



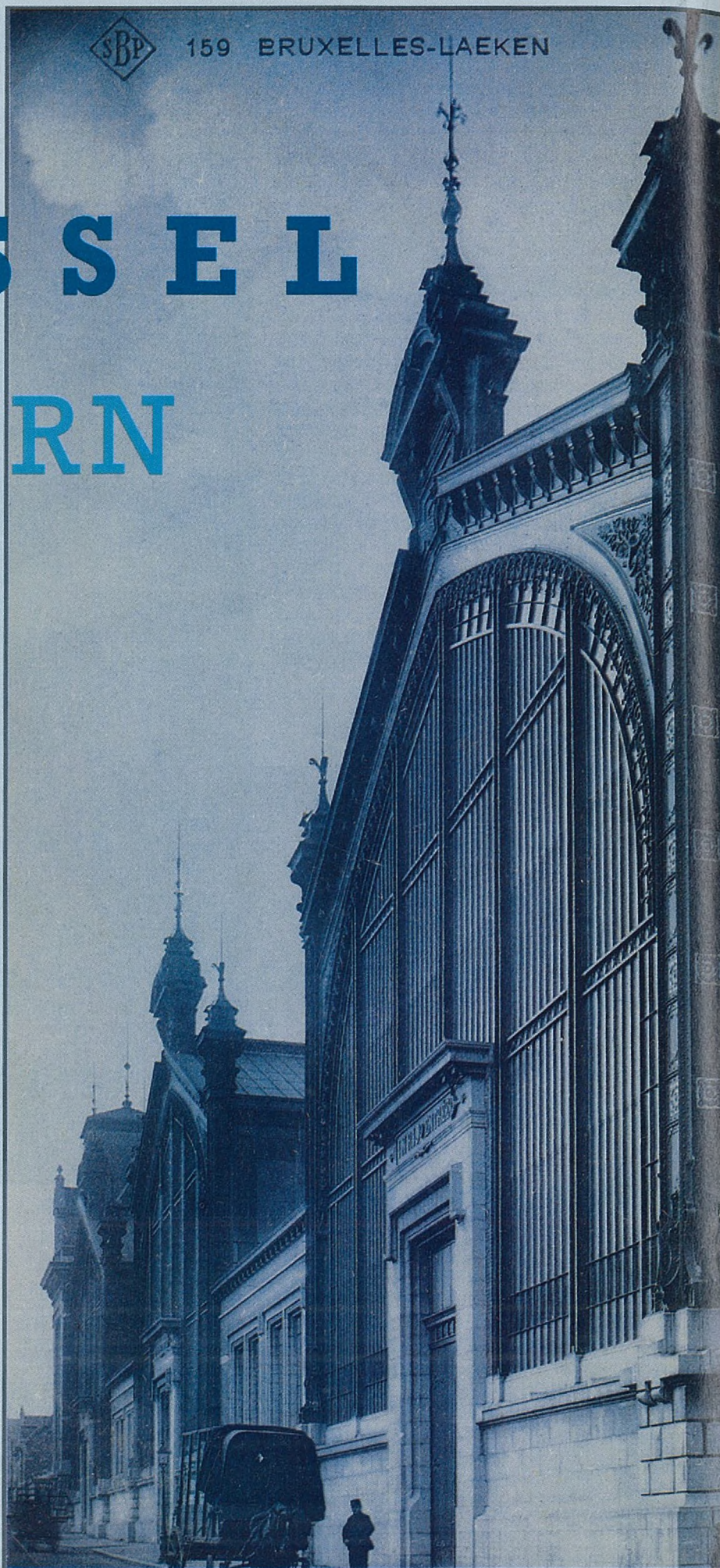
# BRUSSEL & THURN TAXIS

Een indrukwekkend verleden

Een onzekere toekomst

Het is niet onze bedoeling om te polemiseren over de bestemming van Brussel Thurn en Taxis (TT), alleen lijkt het ons de moeite waard een artikel te wijden aan dit symbool van vroegere industriële bloei in Brussel. De geschiedenis ervan begint honderd jaar geleden, maar hangt samen met een economische achtergrond die teruggaat tot de Middeleeuwen.

