met licht vervormde onregelmatige tanden. Het heeft een oppervlakte van 5 160 m<sup>2</sup>. Het hoofdgebouw aan de Leuvenseweg heeft vier zijvleugels die telkens

door een brede binnenplaats van elkaar zijn gescheiden. Bovendien zijn ze zo georiënteerd dat de zonnestrallen tot aan de uiteinden van de binnenplaatsen doordringen. De schoorsteen van de centrale verwarming, die een zekere



sierlijkheid vertoont, staat als startklare raket in het midden van de tweede binnenplaats. Er zijn twee ingangen, een op nr. 21 (hoek van de Hertogsstraat en de Leuvenseweg) voor het personeel, de andere op nr. 17 dichtbij de lucht-



kokers in de gevels. Deze kokers leiden naar schoorstenen die op de foto's duidelijk zichtbaar zijn. De vele trapkokers en de sanitaire installaties kregen een rationele plaats en liggen telkens boven elkaar, wat tot nog toe alle kelderverdiepingen

op niveau - 2 van de zijvleugels, kant Parlement. Hierdoor was het vóór 1982, toen onder de 3e binnenplaats de parking van het Parlement werd aangelegd, mogelijk om door het hele gebouw op 5 tot 6 m onder de grond een rondgang te maken.



Algemene Directie, voor de hogere ambtenaren en beheerders. Deze reglementering werd dikwijls – om niet te zeggen altijd – over het hoofd gezien, tot op de dag dat de Algemene Directie naar de Frankrijkstraat werd overgebracht. Bij het bestuderen van de plans van het gebouw valt de buitengewone zienswijze van Beyaert erg op. In 1890 had deze architect de modulatie in de bouw reeds begrepen en hier op een geslaagde manier toegepast.

Doordat hij – bijna honderd jaar geleden – een rij gietijzeren zuilen aan beide zijden van de gangen had laten plaatsen, is het thans heel gemakkelijk de indeling van de ruimte aan de huidige behoeften aan te passen.

Alle lokalen worden op natuurlijke wijze verlucht, daarvan getuigt het indrukwekkende net van

generaties spoorlui voldoening schonk.

We geven toe dat de originele binneninrichting van dit gebouw wat ouderwets aandoet, maar na honderd jaar is dat niet zo verwonderlijk.

Ik heb niet kunnen nagaan wanneer de twee liften er zijn gekomen.

Hoewel er toen nog geen reglementering bestond, was Beyaert bezorgd voor het leven van de bewoners en wilde hij hun eventuele redding en het optreden van de brandweer vergemakkelijken; daarom liet hij aan de buitenzijde van het gebouw, op goed gekozen plaatsen, metalen brandladders aanbrengen. Langs deze ladders zijn alle verdiepingen en het dak bereikbaar.

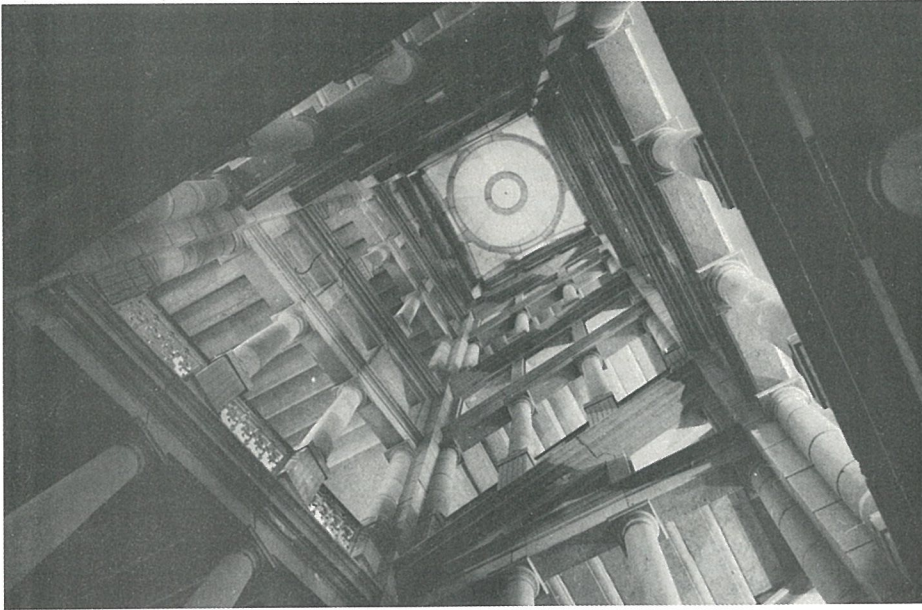
Een andere bijzonderheid is de tunnelverbinding tussen de uiteinden van de kelders

