

Cercle d'histoire
d'archéologie et de
folklore d'Uccle
et environs

Geschied- en
heemkundige kring
van Ukkel
en omgeving



UCCLENSIA

Revue Bimestrielle – Tweemaandelijks Tijdschrift

Septembre – September 2002

191



UCCLENSIA

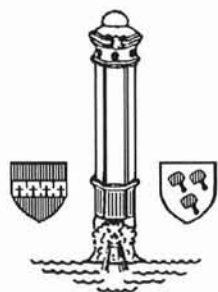
Cercle d'histoire
d'archéologie et de folklore
d'Uccle et environs, a.s.b.l.
rue Robert Scott, 9
1180 Bruxelles
tél. 02.376 77 43, CCP 000-0062207-30

Septembre 2002 – n° 191

Geschied- en
Heemkundige Kring van Ukkel
en omgeving, v.z.w.
Robert Scottstraat 9
1180 Brussel
tel. 02.376 77 43, PCR 000-0062207-30

September 2002 – nr 191

Sommaire – Inhoud



Édition: Jean Lhoir

Jean-Joseph Baudry, un Bourgmestre fort discret par Jean M. Pierrard	3
À propos des origines de Carloo (v) par Jean M. Pierrard	7
Grafschriften in het oude kerkhof van Ukkel door Jozef Daelemans	11
Histoire de la gare d'Uccle Stalle, par Guido Bral	13
Glané dans nos archives, Contrats divers concernant Stalle communiqué par Henri de Pinchart	19
LES PAGES DE RODA DE BLADZIJDEN VAN RODA	
Cela s'est passé près de chez vous: Rhode reprend son souffle par Michel Maziers	23
Agde de Hel, van 14 mei tot 4 augustus 1940 (vervolg) uit het dagboek van Jozef Stoffels	29



En couverture: La gare de Uccle-Stalle (photo Le Soir du 5 février 1993)

Jean-Joseph Baudry, un Bourgmestre fort discret

par Jean M. Pierrard

Jean-Joseph Baudry fut bourgmestre d'Uccle de 1836 à 1848, soit durant douze ans. De tous les bourgmestres du 19^e siècle il est sans doute resté le plus mal connu et celui qui a laissé le moins de traces dans l'histoire locale. Grâce aux recherches de Raf Meurisse que nous remercions ici et grâce aux nombreuses indications qui nous ont été fournies par l'un de ses descendants, M. De Berraly, que nous remercions également, il nous a été possible de recueillir quelques indications biographiques sur Jean-Joseph Baudry et sur sa famille.

Ses Origines

Jean-Joseph Baudry était fils de Jean Claude Baudry. Celui-ci naquit à Chauny (Aisne) le 21 février 1773. Il était lui-même fils de Simon Louis Baudry, fermier des Moulins de Chauny et de Marie Élisabeth, comtesse de Béthune, tous deux nés en 1730.

Après des études de droit, Jean Claude Baudry s'engagea dans l'armée française et participa en 1794 au siège de la ville de Luxembourg. Il y épousa par la suite la fille de l'ancien commandant militaire de la ville, Louise de Petit née à Luxembourg le 10 décembre 1766, dont il eut une fille Isabelle, née en 1798.

En 1802 il décide de quitter l'armée et est nommé receveur de l'Enregistrement à Lierre. Il sera aussi receveur des hospices civils de cette ville (et de son canton) ainsi que des établissements de bienfaisance.

À Lierre il eut encore quatre autres enfants:

- Marie Françoise, née le 4 novembre 1802,
- Alexandre Adrien, né le 24 juin 1803 (?),
- Joseph Jean Henri Adrien, né le 30 août 1805,¹
- Constance, née le 23 mars 1808.

Hélas son épouse décède en 1811 (le 28 octobre). Jean-Claude Baudry se remarie le 12 août 1812 avec Isabelle Simone Van Eupen dont naîtra encore un fils: Jean Édouard le 25 juin 1813.

C'est en 1814 que se produit un événement qui sera d'ailleurs relaté par Anton Bergman auteur d'une *« Histoire de la ville de Lierre »* parue en 1873.² Lors de la chute de l'Empire en 1814, Lierre fut occupée par les Prussiens. Ceux-ci s'étant fait remettre à l'hôtel de ville la caisse du receveur des contributions tombèrent sur une lettre écrite à Baudry par un certain Gambier de Malines, laquelle contenait des moqueries à l'égard des Cosaques et des Prussiens. Aussitôt Baudry fut arrêté et conduit sous

1 Les documents transmis par M. De Berraly mentionnent uniquement *Joseph* comme prénom.

2 cf Anton BERGMANN. *« Geschiedenis der stad Lier »* 1873, rééd. 1935, Antwerpen / Lier p. 520.



*Lierre, Béguinage rue Margaritha
(d'après une carte postale)*

bonne garde à la grand'place. Comme il avait tenté de s'échapper il faillit être exécuté et il ne dut son salut qu'à l'attitude courageuse d'un de ses amis, Jean Hubert Van den Broeck, juge de paix, qui parlait l'allemand et qui réussit à le tirer de ce mauvais pas.

En 1814, Jean Claude Baudry quitte Lierre et l'on perd sa trace. Nous savons toutefois que ses deux fils Joseph et Alexandre seront confiés à Charles de Spoelberg, un malinois qui avait épousé une sœur de Marie Élisabeth de Béthune, la mère de Jean-Claude.

Jean-Joseph Baudry, avocat

Jean Joseph va donc poursuivre ses études et il se dirigera, comme son père, vers les études de droit. Nous le retrouvons en 1829 à Bruxelles. Il gère alors avec son frère Alexandre un cabinet d'avocat et est installé au n° 986 de la rue de Namur où il est également domicilié. (Ce numéro deviendra le 35 en 1835).

Le 19 octobre 1830 il épouse à Bruxelles Félicité Victoire, vicomtesse du Toict, née à Bruxelles le 11 juin 1805. L'acte de mariage nous apprend qu'à cette époque les deux parents de Jean-Joseph sont décédés. La famille du Toict serait d'origine espagnole (del Tecto) et on la retrouve depuis le 17^e siècle dans la région de Lille-Courtrai.

C'est selon toute vraisemblance à l'occasion de son mariage que Jean-Joseph Baudry viendra s'installer à Uccle tout en poursuivant à Bruxelles l'exercice de sa profession d'avocat. Il sera ainsi l'un des premiers bruxellois à venir chercher à Uccle un environnement plus salubre (ou supposé tel) et plus proche de la campagne. C'est en tout cas à Uccle que lui naîtra le 10 juillet 1831 un fils qui reçut les prénoms de Gustave Alexandre.

Jean-Joseph Baudry, bourgmestre

C'est par arrêté royal du 8 octobre 1836 que Jean-Joseph Baudry sera nommé bourgmestre d'Uccle, succédant à Egide van Oppem et à Pierre Joseph Dandoy, ce dernier n'ayant cependant été en fonction que quelques mois. Baudry resta à son poste après les élections de 1843. Toutefois il offrit sa démission en 1845. Celle-ci ne fut cependant pas effective et Baudry restera bourgmestre jusqu'aux élections de 1848, mais ne fut plus réélu cette fois-là.

Divers ouvrages ^{3, 4} ont détaillé les principaux événements qui se déroulèrent durant la magistrature de Jean-Joseph Baudry.

³ cf. « Une commune de l'agglomération bruxelloise: Uccle » vol. II Bruxelles, Institut de sociologie de l'ULB, 1962.

⁴ cf. Jean FRANCIS. « Uccle et ses bourgmestres » Bruxelles 1973.

Nous n'y reviendrons pas ici. Néanmoins ces ouvrages restent très discrets sur la vie privée de ce bourgmestre, lequel avait d'ailleurs souhaité lui-même mettre une barrière entre celle-ci et sa vie publique.

Nous savons qu'en 1846 (ou dans les années qui suivent) Baudry habite au 116 chaussée d'Alseberg (numérotation de l'époque) avec sa femme et leur fils Gustave. La mère de sa femme la comtesse Anne-Françoise du Toict qui a alors 58 ans habite également avec eux.

Alphonse Wauters s'exprime ainsi sur cette demeure *«Plus près de la chaussée d'Alseberg, on remarque d'autres villas également construites dans le style moderne, entre autres celle de M. T'Sas avec ses grandes terrasses et ses beaux parterres de fleurs, et celle de M. Baudry, bourgmestre d'Uccle.»*⁵

Ses dernières années

Après les élections de 1848, Baudry quitte définitivement la vie politique et va s'installer à Linkebeek (le 30 mai 1849).

Entre-temps Gustave, soutenu par sa mère mène grande vie. On doit vendre en 1855 la ferme de 't Holleken, sise à Linkebeek qui appartenait à celle-ci. Gustave épouse le 15 novembre 1856 Mélanie Meert, née à Moorsele (aujourd'hui commune de Wevelgem) dans le Courtrais. Jean Joseph Baudry n'assistera pas au mariage et se sépare de sa femme. En 1870, lors du décès de cette dernière, il est domicilié à Hennuyères, aujourd'hui commune de Braine-le-Comte. Il épousera par la suite Marie Berckmans et meurt à Braine-le-Comte le 3 novembre 1888.

Sa postérité

En 1856 après son mariage, Gustave Baudry revient à Uccle et habite



Lierre, Chapelle St Gommaire
(d'après une carte postale Albert)

successivement le n° 155, puis le n° 219 de la chaussée d'Alseberg (ancienne numérotation), avec son épouse et sa mère.

Le couple aura 7 enfants, tous nés à Uccle:

- Mathilde, née le 21 décembre 1857,
- Eugène, né le 26 avril 1859,
- Hortence, née le 23 octobre 1860,
- Louise, née le 27 mai 1864,
- Marie Félicité, née le 21 juillet 1867,
- Catherine, Léontine, née le 7 novembre 1868,⁶
- Clémence, Mathilde, née le 2 février 1871, décédée à Uccle le 6 mars 1874.

Suite à un incendie qui détruisit leur maison de fond en comble, la famille se retrouvera en 1866 au 389 chaussée d'Alseberg. À cette époque Gustave est qualifié d'horticulteur.

Nous savons encore qu'une épidémie de typhus emporta en février 1876 l'aînée des enfants de Gustave, Mathilde et son époux Eugène Dupont, né à Jandrain. Ces derniers avaient eu un fils, né à Bruxelles le 13 avril 1875 et dénommé Gustave, Eugène, Albert et habitaient chez les parents.

5 A. WAUTERS. *« Histoire des environs de Bruxelles »*, rééd. Culture et civilisation, Bruxelles 1973, livre 10A, p. 218.

6 Catherine Léontine est la grand-mère de notre correspondant M. De Berraly.

À propos des origines de Carloo (v)

par Jean M. Pierrard

Après avoir examiné l'apport de l'étymologie et celui du cadre géographique et en particulier la situation des différents chemins convergents à Carloo, il convient d'examiner ce que peuvent nous apporter les rares sources historiques en notre possession.

Les seigneurs de Carloo

LA PREMIÈRE MENTION d'un seigneur de Carloo apparaît en la personne d'un certain *bernoi(us) de carilo*. Celui-ci est cité en 1209 comme témoin dans un acte repris dans le chartrier de l'abbaye de la Cambre.¹ Comme le fait remarquer Jean Deconinck,² la particule *de* indique bien que Bernoi possède Carloo en tant que fief.

