



BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering

Arrêté du Gouvernement de la Région
de Bruxelles-Capitale

– Besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering houdende
instelling van de procedure tot
bescherming als monument van de
totaliteit van het bareelwachtershuis aan
de Antwerpsesteenweg 291 te Brussel

– Arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
entamant la procédure de classement
comme monument de la totalité de la
maison de garde-barrière sise chaussée
d'Anvers 291 à Bruxelles

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Le Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale,

Gelet op het Brussels Wetboek van de
Ruimtelijke Ordening, inzonderheid op het
artikel 222 ;

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement
du Territoire, notamment l'article 222 ;

Gelet op de aanvraag tot inschrijving op de
bewaarlijst ingediend door de vzw
Pétitions-Patrimoine op 7 augustus 2007 ;

Vu la demande d'inscription sur la liste de
sauvegarde introduite par l'asbl Pétitions-
Patrimoine le 7 août 2007 ;

Gelet op het voorstel tot bescherming van
6 februari 2008 van de Koninklijke
Commissie voor Monumenten en
Landschappen ;

Vu la proposition de classement émise par
la Commission Royale des Monuments et
des Sites en séance du 6 février 2008 ;

Op voorstel van de Minister-President van
de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Sur la proposition du Ministre-Président du
Gouvernement de la Région de Bruxelles-
Capitale,

Na beraadslaging,

Après délibération,

Besluit :

Arrête :

Artikel 1. Wordt ingesteld de procedure tot
bescherming als monument van de totaliteit
van het bareelwachtershuis, met inbegrip
van de doorgang langs zij en van de tuin
met zijn omheining, gelegen aan de
Antwerpsesteenweg 291 te Brussel,
bekend ten kadaster te Brussel, afdeling
13, sectie D, blad 2, percelen nrs. 521 v 2
en 521 y 2, wegens hun historische,
esthetische en sociale waarde zoals nader
bepaald in bijlage I bij dit besluit.

Article 1^{er}. Est entamée la procédure de
classement comme monument de la totalité
de la maison de garde-barrière, y compris
le passage latéral et le jardin avec sa
clôture, sise chaussée d'Anvers 291 à
Bruxelles, connus au cadastre de Bruxelles,
13^e division, section D, 2^e feuille, parcelles
n^{os} 521 v 2 et 521 y 2, en raison de son
intérêt historique, esthétique et social
précisé dans l'annexe I du présent arrêté.

Art. 2. De vrijwaringszone met betrekking tot het in artikel 1 vermelde monument omvat het geheel van de percelen en wegen, en de delen van percelen en wegen, zoals opgenomen in de omtrek afgebakend op het plan in bijlage II bij dit besluit.

Art. 3. De minister bevoegd voor monumenten en landschappen wordt met de uitvoering van dit besluit belast.

Brussel,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Art. 2. La zone de protection relative au monument décrit dans l'article 1er comprend l'ensemble des parcelles et des voiries ainsi que les parties de parcelles et de voiries reprises dans le périmètre délimité sur le plan figurant à l'annexe II du présent arrêté.

Art. 3. Le ministre qui a les monuments et sites dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, 17 AVR. 2008

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

Charles FICQUE



**ANNEXE I A L'ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
ENTAMANT LA PROCEDURE DE CLASSEMENT COMME MONUMENT DE LA TOTALITE DE LA
MAISON DE GARDE-BARRIERE SISE CHAUSSEE D'ANVERS 291 A BRUXELLES**

Réf. cadastrale : Bruxelles, 13^e division, section D, 2^e feuille, parcelles n^{os} 521 v 2 et 521 y 2.

Description sommaire :

L'immeuble est construit selon la typologie des maisons de garde-barrière édifiées en Belgique depuis le milieu du XIX^e siècle. Il est implanté à l'endroit du passage à niveau de la chaussée d'Anvers sur l'ancienne la voie ferrée reliant la gare de l'Allée Verte à la gare du Nord (ancienne ligne Bruxelles-Malines).

