



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## De stenen spreken tot de geest'

Schaepdrijver, S. de

### Citation

Schaepdrijver, S. de. (1993). De stenen spreken tot de geest'. *Leidschrift : De Vierde Dimensie*, 9(Maart), 82-104. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/72802>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/72802>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).



Figuur 1: de stadskern van Brussel in 1989. Uit: A. Smolar-Meynart ed., *Het gewest Brussel* (Brussel 1989) p. 300.

## 'De stenen spreken tot de geest'<sup>1</sup>

Stedebouwkundig ingrijpen in Brussel en Belgische identiteit, 1850-1970

*S. de Schaepdrijver*

'Alles van waarde is weerloos', schreef Lucebert, en niet voor niets siert deze dichtregel een flatgebouw in Rotterdam, waar de oorlog heeft laten zien hoe weinig tijd er nodig is om een hele stad - huizen, straten, wijken, verledens - weg te vagen. Elders is de broosheid van het stadsweefsel pas ná de Tweede Wereldoorlog gebleken. Overal ter wereld zijn oude steden van aanzicht vaak onherkenbaar veranderd. In sommige steden bleek economische hoogconjunctuur (of de hoop daarop) even vernietigend als een bombardement: daar werden in korte tijd grote delen van de stad met de grond gelijk gemaakt om te worden vervangen door kantoorcomplexen en brede autowegen voor het forenzenverkeer. In de stedebouwkunst bestaat een term voor deze extreme ontwikkeling: zij wordt *brusselisatie* genoemd.

Brussel ('hoofdstad van Europa') heeft inderdaad de treurige reputatie hoofdstad van de sloop te zijn: een stad verminkt door ongebreidelde grondspeculatie en even vage als pompeuze internationale aspiraties (zie figuur 1). Het meest recente boek over deze stad heet dan ook terecht *Arm Brussel*; op het omslag ervan prijken slopershamers.<sup>2</sup> In Brussel staat vrijwel niets tussen straat en sloop. Terwijl in Amsterdam meer dan zesduizend gebouwen op de lijst van officieel beschermde monumenten staan, zijn dat er in Brussel *minder dan tweehonderd*.<sup>3</sup> Het Franse *Nouvel Observateur* noteerde dienaangaande recentelijk dat 'men hier nooit de burgemeester en de minister van Cultuur met elkaar in botsing zal zien komen om een gevel of een paar bomen, zoals in Parijs wel gebeurt'. Waarom niet? Omdat, zo vervolgt de reportage, 'de Brusselaar geen geheugen heeft'.<sup>4</sup>

Geheugen en stadsbehoud hebben alles met elkaar te maken. Zoals de historica Françoise Choay heeft onderstreept, speelt de oude stad in de westerse wereld in veel hogere mate de rol van *gedenkteken* in de volle zin des woords dan het erkende historische monument - de kerk of het kunstwerk. Historische momenten worden sinds de Renaissance niet alleen met piëteit bekeken, maar ook met afstand: de esthetische en historische afstand die men neemt ten aanzien van *oudheden*. De stad, daarentegen, is een echt gedenkteken: 'door de eeuwen en door de beschavingen heen hebben steden, zonder dat diegenen die ze bouwden of er in woonden zich daarvan bewust waren, de rol van gedenkteken vervuld: (...) zij bezitten, zoals alle oude dorpen en alle traditionele gemeenschappelijke nederzettingen ter wereld, in meer of minder dwingende mate het dubbele en wonderbaarlijke vermogen hun bewoners in de ruimte en in de tijd te vestigen'.<sup>5</sup>

De stad is dus een locus van herinnering. Maar wat gebeurt er als de wil tot herinnering ontbreekt? Als de stad een verleden vertegenwoordigt (een cultuur, een maatschappij) waar nieuwe elites niet aan herinnerd willen worden? Dan moet de oude stad wijken. Een voorbeeld: toen in de loop van de negentiende eeuw het Ottomaanse Rijk op de Balkan in diverse nieuwe natie-staten uit elkaar viel, werden grote en kleine steden resoluut ontdaan van hun 'Turkse' trekken - *souks*, aparte wijken voor etnische groepen, afwezigheid van een duidelijk stadscentrum en lage bouwdichtheid - wat meestal op grootscheepse sloop neerkwam.<sup>6</sup> Voor Patras, Athene en andere Griekse steden werden na de onafhankelijkheid in 1829 geheel 'gehelleniseerde' ontwerpen opgesteld, waarbij de strakke lijn en de rechte hoek uitgroeiden tot symbolen van onafhankelijkheid van het 'barbaarse' Ottomaanse Rijk, van herboren Griekse rationaliteit en van een behoren bij het 'verlicht Europa'.<sup>7</sup> Kortom, nationale identiteit speelt - zeker in relatief recente staten - een belangrijke rol bij stedenbouwkundige keuzes.

Dit geldt ook voor België. De nationale identiteit van België is zoals bekend problematisch en is dat sinds de onafhankelijkheid geweest, zij het in sterk wisselende mate. De niet vanzelfsprekende identiteit van België vormt mijns inziens een verklaring voor de onwil bij elites om 'de stenen substantie van Brussel'<sup>8</sup> als gedenkteken voor België te erkennen en te behouden. Deze onwil leidt al sinds meer dan honderd jaar tot een beleid van zowel *actieve* als *passieve sloop*: actieve sloop in de vorm van grootschalige stedenbouwkundige ingrepen en passieve sloop door afwezigheid van restricties op grondspeculatie plus vérgaande concessies aan de verkeersdruk.<sup>9</sup>

De jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw vormden een tijdperk van actieve sloop, vergelijkbaar met de 'desottomanisering' van de Balkansteden. Ambitieuze openbare werken moesten van Brussel een moderne stad maken, aangeraakt door 'de toverstaf van de negentiende-eeuwse beschaving', zoals de stadshistorici Henri en Paul Hymans het uitdrukten.<sup>10</sup> Tegelijk was dit een periode van culturele schraalheid (bij toegenomen welvaart) en van groeiend onbehagen over de culturele identiteit van België, een onbehagen dat zich uitte in een vlucht in de moderniteit.

De tweede helft van de twintigste eeuw is het tijdperk van de sloop door afwezigheid van restricties op speculatie alsook van de kaalslag ten gunste van 'moderne noden' als kantoren en verkeer. Zoals bekend is dit het tijdperk waarin het Belgisch nationaal bewustzijn bijna tot het nulpunt is gedaald, waardoor de politieke wil ontbreekt om het bestaande weefsel van de hoofdstad, dat immers zonder betekenis is geworden, voor commercialisering te behoeden. Een vergelijkbare ontwikkeling doet zich voor in hedendaags Dublin waar grote delen van de oude stad aan speculatieve sloop worden prijsgegeven omdat het hier toch maar

