



Virtueel lichtbaken

Het verlichtingsontwerp van de Citroën-toonzaal in Brussel*

Ruth Hommelen en Thomas Stroobants

Vanaf 1932 werd reikhalzend uitgekeken naar de komst van het eerste buitenlandse filiaal van het befaamde Franse automerk Citroën, dat zich zou vestigen op de terreinen van een voormalig lunapark aan het IJzerplein in Brussel, net buiten het centrum van de stad.¹ Sindsdien groeide de karakteristieke toonzaal voor nieuwe automodellen uit tot een icoon van de lichtarchitectuur.² Deze term verwijst naar de versmelting tussen architectuur en kunstlicht, die architecten tijdens het interbellum tal van nieuwe expressieve mogelijkheden bood. Kenmerkend voor deze lichtarchitectuur is dat de architect tijdens het ontwerpproces nadrukkelijk nadenkt over het nachtelijke uitzicht van het gebouw en daarom een lichtconcept uitwerkt, meestal in samenspraak met verlichtingsdeskundigen. De nachtelijke uitstraling van het gebouw verschilde vaak grondig van het aanzicht overdag: een metamorfose die tijdgenoten vol bewondering aanschouwden.

In oktober 1932 droomde André Citroën van een 'omvangrijke toonzaal met rotonde, die 's nachts door de indirecte verlichting van de gevel en door de lichtreclame een decoratief aspect krijgt' voor zijn Brussels filiaal.³ Deze expliciete desiderata van de illustere autofabrikant vielen bij architecten Alexis Dumont en Marcel Van Goethem niet in dovemansoren. Onder leiding van de huisarchitect van Citroën, Maurice-Jacques Ravazé, ontwikkelden zij een ambitieus verlichtingsconcept, met onder meer een schijnwerper die bovenop het dak van de toonzaal alle aandacht opeiste. Verder was het ook de bedoeling om het immense volume van de 26 meter hoge, glazen toonzaal 's nachts te vullen met licht, door middel van een indirecte verlichting van plafond en muur. Zelfs de meest strategische plaats van de lichtreclame in het geheel werd uitvoerig bestudeerd. Van al deze verlichtingsvoorstellen bestaan overtuigende ontwerptekeningen, die duidelijk maken dat de Citroën-garage een prachtig staaltje lichtarchitectuur moest opleveren.

In volle aanbouw kwam er echter een plotse kentering en de berichtgeving over Citroën versomberde. De financiële problemen van het bedrijf voerden nu de boventoon en de verdere afwerking van de garage gebeurde in mineur.⁴ In augustus 1934 vroeg aannemer Blaton zich tijdens een werfbezoek nog af hoe men de verlichting van de kroonlijst en de ronddraaiende schijnwerper zou aanpakken. Amper vier maanden later was het faillissement van Citroën een feit. Het bedrijf werd overgenomen door bandenfabrikant Michelin, die meteen de legendarische Citroën-lichtreclame op de Eiffeltoren in Parijs uitschakelde en zo zijn prioriteiten duidelijk maakte.⁵ Publiciteit en uitstraling waren voortaan niet meer aan de orde; wat telde was de financiële leefbaarheid van het bedrijf. De geplande verlichte kroonlijst werd uiteindelijk niet uitgevoerd, lang niet alle

* Met dank aan Luc Verpoest en Barbara Van der Wee (Raymond Lemaire International Centre for Conservation (RLICC), Leuven), Paul Smith (Ministère de la culture et de la communication, Parijs), Catherine Jeannin (Citroën Heritage, Aulnay-sous-Bois), Anne Lauwers en Stéphanie De Blieck (Archives d'Architecture Moderne, Brussel), Jean-Louis Loubet (Université d'Evry-Val d'Essonne).

1 Dit terrein was zeer gunstig gelegen: 700 meter van het toenmalige Noordstation en langs de verkeersaders richting Antwerpen en Gent.

2 De toonzaal vormt slechts een relatief klein onderdeel van de gehele Citroën-site. Deze bijdrage focust enkel op de toonzaal omdat het unieke gebruik van kunstlicht als een imagoversterkend element vooral in deze toonzaal tot uiting komt; dit houdt echter geen waardeoordeel in.

3 Nota van André Citroën: 'Esquisse du programme proposé par Monsieur André Citroën pour les constructions à élever sur les terrains anciennement dénomés Luna-Park, 11 octobre 1932'. Conservatoire Citroën, Aulnay-sous-Bois, Frankrijk. Zie ook de inventaris van Paul Smith en Philippe Mondine: P. Smith en P. Mondine, *Citroën archives bâtiment. Expertise et analyse du fonds d'archives de Citroën Ingénierie* (Parijs 1986). Deze inventaris kan geconsulteerd worden in het Conservatoire Citroën, Aulnay-sous-Bois (Frankrijk).

4 Citroën raakte al vanaf maart 1934 in financiële moeilijkheden. Info van Jean-Louis Loubet (Franse specialist in hedendaagse economische geschiedenis) in een e-mail van 14 april 2015.

5 Fernand Jacopozzi (1877–1932), een ingenieur van Italiaanse origine, installeerde in 1925 een gigantische lichtreclame met de naam Citroën op de Eiffeltoren. Deze lichtreclame functioneerde gedurende een tiental jaren, tot Citroën in 1935 overgenomen werd door Michelin.

Foto links: Ontwerptekening: de Citroën-showroom bij nacht. Archives d'Architecture Moderne (AAM), Brussel

voorzien lampen werden effectief geïnstalleerd en het is nog maar de vraag of de toonzaal in de avonduren daadwerkelijk werd verlicht. Bijgevolg heeft de showroom zijn potentieel als lichtbaken wellicht nooit ten volle kunnen ontplooiën. Het gebouw is nochtans overduidelijk ontworpen als een voorbeeld van lichtarchitectuur, waarbij de verlichting per definitie integraal deel uitmaakt van het ontwerp.

