

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



Geschied- en  
heemkundige kring  
van Ukkel  
en omgeving

# UCCLENSIA

Numéro 48

52. Uccle-Calevoet Le quai et intérieur  
de la gare



# UCCLENSIA

Organe du Cercle d'histoire  
d'archéologie et de folklore  
d'Uccle et environs, A.S.B.L.  
rue Robert Scott, 9  
1180 - Bruxelles  
Tél. 76.77.43 - C.C.P. 622.07

Orgaan van de Geschied- en  
Heemkundige Kring van Ukkel en  
omgeving, V.Z.W.  
Robert Scottstraat, 9  
1180 - Brussel  
Tel. 76.77.43 - P.C.R. 622.07

Bulletin bimestriel  
Octobre 1973 - n° 48

Tweemaandelijks tijdschrift  
Oktober 1973 - nr 48

## 100ème ANNIVERSAIRE DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER BRUXELLES-LUTTRE-CHARLEROI

Le 20 septembre 1873, l'Etat belge mettait en service la ligne Bruxelles - Calevoet, premier tronçon de la liaison Bruxelles - Luttre - Charleroi.

Pour rappeler cet événement, notre Cercle inaugurera le samedi 6 octobre prochain, à 11 heures, une plaque commémorative en gare d'Uccle-Calevoet.

Par ailleurs, une exposition consacrée à l'histoire de la ligne et au passé de Calevoet y sera organisée, dans une voiture exposition, mise gracieusement à notre disposition par la S.N.C.B. Elle sera accessible au public du vendredi 5 au mardi 9 octobre, tous les jours, de 14 à 19 h. De plus, l'exposition sera ouverte de 10 à 12 h, les samedi 6 et dimanche 7 octobre. Entrée libre.

## 100ste VERJAARDAG VAN DE SPOORLIJN BRUSSEL-LUTTRE-CHARLEROI

Op 20 september 1873 stelde de Belgische Staat het eerste gedeelte open van de spoorlijn verbinding Brussel - Luttre - Charleroi, namelijk Brussel-Calevoet.

Om dit te herinneren zal onze Kring op zaterdag 6 oktober e.k. te 11 u. een herdenkingsplaat inhuldigen aan het station van Ukkel-Calevoet.

Onder andere zal er een tentoonstelling plaats hebben over de geschiedenis van deze lijn en over het verleden van Calevoet in een rijtuig te onzer beschikking gesteld door de N.M.B.S. Hij zal toegankelijk zijn voor het publiek van vrijdag 5 tot dinsdag 9 oktober, alle dagen van 14 tot 19 uur ; bovendien op zaterdag 6 en zondag 7 oktober van 10 tot 12 uur. Ingang vrij.

LA CHAPELLE DE STALLE, PAR HENRI CROKART

Cette monographie comportant plusieurs illustrations vient d'être rééditée par nos soins. On peut l'obtenir au prix de 35 Frs en s'adressant à notre Président, M. Pierrard, 9, rue Robert Scott, 1180 Bruxelles. ou en versant 40 Frs au CCP 622.07 de notre Cercle (voir dénomination et adresse en tête de cette revue).

CARTES DE VOEUX

Des cartes de voeux représentant l'église Saint Pierre, le Pape-kasteel et la "Cambuse" sont encore disponibles. Il s'agit de reproductions de gravures de M. Henri Quittelier, qui a bien voulu en mettre gracieusement les clichés à notre disposition.

Ces cartes sont vendues au prix de 10 Frs pièce ou de 50 Frs les six. S'adresser à Mme Pierrard, 9, rue Robert Scott, 1180 Bruxelles.

COURT HISTORIQUE DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER BRUXELLES-CALEVOET-LUTTRE

Le trafic augmentant entre le Bassin de Charleroi et le Nord en passant par Bruxelles, on songea dès 1860 à construire une ligne de chemin de fer entre Bruxelles et Charleroi. Le Conseil Provincial du Brabant insista à plusieurs reprises auprès du Ministère des Travaux Publics pour qu'il fit étudier la possibilité de donner satisfaction aux industriels et commerçants du Pays Noir, de Bruxelles et d'Anvers (1).

Le gouvernement fit procéder simultanément aux études d'un railway direct entre la Capitale et Charleroi et d'une branche reliant Châtelineau à la nouvelle ligne. Le 24 janvier 1865, un projet fut présenté par MM. Hans, père et fils, entrepreneurs de travaux publics à Jumet (2). La demande de concession prévoyait un tracé de Bruxelles-Midi vers Luttre, soit un parcours de quarante kilomètres, avec halte à Forest (km. 3,2), Uccle-Calevoet (km. 2,4), Rhode Saint Genèse (km. 4,9), etc... ; la construction par une compagnie sous la surveillance de l'Etat et l'exploitation de la ligne par l'Etat ou une compagnie.

L'établissement d'une halte à Uccle-Calevoet permettrait de desservir les communes de Linkebeek, Drogenbos et Uccle, ainsi que les hameaux voisins qui possédaient des brasseries, distilleries, papeteries et teintureries (2).

En 1866, la partie de Luttre à Châtelineau fut concédée à la Société Anonyme des Chemins de fer des bassins houillers du Centre, tandis que la partie de Bruxelles-Midi à Luttre serait construite par l'Etat (3).

Les expropriations pour la section Bruxelles-Uccle commencèrent en 1869 et cette section fut livrée à l'exploitation le 20 septembre 1873. Un an plus tard, la ligne fut ouverte jusqu'à Luttre.

L'exploitation de la ligne de chemin de fer vit la suppression en 1875 du service de pataches organisé par M. Claret, de la rue de la Putterie, à Calevoet. Rappelons que ce service empruntait la chaussée de Waterloo, avec arrêt à la Barrière de Saint-Gilles, la chaussée d'Alseberg (arrêt au "Spytigen Duivel") pour aboutir à Calevoet (4).

