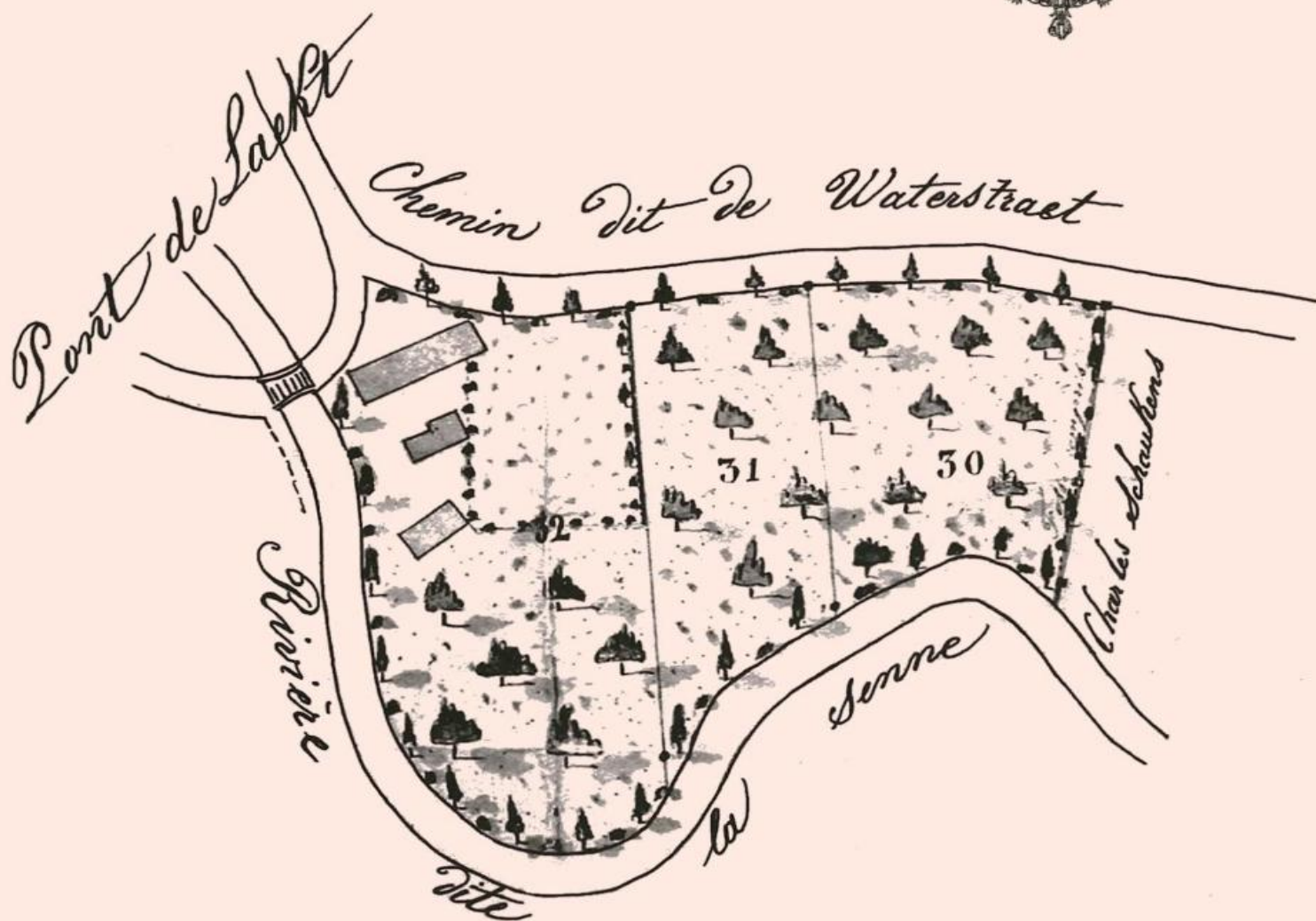


En het dorp zal duren ...

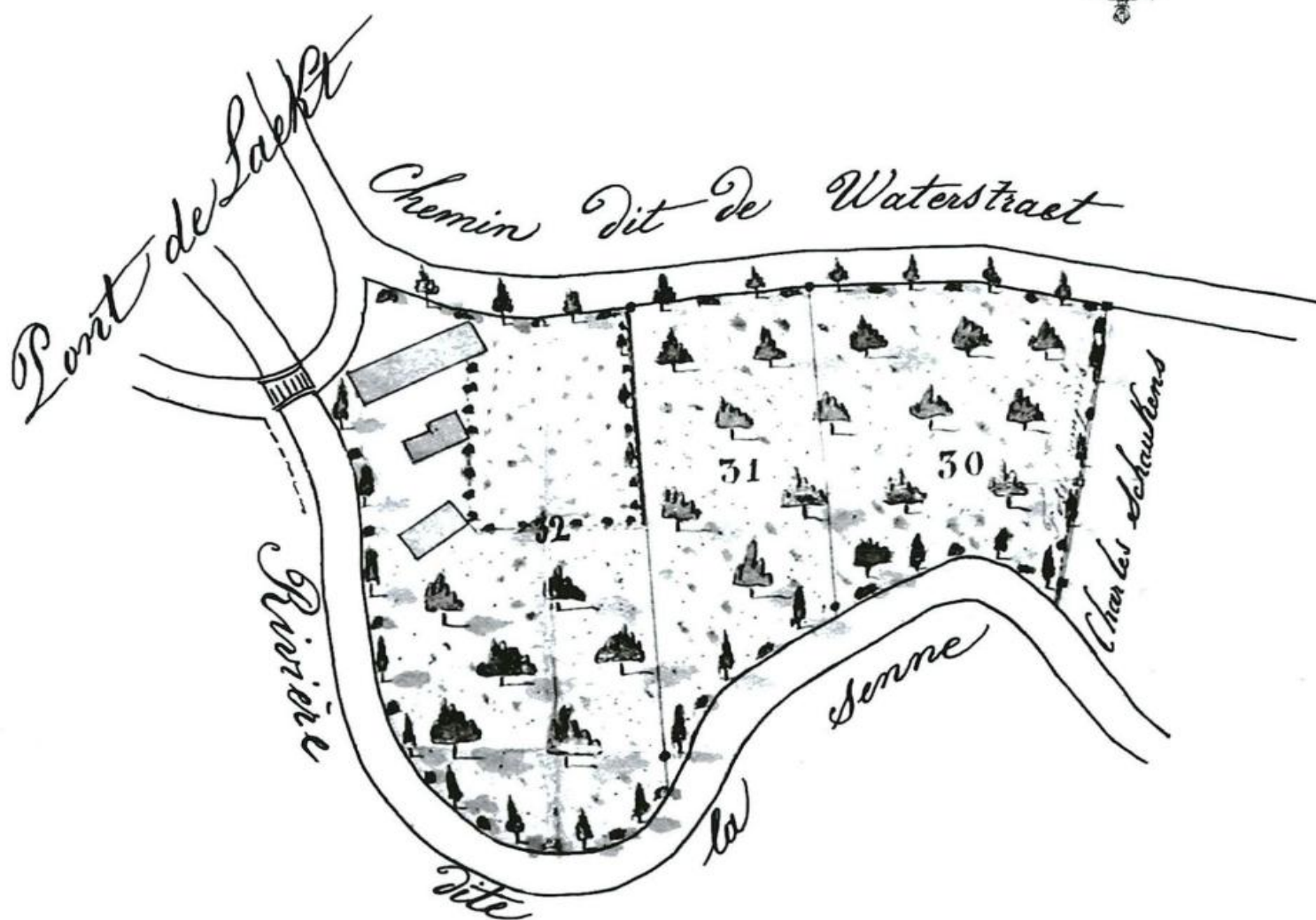


Plan van de drie loten 30, 31 en 32 aangekocht door Frans Scheppers in 1845 met het oog op de oprichting van de eerste textielfabriek in Lot

nr 18 - april-juni 2003

trimestrieel tijdschrift van het heemkundig genootschap
"van witthem" Beersel

En het dorp zal duren ...



Plan van de drie loten 30, 31 en 32 aangekocht door Frans Scheppers in 1845 met het oog op de oprichting van de eerste textielfabriek in Lot

nr 18 - april-juni 2003

trimestrieel tijdschrift van het heemkundig genootschap
"van witthem" Beersel

Inhoud

Voorwoord MARC DESMEDT	5
<i>Gunstige elementen voor de ontwikkeling van de industriële nijverheden in de Zennevallei.</i> RAF MEURISSE	6
<i>De industrieel Scheppers: van Mechelen via Brussel naar Lot.</i> JOKE VANDENBUSSCHE	23
<i>Kroniek van de gemeente Alsemberg (5) Jaar 1846</i> JAN BRASSINE	38
<i>Jachtmisdrijf in het Krabbos te Dworp</i> JAN DE COCK	41
Colofon	48

Voorwoord

MARC DESMEDT

De commentaren rond het artikel "oude herbergen van Lot" zijn erg positief en dus van aard om de auteurs aan te zetten hiermee zeker verder te doen. Binnenkort zullen Lydia Denayer en Henri Coudron opnieuw in pen en archief duiken om ons een tweede aflevering uit te tekenen.

Lot is wel een dorp met een bruisende geschiedenis. Het graven van het kanaal Brussel - Charleroi en de aanleg van de spoorlijn van Brussel naar Tubize waren bepalende factoren voor de industriële ontwikkeling van Lot.

Raf Meurisse verzamelde de belangrijkste wetenswaardigheden over de aanleg van het kanaal, tussen 1827 en 1832, en de latere verbredingswerken. Hij trok ook naar het archief van de NMBS om daar informatie te verzamelen over de eerste spoorwegen in België en over de lijn 96, aangelegd in 1839, en lijn 26, Halle - Mechelen, die onze gemeente doorkruisen.

Tijdens de tweede helft van de 19e eeuw ontstond, dankzij deze nieuwe verkeersaders, de textiel fabriek Scheppers.

Joke Vandebussche schreef hierover een schitterende licentiaatsverhandeling.

In haar artikel neemt ze ons mee naar medio 1800 en laat ons kennis maken met François Jules Scheppers, industrieel, die de grote fabriek in onze gemeente oprichtte en tot een ongekende bloei wist te brengen.

Later zullen we hierop nog verschillende malen terugkomen om, zowel de industriële ontwikkelingen als de bewogen sociale gebeurtenissen die ermee samengingen, te beschrijven.

De kroniek van Alseberg gaat verder zijn gang. We zijn inmiddels in 1846 aanbeland.

Jan De Cock brengt het relaas van een jachtmisdrijf in Dworp. Een stroperij met geweldpleging op één van de boswachters van Graaf Cornet de Grez. Een verhaal uit de tijd toen er nog hazen rondliepen...

Gunstige elementen voor de ontwikkeling van de industriële nijverheden in de Zennevallei

RAF MEURISSE

Voorwoord door Joke Vandenbussche

De opening van het kanaal Brussel-Charleroi op 22 september 1832 speelde een grote rol in het industrialiseringsproces van de Zennevallei. Nog belangrijker was de aanleg van de spoorweg.

Het is duidelijk dat de Belgische spoorwegen een fundamentele rol hebben gespeeld in de industriële en economische ontwikkeling van heel het land. Op 1 mei 1834 werd de eerste wet op de aanleg van de spoorwegen gestemd. Mechelen zou het knooppunt vormen van het spoorwegnet. In zuidelijke richting zou een lijn naar de Franse grens lopen, via Brussel en Mons.

De spoorweg Brussel-Tubize, een sectie van de lijn Brussel-Mons die doorheen de Zennevallei loopt, werd ingehuldigd op 18 mei 1840. Door de aanleg van deze spoorlijn werden oude dorpscentra van de kaart geveegd. In Eysinghen werden de kerk en de pastorie opgekocht door de staat. M.-J. Van den Weghe schrijft: "Eeuwenlang had het dorpje daar geleefd in wel en wee, in voor- en tegenspoed. Thans is er niets meer dat ons er aan herinnert. Oh! gulzige tand der tijden, wat kunt ge knagen!" (1)

Een tweede aantrekkingsfactor was de Zennevallei. Het water van de Zenne werd gebruikt bij het wassen van de grondstof, het verven en het spoelen van de weefsels. In de open vlakte konden de stoffen uitgelegd worden om te drogen en te bleken. De ruimte gaf de mogelijkheid het fabriekscomplex na verloop van tijd uit te breiden en, indien nodig, arbeiderswoningen te bouwen.

Een groot nadeel was het zeer onregelmatige debiet van de Zenne. In de zomer stond de Zenne droog terwijl ze in de winter de enorme watertoevloed niet kon slikken. Met alle gevolgen van dien voor de industriële complexen die aan de oevers lagen. (2)

Een derde element was het potentieel aan arbeidskrachten. Op het platteland was er hiervan een groot aanbod. Voor de vele dagloners in de regio waren de nieuwe fabrieken een welgekomen bron van inkomsten, zeker wanneer in het midden van de jaren 1840 een zware crisis onze gebieden teisterde. Wanneer zich een tekort aan werkkrachten voordeed, werd nieuwe huisvesting voorzien voor inwijkelingen.

(1). DE MAEYER en P. HEYRMAN (red.), *Geuren en kleuren. Een sociale en economische geschiedenis van Vlaams-Brabant*, Leuven, 2001, p.54.; M.-J. VAN DEN WEGHE, *Geschiedenis van Buysinghen-Eysinghen*, 1929, p. 24.

(2) Gewestelijke VVV Zuid-West Brabant vzw, *Het land van Zenne en Zoniën geografisch en historisch*, 1993, p.8.

Daarboven was het ook meegenomen dat de arbeiders op het platteland over het algemeen meegaander waren dan deze in de steden. Zo lezen we in een rapport van de Kamer van Koophandel van Brussel uit 1844, dat het niet komen opdagen op maandagmorgen en op kermisdagen een veel voorkomende kwaal was bij de arbeiders: « Quant au chômage du lundi et celui des kermesses, c'est là ce que nous pouvons appeler la lèpre de la classe ouvrière » en verder: « il est vrai que ce sont des ouvriers des campagnes qui n'ont point les occasions de dissipation (losbandigheid) de ceux des villes ». (3)

Tenslotte was er ook de gunstige invloed van de nabijheid van Brussel. Dat de hoofdstad als centrum van politieke macht, administratie en financiën, een aantrekkingskracht uitoefende op industriële bedrijven, is niet verwonderlijk.

Lebrun stelt dat de industriële doorbraak in Brussel er pas kwam in de bevestigende fase van de industriële revolutie. Andere auteurs echter wijzen op de belangrijke omwenteling in de katoensector in de hoofdstad, bij de aanvang van de industriële revolutie. (4)

Onbetwistbaar is dat de stad zorgde voor vers geld en voor de nodige relaties. De Brusselse banksector, met de Société Générale en de Banque de Belgique, investeerde haar kapitaal in de Belgische industrie en gaf bovendien de oprichting van Naamloze Vennootschappen een stimulans. (5)

Het Kanaal

Het kanaal Brussel-Charleroi werd gegraven, om het kolenbekken van Charleroi met Brussel te verbinden. De aanvoer van steenkool langs de weg was ontoereikend geworden om de hoofdstad van de nodige brandstof te voorzien.

