

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



Geschied- en  
heemkundige kring  
van Ukkel  
en omgeving

# UCCLENSIA

Numéro 49



# 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  
Décembre 1973 - n° 49

Tweemaandelijks tijdschrift  
December 1973 - nr 49

## VOUS LISEZ LE DERNIER "UCCLENSIA" DE L'ANNEE 1973

aussi, nous permettons-nous de vous rappeler que les cotisations pour 1974 sont fixées comme suit :

Membre de soutien : 120 Frs  
Membre protecteur : 200 Frs (minimum)  
Membre étudiant : 60 Frs

Afin de nous éviter des frais de rappel inutiles, nous prions nos membres qui ne l'auraient pas encore fait de bien vouloir verser dès à présent le montant de leur cotisation 1974, au CCP n° 622.07 de notre Cercle, rue Robert Scott, 9, 1180 Bruxelles, et les en remercions.

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

Le 22 décembre 1873, l'Etat belge mettait en service la ligne Calevoet-Rhode Saint Genèse, deuxième tronçon de la liaison Bruxelles-Luttre-Charleroi.

Pour rappeler cet événement, notre section "Roda" organisera une exposition consacrée à l'histoire de la ligne et au passé du quartier de la gare. De nombreuses pièces non exposées à Calevoet y figureront. Elle se tiendra "AU DUC DE BRABANT", place de la Gare, 15, à Rhode-Saint-Genèse.

Ouverture officielle : le SAMEDI, 15 décembre 1973, à 11 heures.  
Elle sera accessible le vendredi 14 et le lundi 17 : de 17 à 21 h  
le samedi 15 et le dimanche 16 : de 11 à 13 h et de 15 à 21 h.

Nous espérons que nos membres auront à coeur d'assister nombreux à l'ouverture de cette exposition, première manifestation importante du Cercle Roda.

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

Op 22 december 1873 stelde de Belgische Staat het tweede gedeelte open van de spoorlijnverbinding Brussel-Luttre-Charleroi, namelijk Kalevoet-Sint Genesius-Rode.

Om dit te herinneren zal onze afdeling "Roda" een tentoonstelling organiseren over de geschiedenis van deze lijn en over het verleden van de stationswijk. U zult er talrijke voorwerpen kunnen bekijken die in Kalevoet niet tentoongesteld werden. Die tentoonstelling zal plaats hebben in de afspanning "AU DUC DE BRABANT", Stationsplein 15 te Rode.

Officiële opening : ZATERDAG, 15 December, om 11 uur.

Toegangsuren : vrijdag 14 en maandag 17 : van 17 tot 21 u.

zaterdag 15 en zondag 16 : van 11 tot 13 u en van 15 tot 21 u.

Wij hopen er te mogen op rekenen dat onze leden de opening van deze tentoonstelling talrijk zullen bijwonen ; het is inderdaad de eerste belangrijke manifestatie van de kring "Roda".

#### DE DAG WAAROP HET STATION IN DE LUCHT MOEST VLIEGEN

Vrijdag 1 september 1944 ... Het is ongeveer 10 uur. In het station Rode stopt een van Brussel gekomen Duitse militaire trein volgeladen met wapens en munitie en bewaakt door talrijke soldaten. Blijkbaar werd hij in het Zuidstation op een slecht spoor geplaatst en in een verkeerde richting gezonden ... Maar was het wel een vergissing, of was het een sluwheid van de weerstand ? De avontuurreis van het gevangentransport naar Duitsland dat dagen en dagen rondzwerfde van de ene hoek naar de anderre, zonder nooit de goede (of slechte ! ) bestemming te bereiken en waarvan tenslotte de inzittenden vrijgelaten werden, maakt deze veronderstelling wel mogelijk.

Zo bleef onze munitietrein stilstaan te midden van een wijk waarvan vele inwoners afwezig waren. Onder de weinigen die gebleven waren, bevond zich Mej. Sabine De Cort waaraan wij dit relaas te danken hebben. Vanuit haar herberg "Au duc de Brabant", gelegen op het Stationsplein, kon zij het gedoe gadeslaan. Plotseling daalden drie geallieerde vliegtuigen naar het konvooi, als arenden op hun prooi, en namen het krachtig onder vuur. De toestellen gingen weer de hoogte in, plaatsten zich terug in de goede richting om opnieuw in volle vaart te dalen en de wagons te beschieten. Vele soldaten bleven liggen ; een van hen werd letterlijk aan stukken gehakt en stierf op de stoep vóór de afspanning van Mej. De Cort. De laatste wagon was aan het branden en op ieder ogenblik kon de hele trein opgeblazen worden, en, met de trein, de hele wijk.

Een Duitse officier gaf bevel aan zijn mannen de wagon los te maken, maar geen enkele durfde gehoorzamen. Zo ging hij zelf op het spoor geholpen door enkele soldaten aangemoedigd door zijn krachdige houding en lukte erin de wagon verder te duwen, omringd door vuur en vlam. Het ergste werd vermeden, maar wanneer enkele minuten later de wagon explodeerde vlogen projectielen van alle aard de lucht in met een zodanige kracht dat de stukken werden teruggevonden tot in de wijk van de Nieuw Rodelaan.

Dit incident werd fataal voor Pieke Denis, de cafébaas die zijn goede bier schonk in de oude molen, rond 1850 opgetrokken, langs de Gevaartvijver en wiens plaats later ingenomen werd door de verlengde Zoniënwoodlaan. De man stond heel waarschijnlijk buiten te kijken wat er gebeurde en toen de wagon de lucht in vloog, werd hij zwaar gewond aan het hoofd. In de janboel die op dat ogenblik

heerste, was het niet meer mogelijk een ambulancewagen te vinden om de gekwetste naar het hospitaal te leiden. Zo werd hij met een kruiwagen naar Sint-Elisabeth gevoerd, waar hij kort nadien overleed.