Nous ignorons quelle est l'origine des *de carilo*. Compte tenu de leurs armes (d'argent à trois maillets de gueule posés 2-1) et vu la similitude de ces armes avec celles de la famille de Huldenberg, Jean Deconinck émet l'hypothèse que le premier possesseur de Carloo serait issu de cette famille.

Après Bernoi nous trouvons *walter(us) de cariloe* (ou *de kalylo*) qui est chevalier et est cité en 1237 à diverses reprises entre 1237 et 1250. Il nous faut cependant attendre 1285 pour disposer d'un aperçu de l'importance de la seigneurie de Carloo. Il s'agit d'un acte de partage de ses biens effectué à l'article de la mort par le chevalier *Gérard de Carloo*. Nous apprenons ainsi que le fief de Carloo comporte un manoir entouré d'eau, ainsi que des prés, des terres et des étangs pour un total de 30 bonniers, soit environ 30 ha. Il nous faut encore attendre 1425



Jeanne de Constantinople, fille aînée de Baudouin IX, épouse de Ferrand de Portugal

pour trouver la mention d'une tour en pierres dans le manoir précité.³

Les autres seigneurs uclois

J. Verbesselt⁴ fait remarquer que les *de carilo* n'apparaissent dans l'histoire qu'au XIII^e siècle et qu'ils sont précédés par d'autres familles ucloises possédant des

1 A.G.R. Archives ecclésiastiques du Brabant n°5566.

2 Jean DECONINCK. « La seigneurie de Carloo à Uccle » in *Quelques jalons de l'histoire d'Uccle*, Bruxelles 1969.

3 Ibidem.

4 J. VERBESSELT. *Het Parochiewezen in Brabant tot het einde van de 13^e eeuw*, deel XVIII, 1984, p. 268.



Siège de Constantinople par les croisés.

fiefs, en l'occurrence les *de ucclo*, les *de stalle*, les *de overhem* et les *de gerolst* (*de Groelst*).

C'est ainsi qu'un *geldolfus de huclo* et un *bernerus de huclo* sont cités en 1125.⁵

Un *arnoldus de Overhem* est cité au temps du duc de Brabant Godefroid I^{er} (1106 - 1139).⁶

Raso *de Stalle* et son fils Walter sont cités au temps de ce même duc et Henri *de Stalle* est cité à de nombreuses reprises entre 1160 et 1191.⁷

Alstan *de gerolst* est cité en 1197.^{8, 9}

Henri I^{er}

En 1209 quand on mentionne pour la première fois un seigneur de Carloo, c'est le duc Henri I^{er} qui règne sur le Brabant

depuis 1190. Mais en réalité Henri avait déjà été associé, fort jeune par son père Godefroid III au gouvernement du duché, gouvernement qu'il assumait jusqu'à sa mort survenue en 1235. Il connut donc un très long règne et fut aussi l'un des plus grands princes de sa lignée.

Surnommé le *Guerroyeur*, il participa aux croisades et se rendit en Palestine en 1189 et en 1197. Il s'attaqua successivement à la plupart de ses voisins et tout d'abord au comte de Hainaut. En 1212 il s'empara de Liège et mit cette ville à sac, mais il subit par contre en 1213 une lourde défaite à la bataille de Steppe (commune de Montenaken, aujourd'hui en province du Limbourg). En 1214 il fut contraint d'accompagner le comte de Flandre Ferrand (Fernando) de Portugal à la bataille de Bouvines. Il veilla principalement à contrôler la route marchande allant de Bruges à Cologne et passant par le Brabant.

Il assura également le peuplement de la Campine anversoise, jusque là inculte et quasi déserte. Il accorda de nombreuses chartes aux villes et bourgades du duché. À Bruxelles il contribua à la construction de



Bataille de Bouvines, près de Tournai (27 juillet 1214). Le roi Philippe-Auguste désarçonné.

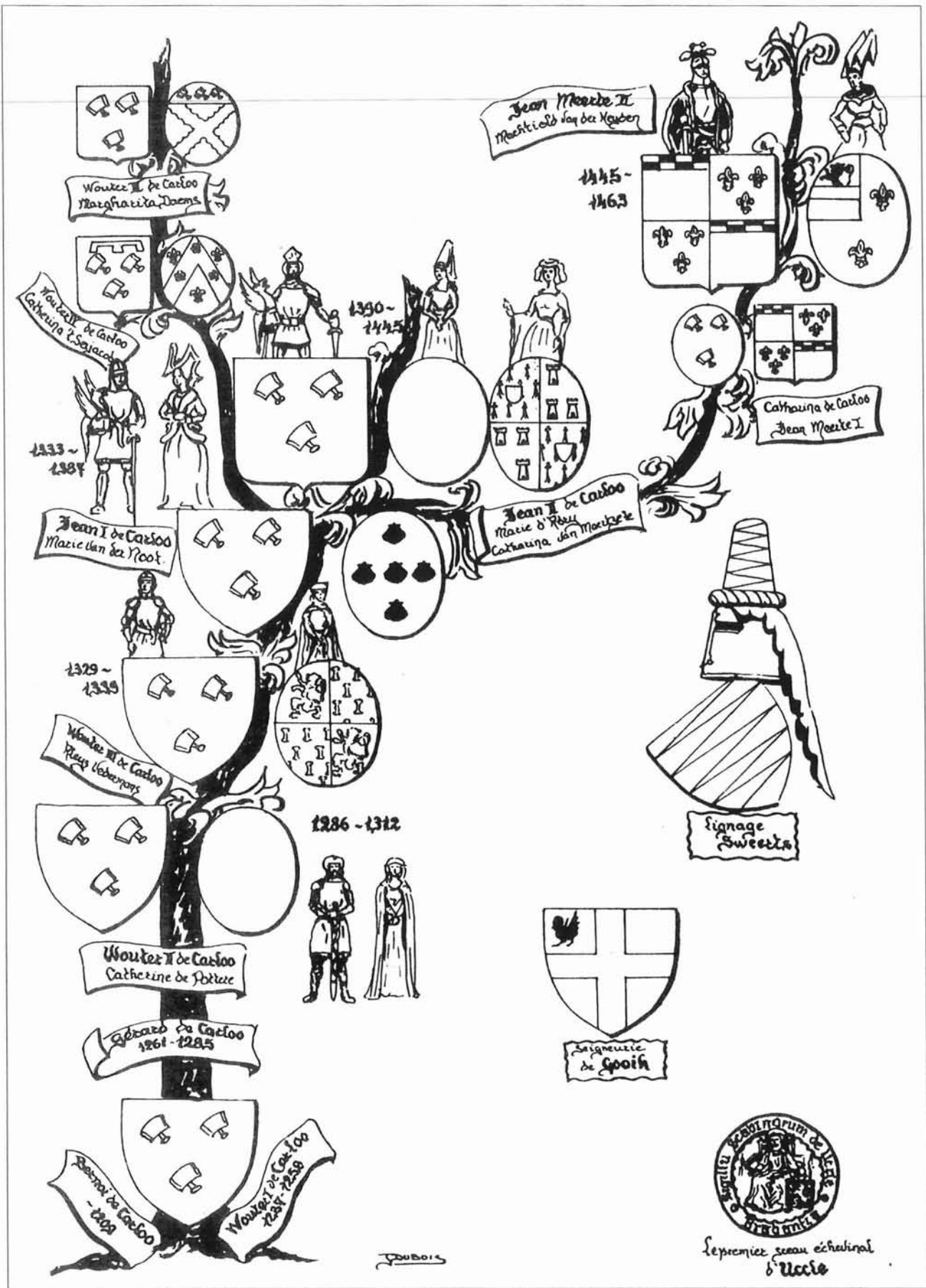
5 De Marneffe Cartulaire de l'abbaye d'Aflighem et des monastères qui en dépendent, *Annales pour servir à l'histoire ecclésiastique de la Belgique*, 1914.

6 A. WAUTERS. *Histoire des environs de Bruxelles*, éd. Culture et Civilisation, Bruxelles 1993, livre 10A p. 208.

7 Ibidem p. 211.

8 Ibidem p. 255.

9 VAN LOEY. *Studie over de nederlandsche plaatsnamen in de gemeenten Elsene en Ukkel*, Leuven 1931, p. 298.



Bernois de Carloo et ses successeurs, par Jean Deconinck
(dessin de J. Dubois)



Jeanne et Ferrand arrêtés et détenus au château de Péronne, par ordre du roi de France Philippe-Auguste (1211)

la collégiale des SS. Michel et Gudule et dota généreusement l'hôpital Saint-Jean.

Il est intéressant pour nous de signaler par ailleurs que déjà en 1179, à l'occasion de son mariage avec Mathilde, fille du comte de Boulogne et nièce du comte de Flandre Philippe d'Alsace, il avait reçu en dot de son père Godefroid III: Bruxelles, son château, ses hommes et autres dépendances, et de plus Vilvorde, **Uccle**, Ruisbroek, Leeuw-Saint-Pierre et tout ce que le duc possédait entre la Senne et la Flandre.¹⁰

Il est dès lors tout-à-fait possible, ainsi que le signale le Professeur Verbesselt,¹¹ qu'Henri I^{er} n'ait pas été étranger à la constitution d'un nouveau fief à Carloo, à charge pour son possesseur d'assurer un contrôle sur la route Bruxelles-Genappe, pouvant

servir aussi d'avant-poste de défense de Bruxelles contre des incursions venues du Sud, au même titre que la redoute que Verboom édifia plus tard au Fort-Jaco. Il vaut la peine de reprendre ici le texte du Professeur:

«Il n'est pas exclu que le duc Henri I^{er} se pointe ici en arrière-plan, car les de Cariloo apparaissent sur le théâtre (de l'histoire) précisément à son époque. On les appelle alors domini (seigneurs possédant un fief) et milites (chevaliers). Ils appartiennent déjà à la noblesse. Tandis que les autres lignages (ucclois) déclinent suite à des partages, ils jouent un rôle centralisateur. Ici agit en filigrane une main plus puissante: celle des ducs, desquels ils tiennent leur bien. Leur fief en est la marque, il est le plus grand de tous.»

¹⁰ A. HENNE et A. WAUTERS. *Histoire de la ville de Bruxelles*, Bruxelles 1845, t. 1^{er} pp. 40 à 43.

¹¹ J. VERBESSELT. *Het Parochiewezen in Brabant tot het einde van de 13^e eeuw*, deel XVIII, 1984, p.276.

Grafschriften in het oude kerkhof van Ukkel

door Jozef Daelemans

In het eerste hoofdstuk van zijn werk « Uccle Maria's dorp », in 1858 verschenen, geeft Z.E.H. Jozef Daelemans, onderpastoor te Ukkel en daarna pastoor te St-Genesius-Rode enkele grafschriften die toen bestonden in het kerkhof rond de Sint-Pieterskerk. Deze werd in 1875 afgeschaft. Wij reproduceren hieronder in het oorspronkelijke schrift de overeenkomstige teksten.