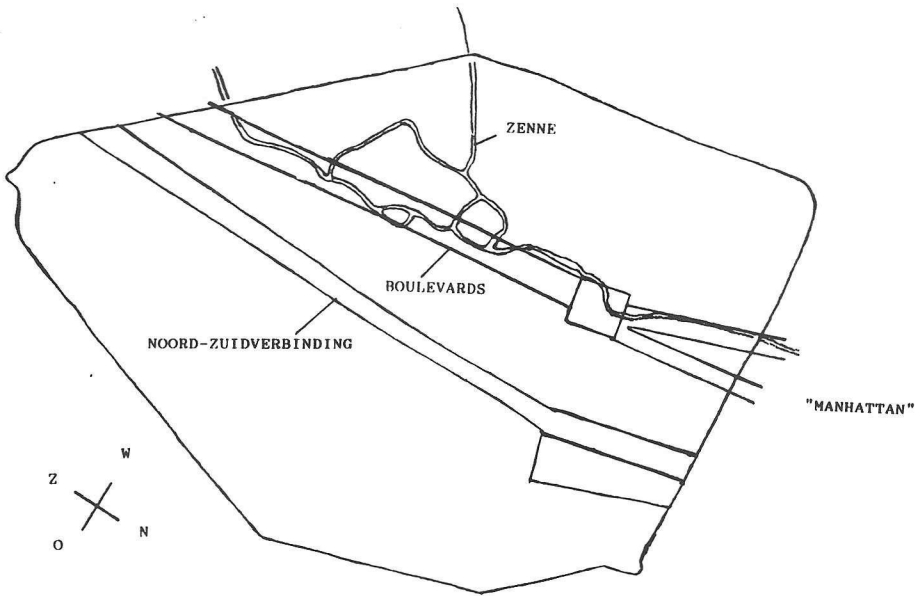
gaat om bouwwerken uit de Engelse, dus 'koloniale' tijd.<sup>11</sup> De kaden van Dublin worden niet gezien als overblijfsel van een verleden waarvan de Ierse staat zich de erfgenaam acht. Analoog wordt het negentiende-eeuwse, unitaire België niet als erfflater voor de huidige uit elkaar vallende staat gezien, en Brussel - dat voor het grootste gedeelte negentiende-eeuws is - bijgevolg niet als erfgoed.

In het hierna volgende zal ik proberen een verband te leggen tussen Belgisch zelfbewustzijn en Brusselse stedenbouwkunst, door de negentiende-eeuwse boulevardbouw en de twintigste-eeuwse *citybuilding* te verbinden met het culturele klimaat waarin zij plaatsvonden. Opmerkelijk is dat tussen deze twee tijdperken van grootscheeps *breken* (grofweg 1866-1871 en 1935 tot nu) een tijdperk van *bouwen* ligt: het fin-de-siècle (1880-1909), een periode waarin Belgisch zelfbewustzijn en Brusselse stedenbouwkunst even nauw, maar op constructieve wijze met elkaar samenhangen. Ook op deze wonderbaarlijke époque zal ik nader ingaan.

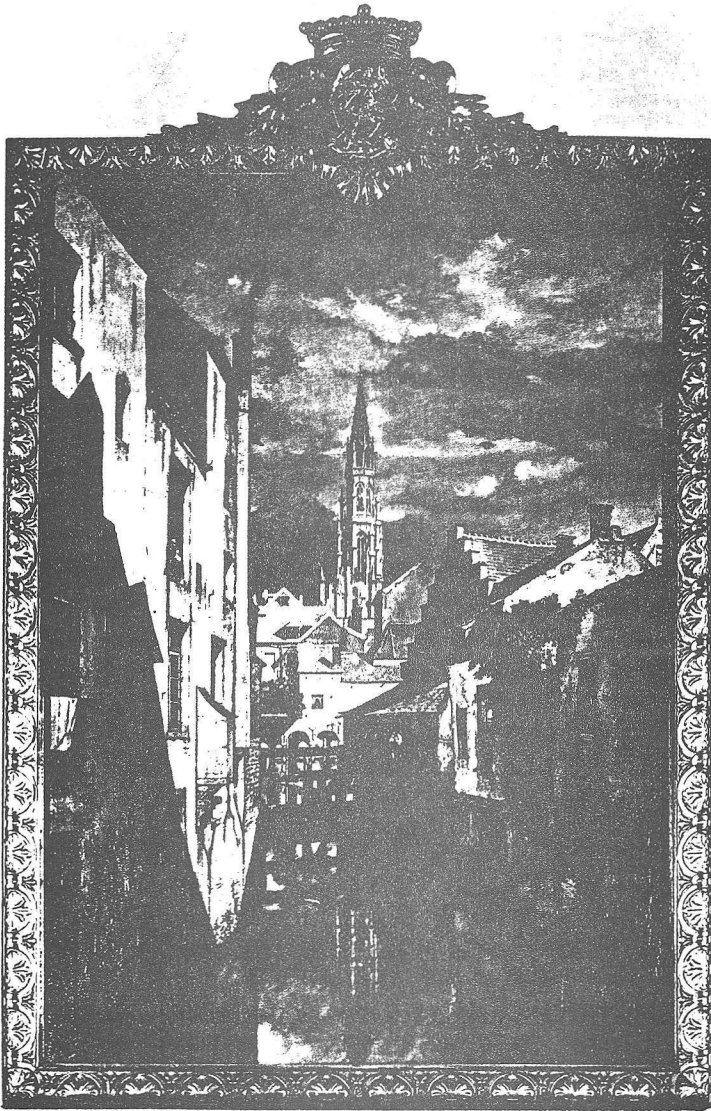
### Twee krassen door de stad: Zennewerken en Noord-Zuidverbinding

De stad Brussel is een administratief unicum in Europa. Waar andere steden in de vorige eeuw hun grondgebied hebben uitgebreid met de buiten de oude stadsgrenzen gelegen dorpen, die door de stedelijke groei de facto voorsteden waren geworden,<sup>12</sup> is Brussel daar nooit in geslaagd. Enkele uitbreidingen daargelaten, is het eigen territoire van Brussel, het areaal waarover de gemeentelijke administratie zeggenschap had, beperkt gebleven tot de vijfhoekige ruimte *intra muros*. Deze slechts 450 hectare grote ruimte is tot tweemaal toe doorsneden door grootscheepse openbare werken (zie figuur 2). De eerste maal gebeurde dit ten tijde van de overwelving van het riviertje de Zenne (1867-1871), de tweede maal door de aanleg van de spoorlijn tussen de Noord- en Zuidstations (1935-1952).

Deze ingrepen vertonen opvallende parallellen. Beide hebben geleid tot de verdwijning van zeer grote delen van het stadsweefsel en de exodus van tienduizenden Brusselaars. In beide gevallen is de besluitvorming haastig en op ondoorzichtige wijze geschied. Besluiten werden gerechtvaardigd door vage appèls aan moderniteit, internationaal prestige en technische vooruitgang. Ook geografisch vertonen de Zennewerken en de Noord-Zuidverbinding parallellen. Beide doorsnijden namelijk de stad in noord-zuidrichting, hetgeen haaks staat op de lijn van het stadsweefsel, die van oost naar west loopt: Brussel was in oorsprong een overslagplaats op de route Keulen-Brugge. Deze inkervingen benadrukken beide de driedeling tussen het lager gelegen en volkse westen van Brussel, het middelste en meer burgerlijke gedeelte met cafés, winkels en theaters, en de hoge stad aan de oostzijde, waar de voorheen 'edele' wijk zich uitstrekt rondom koninklijk paleis en park.<sup>13</sup>



Figuur 2: schematische kaart van de Brusselse "vijfhoek".



Figuur 3: de Zenne in 1868, vlak voor de overwelving (schilderij van Jean-Baptiste Van Moer, Gemeentemuseum Brussel).