Wat de Duitse officier betreft, deze werd in volle haast naar het hospitaal van Charleroi gezonden. Even later kwam hij terug naar Rode. Zijn lichaam was vol verband. Aan Mej. De Cort vroeg hij of zijn manschappen zich goed gedragen hadden na zijn vertrek en of zijn geen schulden achtergelaten hadden. Zonder twijfel mag gezegd worden dat hij door zijn moedige houding, het leven van zijn soldaten, maar ook het leven van vele mensen in de buurt gered had.

Volgens "La Dernière Heure", het enig dagblad dat enkele regels wijdde aan de gebeurtenis, werd het verkeer pas op 7 september hersteld (1). Het feit dat de kranten hiervan niet gesproken hebben is te wijten aan de omstandigheden. Zij die verschenen onder de bezetting verdwenen, en wanneer de vooroorlogse bladen terug te voorschijn kwamen, was het te laat om een relaas te geven van wat toen maar als een plaatselijke gebeurtenis beschouwd werd.

De overlevering van Mej. De Cort, ooggetuige van het drama, is het enig spoor dat overbleef van wat er te Rode gebeurde op 1 september 1944. Het scheen ons dan ook volop gerechtvaardigd dit relaas te publiceren. Mocht een van onze lezers daaroverbijkomende details kennen of zou iemand in het bezit zijn van e.a. voorwerp dat aan deze gebeurtenis herinnert, dan zouden wij hem zeer dankbaar zijn, moest hij het ons laten weten.

R. Van Nerom, M. Maziers.

- (1) Werden geraadpleegd : Le Soir, Het Nieuws van der Dag, Algemeen Nieuws, Brüsseler Zeitung (dagbladen die verschenen onder de bezetting), La Dernière Heure, De Eendracht, Gazet van Halle, Le Soir, La Libre Belgique, Front, Les Nouvelles du Brabant, Le Journal de Charleroi, La Nation Belge, Le Peuple.

#### ENCORE LA LIGNE 124

Ainsi que vous avez pu le lire en première page, notre section "Roda" organise une exposition consacrée au 100<sup>e</sup> anniversaire de la ligne Bruxelles-Luttre. A cette occasion, nous exposerons une partie des pièces déjà présentées à Calevoet, mais aussi une série de documents découverts ultérieurement ou concernant spécialement Rhode-Saint-Genèse. L'analyse de certains de ces documents, datant des années 1860-70, contribuera peut-être à éclaircir un peu l'histoire de cette ligne, très mal connue jusqu'à présent, ainsi que le montre l'article de notre administrateur, M. de Pinchart, paru dans le dernier numéro d'Ucclesia.

Le 28 mars 1865 était déposé sur le Bureau de la Chambre "un projet de loi relatif à divers travaux d'intérêt public" (1). Son article 2 concerne la création d'un "chemin de fer de Bruxelles à Châtelineau, par Luttre". L'exposé des motifs insiste sur la nécessité de rectifier le tracé primitif de la ligne

Bruxelles-Charleroi, qui passait par Braine le Comte et Manage, en réduisant ainsi la distance, donc le prix du transport et en desservant "une partie importante du Brabant ... Braine - Lalleud (sic ! ), Waterloo, Rhode-Saint-Génèse (resic ! ), etc...". La section Luttre-Châtelineau, traversant la zone située au nord de Charleroi, permettra aux nombreuses industries qui y sont implantées d'expédier leurs produits vers le Nord sans passer par la capitale du Pays Noir.

Ce projet est l'aboutissement d'une série de pressions exercées depuis longtemps sur le gouvernement, surtout par les industriels carolorégiens qui appuient fortement le projet des entrepreneurs Hans ; on peut même se demander dans quelle mesure ils ne l'ont pas financé. Lors de la séance du 17 mars 1865, lecture est donnée à la Chambre de plusieurs pétitions émanant de la région, notamment celle d'habitants de Gilly, datée du 10 février 1863 (2). Notre région a également manifesté son impatience de se voir dotée d'un chemin de fer : c'est ainsi que, par des pétitions datées respectivement du 20 janvier et du 10 mars 1864, 44 habitants de Waterloo et 47 Rhodiens associaient assez curieusement des récriminations à propos des droits d'accises sur la bière à une demande de création d'une ligne de chemin de fer sur leur territoire (3). Le Conseil communal de Rhode introduira une pétition dans le même sens le 30 janvier 1865 (4).

La discussion à la Chambre, puis au Sénat, consiste essentiellement en un chœur de récriminations émises par les élus d'arrondissements qui s'estiment négligés par le projet : les mandataires de Charleroi engagent une controverse avec le Ministre des Travaux Publics sur le point de savoir si la construction de la ligne doit être considérée comme un cadeau pour leur région ou une bonne affaire pour l'Etat ; ceux de Nivelles, eux, insistent pour que le nouveau chemin de fer passe le plus près possible de leur ville. Bref, on serait tenté de dire : rien de nouveau sous le soleil, sinon qu'à l'heure actuelle, ce serait plutôt de travaux routiers qu'il s'agirait et que ce serait plutôt pour les écarter de leurs électeurs que nos parlementaires dépenseraient tant de salive ...