Het spanningsveld tussen het ontwerp en zijn realisatie vormt de leidraad van dit artikel. Een eerste deel reconstrueert het oorspronkelijk verlichtingsconcept op basis van het beschikbare historische bronnenmateriaal. Dit wordt vervolgens vergeleken met de gebouwde realiteit en de discrepantie tussen beide zal geduid worden vanuit historisch perspectief. Tenslotte wordt onderzocht wat hiervan de consequenties zijn voor de erfgoedwaarde van dit iconische gebouw en wordt de afweging gemaakt hoe men dient om te springen met een dergelijk kwetsbaar erfgoed in geval van een herbestemming. Het geciteerde bronnenmateriaal (originele ontwerptekeningen, briefwisseling, tijdschriftartikelen, werfverslagen, beeldmateriaal) is afkomstig uit archieven en bibliotheken en kan als leidraad dienen voor verder heemkundig en historisch onderzoek. Daarnaast is het mogelijk om de hier gebruikte methodologie ook te extrapoleren naar andere gebouwen met een totaal andere context en problematiek.

Nu de Franse autobouwer PSA Peugeot-Citroën het gebouw verkoopt aan de Brusselse regering bevindt de Citroën-garage zich op een scharniermoment in haar bestaan. De herbestemming van het gebouw blijft de gemoederen beroeren en Brusselaars, politici, architectuurliefhebbers, heemkundigen en historici volgen het debat op de voet. Deze interesse toont aan dat niemand twijfelt aan de waarde van dit industrieel en commercieel erfgoed, dat nauw verweven is met de geschiedenis van de Brusselse kanaalzone – ook al is het gebouw niet beschermd als monument.

Het verlichtingsconcept: een analyse van het historische bronnenmateriaal

Reeds in mei 1933 wijdde het tijdschrift *L'Ossature Métallique* een artikel aan het toekomstige Citroën-gebouw.⁶ Het opende met een opmerkelijke ontwerpschets (zie afbeelding op p. 44) van de hand van de architecten, die een nachtelijke impressie van het gebouw weergeeft. Het gaat hier wellicht om een presentatietekening die door de architect was gemaakt om zijn ontwerp te communiceren naar een welbepaald publiek, in dit geval de lezers van het architectuurtijdschrift. Deze schets werd vervolgens overgenomen door andere tijdschriften en ook in recente publicaties over de Citroën-garage duikt ze steeds weer op. Dat men telkens teruggrijpt naar deze ene schets heeft wellicht te maken met de opmerkelijke vaststelling dat het tot op heden nog niet gelukt is om ander beeldmateriaal te vinden waarop de toonzaal 's nachts te zien is.⁷ Zolang er geen andere nachtfoto's of -beelden opduiken, blijft deze schets een conceptuele weergave van de lichteffecten die de architecten of de opdrachtgever voor ogen hadden. Ze toont de showroom als een stralend lichtbaken tegen een inktzwarte achtergrond. De toonzaal is van binnenuit fel verlicht, waardoor de metalen kolommen nog smaller lijken. Door de enorme verticale glasstroken valt een stralenkrans naar buiten, die het trottoir en een deel van het plein verlicht. De immense toonzaal van 26 meter hoog is niet onderverdeeld in verdiepingen en vormt een soort van sacrale leegte die volledig met licht is gevuld.

Een tweede artikel gepubliceerd in *L'Ossature Métallique* in 1935 (dus na de oplevering van het gebouw) beschrijft het verlichtingsconcept van de showroom, zowel binnenin als aan de buitenkant van het gebouw.⁸ Deze bron

6 Anon., 'Les nouvelles installations de la Société Citroën à Bruxelles', *L'Ossature Métallique*, 2:5 (1933) 231–233. Architectuurtijdschriften zoals *L'Ossature Métallique* kunnen bijvoorbeeld geconsulteerd worden in de bibliotheek van het Agentschap Onroerend Erfgoed te Brussel. Om uit te zoeken welke bibliotheek een bepaald tijdschrift in bezit heeft, kan gebruik gemaakt worden van de collectieve tijdschriftencatalogus Antilope (Collectieve catalogus tijdschriften in Belgische wetenschappelijke bibliotheken).

7 Voor andere voorbeelden van lichtarchitectuur in Brussel, zoals de drukkerij Le Peuple (architecten: Fernand en Maxime Brunfaut), Les Galeries Anspach (architecten: Charles Siclis en Michel Polak), de Cinéac Le Soir (architecten: Pierre de Montaut, Adrienne Gorska en Philibert), Théâtre des Variétés (architecten Maurice Gridaine en Victor Bourgeois) bestaan er meestal één of twee nachtelijke foto's.

8 Anon., 'Les nouveaux bâtiments de la Société Citroën à Bruxelles. A. Dumont et M. Van Goethem', *L'Ossature Métallique*, 4:2 (1935) n.p.

schetst dus een accuraat beeld van de uitgevoerde verlichting. Daarnaast is het oorspronkelijke, zesdelige lichtconcept ook af te lezen van één van de 14 plannen die ingediend werden bij de oorspronkelijke aanvraag tot bouwvergunning van 31 maart 1933 (zie afbeeldingen hieronder). Dit plan wordt bewaard in het archief van Openbare Werken (Stedenbouw), dat bouwvergunningdossiers voor Brussel omvat sinds de negentiende eeuw.⁹ Hoewel de informatie in deze drie bronnen niet altijd helemaal overeenstemt, maken deze bronnen het toch mogelijk om het oorspronkelijke verlichtingsconcept te reconstrueren.¹⁰