Il s'agit d'une modeste construction en briques (chaulées et peintes en bleu) sur un plan rectangulaire de deux niveaux sous toiture à bâtière débordante sur les façades avant et arrière, recouverte de tuiles rouges. Vers la chaussée d'Anvers, la façade compte trois travées percées de baies à arc surbaissé sous archivoltes amorties. Les seuils en pierre bleue de l'étage se rejoignent et se prolongent latéralement sur la façade latérale restée aveugle.

Le volume principal a été augmenté à l'arrière, peu après sa construction, d'une extension sur les deux travées de droite (en regardant la façade arrière), à un niveau légèrement plus bas. Elle est éclairée de baies identiques à celles de la façade avant et comprend la cuisine au rez-de-chaussée ainsi qu'une chambre et une salle de bain à l'étage ; le W.C., accessible par une porte ouvragée, donne quant à lui sur le jardin.

Depuis la chaussée d'Anvers, la parcelle est accessible par un passage latéral à l'air libre fermé par une simple porte en bois, situé entre les numéros 291 et 293. L'accès à la maison se fait, en effet, par l'arrière, ce qui devait permettre un accès direct aux voies pour faciliter le travail du garde-barrière. Un petit jardin triangulaire (avec un puits fermé) se développe à l'arrière de la maison, clôturé par des panneaux en béton ajouré peints en blanc, traditionnellement utilisés par la SNCB et caractéristiques des abords des chemins de fer.

Les menuiseries anciennes sont toujours en place. Il s'agit de châssis en bois peint, avec imposte fixe à division centrale et deux ouvrants (à l'origine pourvus de petits-bois) avec fermeture à gueule de loup. Les fenêtres de l'annexe ont été pourvues de survitrages.

À l'intérieur, le plan se divise simplement en deux pièces par niveau, comptant respectivement une et deux travées. Le nombre relativement élevé de cheminées visibles en toiture s'explique par le fait que le charbon était mis à disposition des cheminots par les chemins de fer, ce qui permettait de chauffer chaque pièce par un poêle au charbon.

Dans la grande pièce est situé un simple escalier en bois sous lequel se trouve l'accès à la cave. Celle-ci se développe sous le volume principal et est pourvue de voussettes. Le grenier est accessible par une trappe situé dans le plafond de l'étage.

La maison est restée habitée jusqu'à aujourd'hui, malgré la suppression du chemin de fer.

Le pignon donnant sur l'avenue de l'Héliport est actuellement défiguré par la présence d'un panneau publicitaire.

Intérêt présenté par le bien selon les critères définis à l'article 206, 1^{er} du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Intérêt historique, esthétique et social :

Construite au croisement de la chaussée d'Anvers et de l'ancienne ligne de chemin de fer de l'Allée Verte, actuellement avenue de l'Héliport, la maison du garde-barrière constitue un témoin privilégié de la

présence du chemin de fer et de son importance pour la vocation industrielle du quartier, en tant que berceau de l'industrialisation de la Région bruxelloise et du Royaume.

Situé au nord de Bruxelles, le faubourg de Laeken s'est développé suite au raccordement du canal de Willebroeck à celui de Charleroi en 1832, et grâce aux débuts du chemin de fer et à l'aménagement de la station de l'Allée Verte en 1835. Suite à ces événements, le territoire situé entre le canal et la Senne et traversé par la chaussée d'Anvers se convertit progressivement en zone industrielle. Tout au long du XIX^e siècle, de nouvelles industries s'y installent, profitant des possibilités offertes par le canal et par le chemin de fer pour le transport de matières premières et de la main d'œuvre. Les entreprises, notamment de mécanique et de matériel de chemin de fer, utilisent le charbon amené par péniches depuis le bassin du Hainaut. C'est le cas des entreprises De Ridder implantées à proximité de la chaussée d'Anvers, qui ont construit la première locomotive belge. Situé aux portes de la ville, le quartier appelé le Kassei, accueillera très vite des immigrants français, puis italiens, ensuite espagnols et aujourd'hui maghrébins.