Finalement, le projet est adopté à l'unanimité des présents, moins quelques abstentions (5). Le texte de la loi est signé le 8 juillet par Léopold Ier, quelques mois avant sa mort (6). Il ne reste plus qu'à l'appliquer. Les projets de constructeurs privés ne manquent pas, le problème majeur étant de savoir s'il faut rechercher le tracé le plus rectiligne possible ou s'il vaut mieux consentir de légers détours pour assurer un trafic local à la nouvelle ligne (7). Le Ministre promet la mise en adjudication dans le courant de l'année 1866, mais il faut attendre le 16 décembre pour voir paraître au Moniteur un Arrêté Royal concédant à la Compagnie des Chemins de Fer des Bassins houillers du Hainaut, récemment constituée, la construction de la seule section Luttre-Châtelineau (8). Pour Bruxelles-Luttre, il faut attendre le 9 juin 1867 pour que soit accessible au public le cahier des charges, qui est tellement exigeant que, le 29 septembre suivant, il est remanié, mais sans succès : en effet, aucun soumissionnaire ne se présente aux deux séances d'adjudication. Dès lors, comme prévu dans la loi, la construction se fera aux frais du Trésor (9).

Pour bien comprendre la position de l'Etat dans cette affaire, il faut se replacer dans le contexte de l'époque : de l'avis même des plus chauds partisans de la libre entreprise, le pullulement des sociétés privées avait créé

une anarchie incroyable dans les communications ferroviaires (doubles emplois, lenteurs de construction des lignes, problèmes de tarifs, de redevances à l'Etat, de raccordements de lignes, ...). Dès lors, il est plausible que les atermoiements du gouvernement, qui, rappelons-le, avait concédé assez rapidement la section Luttre-Châtelineau, étaient dus à sa volonté de ne pas doubler la ligne de Charleroi, par Braine le Comte et Manage, l'une des plus rentables du réseau national, surtout pas au profit d'une compagnie privée, sans pour autant mécontenter les élus de Nivelles à qui on avait promis un chemin de fer, mais sans délai précis de construction (10). Mais dès la fin de 1868, les choses changent : à cette époque, en effet, la Compagnie française des Chemins de fer de l'Est entreprend le rachat des lignes situées dans l'est de notre pays, ce qui pourrait poser un problème diplomatique, et même stratégique au cas où éclaterait un conflit franco-prussien (ce qui, on le sait, se produira en 1870). Il me semble donc que ce n'est pas par hasard qu'après avoir louvoyé pendant trois ans et demi, le gouvernement se décide brusquement à dresser un nouveau cahier des charges, accessible le 15 décembre 1868, et à annoncer la mise en adjudication des terrassements et ouvrages d'art du tronçon Bruxelles-Calevoet pour le 27 janvier 1869 : il s'agit de montrer que l'Etat est déterminé, désormais, à construire et exploiter lui-même au moins les lignes principales, même lorsque, comme ce fut le cas ici, cette attitude entraîne pour lui des actions judiciaires ; la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut prétendait, en effet, jouir d'un droit sur la construction de la partie principale de la ligne, sans doute lié à la concession de la section Luttre-Châtelineau. Faute de temps, je n'ai pu rechercher les antécédents et l'issue de ce procès, mais la suite des événements prouve évidemment que l'Etat a pu poursuivre dans la voie (c'est le cas de le dire ! ) qu'il s'était fixée. Comme le dit le Moniteur des intérêts matériels, "ce petit incident (sic ! ) n'est pas fait pour débrouiller les rapports ... entre l'Etat industriel et les Compagnies concessionnaires" (11).

Ainsi qu'il a déjà été indiqué, c'est surtout dans la région de Nivelles que le tracé de la nouvelle ligne suscitait le plus de controverses. A Rhode St Genèse également, bien qu'à une moindre échelle : ayant réussi à l'écartier de son domaine, situé le long de la chaussée d'Alseberg à Braine l'Alleud, le général Goethals serait responsable des deux courbes brutales que décrit la ligne à Linkebeek et à Rhode. C'est du moins ce qu'écrit Constant Theys, qui ne cite malheureusement pas sa source, ce qui m'a empêché d'approfondir la question (12).

C'est donc le 27 janvier 1869 que furent adjugés les terrassements et ouvrages d'art de la section Bruxelles-Calevoet au Gouvernement Provincial du Brabant. Le département des Travaux Publics avait envisagé deux hypothèses : faire supporter les frais d'acquisitions des terrains et d'expropriation par les firmes adjudicataires, ou les faire supporter par l'Etat. L'expérience semble avoir prouvé que la seconde était la meilleure, puisqu'elle seule fut proposée pour les dernières sections : Rhode-Braine et Nivelles-Buzet (13). La possibilité de choix entre ces deux hypothèses empêche de déterminer quelles sont les firmes qui ont enlevé les adjudications en se basant sur les soumissions, sauf pour les deux dernières sections : Rhode-Braine à J. Fichet, de Saint-Gilles, pour 827.320 francs, et Nivelles-Buzet à Bosmans frères, de Louvain, pour 152.220 francs. Les archives du

du Ministère des Travaux Publics nous apprendraient sans doute comment le Ministre a tranché le cas des autres sections.

Le terrain était préparé, on passe à la fourniture de 124.000 billes de chêne, "entaillées et forées pour le sabotage (sic !)", livrables aux chantiers de Gand et d'Ostende pour y être préparées à la créosote, dérivé du charbon destiné à protéger le bois. Concurrément furent adjugés les rails en acier, du type Vignole, avec accessoires en fer (joints, éclisses, boulons, écrous, rondelles ...), puis une grande plaque tournante de 13,50 mètres, destinée à la station de Luttre, et 28 plaques tournantes de 4,60 mètres à répartir le long de la ligne, enfin une série d'aiguillages (appelés excentriques à cette époque), croisements et traversées de voies. La dernière opération à effectuer fut le ballastage et la pose des voies, obtenues après une séance d'adjudication inutile par l'entreprise Fichet pour la somme de 304.000 francs (section Bruxelles-Braine), le 24 août 1872.