Sur le territoire de Forest et d'Uccle, la nouvelle ligne de chemin de fer devait monter sur une lente rampe de la vallée sur le plateau. Elle entraînait sur le territoire d'Uccle près du Vossegat à l'altitude de 45 mètres, à mi-hauteur de la colline qui domine la vallée de la Senne. Quelques 200 mètres plu loin, la ligne devait enjamber la vallée de l'Ukkelbeek, située à cet endroit à trente mètres d'altitude. Il fallut donc construire un grand viaduc de 15 mètres de hauteur. Restant ensuite sur la hauteur près du Neckersgat, la ligne coupait la chaussée d'Alseberg où fut installée une gare, au niveau de 50 mètres. Immédiatement après, il fallut un second viaduc pour franchir la vallée de la Geleijtsbeek, dont le fond à cet endroit atteint l'altitude de 38 mètres (ouvrage d'art saboté durant la dernière guerre par la Résistance).

La montée continue, d'abord sur un remblai, puis en tranchée à travers le plateau du Homborchveld (80 mètres d'altitude). Elle atteint ainsi la limite de la commune d'Uccle, près du "Hof Te Homborch".

Deux gares furent donc aménagées sur le territoire ucclais (Stalle et Calevoet). Pendant longtemps, la gare 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 (actuelle rue Gatti de Gamond). C'était un raidillon rendant très difficile l'accès à la gare. Aussi, le succès de cette gare fut-il très limité ; il fut même question de la supprimer en 1887 (5).

Signalons que la gare connut un succès momentané lors des semaines qui suivirent la Libération de la commune le 3 septembre 1944. En effet, l'Armée américaine installa un important atelier de réparation de véhicules dans les bâtiments de l'ancienne fabrique de tissus, rue de Stalle, ce qui amena un trafic important de marchandises diverses, de novembre 1944 à janvier 1946 (6).

Par contre, la gare de Calevoet acquit rapidement une certaine importance, notamment pour le transport de personnes (6).

Les voitures des voyageurs utilisées en 1873 étaient à deux essieux, mesuraient dix mètres ll, pesaient 10.700 kgs et comportaient cinq compartiments de dix places ; ce qui obligeait le garde affecté au contrôle des voyageurs à circuler sur les marchepieds extérieurs le long des voitures du côté opposé à l'entrevoie. Les trains omnibus entre Bruxelles-Midi et Luttre étaient remorqués jusqu'en 1884 par des locomotives-tender système Vaessen n° 1015 et 1016, rachetées par l'Etat au chemin de fer Hesbaya-Condroz (7). En 1890, sont introduites sur le réseau les voitures à trois essieux dont la capacité est de 80 places et en 1901, les voi-

tures à intercirculation, avec W.C. et plateforme d'extrémité permettant l'intercommunication entre voitures pour le contrôle du garde.

Après la fin de la seconde guerre mondiale, il fut procédé à l'électrification de la ligne, dont l'inauguration entre Bruxelles et Charleoi fut faite le 19 novembre 1949. L'électrification de la ligne 124 coûta environ 1.550 millions de francs. La vitesse des trains fut accrue de 40 à 60 %.

Les lignes de contact sont alimentées en courant continu 3.300 V. par des sous-stations réparties le long des voies et distantes de 30 à 40 kms environ.

Les locomotives électriques utilisées dès l'origine sont du type BB ou 121. D'importants travaux de génie civil furent entrepris lors de l'électrification de la ligne. Aux abords de Rhode Saint Genèse, on a eu recours à une rectification des voies pour augmenter les rayons de courbure et permettre la circulation à 120 kms en cet endroit. Dans cette station, on a en plus supprimé le passage à niveau par détournement de la route et construction d'un passage inférieur. Le même travail fut entrepris à Uccle-Calevoet. Le tracé dut être rectifié également à Forest-Est et nécessita le remplacement de deux tabliers métalliques de la rue Van Pee, par des tabliers plus longs (8).

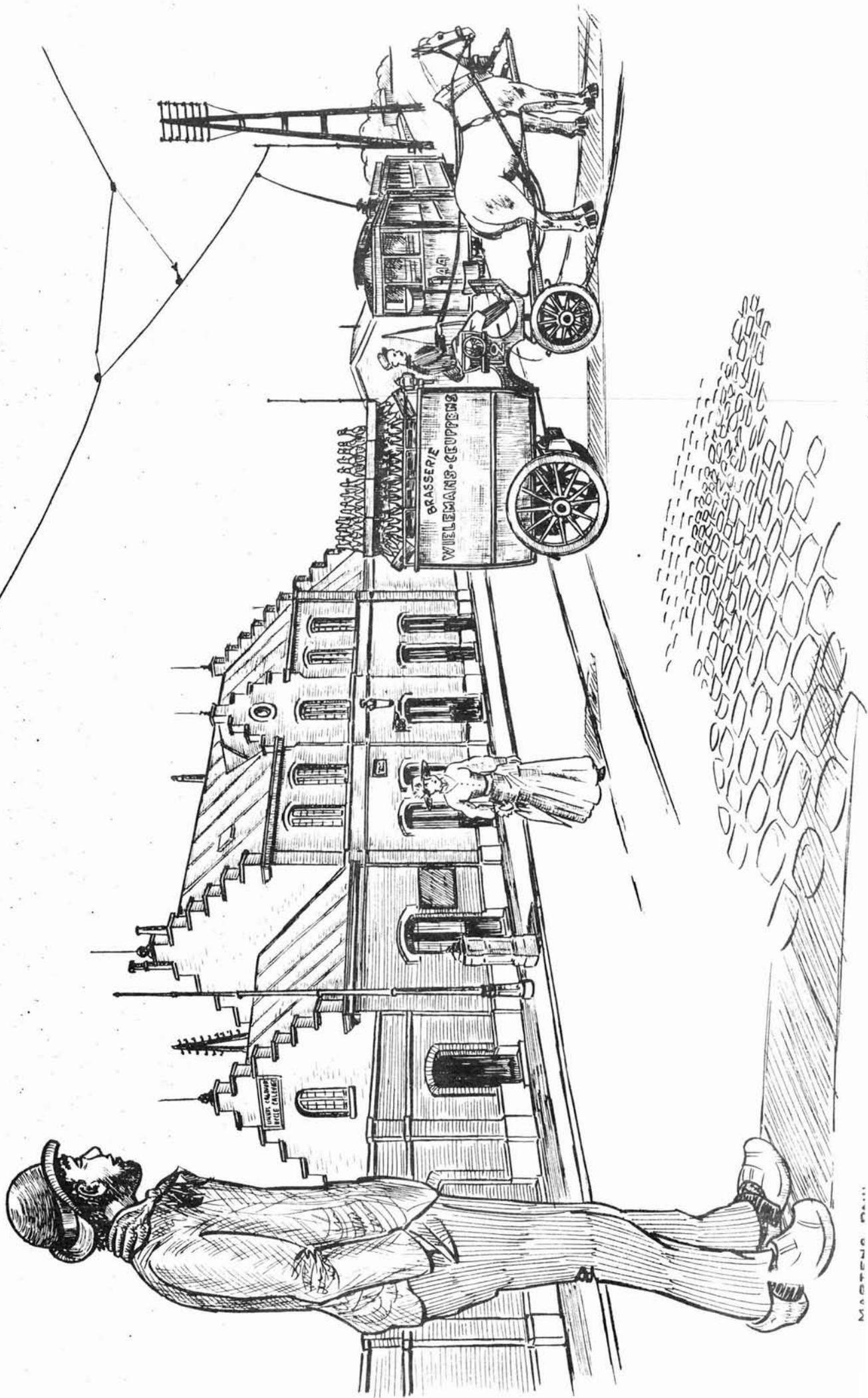
En 1936, le trajet Bruxelles-Midi / Charleroi-Sud était couvert en 42 minutes par un autorail diesel lourd à grande vitesse. Le temps actuel par train électrique est de 41 minutes en liaison directe et de 61 minutes en omnibus.