Interieur

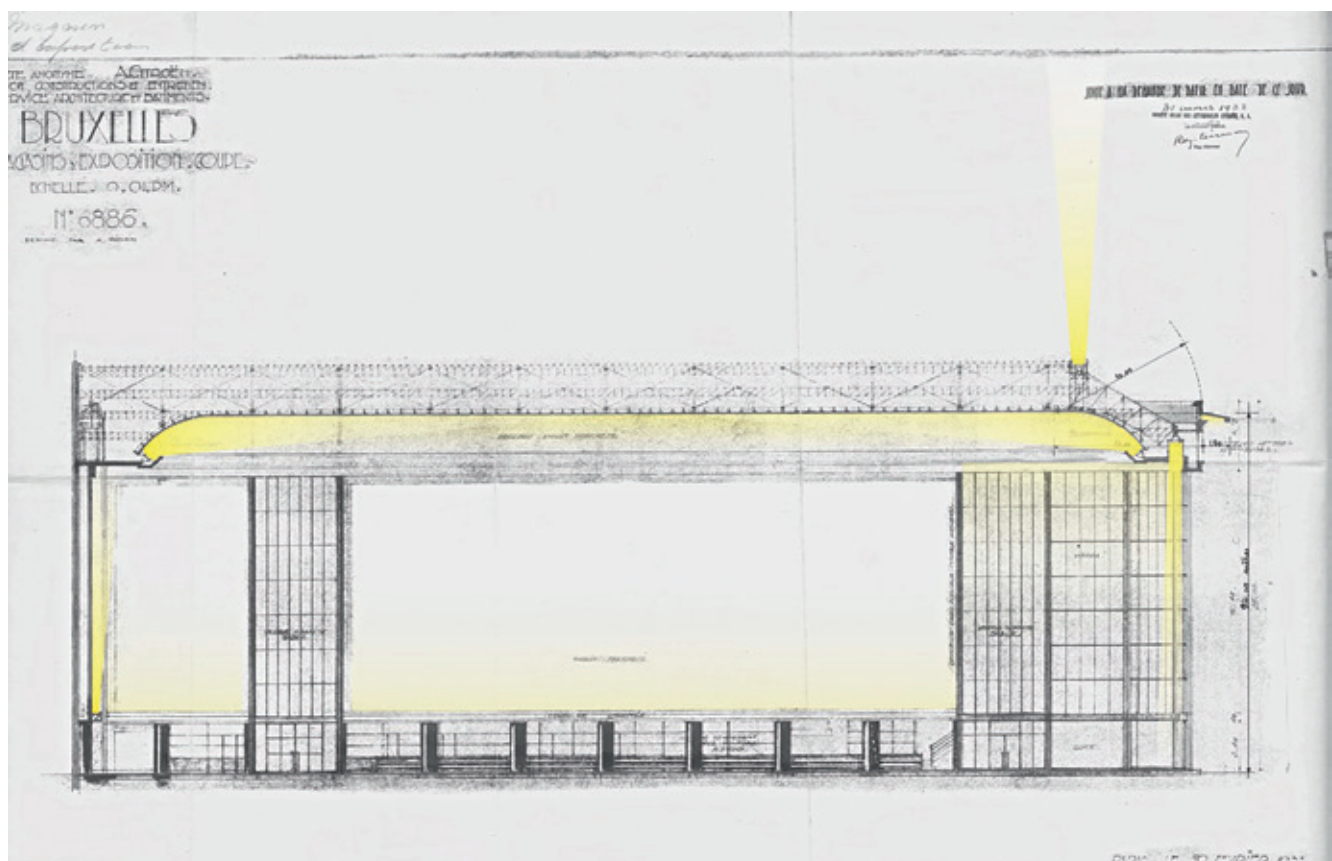
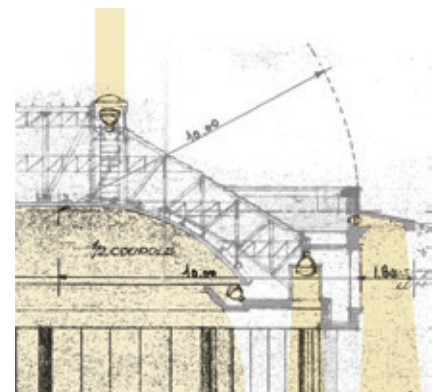
Binnenin de showroom hadden de architecten drie complementaire verlichtingssystemen voorzien die de glazen gordijngewel, het plafond en de muur achteraan moesten verlichten.¹¹ De verlichting van de gordijngewel en van het plafond bevond zich op zeer grote hoogte, net onder het plafond, maar was toegankelijk via een passerelle voor onderhoud. Deze passerelle vormde in feite de bovenkant van de kroonlijst en was dan ook onzichtbaar voor de bezoekers van de toonzaal. Wie over deze passerelle liep in de richting van het IJzerplein zag zowel linksonder als rechtsboven een rij lichtbronnen.

De rij lichtbronnen linksonder stond op de rand van de passerelle gemonteerd, verborgen in een lichtkoof, en verlichtte de koepel van het plafond van onderuit. Via een open ruimte tussen het gewelfde plafond en de lichtkoof scheen deze spot dus omhoog. Dit principe, waarbij de lichtstroom eerst een reflecterend vlak treft en via deze omweg een ruimte verlicht, noemt men indirecte verlichting. Deze techniek werd vaak gebruikt tijdens het interbellum en bood tal van voordelen. Zo konden bezoekers niet verblind worden en waren de lichtbronnen aan het oog onttrokken. Het was ook een beproefde methode,

9 Archief van de Stad Brussel (verder ASB), TP 50353: Magasin d'exposition, plan n° 6886.

10 Voor meer achtergrondinformatie over de hieronder beschreven lichttechnieken, zie: L.C. Kalf, *Kunstlicht en architectuur* (Amsterdam 1941).