Reeds in de vijftiende eeuw, onder het bewind van Filips de Goede, werd door de stad Brussel de aanleg bepleit van een nieuwe verbindingsweg voor het vervoer naar Antwerpen. Aanvankelijk leek de meest aantrekkelijke optie daarbij de kanalisering van de Zenne, waarbij niet enkel in de richting van Antwerpen, maar ook in zuidelijke richting werd gekeken. Uiteindelijk werd geopteerd voor het graven van een nieuw kanaal, richting Rupel, om zo de verbinding met de Schelde te verzekeren. Het idee om Brussel ook met het Zuiden van het land te verbinden kwam daarna echter nog meermaals terug. In 1570 werden plannen gemaakt voor een verbinding met het zuiden langs een waterweg. Het bleef bij een plan.

Op 6 april 1656 startten 2 projecten, maar reeds in 1660 werd gestopt, omdat een dergelijk werk met de toen bestaande middelen te ingewikkeld, en dus moeilijk te verwezenlijken waren. In

(3) ARA, KKBr, nr. 274, briefwisseling, Rapport: travail des enfants dans les fabriques et des ouvriers, Brussel 11/2/1844.

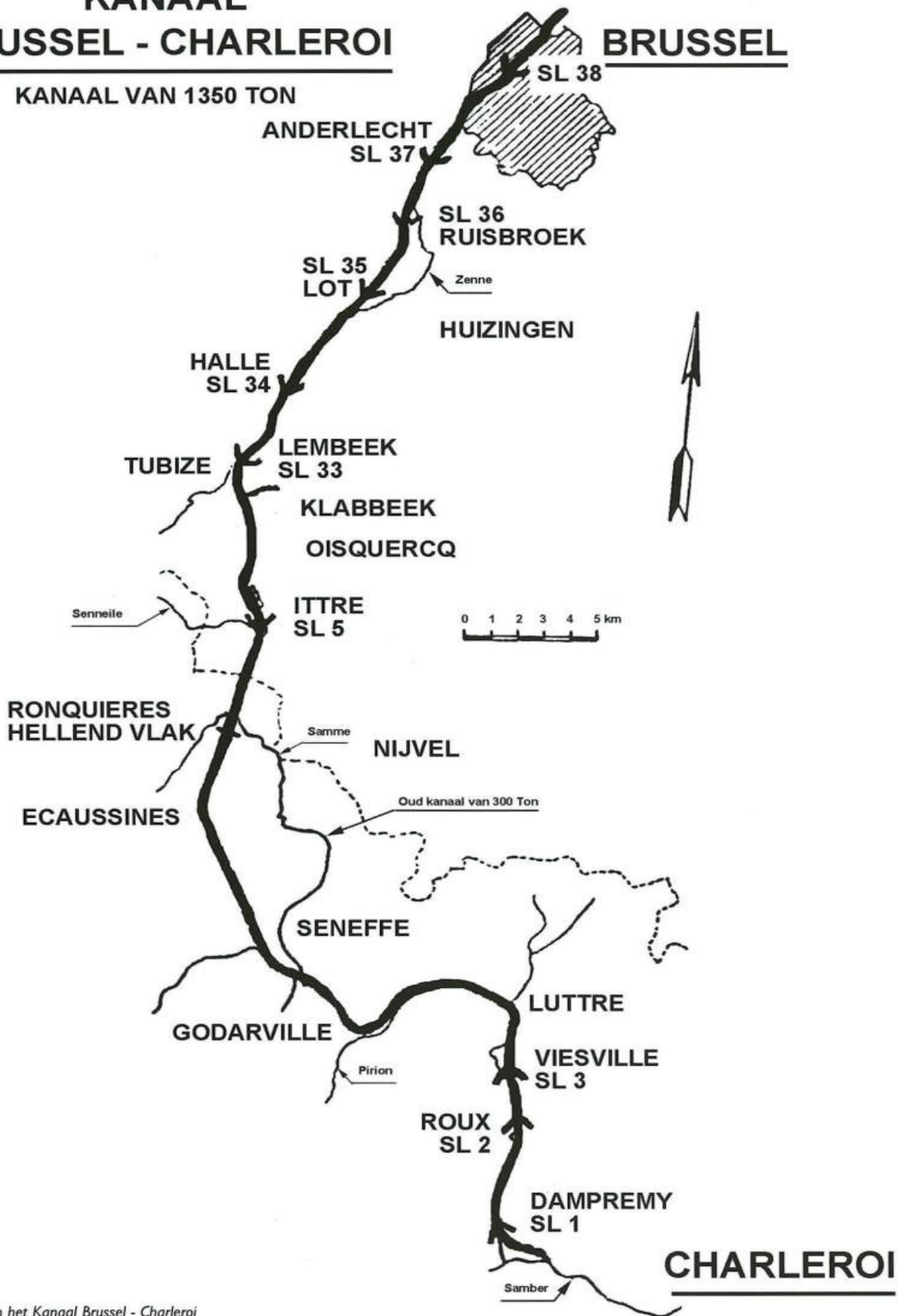
(4) Ph. BEKE, "Aspecten van de industriële ontplooiing in het Brusselse: een overzicht van de katoenverwerkende nijverheid in de Anderlechtse deelgemeente Kuregem (1787-1830)", In: BTNG, jg. 12, 1981, pp.741-773; M.-R. THIELEMANS, "De aanzet van de industrie in het Brusselse voor 1830" In: Driemaandelijks Tijdschrift van het Gemeentekrediet van België, jg. 38, nr. 149, 1984, pp. 151-185.

(5) P. LEBRUN e.a., Essai sur la Révolution Industrielle en Belgique, 1770-1847, (Histoire quantitative et développement de la Belgique), Deel II, I, Leuven-Parijs, 1975, pp. 569-576.

KANAAL BRUSSEL - CHARLEROI

BRUSSEL

KANAAL VAN 1350 TON



8

Plan van het Kanaal Brussel - Charleroi

1699 werd opnieuw een poging ondernomen, maar deze belandde al even vlug in de vergeethoek.

Vanaf 1750 nam het gebruik van kolen, voor verwarmingsdoeleinden, door de "kleine lieden" in Brussel alsmaar toe en de vraag naar kolen steeg naarmate het aantal inwoners van de hoofdstad toenam.

De concurrentie tussen de verschillende steenkoolbekkens was erg bitter. Die van het "Centrum" en van de Borinage waren via het "Canal du Centre" verbonden met de Schelde. Het bekken van Charleroi moest de kolen grotendeels uitvoeren langs de "Waalse Weg", vandaag de Waterloo Steenweg die doorheen het Zoniënwood liep, wat in die tijd niet zonder gevaar was. De te kleine hoeveelheden die men op die manier per vracht kon aanvoeren, maakte het product te duur.

In 1774 werd om die reden aan het toenmalige Oostenrijkse bewind een nieuwe aanvraag gericht. Ze werd niet in overweging genomen.

In 1801, tijdens de Franse bezetting, werd door de Brusselse handelaars, ditmaal gesteund door het stadsbestuur, opnieuw aangedrongen de verbinding te graven. Ingenieur Vionnais maakte een ontwerp, maar het werd op 25 februari 1803 geweigerd omwille van de zeer hoge kosten.

Pas op 7 maart 1823, onder het bewind van Willem I, koning der Nederlanden, toen de rust in onze contreien was teruggekeerd, werd een nieuwe aanvraag geformuleerd. De koning stond eerst weigerachtig, maar werd later toch overtuigd en gaf uiteindelijk toe. De heer Jean Baptist Vifquain (1789-1832) hoofdingenieur van "Waterstaat" (later "Bruggen en Wegen") kreeg de opdracht een studie te maken en een ontwerp voor te leggen.

Om de schatkist niet al te veel te belasten, koos hij voor een kanaal van middelmatige grootte. Het ontworpen profiel had ter hoogte van de waterspiegel een breedte van 12 m. De diepte bedroeg 2,1 m, om via een talud op de bodem een vloerbreedte te bereiken van 6 m. Daarmee kon hij voorkomen dat er te veel graafwerk aan te pas zou komen en bleef het waterverbruik bij het versassen beperkt. Er moest immers een verval van 273 m overwonnen worden, wat niet minder dan 55 sluizen vereiste.

Op 10 januari 1826 keurde de toenmalige Minister van Binnelandse zaken, de heer Van Grobbelschroy, het bestek goed. De aanbesteding vond plaats op 6 mei 1826. Het was de firma Nieuwenhuis en Compagnie die de werken mocht uitvoeren, met als dwingende voorwaarde, concessionaris te worden van het kanaal

voor een periode van 34 jaar met inbegrip van de 5 jaren, toegekend voor de uitvoering van de werken.

De werken startten op 2 april 1827 met de aanleg van de eerste funderingen. De eerste steenlegging vond plaats op 1 augustus 1827.

Zo ontstond een kanaal waarvan de verwezenlijking voordien als onmogelijk werd beschouwd en dat door de grote tegenstanders afgedaan werd als een ruïneuze onderneming.

Men moest grondwerkers, voermannen, metsers en helpers aanwerven. Er kwam een hele economie in beweging, Paardenfokkers verkochten paarden om het werk te verlichten. Om voor ontspanning te zorgen richtte de heer Van Dress, onderaannemer, een koor op onder de leiding van koorleider Malherbes!

Er waren ook tal van onvoorziene omstandigheden. Zo kreeg men af te rekenen met vele lagen drijfzand en op sommige plaatsen, zoals in Lembeek, stootte men op een rotsachtige ondergrond.

Hierdoor kwam de aannemer in moeilijkheden zodat Koning Willem I de maatschappij, die na verloop van tijd zonder middelen zat, moest bijspringen met een lening van 200.000 franken.

Het is merkwaardig dat de revolutie van 1830 (onafhankelijkheid van België) haast geen moeilijkheden opleverde voor de voltooiing van dit reuzenwerk.

Toch moesten het Voorlopig Bewind en het Nationaal Congres, al enkele maanden na de omwenteling, hulp verlenen aan de in moeilijkheden verkerende Concessionaris die, bij gebrek aan financiële middelen, de werken had moeten stilleggen.

Het werk kon hervat worden en op 22 september 1832 was het kanaal klaar voor gebruik. De gouverneur van Henegouwen scheepte in te Charleroi, om in drie dagen Brussel te bereiken.

De inhuldiging van sluis 55, die de verbinding met het kanaal van Willebroek en de vaarroute naar Antwerpen moest ontsluiten, kon niet doorgaan. Door een ongeval aan de dijk te Sint-Jans-Molenbeek was dit onmogelijk geworden. Aan vieringen was echter geen gebrek want alle inzegeningen, feestelijkheden en redevoeringen gingen gewoon door.

Op 11 oktober 1832 werd het kanaal open gesteld voor de binnenscheepvaart. De steenkool van de eerste 'baquet' werd in Brussel ontscheept, om ze te verdelen aan de inwoners van de hoofdstad. Bij de handelaars daalde de verkoopprijs van de kolen al snel met 40%.

In dezelfde periode diende zich al een nieuwe concurrent aan: op de kabinetten van de ministeries werden namelijk de eerste plan-

Enkele vaartuigen gebruikt in de binnenscheepvaart

BAQUET 19 x 2,6 x 1,8 70 T.



SPITS 38,70 x 5,05 x 1,90 300 T. (DIEPGANG 2,40 bij 370 T)



CAMPINOIS 50,00 x 6,60 x 2,40 600 T.



D.E.K. 67,00 x 8,20 x 2,50 1000 T.



R.H.K. 80,00 X 9,50 X 2,50 1350 T.



De afmetingen van de Baquet waren opgelegd door de afmetingen van de sluisen. (lengte en breedte) en door de afmetingen van de tunnel. Deze schuit werd dan ook Sabot genoemd omwille van de platte bodem. De diepgang varieerde tussen 0,35 m en 1,8 m (volgeladen).



nen ontvouwd voor de aanleg van de "Belgische ijzeren weg" of van wat we vandaag de spoorweg noemen.

De wet van 1 juni 1839 machtigde de staat tot het terugkopen van het kanaal. Die terugkoop was geen slechte zaak, want binnen een twintigtal jaren, was al wat het kanaal gekost had, aan de schatkist terugbetaald, kapitaal en interesten inbegrepen. Niet alleen steenkool werd vervoerd, maar ook stenen, cement, ijzererts en metaal, granen, stro, enz. Alles wat met zwaar vervoer te maken



Een "baquet" op het oude kanaal te Lot.

12

had en niet te vlug ter plaatse moest zijn, werd nu over het water vervoerd.

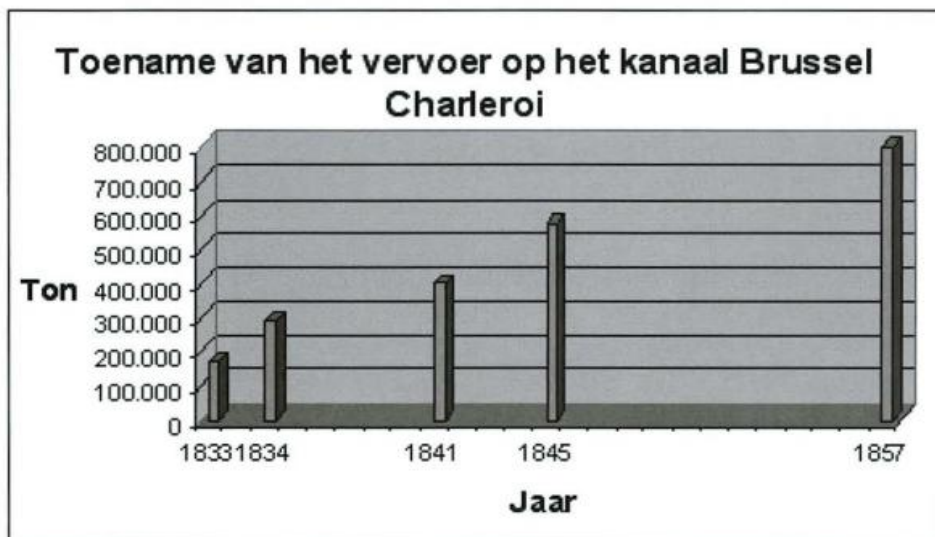
De toename van het aandeel van het vervoer per binnenschip steeg razendsnel.

De eerste schuiten of sloopjes, "Baquet" genoemd, waren 19 m lang, 2,6 m breed en 1,8 meter diep en werden ontworpen door ingenieur J. B. Vifquain, de ontwerper van het kanaal.



Een "baquet" op het oude kanaal te Lot. *Op de foto zien we een baquet getrokken door een paard vanaf het jaagpad*
Het gebeurde ook wel dat de boten door mensen werden getrokken.

Deze vaartuigen beschikten niet over een eigen motor. De lage tonnenmaat (70 ton), liet toe dat ze vanaf het jaagpad konden voortgetrokken worden met mankracht of door een paard of een gespan. Pas veel later werden sommige uitgerust met een (diesel)motor.



Zoals het vaak het geval is, bleek al gauw dat de inschatting van de evolutie van het vervoer over het kanaal veel te beperkt was geweest. Daarom werd al in 1890 begonnen met de verbreding van het kanaal om het bevaarbaar te maken voor aken met een laadvermogen tot 300 ton. Het werk werd pas beëindigd in 1920 nadat het, als gevolg van de eerste wereldoorlog, jaren had stilgelegen. In 1927 werd al een tweede verbreding doorgevoerd tussen Brussel en Clabecq, om de doorvaart tot 600 ton te realiseren.

Vanaf dan zal men blijven doorwerken, zodat op vandaag het hele kanaal bevaarbaar is gemaakt voor schepen tot 1350 ton.