Les prochains mois verront quelques aménagements, entre autres au pont du chemin de fer surplombant la rue de Stalle à hauteur de Contigea ; ceci, afin de faciliter le passage des voitures automobiles se dirigeant vers l'autoroute Mons-Paris (9).

Henri de Pinchart.

#### NOTES ET REFERENCES

- 1) - Exposé de la situation administrative du Brabant, de 1864 à 1866.
- 2) - Mémoire par M. Hans. Bxl, 1865. Classé B. 9161 à la bibliothèque de la S.N.C.B.
- 3) - Exposé de la situation administrative du Brabant, 1868, p. 649.
- 4) - Almanach de Bruxelles, année 1840, pp. 234 et 235.
- 5) - Conseil Communal d'Uccle, compte-rendu de la séance du 20 février 1887.
- 6) - Uccle : une commune de l'agglomération bruxelloise, t. II et Historique des voies de communications militaires américaines à Uccle durant la Seconde Guerre Mondiale, par H. de Pinchart.
- 7) - Revue Le Rail, années 1956 à 1970. Classées Bibl. Royale n° B. 9680.
- 8) - Brochure S.N.C.B. sur l'électrification Charleroi-Bruxelles et article dans : Rail et Traction, février 1950, pp. 6-7.
- 9) - Lamalle, U. Histoire des Chemins de fer belges. Bxl, 1943. Classé Bibl. Roy. n° VI 50.661.  
Revue Rail et Traction 1952 à 1973 (B.R. 10.347).  
Revue Trains 1953 à 1960.



### ALENTOURS DE CALEVOET

Beaucoup de nos cités doivent leur naissance, soit à la proximité d'un cours d'eau ou à une agglomération de maisons formée près d'une chapelle ou un lieu de pèlerinage.

C'est le cas de Calevoet dont le fond est arrosé par le ruisseau appelé le Linkebeek et où, dès 1354, fut instauré le culte de Notre-Dame de la Consolation, suite à un prodige obtenu par l'intercession de la Sainte Vierge en faveur d'un négociant dont le navire était assailli par une tempête.

Calevoet, dénommé autrefois Carlevoit (parce que la tradition raconte que Charlemagne y aurait franchi le gué, dont Carle te voet) devint lieu de pèlerinage.

La statue de la Vierge primitivement suspendue à un arbre fut installée dans une chapelle, où dès 1454, les habitants vinrent invoquer Marie en grand nombre. L'Archiduchesse Isabelle passant par Calevoet, n'y vint-elle pas le 9 juillet 1623 faire ses dévotions ?

Ornée de maints souvenirs de reconnaissance, la chapelle fut pillée plus tard par les révolutionnaires français ; mais la statue fut sauvée par un habitant qui la cacha dans sa maison.

La tourmente passée, on remit la statue vénérée dans l'antique chapelle mais celle-ci, érigée en 1425 par Jean Offuys, riche négociant de Bruxelles, tombait en ruines. Aussi, le premier doyen d'Uccle, Philippe Corten revenant en 1825 de l'annuel pèlerinage d'Alseberg, fit-il transporter la statue dans l'église Saint Pierre où elle resta jusqu'en 1894, date où fut érigée rue du Bourdon, la paroisse de Notre-Dame de la Consolation.

A cette époque, l'on construisit en bordure de la chaussée d'Alseberg, à l'endroit nommé "le put de Calevoet", à peu de distance de l'emplacement de jadis, une nouvelle chapelle où la statue bénie fut couronnée solennellement lors de l'année mariale 1954.

Y. Lados van der Mersch.

(Pour plus de détails, consulter l'article paru, p. 17, dans "Uccle, terre mariale", du même auteur).

### A Tournai, dans la Cathédrale

se tient du 31 août au 22 octobre 1973, une exposition destinée à mettre en lumière la valeur et l'intérêt du patrimoine artistique des églises de cette ville. Ouverte tous les jours, de 10 à 12 h et de 14 à 17 h.

## LE QUARTIER DE CALEVOET

Peu peuplé au cours des siècles, cet hameau ucclois est resté sans grande modification, après la seconde Guerre mondiale.

En 1801, Calevoet comptait 14 cultivateurs, un brasseur, un meunier, cinq cabaretiers, deux gardes-forestiers, neuf ouvriers, un particulier et un militaire, soit 34 personnes ayant droit de vote sur une population de 157.

La population ne s'éleva pas sensiblement plus tard, et on n'y comptait guère plus de maisons en 1840 qu'en 1750.

### Les transports publics

- 1837 - omnibus Claret, depuis la Putterie à Bruxelles, à l'auberge du Bourdon, à Calevoet.
- 1868 - Service de messageries Uccle-Bruxelles, desservant Calevoet.
- 1877 - (du 1er juin au 15 septembre) omnibus sur rails Claret-Vaucamps, service qui ne fut plus assuré par manque de rentabilité.
- 1879 - service de messageries pour petits colis entre Calevoet et Bruxelles, exploité par Lemaire.
- 1896 - Tramways bruxellois, mais jusqu'au Globe seulement.
- 1911 - Tramways bruxellois, jusqu'à Calevoet, avec prolongation sur tronçon isolé jusqu'à l'avenue du Silence (ligne 9 barré).