Un peu plus d'un an après, s'ouvrait la section Bruxelles-Calevoet (20/09/1873) ; ensuite vinrent Calevoet-Rhode (22/12/1873) et, en 1874, Rhode-Waterloo (01/02), Waterloo-Braine (10/03), Braine-Lillois (10/04) et Lillois-Luttre (01/06). Toutefois, ce n'est que le 1er juillet 1874 que les trains directs abandonnèrent la ligne de Braine le Comte et Manage. A ce moment, il y avait neuf trains par jour entre Bruxelles et Charleroi, dont six omnibus ; quatre d'entre eux étaient prolongés jusqu'à ... Namur ! Les omnibus mettaient 1h50 de Bruxelles à Charleroi, les autres, directs jusqu'à Gosselies, puis omnibus, ne mettaient "que" 1h10 (14).

Il est intéressant de noter qu'actuellement encore, lorsque la circulation est interrompue sur les deux voies en un point quelconque de la ligne Bruxelles-Luttre, les trains directs rejoignent Bruxelles ou Charleroi par Manage et Braine le Comte. Inutile de dire que cette solution de fortune n'est que très rarement utilisée à notre époque, où le chemin de fer a la réputation méritée d'être le moyen de transport le plus sûr et le plus régulier. Mais, il y a cent ans, nul n'avait la garantie de sortir entier du train dans lequel il était monté : la presse de l'époque déborde littéralement de récits d'accidents ferroviaires, plus ou moins spectaculaires et dramatiques, qui excitent la verve des caricaturistes et rédacteurs. L'Indépendance belge raconte même les malheurs d'un jeune homme n'ayant pris que trois fois le train dans sa vie : les deux premières, le convoi avait "simplement" déraillé, la troisième, ce jeune homme faillit être amputé d'une jambe suite à l'accident de la gare de Poix, qui fit beaucoup de bruit (au propre et au figuré ! ) en septembre 1873 (15). On comprend dès lors que, juste avant d'annoncer (avec quelle ironie ! ) l'ouverture de la section Bruxelles-Calevoet, le quotidien bruxellois "La Chronique" ait inséré un scénario caustique racontant un voyage-type en chemin de fer (15). Ces documents, trop longs pour être reproduits ici, figureront à notre exposition (16).

Ce modeste article n'avait pas la prétention d'être complet ; beaucoup de recherches restent à faire. Puisse-t-il simplement permettre de mieux comprendre les bouleversements profonds qu'ont subi les chemins de fer en un siècle. L'histoire ne doit pas susciter de lamentations sur

la perte d'un passé le plus souvent idéalisé ; elle doit contribuer, au contraire, à faire prendre conscience du fait qu'une évolution est inévitable, et même souhaitable dans la mesure où elle n'abolit pas ce qui fait le charme de la vie. Personnellement, je suis heureux de faire quotidiennement le trajet de Rhode-Saint-Genèse à Charleroi, en 1973 plutôt qu'en 1874 !

Michel Maziers.

- (1) Doc. parlem., 1864-65, Chambre, n° 137 ; Sénat, n° 111.
- (2) Ann. Parlem., 1864-65, Chambre, p. 655.
- (3) Doc. parlem., 1864-65, Chambre, n° 89, p. 5 et n° 159, p. 77.
- (4) Ann. parlem., 1864-65, Chambre, n° 125, p. 2.
- (5) ibid., Chambre, pp. 1021-1219 ; Sénat, pp. 483-519.
- (6) Moniteur belge, 13/07/1865, pp. 3593-3594.
- (7) Moniteur des intérêts matériels, hebdomadaire donnant des renseignements concernant "tout ce qui a rapport au bien-être général, hormis la politique", 1865, n° 23, 26 et 29.
- (8) ibid., 1866, n° 5 et 1867, n° 1.
- (9) ibid., 1867, n° 23, 29 et 52, et 1868, n° 37.
- (10) ibid., 1867, n° 39 et 1868, n° 38.
- (11) ibid., 1869, n° 4, pp. 45 et 52.
- (12) C. Theys, Geschied, van Sint-Genesius-Rode, bl. 485.
- (13) Ces indications et celles qui suivent sont extraites du Moniteur des intérêts matériels, années 1869-1872.
- (14) Moniteur belge, 1873, n° 261 et 353, et 1874, n° 27, 67, 96-97, 151 et 179.
- (15) L'Indépendance belge, 21 septembre 1873.
- (16) La Chronique, 18 septembre 1873.

#### DE ELECTRIFICATIE VAN DE SPOORLIJN 124

Het idee de elektrische energie te gebruiken voor de lijn Brussel-Charleroi werd reeds besproken vóór W.O. II, en ontstond door het succes van de toenmalige reizigerslijn Brussel-Antwerpen (1). Maar de werken moesten een vertraging ondergaan door het wereldgebeuren en konden pas beginnen op het einde van 1946, tegelijkertijd op de lijn 124 en het zijspoor dat te Linkebeek afwijkt, om via de ceintuurbaan omheen Brussel, Antwerpen-Noord te bereiken (goederenlijn). Deze werken waren aanvullend in de mate dat zij de rechtstreekse verbinding tussen een belangrijk kolenmijnencentrum en onze grootste zeehaven moesten mogelijk maken.

De onderneming bracht vele moeilijkheden met zich. Het was inderdaad niet voldoende palen te planten en draden te spannen langs de bestaande sporen. Het was o.m. ook noodzakelijk de perrons van alle stations te verhogen. Overwegen brachten ook heel wat problemen mee, in het bijzonder wanneer zij gelegen waren op wegen waar wagens met grote afmetingen voorbij kwamen. Dit is de reden geweest waarom de overwegen van Rode en van Eigenbrakel afgeschaft werden. Ook bruggen moesten verhoogd of herbouwd worden, zoals b.v. te Roux. Bochten moesten geredificeerd worden, o.m. te Rode waar het laatste huis van Zoniënwoodlaan om die reden afgebroken werd. De schuinheid van het spoor werd zo uitgerekend dat een snelheid van 120 km per uur

mogelijk zou zijn, zelfs in de bochten (Rode, Lillois, Luttre). Gedurende de eerste maanden echter moesten de spoortreinen integendeel vertragen tot het zetten der gronden voleindigd was. De onkosten van de electrificering van de beide lijnen werd geschat op 1.550 miljoen frank, als volgt onderverdeeld : elektrische leidingen en onderstations : 323 miljoen ; rollend materieel : 541 miljoen ; burgerlijk geniewerk : 490 miljoen ; signalisatie : 196 miljoen.