Voor een beter beeld van de omvang van ons gebouw, volgen nu enkele cijfers :

1) oppervlakte bureaus	22 502 m <sup>e</sup>
oppervlakte gangen	3 567 m <sup>2</sup>
	of 1,523 km lengte
oppervlakte trappen en liften	2 004 m <sup>2</sup>
oppervlakte sanitair	548 m <sup>2</sup>
oppervlakte inkomhallen	73 m <sup>2</sup>

of een nuttige oppervlakte van 28 694 m<sup>2</sup>

2) De dikte van de muren gaat van 1,50 m in de fundering tot 1,10 m op de derde verdieping; ter hoogte van de binnenplaatsen en de benedenverdieping bedraagt ze 1,20 m en op de 1e en 2e verdieping 1,10 m. Deze afmetingen dragen bij tot het thermische comfort in winter en zomer, dat te danken is aan de grote inertie van de muren.



3) De plafondhoogte van de verdiepingen bedraagt :  
 kelderverdieping : 3,14 m,  
 benedenverdieping : 4,63 m,  
 1e verdieping : 4,63 m,  
 2e verdieping : 4,16 m,  
 3e verdieping : 3,66 m en zolder :  
 4,48 m.

Dat is het enig belangrijke aspect dat sindsdien in het concept van het gebouw gewijzigd is. Inderdaad, tegenwoordig mag de nuttige hoogte veel kleiner zijn. Daarvan is het nieuwe gebouw aan de Frankrijkstraat met een nuttige hoogte van 2,62 m een goed voorbeeld.

4) In de stookplaats van het gebouw bevonden zich drie kolenketels met een totaal vermogen van zowat 2 600 000 Kcal/u., gebouwd door de firma Denayer te Willebroek.

Weten de spoorlui dat de ondergrondse werkplaatsen van de tweede binnenplaats, onze vroegere schrijnwerkerij, in het begin van de eeuw een met kolenketels gevoede elektrische centrale herbergden, die aan het gebouw en ook aan sommige burens, waaronder het Parlement, stroom leverden?

#### Materialen en versiering

Door zijn voorbouw, zijn daken in Mansardstijl en zijn hoektoren, die aan de torentjes van het kasteel van Chambord doet denken, heeft het de allure van een bouwwerk uit de

Franse Renaissance.

De vijf gevels zijn weliswaar verschillend maar vertonen toch een zekere eenvormigheid door de drie horizontale banden die het geheel doorlopen.

De hoofdingang bestaat uit een brede en hoge deur, met daarboven een hoge glazen deur die uitgeeft op een smal, met een stenen borstwering afgezet, balkon. Ter hoogte van de derde verdieping bevindt zich een imposant uurwerk met een diameter van ongeveer 2 m.

Het geheel is bekroond door een doorvensterd dak, waarboven een torentje uitstijgt met daklantaarns en een oosters aandoend dak. De schacht van het torentje is over twee derde van de hoogte met lood bezet. Als je nieuwsgierig van aard bent en de gelegenheid ertoe krijgt, moet je deze bekleding eens van dichtbij gaan bekijken.

Ze staat nl. vol handtekeningen die door onze bezetters werden aangebracht tijdens de twee wereldoorlogen, sommige dagtekenen zelfs uit 1894.

Uit de gekozen bouwmaterialen blijkt dat Beyaert de voorkeur gaf aan nationale produkten. Muren en funderingen zijn van gewone bakstenen. Voor de gevels heeft hij bakstenen met wel ongewone afmetingen (38 × 14 × 3 cm) gebruikt, samen met onze kalksteen «petit granit».