La première voie de chemin de fer, en provenance de Malines, suivait le tracé de l'actuelle rue Masui pour aboutir à la gare de l'Allée Verte. Vers 1840-41, celle-ci est reliée à la nouvelle gare du Nord par une voie courbe. Épousant le tracé de cette voie de liaison, l'avenue de l'Héliport témoigne encore aujourd'hui de son existence. Tout comme le premier tracé en direction de Malines, cette voie courbe traversait la chaussée d'Anvers et y nécessitait donc une barrière.

C'est dans ce but qu'un terrain est acquis par la « Société concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg ». La parcelle est vendue le 9 mai 1859 devant le notaire Barbason par M^{me} Marie-Isabelle De Bauche, veuve de Nicolas Parys, agriculteur. Il s'agit d'un terrain en pointe, situé entre la courbe de la voie ferrée et la propriété mitoyenne – actuellement occupée par les maisons sises au n° 295-297 de la chaussée d'Anvers et par les entreprises Brenta-De Moor qui s'y établiront à la fin du XIX^e siècle.

La maison du garde-barrière, appelée *wachthuis* dans l'acte notarié, apparaît pour la première fois sur les plans cadastraux de 1857. Il s'agit alors d'un petit abri probablement en bois (plan P.C. Popp de 1866). Malheureusement, la SNCB n'a pas conservé d'archives de cette époque et aucune mention de la construction de l'actuelle maison n'a été retrouvée jusqu'à présent. S'agissant d'un exemple caractéristique de la maison de chemin de fer belge devenu très courant à partir de 1870, il est fort probable que la maison actuelle date des années 1870-1880. En tous cas, une maison au gabarit semblable à celui de l'actuelle maison figure sur les plans de 1889 ; la ligne de chemin de fer vers Malines est alors déplacée vers le nord (*Nouvelle carte générale des voies de communications de la Belgique, indiquant les noms de toutes les communes, les chemins de fer, routes, canaux, fleuves, etc.*, dressée, gravée et publiée par G. Eigenbrodt, auteur du nouveau plan de Bruxelles et de ses faubourgs, 1875).

La ligne courbe sera très utilisée jusqu'à la deuxième Guerre, notamment par les navetteurs venant de Termonde, Alost et Gand. Le 8 et le 11 mai 1944, le quartier, et en particulier le chemin de fer, sont bombardés mais la maison ne sera que très légèrement atteinte.

La gare de l'Allée Verte et sa liaison avec la Jonction resteront en fonction jusqu'au 16 janvier 1954, tout comme la maison du garde-barrière.

À la fin des années 1940, la gare de l'Allée Verte est démantelée pour y installer le nouvel héliport exploité par la Sabena à partir de 1950. Il fonctionnera jusqu'en 1958 donnant son nom à la voirie qui remplacera l'ancienne courbe de liaison des chemins de fer (le moment exact du défermage des voies n'est pas connu) et dont le tracé courbe rappelle l'historique du quartier.

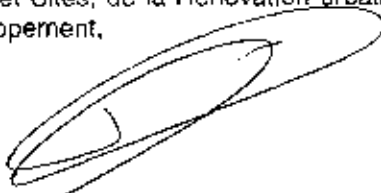
Appartenant au domaine de l'État depuis la suppression du chemin de fer à cet endroit, la maison est restée habitée jusqu'à aujourd'hui, malgré la disparition du train et la déstructuration du quartier nord (le quartier du Kassei) par les interventions urbanistiques des années 1960 et 1970. Encore plus que le tracé courbe de l'avenue de l'Héliport et la présence des entreprises voisines, elle constitue un témoin essentiel et unique de l'histoire européenne du chemin de fer et de son importance pour la vocation industrielle du quartier. La maison revêt donc d'une grande valeur sociale en plus de son intérêt historique et esthétique.