De sluisen zijn van het weerkerende type, wat betekent dat de waterstand eerst gebruikt wordt voor een afvarend schip en vervolgens voor een opvarend schip. Het verschil in hoogte van het waterpeil dat een sluis overbrugt, is 4 m.

De sluis nummer 8 te Lot (geteld vanaf Charleroi) is nu 81,80 m lang om een 80 meter lange "Kleine Rijnlander" te kunnen versluisen. De sluis nummer 7 van Halle ligt op een half uur varen en die van Ruisbroek (nummer 9) op iets kleinere afstand nl. op 3 kilometer.

Op het eerste kanaal droeg Lot het nummer 51 (op 55) en bij de eerste verbreding het nummer 35 (zie plan hiervoor).

Een belangrijke vermindering van het aantal sluisen was mogelijk,



Unieke foto van de aanleg van de nieuwe sluis te Lot. Foto gedateerd: 30 augustus 1927

dankzij de aanleg van het "hellend vlak" van Ronquières. In een volgend artikel zullen we dieper ingaan op de onteigeningen te Lot, voor het graven van het kanaal.

De Baquet

Deze "platbodem" werd ontworpen door Jean-Baptiste Vifquain, hoofd-ingenieur bij de toenmalige "Waterstaat" en was afgeleid van de typische Engelse kolenschuit.

De eerste "Baquet de Charleroi" werd gebouwd op de "SCHEEPS-WERVEN VAN PRAET – DANSAERT" in Baasrode, vijf jaar vóór de openstelling van het kanaal Brussel-Charleroi.

Op 22 september 1832, verliet de eerste 'baquet' Charleroi om drie dagen later te Sint-Jans-Molenbeek aan te komen.

Tot ongeveer 1880, werden de baquets vervaardigd uit hout. De eerste metalen Baquet werd in Ombret op stapel gezet voor de "Société Carrière de Quenast". Tijdens de eerste Wereldoorlog (1914-1918) werden er, omwille van het gebrek aan staal, een tiental uit beton vervaardigd. De laatste baquet werd gebouwd in 1919.

Er was geen opgebouwde cabine. Het verblijf van de schipper bevond zich in het ruim achteraan de boot, een woonplaats van niet meer dan 1,9 m breed en 1,4 m lang. Voor verlichting en verluchting was er slechts een kleine opening in het plafond.

Op de zijkanten bevonden zich twee ingewerkte kasten en achteraan, tegen het roer aan, stond een kachelkje waarop kon gekookt worden. Aan de voorkant was er een beddenbak met daaronder een kleerkast, waarvan een schuif eventueel dienst kon doen als kinderbed. Eten kon in deze ruimte, maar dan wel zonder tafel, met het bord op de knieën.

Het scheepje was voorzien van een neerklapbare mast en bevatte vooraan een kleine ruimte die het zeil, de katrollen en het anker kon bevatten.

Bronnen:

LE BAQUET DE CHARLEROI

door Michel Maigre

Internetsite:

<http://users.swing.be/canal-du-centre/Bulletin/Actualite/baquet.html>

VVIA Scheepswerven

Van Praet-Dansaert

Internetsite:

http://www.vvia.be/vvias-tes/9200_001.htm



De Spoorwegen

Er lopen door Beersel in feite drie spoorlijnen: de lijnen 96 en 26 en deze van de "hoge snelheidstrein" afgekort de HST.

Bij het begin van het spoorwegvervoer werd uitsluitend gebruik gemaakt van met stoom aangedreven locomotieven. Later kwamen de dieselmotoren en elektrische treinen.

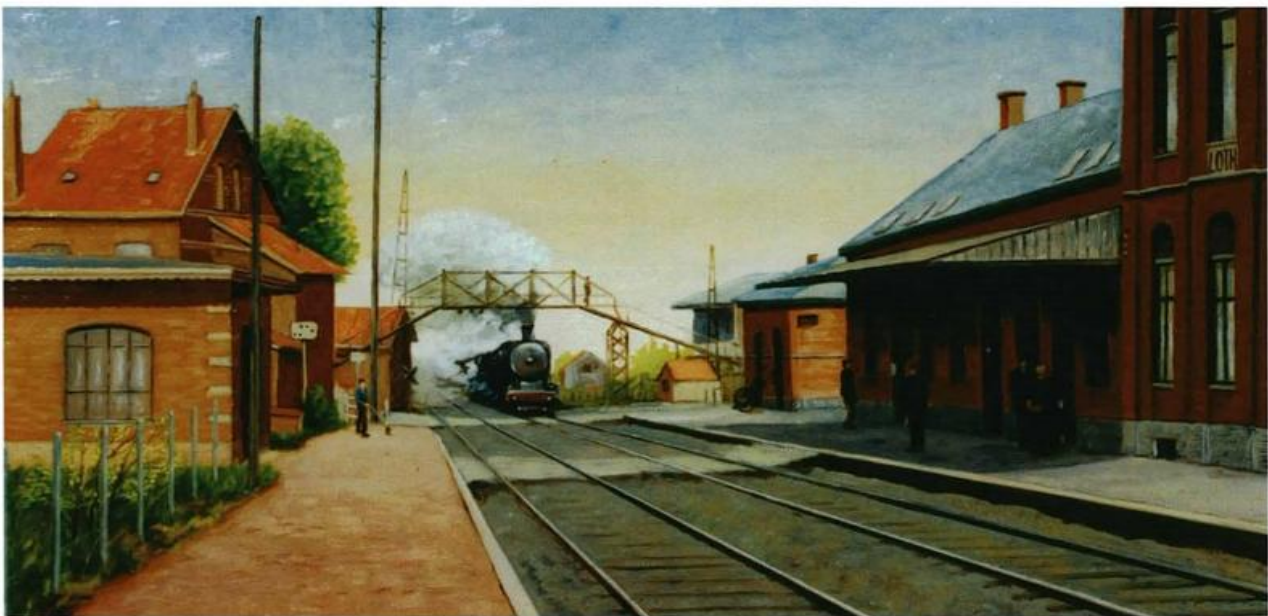
Wanneer men water verwarmt ontstaat er stoom (= waterdamp van 100°C of hoger). Deze wordt in een stoomketel verder verwarmd, zodat de druk van de stoom of het gas toeneemt. Door deze druk wordt het voortbewegingsmechanisme van de locomotief of het 'tractiesysteem' aangedreven.

Een dergelijke machine werd al in de oudheid beschreven maar een bruikbare toepassing werd pas in 1769 door James Watt, een

instrumentenbouwer uit Glasgow, gepatenteerd. Zijn machine werd gebruikt voor de aandrijving van mijnpompen. Later werd ze verbeterd voor de aandrijving van weefgetouwen in textiel fabrieken en op zeilschepen als hulpaandrijving. In 1819 stak de "Savannah", een zeilschip met een stoommachine als hulpaandrijving, de Atlantische Oceaan over.

In 1808 stond in Londen de eerste met stoom aangedreven kermisattractie, ontworpen door Richard Trevithick. Pas in 1825 reed de eerste, door George Stephenson al in 1814 gebouwde stoomlocomotief. Zij werd uitsluitend gebruikt voor het transport van steenkool. Op 10 oktober 1829 won Robert Stephenson, de zoon van George, een wedstrijd met zijn "Rocket". Vanaf 15 september 1830 mocht hij er de eerste spoorwegverbinding tussen Manchester en Liverpool mee verzekeren. De "Vuurpijl", zoals wij die trein noemen, kon vijfmaal het eigen gewicht trekken (7,35 ton) en een snelheid van meer dan 50 km per uur halen.

De eerste stoomtreinen konden slechts een beperkte helling aan: 2 à 3 m hoogteverschil per 100 meter was een maximum. Daarom kwamen in de pioniersperiode alleen vlakke landschappen in aanmerking voor een proeftraject. België was het eerste land op het continent dat een spoorlijn bouwde. Het spoor dat werd aangelegd had rails die 1,44 m uit elkaar lagen. Een spoorbedding met één lijn was 5,6 m breed en een dubbelspoor nam minimum 9,15 m breedte in beslag. De studie werd uitgevoerd door de ingenieurs Simons en De Ridder. Het spoor liep van Brussel (Groendreef) naar Mechelen. Het traject, 21 km lang, werd door koning Leopold I op 5 mei 1835 officieel in gebruik gesteld.



Het station te Lot omstreeks 1900 - schilderij van Fernand Cremers

Er reden die dag drie treinstellen. Het eerste was samengesteld uit zeven bevlagde wagons waarin ambtenaren, hogere officieren en magistraten zaten en werd getrokken door de locomotief "De Pijl". Het tweede stel, eveneens zeven wagons waarvan vier overdekte, werd getrokken door de "Stephenson". Op deze trein zaten parlamentsleden, de ministers en de diplomaten. Het derde stel werd getrokken door de eerste Belgische locomotief "De Olifant", de zwaarste van de drie, die 16 wagons trok waarvan 9 bevlagd met de provincievlaggen. De reis werd in de regen afgelegd en duurde 50 minuten. (Met een postkoets duurde die reis toen 2 uur en 30 minuten!)

Bij wet van 5 mei 1835 werd er in België een maatschappij gesticht voor de aanleg van spoorwegen.

In 1836 werden Brussel en Antwerpen met elkaar verbonden, Mechelen en Tienen het jaar daarop. Vervolgens ook Gent en Kortrijk, Landen en Sint-Truiden en in 1839 Brussel en Tubize, in totaal ongeveer 333,8 km. Daarvan werden 32,3 km aangelegd door privé maatschappijen. De eerste tien lijnen werden haast uitsluitend in Vlaanderen aangelegd, vooral omdat er weinig hinderenissen waren. In Wallonië was er bijgevolg alleen de verbinding Ans-Luik.

De Lijn nr. 96: eerst Brussel-Tubize en later Brussel-Franse grens

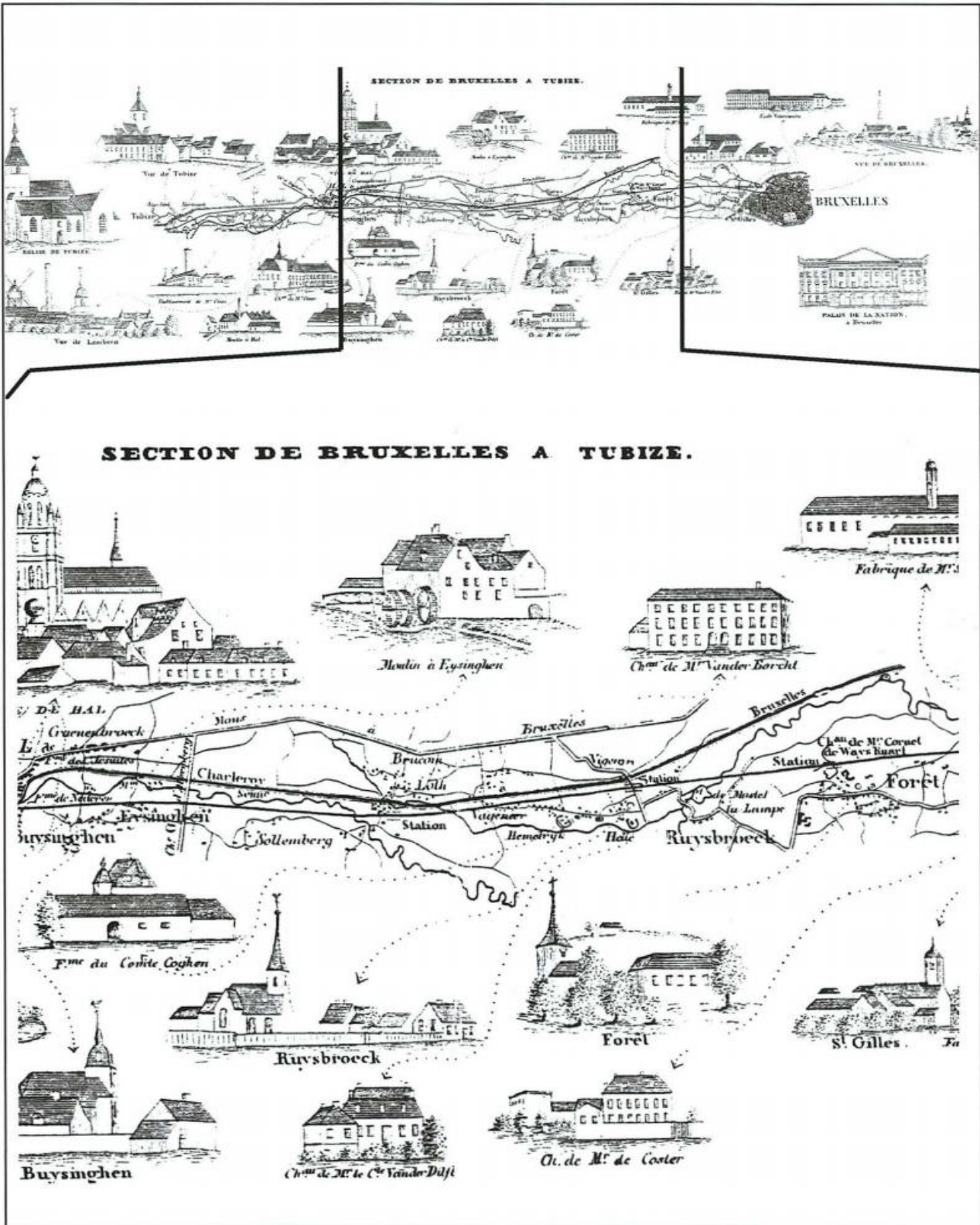
De Belgische Maatschappij legde de lijn nr. 96 aan vanuit Brussel-Zuid naar Tubize (een afstand van 18 km) die later doorgetrokken werd tot Mons om dan, 16 jaar later, de verbinding te maken met Quiévrain, juist vóór de Franse grens.

Voor het aanleggen van deze spoorlijn viel de keuze heel eenvoudig op de Zennevallei, omdat de Belgische staat bij de aanleg van het kanaal Brussel - Charleroi, heel wat gronden had onteigend en geëffend. Er kon zonder meer met de aanleg van spoorweg begonnen worden, enkele moeilijkheden - zoals de bouw van enkele bruggen in Vorst - niet te na gesproken.

De lijn vertrok oorspronkelijk in het Bogaardenstation, aan het Rouppeplein. In 1869 werd het Zuidstation (toen een 'kopstation') buiten de stadsmuren, in gebruik genomen. (De werken aan het nieuwe Zuidstation, samen met de Noord-Zuidverbinding, begonnen in 1910 en werden in 1952 voltooid).

De openingsdata van de aangelegde trajecten waren achtereenvolgend:

- 18 mei 1840: Brussel(-Bogaarden) - Tubize
- 31 oktober 1841: Tubize - Soignies
- 19 december 1841: Soignies - Mons
- 12 december 1857: Mons - Franse grens (Nord Belge, vanaf 1940 NMBS)



Boven: Overzichtsplan anno 1839 van de spoorlijn nummer 96 Brussel - Tubize.
 Onder: uitvergroting van het deel tussen Vorst en Buizingen.
 De tekeningen in de rand, stellen merkwaardige gebouwen en landschappen voor, langs het traject



De overweg, met de oude bareel, in de Stationsstraat te Lot. Rechts de metalen voetgangersbrug.

De door de Belgische Staat aangelegde verbinding met Frankrijk liep oorspronkelijk via Saint-Ghislain en Quiévrain (lijn 97). De verbinding via Quévy werd later door de privé-maatschappij Nord Belge aangelegd en tot aan de tweede wereldoorlog door deze maatschappij geëxploiteerd.