VERZAMELING R. PASTIJS





## TOEN BRUSSEL NOG BRUOCSSELLA HEETTE

De oorsprong van de stad Brussel gaat terug tot het jaar 977 toen Otto II de titel van graaf van Neder-Lotharingen aan Karel gaf en deze hierdoor de rechten op de Zenne-eilanden verkreeg. Van havenactiviteiten wordt pas melding gemaakt in 1012 (andere bronnen hebben het over het jaar 1000) als de naam Bruocsella portus voor het eerst voorkomt in documenten waaruit blijkt dat de Zenne als waterweg gebruikt wordt. Maar die rivier kan sterk zwellen, staat regelmatig droog en verzandt voortdurend. Daarom vat Karel de Stoute het plan op om via de Rupel een kanaal naar de Schelde te graven, een plan dat in 1477 de nadrukkelijke instemming krijgt van Maria van Bourgondië. Karel V keurt in 1531 het project goed en in 1550

beginnen de eerste graafwerken. Het kanaal wordt in 1561 geopend en al vlug krijgt het stadscentrum meerdere kaden, waarvan de namen ook nu nog bestaan: Timmerhoutkaai, Hooikaai, Arduinkaai enz.

In 1896 wordt de Naamloze Vennootschap voor het Zeekanaal en de Haveninrichtingen van Brussel opgericht om een nieuwe verbinding met de Schelde tot stand te brengen, die voor de steeds groter wordende schepen geschikt is.

De onderneming wordt in 1900 door Leopold II gestart en wordt in 1955 beëindigd met de ingebruikneming van de prachtige hefbrug van Buda.

## DOUANEACTIVITEITEN

Die havenbedrijvigheid brengt mee dat de douane de per schip aangevoerde goederen controleert in een entrepot aan de Hooikaai, op de plaats waar zich nu de KVS bevindt.

In 1842 wil de stad Brussel een nieuw entrepot en schrijft ze een wedstrijd uit. Er wordt gekozen voor de plannen van architect Louis Spaak en in 1844 wordt de eerste steen gelegd. Dat openbaar gebouw – het eerste waarbij op zo ruime schaal gietijzer wordt gebruikt voor de

ondersteuning van de gewelven – wordt opgetrokken aan de samenloop van de kanalen van Willebroek en Charleroi (in gebruik genomen in 1832) en ter hoogte van de aansluiting met de spoorwegen van Noord en Zuid aan de Handelskaai. Dat entrepot, waarvan de stijl doet denken aan de Florentijnse paleizen uit de XVe eeuw, bestaat uit twee grote gebouwen die met elkaar verbonden zijn door drie dwarsblokken met ertussen van traliewerk voorziene binnenplaatsen. De overdekte binnenplaatsen zijn met het spoorwegnet verbonden en zo ontstaat een van de eerste goederenstations van dat type.

## EEN UITZONDERLIJKE SAMENWERKING

Er heerst dan ook een drukke commerciële bedrijvigheid wanneer de



spoorweg in het Brusselse industriële landschap verschijnt. Door onvoldoende opslagcapaciteit en door de snelle ontwikkeling van die nieuwe vervoerwijze is er in die sector een nieuwe aanpak nodig.