Brussel is ontstaan op een eilandje in de Zenne. Het uit het stadsbeeld bannen van dit riviertje (zie figuur 3 en figuur 4) was dan ook een ingreep met grote symbolische betekenis. De breuk met de rivier was tegelijk een breuk met de eigen oorsprong. Zoals de schrijver Herman Teirlinck het later uitdrukte, 'wanneer elke stad in de wereld fier gaat over de stroom die haar besproeit en in haar schoot de hemel verdubbelt, heeft België's hoofdstad zich over haar moeder geschaamd en haar walgelijk uitzicht gekluisterd'.<sup>14</sup>

De overwelving van de Zenne wordt in de Brusselse historiografie vaak met vanzelfsprekendheid behandeld, als een noodzakelijke hygiënische ingreep.<sup>15</sup> Enige sanering van de Zenne was zeker nodig, aangezien de rivier sterk vervuild was en er geregeld hevige cholera-epidemieën losbraken in de aan de oevers gelegen wijken. Het is echter een vergissing om uit dit reële probleem de noodzaak tot algehele overwelving af te leiden. Zoals aangetoond in het onvolprezen *Cent ans de débat sur la ville* (Brussel 1984) was een meer beperkte ingreep voldoende geweest. Dringende suggesties in die richting werden dan ook meermalen door ingenieurs en stedenbouwkundigen aan het stadsbestuur voorgelegd. Het bestuur schoof ze echter met enige irritatie terzijde en achtte alleen de meest grootschalige oplossing goed genoeg.<sup>16</sup> De hoofdstad van België moest in één gigantische operatie een modern gezicht krijgen. Burgemeester Anspach die nauw contact onderhield met keizerlijk prefect Haussmann, onder wiens leiding Parijs werd 'gehaussmanniseerd', zag de beste oplossing in het Parijse boulevardmodel, op dat moment immers de meest prestigieuze urbanistische ingreep van de moderne wereld. De bovenop de overwelving te bouwen boulevard zou de stad alle moderne 'glamour' brengen die zij ontbeerde: rechte lijnen, brede lanen, hoge gebouwen, ongehinderd verkeer. De aanleg van een *Boulevard Central* werd dan ook een dwanggedachte, de kreet 'met de tijd meegaan' een Leitmotiv. Hoewel Anspach hierin door een groot deel van zijn liberale achterban werd gesteund, waren er ook misnoegde geluiden. 'Het nieuwe Brussel', mopperde de *Moniteur des intérêts matériels* in 1866, 'dát is nu het gevleugelde woord (...). Vaarwel bochtige straatjes, trapgevels, kruispunten met herinneringen aan een rijk verleden. Ze worden vervangen door brede, rechte, goed verlichte verkeerswegen (...) Onze oude grillige stad, eeuwenoud strijdtoneel en dus gedrenkt met herinneringen (...) is vuil en ongezond. Daarom moet ze wijken (...)'.<sup>17</sup>

Het opmerkelijke aan deze zo ingrijpende operatie is de sfeer van opperste verwarring, duisternis en haast waarin de besluitvorming zich voltrok.<sup>18</sup> Zo is de ontstaansgeschiedenis van de blauwdruk voor de *Boulevard Central* onduidelijk: het ontwerp van het tracé zou zelfs een boutade zijn geweest - een in een moment van ergernis door architect Suys op de kaart van Brussel getrokken streep, die later ten uitvoer werd gebracht.<sup>19</sup> Raadgevingen werden in de wind geslagen. Meerma-



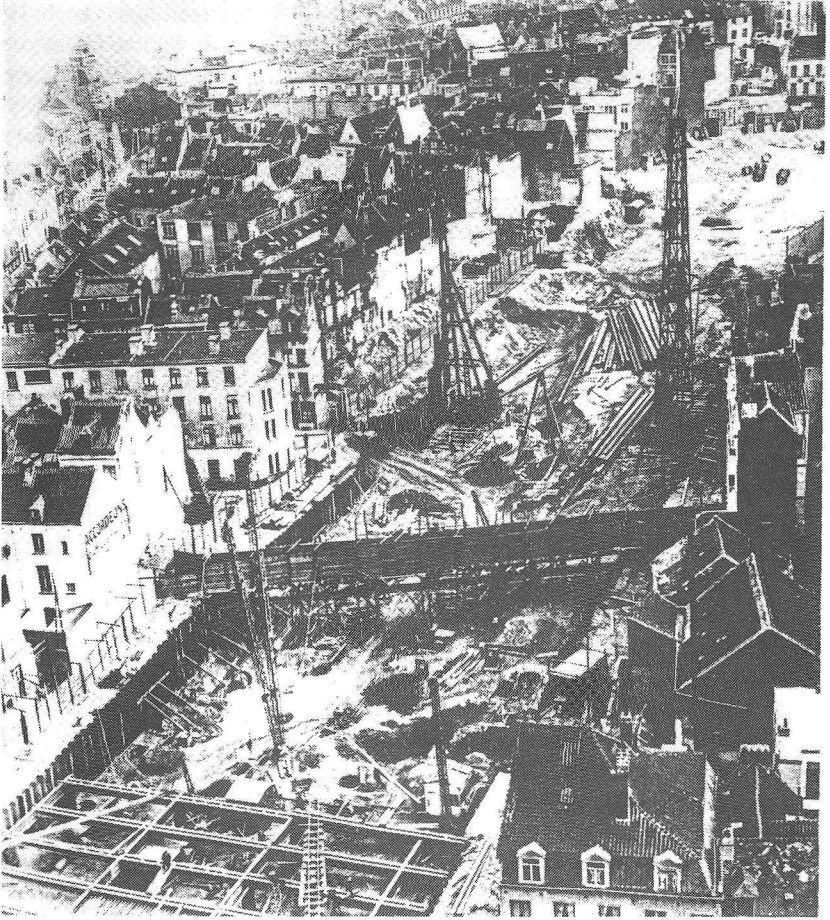
Figuur 4: de overwelfingswerken in 1870. Uit: G. Abeels, *La Senne* (Brussel 1983) p. 107.

len waarschuwde gemeenteraadslid Splingard, ingenieur van beroep, dat de voorgestelde boulevardbreedte van 28 meter vloekte met de rest van het stadsweefsel. Hijzelf stelde 18 meter voor. Burgemeester Anspach antwoordde hierop geïrriteerd dat hij op dit soort technische ingewikkeldheden niet wenste in te gaan en dat, aangezien de breedte van 28 meter nu eenmaal was aanbevolen door specialisten, het de bestuurders niet vrij stond zelf over de breedte te oordelen. De plannen werden als geheel aan de gemeenteraad voorgesteld en wijzigingen waren niet mogelijk, wat Splingard verontwaardigd deed uitroepen dat het voorgespiegelde beeld van een prachtige verkeersader 'ons blijkbaar de rest door de vingers moet doen zien; en dus wordt ons het volgende dilemma voorgesteld: alles of niets! Maar waar blijft dan ons recht tot het indienen van amendementen, het recht van discussie (...)? Mijne heren, dit is een in België geheel nieuwe vorm van beheer!'.<sup>20</sup>

In vier jaar tijd werden duizenden huizen gesloopt, honderden kleine bedrijven en tienduizenden burgers uit de stad verdreven en meer dan dertig miljoen frank gespendeerd zonder dat stadsbestuur, ontwerpers en aannemers zich afvroegen of dat werkelijk nodig was en hoe het uiteindelijke resultaat er uit zou komen te zien.