OP 'T KERKHOF staen ettelyke graftomben. Zie er hier de byzonderste van:

D.O.M. – *À la mémoire de Pierre Bols, ancien imprimeur, décoré de la Croix de Fer et chevalier de l'ordre de Léopold, né à Bruxelles le 8 septembre 1789, y décédé le 1 août 1856, et de son épouse Isab. Franç. Vict. Wittouck, née à Droogenbosch, décédée à Bruxelles le 3 octobre 1842. R.I.P.*

D.O.M. *Ici repose en paix le révérend père Nicolas De Grez, rédemptoriste, né à Frasnes-lès-Gosselies, mort à Uccle, le 13 janvier 1840. – R.I.P.*

Boven eenen grafkelder staet een groote zerk met de wapens der familie en het volgende opschrift: *Ici repose en paix Madame la douairière de Gaucheret, née Jeanne Mosselman, décédée à Bruxelles, le 26 juillet 1840, à l'âge de 79 ans. – Op eene andere zyde staet: À la mémoire de Monsieur Jean François Joseph Ghisl. Piéret, décédé à Bruxelles le 14 juillet 1838. à l'âge de 58 ans, par son épouse Madame la douairière Mar. Thér. Cornélie de Gaucheret.*

†

À la mémoire de Monsieur Henri Joseph Opdenbosch, né à Bruxelles, le 12 janvier 1777, y décédé le 24 août 1851, et de son épouse dame Anne Françoise Crabbe, née à Bruxelles, le 6 décembre 1781, y décédé le 19

octobre 1857. – Les enfants à la mémoire de leurs parents.

D.O.M.

Et piæ memoriæ r. adm. Dni Philippi Corten hujus parochiæ per annos 20 pastoris et decani districtûs, qui obiit 14 aprilis 1840 ætat. 65 annorum. – Rogate Deum ut quantocius R.I.P.

Op eenen fraeijen steen met een gebroken zuil: *Ici repose François Joseph Jacobs, époux de Joséphine Thérèse de Munter, né le 15 mai 1808, décédé à Bruxelles le 23 juillet 1856.*

Op een witten marmeren steen: *À la mémoire de la charitable dame Catherine Pasteur, née à Itterbeek, le 23 juin 1774, décédée à Uccle, le 15 juin 1850. – Jean Baptiste Stuyck, notaire, son époux, qui lui survécut pour la pleurer pendant le reste de ses jours. – La mort les a séparés le 15 juin 1850, la mort les a réunis dans ce tombeau le ... 18...; puissent-ils se retrouver également dans le sein de l'Éternité bienheureuse.*

D.O.M. *À la mémoire de M. François Mascré, né à Bruxelles, décédé à Uccle, le 24 octobre 1854, à l'âge de 46 ans; de son épouse, Barbe Josine Buydens, née à Bruxelles et y décédée le 15 février 1841, à l'âge de 39 ans 1 mois; et de leurs enfants Maximilien Sébastien Joseph, décédé le 2 avril 1841, à l'âge de 5 ans 15 jours, – Guillaume Joseph, décédé le 6 avril*

1838, à l'âge de 1 an, – Julien Joseph Léopold Léon, décédé le 31 mai 1838, à l'âge de 1 mois 10 jours, – Thérèse Catherine Barbe Josine, décédée le ...

R.I.P.

D.O.M. Hier zyn begraven J. P. Vanderelst, geneesheer, overleden te Uccle, den 7 november 1833 – zyne huisvrouw A. F. Van Dionant, gestorven den 6 april 1846, en hunne dry minderjarige kinderen Joanna, Philippus en Catharina. R. I. P.

† O Croix sainte, sous ton ombre je repose et j'espère. – Priez pour l'âme de Michel Auguste Lengrand, médecin militaire pensionné, chevalier de l'ordre de Léopold, décédé à Uccle, le 24 juillet 1853, à l'âge de 55 ans, époux de Jeannette Sara Simons.

† Sépulture de Mademoiselle Anne Marie Thérèse de Gernier, décédée à Bruxelles, le 25 décembre 1849, à l'âge de 64 ans. – Priez Dieu pour son âme.

† Tribut de reconnaissance à la mémoire de sœur Lutgarde Eeman, première supérieure de l'école des filles l'espace de 7 ans, née à Iderghem (Fland. or.) et décédée à Uccle, le 12 mars 1849, à l'âge de 35 ans. R.I.P.

D.O.M. Priez pour le repos de l'âme de Monsieur Augustin Gravez, époux de dame Marie Jean^{te} van Turenhout, né à Anderlues le 28 février 1829, décédé à Uccle le 8 septembre 1856. R.I.P.

Priez pour l'âme de feu M. F. J. J. 'T Sas, décédé à Bruxelles le 16 juin 1845 à l'âge de 62 ans; à sa mémoire par son épouse dame Barbe Eulalie Marmillon: Seigneur Jésus plein de bonté donnez-lui le repos éternel. R.I.P.

Priez pour l'âme de feu M. P. J. 'T Sas, décédé à Uccle le 19^{bre} 1842 à l'âge de 57 ans. R.I.P.

Deze laetste was eene lange reeks jaren lid van het armbestuer; dagelyks ging hy de arme zieken bezoeken, troosten en helpen;

hy was voor zich zelven spaerzaam om voor anderen mild en liefdadig te kunnen zyn; hy was alle goede werken toegedaen; hy deed al wat mogelyk was om het Genootschap der voortplantig van 't Geloof tusschen zyne dorpgenooten in te brengen, en door zynen uitersten wil liet hy aen hetzelfde vyf duizend franks.

In 1855 heeft de zeer eerw. heer deken Vanderbiest een grafkelder gemaekt ter begraefplaets van de herders der parochie. Men leest op eenen fraeijen steen de namen der pastoors die sedert de XVII^e eeuw deze parochie bestierden. Ziehier het opschrift:

– Memento præpositorum vestrorum –
Judicium durissimum his qui præsunt fiet.

Henri van Lismomt	obiit	1629
Guill. Addiers	—	1656
Guill. Vanderhorst	fact.	—
can.S ^{ti} Petri Lovan.	—	1670
Henricus Van Ophem	—	1698
Gisbert Brenaert	fact.	—
pleb. S. Gud. Brux.	—	1705
August. Blondiau	—	1712
Mathias Putseys,	post	—
annos 58	—	1771
Michaël Vandenberg ¹	—	1803
translatu in Ruysbroek	—	—
Guill. Verhagen	—	1808
Petrus Corten	—	1819
Philippus Corten, illius	—	1840
frater, decanus,	—	—
Franciscus Vanderbiest,	—	—
past. et dec.	—	—

1 Deze deftige herder weigerde, tydens de fransche Republiek, den eed te doen van haet tegen de koningen, en werd daerom verpjaetst.

Histoire de la gare d'Uccle Stalle

par Guido Bral

Avec l'aimable autorisation du «Brussels Office for architecture» (B.O.A.), nous publions ici une remarquable étude sur la gare de Stalle qui accompagnait le dossier de demande de permis d'urbanisme introduit auprès de la Commission de Concertation d'Uccle pour la restauration de cet édifice.

INDÉPENDANTE DU VILLAGE d'Uccle, la seigneurie de Stalle fut un fief important, administré par des châtelains qui habitaient un beau château situé près de l'avenue Paola. Celui-ci fut remplacé par le château Allard, érigé en 1854 à l'emplacement même du château primitif et démoli en 1959.

Le mot «Stalle» est dérivé du mot flamand «Stal» qui peut avoir trois significations: étable, écurie ou place forte.

À la Belle-Époque la banlieue sud de Bruxelles et principalement Uccle connaît un grand succès auprès des vacanciers qui y construisent des secondes résidences.

De cette époque datent les appellations *Bon Air, Bel Air, Belle Vue*.

De nombreuses familles de la petite bourgeoisie, des commerçants, des employés et des artisans bruxellois trouvent ainsi moyen de passer une ou deux semaines de repos, d'air pur et de bonne chère, sans voyage coûteux, dans un décor campagnard, paisible et idyllique.

À la fin du siècle passé des bourgeois et des commerçants bruxellois firent bâtir des villas d'été aux environs immédiats de la gare d'Uccle-Stalle, en face de la petite gare, le long de l'avenue de Kersbeek et de la rue Victor Allard. La plupart de ces villas de vacances existent encore, mais leur environnement s'est urbanisé, elles sont devenues des habitations.



La ligne Bruxelles-Charleroi

La gare de Stalle est un des nombreux bâtiments de la ligne vers Charleroi.

Pour relier directement Bruxelles à Charleroi, il fallait rejoindre Luttre où passait la ligne conduisant de Braine à Namur par Charleroi. Le tronçon entre Bruxelles-Midi et Uccle-Calevoet est ouvert aux voyageurs dès le 20 septembre 1873.

Toutes les gares de la ligne de Luttre: Forest-Est, Uccle-Stalle et Uccle-Calevoet, Rhode-Saint-Genèse, Waterloo, Braine l'Alleud, Lillois, Baulers, Obaix-Buzet ont été conçues dans le même style néogothique et sont équipées d'un bâtiment pour voyageurs et d'un hangar à marchandises, séparé de la gare pour des raisons de sécurité.

Il s'agit, chaque fois, d'un petit bâtiment en brique rouge, avec des façades ornées de pignons à redents, couvert d'une toiture à deux versants, et composé d'un corps central et de deux corps latéraux sans étage.



Le bureau des recettes et la salle d'attente sont situés au rez-de-chaussée du corps principal, l'habitation du chef de gare au premier étage.

Les baies sont couvertes d'arcs surbaissés en brique noire et fermées par des châssis en bois peint. Côté des quais, un auvent protège les voyageurs des intempéries. Sa structure en bois s'appuie sur des colonnes en fonte peintes en vert-de-gris pour imiter le cuivre oxydé (voir photo en couverture). De l'autre côté de la voie, un abri vitré est adossé à un mur aveugle en brique. La toiture en bois repose sur des colonnes en fonte.

L'auteur des plans de ces constructions est inconnu. Leur décoration extérieure a été simplifiée pendant la guerre, notamment par la suppression des jolis pignons à redents, la mise en peinture des parements en brique bichromique et de l'aspect cuivre oxydé des éléments en fer et en fonte.

Situation de la gare d'Uccle-Stalle

À l'extrémité de l'actuelle rue Victor Allard, sur les hauteurs du Vossegat, en face d'une petite aubette caractéristique fut construite en 1873 la pittoresque gare néogothique Uccle-Stalle le long de la nouvelle ligne de chemin de fer qui relie Bruxelles à Charleroi.

Une rue reliant la gare à la chaussée d'Alsemberg fut construite en 1872 et baptisée rue de la Station, actuellement rue Victor Allard.

En fait deux gares furent aménagées sur le territoire ucclois, Stalle et Calevoet.

Pendant longtemps celle de Stalle ne fut reliée au hameau et aux quelques fabriques installées le long de l'Ukkelbeek que par le vieux chemin de Stalle à Bruxelles.

En face de la gare de Stalle, on remarque un ensemble homogène d'habitations de style néogothique et néo-renaissance de la fin du 19^e siècle.

L'utilisation de briques de différentes couleurs donne un aspect très pittoresques à cet ensemble.

Vers les années 1960, le quartier de la gare accueillit de nouvelles habitations rue du Bambou et rue Gatti de Gamond, ce qui suscita la création d'une ligne de transport public. De nombreuses sollicitations faites auprès de la S.T.I.B. aboutirent à la création de la ligne du bus 48 qui dessert actuellement le quartier depuis mai 1970.