Après la suppression du passage à niveau à Calevoet, fut construit en 1947, un contournement du passage, sous le viaduc du chemin de fer vers le Bourdon.

(voir à ce sujet les articles parus dans notre Bulletin n° 2/1967, pp. 3 à 5 et n° 3/1967, pp. 1 à 4).

Rappelons aussi que le tram 9 (gare de Calevoet-avenue du Silence) arborait une plaque jaune, tandis que le 9, reliant la ville à la gare de Calevoet, portait une plaque bleue et jaune. La ligne unifiée porte aujourd'hui le n° 55).

### Ecoles

Ecole communale pour garçons, 10, rue F. Vervloet.

Ecole communale pour filles, 12, même rue. Bâtiments construits en 1893.

### Eglise

A l'origine, une simple chapelle en bois, construite par un marchand de vins bruxellois en 1354, suite à un vœur.

Remplacée par une construction en pierres, en 1425, par Jean Offhuis. Ce dernier créa un bénéfice de 449 florins, ce qui permettait au chapelain de célébrer deux messes par semaine et une grand-messe le troisième jour de Pâques. La chapelle gothique était formée par un assez grand choeur hexagonal, précédé d'une petite nef ; le choeur étant surmonté d'une tour lan-

terne, éclairée par six fenêtres ogivales. Ce bâtiment, tombé en ruines, fut démoli en 1828 et les matériaux servirent en partie à la construction de la Maison communale.

En 1895, une nouvelle église fut construite au Bourdon (Notre-Dame de la Consolation).

### Neckersgat

Situé entre la gare et la chaussée de Drogenbos, ce bien relevait en fief de la cour féodale de l'Abbaye d'Affluhem. Fut morcelé au XVIème siècle. En 1741, appartenait à M. Gaucheret et se composait d'une ferme, d'un pré, d'un bois et d'un moulin à huile, sur une superficie de huit bonniers. Une maison de campagne fut construite sur ce bien en 1847, par Madame Pierret-Gaucheret. Elle est occupée actuellement par le Home des Invalides de Guerre (68 à 78, rue Keijenbempt).

### Moulins

- 1) - situé sur la Linkebeek, en amont de la chaussée d'Alseberg ; en 1750, moulin à papier appartenant à Philippe Schooneijt ; en 1758, aux héritiers Houwaert ; exploité en 1813 et 1819 par Sébastien Mommaert et en 1841, par Crockaert.
- 2) - en aval de la chaussée : le moulin à farine du Steen, appartenant aux De Genst. Transformé en 1888 en fabrique de carton.
- 3) - moulin et brasserie du "Gulden Kasteel", chaussée d'Alseberg. Bâtiment démoli en 1972.
- 4) - moulin du Neckersgat, rue Keijenbempt.

### Industries

- Société Anonyme Gardy - constituée en 1913 mais établie à Calevoet à partir de 1920. Fabrique des interrupteurs et prises de courant, fusibles et appareils électriques pour haute et basse tensions. Occupe environ 450 personnes.
- Usines de matériel électrique BB (S.P.R.L.), 46, rue E. Van Ophem. Fabrique de condensateurs. Occupe 80 personnes.
- Compagnie auxiliaire des Mines, 26, rue E. Van Ophem. Appareils d'éclairage pour mines. Constituée en 1918.
- Société belge des Ateliers de Delle, 110, rue E. Van Ophem. Fondée en 1939. Fabrique de l'appareillage électrique industriel à moyenne tension.
- S.P.R.L. Frankel, 16, rue E. Van Ophem. Constituée en 1953. Appareils de manutention.
- Encres Dresse (anciennement Etablissements Hubert Dresse), 40-44, rue E. Van Ophem. Constituée en 1896. Encres d'imprimerie.
- Fabrique de savons Hanssens. Etablie dès 1887 rue E. Van Ophem. Disparue.

- S.A. Capa. Constituée en 1946, 28, rue E. Van Ophem. Mécanique de précision et d'emboutissage.
- Ateliers de construction mécanique J. Van Damme, 119, rue E. Van Ophem. Constructions métalliques.
- Manufescatures Amesco, 121, rue Zandbeek. Fabrication de manomètres et thermomètres.
- Etablissements Wathélet, 40, rue E. Van Ophem. Matières plastiques.
- Marbra-Sambre, 40, rue E. Van Ophem. Plaques et blocs de marbre.
- Société d'études, de recherches et applications pour l'industrie (Serai), chaussée d'Alseberg, 1091.

Henry de Pinchart.

#### A PROPOS D'UN EX-VOTO A LA CHAPELLE DE CALEVOET

La statue de la Vierge mise à part, que subsiste-t-il du mobilier de cet oratoire ? Rien, si ce n'est une gouache reproduisant un de ces ex-votos en forme de portrait comme on en voit aujourd'hui à Notre-Dame au Bois et qui avait été placé à Calevoet durant le premier tiers du XVIIIème siècle (1).

Bien que cette oeuvre ait été publiée (2), elle est restée inconnue des historiens ucclois. Cette ignorance ne peut d'ailleurs leur être reprochée puisque le seul ouvrage contemporain qui en fait mention écrit que cette peinture se trouvait dans la "chapelle de Notre-Dame d'Alseberg"... Ce manque de précision surprend d'autant plus que dans le manuscrit figure une attestation des plus explicites émanant du sacristain.

Le tableau représentait une mère avec trois enfants. Sur l'encadrement, les armes Macharis (3) écartelées avec celles des Gielis-Hujoel, les quatre quartiers Macharis, Heymans, Verheylleweghe et Maricn, ainsi qu'une inscription latine déclinaient l'identité de la personne ainsi portraiturée.