Slechts twee decennia daarvóór werd over het aanzien van Brussel op geheel andere wijze besloten. De jaren zestig van de negentiende eeuw lijken in dit opzicht een waterscheiding te vormen. Vóór die tijd werden relatief kleine ingrepen aan minutieus onderzoek onderworpen en de kosten ervan tot op de frank nauwkeurig geraamd. De discussies over het vervangen van de hekken rondom het Park, bijvoorbeeld, duurden een vol jaar (1849-1850). De te verwachten kosten werden precies berekend op fr. 145.030,81. Men vergelijkte hiermee de achtelozе opmerking in het debat over de Zennewerken dat de kosten 'mogelijk enkele miljoenen extra' konden bedragen.<sup>21</sup> Tot vijfmaal toe werden houten maquettes op ware grootte opgesteld, zodat burgers en bestuur een beter idee zouden krijgen van het effect van de beoogde veranderingen. Zo voorzag het bouwplan afbraak van de bestaande pilasters en een ingang in een hoek. Wethouder Vanderlinden had kritiek op het plan want de bestaande pilasters zorgden er juist voor 'dat men een mooi gezichtspunt op het Park heeft, waar men ook staat', en de ingang op de hoek was onaangenaam voor voetgangers, want op die plek bevond zich een standplaats voor koetsen. Als gevolg van Vanderlindens interventie werd het plan vrijwel unaniem verworpen.<sup>22</sup>

In 1850 werd de discussie dus nog gedomineerd door de blik van de wandelaar. Twintig jaar later niet meer. Bij de oplevering van de boulevards werd pijnlijk duidelijk dat niemand zich vragen had gesteld over het effect van de geplande veranderingen: de lanen waren bevreemdend breed en recht en weinigen toonden interesse voor appartementsgebouwen in Parijse stijl, zodat de stad de vrijgekomen gronden zelf moest kopen, waardoor het gat in de stedelijke begroting nog groter werd.



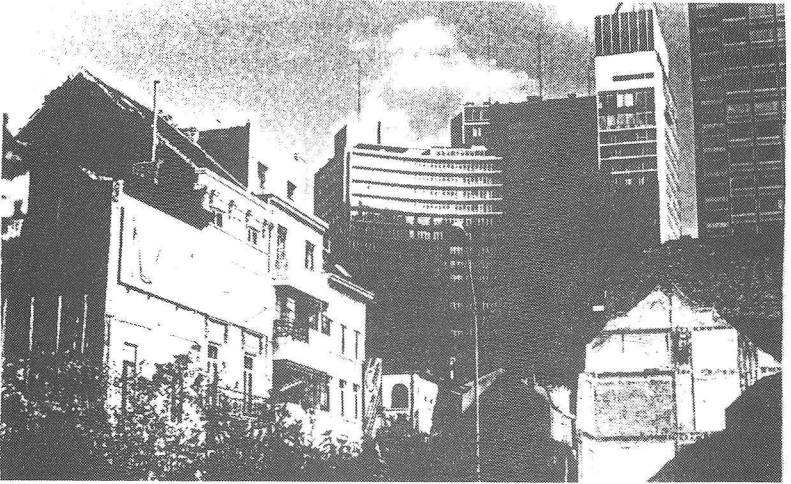
Figuur 5: werken aan de Noord-Zuidverbinding in 1936. Uit: A. Smolar-Meynard ed., *Het gewest Brussel* (Brussel 1989) p. 239.

Zestig jaar later werd een nieuwe lijn door de oude stad gekerfd: de verbinding tussen de spoorwegstations Noord en Zuid (zie figuur 5). De aanleg van een dergelijke verbinding alsook van een Centraal Station werd al sinds het midden van de negentiende eeuw bepleit, hoewel de noodzaak daarvan betwijfeld mocht worden, aangezien de Noord- en Zuidstations op slechts twee kilometer afstand van elkaar liggen. Reeds in 1903 sloot de stad een convenant met de Staat voor de aanleg van de verbinding en werd begonnen met de sloop van de centrale wijk. Na de Eerste Wereldoorlog kwamen de werken echter stil te liggen en werd in steeds bredere kringen getwijfeld aan de wenselijkheid van de voortzetting ervan. In 1922 stemde de gemeenteraad unaniem tegen de uitvoering van de werken uit bezorgdheid over de ontvolking van de vijfhoek.<sup>23</sup> Zelfs baron De Smet De Naeyer, 'jonctionnist' van het eerste uur en voorheen medewerker van Leopold II, verklaarde in 1927 het project 'een misdaad tegen Brussel'.<sup>24</sup> Maar waar de staat ten tijde van de Zennewerken al een vrij dominante rol had gespeeld in de besluitvorming, was in dit geval sprake van pure dwang. Tegen de wil van de gemeente in werd in 1935, op aandringen van de socialist Hendrik De Man, minister van Openbare Werken, de sloop hervat.

Tussen 1935 en 1952 werd het scenario van de Zennewerken herhaald, maar ditmaal op nog grotere schaal en op destructievere wijze. Immers, bij de aanleg van de grote lanen had het principe van zingeving, van stadsverfraaiing nog voorop gestaan. De boulevards waren te breed en te recht en gaven het verkeer vrij spel, maar het snelle verkeer doorheen de stad was niet hun enige functie, want ze werden omlijst door een gevelrij die de aandacht van de stedeling probeerde te trekken: eerst met appartementsgebouwen à la Haussmann, maar gaandeweg met gebouwen in meer 'Brusselse' trant. Eclectische gevels in fraaie neo-stijlen (zoals neo-Vlaamse Renaissance) verzezen als een voorafschaduwing van de meer 'locale' inspiratie die het fin-de-siècle zou kenmerken (zie figuur 6).

Niets van dat alles bij de aanleg van de Noord-Zuidverbinding. Meer dan veertig hectare of tien procent van de oppervlakte van de oude stad werd gesloopt; op de vrijgekomen grond kwam een 'expressweg' (van 50 meter breed) en een muur van kantoren. Niet één nieuwe woning werd gebouwd. De 'Jonction' was een niet mis te verstaan stedenbouwkundig - misschien wel maatschappelijk - *statement*: Brussel als stad was van veel geringer belang dan Brussel als 'functie'. En de 'functie' van Brussel was die van een administratief centrum voor het ware zwaartepunt, de provincie, waar de forens na gedane arbeid zo snel mogelijk weer naartoe moest: 'leven op het land, werken in de stad' luidde het adagium uit die dagen - een modern, Amerikaans ideaal.

Het sloopwerk is sinds de aanleg van de Noord-Zuidverbinding alleen maar doorgegaan, en de inspiratie daartoe is uit het buitenland blijven komen. In 1870



Figuur 6: eclectische huizen op het Brouckèreplein. Uit: G. Abbels, *La Senne* (Brussel 1983) p. 151.

Figuur 7: de Noordwijk. Uit: A. Smolar-Meynart ed., *Het gewest Brussel* (Brussel 1989) p. 132.

was dat Parijs, nu moet Brussel een Washington aan de Zenne worden,<sup>25</sup> of beter nog een Belgisch Manhattan - zoals de administratieve wijk rondom Communicatiecentrum Noord (alias het Noordstation) pompeus heet. 'Manhattan' is een vlakke met enkele kantoortorens, waar zich vóór 1967 een drukke volkswijk met 10.000 inwoners bevond: een 'monsterlijke *remake* van de Zennewerken' (zie figuur 7).<sup>26</sup> Sloop en verwaarlozing, gepaard gaand met enige goedgeplaatste *gentrification*, vormen nog steeds het stedenbouwkundig beleid in de Belgische hoofdstad. Sinds enkele decennia is het 'de nieuwe Leviathan, Europa, die Brussel neersmakt en leegslurpt'.<sup>27</sup>

Men kan zich afvragen waarom België dit liet gebeuren. Een deel van de verklaring ligt hierin, dat Brussel in de tweede helft van de twintigste eeuw niet slechts wordt ontkend als stad, maar ook als hoofdstad. Haar straten, pleinen en gebouwen zijn geen onderdeel van het nationale bewustzijn zoals de Amsterdamse grachten-gordel dat voor Nederland is, of de Parijse boulevards voor Frankrijk (hoewel zelf het produkt van een al te hardhandige sanering van de oude stad, zijn de boulevards van Parijs uiteindelijk meer intact gebleven dan hun Brusselse tegenhangers). Niets van dat alles in Brussel, waar nationale gedenktekens in rap tempo verdwijnen of reeds verdwenen zijn: het klassieke Martelarenplein, beroemd voorbeeld van achttiende-eeuwse stedenbouw en ook de plek waar de gevallen 'martelaren' van 1830 begraven liggen, rot langzaam weg. Het in 1896 gebouwde Volkshuis van Victor Horta, toonbeeld van socialistische art nouveau (zie figuur 8) en de plek waar in 1914 Karl Liebknecht de Belgische Werkliedenpartij vergeefs tot samenwerking met de bezetter kwam aansporen,<sup>28</sup> werd in 1965 door de Socialistische Partij afgebroken om plaats te maken voor een kantoortoren.