Transformations de la gare

Le succès de la gare fut très limité. En 1887, vu son peu d'utilisation, il fut même question de la supprimer; mais la Société des Chemins de Fer décida de maintenir l'arrêt à Stalle.

En août 1882, le ministre des Travaux publics décide alors de dénommer la gare «arrêt d'Uccle-Stalle» en opposition avec la dénomination d'Uccle-Calevoet, gare située près de la chaussée d'Alsemberg.

Jusqu'à la seconde guerre mondiale les trains omnibus entre Bruxelles-Midi et Luttre étaient remorqués par des locomotives à vapeur. Il fut alors procédé à l'électrification de la ligne dont l'inauguration fut



faite en 1949. D'importants aménagements furent entrepris lors de l'électrification de cette ligne en 1941-1942.

Des modifications importantes seront entreprises aux façades.

- Le niveau des quais est rehaussé.
- Tous les pignons à redents seront démolis ce qui donne à la gare un aspect plus simple et plus *néoclassique*. Presque toutes les gares de la ligne Bruxelles-Charleroi subissent cette transformation radicale.
- Le passage à niveau est supprimé par détournement de la route. Pour réaliser le tunnel pour voyageurs le bâtiment-annexe côté hangar est démoli. Celui-ci abritait les toilettes.
- Suite aux rehaussements des quais les portes qui s'y ouvrent (salle d'attente, bureau) sont transformées en fenêtres. Une porte de l'annexe, qui donne sur la cour, est rehaussée également. Les portes donnant sur les quais sont raccourcies et des marches installées.
- Des toilettes pour dames sont installées. Une petite fenêtre est percée dans le mur de l'annexe, côté quai. La façade latérale est percée de nouvelles portes pour les nouvelles toilettes.



Les plans de modernisation de l'intérieur sont dressés en 1942 et les travaux suivants sont effectués:

- La conception d'origine des trois guichets est remplacée par une seule ouverture rectangulaire.
- Le mur de séparation entre le passage des voyageurs et la salle d'attente est supprimé.

Lors d'une rénovation récente, les châssis des fenêtres à l'étage, côté chemin de fer, sont rénovés sans respecter le modèle original.

La gare d'Uccle-Stalle est toujours en fonction malgré la désaffectation des bâtiments. Les guichets ont été fermés le 1^{er} janvier 1991 et les derniers locataires du logement de la gare l'ont quittée un peu plus tard.

Laissés à l'abandon et exposés au vandalisme, les locaux ont été vendus récemment par la S.N.C.B. L'actuel propriétaire souhaite y installer prochainement un espace polyvalent de commerces et de bureaux au rez-de-chaussée, bureaux aux étages et entrepôts + archives en caves et dans l'annexe du rez-de-chaussée (partie avec la toiture plate).

Par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 juillet 1994 le bâtiment, l'auvent et l'abri sont

classés comme monument, en raison de leur valeur historique et esthétique. La totalité y compris l'abri est connue au cadastre d'Uccle, 6^e division, section G, 1^{re} feuille, parcelle n°30X14.

Description de la situation historique et de l'état actuel

Pignons et toitures

L'actuel pignon triangulaire est bordé par une planche de rive peinte. C'est là le résultat d'une transformation malheureuse du beau pignon à redents en maçonnerie de briques rouges. Le pignon était couronné d'un élément décoratif en fer forgé.

La couverture d'origine de la toiture était faite de plaques de zinc. La jonction entre les lés se faisait au moyen de tasseaux. Les cheminées de briques, couronnées d'un élément en céramique et les cheminées en forme de buses en terre cuite ont été enlevées.

Façades

Le parement d'origine n'était pas enduit. Les briques rouges étaient alternées avec des éléments profilés en brique noire. Les joints sont à relief, dits «joints hollandais». Ce mode de joints à relief qui caractérise les gares de cette époque a été introduit à Bruxelles par l'architecte hollandais P.J. Cuypers. (On lui doit entre autre le couvent des Franciscains à Bruxelles.) Ce n'est que plus tard, lors des transformations successives que le parement (briques et joints) fut peint en rouge écarlate et ensuite en blanc monochrome.



Menuiseries extérieures

Les châssis d'origine étaient réalisés selon un modèle classique. Tous les châssis des portes-fenêtres et des portes étaient divisés par des croisillons en bois et en fer. Des châssis d'origine, il ne reste que les fenêtres du premier étage de la façade avant. Les portes-fenêtres ont été lourdement modifiées. Les fenêtres du premier étage de la façade arrière ont été remplacées par de nouveaux modèles simplifiés.

Intérieur

Au rez-de-chaussée, les sols étaient pour la plupart en planchers sur gîtes. Un sol en dalles de petit granite poli couvrait les sols de l'ancienne salle d'attente et des guichets du côté des voyageurs.

Les plafonds étaient simples et sans décoration, les murs étaient enduits et peints à l'exception de l'ancienne salle d'attente et des guichets. Le plafond de la salle d'attente est pourvu d'encadrements profilés. Dans l'ancienne salle des guichets une rosace accentue le plafond.

Les portes étaient faites de cadres et de panneaux de bois résineux peints. Quelques portes qui donnent sur la cour intérieure sont pourvues de châssis en fer à vitrage. La quincaillerie d'origine en fonte des portes et fenêtres est partiellement conservée.



Le mobilier principal se trouvait dans la salle des guichets. Le meuble-comptoir est partiellement conservé. Les trois ouvertures des guichets pourvues d'un châssis en bois à vitrage ont été remplacées par une grande ouverture.

En 1997, en vue de rénover la gare, des travaux de démontage sont effectués, avec notamment le démontage, marquage et stockage in situ des menuiseries intérieures, l'enlèvement de tous les planchers et plinthes en résineux, l'enlèvement de toutes les gîtes du rez-de-chaussée et le démontage et stockage des dalles en granit noir. Tous les enduits sur briques ont été

décapés. Après démontage et récupération des moulures et rosaces en plâtre, les plafonds ont été démolis.

Démontage et stockage des habillages de cheminées, de mobilier (armoire + partie d'un ancien guichet).

Bibliographie

- Jean d'OSTA, *Notre Bruxelles oublié - Vacances d'autrefois à Uccle*, s.d. Rossel, Bruxelles.
- Jean d'OSTA, *Dictionnaire historique des faubourgs de Bruxelles*, Bruxelles, 1989.
- Jacques DUBREUCQ, *Uccle, tiroir aux souvenirs*, 1940.
- Henri DE PINCHART, *Uccle, une commune de l'agglomération bruxelloise*.
- Henri DE PINCHART, « Court historique du hameau de Stalle sous Uccle », *Ucclesia* n°76.
- Thierry DEMEY, Alfred DE VILLE, Paul PASTIELS, *Les gares bruxelloises, un patrimoine méconnu*, édité par la Région de Bruxelles-Capitale, Service des Monuments et Sites, Bruxelles, 1994.
- Moniteur belge, 6 octobre 1994, Ministère de la Région Bruxelles-Capitale, Protection du patrimoine.

Nous remercions M. Hubert, rue Allard, 273 pour les informations qu'il nous a communiquées.

Glané dans nos archives

Contrats divers concernant Stalle

communiqué par Henri de Pinchart

Nous avons repris dans la revue n° 185 un ensemble de références se rapportant à des contrats divers en rapport avec Carloo et dans la revue n° 186 des contrats en rapport avec Uccle.

Nous reprenons ici un ensemble de contrats se rapportant à Stalle.

Le 14 mai 1704 Testament de Sébastien Van Eyck, époux de Jeanne Marchand habitant de Stalle (Procès, ville de Bruxelles, carton 207)

Le 11 octobre 1726 Antoine, Gertrude et Elisabeth Crockaert enfants de feu Lucas et d'Anne Verhasselt, habitants de Ruisbroeck reçoivent de Pierre Berkmans, habitant de Stalle mambour des enfants mineurs de feu Eloy Everaerts et de Catherine de Cock une somme de 600 florins à rente.
(*Grefte scabinaux de Bruxelles registre 6708*)

Le 18 août 1749 Déclaration de Francis Hauwaert, âgé de 28 ans, censier à Stalle et Pierre de Mol, 34 ans, «gareelmaecker» habitant d'Uccle.
(*Dossiers du Drossard de Brabant - recueil n° 107*)

- Note: Un *gareelmaker* est un bourrelier. Nous avons déjà repris dans les références de Henri de Pinchart une série de métiers exercés à Uccle.¹ On y citait un bourrelier dénommé Jean Baptiste de l'Ange qui exerçait sa profession au Langeveld en 1817.

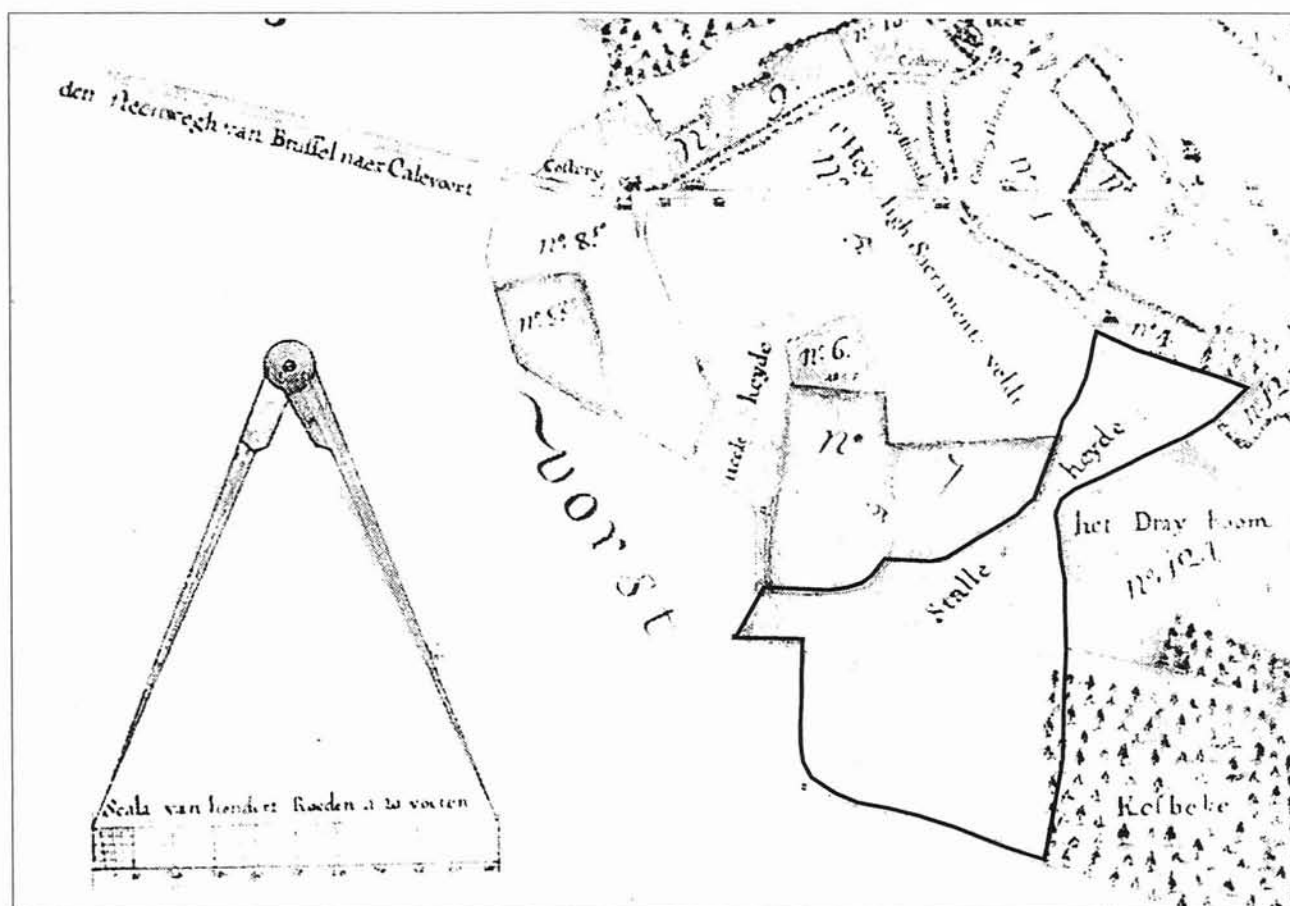
Le 14 octobre 1774 Messire Balthazar Philippe, comte de Mérode vend à Maître Jean Mosselman, avocat à Bruxelles, sept parties de terres labourables ci-devant



SS. Crépin et Crépinien, patrons des bourreliers
Musées royaux d'Art et d'Histoire. © A.C.L. Bruxelles.

partie de la bruyère de Stalle avec les bâtiments y construits, bien acquis par son père, le 28 janvier 1773.
(*Notariat général du Brabant, registre 18975*).