Tussen Hennuyères en Braine-le-Comte was er een 544 m lange tunnel, de tweede die in België werd gebouwd. Er waren twee tunnelkokers maar een ervan stortte in nog tijdens de bouw, zodat er uiteindelijk maar één in gebruik kon genomen worden. Deze enkelsporige "flessenhals" werd later in 1931 weggewerkt door de aanleg van een omleidingspoor. In 1957, naar aanleiding van de elektrificatiewerken, werd dat omleidingspoor omgebouwd tot een dubbelspoor en de tunnel buiten gebruik gesteld.

In 1962 werd werk gemaakt van de elektrificatie van lijn 96. Het stuk van Brussel-Zuid tot Braine-le-Comte werd op 6 januari 1963 ingereden. Nog hetzelfde jaar was de volledige lijn klaar.

Wie herinnert zich nog de draaiende of rollende barelen en de (te) kleine poortjes voor fietsers en voetgangers aan de overwegen van Ruisbroek, Lot, Buizingen en Halle?

Ze werden met de hand bediend en later vervangen door automatisch sluitende slagbomen. Voor de veiligheid van het steeds toenemende wegverkeer werden deze op hun beurt vervangen door bruggen en/of tunnels.

Vanaf 1840 reden de eerste "nachttreinen". Om de veiligheid te verzekeren, werd de trein voorafgegaan door een looper, die de voetgangers en vooral het andere vervoer diende te waarschuwen. Overdag met een bel en een rode vlag en 's nachts of bij mist met een bel en een rode lantaarn. Het geeft ons een idee van de snelheid die deze "eerste" treinen ontwikkelden. Onder impuls van privé-kapitaal ontwikkelde zich snel een uitgestrekt spoorwegennet dat in 1870 al 3136 km lang was. De Belgische Staat was toen eigenaar van slechts 869 km. Omdat de exploitatie in "vreemde handen" begon te vallen, kocht de Belgische Staat de concessies één voor één op en in 1948 verkreeg ze de controle over het hele net.

Langs het kanaal, de spoorlijn en de Zenne ontwikkelden zich zeer snel verschillende industriegebieden, vooral te Lot, Buizingen, Halle en Ruisbroek.

Er werden aansluitingen gemaakt tot in de fabrieken. Het laden en lossen werd erdoor vergemakkelijkt. In Lot waren dat ondermeer de fabrieken van Scheppers en later ook "Gregg" (met 2 aansluitingen), "Forvilité", "Borax", "Sacna", "Atelier Franco-Belge", "Ateliers de Construction de Loth", "Progrès Industrielle s.a." en nog vele andere bedrijven en werkhuizen.

Men had in Lot ook een speciaal spoor naar een goederenstation. Heel wat goederen, bestemd voor verder afgelegen fabrieken en handelaars, werden met de trein verstuurd en in dat station afgehaald. Voorbeelden: steenkolen en cokes voor de kolenhandelaars, mest, granen, dierenvoer voor landbouwbedrijven, hout, cement, allerlei stenen voor de bouwondernemingen en verder ook machines en gebruiksgoederen, teveel om op te noemen.

De Lijn nr. 26: eerst Schaarbeek-Halle; later Halle-Mechelen

Omdat de lijn nr. 96, een onderdeel van de Noord-Zuidas, al snel druk bereden werd door reizigerstreinen uit binnen- en buitenland, moest men uitkijken naar een verbreding of verdubbeling van deze lijn. In 1890 besliste men een ander alternatief toe te passen, namelijk de aanleg van een tweede lijn vanuit het groot rangeerstation te Schaarbeek naar Halle. Een lijn die uitsluitend goederentreinen zou toelaten. De aanleg begon in 1896. Een sectie (Schaarbeek-Watermaal) werd geopend op 19 juli 1926. Ze werd van op 15 juli 1928 doorgetrokken van Watermaal tot Linkebeek en het laatste stuk, van Linkebeek naar Halle, door onze gemeente, werd ingerezen op 3 januari 1930.

Deze lijn liep vanuit Schaarbeek langs Etterbeek, Ukkel St-Job,



Een stoomlocomotief van het type 50, eens het werkpaard van onze spoorwegen.

Linkebeek, Beersel, Lot, Huizingen, Buizingen naar het eindstation Halle. Op haar route lagen twee tunnels: die van de Halfeeuwfeestpaleizen, 1716 m lang (onder de Tervurensteenweg) en deze van Boondaal (onder het Terkamerenbos), 1063 m lang.

Na de tweede wereldoorlog vertrokken in Schaarbeek ook al speciale reizigerstreinen - vooral bedevaarttreinen - naar Lourdes.

De lijn verbond later Mechelen met Halle. Het deel tussen Mechelen en Linkebeek werd al in 1950 geëlektrificeerd, het tweede stuk (Linkebeek-Halle) in 1963. Sedert 1973 is de lijn ingeschakeld voor personenvervoer en zijn er op verschillende plaatsen open opstapplaatsen voorzien. Het verkeer Halle - Etterbeek verliep in het begin heel moeilijk. Na 1980 kwam er verbetering, wanneer de verbinding met het stadscentrum via het Leopoldkwartier gerealiseerd werd en verder ook door een verbinding met Vilvoorde en Haren.



Diesellocomotief van het type 74, ingezet voor het goederenvervoer en in de rangeerstations.

H.S.T. - trein te Lot

In 1982 zijn België, Frankrijk, Nederland en Engeland overeengekomen een snelle verbinding te maken tussen hun hoofdsteden. Brussel-Parijs en Brussel-Londen gaan via de lijn 96 en dus door Lot. De eerste 15 km werden op 2 juni 1996 in gebruik genomen. Het traject Brussel-Halle loopt wel over een eigen bedding, maar de snelheid is er beperkt. Het is pas vanaf Lembeek dat de 300 km per uur gehaald wordt. Op de meeste plaatsen moesten de stationsgebouwen wijken. Zo ook in Lot waar het station, de stapelplaats en het goederenstation afgebroken werden. In Lot kruist de H.S.T. bedding deze van de IR-treinen langs een weinig genietbaar viaduct, met een lengte van 600 m en 16 overspanningen van ieder 42 m lang. De bouw ervan was een hele krachttoer. Er moesten stukken beton van 210 ton gemonteerd worden met behulp van 2 hijskranen, die een gewicht konden heffen van 500 ton.

Ook in Ruisbroek, Halle, Buizingen, Vorst (werkplaats) en in het Zuidstation werden bijzonder ingewikkelde werken uitgevoerd. Nu razen de bordeauxrode Thalys, de grijsblauwe Eurostar, en tal van Franse TGV's er met de regelmaat van een "haastige" klok voorbij. Zo "glijdt" men vandaag op anderhalf uur naar Parijs, precies de tijd die men in 1835 nodig had om per postkoets van Brussel naar Mechelen te hotsen.



*De bordeauxrode Thalys trein.
Hierdoor ligt Parijs nu op minder dan 90 minuten van Brussel.*

Bronnen:

Het archief van Nationale Maatschappij Belgische Spoorwegen
Encyclopedie Larousse.

De Kroniek van de België Standaard Uitgeverij NV Antwerpen en
Librico NV Zaventem 1987.

De Kroniek van de Mensheid Uitgeversmaatschappij Aagon bv.
Amsterdam - Standaard Uitgeverij NV Antwerpen 1991.

De industrieel Scheppers: van Mechelen via Brussel naar Lot

JOKE VANDENBUSSCHE

Inleiding

Het Heemkundig Genootschap besteedt terecht veel aandacht aan de economische geschiedenis van haar gemeente. Dit was reeds het geval met de tentoonstelling over de papiermolens in de Molenbeekvallei en op dit moment is een tentoonstelling in volle voorbereiding over de brouwerijen en bierstekerijen.

Naast deze meer historisch gegroeide nijverheden ontstond in onze gemeente, en meer bepaald in Lot, vanaf 1845 ook nog een andere industriële activiteit, namelijk de textielindustrie.

Ziehier, het eerste artikel in een reeks van vier, waarin een beeld zal gegeven worden van die textielactiviteit te Lot in de 19de eeuw en in een deel van de 20ste eeuw.

Beginnen doen we met een schets van het leven van de industrieel François Jules Scheppers, oprichter van de wolfabriek. In de artikels die in latere afleveringen zullen verschijnen, mag men volgende onderwerpen verwachten: een beschrijving van de algemene geschiedenis van de fabriek, een toelichting bij het unieke bedrijfsfotoboek uit 1881 en tenslotte een artikel over de sociale aspecten, de levens- en werkomstandigheden van de arbeiders te Lot.

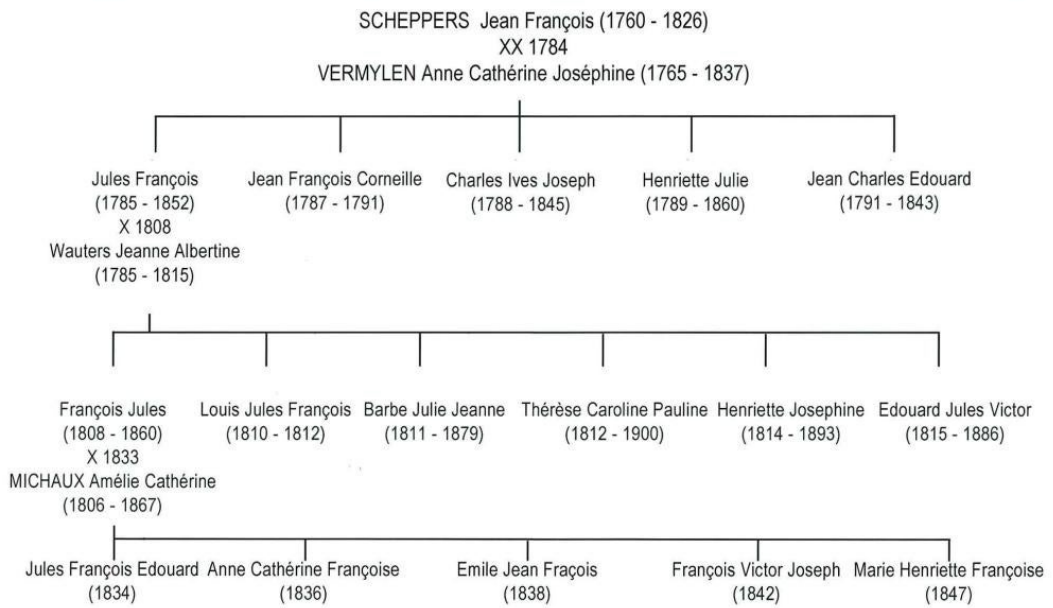
De levensloop van de stichter begint als zoon van een handelaar in Mechelen, gaat verder als eigenaar van een handelshuis in Brussel, om te eindigen als succesvol industrieel te Lot.

Scheppers laat zijn oog vallen op het gehucht Lot als ideale plaats voor de inplanting van zijn wolfabriek. De gemeente Lot bestond op dat ogenblik nog niet. Tot 1927 was het een klein gehucht dat enerzijds tot Sint-Pieters-Leeuw behoorde en anderzijds op Dworp lag, beide gebieden verdeeld door de Zenne.

Op een paar jaar tijd gaat deze fabrikant een enorme welstand verwerven. Hij ruilt de villa te Lot voor een rijk uitgerust herenhuis in de Leopoldswijk te Brussel, die op dat moment in volle opbouw is. De grote vooruitgang die hij boekt met zijn fabriek leidt tot zijn opname in de Brusselse Kamer van Koophandel en Industrie.

Zonder twijfel is het een belangrijke figuur geweest en niet alleen

Afstamming en kinderen van François Jules Scheppers (genoemd "de Loth")



Bronnen:

BELMANS W. *Politieke dynastieën te Mechelen in de 19de eeuw. 1830-1914*. Licentiaatsverhandeling Universiteit Gent, 1973, pp. 123-133. Stadsarchief Brussel, Stadsarchief Mechelen: Bevolkingsregisters, Burgerlijke Stand.

De DECKER K., *Heindonk en het kasteel Bergstein van de familie Scheppers*. Willebroek, 2002, pp. 109-132.

voor de industriële ontwikkeling van onze gemeente halverwege de 19de eeuw. Zijn rol reikt veel verder. In de volgende artikels zal duidelijk worden hoe de wolfabriek te Lot uitgroeit tot één van de belangrijkste wolfabrieken van België.

(1) W. BELMANS W, *Politieke dynastieën te Mechelen in de 19de eeuw (1830-1914)*, licentiaatsverhandeling RUG, 1973, pp.123-133.

1. Zo vader zo zoon...

Afkomst en familiale relaties waren belangrijke motieven om in de 19de eeuw een textielpatroon te worden. Veel fabrikantenzonen waren als het ware voorbestemd om in de voetsporen van hun vader te treden. De ouders van industriëlen waren meestal ofwel handelaar, ofwel fabrikant. Het beroep van de schoonouders wisselde. De partners werden meestal wel uit elitaire families gekozen. Huwelijkspolitiek was een belangrijke factor van het 19de-eeuwse bedrijfsleven.

François Jules Scheppers wordt geboren op 29 december 1808 te Mechelen. Hij maakt deel uit van een welstellende familie in Mechelen die er op het einde van de 18de eeuw en tijdens de eerste helft van de 19de eeuw tot de politieke elite behoort. Zijn grootvader langs vaders zijde, Jean François Scheppers, was een succesvol brouwer geweest en had in Mechelen een schepenambt uitgeoefend. Zijn vader, Jules François, was daarentegen handelaar en had geen politieke ambities. (1)

Op 13 oktober 1808 huwt vader Scheppers met Joanna Albertina Wauters, een dochter van een lijnwaadhandelaar te Mechelen.

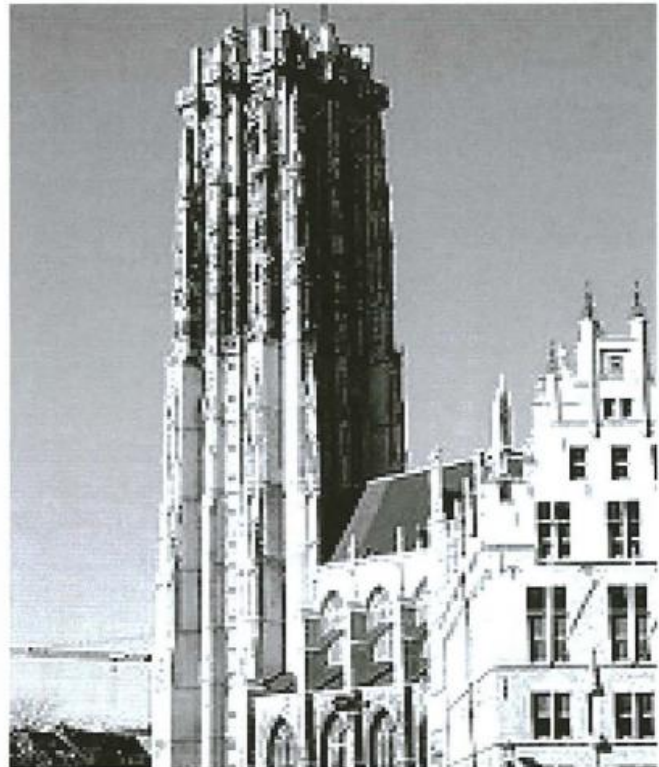
Het koppel krijgt zes kinderen, drie dochters en drie zonen, waaronder François Jules. Twee zonen zullen later in de voetsporen treden van hun vader en ook handelaar worden.