Brussel kan bezwaarlijk nog gezien worden als een hoofdstad, want het land zelf, België, bestaat nauwelijks nog. Brussel vertegenwoordigt niets meer, het is nog slechts het slagveld waar de gemeenschappen hun gram, hun gelijk en hun geld komen halen. In die zin sluit de Brusselse functie als Europese hoofdstad trouwens naadloos aan bij de functie als nationale hoofdstad. In de afzonderlijke gemeenschappen is de haat tegen Brussel intens. 'Brussel' is een krachtterm geworden: een verre Moloch die, zelf van elke identiteit ontdaan, zijn wingewesten in het Prokrustesbed van de gelijkschakeling dwingt (deze zienswijze was al ingeburgerd in België vóór zij, getuige uitdrukkingen als 'de Brusselse gehaktmolen', in heel Europa gemeengoed werd<sup>29</sup>).

Brussel is in een zwart gat gevallen omdat België als natie nauwelijks meer bestaat. Men zou dit kunnen beschouwen als het natuurlijke einde van een kunstmatige constructie, een constructie die nu eindelijk plaats heeft gemaakt voor de 'echte' naties Wallonië en Vlaanderen. Dit valt echter te bewijfelen, want de regionalisering van België heeft bepaald niet tot een culturele lente der volkeren



Figuur 8: Het Volkshuis van Brussel (Foto Hortamuseum, Brussel).

in de aparte regio's geleid. In Vlaanderen, dat met viermaal minder inwoners dan Nederland twaalfmaal minder uitgevers telt,<sup>30</sup> wordt in het culturele budget gesnoeid, leiden openbare bibliotheken en musea een kwijnend bestaan en heet een organisatie die zich tot doel stelt de vorming van een Vlaamse identiteit te bevorderen *The Flemish Way*.<sup>31</sup> Een kwalijk gevolg van de Belgische boedelscheiding is de wederzijdse opeising van schrijvers, kunstenaars en geleerden (Magritte voor de Walen, de Franstalige schilder Ensor voor de Vlamingen, de beroemde Leuvense bibliotheek in tweeën) alsook een steeds geringer wordend contact tussen de Franse en de Vlaamse gemeenschap. Kortom, 'op cultureel gebied is België een stille dood gestorven. Van de glorieuze negentiende eeuw blijft nagenoeg niets meer over. De geestelijke scheiding tussen Nederlands- en Franstaligen is een feit'.<sup>32</sup> Aan Vlaamse zijde heerst culturele 'pleinvrees', zoals de uitgever en dichter Jozef Deleu het noemde, en aan de basis daarvan ligt 'een gevoel van minderwaardigheid',<sup>33</sup> en ook de Walen lijden aan 'een minderwaardigheidscomplex'.<sup>34</sup> Beide partijen mogen hun etnische zuiverheid hebben herwonnen, maar meer dan ooit is het leven elders: aan de culturele malaise is geen eind gekomen.

Dit gebrek aan zelfbewustzijn was eveneens sterk in het derde kwart van de negentiende eeuw, toen België niet langer een pas ontstane natie was, maar ook geen gevestigde staat. Het openbare leven raakte gepolariseerd tussen liberalisme en katholicisme, de tijd van het unionisme was voorbij: 'de partijstrijd nam zulke vormen aan dat het soms onmogelijk scheen de nationale eenheid te handhaven'.<sup>35</sup> In internationaal verband won vanaf het midden van de eeuw de idee veld dat kleine staten niet levensvatbaar waren en maar beter op konden gaan in grote verbanden.<sup>36</sup> België gold als een curieuze kunstgreep, weliswaar welverend, maar op cultureel vlak nauwelijks serieus te nemen - noch wat de Nederlandstalige noch wat de Franstalige culturele produktie betrof. 'Naïf (sic) zijn ze, die goeie verschoppelingen', schreef Multatuli in 1867 over de Vlaamse literatoren.<sup>37</sup> De Fransen, die op cultureel vlak in België de toon aangaven, waren het meest denigrerend. Hierbij dient opgemerkt, dat veel Franse schrijvers zwaar werden gedupeerd door de Belgische en met name Brusselse praktijk van roefdruk ('contrefaçon'). Dit was niet van aard om warme gevoelens van vriendschap ten aanzien van de Belgen te kweken, en de honende metafoor was snel gevonden: niet alleen werden Belgen rijk door nabootsing, het hele land was een produkt van - slechte - naäperij: 'een imitatieland' ('contrefaçon de nation'), zoals Baudelaire schreef, die Brussel afdeed als een 'oord zonder eigenheid, gedoemd tot nabootsing'.<sup>38</sup> De 'contrefaçon' had trouwens tot gevolg dat Belgische uitgeverijen nauwelijks Belgisch werk uitgaven.<sup>39</sup> De literaire elite in Brussel was in die jaren in hoge mate import: al wie in de hoofdstad toneelstukken regisseerde, schilderijtentoonstellingen besprak

of letteren doceerde, kwam uit Frankrijk.<sup>40</sup> In België - en daarin verschilden Brussel, Vlaanderen en Wallonië niet van elkaar - werden literaire aspiraties gewantwoord.<sup>41</sup> Zoals de naturalistische romanschrijver Camille Lemonnier over deze periode schreef: 'België bleef zichzelf met verbijsterende volharding ontken- nen. Het geloofde devoot in de rest van de wereld, maar niet in de eigen vermogens en stond aldus zichzelf nog het meest in de weg'.<sup>42</sup> Deze onzekerheid leidde tot vaak potsierlijke imitatie van Parijse gewoonten en een ontkenning van alles wat Vlaams was. 'Niemand hier in Brussel kent Frans', schreef Baudelaire, 'maar ze *doen* allemaal *alsof* ze geen Vlaams kennen. Ze kennen het echter maar al te goed, want ze schelden op hun dienstmeiden in het Vlaams'.<sup>43</sup> De ontkenning van het Vlaamse (of misschien beter gezegd Brabantse) karakter van Brussel bereikte een dieptepunt toen, in 1865, de Nederlandse opschriften op monumenten en stand- beelden werden verwijderd. Veel meer dan op een poging tot belgicisering van het Vlaamse volksdeel wijst dit, mijns inziens, op een poging tot gallicisering van België - die door velen om precies die reden werd afgekeurd. Het (overigens Franstalige) satirische blad *Sancho* noemde het besluit zonder omwegen 'anti- Belgisch' en 'anti-patriottisch' en hekelde het in één adem met het in Brussel steeds meer voortschrijdende overnemen van Parijs *patois*. 'De gemeenteraadsleden', aldus het voorpagina-artikel, '[tonen] zich hun mandaat onwaardig door aldus de tradities van het land met voeten te treden en te oordelen dat de taal van onze vaders, *de taal van het Belgische vaderland*, de taal van (...) Marnix van Sinte- Aldegonde, van Anneessens en van zoveel andere belijders van de Belgische nationaliteit, onwaardig is om op een openbaar monument voor te komen. [Dit besluit] getuigt van onbeschoftheid, van gebrek aan burgerzin (...)'.<sup>44</sup> Dezelfde zucht naar imitatie van Parijse nieuwigheden, dezelfde ontkenning van het be- staande en vooral van het Vlaamse in Brussel, inspireerde de grote Zennewerken: niet voor niets waren de wijken die moesten verdwijnen, voor vier vijfden Vlaamstalig.