1 < *Ucclesia* > n° 125 (mars 1989).



La Stalle heyde («bruyère de Stalle»)
 extrait de la carte figurative de la petite dîme sous Uccle
 par C. Everaert (1757)

- Note: La bruyère de Stalle ou *Stalle heyde* était un terrain dont une partie s'étendait approximativement entre la rue Victor Gambier, le chemin et l'avenue du Vossegat, l'avenue de l'Aulne et le Delleweg et l'autre partie entre la partie aujourd'hui supprimée du Delleweg (entre le carrefour Decroly / Aulne et le carrefour Joseph Bens / Gatti de Gamond), les limites de la commune d'Uccle, l'avenue du Jonc et l'avenue Decroly.

La *Stalle heyde* était qualifiée de «die gemeyne heyde van Stalle» et son propriétaire n'est pas indiqué sur les cartes d'Everaert datant de 1757 (grande dîme et petite dîme sous Uccle).

Il s'agissait donc d'une terre appartenant à la communauté des habitants de Stalle,

système qui permettait à chacun et en particulier aux plus pauvres de détenir, par exemple, un minimum de bétail. Comme l'a déjà signalé Jacques Lorthiois² la communauté stalloise fut contrainte en 1773 par le gouvernement autrichien de lotir et de vendre la *Stalle heyde* qui avait une superficie de 17 bonniers (soit environ 15,5 ha). C'est donc à cette occasion qu'un comte de Mérode acheta des parcelles de la *Stalle heyde*.

Le 1^{er} mai 1786 Demoiselle Augustine Parmentier habitante de Stalle délègue son mari Valentin Caulers afin de renoncer à la succession de son feu père Pierre Parmentier décédé à St-Omer.
 (Notariat général du Brabant registre 16379).

2 Voir «Ucclesia» n° 181, p. 4, note 2 (mai 2000).

Le 30 mars 1812 Michel Boes, boulanger, époux de Jeanne Pafs habitant de Stalle déclare être redevable à Monsieur Louis Joseph Dujardin, propriétaire à Ixelles de la somme de mille florins ou 1814 francs, somme qu'il s'engage à rembourser endéans trois ans. Il oblige une maison de brique nouvellement bâtie avec écurie, grange, remise, boulangerie et grand jardin sous Stalle aboutissant au ruisseau et vers la chaussée de Bruxelles à Alseberg; une autre maison et jardin sous Stalle vers le chemin de l'église, biens venant de feu son beau-père Jean Pafs suivant acte d'achat passé le 20 janvier 1796 par devant le notaire Louis Delcor.

(*Notariat général du Brabant, registre 30790*).

- Note: Ce sont des membres de la famille Boes qui assurèrent le service de la chapelle de Stalle durant plusieurs générations.

Le 9 septembre 1816 Le Sr Pierre Verrassel, cabaretier à Etterbeek, vend au Sr Guillaume Van Heffen, boulanger rue des Tanneurs à Bruxelles, époux de Marie Anne Verhassel, pour une somme de 1164 francs deux centimes, une terre et prairie de 71 ares 76 centiares ou trois journaux 14 verges sous Stalle et Overhem à Uccle, tenues à bail pour 99 ans par Corneille Heymans époux de Jeanne Van der Haeghen, habitant de Stalle, depuis le 30 novembre 1778.

Le 17 octobre 1822 Monsieur Georges Van Bever habitant de St Pieters-Leeuw déclare être redevable à Monsieur Jean Philippe Vander Elst, chirurgien, époux de Dame Anne Françoise Van Dionant, habitant d'Uccle-Stalle, de la somme de

6500 francs.

(*Notariat général du Brabant registre 36720*).

Le 18 juin 1823 Monsieur Antoine de Genst époux de Dame Marie Anne Van Gijssel propriétaire à Bruxelles, rend à bail pour 12 ans à Jean-Baptiste Panneels, habitant de Stalle, une maison et dépendances en ce lieu.

(*Notariat Général du Brabant n° 35650*)

Le 19 juillet 1824 Contrat de mariage entre l'honorable Henri Denis Lievens, ouvrier-tailleur, habitant de Stalle, veuf de Marie Catherine Maeck, dont il a retenu trois enfants majeurs et trois mineurs; et l'honorable Anne Plas, veuve de Judocus Baetens, habitante «op de Poule» à Stalle.

(*Notariat Général du Brabant n° 35651*).

- Note: Le sentier vicinal 75, aujourd'hui *chemin du Vossegat* portait à l'Atlas des chemins vicinaux le nom de *Poele weg* et la rue Victor Gambier était encore dénommée *rue de la Poule* en 1914. Il existait, paraît-il une mare ("poel" en néerlandais) au carrefour de la rue Victor Gambier et de la rue Victor Allard.³

Le 30 décembre 1826 Jean Baptiste De Bue, fabricant de chaussures, époux de Jeanne de Vloer; Jean François De Bue, boutiquier époux de Jeanne Marie Van der Meeren, habitante de Stalle font partage de deux maisons sous Stalle au delà de la barrière touchant à la chaussée de Bruxelles à Calevoet.

(*Notariat général du Brabant registre 30203*)

- Note: La chaussée de Bruxelles à Calevoet est bien entendu la chaussée d'Alseberg. Une barrière destinée à assurer la perception des péages établis sur cette chaussée existait au niveau du Spytigen Duivel.

3 Voir « *Ucclesia* » n° 166, p. 9 (mai 1997).



Cela s'est passé près de chez vous: Rhode reprend son souffle

par Michel Maziers

Il y a quinze ans avait paru dans *Ucclesia* un article intitulé « *Rhode a du souffle* » consacré aux essais d'hélicoptère effectués dans les années trente à l'Espinette Centrale ainsi qu'à l'*institut von Karman* qui y est toujours implanté.¹ De nombreuses informations complémentaires ayant été rassemblées depuis lors, il a paru intéressant de reprendre ce sujet (d'où le titre de cet article...) et de le développer.

L'USAGE DE L'HÉLICOPTÈRE au cours de la guerre du Vietnam, – notamment, – et les péripéties de l'affaire Agusta suggèrent que les applications de cet engin sont essentiellement militaires. Mais il offre aussi bien des applications civiles: déplacement rapide vers un chantier à problème, photographie aérienne, dépôt de matériel (antennes, climatisation...) sur la toiture d'un building, pose de lignes à haute tension (un hélicoptère tire jusqu'à 180 mètres de câble à la minute), installation d'oléoducs, taxi ou ambulance échappant aux embouteillages...²

Il a même servi en octobre 1999 à extraire du permafrost sibérien un mammoth laissé emballé dans sa gangue de glace (23 tonnes au total...), puis à le

transporter à 300 kilomètres du lieu de sa découverte; il servit aussi à acheminer au Jurassic Park d'Osaka un... tyrannosaurus rex (un robot, évidemment) !³

La machine à hacher la viande

Les origines de l'hélicoptère sont étroitement liées à notre pays, puisque le tout premier concepteur de ce type d'engins, le Parisien Henry Villard, eut la bonne idée d'épouser une Belge et de venir dès lors s'installer en 1901 à Schaerbeek, dont le bourgmestre Guillaume Kennis, également ingénieur, mit un local à sa disposition pour ses essais. Après plusieurs échecs (comme à Paris auparavant), il finit par élever son engin à un bon mètre en 1913.

1 Michel MAZIER. « Rhode a du souffle », dans *Ucclesia* n° 112, 1986.

2 Pierre BARY. « L'hélicoptère utilisé de plus en plus sur les chantiers », dans *Le Soir*, 12/10/1984.

3 *Le Soir*, 30/11/2000, 23/02/2001 & 03/07/2002.



Plaque commémorative au coin de la rue Henry Villard et de l'avenue Paul Deschanel à Schaerbeek (photo M. Maziers, 17/07/2002).

L'instabilité de l'appareil suscitait crainte et ironie: les rares pilotes qui osèrent le conduire l'avaient surnommé «machine à hacher la viande»! Le roi Albert I^{er} s'intéressa néanmoins à une démonstration le... 28 juin 1914, jour de l'assassinat de l'archiduc François-Ferdinand d'Autriche, qui allait déclencher un mois plus tard la première guerre mondiale.

Celle-ci mit fin non seulement aux essais de Villard, mais aussi à sa vie, puisqu'il tomba au front en 1916, âgé de 46 ans. Une plaque lui rend hommage dans la rue qui porte son nom.⁴

Nicolas Florine, Alfred Renard et le Laboratoire Aérotechnique de l'État

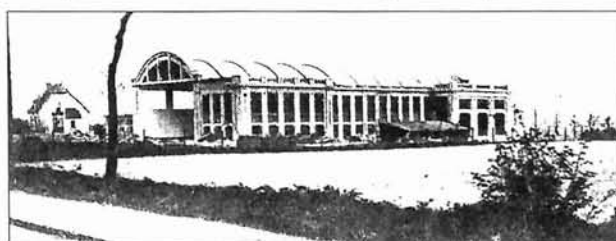
Les péripéties de l'histoire amenèrent peu après un autre passionné de giraviation en

Belgique: Nicolas Florine. Né à Batoum (Géorgie) le 1^{er} août 1891 d'un père ingénieur en constructions portuaires et élevé par des gouvernantes françaises, – ce qui en fit un bon bilingue, – celui-ci était devenu ingénieur en mécanique aéronautique en mai 1914 à Saint-Pétersbourg. Revenant d'un voyage d'études au moment de la prise du pouvoir par les bolcheviks (novembre 1917), il fuit vers la Finlande; aventure rocambolesque où il affronta des loups et des ours et construisit des radeaux pour franchir des cours d'eau !