Moeder Joanna sterft in oktober 1815. François is dan 7 jaar oud. Vader Scheppers zal niet hertrouwen.

Noot: Mgr. Victor Scheppers, stichter van de Congregatie van de broeders van O.-L.-Vrouw van Barmhartigheid voor gevangenezorg, onderwijs en ander liefdadig werk, behoort tot dezelfde welgestelde familie. Het is de neef van de vader van onze industrieel. Vanuit Mechelen zal Mgr. Scheppers onder meer een kostschool oprichten in Alsemberg (St.-Victorinstituut). Maar dat is een ander verhaal...

Voor het opklimmen in rang had men

Sint-Romboutstoren Mechelen



niet direct een hoge opleiding nodig, dit kon evengoed via huwelijk, een politieke carrière en het aannemen van uiterlijkheden.

De opleidingsgraad van de textielpatroons in de 19de eeuw bleef in het algemeen eerder laag, ondanks het feit dat de functie van bedrijfsleider er zeker niet eenvoudiger op werd. De ervaringsgerichte opvoeding beschouwde men als de beste voorbereiding op het latere bedrijfsleven. Naar de 20ste eeuw toe zouden evenwel de textiel- en handelsopleidingen toenemen. (2)

Over de beroepsopleiding van Scheppers vonden we geen aanwijzingen. Als afstammeling van een elitaire familie is het meer dan waarschijnlijk dat hij wel een bepaalde vorming heeft gehad. In zijn geval zou dit een handelsopleiding kunnen zijn. Ook de opname in de Kamer van Koophandel van Brussel wijst op een grondige kennis van handel en nijverheid.



Zegel van Jan Frans Scheppers, schepen te Mechelen in 1790.

(2) DE WILDE B., *Witte boorden, blauwe kielen. Patroons en arbeiders in de Belgische textielnijverheid in de 19de en 20ste eeuw*, Gent, 1997, pp.82-86.; id., "Een sociografisch onderzoek van Belgische textielpatroons in de 19de en 20ste eeuw", In: *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, jg. 74, n°3-4, pp. 855-862.

(3) Stadsarchief Brussel, *Bevolkingsregister, 1816* (er worden geen beroepen vermeld).

(4) Stadsarchief Brussel, *Burgerlijke Stand, Huwelijken 1833*, akte nr. 228, 14/5/1833.

(5) Rijksarchief Anderlecht, *Notariaat Brussel*, notaris te Brussel P.-J. Van Bellinghen, 30378, akte nr. 53, contrat de mariage, 13/5/1833.

(6) Stadsarchief Brussel, *Burgerlijke Stand, Huwelijken 1832*, akte nr. 488, 26/9/1832.

(7) *Almanach Annuaire de Commerce et de l'Industrie, 1832-1833*.

(8) Stadsarchief Brussel, *Burgerlijke Stand, geboorten, 1834*, akte nr. 2417, °26/7/1834 Jules François Edouard Scheppers; 1836, akte nr. 3121 °4/9/1836, Anne Cathérine Françoise Scheppers; 1838, akte nr. 3243 °12/9/1838 Emile Jean François Scheppers; 1842, akte nr. 3196 °8/9/1842, François Victor Joseph Scheppers.

2. Het handelshuis in Brussel

In 1827 duikt het gezin voor het eerst op in Brussel. (3) Twee jaar later vinden we ze terug in de Marckstraat nr. 13. Op dat moment oefent vader Scheppers het beroep uit van "agent van waerborg tegen brand" en is zijn oudste zoon, François, kantoorbediende. Er is ook een inwonende dienstmeid.

Op 14 mei 1833 treedt François in het huwelijk met Anne Amélie Cathérine Michaux, dochter van Jean-Baptist Michaux, in leven voorzitter van het Hof van Beroep van Brussel, en van Françoise Cathérine Froment. Vader Scheppers is dan al uitgeweken naar Luik. (4)

Wanneer François Jules op 25-jarige leeftijd huwt woont hij in de Maagdlaan nr.32 te Brussel en heeft daar een handelshuis. In dat handelshuis, onder de naam Scheppers et Strehler, bezit hij 20.000 fr. aan goederen. (5) Zijn partner, afkomstig uit Zwitserland, is geen onbekende. Het is de echtgenoot van zijn zus Henriette. (6)

Het exacte jaar waarin François met zijn schoonbroer het handelshuis opstart hebben we niet kunnen achterhalen. Wel weten we dat het tussen 1829 en 1832 moet zijn geweest. Want in 1832 lezen we in de "Almanach Annuaire de Commerce et de l'Industrie": « *Scheppers et Strehler, négociants de manufactures anglaises, indigènes, suisses, etc.* » (7)

Vier van de vijf kinderen van François en Anne worden geboren in Brussel. (8) Het gezin woont in die periode in Lange Nieuwstraat nr.101 samen met handelspartner Jacques Strehler, Henriette

te Scheppers en kinderen. Vanaf 1838 gaan deze laatsten zich vestigen in de Rue du Lombard nr. 11. (9) Rond die tijd komt wellicht een einde aan het partnerschap tussen Scheppers en zijn schoonbroer. De "almanach" uit het jaar 1840 geeft dan ook voor Scheppers het volgende weer: "*négociant, longue rue neuve*" en voor Strehler: "*magasin de manufactures: rue du Lombard 11 bis*". (10)

Broer Edouard Jules Victor Scheppers is eveneens actief in het handelswezen. Als "commis négociant" (winkelbediende) vinden we hem in 1842 terug, inwonend bij zijn zus Henriette en schoonbroer Jacques Strehler. (11) Tien jaar later huwt Edouard met zijn nicht Maria Rosalia Delphina Wauters. Het koppel krijgt twee kinderen, beide geboren in Brussel. Edouard zal zich uiteindelijk in de jaren 1860 in Elsene vestigen. (12)



Brussel omstreeks 1850.

Tot hier de voorgeschiedenis van de familie Scheppers te Brussel. Op zoek naar nieuwe uitdagingen zal de oudste zoon, François, terecht komen in Lot...

3. Lot, de ideale plaats voor het bouwen van een fabriek

Als succesvol handelaar beslist François Scheppers in 1845 zijn kapitaal te investeren in de bouw van een wolspinnerij te Lot. Op 17 maart van dat jaar wordt er een openbare verkoop gehouden van al de huizen, gronden, weiden en andere onroerende goede-

(9) Stadsarchief Brussel, Bevolkingsregister, 1835.

(10) Almanach Annuaire de Commerce et de l'Industrie, 1840.

(11) Stadsarchief Brussel, Bevolkingsregister, 1842.

(12) Stadsarchief Mechelen, Verzameling Varia, V844, 29, 1, Généalogie de la famille Scheppers- de Kerckove, Mechelen, 1914.

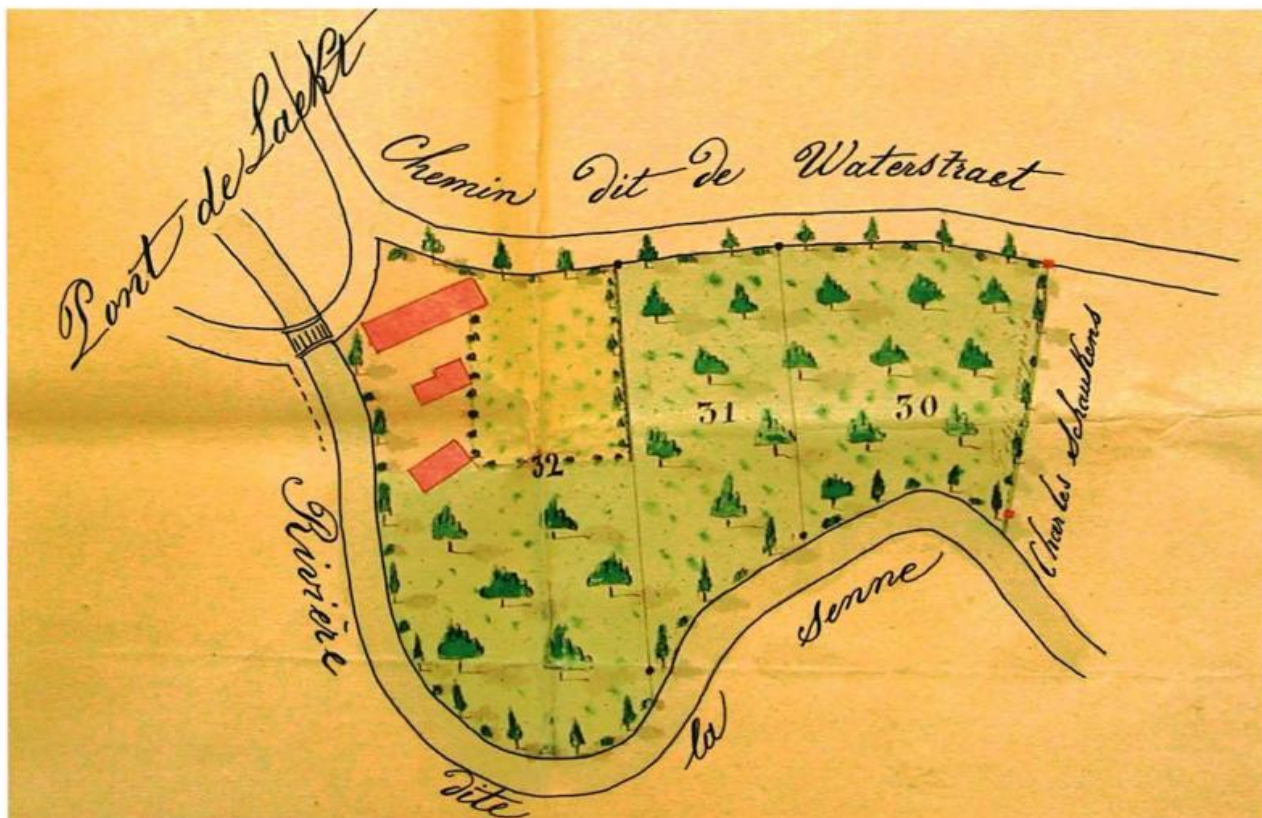
(13) Rijksarchief Anderlecht, Notariaat Brussel, notaris Mataigne Charles-Guillaume, 31551, akte 17/3/1845, verkoper: erfgenamen Graaf Van der Dift de Borghvliet (overleden 15 maart 1844).

(14) Rijksarchief Anderlecht, Notariaat Brussel, notaris Morren Prosper François, 33752, akte 13/8/1845 verkoper: Graaf Devillers.

ren die gelegen zijn te Sint-Pieters-Leeuw en eigendom zijn van de erfgenamen van de overleden Graaf Van der Dift de Borghvliet. Bij deze verkoop, bestaande uit maar liefst 40 percelen, verwerft Scheppers de gronden waarop hij zijn fabriek zal bouwen.

De drie percelen die in zijn bezit komen werden tot dan gehuurd door weduwe Nietens. Twee percelen worden beschreven als boomgaard en beslaan 69are 80ca. en 59are 84ca. (lot 30 en 31) Het derde perceel beslaat een grotere oppervlakte, nl. 1 ha. 28are 70ca. en bevat bovendien een pachthoeve met brouwerij en binnenplaats en ook een tuin en boomgaard (lot 32). Voor de eerste twee percelen moet Scheppers 7.319 franken neertellen. Voor het perceel met de hoeve ongeveer 11.272 fr. (13)

Wat later koopt de beginnende industrieel ook een aansluitende weide gelegen op Dworp met een oppervlakte van 1 ha. 44a. 80ca. en ter waarde van 9082 fr. Deze koop gaat door op 13 augustus 1845. (14)



De grond die industrieel Frans Jules Scheppers op 17 maart 1845 koopt van de erfgenamen van Graaf van der Dift de Borghvliet.

De industrieel Scheppers is een ondernemer van het type ondernemer-investeerder. Hij investeert in een centrale arbeidsplaats, waardoor zijn kapitaal vastgelegd wordt in gebouwen en werktuigen.

De vastberadenheid en innovatiezin zijn twee elementen die een ondernemer-investeerder nodig heeft om tot zulke risico-investeringen

over te gaan. Een nadeel van zulke investeringen is dat ze ook in tijden van slechte conjunctuur geld moeten blijven opbrengen om enerzijds de leningen voor de infrastructuur te kunnen afbetalen en anderzijds, om de werkzaamheden te kunnen verderzetten. Elke potentiële ondernemer-investeerder moet voor zichzelf uitmaken of de risico-investering wel de moeite waard is. Vaak wordt een al te overhaaste beslissing genomen om een bedrijf op te richten gestimuleerd door de te verwachten winsten. De droom voor een snelle verrijking kan vlug omslaan, zeker in een industrie die nog in zijn kinderschoenen staat. (15)

Scheppers is hier een goed voorbeeld van. In een brief aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers vertelt hij hoe hij, aangespoord door het KB van 14 juli 1843, dat gunstig was voor de wolspinnerij, een fabriek gaat opstarten. Maar de Conventie tussen Frankrijk en België van 13 december 1845 brengt deze industrietak een ernstige slag toe. (16) Scheppers kan die moeilijke periode overleven doordat hij op tijd zijn bedrijf gaat heroriënteren op de weverij van lichte en gemengde stoffen. Het bedrijf wordt op die manier een geïntegreerd bedrijf, waar de ruwe wol binnenkomt en als afgewerkte stoffen terug buitengaat.

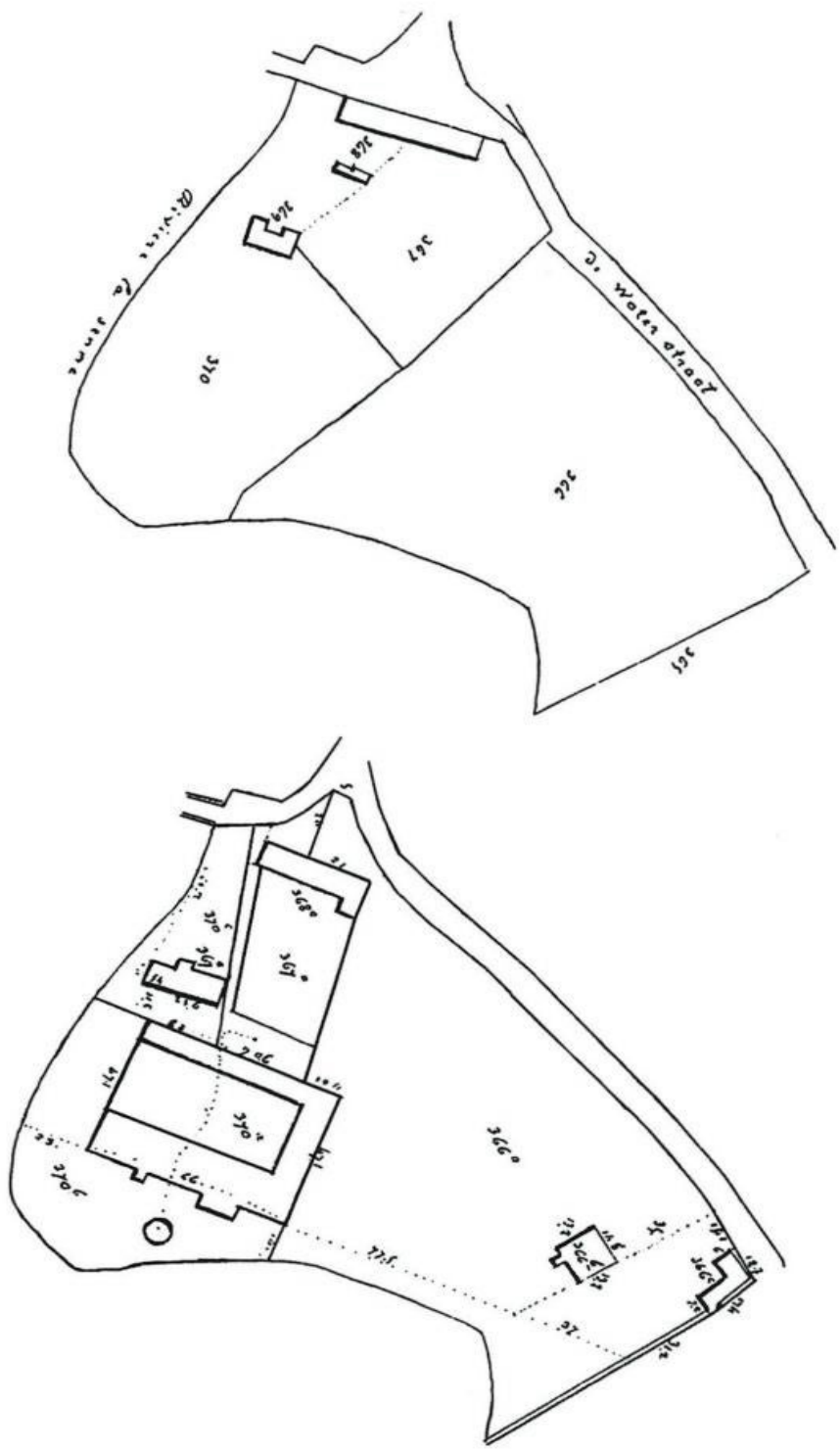
4. De valse start van de wolfabriek.