De inhuldiging van de vernieuwde lijn had plaats op zaterdag 19 november 1949 ; de Heer P.W. Segers, toenmalige Minister van Verkeerswezen en talrijke hoge prominenten waren tegenwoordig. De afstand tussen Brussel en Charleroi werd door de inwijdingstrein in 45 minuten afgelegd. Bij die gelegenheid werden proeven gedaan van een nieuwe methode van telefoonaansluiting ; de telefoon aan boord van een trein. Van een wagen voorzien van de nodige antennes was het mogelijk eenieder welke abonné op te roepen via drie vaste stations gelegen te Alsemberg, Nijvel en Courcelles. Dit gaf aanleiding tot een humoristisch incident. Nadat hij een gesprek had met zijn echtgenote te Antwerpen, had de Heer Segers het gedacht de Heer Eyskens, die toen Eerste Minister was, op te bellen. Deze laatste stond verbluft en antwoorde tekstueel : "Hoedat ? ... O ja, de Heer Segers ... In een trein ? ... Welke trein ? " !

Over het gehele traject waren de nieuwsgierigen talrijk, te Luttre had men er zelfs de schoolkinderen bij geroepen. De interesse voor de nieuwe trekkracht verwerkte een andere komische episode : terwijl de koeien, schijnbaar reeds geblaseerd, het hoofd nog zelfs niet omdraaiden om naar de nieuwe trein te kijken, werd te Vorst een voetbalmatch gedurende enkele minuten onderbroken. De spelers lieten inderdaad de bal varen om de nieuwe trein beter te kunnen bewonderen !

De regelmatige reizen begonnen op zondag 20 november. In het begin, waren het alleen de doorgaande treinen die de elektrische lijn gebruikten. Met de geleidelijke stijging van het aantal reizigers, kon men weldra om het uur een trein doen starten. Vieren-twintig jaar later wordt de afstand Brussel-Charleroi afgelegd in 41 minuten, niettegenstaande de halte ingesteld te Nijvel sinds anderhalf jaar, terwijl de omnibuslijn vaak verlengd wordt van Eigenbrakel to Nijvel, hetgeen betere aansluitingen betekent. Men kan de voortuigang niet tegenhouden ...

R. Van Nerom, M. Maziers.

- (1) Alle gegevens van dit artikel werden gevonden in de dagbladen van 19, 20 en 21 november 1949, waarin o.m. de officiële redevoeringen en vooral de technische uitleg door de verantwoordelijken van de N.M.B.S. overgenomen werden,

#### RHODE SAINT GENESE: LE HOF TE STEENVOORDE OU LA FERME RETROUVEE

Nonobstant sa disparition entérinée par Theys en 1960 (1), le Hof te Steenvoorde (ou Steenberghe) occupe toujours à l'insu de tous sont emplacement multiséculaire à l'angle de la rue de l'Ecole (Schoolstraat) et du Bierenberg (2). Encadrée par des constructions banales, la blanche maison portant n° 6

se distingue néanmoins de ses voisines par son perron haut de six marches et sa baie médiane aveugle. L'adjonction d'un étage et d'une plate-forme ajoute encore à la singularité de ses proportions.

La cartographie ancienne ne nous apprend pas grand chose à son sujet. C'est en vain qu'on cherche Steenvoorde sur la toile d'Ignace Van der Stock (3). Figurant anonymement sur celle de Ferraris (4), elle a été répertoriée par Vandermaelen en 1836 (5) et par Popp ultérieurement. Elle appartenait alors à un cultivateur nommé G. Panneels. Sa superficie atteignait encore 1 H. 15 A. 18 C.

\*\*\*\*\*

Oubliée de tout le monde, cette ferme était autrefois, avec notamment Boesdael et Lansrode, l'une de celles qui bénéficiaient de droits d'affouage, de glandée ou de pâture en Soignes. C'est à ce titre que Sander Pierron lui a consacré un long paragraphe dans sa célèbre monographie (6).

C'est le 8 février 1483, que Maximilien d'Autriche et son fils Philippe avaient autorisé Hugues de Douvrin, ancien Ecuyer de Charles le Téméraire (7) à faire pâturer en Soignes six chevaux, douze vaches, vingt-quatre porcs et deux cents brebis du Hof te Steenvoert qu'il venait d'hériter de ses parents.

D'une rentabilité médiocre, cette ferme changea très souvent de propriétaires dont la condition sociale fut de plus en plus modeste. De même, son étendue ne cessa de s'amenuiser pour ne plus atteindre qu'une dizaine de bonniers au milieu du XVII<sup>ème</sup> siècle. La confirmation de cette décadence apparaît dans le nouveau règlement forestier décrété par Philippe IV, le 30 avril 1660. Le privilège de Steenvoorde, considérablement réduit, ne s'applique plus qu'à douze vaches, quatre chevaux et cinquante porcs.

De ventes en partages, Steenvoorde sans cesse amputé devait tomber au rang des plus humbles métairies. En 1784, lors de sa cession par Pierre Fastenaeckels aux époux Panneels-Herremans, Steenvoorde ne comptait plus que quarante verges (8). Le droit de pâture, soigneusement mentionné avec l'inévitable référence au "Keurboeck" de 1660 n'était sans doute qu'une compensation bien illusoire à cette médiocrité ...