Sa valeur architecturale réside dans le fait qu'elle constitue le dernier exemple, en bon état de conservation, de la typologie des maisons de chemin de fer qui subsiste en Région bruxelloise.

Source : Toon Toelen, Caroline Van Malderen, et al., De grote en kleine geschiedenis van de Kassei. La grande et petite histoire de la Chaussée Brussel, Archief en Museum van het Vlaams Leven te Brussel, 2004.

Vu pour être annexé à l'arrêté du **17 AVR. 2008**

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,



Charles PICQUE



13 -05- 2008

**BIJLAGE I VAN HET BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING HOUDENDE
INSTELLING VAN DE PROCEDURE TOT BESCHERMING ALS MONUMENT VAN DE TOTALITEIT
VAN HET HUIS VAN DE BAREELWACHTER GELEGEN ANTWERPSESTEENWEG 291 TE BRUSSEL**

Kadastrale gegevens : Brussel, 13de afdeling, sectie D, 2de blad, perceel nr. 152 v 2 en 521 y 2.

Beknopte beschrijving :

De woning werd gebouwd volgens de typologie van de overwegwachterswoningen die vanaf omstreeks 1850 in België werden gebouwd. Het bevindt zich aan de overweg van de Antwerpsesteenweg, aan de oude spoorlijn tussen de Groendreef en het Noordstation (vroegere lijn Brussel-Mechelen).

Het is een bescheiden bakstenen constructie (gekalkt en in het blauw geschilderd) met een rechthoekig grondplan en twee bouwlagen onder een met rode pannen bedekt zadeldak dat boven de voor- en de achtergevel uitsteekt. Aan de kant van de Antwerpsesteenweg telt de gevel drie traveeën met gevelopeningen met steekboogvenster onder een bescheiden boogversiering. De hardstenen raamdorpels op de verdieping lopen in elkaar over en lopen door op de zijgevel die een blinde muur is.

Kort na de bouw van de woning wordt tegen het hoofdvolume achteraan over de twee rechtertraveeën (met je gezicht naar de achtergevel) een ietwat minder hoge uitbreiding gebouwd. Deze uitbreiding krijgt licht via gevelopeningen die dezelfde zijn als die in de voorgevel en omvat de keuken op de benedenverdieping en een kamer en een badkamer op de verdieping; het toilet kijkt uit op de tuin en is toegankelijk via een bewerkte deur.

Het perceel is vanaf de Antwerpsesteenweg toegankelijk via een niet-overdekte doorgang langs zij, afgesloten met een eenvoudige houten deur, tussen de nummers 291 en 293. De toegang tot de woning bevindt zich immers achteraan: dit vergemakkelijkt het werk van de overwegwachter, die zo rechtstreeks toegang heeft tot de sporen. Een driehoekige tuin (met een gesloten put) achter het huis is omheind met betonnen, opengewerkte, witgeschilderde panelen die vaak door de NMBS worden gebruikt en dus kenmerkend zijn voor de directe omgeving van de spoorweg.

Het oude schrijnwerk is nog steeds aanwezig. Het betreft houten, geschilderd raamwerk, met centraal een vast bovenlicht en twee openslaande vleugels (oorspronkelijk voorzien van spijlen) met een wolfsbek. In de ramen van het bijgebouw zit dubbelglas.

Binnen wordt het plan eenvoudig in twee vertrekken per bouwlaag ingedeeld, met respectievelijk één travee en twee traveeën. Het vrij grote aantal schouwen op het dak wordt verklaard door het feit dat de spoorwegbeambten beschikten over steenkool en daarom elk vertrek door middel van een kolenkachel verwarmden.

In de grote ruimte bevindt zich een houten trap met daaronder de kelderdeur. De kelder bevindt zich onder de voornaamste ruimte en is versierd met muurbogen. De zolder is bereikbaar via een luik in het plafond op de verdieping.