Il s'agissait de Claire Macharis, fille d'Adam et de Claire Verheylleweghe, baptisée à Bruxelles (N.D. de la Chapelle), le 27 mai 1650 et qui avait épousé à Sainte-Gudule, le 30 juin 1671, Hubert Gielis-Hujoel. Ce dernier était le fils d'Erasme, Seigneur de Borchgravenbroeck, anobli en 1675, et de Jeanne Kerremans. Licencié ès droits de l'Université de Douai, Avocat au Grand Conseil de Malines, Hubert Gielis-Hujoel reçut le 8 juin 1673 ses lettres patentes de Conseiller ordinaire surnuméraire de Brabant. Les Etats de Brabant ayant refusé de l'agréer, il fut nommé Conseiller et Maître des requêtes à la Chambre des Comptes, à Bruges.

Les Gielis-Hujoel étaient gens de robe. Leur fils, Guillaume-François ne faillit point à la tradition et devint Conseiller au Grand Conseil de Malines. Son union avec une fille du Conseiller van Papenbroeck allait faire de lui le beau-frère de la future Dame de Homborch (4). De son mariage avec Jeanne van Papenbroeck, il eut Claire-Jeanne qui mourut

à Malines, en 1737., après avoir épousé Jean-François, Comte de Cuypers, Seigneur de Rymenam. C'est la Comtesse de Cuypers qui fit placer le portait de sa grand-mère paternelle dans la chapelle de Calevoet (5). Pour quelles raisons ? Nous l'ignorons. Nous ne savons pas davantage pourquoi Claire Macharis a été représentée entourée de trois enfants, alors que la généalogie consultée ne lui en attribue que deux.

Si l'attestation délivrée par le sacritain de Calevoet ne fournit aucune réponse à ces deux questions, elle n'en est pas moins intéressante par certaines précisions qu'elle apporte. En voici le texte :

"Den ondergeschreven inde qualiteyt van koster der Kapelle van O.L.V. ten Troost gestaen ende gelegen op de slinke seyde van den Steenweg leydende van Brussel nae Alseberg : attestteert ontvagen te hebben een schilderyken om in de zelve kapelle te hangen, waer op onder andere verbeeld staet den wapenschild van Macharis gekarteleert met Heymans, en partie met Gielis-Hujoel, welken schild gebonden word twee geleopardeerde leeuwen, houdende de banieren van Gielis-Hujoel, en voorts de volgende vier adelyke kwartieren :

Macharis, Heymans, Verheylewegem, Marien, en onder dit volgende schrift :  
 Domina Clara Macharis / uxor / Domini Huberti Gielis-Hujoel /  
 in teeken der waerheyd hebbe dit met myn eygen hand ondertekend  
 Philippus Keyaerts als koster (sans date) "

Jacques Lorthiois.

#### NOTES ET REFERENCES

- 1) - Bibl . Royale, Cab. mss. Fd Goethals, G. 1510, f° 97.
- 2) - De Ryckman de Betz, Bon et de Jonghe d'Ardoye, Vte F. Armorial et biographies des Chanceliers et Conseillers de Brabant, in Tablettes de Brabant recueil III, pp. 875-877.
- 3) - Macharis : d'argent à trois trefles de sinople.
- 4) - Isabelle-Jacqueline van Papenbroeck (+ 1750), épouse de Jean-Jacques Pipenpoy, Seigneur de Bossuyt. Elle acheta en 1722 la terre de Homborch aux héritiers du Conseiller Corselius.
- 5) - La chapelle de Calevoet était située à l'angle de la chaussée d'Alseberg et de la rue de Linkebeek.

Elle est représentée sur divers plans du XVIIIème siècle et fut dessinée peu avant 1825 par le Chevalier de La Barrière (et non "de La Barre", comme il est écrit dans "Uccle au temps jadis", p. 76). Une gravure en fut tirée par Louis Haghe (1806 + 1885) pour servir d'illustration au "Voyage pittoresque dans les Pays-Bas" de Jean de Cloet (1790 + 1855). Cette gravure a été maintes fois reproduite, notamment dans : "Uccle au temps jadis", Uccle 1950, p. 76 ; Pierron, Sander. Histoire illustrée de la Forêt de Soignes, t. III, p. 305 fig. 693 (N.B. la date avancée par cet auteur - 1840 - est erronée) ; U.L.B. Institut Solvay. Une commune de l'agglomération bruxelloise - Uccle, Bxl. 1953, p. 47, fig. 21.

L'AVENUE BRUGMANN, ELLE AUSSI, A CENT ANS !

Le centenaire du chemin de fer Bruxelles - Luttre ne doit pas nous faire oublier un autre anniversaire. Celui de la construction de l'avenue Brugmann et de l'établissement de son tramway.

C'est en 1869 que fut créée à Bruxelles la première ligne de tram. Elle reliait la Porte de Namur au Bois de la Cambre. A vrai dire, l'idée était dans l'air depuis quelque temps déjà, mais ce fut un groupe britannique qui la réalisa sous la direction de William Morris.

Il s'agissait, bien entendu, d'un véhicule à traction chevaline ; ce que d'aucuns appelaient un omnibus sur rails. Ce nouveau moyen de transport, dit "chemin de fer américain", parce qu'il avait vu le jour à New-York, en 1842, connut d'emblée un succès considérable, particulièrement les beaux dimanches d'été quand les Bruxellois se portaient en masse au Bois de la Cambre par la toute neuve avenue Louise. Ce mode de locomotion venait à son heure. Il débarrassait en effet les gens aisés qui désertaient le centre de la ville de l'inconvénient majeur d'habiter "extra muros".

Certains propriétaires comprirent d'ailleurs très vite quelle plus-value cette innovation pouvait apporter à leurs terrains, considérés jusqu' alors comme trop excentriques.

Jules Francqui fut de ceux-là. Il avait obtenu quelques temps auparavant l'autorisation de construire une route entre Ma Campagne et le Globe. Sans tergiverser, il s'aboucha avec Morris afin de doter la future artère d'un chemin de fer américain. Une convention fixant les droits et profits des parties fut signée le 30 janvier 1871. Ainsi, l'avenue Brugmann, avant d'être baptisée et même avant d'exister, était déjà pourvue - sur le papier, du moins - de son tramway. Francqui, avait d'excellentes raisons pour agir ainsi. La concession obtenue lui permettait d'exproprier une zone de trente-cinq mètres de part et d'autre de la voie projetée. De quoi bâtir de nombreuses villas et "maisons de rentier".