De heer Scheppers vertelt in de voornoemde brief welke elementen hem er toe gebracht hebben de fabriek te bouwen. Hij begint met een schets van de evolutie van de wolnijverheid sinds een paar jaren. De invoer van dunne wollen stoffen vanuit Engeland en vooral vanuit Frankrijk, zoals mérinos en mousselines, nam de laatste jaren toe. Er was dus redelijk veel vraag naar in België. Het KB van 14 juli 1843 ziet hij dan ook verwezenlijkt als een stimulans voor de Belgische productie van deze wollen stoffen, zodat men hiervoor niet langer afhankelijk zou zijn van het buitenland. Het wou ook de spinnerij van dergelijke woldraad, die in ons land nog niet bestond, een kans geven. *"Want zonder een goede binnenlandse spinnerij heeft de weefnijverheid geen kans op slagen."* Scheppers, voormalig hoofd van een belangrijk handelshuis in Brussel, zag hoe door het Besluit zijn handelszaken benadeeld werden. Hij liquideerde zijn handel en aangemoedigd door het verzekerde succes stak hij zijn kapitaal in het optrekken van een wolspinnerij te Lot. Hij bouwde een tamelijk uitgestrekt complex om samen met enkele andere recent opgerichte fabrieken van dit type te voldoen aan de vraag.

"Als ik mijn spinnerij heb opgestart, dan is het wel omdat twee garanties mij zekerheid boden te slagen: enerzijds het bestaan van een binnenlandse fabricatie die verplicht was zich naar het buitenland te begeven en anderzijds de geest van de douanewetten en het besluit van 14 juli 1843 die me van een binnenlandse markt verzekerde" (citaat vertaald uit het Frans).

(15) R. SCHENKEVELD, *De ondernemers in de moderne katoen- en linnenindustrie in Gent en Kortrijk tijdens de periode 1800-1855*, Licentiaatsverhandeling Universiteit Gent, 1997, pp. 77-78.

(16) ARA, KKB, nr. 276, briefwisseling 1846, brief Scheppers 14/3/1846.



*Waarvoor de
F
Echte*

1848	367	26
368	368	44
369	369	44
370	370	44
370	370	44
1852	366	98

Kadasterplan van de bouw van de eerste fabriek in 1845

De nieuwe fabriek, gelegen op Sint-Pieters-Leeuw, zal een spinnerij en een ververij bevatten. Een stoommachine van 25 Pk zal de productie aandrijven. Buurtbewoners protesteren in twee brieven tegen de oprichting omdat ze vrezen dat de productieprocessen het drinkwater van hun vee ernstig zullen vervuilen. De Bestendige Deputatie verwerpt die argumenten en verleent de toelating voor het opstarten van de fabriek op 13 november 1845. (17)

De Conventie tussen Frankrijk en België van 13 december 1845 gooit echter roet in het eten. Frankrijk wil de oude invoerrechten op Belgische woldraad opnieuw instellen. Er komt veel protest. De brief van Scheppers is dan ook een reactie op de nieuwe regeling met Frankrijk. Hij zegt: "*mijn fabriek is geruïneerd, nog voor ik kon proberen te concurreren met het buitenland*". De Conventie wordt ondanks de kritiek in werking gesteld op 13 augustus 1846. (18)

Waarom Scheppers Lot als locatie kiest zegt hij niet expliciet, maar dit ligt nogal voor de hand. De ligging dicht bij de spoorweg en kanaal was ideaal voor de aanvoer van de ruwe wol en steenkool en voor de afvoer van afgewerkte producten. De vlakke en open Zennebeemden boden de mogelijkheid om deze transportinfrastructuur hier aan te leggen. Het water van de Zenne kon gebruikt worden in het fabricatieproces. Dit alles zou zeker bijdragen tot de snelle ontwikkeling van deze wolfabriek. Ook voldoende aanbod aan arbeidskrachten en de nabijheid van Brussel verklaren de keuze van locatie.

De jury van de Nationale Tentoonstelling van 1847 verwoordt het zo: "*Cette fabrique est un véritable bienfait pour la localité, où il a fallu tout créer, personnel et machines.*" (19) Eén ding is zeker: de streek zou nooit meer dezelfde zijn als voorheen.

5. Ten huize van...

Door de fabriek te bouwen in de nabijheid van de woning van de ondernemer konden de patroon en zijn familie dagelijks in het bedrijf aanwezig zijn. De hele familie werd dan ook bij het bedrijfsleven betrokken.

Door de uitbreiding van de fabriek werd de druk en de verantwoordelijkheid meestal te groot. Daarom gaan de bazen steeds meer taken delegeren en enkel nog de supervisie op zich nemen. De patroon zou er dan een grote villa op na houden in de stad, terwijl de directeur zijn intrek nam in de voormalige fabrikantenwoning of in een nieuwe directeurswoning. (20)

Van bij de oprichting van de wolfabriek in Lot woont François Scheppers met zijn gezin in het kasteel gelegen dicht bij de fabrieksgebouwen op het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw.

(17) Rijksarchief Anderlecht, *Provinciaal Bestuur Brabant*, nr. 229 (oude nummering), *Hinderlijke inrichtingen*, Dossier SA de Loth, Ordonnance 13/11/1845, toelating van de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van Brabant voor het bouwen van een spinnerij en ververij, en voor het plaatsen van een stoommachine van 25 Pk.

(18) "Rapport de la Chambre de Commerce et des fabriques de Bruxelles, 1845", in: *Exposé de la situation administrative de Brabant, 1846*, p.640.

(19) *Rapport du Jury et documents de l'Exposition de l'Industrie Belge en 1847*, Brussel, 1848, p. 68.

(20) DE WILDE B., *art.cit.*, pp. 873-879.



De villa te Lot.

(21) Gemeentearchief Sint-Pieters-Leeuw, *Burgelijke Stand*, geboorten 1847, akte nr. 149, °3/7/1847.

(22) RA Anderlecht, *Notariaat Brussel*, notaris J H Ch Muller, 37385, akte nr. 1106, 9/3/1864; de verkoop van de grond geschiedde bij notaris Coppyn te Brussel op 16/2/1853.

(23) GA Sint-Pieters-Leeuw, *Bevolkingsregisters Sint-Pieters-Leeuw*, 1846-1856.

(24) RA Anderlecht, *Notariaat Brussel*, notaris J H Ch Muller, 37385, akte nr. 1165, 6/9/1864.

Daar wordt in 1847 zijn jongste dochter geboren Maria Henrica Francisca. (21) Nadien trekt hij naar de luxueuze Leopoldwijk te Brussel die in die periode wordt opgebouwd.

De bureaus van de fabriek zijn sowieso al gevestigd in Brussel. Voor 1851 vonden we het adres: Teinturiers 16, voor 1854: Paroissiers 20, vanaf 1856: Poinçon 6.

Kort na de troonsbestijging van Leopold I breidde de hoofdstad zich uit naar het oosten. Daar kwam het nieuwe 'Quartier Léopold'. Er werden straten aangelegd in de vorm van een schaakbord en daar rond bouwden de gegoede burgers hun comfortabele herenhuizen. De Leopoldwijk werd in 1853 aan de stad Brussel gehecht. Van de oude luster is vandaag weinig overgebleven. Tussen de oude Neoklassieke herenhuizen werden moderne kantoorgebouwen neergepoot.

In februari 1853 koopt Scheppers een stuk grond in Brussel om er een groot herenhuis op te laten bouwen. Dit herenhuis is gelegen in de Nijverheidsstraat nr.46. (22) Wanneer de bouw voltooid is, verhuist hij met zijn vrouw en drie jongste kinderen naar Brussel, terwijl zijn twee oudste zonen Jules Edouard Scheppers en Jean Emile Scheppers in de villa te Sint-Pieters-Leeuw blijven wonen. (23)

In september 1864 wordt het herenhuis verkocht voor 250 000 fr. aan de heer François Xavier Guisluin Crombez, eigenaar in Teintegnies bij Doornik. (24) Rond die tijd woont Edouard Scheppers, broer van de overledene en handelaar, in Elsene, in de Luxem-

burgstraat; de weduwe A.C.A. Michaux, woont samen met haar jongste zoon François in Parijs; Anne Cathérine Françoise woont in Chatillon; Jean Emile Scheppers, industrieel, is ingeschreven in Lot, maar op dat ogenblik gevestigd in Rouen; Jules Edouard Scheppers, industrieel, woont in Brussel in de Troonstraat.

De beschrijving van het te verkopen goed is indrukwekkend:

"Un grand hôtel sis à Bruxelles, quartier Léopold, rue de l'industrie numéro quarante six, à l'angle de la rue de la loi.

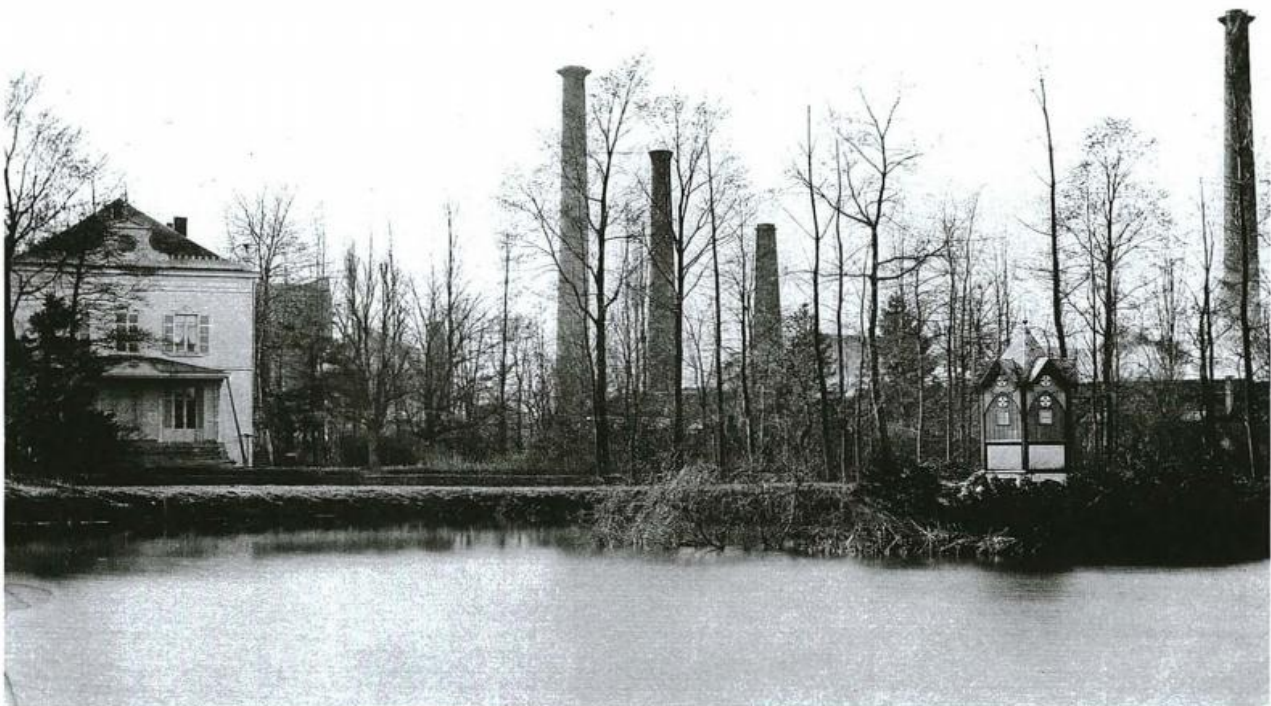
Cet hôtel se compose: au rez-de-chaussée d'un grand vestibule d'entrée précédé d'un perron et donnant accès aux différentes pièces ainsi à un escalier d'honneur, de quatre salons et d'une grande salle à manger faisant suite, office, vestiaire, escaliers de service.

Il comprend, au premier étage: grand dégagement, plusieurs salons, chambres à coucher et cabinets de toilette; plusieurs pièces à l'entresol y compris une lingerie et une chambre de bain; douze chambres au second, sept chambres mansardes et grenier; vastes souterrains, loge de concierge, gaz, calorifère, grande cour, écurie, remise, sellerie et autres dépendances".

Tot de voorwerpen die inbegrepen zijn in de verkoop behoren o.a.: *"les soies tapissant les murs, les bronzes des portes et fenêtres, les armoires et buffets fixés aux mur, la cuisinière,... moyennant la somme de 10.600 fr. à payer en outre du prix d'achat de l'immeuble".*

De voorwerpen die niet tot de verkoop behoren zijn: *"glaces avec leur cadres, foyers du rez-de-chaussée, appareils du gaz, les canapés,*

De villa gezien vanaf de vijver, met de fabrieksschouwen op de achtergrond. Het paviljoentje werd door kunstenaar Piet Hollemans vastgelegd op doek in 1952. (zie "En het dorp zal duren..." juni 2002 - Nr 14 pg 45).



De stemmige pracht
van de villa te Lot.



Loth. — Château de l'Usine.

Horine

tapis de pied, les pendules, les lustres,...le tout moyennant la somme de 64.400 fr'.

Het goed heeft een oppervlakte van 9 are 38 ca. en geeft uit op de Wetstraat met een gevelbreedte van 20 meter en op de Nijverheidsstaat met een gevel van 45 meter.

Het bevolkingsregister geeft, wat de Leopoldwijk betreft, enerzijds een beeld van de gezinshoofden, meestal geregistreerd als eigenaar of rentenier, en anderzijds ook van het talrijke dienstpersoneel dat bij hen

inwoont. De gezinshoofden maken voornamelijk deel uit van de Brusselse high-society. (25)

Volgens het bevolkingsregister van 1856 woont op het adres 'Nijverheidsstraat nr. 46' François Scheppers en echtgenote met de jongste drie kinderen en een hele rits dienstponeel (concierge, cuisinière, cocher, domestique, servante, femme de chambre, valet de chambre) waarvan er regelmatig bijkomen en afvloeien. In 1856 zijn er drie mannen en drie vrouwen in dienst. Naast de grootte van het huis is de hoeveelheid dienstponeel ook een teken van rijkdom. (26)

(25) 'Le Quartier Léopold. Lecture d'un ensemble urbain du XIXème siècle.' In: Documents d'architecture, n° 3, maart 1998, p.21-22.