De woning werd tot op vandaag bewoond, ondanks dat de spoorweg er verdwenen is.

De zijgevel die uitkijkt op de Helihavenlaan wordt momenteel ontsierd door een reclamepaneel.

Waarde van het goed volgens de maatstaven vastgesteld in artikel 206, 1° van het Brussels Wetboek van de Ruimtelijke Ordening:

Historische, esthetische en sociale waarde:

Het huis van de overwegwachter wordt gebouwd op de kruising van de Antwerpsesteenweg en de oude spoorlijn van de Groendreef, de huidige Helihavenlaan, en vormt een waardevolle getuigenis van de aanwezigheid van de spoorweg en van het belang ervan voor de industriële roeping van de buurt als bakermat van de industrialisering van het Brusselse Gewest en van het koninkrijk.

Na de aansluiting van het kanaal van Willebroek op dat van Charleroi in 1832 en dankzij de opkomst van de spoorweg en de aanleg van het station in de Groendreef in 1835 begint de buitenwijk Laken zich te ontwikkelen in het noorden van Brussel. Het gebied tussen het kanaal en de Zenne, dat wordt doorkruist door de Antwerpsesteenweg, evolueert geleidelijk tot industriegebied. Gedurende de 19e eeuw vestigen er zich nieuwe industrieën, die gebruikmaken van de mogelijkheden die het kanaal en de spoorweg bieden op het vlak van vervoer van grondstoffen en van arbeidskrachten. Voornamelijk de bedrijven van werktuigen en spoorwagemateriaal gebruiken de steenkool die met binnenvaartuigen uit Henegouwen wordt aangevoerd. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de bedrijven De Ridder, die nabij de Antwerpsesteenweg zijn gelegen en die de eerste Belgische locomotief hebben gebouwd. De wijk – *Kassei* – genaamd – ligt bij de stadspoorten en wordt al snel de bestemming van Franse, Italiaanse, Spaanse en vandaag ook Noord-Afrikaanse immigranten.

De eerste spoorweg – uit Mechelen – volgde het traject van de huidige Masuistraat tot het station op de Groendreef. Omstreeks 1840-41 wordt dit station met het nieuwe Noordstation verbonden door middel van een spoorwegbocht. De Helihavenlaan getuigt vandaag nog hiervan, want zij volgt het tracé van deze verbindingsweg. Net als het eerste tracé in de richting van Mechelen kruiste deze spoorwegbocht de Antwerpsesteenweg, zodat er dus een overweg nodig was.

Met dat doel heeft de 'Société concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg' een terrein aangekocht. Het perceel werd op 9 mei 1859 in het bijzijn van notaris Barbason verkocht door mevrouw Marie-Isabelle De Bauche, weduwe van de landbouwer Nicolas Parys. Het betrof een puntvormig stuk tussen de spoorwegbocht en het aanpalende eigendom – op dit ogenblik ingenomen door de huizen 295-297 van de Antwerpsesteenweg en door de ondernemingen Brenta-De Moor, die zich hier tegen het einde van de 19e eeuw hebben gevestigd.

Het *wachthuis* – zoals het overwegwachtershuis in de notariële acte werd genoemd – komt een eerste keer op de kadastrale plannen voor in 1857. Het betreft dan een klein onderkomen, wellicht in hout (plan P.C. Popp, 1866). Jammer genoeg heeft de NMBS uit die periode geen archieven bewaard en werd tot op vandaag nergens een vermelding van de bouw van het huis teruggevonden. Het betreft een typisch voorbeeld van een Belgisch spoorweghuis, dat vanaf 1870 vaak begon voor te komen. Hoogstwaarschijnlijk dateert het huidige huis uit de jaren 1870-1880. Een huis met een vergelijkbaar bouwprofiel komt alleszins voor op de plannen van 1889; de spoorlijn naar Mechelen wordt dan verplaatst naar het noorden (*Nouvelle carte générale des voies de communications de la Belgique, indiquant les noms de toutes les communes, les chemins de fer, routes, canaux, fleuves, etc.*, opgesteld, gegraveerd en uitgegeven door G. Eigenbrodt, auteur van het nieuwe plan van Brussel en de buitenwijken ervan, 1875).