### Het fin-de-siècle in België

Als nu het Belgische minderwaardigheidsgevoel altijd dominant was geweest en Brussel een nimmer gedempte bouwput; als met andere woorden beide elementen uit de vergelijking, Belgisch zelfbewustzijn en Brusselse stedenbouwkunst, niet variabel doch constant waren, zou men zich kunnen afvragen of het verband tussen beide wel zo dwingend is. 'Bewijzen' voor een dergelijk verband zijn natuurlijk nooit te leveren. Maar het is leerzaam in dit kader naar een periode te kijken waarin de eigen culturele identiteit - al wist men dan niet zeker wat die behelsde - wèl levensvatbaar werd geacht: het fin-de-siècle.

'Soyons nous', 'laten wij onszelf zijn', luidde het devies van het in 1881 opgerichte literaire tijdschrift *La Jeune Belgique*, waaraan grootheden als Emile Verhaeren en de latere Nobelprijswinnaar Maurice Maeterlinck meewerkten. Nu was dit devies vooral als individualistisch motto bedoeld, maar de oplevende Franstalige Belgische literatuur zag zichzelf resoluut als oorspronkelijk Belgisch en wilde een eind maken aan de heersende minachting ten aanzien van de eigen schrijvers. Toen in 1883 een jury besloot de vijfjaarlijkse staatsprijs der Letteren niet toe te kennen omdat ze geen van de kandidaten de onderscheiding waardig achtte, ontstak jong schrijvend België in grote verontwaardiging en organiseerde een schaduwceremonie waarop Camille Lemonnier eendrachtig werd gelauwerd.<sup>45</sup> Het was het begin van een grote literaire golf: tussen 1890 en 1900 werden in België *meer dan vijftig* literaire tijdschriften opgericht, een veel hoger aantal dan in Nederland of Frankrijk. Belangrijk in de geschiedenis van de Vlaamse literatuur was de oprichting van het avant-gardetijdschrift *Van Nu en Straks* door August Vermeylen in 1893, dat werd vormgegeven door Henry van de Velde<sup>46</sup>. Het tijdschrift droeg de idee uit van 'het leven als synthese': synthese tussen het eigene en het Europese, traditie en vernieuwing, individu en gemeenschap. Met het reveil van de Vlaamse literatuur werden steeds nadrukkelijker eisen geformuleerd aan het adres van de Belgische staat - vooral wat het Nederlandstalig onderwijs betrof, een zaak waaraan het overwegend Franssprekende establishment wel zeer weinig energie besteedde. Toch profileerde de Vlaamse literatuur zich in die jaren niet als anti-Belgisch maar juist als essentieel Belgisch, de essentie van de *belgitude* zijnde een 'ancestrale etnische verscheidenheid', zoals Teirlinck het uitdrukte, voor wie 'geheel België toch voordeel en slechts voordeel [kon] hebben' bij de Vlaamse emancipatie.<sup>47</sup> Enkele uitzonderingen niet te na gesproken, ondermijnde het flamingantisme van vóór de Eerste Wereldoorlog de Belgische loyaliteit geenszins.<sup>48</sup>

De periode 1880-1914 was dus duidelijk een tijdperk van groeiende nationale trots - het feit dat België in die jaren één van de drie rijkste landen ter wereld werd, zal hieraan niet vreemd zijn geweest.<sup>49</sup> Zoals algemeen bekend, werd Brussel in die jaren de hoofdstad van de art nouveau. Dit kwam gedeeltelijk doordat de zeer welvarende burgerij haar huizen graag liet bouwen door avant-garde architecten. De nieuwe stijl was echter ook een uiting van *openbaar* cultureel zelfbewustzijn. De art nouveau heeft niet alleen weelderige privéhuizen opgeleverd, maar ook arbeiderswoningen en openbare gebouwen als zwembaden, kindercrèches en scholen.

De nieuwe blik op Brussel werd belichaamd door 's stads burgemeester, de bescheiden en bevlogen vrijmetselaar Karel Buls (burgemeester van 1881 tot 1899) aan wie de stad de restauratie van de Grote Markt en de oprichting van de Vlaamse Schouwburg te danken heeft. Buls genoot een grote reputatie als stede-

bouwkundige. Zijn *L'esthétique des villes* (Brussel 1893) werd in verschillende talen vertaald. Zijn prioriteit was het behoud van de oude stad, een taak waartoe zo veel mogelijk ambachtelijke competentie gemobiliseerd en in stand gehouden moest worden, iets wat Buls, die van huis uit goudsmid was en zeer begaan met vakonderwijs, na aan het hart lag. Buls was geen nostalgische heemschutter en wenste geen algeheel en eeuwigdurend behoud van de stad; zijn ideaal was een tijdelijk, maar toch zo duurzaam mogelijk compromis tussen behoud en moderniteit. Een compromis dat verre te verkiezen was boven de oplossingen geboden door de compromisloze moderne urbanistiek, die naar zijn oordeel gedoemd was tot achterhaaldheid juist doordat ze uit alle macht *modern* wilde zijn. Met name de rechte lijn in de stedenbouwkunst was hem een gruwel: 'indien we Amerikanen zouden zijn (...) konden wij met enkele potloodtrekken een net tekenen van perfect rechte straten die elkaar op een gelijkgemaakte grond loodrecht zouden kruisen. Maar we zijn Belgen en te gelukkig met onze pittoresk in de rotswand aangebrachte Waalse steden en onze van rijen, vesten en kronkelstraatjes voorziene Vlaamse steden, om ons tevreden te stellen met een dambord'.<sup>50</sup>

Dit was niet de mening van het toenmalige staatshoofd, koning Leopold II, die heel andere plannen voor Brussel had. Leopold, die van België ongevraagd een imperialistische natie had gemaakt, stelde een grootscheeps programma op voor de algehele verfraaiing van de hoofdstad; een programma waarin juist rechte lijnen, brede lanen en triomfbogen centraal stonden. Op het mastodontische Paleis van Justitie na, waarvoor een hele volkswijk moest worden gesloopt,<sup>51</sup> werden de meeste Leopoldiaanse scheppingen verwerkt aan de groeirand van Brussel. Maar de geplande sloop van nog een volkswijk midden in de oude stad veroorzaakte een openlijk conflict tussen vorst en burgemeester, waarbij de laatste het pleit verloor. Toen in 1899 de sloop van de Sint-Rochuswijk onafwendbaar vaststond en Buls inzag dat hij Brussel ook verder niet voor de koninklijke plannen kon behoeden, nam hij ontslag.