11 Dit drieledig verlichtingsconcept had een vermogen van 165 kW.



'Magasin d'exposition. Coupe'. Plan n° 6886: volledig plan en detail. Archief van de Stad Brussel, TP 50353. Lichteffecten: Thomas Stroobants

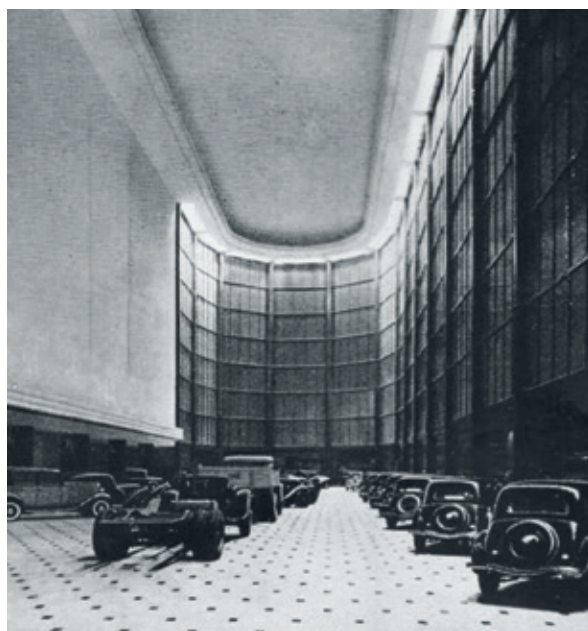
vooral dan in de theater- en cinema-architectuur, om ruimtes hoger te laten lijken. Het doel van deze installatie was de sacraliteit en de openheid van de ruimte te versterken.



Publiciteit SEM: interieur Showroom Citroën met verlichting glazen gordijngewel. Anon., 'Les nouveaux bâtiments de la Société Citroën à Bruxelles. A. Dumont et M. Van Goethem', *L'Ossature Métallique*, 4:2 (1935) n.p.

De reeks lichtbronnen rechtsboven bevond zich vlak naast de glazen gevel, een kleine meter boven het niveau van het passerelle. Het betrof X-Ray reflectoren, geïnstalleerd door de firma SEM.¹² Deze reflectoren waren naar beneden gericht en zaten ingewerkt in grote ronde openingen, zoals men kan zien op de constructiefoto's uit 1934 (Zie afbeelding hiernaast).¹³ Voor deze ronde openingen werd vervolgens glas geplaatst om zo diffuus licht te verkrijgen. Een bezoeker van de toonzaal zag vanuit zijn perspectief een langwerpige strook licht, die nauwgezet de ritmering van de glazen gordijngewel volgde. Daar waar de glazen gevel overging in een grote witte muur, stopte ook de verlichting. Dit toont aan dat het niet de bedoeling was het interieur te verlichten, maar wel de glazen gordijngewel, om zo de uitstraling van het gebouw naar buiten toe te verzekeren.

Deze verlichting van de gordijngewel en het plafond volstond niet om het spectaculaire effect te verkrijgen dat te zien is op de ontwerpschets. Hiervoor dienden ook de hoge witte muren van de toonzaal licht te weerkaatsen. Deze twee muren bevonden zich respectievelijk aan de lange zijde (tegenover de glazen gevel) en aan de korte rechte zijde van de showroom. Deze muren waren op een bepaalde hoogte voorzien van een lichtkoof. De lampen die hierin verborgen zaten beschenen de muren; net zoals bij het plafond ging het hier dus om indirecte verlichting.



Uit publiciteit SEM: interieur Showroom Citroën met verlichting glazen gordijngewel Anon., 'Les nouveaux bâtiments de la Société Citroën à Bruxelles. A. Dumont et M. Van Goethem', *L'Ossature Métallique*, 4:2 (1935) n.p.



Citroën Brussel, interieur toonzaal. Collectie Citroën Belux

12 Société d'Electricité et de Mécanique (S.E.M.). S.E.M. is vervolgens overgenomen door Sofina, dat op zijn beurt Traction & Electricité is geworden, vandaag gekend als Tractebel. S.E.M. gebruikte de verlichting van de Citroën-showroom als referentie in publiciteit.

13 P. Viaene, 'Het garagebouw Citroën te Brussel', *Monumenten en Landschappen*, 13:4 (1994) 35.

Het is merkwaardig dat er in het verlichtingsconcept van de binnenruimte geen enkele poging werd ondernomen om de nieuwe automodellen in de spotlights te plaatsen. Aangezien het gebouw langs een drukke verkeersader gelegen was, waren de meeste voorbijgangers automobilisten, die te snel en op een te grote afstand langsreden om de automodellen zelf te kunnen appreciëren. Het was dan ook een efficiëntere strategie om ervoor te zorgen dat passanten het majestueuze karakter van de showroom rechtstreeks associeerden met de grandeur van het merk Citroën.

Het was dan ook een efficiëntere strategie om ervoor te zorgen dat passanten het majestueuze karakter van de showroom rechtstreeks associeerden met de grandeur van het merk Citroën

Exterieur

De realisatie van het verlichtingsconcept aan de buitenkant van de showroom liep niet van een leien dakje en werd in de loop van 1933 en 1934 verschillende keren bijgesteld. We bekijken hiervoor in eerste instantie het plan uit de bouwaanvraag van 31 maart 1933. Hierop zien we opnieuw drie complementaire verlichtingssystemen: een zeer grote lamp bovenop het dak van de toonzaal, een uitkragende betonnen luifel met ingewerkte verlichting, en ten slotte de lichtreclame met de naam Citroën.