Florine choisit la Belgique comme terre d'exil sans doute parce que ce fut le premier pays sur les 26 qu'il avait contactés à lui offrir l'asile, parce qu'il connaissait le français et peut-être aussi parce qu'il avait visité l'Exposition Internationale de Bruxelles en 1910.

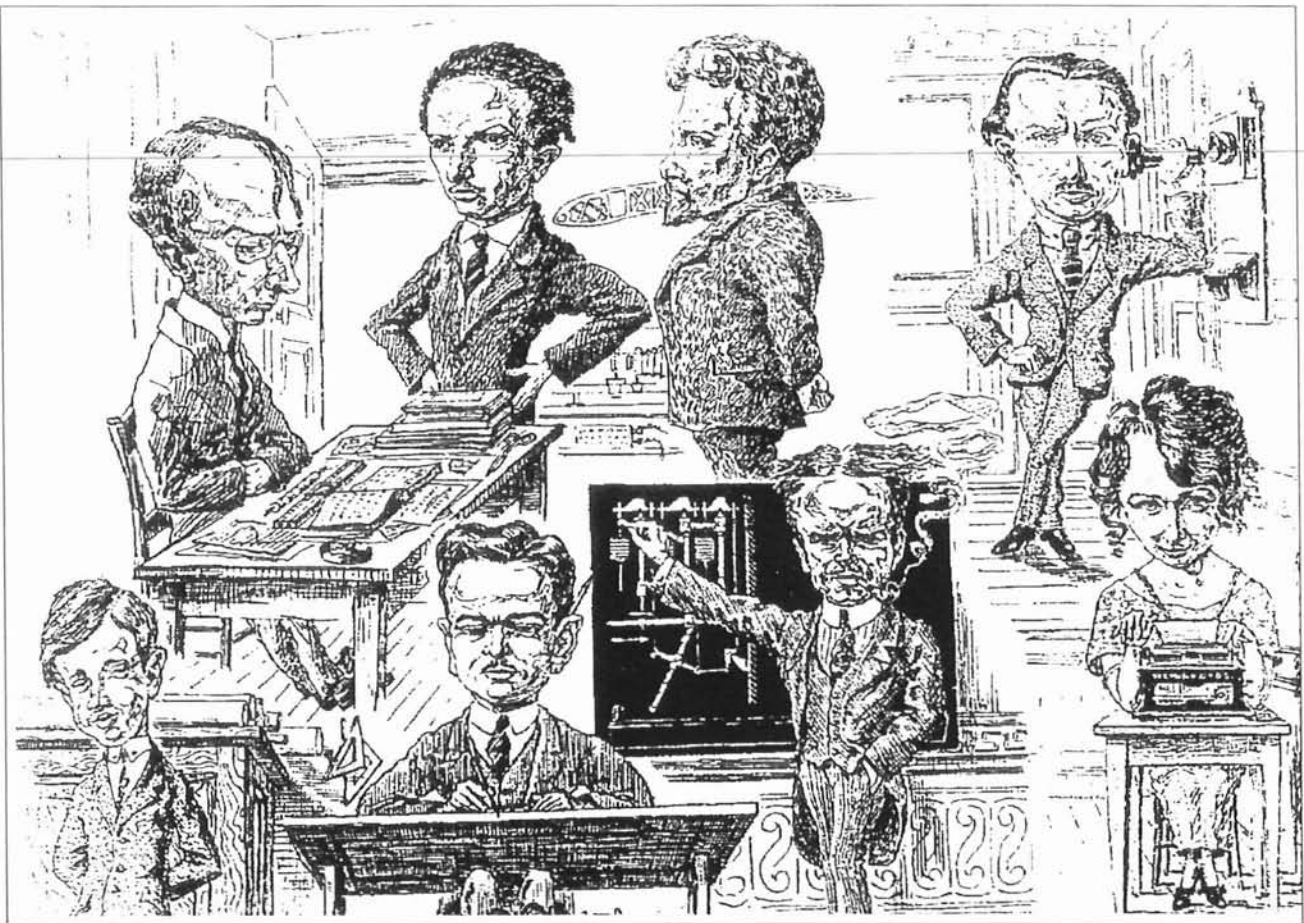
Arrivé chez nous en 1920, il fut vite repéré pour son intelligence et ses connaissances. Il fut donc affecté au *laboratoire Aérotechnique de l'État* créé chaussée de Waterloo à Rhode-Saint-Genèse (Espinette Centrale, actuel *Institut von Karman*) par arrêté royal du 1^{er} septembre 1920. Cette localisation s'expliquerait par le fait qu'on avait envisagé de créer à proximité le premier aérodrome belge (à quelques mètres de la forêt de Soignes...), tradition orale que confirmerait le fait que les terrains acquis s'étendaient à l'époque loin au-delà des limites actuelles de l'institut.

Sous la direction du professeur Émile Allard, Florine participa à la construction du premier tunnel aérodynamique, dont



Le premier bâtiment du Laboratoire Aérotechnique de l'État, toujours existant, mais transformé, dans l'Institut von Karman (d'après une carte postale, vers 1925).

⁴ Christian DU BRULLE. «L'engin du diable ou la machine à hacher la viande», dans la série «Ces plaques qui racontent la ville», n°13, dans *Le Soir*, 19 juillet 1993.



Le personnel dirigeant du Laboratoire Aérotechnique de l'Etat à Rhode, croqué par V.D. AUQUIER le 14 septembre 1922 et reproduit par Alphonse DUMOULLN, « Les hélicoptères Florine 1920-1950. La Belgique à l'avant-garde de la giraviation », Bruxelles, Fondation Nationale Alfred Renard et Musée de l'Air et de l'Espace, 1999, p. 30. De gauche à droite et de haut en bas: les ingénieurs Nicolas Florine et Alfred Renard, le directeur Émile Allard, le chef de travaux M. Boel; l'aide-dessinateur A. Allard, le chef du bureau de dessin V.D. Auquier, l'ingénieur-conseil M. Risack (professeur à l'Ecole Royale Militaire) et la dactylographe Suzanne Dessert (future Madame Florine).

l'idée avait été suggérée par les essais menés par Gustave Eiffel, le père de la Tour, à Auteuil. Il travailla avec Alfred Renard, pionnier belge de l'aviation. Ancien élève du professeur Allard, celui-ci imagina un avion d'écolage, – le R.S.V. 32-90, – dont les pièces furent fabriquées au sous-sol d'un... dancing d'Evere et assemblées au laboratoire de Rhode. Une soixantaine d'exemplaires de cet avion furent construits à partir de 1923. Passionné ensuite par les avions de chasse, Alfred Renard vola de ses propres ailes, – c'est le cas de le dire! – en créant la *S.A. Avions et Moteurs Renard* en 1927. Sa longue vie (93 ans) illustre le fameux poème « If » de Rudyard Kipling:

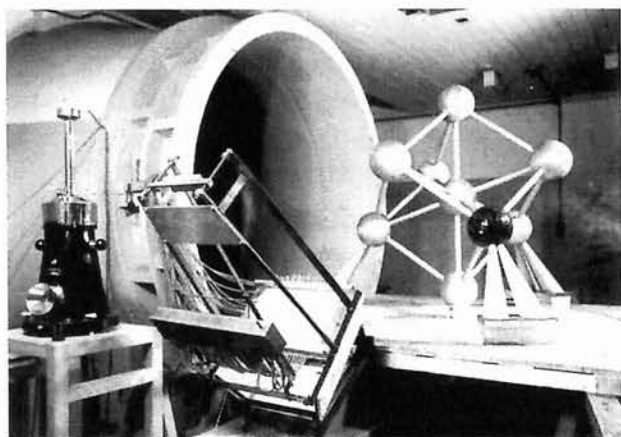
accablé par la poisse, plusieurs de ses modèles s'écrasant lors de vols de démonstration ou d'inauguration, il ne renonça jamais. Il mourut à la fin de juillet 1988... renversé par une voiture !⁵

Revenons au laboratoire Aérotechnique. Florine publia plusieurs études approfondies dans la revue de celui-ci dès le premier numéro (janvier 1922).⁶ Ayant vite obtenu la petite naturalisation, il devint pleinement citoyen belge en 1934 pour services rendus à l'aéronautique nationale. Il mourut en 1972.⁷

Le but initial du laboratoire était, – et est toujours, – d'expérimenter les effets de la résistance de l'air sur des maquettes dont la

⁵ Michel BAILLY. « À 93 ans, Alfred Renard, inventeur aéronautique belge, projetait de nouveaux voyages », dans *Le Soir*, 2 août 1988.

⁶ Ces données sont extraites, comme celles précédant le paragraphe consacré à Alfred Renard, de la « bible » due à Alphonse DUMOULLN, *Les hélicoptères Florine 1920-1950. La Belgique à l'avant-garde de la giraviation*, Bruxelles, Fondation Nationale Alfred Renard et Musée de l'Air et de l'Espace, 1999, pp. 26-31. Colonel aviateur e.r., l'auteur tint pendant 15 ans la rubrique *Giraviation* dans le mensuel *Aviastro*.



Test de la maquette (1:100) du futur Atomium le 30 août 1955
(document émanant de l'Institut von Karman).

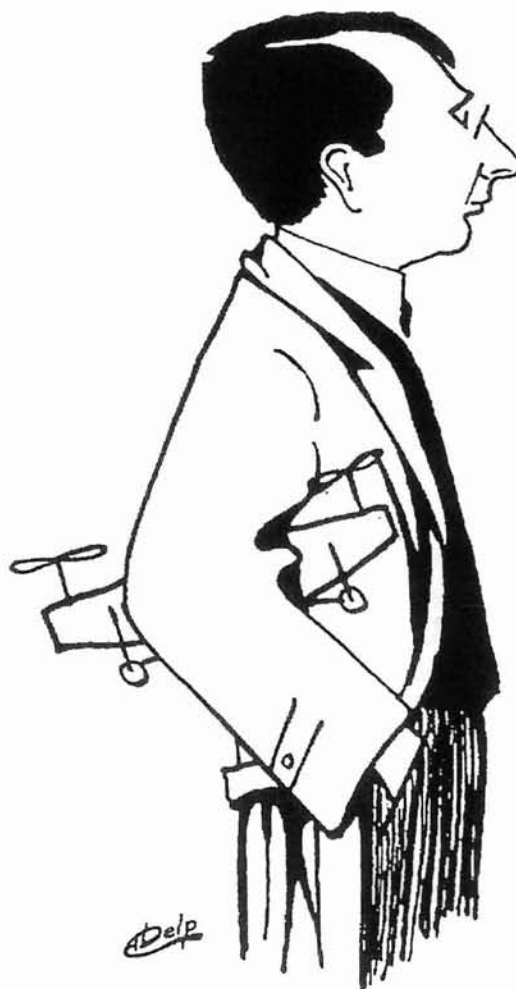
fidélité à l'original aurait rendu HERGÉ jaloux ! À l'origine, il s'agissait de tester n'importe quel aéronef avant de prendre le risque de le laisser s'envoler ou de contrôler tout appareil déjà en service, mais présentant des comportements inquiétants en vol.

Avec le temps, ces essais furent étendus à d'autres «produits» : c'est à Rhode que furent fabriqués et expérimentés la maquette de l'Atomium, des cheminées d'usine, pylônes de lignes à haute tension ou d'éclairage urbain ou autoroutier, antennes de radiotélévision ou de radiotéléphonie (G.S.M.), trains, navires, etc.