Hoe tegengesteld ook aan die van de burgemeester, ook de plannen van Leopold II waren nog een uiting van 'hoofdstedelijk gevoel'. Hiervan was na de Eerste Wereldoorlog weinig over, toen voor het zich wanhopig verzettende Brussel de lijdensweg van de Noord-Zuidverbinding aanving.

De Eerste Wereldoorlog brak grootse plannen voor Brussel *qua* Brussel af en was een eerste ernstige scheuring in het Belgische natie-gevoel. In juli 1914 was het Duitse ultimatum nog afgewezen in een sfeer van algehele nationale verontwaardiging. Het aantal vrijwilligers voor het leger was groot, bijna de helft van een militielichting.<sup>52</sup> Maar het verloop van de oorlog zou zo veel redenen scheppen voor verbittering dat dit wij-gevoel een ernstige knauw kreeg: aan het front werden bevelen uitsluitend in het Frans gegeven, in het bezette land collaboreerde een deel

van de Vlaamse Beweging met de Duitsers. Na de oorlog regende het verwijten en beschuldigingen over en weer in het geruïneerde land. Een nooit meer te overbruggen kloof was ontstaan.

## Conclusie

'Nationaal zelfbewustzijn' is geen meetbare grootheid en het verband met het stedenbouwkundig vertoog kan al helemaal niet in cijfers worden uitgedrukt. Het is mogelijk bij een dergelijke analyse het gevaar van cirkelredeneringen te vermijden door nationaal gevoel in elk geval niet weer aan stedenbouwkunst af te meten, maar het is niet mogelijk het verband te 'bewijzen'. En uiteraard blijft de vraag *op welke wijze* een dergelijk verband functioneert. Hierop wordt in dit artikel niet ingegaan, maar het is mijns inziens mogelijk, politieke (on)wil ten aanzien van stadsbehoud in kaart te brengen middels een nauwkeurige bestudering van discussies over stedenbouw, de ideologie achter stedenbouw, politieke agenda's, de structuur van de besluitvorming (wanneer wint de staat het van de stad?) en wisseling van de politieke wacht onder anderen bij gemeentebesturen.

Er blijven dus enkele vragen open, maar toch kunnen een paar lijnen worden uitgezet, die ik als volgt zou willen schetsen. Mijns inziens wordt het extreme karakter van de transformatie van de Belgische hoofdstad in de hier beschreven periode gedeeltelijk hierdoor verklaard, dat het stadsweefsel van Brussel - net zoals dat voor andere hoofdsteden geldt - onderdeel is van het nationale collectieve bewustzijn van België. De stand van dat zelfbewustzijn bepaalt in welke mate de stad als erfdeel wordt gezien en dus behouden wordt, met andere woorden in welke mate de politieke wil aanwezig is om een dijk op te trekken tegen de sinds anderhalve eeuw in de gehele westerse wereld dominante tendens tot commercialisering van de stedelijke ruimte. In tijden waarin een vorm van Belgisch zelfbewustzijn bestaat, ontstaat ook de politieke wil en zelfs een coherent programma om Brussel als het ware te nemen voor wat zij is. Voorbeelden zijn het tijdperk-Buls en in zekere zin de eerste decennia van de onafhankelijkheid. In tijden waar het dat nationale bewustzijn aan aplomb ontbreekt, zal Brussel benut worden om een minderwaardigheidsgevoel te compenseren. Brussel wordt dan omgebouwd tot een ander, grootser soort stad. De boulevardbouw van de jaren 1860 is daar een voorbeeld van. In tijden waar het nationale bewustzijn niet bestaat, wordt Brussel als stad een zinledig wingewest: dat is de huidige toestand. In beide laatstgenoemde gevallen wordt het *bestaande* Brussel als erfdeel afgewezen.

Vandaag de dag wordt het erfdeel Brussel, dat in hoge mate het produkt is van het negentiende-eeuwse 'Belgique à papa', van de hand gewezen. Nu zijn er goede redenen te bedenken waarom het geen zin heeft te proberen de *belgitude* als

culturele identiteit nieuw leven in te blazen. Maar de vraag rijst of deze afwijzing van een gemeenschappelijk erfdeel niet de deur openzet voor een tot in het oneindige doorgaande fragmentatie, waardoor *elk* stedelijk behoud onmogelijk wordt. Het weinig benijdenswaardige lot van 'puur' Vlaamse c.q. Waalse steden als Antwerpen en Luik lijkt erop te wijzen dat deze vraag bevestigend beantwoord moet worden.

## Noten

1. 'De stenen spreken tot de geest, zij verbinden het heden met het verleden en bestrijden de banaliteit van het moderne leven.' Een uitspraak van de Brusselse burgemeester Karel Buls (zie verder), geciteerd in: Annick Brauman e.a., *Cent ans de débat sur la ville. La formation de la ville moderne à travers les comptes rendus du Conseil Communal de Bruxelles, 1840-1940* (Brussel 1984) 174 (mijn vertaling).
2. Geert van Istendael, *Arm Brussel* (Amsterdam en Antwerpen 1992).
3. Ibidem, 174.
4. *Le Nouvel Observateur* nummer 1428, 19-25 maart 1992.
5. Françoise Choay, *L'allégorie du patrimoine* (Parijs 1992) 140 (mijn vertaling).
6. Alexandra Yerolympos, 'A new city for a new state. City planning and the formation of national identity in the Balkans (1820s-1920s)'. Ongepubliceerd paper, voorgedragen op de conferentie 'European cities and their people' (Amsterdam, 4-7 september 1992). Te publiceren in het tijdschrift *Planning Perspectives* 1992.
7. Vithleem Hastaoglou-Martinidis, 'The town plan as scheme for a new social and national identity. Urban designs in 19th-century Greece'. Ongepubliceerd paper, voorgedragen op de conferentie 'European cities and their people' (Amsterdam, 4-7 september 1992).
8. Van Istendael, *Arm Brussel*, 173.
9. Over dit 'beleid', dat vooral in de laatste decennia tot systeem verheven is, zie Georges Timmerman, *In Brussel mag alles. Geld, macht en beton* (Berchem 1991).
10. Henri Hymans en Paul Hymans, *Bruxelles moderne* deel III van *Bruxelles à travers les âges* (Brussel 1887) 150.
11. Ríonach Ní Neill, 'Interventions in the built environment of Dublin'. Ongepubliceerd paper, voorgedragen op de conferentie 'European cities and their people' (Amsterdam, 4-7 september 1992).
12. Een proces dat soms tot hoogoplopende discussies heeft geleid, zoals bijvoorbeeld in Milaan en Amsterdam.
13. Overigens is de Brusselse vijfhoek sinds het Interbellum dermate ontvolkt en ten prooi gevallen aan city-vorming, dat algehele verarming is opgetreden, wat de sociaal-ruimtelijke segregatie juist weer heeft afgezwakt.
14. Herman Teirlinck, *Brussel 1900* (Brussel [1965] 1981) 7.