Op de eerder genoemde ontwerpschets van een paar maanden later (mei 1933) zijn zowel de schijnwerper als de verlichte luifel verdwenen, wat mogelijk te maken heeft met het feit dat er voor deze twee verlichtingssystemen een bijkomende bouwvergunning nodig was. Op 15 juni 1933 dienden de architecten inderdaad een speciale aanvraag in voor een luifel met een uitkraging van 1m80, die het gebouw bovenaan visueel moest afsluiten. Deze luifel was hol, zodat er elektrische verlichting in geplaatst kon worden. Het was de bedoeling dat de gehele luifel een lichtbak zou vormen, met onderaan een opening die afgedekt moest worden met een glasplaat.¹⁴ Vanop het IJzerplein zou men dus een langwerpige, lichtgevende strook in de luifel zien, die de aerodynamische vorm van de toonzaal bekleemtoonde. Verlichte luifels kwamen tijdens het interbellum vaak voor, zoals bijvoorbeeld bij de toonzaal van Ford (1931) op de *Boulevard des Italiens* in Parijs.¹⁵ Op 1 augustus werd de aanvraag goedgekeurd, omwille van 'het monumentale karakter van de constructie en het speciale karakter van het ornament, dat als doel heeft de façade op bijzondere wijze te verlichten'.

In de correspondentie tussen de architecten en de Stad Brussel neemt de laatste een positieve en stimulerende houding in ten aanzien van deze vernieuwende verlichtingsvoorstellen. Soms was de verlichting zelfs een argument om bepaalde uitzonderingen toe te staan. Zo werd in dit geval de uitzonderlijke uitkraging van 1m80 juist goedgekeurd omwille van diens 'oordeelkundige verlichting'. Uiteindelijk werd de luifel effectief gebouwd, maar dan zonder verlichting. In september 1934 werden de architecten hiervoor ter

14 ASB, TP 49398: Établissement d'un auvent en béton avec éclairage par réflecteur.

15 Bij het Ford-gebouw neemt de toonzaal enkel de onderste verdieping van het gebouw in beslag. De luifel bevindt zich dan ook tussen de toonzaal en de bovenste verdiepingen van het gebouw, en niet, zoals bij het Citroën-gebouw in Brussel, helemaal bovenaan.

verantwoording geroepen door de Stad Brussel, die hen verzocht de luifel conform te maken aan de bouwaanvraag en deze dus van verlichting te voorzien.¹⁶ De architecten antwoordden hierop dat het 'materieel onmogelijk of toch minstens uiterst moeilijk zou zijn om dit verlichtingssysteem te onderhouden, wat hen verplicht had het idee te laten varen'. Een ander document, afkomstig van de aannemer en opgesteld in augustus 1934, maakt melding van een probleem met de levering van de verlichting voor de luifel.¹⁷ Waarom deze verlichting niet geplaatst is, kan niet meer precies achterhaald worden. Belangrijker is dat de bronnen duidelijk getuigen van een uitgesproken intentie om de luifel te verlichten, wat evenwel niet gelukt is door technische, praktische of financiële problemen.

Soms was de verlichting zelfs een argument om bepaalde uitzonderingen toe te staan. Zo werd in dit geval de uitzonderlijke uitkraging van 1m80 juist goedgekeurd omwille van diens 'oordeelkundige verlichting'

Wellicht het meest tot de verbeelding sprekende onderdeel van de verlichting aan de buitenzijde was het lighthouse bovenop het dak.¹⁸ Al op de allereerste bouwaanvraag van 31 maart 1933 was er een speciale, naar boven gerichte lamp voorzien, maar ook voor dit type verlichting was er een speciale toelating

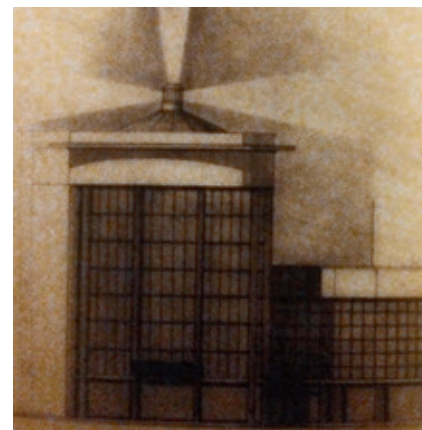
16 ASB, TP 49398: Projet de lettre. n° 7.

17 Archives d'Architecture Moderne (AAM), Fonds Blaton: 'Visite aux Usines Citroën, Quai de Javel, le lundi 13 Août 1934'. Dit archief is nog niet geïnventariseerd.

18 Een lighthouse is het bovenste gedeelte van een vuurtoren, waarin de lichtbron geplaatst wordt.



Showroom Citroën in Brussel. Archives d'Architecture Moderne (AAM), Brussel.



Detail ontwerptekening (1933) van Alexis Dumont en Marcel Van Goethem: het lighthouse met schijnwerper. Archives d'Architecture Moderne (AAM), Brussel

