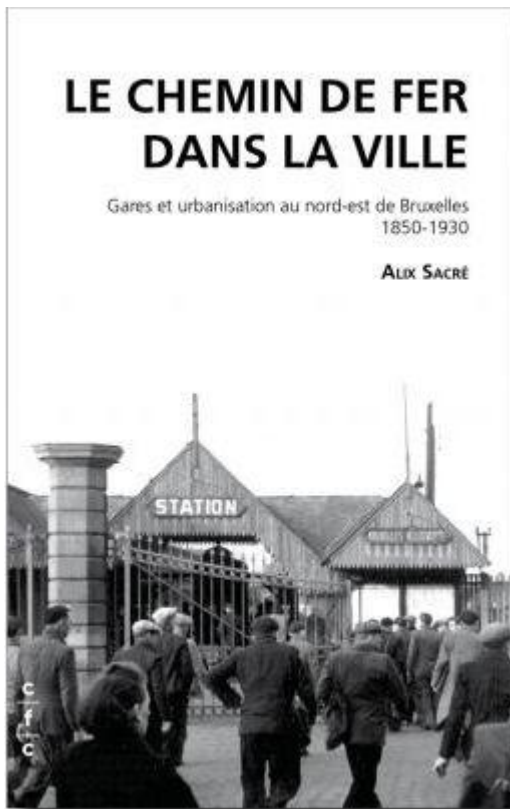


Sacré, Alix, *Le chemin de fer dans la ville. Gares et urbanisation au nord-est de Bruxelles. 1850-1930* (Brussel: CFC-Éditions, 2019), 95 p.

Matthijs Degraeve, VUB, matthijs.degraeve@vub.be



De historische ontwikkeling van de (groot)stedelijke ruimte mag recent op vernieuwde belangstelling rekenen vanuit zowel stadshistorische als geografische hoek. Dit zorgt niet enkel voor een beter inzicht in de precieze rol van en interactie tussen verscheidene actoren betrokken bij stadsontwikkeling, maar komt ook ons begrip van het historisch belang van stedelijke transportkanalen en -infrastructuur ten goede.

Deze monografie van Alix Sacré, geschreven op basis van haar in 2016 verdedigde masterproef aan de ULB,¹ is een prima exponent van deze vernieuwende tendensen in ruimtelijk stadshistorisch onderzoek. Aan de hand van de ontwikkeling van de intra-stedelijke spoorlijn tussen het Brusselse Noord- en het Leopold- of Luxemburgstation, toont Sacré overtuigend aan hoe de ontwikkeling van een stedelijke spoorlijn, hoewel dikwijls als stimulans beschouwd voor economische groei en urbanisatie, op paradoxale wijze net ook een groeibarrière kon vormen. Vanaf de aanleg in 1856 tot in het begin van de jaren 1920 speelde deze noordoostelijke ringspoorlijn een bepalende (vertragende) rol in de ontwikkeling van de Brusselse voorsteden die ze doorsneed: Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node en de oostelijke uitbreiding van Brussel-stad.

Na een voorwoord door promotor Serge Jaumain en een korte inleiding, wordt de geschiedenis van de noordoostelijke ringspoorlijn in vier delen uiteengezet, gevolgd door een vijfde deel over de

evolutie van de stations langs deze spoorlijn. Elk deel getuigt op een andere manier van de veelzijdige wisselwerking tussen urbanisering en treintransport.

In deel 1 bespreekt de auteur de rurale oorsprong en de vroegste urbanisering van de gemeenten ten noordoosten van het Brusselse stadscentrum. Ook de opkomst van het spoorwegverkeer komt aan bod. Vanuit het Molenbeekse Groendreefstation vertrok in 1835 de eerste trein op het Europese vasteland, waarna Brussel zich al gauw als een internationaal knooppunt voor het spoorverkeer ontwikkelde.

In het tweede deel wordt vervolgens het ontstaan van het eerste tracé van de noordoostelijke ringspoorlijn behandeld. In 1856 werd deze spoorweg tussen de Brusselse Noord- en Luxemburgstations geopend als onmisbare schakel in een internationaal project om de Noordzee per spoor met de Adriatische Zee te verbinden. Nog voordien kwam er in Schaarbeek en Sint-Joost echter protest op gang. De ringspoorlijn zou te dicht bij de bestaande agglomeratie worden aangelegd en zo een barrière vormen voor verdere stadsgroei. De spoorwegovergangen op straatniveau vormden er telkens het belangrijkste obstakel, zowel voor het trein- als het wegverkeer. De bezwaren van de gemeentebesturen werden echter amper gehoord door de staat, wiens nationaal economisch belang op het spel stond. Tegen het einde van de 19de eeuw vormde de spoorlijn de absolute grens van de bebouwde omgeving in Schaarbeek. Sint-Joost was zelfs tegen 1860 al vrijwel geheel geurbaniseerd.