L'annexion des anciens Pays-Bas autrichiens rendit exécutoires dans ces régions les lois de la République et notamment celles abolissant la féodalité. Accordé gracieusement par le Prince à un sujet, dénué de toute inféodation, le privilège de Steenvoorde n'était qu'un droit d'usage destiné à compenser dans une certaine mesure les dommages causés par le gibier de la forêt domaniale.

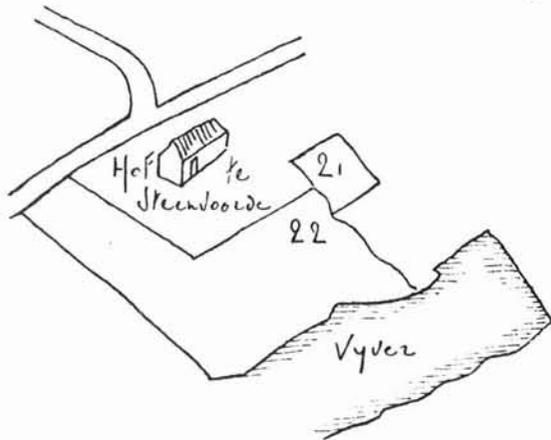
C'est ce que le fermier Jean Panneels déclara en février 1804 au Commissaire des Forêts. Ce dernier, insensible à l'argumentation, adressa au Préfet un avis défavorable qui ne fut point partagé par le Conseil de Préfecture. Le 10 fructidor an XIII (25 août 1805), Jean Panneels était "maintenu dans son droit et privilège sur le pied et la manière dont il en a joui jusqu'à présent".

Tel est selon Sander Pierron l'épilogue du conflit qui opposa le fermier Panneels aux autorités françaises. Pour Theys, qui se réfère cependant aux



DOUVRIN

d'après les plans cadastraux  
au XIX<sup>e</sup> siècle.



Steenvoorde en 1715 (n<sup>o</sup>s 21-22,  
biens de l'Abbaye de la Cambée).



Hof te Steenvoorde

octobre  
1972  
S

archives du Département de la Dyle (9), Panneels fut naturellement débouté, "tous les privilèges ayant été abolis par les autorités occupantes". Il semble que l'historien de Rhode ait conclu hâtivement sur base d'une idée reçue. Combien ne se sont pas ainsi illusionnés sur l'égalitarisme de la République au vu de sa devise ? Et cependant, Theys croyait aussi aux "accommodements avec le Ciel", puisqu'il a noté que l'ultime droit d'affouage, celui dont jouissait le Duc d'Arenberg comme héritier des Sires de Beersel, aurait été racheté par l'Etat belge en 1899 pour 28.697 francs (10). Que la République ou plutôt l'Empire ait voulu obliger ce rallié de haut rang n'a rien pour surprendre. Que justice fut semblablement rendue au paysan de Rhode est digne d'un apologue. A l'époque, il est vrai, celui du Meunier de Sans-Souci était encore dans toutes les mémoires.

Jusqu'en 1833, Steenvoorde conserva son droit de pâture. En théorie, du moins, car le défrichement opéré par la Société Générale avait vidé le privilège de toute sa substance. C'est la raison pour laquelle, le 12 juin 1833, le Notaire J.B.J. Vanderlinden, de Bruxelles, s'adressait à la direction de la banque au nom de Marie-Anne Panneels, veuve de Michel Jacquemyns. Produisant un extrait du livre d'ordonnances de S.M. et l'interprétation qu'en fit le Greffier J. Bourgeois, le 30 avril 1660, il offrit à la Générale le rachat du droit de pâture moyennant 2.130 florins des Pays-Bas (11). Le 30 juillet, le Gouverneur Ferdinand Meeûs qui n'avait encore ni couronne, ni particule, réclama un projet d'acte et le 28 août, la Veuve Jacquemyns reconnaissait avoir reçu de la Société Générale pour favoriser l'Industrie nationale représentée par son Gouverneur et son Secrétaire, la somme de 3.386,24 francs "pour rachat et extinction du droit de pâturage et de parcours dans les triages de la forêt de Soignes, désignés dans le livre d'ordonnances ci-après."

La veuve Jacquemyns avait eu plus de chance dans ses négociations avec la puissante société que n'allait en avoir son propre Gouverneur, lorsqu'il réclamera en 1845 le rachat d'un droit similaire lié jadis à la possession de sa ferme de Gallemarde, à La Hulpe (12). Entretemps, il est vrai que l'Etat s'était substitué à la Générale. Ce n'était donc pas avec lui-même que M. le Gouverneur avait à traiter, mais avec le Ministre des Finances. Ce dernier démontra au Comte de Meeûs que ses droits étaient prescrits par la négligence de ses prédécesseurs. L'affaire en resta là. Ils savaient autant l'un que l'autre que si les gens de finance vendent volontiers du vent, ils n'ont point coutume d'en acheter.

Jacques Lorthiois.

#### NOTES ET REFERENCES

- 1) - Theys, C. Geschiedenis van Sint-Genesius-Rode, Brussel 1960, pp. 248 à 250.
- 2) - Bierenberg, n° 4.
- 3) - La plus grande carte figurative de la région sonienne, réalisée en 1660 par le peintre Ignace Van der Stock, d'après celle manuscrite exécutée en 1639 par Lambert Laurin. Au sujet de ces documents, voir Sander Pierron, Histoire illustrée de la Forêt de Soignes, t. I, pp. 27 à 30.