On s'étonnera, dans ce cas, que six mois plus tard, Francqui ait abandonné son projet. Peut-être sa mise en oeuvre réclamait-elle des capitaux trop importants ? Il est possible aussi qu'aux bénéficiaires toujours aléatoires d'un investissement à long terme, ses associés, Delvaux et Bockstael, aient préféré le profit immédiat et sans risque de la cession de leur privilège à Georges Brugmann. Ce dernier entérina la convention passée avec Morris, Sheldon et Cie qui obtinrent des communes de Saint Gilles, d'Ixelles, de Forest et d'Uccle la concession de la ligne, respectivement les 22 mai, 15 janvier, 14 juin et 11 août 1872. Le feu vert ainsi obtenu, le chantier ne tarda pas à s'ouvrir.

La jonction de Ma Campagne et du Globe allait marquer pour Uccle la fin d'une époque. Pendant un demi-siècle, cette commune allait devenir la terre d'élection de la bourgeoisie bruxelloise en quête de villas et de jardins. Sous l'Empire et déjà au XVIIIème siècle des notables avaient choisi ces lieux pour y planter leurs maisons de campagne. Avance la créa-

tion de cette artère nouvelle et la mise en service du tram, la campagne uccloise cessait d'être accessible aux seuls rentiers. Des représentants des professions libérales (avocats et médecins - ainsi que des négociants seront de plus en plus nombreux à s'offrir le luxe d'une seconde résidence.

Que reste-t-il de ces habitations ? Le château de Belle-Vue bâti par Georges Brugmann (1829 + 1900) a disparu et son parc est en voie de lotissement. Decid-delà, le long de l'avenue Brugmann, on découvre encore des maisons millésimées qui nous permettent de nous faire une idée du goût de ces précurseurs.

Voulez-vous, cher Lecteurs, nous aider à en dresser la liste ?

Jacques Lorthiois.

#### NOTES ET REFERENCES

La Compagnie Morris fit construire 26 voitures en Angleterre dans les ateliers Geo Starbuck et C°, de Birkenhead. Les voitures étaient d'un type entièrement symétrique, à deux classes séparées par une cloison médiane. L'impériale, à laquelle on avait accès par des escaliers en fer, portait une banquette longitudinale dos à dos sur laquelle 16 voyageurs pouvaient prendre place. A l'intérieur du véhicule, il y avait 16 places assises sur des banquettes disposées longitudinalement. Chaque plate-forme pouvait recevoir quatre voyageurs.

La voiture 7 de cette première série a été conservée et se trouve actuellement au Musée du Cinquantenaire (Département de la Carrosserie). Le 23 décembre 1874, de la fusion de la Compagnie des voies ferrées (William Morris) naquit une société nouvelle appelée "Les Tramways Bruxellois". Le matériel des Sociétés Morris et Vaucamps demeura en service, mais dès 1875, la compagnie nouvelle fit construire des voitures sans impériale, dites du "type Nivelles", parce qu'elles sortaient des Ateliers de la Société métallurgique et charbonnière belge, située à Nivelles.

Au terminus d'Uccle-Globe, fut créé un dépôt avec écurie pour 30 chevaux et langar pour 10 voitures. On y annexa en 1878, une remise pour 4 locomotives.

Le 29 juillet 1892, la compagnie sollicita l'autorisation de substituer la traction électrique à la traction chevaline, ce qui fut accordé par arrêté royal du 1 mai 1893. Le système de câble aérien étant vivement combattu pour des raisons d'esthétique, la société demanda de pouvoir appliquer la traction électrique "par caniveau souterrain" notamment sur un tronçon de la ligne Place Stéphanie-Globe, ce qui fut admis le 15 juin 1896.

Jacquemyns, G. Histoire contemporaine du Grand-Bruxelles, Bxl. 1936, p. 177 et suivantes.

#### DE GLANS VAN PREMONTRE IN DE ABDIJ VAN PARK TE HEVERLEE

Te dezer gelegenheid, werden 400 stukken verzameld (documenten en kunstvoorwerpen), die bewaard worden in verscheidene kloosters van de St-Norbertusorde, zowel in buiten - als in binnenland.

### A L'ABBAYE DE PARC, A HEVERLEE

s'est ouverte une exposition dont le thème est "La Grandeur de Prémontré". Pour la circonstance, ont été rassemblées quatre cent pièces - documents et oeuvres d'art - conservées dans diverses maisons de l'Ordre de saint Norbert, tant à l'Étranger qu'en Belgique.

L'exposition est ouverte tous les jours, du 15 septembre au 11 novembre 1973, de 10 à 12 h et de 14 à 17 h.

De tentoonstelling is alle dagen open, van 15 september af, tot 11 november 1973, van 10 tot 12 h en van 14 to 17 h.

### TARIFS FERROVIAIRES

"La visite du champ de bataille de Waterloo est beaucoup plus facile depuis l'ouverture du chemin de fer de Bruxelles à Luttre" lisait-on dans le Baedeker de 1894. Ce guide qui jouissait d'une grande renommée nous apprend que le trajet de Bruxelles-Midi à Braine-l'Alleud s'effectuait alors en quarante minutes et coûtait, selon la classe : 1,45 - 1,10 et 0,75 Frs, le trajet simple (1).

Pour se rendre à Charleroi (56 kms), on passait une heure trois quarts ou deux heures dans le train, selon qu'il fût rapide ou omnibus. Le tarif variait alors d'après la vitesse des convois. Par train rapide, on payait respectivement 5,30 - 4,00 et 2,65 Frs ; en prenant l'omnibus on déboursait : 4,25 - 3,20 et 2,15 Frs.

Dans quelle mesure les prix avaient-ils évolué depuis la mise en circulation des premiers trains ? La ligne de Charleroi étant trop récente, il faut prendre pour point de comparaison une autre ligne de longueur identique : celle de Gand (57 kms), par exemple.