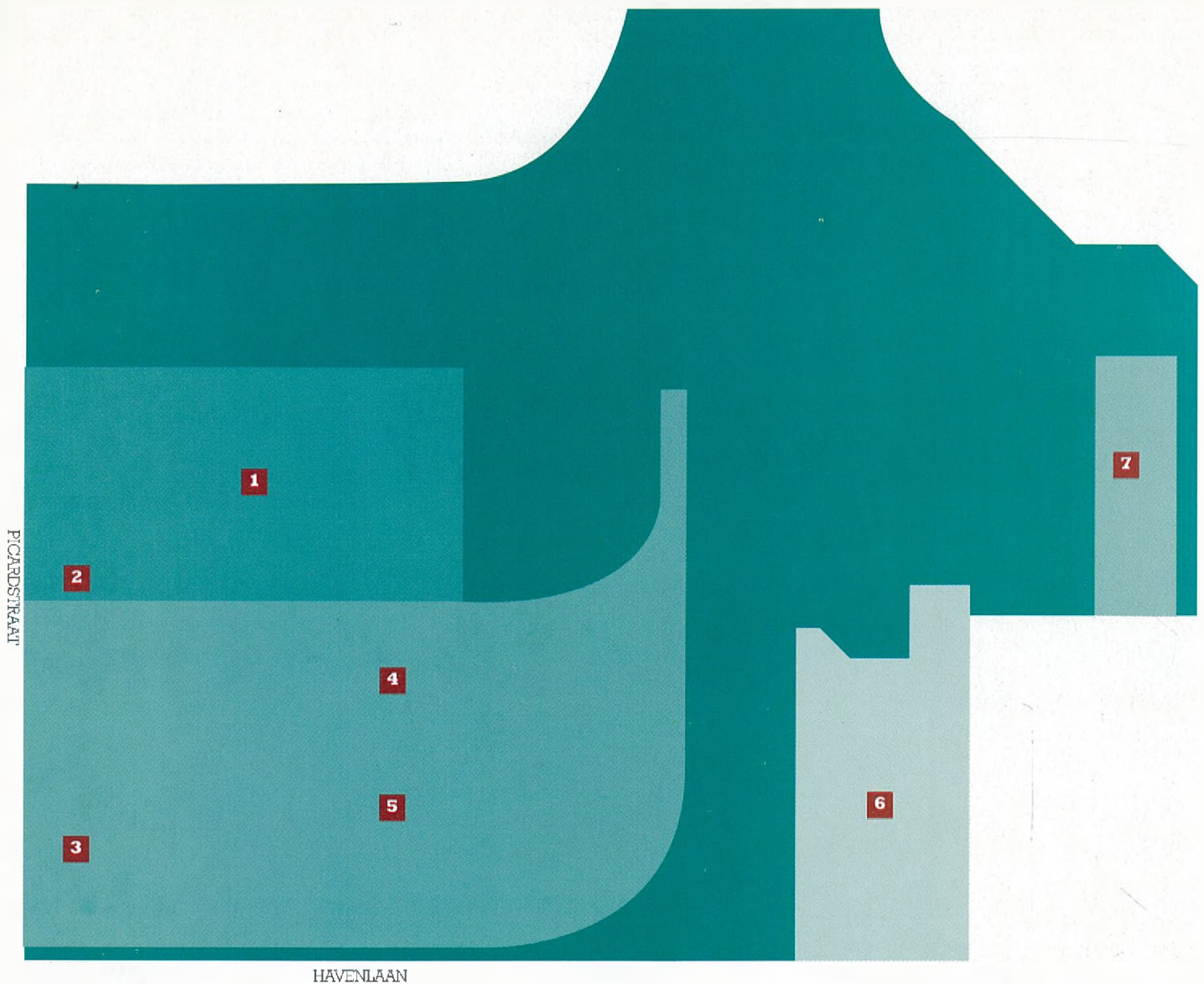
De ligging van Brussel TT wordt bepaald in overleg met alle gemeenten die aan de Brusselse haven liggen, een prachtig voorbeeld van samenwerking tussen alle actoren op het stuk van de aanvoer, bevrachting en afzet van afgewerkte producten.

In 1897 koopt de stad Brussel de terreinen van de adellijke familie Thurn en Taxis, waarvan een van de voorouders, Frans, in 1516 de eerste internationale postdienst georganiseerd heeft.

Datzelfde jaar keurt de regering de plannen goed voor een douanegebouw en een nieuw entrepot nabij een nieuw spoorwegstation, dat in de plaats komt van het te klein geworden station aan de Groendreef.

De gemeentegrenzen worden gewijzigd in het voordeel van Brussel. De stad wou





PICARDSTRAAT

HAVENLAAN

- 1** HAVENSTATION NMES
- 2** ADMINISTRATIEF EN POSTGEBOUW
- 3** DOUANEKANTOOR
- 4** PAKHUIS A
- 5** PAKHUIS B
- 6** DEPAIRE EN TRW
- 7** OUDE GARAGE

immers maar met de aanleg van de haven instemmen als haar grondgebied uitgebreid werd, zodat ze de controle over de terreinen en toekomstige installaties zou behouden. Daarna neemt de NV voor het Zeekanaal en de Haveninrichtingen van Brussel de rechten en verplichtingen van de stad inzake opslag en douaneformaliteiten over.

De aanbesteding van de werken heeft plaats op 9 april 1903, en in 1908 worden de terreinen door de Staat aan de Maatschappij afgestaan. De plannen van de bouwplaats worden hoofdzakelijk ontworpen door architect Van Humbeek, terwijl de bouwkundige en technische studie van de grote stationshallen opgedragen wordt aan spoorwegingenieur Bruneel. In 1907 worden de eerste lokalen gebruikt voor de opslag van wijn en suiker. In dezelfde periode verhuist de douane en laat het entrepot aan het Handelsdok aan de stad over, waarna het in 1910 afgebroken wordt. Dat functionele complex met 50 000 m<sup>2</sup> opslagruimte trekt talrijke ondernemingen

aan waaronder bedrijven die gespecialiseerd zijn in de bewaring van producten waarop douanerechten geheven worden, zoals rookwaren (Gosset Saint-Michel), bier (Whitbread), wijn, sterke drank en koffie (Padanga). Er vinden dan ook heel wat mensen werk en de arbeiders wonen in speciaal voor hen gebouwde woningen in de buurt (Laekenveldstraat, Scheldestraat, Rotterdamstraat enz.). In 1922 wordt aan het te klein geworden entrepot een nieuw gedeelte bijgebouwd met een grote hal en kelders, terwijl het station, dat per jaar 1400 wagens ontvangt en behandelt, een van de belangrijkste van het land wordt.