(26) Stadsarchief Brussel, Bevolkingsregister, 1856.

Monsieur le Président de la Chambre de Commerce à Bruxelles :

Monsieur :

En maintenant les Séances de la chambre de Commerce à midi, il me paraît possible que on y renonce. Il faut que je parte le matin à 7 heures et que je reste invisible jusqu'à 7 heures du soir. Et si y a 10 ou 12 heures avant cette heure qui s'écoule à l'hotel. Quand les Séances étaient finies à 4 heures je pouvais aller donner le cours de midi à Raybrouck, et cette manière ne devait m'absenter qu'un demi-jour ; Si les Séances étaient finies soit à 11 heures du matin ou une heure ou à 6 heures du soir, je pourrais sans promettre s'y assister régulièrement.

Je prie, Monsieur le Président, en faire la proposition à la prochaine Séance.

Je vous prie de recevoir l'assurance de ma parfaite considération.

François Scheppers

Le 6 Mai 1850

De brief van de heer Frans Scheppers aan de voorzitter van de Kamer van Koophandel in 1850.

(27) B. DE WILDE, *op.cit.*, p. 86.

(28) *Almanach Royal Officiel*, 1853-1875.

(29) Ch. VANCOPPENOLLE, L. FRANCOIS en P. LENDERS, *Tussen beleid en belang. Geschiedenis van de Kamers van Koophandel in België (17de -20ste eeuw)*, Brussel, 1995, p. 55, p. 61.

(30) ARA, KKB, nr. 279, *briefwisseling 1850, brief scheppers 6/5/1850*.

6. Scheppers als lid van de Kamer van Koophandel

Ondernemers gingen, naast hun taak als fabrikant, vaak ook politieke of andere belangrijke functies uitoefenen. Veel textielbazen zagen dan ook vlug het belang in van het deelnemen aan de besluitvorming via gemeentelijke, provinciale of nationale politieke mandaten, of het invloed uitoefenen op de besluitvorming via de Kamers van Koophandel. Bovendien zorgde een dergelijk mandaat voor het nodige maatschappelijk aanzien, een belangrijk streefdoel van de 19de eeuwse textielpatroon. (27)

Scheppers wordt in 1849 opgenomen in de Kamer van Koophandel van Brussel en zal lid blijven tot 1857. (28)

De Belgische Handelskamers hadden de bevoegdheid hun standpunt over te maken in verband met de maatregelen die de industriële en commerciële groei van het land beïnvloedden. In principe kon iedereen met een grondige kennis van handel en nijverheid lid worden van een Kamer van Koophandel. De benoeming gebeurde via een Koninklijk Besluit, terwijl de Kamer zelf drie kandidaten per vacante plaats voorstelde. Het ledenaantal werd eveneens bepaald door de koning. Het hield verband met het aantal inwoners van het gebied en was ook verschillend naargelang het economische belang van een regio. In 1850 telde de Brusselse Handelskamer 15 leden. Maar liefst 54,6 % ervan was fabrikant of industrieel, de overigen waren reders (16 %), groot-handelaars (6,6 %) en investeerders (22,2 %). (29)

In 1850 schrijft Scheppers in een brief dat het voor hem onmogelijk is de vergaderingen die 's middags plaatsvinden bij te wonen. Hij zou hiervoor al om 7 uur 's morgens de trein moeten nemen in Lot om pas om 7 uur 's avonds te kunnen terugkeren. Hierdoor is hij een hele dag afwezig in de fabriek. Hij stelt een aantal alternatieve uren voor. (30)

Naar aanleiding van de wereldtentoonstelling van Londen wordt in november 1851 aan een aantal industriëlen een speciale eer toegekend. Zij treden toe tot de Orde van Leopold. François Scheppers krijgt deze erkenning voor zijn belangrijke bijdrage aan de industriële ontwikkeling van ons land door het introduceren van de productie van lichte wollen stoffen. Een KB van 1 november 1851 geeft hem



De burgerlijke decoratie van "Ridder van de Orde van Leopold I".

de titel van 'Ridder van de Orde van Leopold'. (31)
De Orde van Leopold I is de eerste Belgische Ridderorde ingesteld in 1832. Deze orde wordt toegekend aan personen, welke een zekere status hebben voor meestal de lengte van een loopbaan of voor uitzonderlijke verdienste. Naast een militaire en een maritieme afdeling, kunnen ook gewone burgers de Orde toegekend krijgen. Elk van de drie afdelingen heeft vijf klassen: Grootlint, Grootofficier, Commandeur, Officier en Ridder.

7. Nawoord

In 1860, een jaar nadat de fabriek een 'Naamloze Vennootschap' wordt, sterft de industrieel. (32) Zijn oudste zoon, J. Edouard, neemt de functie van directeurbeheerder van zijn vader over. Een andere zoon J. Emile zetelt in de Raad van Bestuur. (33) In mei 1864 doet de moeder aan elk van haar drie zonen een schenking van 200.000 fr. Voor de jongste zoon, François, komt het geld pas vrij bij haar overlijden. (34) Wou de moeder er zich van verzekeren dat de zonen het werk van hun vader verder zetten?

Anne Michaux sterft in 1867 te Parijs. Na de dood van hun moeder verdwijnen J. Emile en J. Edouard uit de fabriek van Lot. De drie zonen trekken naar Philadelphia in Amerika en de twee dochters naar Frankrijk. Anne Cathérine trouwt met Eugène, graaf van Auray de St-Poix, onder-prefect van het arrondissement Châtillon. Marie Henriette huwt in Parijs met Marie Hervé de Carbounel, Markies van Candry, luitenant van het "Régiment des Guides" van de keizerlijke garde onder Napoleon III. (35)

(31) *Le Moniteur Belge*, jg.21, 4 november 1851, nr. 308, KB 1 november 1851. (16 industriëlen treden toe tot de Orde van Leopold, waaronder ook Philippe Van Volsem, landbouwer en likeurstoker te Halle, Paul Claes, landbouwkundige te Lembeek, Cappellemans ainé J-B, fabrikant van porselein o.a. in Halle.)

(32) Stadsarchief Brussel, *Burgerlijke Stand*, akte nr. 659, 14/2/1860

(33) *Moniteur des Intérêts Matériels, Assemblée Générale des actionnaires du 25/7/1864* (Supplément au n° 31), 1864, p.1-4.

(34) RA Anderlecht, *Notariaat Brussel*, notaris J H Ch Muller, 37385, akte nr. 1133, 26/5/1864.

(35) Stadsarchief Mechelen, *Verzameling Varia, V844, 29, 1, Généalogie de la famille Scheppers*, door Max. Scheppers- de Kerckove, Mechelen, 1914.

Kroniek van de Gemeente Alseberg - Jaar 1846

JAN BRASSINE

Het eerste gebouw als gemeentehuis en de eerste gemeenteschool (mèt schoolwoning) komen er. Drie schijven van elk 1000 fr. worden bij de Bank van Lening afgehaald en op 16 juli schenken de provincie en de schatkist elk een bedrag van 1.035 fr. als subsidie, samen dus 5.070 fr. Het schuurtje, dat op de aangekochte grond staat, wordt gesloopt en het afbraakmateriaal weggevoerd. Er komt ook een aanbesteding voor het aanleggen van een steenoven en op 18 augustus worden twee exemplaren van het bestek voor het schoolhuis naar de commissaris gestuurd. Het zijn allemaal tekenen die er op wijzen, dat er schot komt in de hele zaak. Minder zorgen dus hieromtrent. Ook minder kopzorgen over het wettelijke beleid van een gemeenschap sinds 16 juli, dag waarop het gemeentebestuur zich abonneert op het "*Bulletin officiel des lois*". Kostprijs: 6 franken.

Veel meer beslommingen geeft de armoede onder de bevolking. Eind juli worden voldoende hoeveelheden aardappelen onder de mensen verdeeld. Het zijn vooral de arme landbouwers en de behoeftigen die hiervoor in aanmerking komen (de bestuursleden zijn de gevolgen van de aardappelziekte van het vorig jaar kennelijk niet vergeten).

De bewoners voelen ook duidelijk de zware last van de personenbelasting. Op 19 september krijgt de secretaris een lijst van personen, die nog in het krijt staan voor het jaar 1844. En dat het niet altijd van een leien dakje loopt om een verlaging te bekomen, bewijst het geval van de heer Vanrossem. Deze vindt dat zijn belasting voor 1845 te hoog uitvalt en meldt dit aan het college van burgemeester en schepenen. Hun beraadslaging wordt op 21 mei naar de commissaris gestuurd. Lang laat het antwoord niet op zich wachten. Eind juni besluit de Bestendige Deputatie dat het quorum van Vanrossem wordt behouden en dat hij zijn belasting dadelijk moet betalen. We vermoeden dat de man bezwaar moet hebben aangetekend tegen het besluit, want op 30 juli vertrekt uit de secretarie de volgende brief (in vertaling):

Mijnheer de Commissaris,

In antwoord op uw nota van 24 dezer, nr. 31 87, en op de hier bijgaande aanvraag, hebben we de eer u te laten weten dat de genoemde Ferdinand Vanrossem, schrijnwerker in deze gemeente, zich in zijn molen bevindt, zo bij nacht als bij dag, er zijn ontbijt, middagen avondmaal gebruikt, er over zijn volledig meubilair

beschikt, dat hij nooit zijn zogenaamde molen verlaat en dat hij die, Mijnheer, nooit zou durven achterlaten, in 't bijzonder 's nachts, daar hij, de molenaar, eigenaar is van een fabriek die vol goederen steekt. We begrijpen niet, Mijnheer, waarom Vanrossem bezwaar aantekent tegen deze belastingheffing, gezien onze hierboven geuite bewering ernstig is en de klanten van Vanrossem inwoners zijn van Alseberg.

De Secretaris, De Burgemeester,
(getekend) Biot E. Winderickx

Het is duidelijk dat de ondertekenaars van dit schrijven Vanrossem niet onder de arm nemen, hetgeen ze wel doen met de heer Wijns, groothandelaar in hout. Vanrossem durft zijn zaak niet verlaten, Wijns kan dat niet, daar hij op dat ogenblik ziek is. Dit komt slecht uit want het is hem nu onmogelijk vóór de vrederechter te verschijnen die hem beschuldigt van inbreuk op het verkeer! De heer Wijns was namelijk afwezig toen zijn mensen vóór zijn magazijn wagens met hout losten en laadden. Vermoedelijk hebben zij op een bepaald ogenblik het verkeer ernstig belemmerd, maar dat is niet met opzet gebeurd. Wijns hoopt dat de rechter hem niet zal veroordelen, aangezien hij vooral in de dure wintermaanden meer dan honderd (?) arbeiders tewerkstelt en uitbetaalt en zodoende hun families uit de nood helpt. Een werkelijke daad van menslievendheid.

Niet iedereen beschikt over een zaak als die van de heren Vanrossem en Wijns. De volgende lijst, bestemd voor de Procureur des Konings, toont dit duidelijk aan. Zij bevat een groep van personen die niet bepaald tot de hogere klasse van de bevolking behoren:

- Heymans, Pierre, behoeftige landbouwer; zijn gedrag en reputatie zijn tegenwoordig goed; negenentwintig jaar geleden heeft hij een gevangenisstraf van vijf jaar uitgezeten, wegens diefstal van lakens.
 - Swalens, Anne Cathérine, behoeftig en zonder beroep, is van goed gedrag en zeden.
 - Decuyper, Charles, houthakker, had in het verleden een goede reputatie, maar heeft onlangs weer wat gezeten voor houtdiefstal.
 - Petroons, Pierre, behoeftig, geniet een goede reputatie.
 - Ballieu, Augustin, behoeftige meubelmaker, momenteel zijn z'n gedrag en reputatie goed, hij heeft een jaar gevangenisstraf gekregen voor diefstal van huisraad.
 - Baillieu, Sébastien, behoeftige dagloner, is van goed gedrag en zeden.
- (Volgen zes onbekenden en één overledene).
- Boon, Jean-Baptiste, in dienst als plaatsvervanger.
 - Vellemans, Jean-Baptiste, in dienst als vrijwilliger.

En de diefstallen? We nemen twee innovaties waar: Het zijn nu bewoners uit de naburige dorpen die bij ons het een en ander komen ontvreemden. En op 31 december lokken Egide Demol en konsoorten, Jean-Baptiste Debue en Jean-Baptiste Bonnewijns uit Beersel in een hinderlaag.

En ja, op 6 augustus is de oude bekende Petronille Mosselmans hout en tarwe gaan stelen bij haar echtgenoot Joseph Hulet. We durven haast met zekerheid stellen dat beiden niet meer onder hetzelfde dak woonden!

Jachtmisdrijf in het Krabbos te Dworp

JAN DE COCK

Le goût de chasse est inné chez l'homme. Il ne connaît les distinctions ni de l'âge, ni du lieu, ni du rang ; tous les êtres humains l'ont en germe et nul ne peut répondre qu'à tel moment il ne donnera carrière à cet instinct naturel. Aussi comprend-on aisément que de tous temps les lois qui régissent l'exercice de la chasse aient vivement éveillé l'attention publique. (1)

In het archief van het Hof van Beroep (Cour d'Appel) te Brussel bevindt zich de zaak Tordeurs-Day (2). Deze mannen werden in 1896 betrappt op stroperij te Dworp. Ze werden beiden veroordeeld voor de Correctionele rechtbank van eerste aanleg. Door het hoger beroep van Tordeurs werd de zaak doorverwezen naar het Hof van Beroep.

Op vier oktober 1896, omstreeks half zes in de namiddag, deed Petrus Josephus Deprins, beëdigd boswachter van Graaf Cornet de Grez (3), zijn dagelijkse ronde voor het bewaken der jacht. Aan het Krabbos te Dworp, op een stuk land in gebruik door landbouwer Frans Van Roy, hoorde Deprins niet ver van hem een gewerschot. Hij verstopte zich in een beek en speurde de omgeving af. Uit een nabijgelegen bosje, toebehorende aan de graaf, kwamen Jozef Day en Felix Tordeurs gelopen (4). Day droeg een afgeschoten haas "in eenen neuszakdoek gebonden". Boswachter Deprins hield hen staande en vroeg naar de haas. De stropers gaven zich niet zomaar gewonnen. Profiterend van hun meerderheid, werd de boswachter op de grond geworpen en flink gestampt. In dezelfde omgeving hield Modeste Roggeman, ook boswachter van de graaf, zijn ronde. Gealarmeerd door het gewerschot, snelde hij zo vlug mogelijk naar de plaats van de schermutseling. Modeste liep de onfortuinlijke Deprins tegen het lijf, samen zochten ze snel het bosje af op zoek naar de stropers. Na enkele ogenblikken kwamen ze Jozef Day tegen, Tordeurs was al gaan lopen. Verbaasd door de plotse versterking, werd Day snel overmeesterd door de twee boswachters. Deprins vroeg dat hij het was, die hem geslagen had. Een simpel "ja" was het antwoord. Modeste Roggeman ging verder met de ondervraging. Day gaf toe dat hij enkel als trakker was meegegaan en dat Tordeur de haas geschoten had (5). Beide mannen bleken ook geen jachtbrief te

(1) Toespraak van M. de Macar voor de kamers van Volksvertegenwoordigers bij het voorleggen van de jachtwet van 28 februari 1882. Voor details, zie voetnoot 9.