En 1894, toujours selon le Baedeker, le trajet Bruxelles - Gand coûtait 5,40 - 4,05 et 2,70 Frs (2). En 1844, soit cinquante ans plus tôt, pour effectuer un tel déplacement, on payait 4,75 - 3,50 et 2,25 Frs. En un demi-siècle, l'augmentation était donc respectivement de 0,65 - 0,55 et 0,45 F. L'écart entre la classe inférieure et celle immédiatement supérieure était passé de 1,25 à 1,35 Frs. La majoration qui n'était que de 10,3 % en 1ère classe et de 10,5 % en seconde classe atteignait 20 % en 3ème classe ! On serait tenté de parler d'une hausse antisociale, mais il ne faut pas oublier qu'en 1844, l'usager de la dernière classe voyageait à ciel ouvert ... Déjà, en ce temps-là, le confort se payait !

Aujourd'hui, le trajet Bruxelles-Gand vaut 120 ou 62 Frs, soit de 25 à 23 fois autant qu'en 1844.

Plaise au ciel que ces comparaisons ne tombent pas sous les yeux de quelque fonctionnaire obsédé par certain déficit chronique !

J.L.

- 1) - 2,30 - 1,75 et 1,15 avec billet aller-retour.
- 2) - ces prix étaient identiques en 1833.

## Ouvrages consultés

- Baedeker, K. Belgique et Hollande - Manuel du Voyageur. Leipzig, 1894, pp. 56 et 209.
- Dremel, E. Guide de Bruxelles et de ses environs - souvenir des Hôtels de Belle-Vue et de Flandre. Bxl. 1888, p. 233.
- Duplessy, J. and Landoy, E. Le Guide indispensable du voyageur sur les chemins de fer de la Belgique. Bxl. 1844-45, p. 28.

IN HET HALDERBOS

Er werd begonnen met de bouw van een woudmuseum, op initiatief van het bestuur van Water en Bossen. Het zal opgericht worden links van de dreef die het bos met de steenweg Halle-Nijvel verbindt.

UN SEIGNEUR D'INGENDAEL, DESSINE PAR JACQUES FRANQUART

Dans le n° 165 de l'Intermédiaire des Généalogistes - pp. 161 à 172 - M. Jean de Launois a publié une étude fort bien documentée sur l'ascendance du peintre symboliste, Fernand Khnopff (1858 + 1921).

Les Khnopff étaient Autrichiens et le seraient sans doute restés si l'un d'eux, Paul Khnopff, attaché à la Cour de l'Empereur Maximilien II n'avait été désigné pour rejoindre à Lisbonne l'Archiduc Albert, nommé Vice-roi du Portugal. Il y convola avec la fille d'un roi d'armes lusitanien et en eut un fils que l'Archiduc tint sur les fonts. Après le décès de son père, cet Albert Khnopff grandit à l'ombre de son illustre parrain et le suivit aux Pays-Bas en qualité de garde des joyaux d'abord, d'aide de la Chambre et de tapissier major, ensuite. En 1614, il épousa à Bruxelles, Aldegonde de Beuff, fille de Mathieu, Seigneur d'Ingendaele (1), et obtint sept ans plus tard une confirmation de noblesse.

Le 13 juillet 1621, mourut l'Archiduc. Sa veuve, l'Archiduchesse Isabelle, tint à lui faire des funérailles grandioses ... qu'on mit huit mois à préparer ! Elles furent dignes de celles, mémorables, de Charles-Quint et comme elles firent l'objet d'un recueil - La Pompe funèbre de l'Archiduc Albert - orné de soixante-quatre planches gravées par Corneille Galle senior (1576 + 1680) d'après les dessins de Jacques Francquart (1582 + 1651), architecte de la Cour et auteur de la très belle façade de l'actuelle église de la Trinité. Quant au texte, il avait été composé par l'historiographe Eryce Puteanus (1574 + 1646). Outre les représentants des autorités religieuses, militaires et civiles participaient aussi à ce long cortège les gens et le personnel de la Cour : parmi les aides de la Chambre, marchaient côte à côte, le gendre du Seigneur d'Ingendaele et Jacques Woislausky, Seigneur de Kinsendael (2).

Le beau-père, Mathieu de Beuff, fut-il mort plus tôt qu'on aurait pu écrire que Rhode et Uccle s'étaient associés à la cérémonie fameuse de 1621 ... mais cela eut été une trop belle coïncidence.

Ce n'est qu'une vingtaine d'années plus tard qu'Albert Knopff put relever Ingendaele. Il en jouit une dizaine d'années et mourut à Bruxelles, le 22 mai 1659. Il fut enterré à Saint-Jacques-sur Coudenberg, paroisse de la Cour. Sa veuve survécut jusqu'en 1671. Elle décéda le 11 avril et fut ensevelie à ses côtés.

Après avoir appartenu à ses deux fils (3), Ingendaele passa à leur soeur, Aldegonde Knopff, épouse de Ghislain Gambier de Lavena et ensuite à leur postérité qui en demeura maîtresse jusque fort tard dans le XIXème siècle).

Jacques Lorthiois.

#### NOTES ET REFERENCES

- 1) - Le Hof te Ingendaele, à Rhode St Genèse, actuellement transformé en maison de campagne, se trouve à proximité des anciennes papeteries de Meurs.  
Theys, C. Geschiedenis van Sint-Genesius-Rode, Bxl. 1960, pp. 256-257 - ill. p. 255. Pierron, Sander. Histoire illustrée de la Forêt de Soignes, t. II, pp. 576-577 - ill. p. 571, fig. 509.

Cette propriété ne doit pas être confondue avec celle nommée Inkendael, à Vlezenbeek, occupée actuellement par le Home des Petites Abeilles et qui appartient antérieurement à la famille Robyns de Schmeidauer.

- 2) - Le Hof te Kinsendael, à Uccle - derrière le Papenkasteel - à l'angle des rues Engeland et du Roseau. Il n'en subsiste plus que le parc hélas, laissé à l'abandon. Un article lui sera probablement consacré dans cette revue.
- 3) - L'un d'eux, Albert, qui eut également l'Archiduc pour parrain fut secrétaire du Conseil privé et Garde des Archives sous Philippe IV et Charles II. Il mourut le 15 mars 1635 et fut inhumé aussi à Coudenberg. Son épitaphe figure dans un manuscrit de la Bibliothèque Royale. B.R. Cab. Mss Fd Goethals, G.1600 s.p.

La note 39 de l'article précité doit être corrigée : c'est Francquart - Puteanus qu'il faut lire et non, Jacquart-Putaneus.