D'un diamètre intérieur de 2 mètres et équipé d'un moteur de 450 ch (331 kW), le premier tunnel-soufflerie fut installé en 1922. Il permettait de reproduire des vents soufflant à 216 km/h ! Ce qui était, – faut-il le dire ? – largement suffisant pour les besoins de Florine, qui entama ses expériences d'hélicoptère dès 1929. L'utilité du tunnel ne s'est d'ailleurs pas démentie puisque, l'occupant l'ayant partiellement endommagé pour y installer un radar, il fut restauré en 1947.⁸

Le projet d'hélicoptère de Nicolas Florine

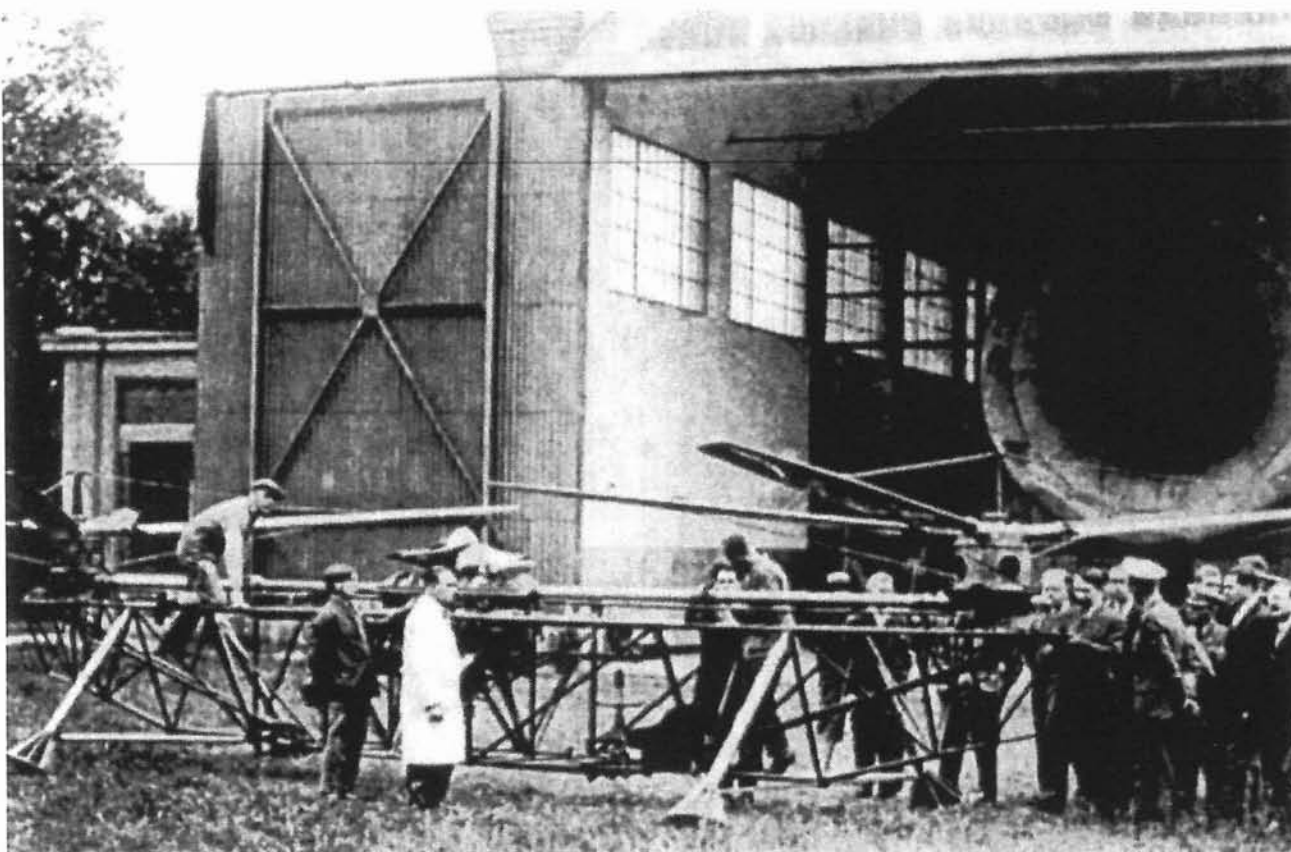
Florine déposa, – en décembre 1926 en Belgique, en 1927 au Royaume-Uni et en Allemagne, – un brevet pour un hélicoptère dont les principales originalités par rapport aux projets de ses concurrents étaient d'avoir deux rotors tournant dans le même sens, suffisamment distants pour que les pales ne risquent pas de se heurter, et dans l'inclinaison variable des pales. Il habitait alors avenue Clémentine 4, aux confins de



Caricature de Nicolas Florine par DELP dans *La Conquête de l'Air*, avril 1929, reproduite dans Alphonse DUMOULIN, op. cit., p. 28.

7 Michel BAILLY, « Le centenaire d'un pionnier belge de l'hélicoptère », dans *Le Soir*, 2 août 1991. La biographie détaillée de Nicolas Florine a paru dans la *Nouvelle Biographie Nationale*, t. 3, Bruxelles, Académie Royale de Belgique, 1994, pp. 167-171 sous la plume du baron André JAUMOTTE, professeur ém. à l'U.L.B. Celle d'Alfred Renard, par le même auteur, dans le tome 4.

8 *Le Patriote illustré*, 72^e année, 25 mars 1956, pp. 402-404. M. Pierre Olivier m'a communiqué les photocopies de ce long article, – très bien documenté, – ainsi que les illustrations qui l'accompagnaient, émanant de l'Institut von Karman.



Le premier tunnel aérodynamique, à la construction duquel participa Nicolas Florine, apparaît derrière le groupe de personnalités entourant l'ingénieur à l'occasion de la visite du prince Nicolas de Roumanie vers 1932 (document émanant de l'Institut von Karman).

Saint-Gilles et de Forest. Sans doute se rendait-il au laboratoire de Rhode en montant dans le tram vicinal près de la barrière de Saint-Gilles... à moins qu'il n'ait déjà possédé une automobile.⁹

Il ne suffisait pas de déposer un brevet et de dresser des plans: il fallait passer à la pratique! Florine avait sous la main les moyens techniques et humains du laboratoire de Rhode, ce qui lui facilita les essais sur modèles réduits, mais cela ne suffisait pas: il lui fallait des fonds! le *Service Technique de l'Aéronautique* lui alloua successivement 100 000 et 80 000 francs, sans doute en 1928 et 1929, ce qui permit de terminer la construction de l'hélicoptère et de commencer les essais réels. Mais le moteur fut détérioré le 1^{er} août 1930 et le solde des subsides ne suffisait pas à le réparer. L'*Administration de l'Aéronautique* ne laissa cependant pas tomber le projet, lui allouant en

1931 une subvention annuelle de 60 000 francs pour trois ans.

Entre-temps, Florine s'était rapproché de son lieu de travail, emménageant à Uccle, avenue du Prince de Ligne 58 (Saint-Job).

La *Société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens* (S.N.E.T.A) était déjà intervenue, peut-être dès 1927. Créée en 1919 par des personnalités de l'aéronautique, de l'industrie et de la finance avec l'appui du roi Albert dans le but de créer une industrie aéronautique et une société de transport aérien belges, cette société avait notamment à son actif la création de la *Société Anonyme Belge pour la Construction Aéronautique* (S.A.B.C.A., 1921), toujours active à Gosselies, et la *Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne* (S.A.B.E.N.A, 1923) dont l'agonie a récemment mobilisé le personnel, les financiers et

⁹ Alphonse DUMOULLIN. op. cit., pp. 40-53. Les lecteurs et lectrices intéressé(e)s (et dotés d'une bonne formation mathématique...) trouveront dans ces pages tous les détails souhaitables.

les médias. Le montant et la durée de l'aide fournie par la S.N.E.T.A. ne sont pas connus.

Florine décrocha en outre en 1931 une subvention de 60 000 francs du *Fonds National de la Recherche Scientifique*.

Le total des subsides à la fin de 1933 serait donc de 420 000 francs (soit environ



*La maison qu'occupait Nicolas Florine
avenue Clémentine en 1926
(photo M. Maziers, 17/07/2002).*



*La maison qu'occupait Nicolas Florine
avenue du Prince de Ligne en 1931
(photo M. Maziers, 17/07/2002)*

7 à 8 millions d'avant l'euro): ce n'était pas le Pérou, mais il ne faut oublier qu'on ignore le montant de l'aide accordée par la S.N.E.T.A.¹⁰

(à suivre)

¹⁰ Alphonse DUMOULIN. op. cit., pp. 55-61.

Agde de Hel

van 14 mei tot 4 augustus 1940

(vervolg)

uit het dagboek van Jozef Stoffels

Als R.C.B.L. (Recruteringscentra van het Belgisch Leger) moest onze Rodenaar in mei 1940 met kozijn Frans en buurjongen Pierre Denayer naar het Zuiden van Frankrijk vertrekken. Op zaterdag 18 mei sliepen ze in de kazerne Duprez, in Abbeville.

Zondag 19 mei Ik was tamelijk vroeg wakker omdat ik nodig naar de W.C. moest. Wij gingen terug in de kazerne ontbijten; in een verlakte pint kregen we surrogaatkoffie met een stuk brood en wat confituur. Franse officieren stapten de eetzaal binnen en in allerijl moesten wij deze verlaten en in versnelde pas naar het station stappen. Wij hoorden ontploffingen in de verte, de Duitse troepen waren in aantocht, vandaar de haast. In het station stond een goederentrein klaar die waarschijnlijk voor ons bestemd was. Wij kropen hals over kop in die wagons, wij zaten op elkaar geperst als haringen in een ton en de Franse officieren wilden er nog meer induwen; ik telde 49 jongens plus de bagage. Die Fransen hadden geen medelijden met ons. Amper waren wij in de wagon of de trein vertrok richting Dieppe. Wij volgden de kust tot in Dieppe en vandaar ging het over Tours doorheen heuvels en dalen met prachtige kastelen op de flanken. In Tours werd onze stoom locomotief vervangen door een elektrische machine. En dan weer maar rijden en stoppen en zo altijd maar voort. Mijn God! Wat duurde dat toch lang, we konden bijna niet zitten of niet staan en onze bagage was wel een grote hinder. Onderweg zijn wij door zeer lange tunnels gereden; tweemaal kregen we een koude douche te werken, waarschijnlijk kwam dat water doorheen de verluchtingspijpen van die tunnels, dat ketste tegen de wanden en werd zo

naar binnen gekaatst. Als de trein hier of daar ergens stopte maakten vele jongens daarvan gebruik om wat eten of drinken te gaan bedelen, maar ja, de trein reed intussen voort en... weg de trein en weg de bagage. Het was toch zo warm en de dorst en de honger kwelden ons. Onze wagon was reeds drie man kwijt tijdens zo een stop. Anderen moesten hun natuurlijke behoeften doen en dat gebeurde dan aan de schuifdeur van de wagon met de vasthoudende hulp van anderen want de trein stopte niet voor iemand die persé moest. Het was echter oppassen geblazen wanneer iemand in de voorgekoppelde wagon bezig was, de gevolgen waren niet zo proper. Bij het invallen van de nacht werd de schuifdeur gesloten want 's nachts was het tamelijk fris. Van slapen kwam hier niet veel in huis, men werd zo stijf van die moeilijke zithouding met krampen tot gevolg. Mijn maag rammelde van de honger en mijn mond was droog van de dorst. Hadden ze ons maar thuis gelaten!