De spoorwegbocht wordt druk gebruikt tot aan de Tweede Wereldoorlog, met name door de pendelaars van Dendermonde, Aalst en Gent. Op 8 en 11 mei 1944 worden de buurt en voornamelijk de spoorweg gebombardeerd. Het huis echter wordt slechts licht geraakt.

Het station van de Groendreef en de verbinding tussen dit station en de noord-zuidverbinding blijven in gebruik tot 16 januari 1954, net als de woning van de overwegwachter.

Op het einde van de jaren 1940 wordt het station van de Groendreef afgebroken om er de nieuwe helihaven te bouwen die vanaf 1950 door Sabena zal worden uitgebaat. Zij wordt gebruikt tot 1958 en geeft haar naam aan de weg die in de plaats van de vroegere spoorwegbocht wordt aangelegd (het exacte moment van de afbraak van de sporen is niet bekend) en waarvan het tracé aan de geschiedenis van de wijk herinnert.

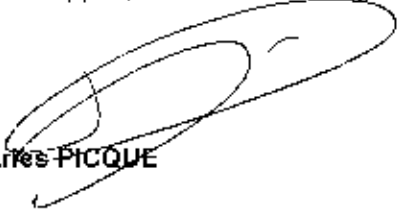
Sinds het verdwijnen van de spoorlijn op die plaats vormt het huis een onderdeel van het staatsdomein. Het werd tot op vandaag bewoond, ondanks het verdwijnen van de trein en het structuurverlies van de Noordwijk (de *Kassei*) door de stedenbouwkundige ingrepen van de jaren 1960 en 1970. Zij vormt een essentiële en unieke getuigenis van de Europese spoorgeschiedenis en van het belang ervan voor de industriële roeping van de wijk. Het huis bezit m.a.w. niet enkel een historische en een esthetische, maar ook een grote sociale waarde.

Het architecturale belang van het gebouw zit in het feit dat het het laatste voorbeeld vormt – dat nog in goede staat werd behouden – van de typologie van de spoorweghuizen in het Brusselse Gewest.

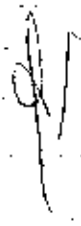
Bron : Toon Toelen. Caroline Van Malderen, et al., De grote en kleine geschiedenis van de Kassei. La grande et petite histoire de la Chaussée Brussel, Archief en Museum van het Vlaams Leven te Brussel, 2004.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van **17 AVR. 2008**