#### 500ste VERJAARDAG OPRICHTING "GROTE RAAD" TE MECHELEN

Mechelen, de oude hoofstad van de Nederlanden herdenkt in de herfst van 1973 het feit dat, in december 1473, Karel de Stoute de Beslissing nam, door het "Edict van Thionville", om de "Grote Raad" of "Parlement" te Mechelen te vestigen. Aldus ontstonden nauwe banden tussen Mechelen en diverse Franse steden, o.m. met Parijs, Dijon, Beaune en Dôle.

De vestiging van deze "Grote Raad" was voor Mechelen van kapitaal belang ; als juridische hoofdstad van de Nederlanden kende Mechelen in de XVIe en XVIIe eeuw tegelijk een enorme economische en culturele bloei

Le visiteur admirera, dans le hall d'entrée, un tableau de grand format représentant le château avant les transformations du XVIIIème siècle. Le château ne possédait alors que deux tours d'angle et était surmonté de hauts pignons. Après avoir traversé le hall, il pénétrera dans le Salon Blanc qui a gardé son mobilier du XVIIIème siècle, fauteuils, consoles, guéridons, figurines de porcelaine et biscuits de Sèvres. Séparé de cette pièce par un bureau qu'orne un tableau de 1654, le Salon Doré propose à l'attention une toile groupant cinq membres de la famille van der Dift, à laquelle le château appartient et qui le garda jusqu'à la mort de la Comtesse Antoinette van der Dift, survenue en 1947. La chapelle castrale possède un magnifique Christ en ivoire placé sur l'autel. Dans le parc, se dresse un pavillon appelé "La Tour", édifié en 1725.

ENKELE TYPISCHE BENAMINGEN VAN STRATEN TE CALEVOET, WAT DICHTERBIJ BEKEKEN

MOENSBERG : als "Moensbergh" vermeld in 1536, betekent in feite "bij een moeras gelegen heuvel".

KEYENBEMPT : in 1435 reeds beschreven en waarmee een "vochtige kleiachtige weide" werd bedoeld.

NECKERSGAT : volgens bepaalde geschriften al bekend in 1299. Eén van de vele verklaringen van deze in 't vlaamse land veel voorkomende naam "Necker" luidt als volgt :  
 - Necker : boze geest vereenzelvigd met de ziel van ongedoopte kinderen,  
 - Gat : doorgang (in 't Engels : gate = poort) !

ZANDBEEK : in 1447 geen uitleg vergende benaming. Eertijds echter bekend als "Foernt" of "Floerbeek" d.w.z. beekje in een vlak terrein.  
 Cf. Fleurbeekstraat, te Drogenbos.

"VALLEYSTRAETE" ... jawel U leest wel goed, maar dat men hiermee de huidige Calevoetstraat bedoelt, en dit nogwel vanaf 1322 ... is misschien toch wel minder bekend !

Al met al, geven deze vorige vijf voorbeelden toch wel een duidelijk beeld van wat Calevoet steeds door de eeuwen heen is geweest, tzt een meestal vochtige laaggelegen weide, gevarieerd wat betreft de bodemgesteldheid en waar beken of beekjes légio waren !

En onder welke volkse benaming staat deze wijk nu beter bekend ? ... natuurlijk zonder de minste twijfel "de Horzel of Bourdon" !

Maar daarmee is de kous verre van af, want eens te meer heeft de plaatselijke toponymie ons parten gespeeld ... met dien verstande dat de juiste oorspronkelijke betekenis in de nevel der tijden verloren is gegaan.

Ter zake, wat betekenen dan in feite "Horzel" ? Het ware juist van "heuzel" te spreken, hetgeen betekent ... nee ... heus niet hetgeen je denkt ... daarmee heeft het hoegenaamd geen uitstaans ... maar hiermee werd bedoeld : "vochtige weide", wel ja ... kan het nu ook anders !

Hiermee ligt het dan ook voor de hand dat de franse vertaling ... op niets slaat, want zelfs in 't beste geval zou "Bourdon" toch de vertaling van "hommel" moeten wezen, aangezien de geëikte franse term voor "horzel" toch nog altijd naar o.i. "frelon" is, waar of niet ?

Inlichtingen over het verleden van Calevoet zijn steeds welkom.

Robert Boschloos.

#### ENKELE BIJZONDERHEDEN OVER MGR PHILLIPE-EVRARD VAN DER NOOT (1694 + 1730)

In een bijdrage voor het tijdschrift "Eigen Schoon en de Brabander" schreef de Heer Vanoppen een artikel over de Volksgeneeskunde door de Eeuwen heen in Erps-Kwerps. In het deel over de H. Barbara cultus heeft de schrijver het over Mgr Philippe-Evrard van der Noot, bisschop van Gent, geboren in 1694 te Carloo-Sint Job.

Na de kerk van Erps-Kwerps albrande in 1706, werd zij herbouwd. De Mgr huldigde de kerk in en plaatste er de relieke van de H. Barbara. Na de inhuldiging de bisschop het vormsel toe. Op deze plechtigheden waren vele prominenten aanwezig waaronder Roger-Wauthier van der Noot, Baron van Carloo, broer van de bisschop en Philippe-François van der Noot, Baron van Meldert, heer van Billichout waarschijnlijk de zoon van vorige. De bisschop van Gent was samen met zijn broer Maximiliaan-Claude van der Noot eigenaar van het Wijnehof te Erps-Kwerps, die in 1764 in de huidige stand herbouwd werd. Boven de inrijpoort staat het schild van van der Noot met de leuze "Respice in fine" (Kijk naar het einde, pas op voor het einde).

Robert Boschloos.

#### REUNION AMICALE D'OCTOBRE

Elle aura lieu le 24 octobre prochain, 9, rue R. Scott, à 20h15. Nous pourrions admirer les diapositives de Melle Verbruggen, membre de notre Cercle (Uccle Centre).

#### VRIENDENBIJeenKOMST VAN OKTOBER

Zij zal plaats hebben op 24 oktober e.k., Robert Scottstraat, 9, om 20h15. We zullen de dia's van Mej. Verbruggen bewonderen (Ukkel Centrum).

#### PERSONNALIA

M. Guy MEERT, Administrateur de notre cercle, vient d'être désigné comme Membre du Conseil de l'Agglomération Bruxelloise. Nous l'en félicitons vivement.