### BESCHRIJVING VAN DE SITE

Brussel TT omvat verschillende gebouwen waaronder een goederenstation (zeehavenstation), een administratief en postgebouw, een speciaal entrepot of magazijn, het openbare entrepot en het douanegebouw.





HAFENSTATION BRUSSEL/BRUSSELS

### HET ZEEHAVENSTATION 1

Het station is waarschijnlijk ontworpen door de architecten Bosmans en Vandeveld en spoorwegingenieur Bruneel. Het heeft aan de voorzijde langs de Picardstraat drie opeenvolgende puntgevels met ernaast twee kleinere gebouwen. De binnenruimte achter de drie puntgevels bestaat uit vijf grote ruimten van eenentwintig traveeën. De gebruikte materialen zijn glas, baksteen, natuursteen, smeedijzer en gietijzer. Op het ogenblik wordt het station nog door drie sporen bediend (toegang van de wagens achteraan). De hoofdsporen werden opgebroken en gedempt tot op perronhoogte.

### ADMINISTRATIEF EN POSTGEBOUW 2

Dat opvallend gebouw, in Vlaamse Renaissancestijl, werd door dezelfde architecten ontworpen. Het bevindt zich naast het station en is er langs binnen mee verbonden. Het is opgetrokken in baksteen, natuursteen en staal, en is heel functioneel, met een duidelijke scheiding van de administratieve en industriële

overslag- en opslagactiviteiten. Het werd zowel door de Post als door de stationsadministratie gebruikt.

### ENTREPOT A 4

Dat entrepot, ook speciaal magazijn genoemd, beschikte over een opslagruimte van 60 x 250 m voor de transitogoederen. Het gebouw heeft een zaagdak met veertien delen en bezit aan de noordkant twee boogvormige bijgebouwen, terwijl de gevel aan de zuidkant opgetrokken is rond een centraal gedeelte waar de kantoren gevestigd zijn.

### HET OPENBAAR ENTREPOT 5

Dat enorme entrepot (50 x 175 m), evenwijdig met het kanaal en de Havenlaan, is een van de belangrijkste bouwwerken van Brussel TT. Terwijl de voorgevels rijk versierd zijn, is het gebouw, dat de bijnaam van «de gevangenis» kreeg, van binnen eerder sober en functioneel. Het heeft, de begane grond meegerekend, vijf verdiepingen, met aan



beide kanten uitspringende galerijen die uitkomen op een grote centrale ruimte, voorzien van een glazen overkapping die op een metalen geraamte rust.

### HET DOUANEGEBOUW 3

De stijl van dat door Van Humbeek ontworpen gebouw past geheel in de omgeving. Het ligt langs de straat en heeft een symmetrische vorm, met zevenentwintig op zes traveeën en drie verdiepingen, waarvan een onder een hellend leidendak. Het geheel is gebouwd rond een centrale ruimte, met een rij metalen pijlers waarop balken in de vorm van segmentbogen rusten, die het glazen dak dragen. Ook hier werd voor de bouw gebruik gemaakt van natuursteen, baksteen en ijzer.