nodig. De aanvraag hiervoor bereikte de Stad Brussel op 19 oktober 1933 en werd vergezeld van een nieuw plan, waaruit blijkt dat de eenvoudige, naar boven gerichte lamp ondertussen was geëvolueerd tot een meervoudige en ronddraaiende verlichting die omhuld moest worden door een lichthuis. Het beoogde effect was dat deze lantaarn één verticale en drie horizontale stralenbundels zou uitzenden, zoals te zien is op een plan dat bewaard wordt in de Citroën-archieven in Aulnay-sous-Bois (zie afbeelding vorige pagina).¹⁹ Ook het artikel in *L'Ossature Métallique* uit het jaar 1935 bevestigt dat het gaat om een dergelijk systeem.²⁰ Dit soort verlichting was op zich niet nieuw in de context van de internationale lichtarchitectuur: een bekend voorbeeld hiervan was de Lichtburg-bioscoop van architect Rudolf Fränkel in Berlijn (1929). Maar voor Brussel was dit absoluut revolutionair. De lantaarn werd gebouwd op het hoogste punt van het dak, waar de dakspanten samenkomen boven de koepel van de showroom. Door de hoge kroonlijst met uitkragende luifel was het lichthuis zelf weliswaar niet zichtbaar vanaf het straatniveau, maar de spectaculaire lichtbundels zouden hun effect niet gemist hebben. Dit verlichtingssysteem diende hoofdzakelijk als reclame- en marketingstunt, maar had nog een andere functie: net als een vuurtoren moest dit lichtbaken automobilisten de weg wijzen. Chauffeurs konden hun auto achterlaten in de garage voor een onderhoudsbeurt, wat tijdens de tussenoorlogse jaren zeer regelmatig diende te gebeuren. Omdat de garage vlakbij het stadscentrum lag, hadden de klanten zo tevens een geschikte parkeerplaats. Alvorens de stad haar definitieve toestemming gaf voor deze schijnwerpers legde ze de plannen voor aan de Administratie van de Luchtvaart (Administration de l'Aéronautique), die geen enkel bezwaar maakte. Wel werd gevraagd om op voorhand de datum van ingebruikneming door te geven, alsook de uren waarop deze lantaarn zou branden.²¹ Zover zou het echter nooit komen. Het lichthuis zelf werd wel degelijk geïnstalleerd, en is nog zichtbaar op luchtfoto's uit 1953.²² Maar meer dan een leeg omhulsel is dit nooit geweest: de lampen werden niet geplaatst, zoals vermeld staat op de kaft van de bouwvergunning.²³

Dit verlichtingssysteem diende hoofdzakelijk als reclame- en marketingstunt, maar had nog een andere functie: net als een vuurtoren moest dit lichtbaken automobilisten de weg wijzen

Tot slot zijn er nog de 'lettres lumineuses', die volgens de eerste bouwaanvraag op de halfronde zijde van de showroom geplaatst moesten worden, net onder de luifel. Op deze strategische plaats zou de merknaam 'Citroën' te lezen zijn, zichtbaar vanop zeer grote afstand. Deze lichtreclame was dan ook gericht op voorbijrijdende automobilisten en aangepast aan de schaal van stad. Het effect hiervan kan ingeschat worden dankzij de nachtelijke ontwerpschets. Ook van dit idee is men afgestapt: uiteindelijk werd de merknaam op de lange zijde van de toonzaal aangebracht in niet-lichtgevende letters. De twee relatief kleine lichtreclames boven de ingang en aan de lange zijde hadden niet dezelfde grootstedelijke ambitie, en waren vooral gericht op voetgangers.

19 Conservatoire Citroën Aulnay-sous-Bois, Archieven Citroën Ingénierie, Liasse A 16 a, A 16 b, A 16 c. Een foto van een detail van deze ontwerptekening wordt bewaard door de Archives d'Architecture Moderne in Brussel.

20 'Un phare d'une puissance de 15 kW est placé sur le sommet du toit; il est du système à miroirs et donne un pinceau vertical et trois pinceaux horizontaux'. In: Anon., 'Les nouveaux bâtiments de la Société Citroën à Bruxelles', 57.

21 ASB, TP 49398: Installation d'un phare sur la toiture.

22 HemelsBrussel of Bruciel is een online-toepassing waarbij twee luchtfoto's uit verschillende periodes tegelijkertijd in beeld gebracht worden, van het begin van de jaren 1930 tot 2012 (www.gis.irisnet.be/bruciel/).

23 'Le logement du phare a été établi, mais le phare proprement dit n'a pas été placé'. ASB, TP 49398: Installation d'un phare sur la toiture. Ook in de archieven van de dienst luchtruim is niets terug te vinden over het daadwerkelijk functioneren van de schijnwerper.

Van het oorspronkelijk verlichtingsconcept aan de buitenzijde van de toonzaal is dus niet veel overgebleven. Ook binnenin het gebouw kan enkel van de gordijngevel-verlichting met zekerheid gezegd worden dat deze geïnstalleerd werd en ook effectief gefunctioneerd heeft, zoals te zien is op publiciteit van SEM (zie afbeeldingen pagina 40). De grens tussen intentie en daadwerkelijke uitvoering is niet altijd duidelijk. De ware toedracht zou verder opgehelderd kunnen worden door bijkomend onderzoek in het belangrijkste archief van het Citroën-gebouw, dat zich bevindt in het Conservatoire Citroën in Aulnay-sous-Bois. Dit archief omvat niet minder dan een tweehonderdtal originele plannen en ontwerpschetsen van de Brusselse Citroën-garage, althans volgens een gedetailleerde inventaris uit 1986.²⁴ Deze documenten kunnen echter al geruime tijd niet meer gelokaliseerd worden binnen het zeer omvangrijke archievencomplex van PSA Peugeot Citroën; het is dus helemaal niet zeker dat deze plannen nog bewaard zijn. Nu het Citroën-gebouw verkocht wordt, is het lot van deze waardevolle archiefstukken helemaal onduidelijk. Nochtans zou een grondige studie van dit archief de oorspronkelijke ontwerpkeuzes van de architecten kunnen achterhalen – een onmisbare eerste stap voor een kwaliteitsvolle herbestemming van het gebouw.²⁵

24 Smith en Mondine, *Citroën archives bâtiment*.

25 Van deze ontwerpschetsen en plannen, bewaard in het Conservatoire Citroën in Aulnay-sous-Bois, bestaan er een twintigtal kleine fotografische reproducties, waarop meestal slechts een detail van de oorspronkelijke document te zien is. Deze foto's bevinden zich in de Archives d'Architecture Moderne (AAM) in Brussel. Het was wellicht de bedoeling de foto's in kwestie op te nemen in een boek over de architectuur en het imago van Citroën. Het ontwerp voor dit boek (met bijdragen van o.a. Jacques Calvet, Françoise Hamon, Olivier Cinqualbre, Yves Cohen, Philippe Mondine en Paul Smith), was al ver gevorderd, maar is uiteindelijk niet gepubliceerd. Recent zijn de foto's gepubliceerd in: M Culot, *100 ans d'architecture à Bruxelles 1910–2010. Brussel 100 jaar architectuur 1910–2010* (Brussel 2014). Daarnaast bezit het Brusselse stadsarchief een kopie van veertien plannen, ingediend bij de aanvraag tot bouwvergunning.



