

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



Geschied- en
heemkundige kring
van Ukkel
en omgeving

UCCLENSIA

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 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.

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 entraît 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 ucclois (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 Hesbaye-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 Charleroi 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'autoprotection 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 Bi-bl. 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 ucclóis 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-

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 82 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 1888.

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 + 1650) 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.