Alleen in de onderbouw wordt het

uitzicht verlevendigd door rode buitenlandse zandsteen uit het Sûregebied. Alle buiten- en binnentrappen zijn uit «petit granit» vervaardigd en werden nooit vervangen.

Voor alle buitendeuren, ramen en parketvloeren op alle verdiepingen in bureaus en gangen werd eik gebruikt.

Het gebinte bestaat uit smeedijzeren (of stalen?) profielen, waarvan sommige een gebogen vorm hebben. Ze werden geleverd door de firma «La Providence» uit Marchienne.

De dakbedekking uit kleine Belgische leien werd meermaals vernieuwd, de laatste keer in 1965. De stenen dakgoten zijn met lood bekleed.

De muren van de uitgangshallen werden gedeeltelijk met Belgisch marmer «Sainte Anne grand mélange» bezet.

Andere luxe was er niet aanwezig.

#### Gebruik van de lokalen

Gedurende een eeuw – op zeven jaar na – is er weinig aan de indeling veranderd.

Het staat vast dat het gebouw steeds bestond uit : indrukwekkende bureaus met monumentale schouwen voor de directeurs, kantoren, vergaderzalen, tekenzalen, een drukkerij, een infirmerie, twee woningen voor de huisbewaarders, een bedrijfsrestaurant, een telefooncentrale, onderstations en in de kelderverdieping werkplaatsen voor de onderhoudsdiensten en een grote stookplaats.

In de zeer mooie hoektoren (kant Parlement) werden later aanpassingswerken uitgevoerd om er het in 1976 afgeschafte telegraafbureau van het Parlement en de Spoorwegen in onder te brengen.

Sinds 1926 bevond zich daar eveneens de vergaderzaal van de Raad van Beheer. In de loop der jaren vonden ook de «Centrale Dispatching», en als laatste in 1933, (tien jaar na haar oprichting), de Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats er een plaatsje. Deze maatschappij bleef er tot 1974, het jaar waarin ze naar de Frankrijkstraat verhuisde.

Vijftien tot twintig jaar geleden verliet de Stedelijke Brandweer van Brussel het gebouw. Tot het complex van de Rijkswacht in de Persstraat in gebruik werd genomen, was de brandweerafdeling voor de «neutrale zone» gekazerneerd in de lokalen en garages onder en naast de hoektoren aan de Beyaertstraat, rechtover het Parlement.

Behalve tijdens de oorlogsjaren 1914-1918 en 1940-1945, perioden waarin het Duitse leger de «Leuvenseweg» bezette, hebben de Belgische spoorlui het gebouw nooit verlaten. In september 1944 liep zowat de helft van de eerste vleugel—van de hoofdingang tot de trappen—bij een door het Duitse leger aangestoken brand erge schade op.

#### De toekomst

De toekomst van het gebouw werd door twee elkaar aanvullende gedachtengangen bepaald. Zowat vijftien jaar geleden besliste de Raad van Beheer van de Maatschappij al de directiediensten geleidelijk in de buurt van het Zuidstation te hergroeperen. Bovendien wenste het Parlement al jaren het «Paleis der Natiën» enigszins te ontvolken. Het was dus een ideale gelegenheid om deze twee doelstellingen te verwezenlijken.

Een eerste stap werd gezet in 1982, toen de 3e en 4e vleugel door de spoorwegen werden vrijgegeven. De dienst der gebouwen van de Questuur van Kamer en Senaat vatte achtereenvolgens de volgende werken aan :

- ondergrondse en bovengrondse parking in het Beyaert binnenhof, alsook op de 3e binnenplaats (vroeger NMBS), samen 171 plaatsen,
- inrichting van de 3e en 4e vleugel, samen met de bouw van een loopbrug naar het Parlement.

De vierde vleugel wordt op drie niveaus ingenomen door de bureaus van de politieke fracties en drie vergaderzalen.