Als de deur gesloten werd was het na een klein uur bijna niet meer houdbaar. De lucht was helemaal verpest, het was stikdonker en het zweet brak langs alle kanten uit bij gebrek aan zuurstof, dat was geen leven meer.

Maandag 20 mei Van in de vroege morgen gleed de schuifdeur open, het was hoog tijd want dat was binnen niet meer om hou-



*Binnenzicht van het station Matabiau (Toulouse) voor 1914
(naar een foto, voor 1914).*

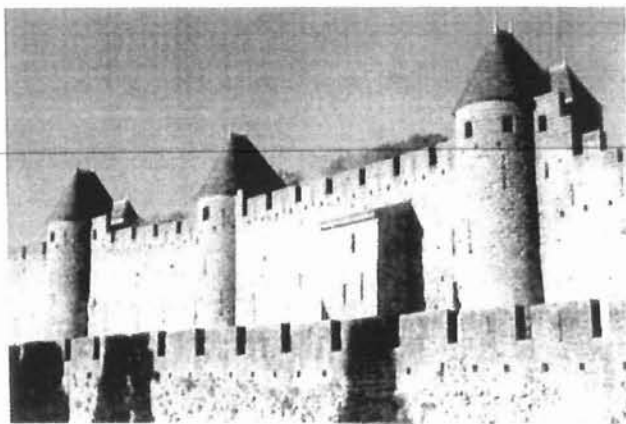
den. Oh! wat was die verse lucht toch welkom. Het felle licht verblinde ons eerst, maar dan aanschouwden we een azuurblauwe lucht, felgroene heuvels met weer van die prachtige kastelen; dat deed vlug ons leed vergeten. Het werd spoedig zeer warm en enkele waaghalzen klauterden op het dak van de wagons; sommigen bleven er liggen om van de wind te genieten, anderen kropen over en weer op gevaar af de elektrische leiding te raken. We vernamen dat er een van het dak was gestort en tussen de wagons op de spoorlijn is terecht gekomen. Maar de trein reed maar verder. Voorbij Poitiers hield de trein halt in een rangeerstation en daar kregen wij een stuk frans brood, eindelijk weer iets over onze tong, doch drinken konden we niet en het was toch weer zo warm. De honger was niet gestild en met zo een droge mond was het moeilijk om te eten. Bij valavond reden we door Toulouse; van dan af reden we verder in een slakkengangetje want de spoorlijn was overbezet door de vele treinen met jongeren die weg moesten om uit de handen van de Duitsers te blijven.

Dinsdag 21 mei Het werd weer zeer warm en de grootste kwelling was de dorst waaraan we niets konden verhelpen, de trein reed altijd maar verder en stopte nergens waar wij aan drank konden geraken. Ik was ongesteld en had koorts. Wij zaten te dicht opeengepakt, de wagon had geen ventilering, we werden tijdens het rijden van her

naar der geslingerd met daarbij die ondraaglijke warmte, het was niet uit te houden.

Woensdag 22 mei Meerdere jongens werden ziek, we waren allen doodmoe en nergens was er iemand om ons te helpen. Ik was zeer verdrietig en hoopte uit de grond van mijn hart dat er aan die barbaarse reis spoedig een einde zou komen want zo kon het niet langer. Ik dacht veel aan thuis en aan allen van de familie. Ik tracht ernaar om mij eens deugdelijk te kunnen wassen, tot hiertoe hebben wij nog niet de mogelijkheid gehad dat te kunnen doen. Mijn broekspijp is nog altijd besmeurd met die koeiendrek, ik heb de kans nog niet gehad om ze degelijk te reinigen. Volgens geruchten zouden wij met zo een tweeduizend man op deze trein zitten. De trein reed steeds door en in Carcassonne zagen we een lange versterkte omwalling met veel torens die boven de muren uitstaken, waarschijnlijk een versterkte stad. Tegen de avond stopte de trein in Béziers waar wij in de trein overnachtten.

Donderdag 23 mei Wij moesten uit de trein, Franse militairen leidden ons buiten het station. Twee volle uren moesten we in de brandende zon wachten; dan verdeelden ze ons in twee groepen: studenten naar links, de anderen naar rechts. Zou dit het einde zijn van onze beproeving? Onder militaire begeleiding marcheerden we door de stad en 20 min. later bereikten we uitgeput het eindpunt. Het was een kasteel met aanhorigheden voor wijnbouw. Het behoorde toe aan Madame d'Andoque de Serrière, domaine de la Dragonne in Béziers. Wij werden verwelkomt door de eigenares en we mochten rekenen op een goed verblijf op haar domein. 's Middags kregen wij een lekkere soep met een stukje brood te verorberen en daarbij een bekertje wijn, wij waren in de hemel terecht gekomen. Achter een soort pakhuis was lopend water en daar heb ik mij eens goed gewassen en mijn broekspijp een goede beurt gegeven zodat ik er dan wat deftiger uitzag. We mochten slapen op een grote zolder met houten vloer. Tegen



*De vesten van Carcassonne
(naar een prentkaart, rond 1920).*

de avond arriveerden nog een 80tal studenten zodat wij ongeveer met 200 man op het domein aanwezig waren. De eigenares gaf ons elk een kleine teil, een lepel en een vork waarvoor wij haar zeer dankbaar waren; ikzelf had niets bij om te gebruiken voor eten en drinken. Vader had mij nog gezegd dat ik onderweg wel iets zou vinden om te drinken maar dat is onmogelijk gebleken. Ik had niets bij maar zo waren de meeste van de jongens, het recruteringscentrum zou waarschijnlijk voor eet- en drinkgerei gezorgd hebben maar het is verkeerd gegaan. 's Avonds kregen we een weinig noedels met nog een bekertje wijn. Daarna moesten wij naar onze slaapplek en spoedig was iedereen in slaap. Nu konden we in veel betere omstandigheden van een weldoende nachtrust genieten.

Vrijdag 24 mei Hoogdag van O.H.Hemelvaart maar ook hoogdag voor mij. Ik heb languit met gestrekte benen op de planken kunnen slapen zonder geschut te worden in een goederenwagon en in wat gezonder lucht. Na het ontbijt hield een Belgisch priester een toespraak, het was namelijk Abbé Desmedt van het instituut Saint-Louis in Brussel zoals men ons vertelde. Hij was daar met verschillende studenten van die school. Hij gaf ons enkele richtlijnen betreffende ons verblijf op het domein, hij nodigde ons uit om de mis bij te wonen in de kapel van het domein. Wij trokken door de wijngaard om deze laatste te bereiken; na de mis gingen wij terug naar onze

zolder. Het kasteel was omgeven door lommerrijke bomen met een bosje ertegenaan. Wij moesten rond het gebouw blijven. 's Middags was het zeer lekker: op het menu stonden noedels overgoten met een smakelijke tomatensaus, hmmm... ! heerlijk en het bekertje wijn werd niet vergeten. Na het eten mochten we de omgeving verkennen, we ontdekten een klein bamboeveld, ik sneed er een stevige stok uit om er een wandelstok van te knutselen. Ik beklom de heuvel achter het kasteel tot helemaal boven. Vandaar had ik een duidelijk zicht over Béziers en aan de horizon lagen de Cévennen in volle glorie. Drie fiere pauwen paradeerden voor het kasteel, hun open staart schitterde in het felle zonlicht. In de schaduw van de bomen genoot ik van al dat moois. Ik dacht aan huis hoe ze het daar zouden stellen. Zouden ze nog leven en zijn de Duitsers daar al en zijn ze niet gebombardeerd, allemaal vragen die door mijn hoofd gingen. Ik zat nu zo ver van huis en wat zullen ze over mij denken?

Zaterdag 25 mei Na het morgenmaal dat bestond uit vers brood en koffie konden wij bij Jean Peeters, een Hallenaar, geld laten uitwisselen. Ik had thuis 200 fr. meegekregen en daarvan heb ik er 100 laten uitwisselen, ik ontving daarvoor 144 frank Frans geld. Abbé Desmedt had ons aangeraden dit te doen want Belgisch geld werd hier niet aangenomen. De abbé vertelde ons ook dat wij het eten en het logement te danken hadden aan de kasteelvrouw, die alles zelf betaalde. Het werkvolk was ook aan de arbeid en ik zag hoe een tiental kinderen in een grote kuip stonden en met hun voeten de aangebrachte druiven platstampten. Het sap liep door een gat in de bodem weg naar het aanpalend gebouw waar het in grote tonnen opgevangen werd. Tussen de studenten van Saint-Louis waren velen bij de scouts; ze leerden ons knutselen en knopen maken met een stuk touw om onze tijd wat door te brengen.

Zondag 26 mei Heerlijk geslapen, de vermoeidheid ging stilaan weg en na een goede

wasbeurt onder de pomp was ik er terug bovenop, het frisse water deed toch zo een deugd. Nog nooit heb ik er aan gedacht dat water zo een heerlijk gevoel kon geven, ik ken nu ook de waarde van water als men dorst heeft: het is onschatbaar. Na het ontbijt riepen de scouts ons bijeen om te knutselen; ze sjorden een W.C. aaneen die wij dan ook moesten gebruiken, kwestie van hygiëne en propertijd in het bos. Het W.C. kreeg de naam *budo* (Houdt Uw Darmen Open), en of wij er gebruik van maakten. Mijn darmstelsel was opnieuw in werking want sinds ik thuis ben vertrokken had ik niet meer naar het W.C. geweest. Na het middagmaal was er gedwongen rust, want wij hadden zeven volle dagen in de trein gezeten zonder ons éénmaal te kunnen neerleggen, en dan wat vernamen wij toen! Er werd bevolen ons klaar te maken want wij moesten vertrekken. Grote teleurstelling bij iedereen, wij waren hier toch zo goed. Om 14 uur 15 reden 5 autobussen de poort van het domein binnen en we moesten instappen. Vooraf had Abbé Desmedt een hartelijk dankwoord gericht tot de kasteel-

vrouw voor het hartelijk onthaal, het goede eten en het logement. Met een donderend applaus namen we afscheid van die goede dame. Geruchten deden de ronde dat wij naar de Pyreneeën moesten om bomen te hakken.

De bussen verlieten het domein en na een rit van amper 5 min. stopten we aan het station van Béziers. Wij moesten uit de bus en instappen op een klaarstaande trein. Maar... wat een luxe ! Het waren eerste-klas rijtuigen voorzien van dikke kussens. Dat is voorzeker om een lange reis te maken. Alleman was nieuwsgierig over wat ons nu overkwam. Twee volle uren hebben we daar gewacht vooraleer de trein vertrok. Na een rit van 20 min. stopte hij in het station van Agde. *Uitstappen* was de boodschap. Onze bagage werd op camions geladen en onder het bevel van Franse officieren moesten wij ons opstellen in rijen van vier. Niet wetende waar wij naartoe gingen zette de colonne zich in beweging en na een half uur stappen in de hevige middagzon arriveerden wij in het kamp van Agde.

(wordt vervolgd)