- 4) - Publiée à l'initiative de la Fondation Pro Civitate - feuille de Braine l'Alleud 78 (F.8) 2.
- 5) - Section B. partie dite "Gehucht Ten Hoeck" n° 187 0/60/20 terre lère cl.  
 187 0/30/20 " " "  
 188 0/23/20 jardin  
 189 0/00/72 maison 13e cl.  
 190 0/00/86 " " "

Sur une carte de 1715, Steenvoorde représentée sous la forme d'une habitation basse est située de l'autre côté du Bierenberg, face à la Schoolstraat !

B.R. 13.527, G. Couvreur. Plans des propriétés de l'abbaye de la Cambre. Tome I, f° 49 "Rode, tweede deel".

- 6) - Sander Pierron, op. cit. t. II, pp. 384-385.
- 7) - Hugues de Douvrin, fils de Jean et de Perrine d'Avelus, fut également maître d'hôtel d'Engelbert de Nassau et bailli de Ninove (1485-87). Sa femme, Béatrix de Mol lui avait apporté la terre de Capelle-Saint-Ulric et le fief de Steyvoort ou Steenvoort, sous Ternath. Est-ce de là que provient la seconde dénomination de notre ferme rhodienne ? D'après Sander Pierron, Steenvoorde désignerait un gué pierreux. La situation élevée de la ferme permet de croire à une transposition de nom.  
 Après le décès de Béatrix de Mol, Hugues de Douvrin épousa Barbe Pipenpoy qui lui survécut.  
 Wauters, A. Histoire des environs de Bruxelles, Bxl. 1855, t. I, pp. 392 et 419.  
 De Cacamp, F. Les Lignages de Bruxelles, in Brabantica t. II, 2ème partie, p. 100 et t. VIII, 2ème partie, p. 898.  
 Lindemans, J. Oude Brabantse geslachten : Pipenpoy. Brussel 1953, p. 12.
- 8) - D'après l'acte de vente passé devant le Notaire Henri Godt, de Bruxelles, le 22.5.1784 et réalisé devant les Echevins de Rhode, le 10/9/1784.
- 9) - Theys, C. Op. cit. p. 249.
- 10) - Theys, C. Op. cit. p. 48 et, du même auteur, Geschiedenis van Beersel, Brussel 1963, p. 134. Ce privilège remonterait à Godefroid de Hellebeke.
- 11) - A.G.R. Archives de la Société Générale, forêt de Soignes lère maîtrise, n° 767.
- 12) - Sander Pierron, op. cit. t. II, pp. 381 à 383.

#### LE DOMAINE DE LA HULPE, UN SECOND "VAL-DUCHESSE" ?

Voilà deux fois en quinze jours que les membres du gouvernement, dédaignant Val-Duchesse, se réunissent au château de La Hulpe. Cette information, chacun a pu la lire dans la presse quotidienne sans plus d'explications.

Le château de La Hulpe, au centre d'un parc admirable, fut pendant trois générations la propriété et la résidence du chef de la famille Solvay. Pourquoi et comment cette demeure fastueuse s'est soudain muée en hostellerie ministérielle, c'est ce que l'on ne dit pas. Libre à nous donc d'imaginer les Solvay accueillant des hôtes payants pour subvenir à l'entretien du domaine. Il n'en est rien, bien entendu, mais n'est-il pas curieux qu'il faille ouvrir un hebdomadaire satirique pour apprendre que nous, citoyens et contribuables

belges, serions les bénéficiaires d'une munificence toute royale ?

En effet, peu avant d'être anobli, M. Ernest-John Solvay avait exprimé l'intention de léguer à l'Etat son domaine de 300 hectares qui s'étend entre le forêt de Soignes et la chaussée de Bruxelles. Le Comte Solvay de la Hulpe est décédé le 17 octobre 1972, sans revenir sur sa décision, léguant, dicit l'hebdomadaire précité, La Hulpe "au Ministre de la Culture française pour en faire un centre de loisirs". Certaines difficultés d'ordre juridique auraient même été soulevées car il serait permis de léguer un bien à l'Etat, mais non à un Ministère déterminé. Suivant la même source, ces difficultés auraient été aplanies mais tout pourrait être remis en question, les héritiers Solvay étant mécontents de voir le gouvernement utiliser le domaine à d'autres fins que celles voulues par le testateur. Huit jours plus tard, rectification dans le même hebdomadaire : les héritiers Solvay ne songeraient nullement à contester la validité du legs, la clause relative à la destination du domaine de La Hulpe étant interprétable.

Passons sur l'aspect moral de l'affectation présente du château pour en venir à cette éventuelle conséquence : l'annulation des dispositions testamentaires du défunt pour les motifs invoqués puis démentis et la perte qu'il en résulterait pour la patrimoine national doivent-elles être envisagées ou non ?

Tandis que partout dans le pays on s'efforce péniblement et souvent à grands frais de sauver des espaces verts, serait-il concevable que l'avenir du domaine de La Hulpe soit un jour remis en question par la faute de mandataires publics du plus haut rang ? Si, d'autre part, la clause testamentaire est d'une imprécision telle que le domaine peut être utilisé à n'importe quelle fin, est-il pour autant admissible que le gouvernement s'en réserve la jouissance, alors qu'il s'apprête à négocier l'ouverture des grandes propriétés privées ?

Peut-être ces informations contradictoires sont-elles en outre incomplètes voire inexactes. Il n'en reste pas moins que la population a le droit d'être largement informée de la nature et de la valeur du cadeau qui lui a été offert.

A défaut d'un communiqué officiel, il serait souhaitable que cette affaire fasse l'objet d'une question parlementaire portant à la fois sur la clause testamentaire se rapportant au domaine, laquelle devrait être publiée, et sur l'affectation future de celui-ci qui devrait être clairement définie.