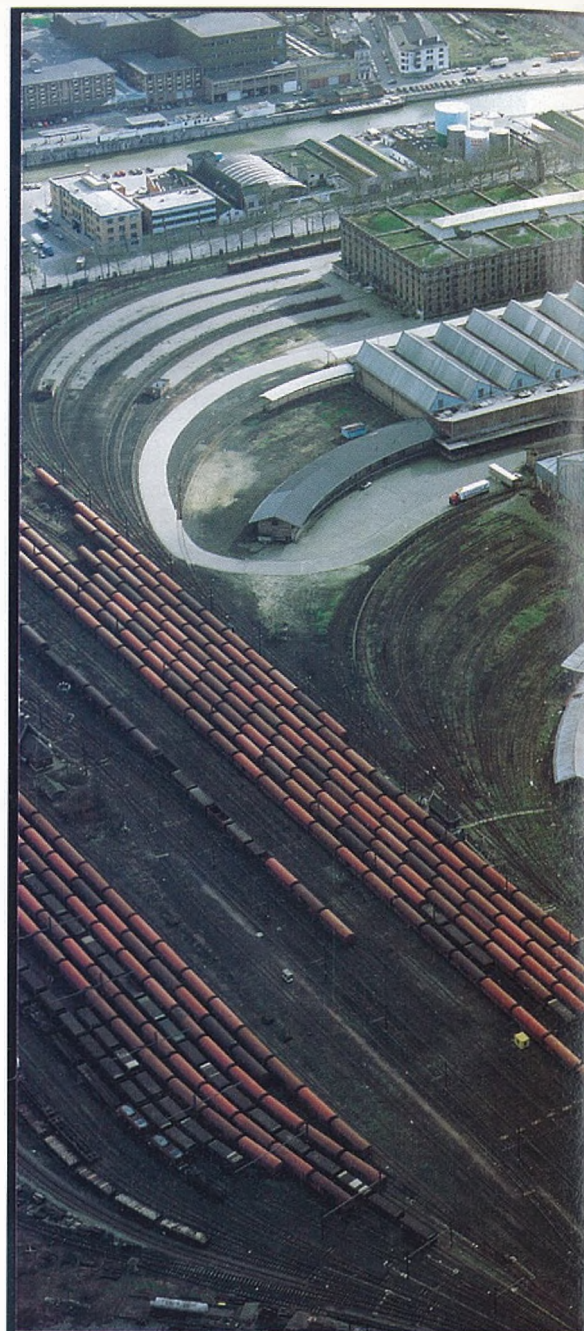
Van al die gebouwen worden alleen het laatste en het entrepot A nog gebruikt. Het eerste herbergt de regionale directie van douane en accijnzen, controle en inlichtingendiensten. Het tweede slaat goederen op die ingevoerd vanuit of uitgevoerd worden naar landen buiten Europa. Het entrepot B werd in 1989 gesloten omdat het niet meer voldeed aan de hedendaagse vereisten voor goederenopslag. De spoorwegdiensten voor afhaling en aflevering aan huis zijn in het voorbije najaar verhuisd naar Brussel-Klein-Eiland. Het station werkt nu nog voor twee handelspartners, die in het volgend hoofdstuk worden besproken. De Post (Molenbeek 1) heeft net een jaar geleden haar lokalen geruild voor nieuwe ruimten in gebouwen van de Franse Gemeenschap aan de Leopoldlaan.

### STAND VAN ZAKEN

Volgens het gewestelijk ontwikkelingsplan of GOP, dat de bestemming van precies omschreven zones bepaalt, is de Picardstraat bestemd als woon- en bedrijfzone, met behoud van haar culturele, historische of esthetische waarde. In dat verband worden er op het ogenblik tussen de NMBS en de Maatschappij voor het Zeekanaal terreinen geruild, opdat deze laatste haar activiteiten zou kunnen uitbreiden op uitsluitend voor de industrie bestemde terreinen, terwijl de spoorwegactiviteiten naar alle waarschijnlijkheid zullen verdwijnen.

Die zijn momenteel immers beperkt tot het goederenvervoer naar de Oost-Europese landen (Depaire) en de TRW-terminal (Transport Rail Weg).

Vanwege de lange en moeilijke spoorverbinding is de NMBS van plan om, in overleg met het Brussels Gewest, die activiteiten samen te brengen in de buurt van het goederenstation van Schaarbeek, om zo een multimodaal platform (trein, schip en vrachtwagen) tot stand te brengen. Dat project wordt op het ogenblik grondig bestudeerd.



In grote lijnen zou de Maatschappij voor het Zeekanaal 8 ha aan de NMBS afstaan (ongeveer het terrein van de entrepots A en B van het gebied TT), terwijl de spoorweg aan de eerste 9,5 ha zou overlaten, voornamelijk in de buurt van het TIR-centrum. Om het verval van het complex tegen te gaan, zoekt de NMBS momenteel kandidaten en sluit ze contracten op korte en middellange termijn met ondernemingen die de gebouwen willen gebruiken zonder dat de toekomstplannen in het gedrang komen. Het is wat dat betreft vermeldenswaard dat het tijdelijk gebruik van de gebouwen de Maatschappij ongeveer 6 000 000 fr. per jaar oplevert.

### TOEKOMSTPLANNEN

In dat verband moeten we eerst de rol van de maatschappij Eurostation in dit dossier