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,



Charles PICQUE



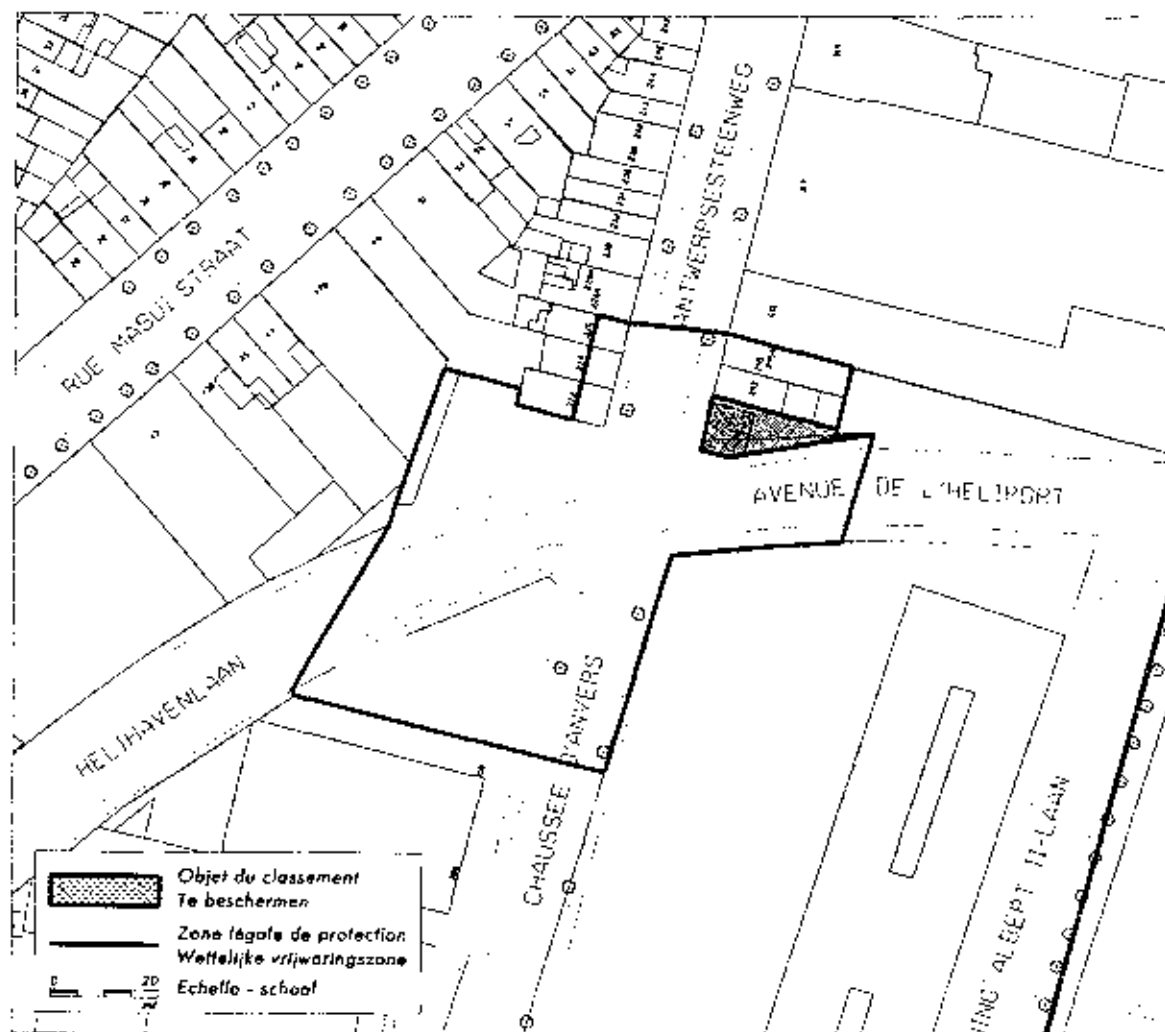
13-05-2008

BIJLAGE II VAN HET BESLUIT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING HOUDENDE INSTELLING VAN
DE PROCEDURE TOT BESCHERMING ALS
MONUMENT VAN DE TOTALITEIT VAN HET
HUIS VAN DE BAREELWACHTER GELEGEN
ANTWERPSESTEENWEG 291 TE BRUSSEL

ANNEXE II A L'ARRETE DU
GOUVERNEMENT DE LA REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE ENTAMANT LA
PROCEDURE DE CLASSEMENT COMME
MONUMENT DE LA TOTALITE DE LA
MAISON DE GARDE-BARRIERE SISE
CHAUSSÉE D'ANVERS 291 A BRUXELLES

**AFBAKENING VAN
DE VRIJWARINGSZONE**

**DELIMITATION DE LA ZONE
DE PROTECTION**



Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van

Vu pour être annexé à l'arrêté du

17 AVR. 2008

De Minister-President van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor
Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening,
Monumenten en Landschappen,
Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Nethheid
en Ontwikkelingssamenwerking,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale, chargé des
Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire,
des Monuments et Sites, de la Rénovation
urbaine, du Logement, de la Propreté publique et
de la Coopération au développement,

Charles PICQUE

13-05-2008