Op drie verdiepingen van de derde vleugel komen er werkkabinetten voor de volksvertegenwoordigers en senatoren. De derde verdieping

van de verschillende vleugels wordt ingericht als restaurant voor de parlementsleden en het personeel van de vier vergaderingen : Kamer, Senaat, Raad van de Franse Cultuurgemeenschap en Vlaamse Raad.

De foto hiernaast toont de eerste trapkoker, die bij de renovatie zijn grootsheid van voor 100 jaar behield.

- Deze werken zijn reeds beëindigd en de twee vleugels in gebruik genomen. Het is een groots opgezette verwezenlijking, maar toch werd de grootste eenvoud nagestreefd. De smaakvolle inrichting van lokalen, gangen en parkings dwingt onze bewondering af en verhoogt nog het prestige van Beyaerts werk.

Wij kunnen de dienst der gebouwen van het Parlement alleen maar loven voor het puike eindresultaat.

De tweede fase zal eind 1985 voltooid zijn :

- bijkomende parkings onder en op de eerste en tweede binnenplaats, waardoor er tegen eind 1984 plaats komt voor niet minder dan 411 wagens.

- de vernieuwing van de eerste en tweede vleugel en van de hoofdvleugels die zullen dienen als werkkabinetten van de parlementsleden en vergaderzaal voor tweehonderd personen, met daarbij een ruimte voor persmededelingen in een gedeelte van de derde verdieping.

- ten slotte worden alle gevels grondig gereinigd.

De dienst der Gebouwen van het Parlement blijkt nu al ons vertrouwen waard te zijn. Het vernieuwd en aangepast gebouw zal, met het Parlementsgebouw waarmee het is verbonden, een geheel vormen waarom vele landen ons zullen benijden.

Van al de gebouwen die in 1926 een gedeelte uitmaakten van de bijdrage van de Staat aan de prille NMBS, is de «Leuvenseweg» wel de mooiste parel, die dan ook samen mag worden vermeld met sommige gebouwen uit de regering van Leopold II, zoals de vroegere Nationale Bank, de Daillykazerne enz.

De hoogte van de plafonds buiten beschouwing gelaten, is het nog steeds een zeer geslaagd voorbeeld qua opvatting, indeling en architectuur.

Met heimwee loop ik nu door de gangen waaruit het leven vervlogen is.

«Levenloze voorwerpen, hebben jullie dan toch een ziel, die de onze inpalmt en ons dwingt van jullie te houden?»

M. Leonard-Etienne  
eerste architect

---

#### (1) Henri Beyaert

(Kortrijk 1823 – Brussel 1894)

— *Niettegenstaande zijn vader hem verplicht bediende te worden in een bank te Kortrijk, voelt hij zich op negentienjarige leeftijd tot de architectuur aangetrokken. Een jaar later verlaat hij zijn werk om als handlanger, leerling-metselaar het eerste station van Doornik te helpen bouwen. Later wordt hij beheerder van een boekhandel in Brussel om aan de Stadsacademie cursussen architectuur te kunnen volgen.*

– In 1843, krijgt hij een studiebeurs van zijn geboortestad en begint hij als leerling-architect bij Félix Jaulet.

– in 1845-1846 studeert hij bij Dumont.

– zijn bijzonderste werken zijn :

- het Kursaal van Oostende (1851-1852),
- de plannen voor de verlichting van de lanen bij de herdenkingsplechtigheden van de kroning van Leopold I,
- het gebouw van de Nationale Bank, in samenwerking met Wijmand en Janssens,

- de hoofdgebouwen van de Universiteit, samen met Trappeniers en de fontein op het Brouckèreplein.

In 1860 restaureert hij het kasteel van Faulx-les-Tombes en rond 1890 het plein aan de Kleine Zavel.

– Rond 1890 maakt hij het ontwerp voor het gebouw van de Belgische Spoorwegen, van de gebouwen voor het Bestuur der Posterijen, voor de Telegraaf en voor het Zeewezen.

– Door zijn verwezenlijkingen staat hij aan de top van de toenmalige architectenwereld en beïnvloedt hij degenen die zijn werk kennen, zoals Paul Hankar, Victor Horta, Jules Brunfaut, vader en zoon Van Ysendijk, Eugène Duicque en vele anderen...