Ontwerptekeningen (1933) van architecten Alexis Dumont en Marcel Van Goethem: dag- en nachtzicht van de Citroën showroom, Brussel. Archives d'Architecture Moderne (AAM), Brussel

Het gebouw als bron: een vergelijkende analyse met de gebouwde realiteit

In het huidige gebouw zijn nog sporen te vinden van de ophangstructuren van het gewelfde plafond en de passerelle verbonden aan de dakspanten. De meeste verbindingselementen zijn verdwenen, maar verschillende bevestigingspunten in de dakstructuur wijzen nog op boutverbindingen tussen de spanten en secundaire elementen. Aan één spant zijn de ophangstructuren van de passerelle echter nog zichtbaar. Dit element geeft een helder beeld van de schaal van de hele installatie en de positionering ten opzichte van de dakstructuur. Dit ene overgebleven element is ook zichtbaar op de historische foto's en duidt op een coherentie tussen plan en uitvoering van het verlichtingsconcept, wat ons met zekerheid kan doen stellen dat alle constructieve delen aanwezig waren voor het uitvoeren van het verlichtingsconcept. Het zijn vermoedelijk echter de verlichtingsarmaturen zelf die nooit allemaal tot op de

Nu het Citroën-gebouw verkocht wordt, is het lot van deze waardevolle archiefstukken helemaal onduidelijk. Nochtans zou een grondige studie van dit archief de oorspronkelijke ontwerpkeuzes van de architecten kunnen achterhalen – een onmisbare eerste stap voor een kwaliteitsvolle herbestemming van het gebouw

werf geraakt zijn. Technische moeilijkheden kunnen hier een rol spelen, maar vermoedelijk ligt de financiële malaise bij Citroën aan de basis van dit falen. Dat de armaturen nooit geplaatst zouden zijn omwille van besparingen wordt plausibel wanneer we het aantal verlichtingsarmaturen in de showroom optellen. De glasgevelverlichting telt 80 gaten waarin een spot geplaatst moest worden. Onder het gewelf zouden er 110 armaturen geweest zijn en in de kroonlijst waren nog eens ongeveer 80 nodig. En dan moest de verlichtingsinstallatie in de lichttoren ook nog geplaatst worden. De optelsom van lichtarmaturen in de showroom komt dus neer op een minimum aantal van 270 lichtspots, terwijl er reeds voldoende licht beschikbaar was met de 80 exemplaren aan het glasraam. De redenering dat Michelin hier ook wou besparen houdt dus wel steek.

In ieder geval is het duidelijk dat de verwachtingen van André Citroën zoals eerder geformuleerd in deze tekst, niet werden ingelost. Toch heeft dit niet belet dat dit 'virtueel lichtbaken' uitgegroeid is tot een icoon van de lichtarchitectuur en dit niet op basis van zijn effectieve nachtelijke uitstraling, maar wel van zijn overduidelijk potentieel als dusdanig. Niet alleen uit het ontwerp, maar ook uit de concrete stappen die de architecten ondernamen om hun verlichtingsconcept te realiseren, blijkt duidelijk dat het hier gaat om meer dan louter intentie. De vraag die dan ook opduikt, is hoe men moet omspringen met een dergelijk patrimonium.

De erfgoedwaarde van een lichtconcept

In denkoefeningen rond de herbestemming van de Citroën-garage komt de vraag naar voren wat te doen met het immaterieel erfgoed van het verlichtingsconcept van dit gebouw. Aangezien de lichteffecten zodanig geïntegreerd zijn in het architecturaal concept van het gebouw, hebben ingrepen op het ene steeds een effect op het andere. Wanneer het initiële lichtconcept in de showroom terug zou worden gebracht, kan dit alleen wanneer ook de ruimte *an sich* wordt gerestaureerd naar zijn eerste fase: de leegte. Hier komt de tweestrijd in dit

vraagstuk dan ook naar boven: het lichtconcept in de showroom is steeds een 'intentie' gebleven, want het is nooit volledig geïnstalleerd en bijgevolg ook nooit operationeel gesteld. Een restauratie zou bijgevolg leiden tot het terugbrengen van het 'verlichtingsconcept' en het 'verondersteld effect' van het licht op de garage. Er kan wel gesteld worden dat het gebouw verder is gegaan dan enkel zijn concept, aangezien alle constructieve delen klaar waren voor de installatie van de lampen. Deze installaties zouden aan de hand van de tekeningen wel opnieuw terug geïnstalleerd kunnen worden, maar uiteindelijk zou er dus een gebouw gecreëerd worden dat eigenlijk nooit echt in die vorm heeft bestaan. Critici zouden kunnen stellen dat dit geen correcte manier is van omgaan met erfgoed, aangezien dergelijk project als 'fake' zou kunnen bestempeld worden. We worden hier geconfronteerd met de 'ontastbaarheid' van de erfgoedwaarde van een concept.

Er kan geargumenteed worden op basis van het bouwhistorisch, iconografisch en archiefonderzoek dat het hier niet zozeer om de restauratie van een concept gaat, maar om het vervolledigen van een misgelopen project. Het verlichtingsconcept van de Citroëngarage is dus nooit enkel en alleen een idee op de tekentafel gebleven. De showroom in Brussel was dan ook bedoeld als een voortzetting van de architecturale topvoorbeelden van Citroën in Parijs waaronder de garage Marbeuf en de showroom op de Champs-Élysées. Citroën hanteerde in al zijn nieuwe showrooms een uitgekiend verlichtingsconcept in samenhang met de architectuur van het gebouw. De showroom in Brussel kan dus gezien worden als onderdeel van deze serie. Het effect van het verlichtingsconcept in de twee Parijse voorbeelden is wél uitgebreid gedocumenteerd en geeft een idee van het gewenste resultaat dat André Citroën en Maurice Ravazé voor ogen hadden in Brussel. Belangrijke voorbeelden van Citroën-garages uit andere landen hadden een nauwere relatie met lokale architectuur, zoals het exemplaar in Amsterdam dat geheel is vormgegeven binnen de architectuurstroming van de Stijl.