In het derde deel kan men lezen hoe de spoorweg uiteindelijk alsnog verplaatst werd, een uitzonderlijk fenomeen in een dichtbebouwd stedelijk weefsel. Na enige decennia werd per gemeente een akkoord bereikt om de spoorweg telkens een honderdtal meter oostwaarts te verplaatsen in verlaagde, ingegraven positie. Zo kon ze overkapt of van viaducten voorzien worden. Voor de stad Brussel werd in 1875 een plan goedgekeurd. Voor Sint-Joost gebeurde dat in 1884, en voor Schaarbeek pas in 1895, nadat een burgemeester was verkozen met dezelfde katholieke gezindheid als het landelijk bestuur. Daar werd het nieuwe spoor slechts in 1915 in gebruik genomen.

De gevolgen van de verplaatsing en verlaging van de spoorweg komen aan bod in deel vier. Van zodra de barrière doorbroken werd ging het overal erg snel met de stadsontwikkeling. In het hedendaagse stedelijke weefsel vormt het voormalige spoorwegtracé hierdoor nog steeds een visuele barrière qua bebouwingsdichtheid, stratenpatroon en bouwstijlen. De verstedelijking zette zich door tot in de jaren 1920, toen Schaarbeek en Sint-Joost ook voorbij de spoorweg volledig bebouwd geraakten.

Deel vijf tot slot biedt het nodige tegengewicht door de belangrijke functie van stations als motor voor de lokale stedelijke economie aan te tonen. Vanaf 1865 bediende de ringspoorlijn dankzij vier tussenliggende stations ook de wijken die ze doorkruiste. In de wijk rondom het Rogierstation in Schaarbeek, bijvoorbeeld, profiteerden tal van ateliers, een stokerij en brouwerij en twee houthandels rechtstreeks van het station. Het vanaf ca. 1870 uitbreidende tram- en buurtspoorwegennet bleek echter al snel efficiënter en goedkoper. Het laatste station op de ringspoorlijn werd buiten gebruik gesteld in het begin van de jaren 1920.

De voor dit onderzoek gebruikte bronnen en methoden blijven helaas onbesproken. Uit de gedetailleerde bronverwijzingen in voetnoot en de opgave van bronnen achteraan kan men echter afleiden dat het onderzoek gebeurde op basis van gemeenteraadsverslagen, rapporten en aparte fondsen betreffende de spoorweg in de gemeentearchieven van Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node en

Brussel, alsook nationale wetgeving en jaarverslagen van de NMBS.

Het mooi vormgegeven en rijkelijk geïllustreerd werk zal in hoofdzaak een breed publiek van geïnteresseerden in stadsontwikkeling, transportgeschiedenis en lokale Brusselse geschiedenis aanspreken. Voor de academische historicus is het evenwel jammer dat het werk niet in de internationale transport- en urbaniseringshistoriografie ingebed wordt. Op het werk van Roth en Polino² na wordt amper op casusoverstijgende, internationale inzichten gewezen. Invloedrijke boeken als dat van Richards en MacKenzie³ en het (misschien nog iets te recente) werk van López Galviz⁴ blijven onvermeld. Ook de representativiteit van deze casus voor de (West-)Europese stadsontwikkeling wordt in het midden gelaten. Op pagina 91 stelt de auteur dat Brussel een van de meest pertinente voorbeelden is van hoe de ontwikkeling van spoorwegen de stedelijke morfologie tot op vandaag bepalen, maar dit lijkt niet gebaseerd op comparatief onderzoek. Het blijft bij een zeldzame vergelijking met de Parijse context.⁵

De voornaamste bijdrage van het werk is het concretiseren van de bepalende rol van de intra-stedelijke spoorweg in het totstandkomingsproces van de hedendaagse fysionomie van het stedelijk weefsel. Belangrijke nieuwe kanttekeningen worden geplaatst bij de rol die spoorweginfrastructuur speelde in verstedelijkingsprocessen. Zoals Jaumain stelt in het voorwoord, opent dit tal van onderzoekspistes naar de wisselwerking tussen spoorweg en stad en het effect ervan op onder andere economische activiteiten, socio-professionele structuren en architecturale en stedenbouwkundige evoluties.

- Matthijs Degraeve

Webreferenties

1. matthijs.degraeve@vub.be: <mailto:matthijs.degraeve@vub.be>

Referenties

1. Sacré, Alix, *Des voies et des gares : l'impact de la ligne de ceinture Est sur la morphologie urbaine des faubourgs de Bruxelles. Schaerbeek, Saint-Josse-Ten-Noode et Bruxelles (Quartiers Léopold et Nord-Est), 1850-1925* (Université Libre de Bruxelles (ULB), Departement Geschiedenis, 2016)(ongepubliceerde masterproef).
2. Roth, Ralf & Polino, Marie-Noelle (eds), *The City and the Railway in Europe* (Aldershot: Ashgate, 2003).
3. Richards, Jeffrey & MacKenzie, John, *The Railway Station: a Social History* (New York: Oxford University Press, 1986).
4. López Galviz, Carlos, *Cities, Railways, Modernities: London, Paris, and the Nineteenth Century* (Londen: Routledge, 2019).
5. Lamming, Clive, *Paris au temps des gares. Grandes et petites histoires d'une capitale ferroviaire* (Parijs: Parigramme, 2011); de Andia, Béatrice, 'Les chemins de l'utopie et du progrès', in: Bowie K. et al., *Paris et ses chemins de fer* (Parijs: Action artistique de la ville de Paris, 2003), pp. 10-27.