15. Bijvoorbeeld in Gustave Abeels, *La Senne* (Brussel 1983), in Van Istendael, *Arm Brussel*, in André Monteyne, *De Brusselaars in een stad die anders is* (Tielt 1981) en in Louis Verniers, *Bruxelles et son agglomération de 1830 à nos jours* (Brussel 1958).
16. Brauman, *Cent ans de débat sur la ville*, 83-84, 91. In deze geannoteerde en van inleidende essays voorziene bronnenuitgave worden de notulen van de Brusselse gemeenteraad over diverse stedenbouwkundige kwesties in extenso bezorgd.
17. Geciteerd in Yvon Leblicq, 'De evolutie van het stadsbeeld' in: Jean Stengers ed., *Brussel, groei van een hoofdstad* (Antwerpen 1979) 256-278, aldaar 263.
18. Zoveel is af te lezen aan de notulen van de gemeenteraad in Brauman, *Cent ans de débat sur la ville*. De besluitvorming voltrok zich voor een groot deel zelfs buiten de gemeenteraad, in ad-hoc commissies, geheime comités en via persoonlijke contacten. Tot op de dag van vandaag is het niet mogelijk inzicht te verkrijgen in het precieze verloop van de werken (waarbij een relatief onbekende Engelse aannemersmaatschappij werd betrokken, die vervolgens in frauduleuze omstandigheden failliet ging): historici wordt consequent elke toegang tot het archief van de familie Anspach geweigerd.
19. *Ibidem*, 71.
20. *Ibidem*, 100-101.
21. *Ibidem*, 36, 95.
22. *Ibidem*, 31-46; citaat 45.
23. Deze bezorgdheid was terecht. In 1910 telde de binnenstad 177.000 inwoners. Tussen 1910 en 1920 waren 22.000 mensen definitief uit de vijfhoek vertrokken. Tussen 1927 en 1938 verdwenen er nog eens 33.000 (Gemeentebled van Brussel, bezorgd in Brauman, *Cent ans de débat sur la ville*, 236, 242).
24. *Ibidem*, 231.
25. Zo luidt de titel van een recent wervend werkje voor Vlaamse managers, aangehaald z.d. in Van Istendael, *Arm Brussel*, 176.
26. Brauman, *Cent ans de débat sur la ville*, 65.
27. Van Istendael, *Arm België*, 160. De 'agglomeratie' Brussel beschikt nu al over 8 m<sup>2</sup> kantoorruimte per inwoner; in Parijs en Londen is dat respectievelijk 2,5 m<sup>2</sup> en 3 m<sup>2</sup> (*ibidem*, 176).
28. Jean Stengers, 'La Belgique' in: Jean-Jacques Becker e.a. ed., *Les sociétés européennes et la guerre de 1914-1918* (Nanterre 1990) 75-91, aldaar 76.
29. 'Europese burgers vrezén', aldus de historicus Von der Dunk recentelijk in *De Volkskrant*, 'dat hun samenlevingen steeds meer op één groot Brussel gaan lijken', waarbij 'Brussel' staat voor bureaucratie en kilte. *De Volkskrant* jaargang 71 nummer 20781 (1 december 1992) 9.
30. Kas Deprez, 'Vlaams is (Belgisch)Nederlands', *De Gids* jaargang 150 (1987) nr. 9/10, 761-769, aldaar 768.
31. Mark Schaevers en Luc Huyse, 'The making of Flanders', *De Gids* jaargang 150 (1987), nr. 9/10, 781-789, aldaar 785.
32. Frans Boenders, 'Brief van een trouble-fête uit Tibet', *De Gids* jaargang 150 (1987), nr. 9/10, 839-845, aldaar 840. Een aardig voorbeeld van geestelijke boedelscheiding is een artikel van J. Stiennon 'Le sentiment national wallon' in: J. Craeybeckx e.a.,

- 1585: *op gescheiden wegen* (Leuven 1988) 255-268, waarin de beroemde Belgische - en Belgicistische - historicus Henri Pirenne alsnog als volbloed Waal wordt ingehaald.
33. Josef Deleu, *De pleinvrees der kanunniken* (Leuven 1987).
  34. Geert van Istendael, *Het Belgisch labyrint of de schoonheid der wanstaltigheid* (Amsterdam 1989) 147.
  35. E.H. Kossmann, *De lage landen 1780-1940. Anderhalve eeuw Nederland en België* (Amsterdam en Brussel 1984), 151. Zie ook Els Witte en Jan Craeybeckx, *Politieke geschiedenis van België. Spanningen in een burgerlijke democratie* (Antwerpen 1983).
  36. 'Als door een zwaartekrachtwerking drong alles in het politieke, maatschappelijke en technisch-economische leven naar opeenhooping van quantiteit. (...) De waardeering van den kleinen Staat had naar allen schijn haar tijd gehad.' Johan Huizinga, *Patriotisme en nationalisme in de Europeesche geschiedenis tot het einde der 19de eeuw* (Haarlem 1940) 91. Zie ook Eric Hobsbawm, *Nations and nationalism since 1780. Programme, myth, reality* (Cambridge 1991); specifiek over België 30.
  37. Geciteerd in Jeroen Brouwers, *Sire, er zijn geen Belgen* (Amsterdam 1988) 33.
  38. Charles Baudelaire, *Fusées - Mon coeur mis à nu - La Belgique déshabillée, bezorgd door A. Guyaux* (Parijs 1986) 40.
  39. Philippe Muret, 'Brussel en de Franse letteren' in: Jean Stengers ed., *Brussel, groei van een hoofdstad* (Antwerpen 1979) 383-394, aldaar 389. Zie ook A. Vermeersch, 'Le mouvement de l'industrie et du commerce du livre à Bruxelles, 1815-1836', *Cahiers bruxellois* (1958) 200-234, aldaar 227.
  40. Zie hierover mijn proefschrift *Elites for the Capital? Foreign migration to mid-nineteenth-century Brussels* (Amsterdam 1990).
  41. Zie de persoonlijke herinneringen van Herman Teirlinck, Brussel 1900 162-163. Ook Hubert Juin, 'Notes à propos des écrivains belges dans leurs rapports avec la classe laborieuse' in: Annick Brauman e.a., *Art et société en Belgique 1848-1914* (Charleroi 1980) 101-110, aldaar 102.
  42. C. Lemonnier, *La vie belge* (1905), geciteerd in Juin, 'Notes à propos', 105 (mijn vertaling).
  43. Baudelaire, *Fusées*, 300 (cursief in de tekst zelf; mijn vertaling).
  44. 'La langue flamande hors la loi', *Sancho* jaargang 19 nummer 965 (14 mei 1865) 1-2 (mijn cursivering en vertaling). *Sancho* had in 1851 ook al geprotesteerd tegen de vervanging van de tweetalige straatnaamborden in Brussel door uitsluitend Franstalige.
  45. Juin, 'Notes à propos', 103.
  46. De vormgeving van *Van Nu en Straks* wordt beschouwd als de eerste uitdrukking van de art nouveau-stijl.
  47. Teirlinck, *Brussel 1900*, 5, 179.
  48. Eliane Gubin, 'Flamingantisme et patriotisme en Belgique au XIXe siècle', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 95 (1982) 558-576, aldaar 576. Zie ook Lode Wils, *Honderd jaar Vlaamse beweging deel I: Geschiedenis van het Davidsfonds tot 1914* (Leuven 1977) bijvoorbeeld 14.

49. Voor het oplevende nationale gevoel in deze periode, zie onder anderen Kossmann, *De lage landen*, 331-333.
50. Buls, *L'esthétique*, geciteerd in Benno Barnard, *Uitgesteld paradijs* (Amsterdam 1987) 118.
51. Na de bouw van het Justitiepaleis (1866-1883), waarvoor een groot deel van de Marollenwijk werd gesloopt, kreeg het Brusselse dialect er een nieuw scheldwoord bij: 'schieëven architect' ('scheve architect', i.e. kluns, koekebakker).
52. Stengers, 'La Belgique', 84-85. Jules Destrée, de auteur van het beroemde 'Sire, er zijn geen Belgen' (1912), ontpopte zich tijdens de oorlog tot 'bezinger van het Belgisch vaderland' (ibidem, 81).