Citroën hanteerde in al zijn nieuwe showrooms een uitgekiend verlichtingsconcept in samenhang met de architectuur van het gebouw

De showroom op de Champs-Élysées is intussen al meermaals verbouwd, teneinde met de hedendaagse uitstraling van het Citroën-merk mee te gaan; de garage Marbeuf is reeds in 1952 gesloopt. Van de meest iconische voorbeelden is de showroom in Brussel dus één van de laatste exemplaren met een zodanig uitgesproken lichtarchitectuur. Dat het licht van de showroom in Brussel niet echt is aangegaan wegens het onfortuinlijke faillissement van Citroën wordt vanuit dit perspectief minder relevant.

Het lichtarchitecturaal concept dat Citroën in de jaren dertig ontwikkelde is uniek, aangezien deze showroom een van de laatste van haar soort is. In het huidige herbestemmingsdebat wordt het scenario van een museum voor

hedendaagse kunst vaak naar voren gebracht, wat op het eerste zicht strookt met het de functie die de showroom al 80 jaar heeft: exposeren. Een studie aan het Raymond Lemaire International Center for Conservation uit 2014 wees reeds op deze unieke initiële erfgoedwaarde en zijn verenigbaarheid met de opzet om objecten (beeldhouwwerken, installaties, sculpturen, ...) te exposeren.²⁶

26 N. Dillon, J. Nijs, F. Prado, T. Stroobants e.a., *RLICC IPW3 – Citroën Garage Yser* (Leuven 2014).

Het gebouw kent echter nog heel wat andere kwaliteiten die soms vergeten worden en dienen benadrukt te worden, maar die geen deel uitmaakten van het lichtconcept van Citroën, zoals de glasgevels en -daken in de ateliers en de hoeveelheid aan natuurlijk licht die daar de ruimte vult, of de hellingen en platformen die de interne logica van het gebouw bepalen. Deze kwaliteiten bevinden zich hoofdzakelijk in de ateliers achter de showroom. De uitzonderlijkheid van het verlichtingsconcept van de showroom geeft toch een bijzondere historische waarde aan het gehele complex die in het debat zelden aan bod komt. Het verhaal van dit uitzonderlijk verlichtingsconcept is bij het publiek niet gekend. Beeldmateriaal van de garage van buitenaf bij nacht is, vreemd genoeg, onbestaande. Bij het opsporen van dit beeldmateriaal kunnen lokale onderzoekers en heemkundigen een belangrijke rol spelen. Het lijkt immers onwaarschijnlijk dat dit niet zou bestaan. Dit artikel toont voor het eerst aan dat de nachtelijke identiteit van de Citroën-showroom een fundamenteel aspect vormde van het oorspronkelijke architecturale ontwerp. In het toekomstige herbestemmingsscenario zal dit unieke verlichtingsconcept hopelijk op een kwalitatieve manier worden geïntegreerd.

Beknopte bibliografie

- G. Canesi en A. Cassi Ramelli, *Architetture luminose e apparecchi per illuminazione* (Milaan 1941).
N. Dillon, J. Nijs, F. Prado, T. Stroobants e.a., *RLICC IPW3 – Citroën Garage Yser* (Leuven 2014).
R. Hommelen, 'Lichtarchitectuur: van neologisme tot erfgoed', *Kunstlicht. Tijdschrift voor beeldende kunst, beeldcultuur en architectuur van de oudheid tot heden*, 29:4 (2008) 6–12.
R. Hommelen, 'Lichtarchitectuur in Brussel tijdens het interbellum', in: P. Dumont, B. Vander Bruggen (reds.), *Licht en verlichting* (Brussel 2007) 96–129.
L.C. Kalf, *Kunstlicht en architectuur* (Amsterdam 1941).
D. Neumann, *Architecture of the Night: The Illuminated Building* (München, New York 2002).
D. Neumann, *Luminous Buildings / Architecture of the Night* (Stuttgart 2006).
M-C. Quef, *Citroën; un parcours architectural* (Boulogne-Billancourt 2009).

Biografie

Ruth Hommelen (1977) studeerde architectuur- en kunstgeschiedenis aan de universiteit Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Momenteel is zij voltijds onderwijzend personeel/assistent aan de KU Leuven, Faculteit Architectuur. Ze voltooit een doctoraat over lichtarchitectuur, met als titel 'The Nightside of Modernity. Light Architecture and Metropolitan Culture during the Interwar Period' en publiceerde hierover reeds diverse artikelen in boeken en wetenschappelijke tijdschriften, waaronder *French Cultural Studies* en *Journal of Architecture*. (contact: ruth.hommelen@kuleuven.be)

Thomas Stroobants (1990) studeerde architectuur aan de Faculteit Architectuur van de KU Leuven, Campus Sint-Lucas Gent en vervulde momenteel zijn mannaam aan het Raymond Lemaire International Centre for Conservation (RLICC), Faculteit Ingenieurswetenschappen van de KU Leuven. In het kader van het projectwerk in de eerste master heeft hij samen met 7 collega's een volledige studie over de Citroën-garage aan het IJzerplein in Brussel gemaakt en sindsdien treedt hij als consulent op in de herbestemmingsdebatten over de Citroën-garage. (contact: thomas.stroobants@student.kuleuven.be)