Constitué comme tant d'autres par amputation de la forêt de Soignes, le domaine de La Hulpe est d'origine récente. C'est le 13 septembre 1833, par devant Me Coppyn, que le Comte Maximilien-Guillaume de Béthune se rendit acquéreur de 341 bonniers, 45 perches et 30 aunes de la Forêt qui lui étaient cédés par la Société Générale pour 650.000 francs. Pour ce prix, il obtenait aussi une maison et un jardin ... En 1843, M. de Béthune, qui allait devenir Marquis cinq ans plus tard, chargea l'Architecte français Harvent de construire sur la colline dominant les étangs, un château inspiré de la Renaissance française et flanqué de quatre tours. Cédé le 9 février 1871, au Baron Antoine de Roest d'Alkemade, le domaine fut acheté le 9 décembre 1893, par

Ernest Solvay (1838 + 1922) qui fit agrandir sa nouvelle habitation par l'Architecte Coppens.

A la mort du fondateur de la dynastie des Solvay, son fils Armand (1865- + 1930) lui succéda. Il fit reconstruire les façades du château dans un style plus dépouillé, mais mourut avant la fin des travaux. Ceux-ci furent achevés en 1931 par son fils, Ernest-John, (1895 + 1972), créé vers la fin de sa vie Comte Solvay de La Hulpe. Les armoiries qui lui furent octroyées à cette occasion pourraient être doublement "parlantes" ; les trois arbres qui en sont les meubles principaux - arbores sylvae - ne seraient-ils pas autant une allusion à l'origine sylvestre du domaine qu'un jeu de mots assez approximatif sur le nom de son propriétaire ?

Peu de temps avant son décès, de grands travaux étaient en cours d'exécution dans le parc de La Hulpe. Nous ignorons s'ils ont été menés à leur terme. C'est ainsi qu'une perspective longue de deux kilomètres avait été ouverte en direction de la drève de la Meute. Elle aboutit à un obélisque haut de cinquante mètres, vrai décor de théâtre planté devant la forêt et au sommet duquel étincelle un soleil d'or.

De cet engouement pour les "fabriques", La Hulpe offre un autre exemple : le pavillon carré, perché au sommet d'une colline, lui aussi coiffé de l'emblème solaire, et que relie à l'étang un interminable escalier. Tout cela n'a d'autre but que d'évoquer pour le plaisir des yeux quelque paysage d'Extrême-Orient.

Tout dans ce parc n'a cependant pas été recréé. Ainsi, ont été conservés les pins plantés vers 1750 et dont Sander Pierron affirme que les troncs atteignent trois mètres de circonférence.

Point de statue dans ce parc mise à part une naïade fort pareille à celles dont le Comte van der Stegen a peuplé ses jardins de Jehay. Que dire du château si ce n'est que cette vaste demeure est empreinte de cette parfaite élégance héritée du XVIIIème siècle français ? Au temps où il était habité, on n'y voyait que peu d'oeuvres d'art. Quelques tableaux, dont un portrait du maître de céans par Swyncop et celui de son épouse dont le visage apparaissait dans un miroir à côté duquel l'artiste, Magritte, avait posé un nid avec trois oeufs, transparente allusion à la génération nouvelle.

Après avoir servi de cadre à des discussions politiques, peut-on espérer que La Hulpe ouvre enfin ses grilles à son nouveau châtelain qui s'appellera M. Tout-le-Monde ?

J.L.

#### CARTES DE VOEUX

Des cartes de voeux représentant l'église Saint-Pierre, le Papenkasteel 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.

#### AVONDWANDELING IN ZONIEN

De Vlaamse Toeristenbond van Ukkel organiseert een avondwandeling in het Zonienwoud onder leiding van een boswachter op zaterdag 8 december ; bijeenkomst Middenhut te 19uur 30.

#### NOTE COMPLÉMENTAIRE CONCERNANT LES DEMANDES DE RENOUVELLEMENT DE TOUTES LES CONCESSIONS PERPETUELLES EXISTANTES DANS UN CIMETIERE DE BELGIQUE.

Revenant à la note que nous avons fait paraître dans le bulletin "Ucclesia" du mois de juin 1973, n° 47, pages 2 et 3, nous signalons qu'une nouvelle loi du 4 juillet 1973, modifiant la loi du 20 juillet 1971 sur les funérailles et sépultures, a été publiée au Moniteur belge du 18 juillet 1973. Ladite loi accorde un délai supplémentaire pour les demandes de renouvellement gratuit des concessions perpétuelles octroyées avant le 13 août 1971 : le délai est prolongé jusqu'au 31 décembre 1975.

Il convient de corriger la note précitée sur les points suivants :

- A. Il y a lieu de préciser, quant au fait qu'il n'est plus possible désormais d'obtenir une concession à perpétuité, que suivant l'article 7 :
- a) dorénavant les concessions seront accordées pour une durée maximum de cinquante ans ;
  - b) sur demande introduite avant l'expiration de la période fixée, des renouvellements successifs peuvent être accordés ;
  - c) aucun renouvellement ne peut dépasser la durée de la concession initiale ;
  - d) toutefois, une nouvelle période de même durée prend cours d'office à la date de la dernière inhumation dans une concession.
- B. Quant aux délais dont les intéressés disposent pour introduire les demandes de renouvellement, la première demande de renouvellement doit être introduite :
- a) avant le 31 décembre 1975 lorsque la concession a été octroyée au moins cinquante ans avant cette date ;
  - b) dans un délai de deux ans qui prend cours à l'expiration de la cinquantième année de la concession dans les autres cas.

La principale modification porte donc sur le délai qui expire maintenant le 31 décembre 1975 (et non le 13 août 1973). Ainsi, chacun dispose maintenant d'un délai suffisant pour faire l'inventaire des requêtes qu'il lui appartient d'introduire.

Rappelons que toute personne intéressée peut introduire une demande de renouvellement et que cette expression doit être comprise dans son sens le plus large.

Adrien Claus.