(2) R. DEPOORTERE en A. NOTEBAERT, *Inventaire des archives de la Cour d'Appel de Bruxelles (dossiers des appels en matière correctinnelle) Tome II, années 1892 à 1899, n° 2058 à 4195*. Brussel, 1999, n° 3202.

(3) Het gaat hier om Ferdinand Charles Gommaire Ghislain Cornet de Grez (°1869/+1947). Hij was burgemeester van Dworp van 1896 tot 1918. E. WINDERICKX, 'De schandpaal van Dworp', in *En het dorp zal duren...*, Beersel 1998, nr. 1, p.35; C. THEYS, *De Geschiedenis van Dworp*. Brussel, 1948, p. 199.

(4) Tordeur wordt in de documenten afwisselend met of zonder een -s gespeld.

(5) Een trakker is diegene die bij de jacht het wild samendrijft.

(6) ARA, Archives de la Cour d'Appel de Bruxelles, n° 3202: PV garde chasse, 05-10-1896, flr (in het Nederlands opgesteld).

(7) ARA, Archives..., n° 3202: PV garde chasse, 05-10-1896, flv.

(8) ARA, Archives..., n° 3202: PV garde chasse, 05-10-1896, flv-2r.

(9) ARA, Archives..., n° 3202: Brief van Cornet de Grez aan de Procureur des Konings, 07-10-1896, Artikel 26 van het jachtrecht van 28 februari regelde de aanhouding en neerlegging van klacht bij een jachtmisdrijf. Voor verdere informatie zie: NYPELS, J.-S.-G., *Pasinomie, collection complète des lois, décrets, arrêtés*. Brussel, 1882, p. 48 e.v..

bezitten (6). De dag erop trokken de twee boswachters in de ochtend naar de politieofficier van Dworp, Petrus-Josephus Petroons. Ze bevestigden onder eed de inhoud van hun neergeschreven proces-verbaal (7).

Twee dagen na de feiten konden de stropers reeds gevat worden door de politie. Petrus-Josephus Petroons ondervroeg de beklaagden. Zoals wel vaker gebeurd, staken Tordeurs en Day de schuld op elkaar. Felix Tordeurs beweerde niets van de zaak te weten, op uur en dag van de gepleegde feiten bevond hij zich in de herberg van Van Cutsem "*op den Vroenenbosch*". De schepen van politie bleef ondervragen, in de hoop de betichte op tegenstrijdigheden te betrappen. Tordeurs viel na enkele ogenblikken door de mand: "*op ons aandringen, verklapt hij zich en zegt gezien te hebben dat Deprins en Day gevochten hebben*". Jozef Day was heel wat loslippiger. Op vier oktober in de namiddag was hij in de herberg van Philippus Herinckx op het Krabbos. Hij kwam er Tordeurs tegen, die hem vroeg om op ronde te gaan om te zien of er niets te vinden was. Ze spraken af om samen te komen in een bosje toebehorende aan graaf Cornet de Grez, niet ver van het Krabbos. Eens samen begon de speurtocht naar wild. Tordeurs zag een haas, schoot ernaar en liep samen met zijn kompaan naar de buit. Op het moment dat Jozef Day de haas in zijn zakdoek aan het weg-moffelen was werden de twee opgemerkt door boswachter Deprins. Deze vroeg onmiddellijk naar de haas. Day weigerde het wild uit handen te geven. Tordeurs goot olie op het vuur door zijn kompaan aan te moedigen de buit niet los te laten. Felix kon niet langer wachten en koos het zekere voor het onzekere. Hij greep de haas uit de handen van zijn maat en verdween in de bossen. Ook Day liet de boswachter achter en zocht naar Tordeurs in de omgeving. Day beëindigde zijn verklaring met de ontkenning dat hij Deprins zou geslagen hebben (8).

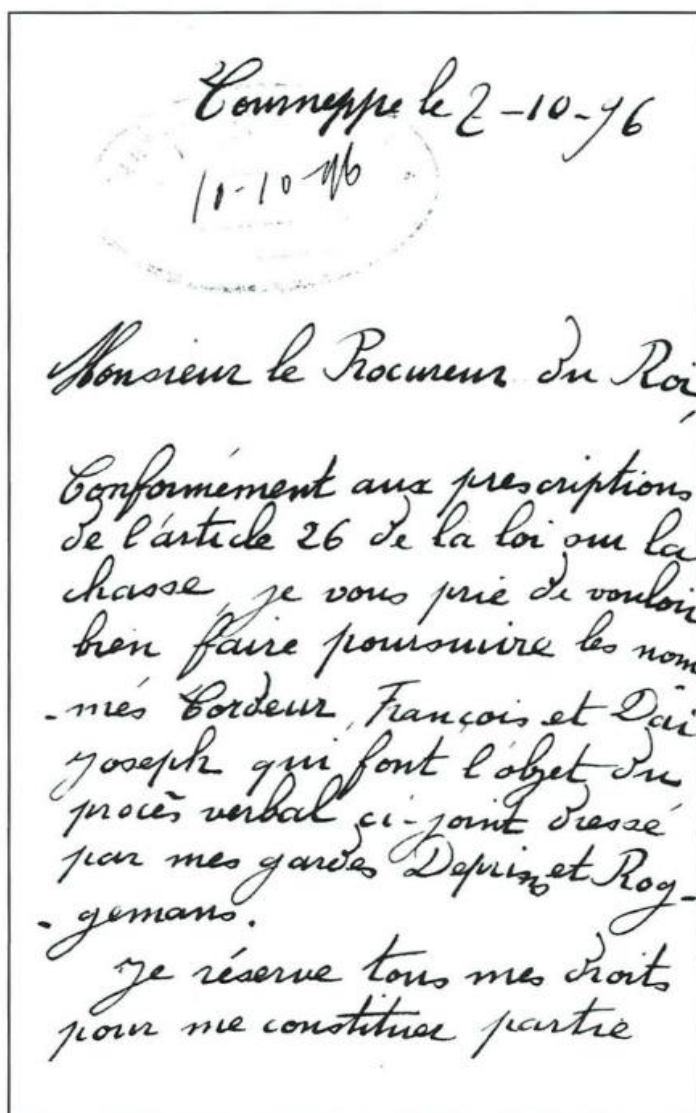
Volgens het proces-verbaal van de Deprins en Modeste Rogge-man werd Day door hen overmeesterd op het moment dat hij naar zijn maat aan het zoeken was. Met zijn verklaring bij de politie sprak ook Josephus Day zichzelf tegen, daar hij direct na de feiten aan de Deprins toegaf hem te hebben geslagen.

Daar de graaf niet alleen eigenaar van het bos was, maar ook burgemeester, voelde hij zich nauw betrokken bij de zaak. Aanstonds schreef hij naar de procureur des Konings, om volgens art. 26 van het jachtrecht de twee stropers aan te houden (9). Per vergissing schrijft hij François Tordeur in de plaats van Felix. De aanklacht van de graaf zet het gehele gerechtelijke apparaat in werking. Vanuit Brussel tracht men bij de gemeente meer informatie te winnen over het verleden van de veroordeelden. De volgende gegevens

werden doorgegeven: Felix Tordeurs werd geboren te Dworp op negen november 1868. Vader en moeder waren Philippe en Van Meerbeeke Jeanne. Nog steeds woonde hij bij zijn ouders niet ver van het Krabbos. Verder was hij ongehuwd, werkloos en ongeletterd. Hij beschikte over onvoldoende bestaansmiddelen en was van slecht gedrag en zeden. Het was trouwens niet de eerste keer dat Tordeurs met het gerecht in aanraking kwam: voor slagen en verwondingen betaalde hij al een boete van 10 franken (10). Day Jozef werd geboren te Bergen op twintig oktober 1871 uit Jacques en Delanghe Caroline Louise. Hij woonde te Buizingen en was landbouwer. Uit zijn huwelijk met Petroons Jeanne werden drie kinderen geboren (in 1892, 1894 en 1896). Ook hij was ongeletterd en arm. Day was van goed gedrag en zeden, hij had ook geen gerechtelijk verleden (11).

(10) ARA, Archives..., n° 3202: Antécédents, Felix Tordeurs, 08-10-1896.

(11) ARA, Archives..., n° 3202: Antécédents, Jozef Day, 19-10-1896.



Comme le 2-10-96
10-10-96

Monsieur le Procureur du Roi

Conformément aux prescriptions de l'article 26 de la loi sur la chasse je vous prie de vouloir bien faire poursuivre les nommés Bordeur François et Day Joseph qui font l'objet du procès verbal ci-joint dressé par mes gardes Depuis et Roggemans.

Je réserve tous mes droits pour me constituer partie

Brief van Burgemeester Cornet de Grez aan de Procureur des Konings op 2 oktober 1896.

civile à l'effet de réclamer
des dommages intérêts.
Agrées, M^{re} le Procureur du Roi
l'assurance de mes sentiments
les plus distingués.

Ette Cornet de Grez

Brief van Burgemeester Cornet de Grez aan de Procureur des Konings op 2 oktober 1896. aBrief van Burge-
meester Cornet de Grez aan de Procureur des Konings op 2 oktober 1896 (keerzijde)

De rechtbank van eerste aanleg hield haar eerste zitting op 14 december 1896. Boswachter Deprins bevestigde voor de rechtbank zijn getuigenis. De overtredingen werden opgesomd en voorgelezen. Tordeurs en Day werden van de volgende feiten beticht: a) beiden gejaagd te hebben na zonsondergang; b) Tordeurs was bevonden te zijn jagende zonder een bewijs van jachtbrief te kunnen voorleggen; c) beiden zonder de toestemming van de jachteigenaar op een stuk land gejaagd te hebben waarvan het jachtrecht toebehoorde aan graaf Cornet de Grez, die de aanklacht indiende; d) Tordeurs heeft niet onmiddellijk in handen van de proces-verbaal opsteller het wapen afgegeven, waarvan hij gebruik gemaakt heeft; e) beiden de beëdigde boswachter Deprins geslagen te hebben in de uitoefening van zijn bediening (12). Enkel Jozef Day was aanwezig op de zitting. Enkele dagen voor de zitting was de gerechtsdeurwaarder uit Halle bij de beklaagden hun dagvaardingsbevel gaan leveren. In Dworp bij de Tordeurs vond de deurwaarder enkel de vader, die beweerde dat zijn zoon sinds elf december niet meer thuis was geweest. Zijn verblijfplaats was hem onbekend (13). Ook Petroons, de politieofficier van Dworp, bevestigde door een schrijven aan de rechtbank dat Tordeurs de gemeente verlaten heeft "pour aller chercher de

(12) ARA, Archives..., n° 3202:
verslag zitting van 14-12-1896,
flr.

(13) ARA, Archives..., n° 3202:
verslag zitting van 14-12-1896,
flv.

l'ouvrage dans le pays de Charleroi" (14). Met andere woorden: de vogel was gaan vliegen. Op de zitting weet Deprins er nog bij te voegen dat hij vernomen heeft dat Tordeurs werd aangehouden te Binche (15).

(14) ARA, Archives..., n° 3202: brief van Petoons aan de procureur des Konings, 19-12-1896.

(15) ARA, Archives..., n° 3202: verslag getuigenverhoor van 14-12-1896, flr.

Pro Justitia

Op vierden October 1896 zes en negentig, ten 5 1/2 ure namiddag, deed ik, Petrus Josephus Deprins, beëdigde boeschwachter van Binche den Graaf Ernest de Grey eigenaar te Dierp, mijn aangelijckte rechte voor het bewaken der jacht en gekomen zijnde op het Crub bosch onder Dierp, op een stuk land gebruikt door Frans Van Key, landbouwer te Dierp, heb ik, met ver van mijnen gewericht gehoord, ik mij versleten in den bucht en heb gezien dat

1. Josef Day, woneende te Buysingen
2. Felix Cordou, woneende te Dierp

mit een nabijgelegen boschje Kruiswoningstijks toebehoorende aan voormelden Graaf Ernest de Grey. Day druy eenen haves in eenen zaknewstuck gebonden. Ik heb die honden sterven en hen den haves gevrangd, zij hebben geweigert hem op te geelen en hebben mij op den grond geworpen en mij gestempelt.

Wodsch Roggeman, inspelijks boeschwachter van voormelden heer, die ook sin gewericht gehoord haet, is kortst daerna bij mij yekomen, wij hebben samen Day ontinveet en Deprins heeft hem gevraagd: ze'te wi het die mij gestolgen heet en Day heeft " ja " geantwoord. Wodsch Roggeman heeft hem onderrangd en Day heeft hem verklaard dat hij was medeganger als truttler maar stiet Cordou den haves geschoten bin.

Deze mannen hebben geenon jachtbrief. Opgevraagd te Dierp den 5 October 1896.

De Boeschwachter
P. Deprins

45

Proces Verbaal van 5 oktober 1896. (de voorzijde)

(16) ARA, Archives..., n° 3202:
verslag vonnis van 19-01-1897,
flr-f2v.


Op 19 januari 1897 volgde de tweede zitting met de veroorde-
ling. Deze waren niet mals. Ook hier was enkel Jozef Day aanwe-
zig. Het vonnis luidde als volgt:
voor overtreding c): een boete van 50 franken;
voor overtreding e): vijftien dagen gevangenis.
Voor a), b) en d) werd hij vrij gesproken. Zijn gerechtskosten
bedroegen acht franken 25 centiemen. Day kon enigszins op ver-
zachtende omstandigheden rekenen, "wat de slagen aangaat uit
het weinig belang der feiten". Bij gebrek aan middelen om te beta-
len, wat waarschijnlijk het geval is geweest, kon hij deze vervangen
door acht dagen hechtenis (16). Voor Day was de zaak afgesloten,
hij ging ook niet in hoger beroep.

Daar Felix Tordeurs niet aanwezig kon zijn door zijn hechtenis in
Wallonië, werd hij bij verstek veroordeeld. Het vonnis werd als
volgt uitgesproken:
voor b) en c): acht dagen hechtenis en 200 franken boete;
voor d): 100 franken boete;
voor e): een maand hechtenis en 50 franken boete.
Voor delict a) werd hij vrijgesproken. Felix Tordeurs tekende wel
beroep aan. Wat de afloop van de zaak was, wordt niet meege-
deeld door het archief.

De keerzijde van het procesver-
baal van 5 oktober 1896, met de
handtekeningen van de boswach-
ters en van de burgemeester.

Op heden vijftien October 1896 ten gure
smorgens zijn voor ons Petrus-Josephus Petron
Schepen van politie der gemeente Dworp
verschenen de boswachters hiervooren
voornemend, die ons op eed den inhoud
van het vorenstaande proces-verbaal
bevestigd hebben en met ons hebben
geteekend.

Dworp, datum als boven,
De boswachters, De Schepen,
J. B. M. S. P. J. Petron
Me Burgemeester



Merkwaardig is dat er gedurende het gehele proces geen woord gerept werd over het al dan niet bezitten van een jachtwapen. Dit valt waarschijnlijk te verklaren door het feit dat men in de 19e eeuw veel meer belang hechtte aan het schenden van het jachtrecht. Er werd ook nergens vermeld waarom Tordeurs en Day zich overgaven aan de stroperij. Deden ze dit uit honger of gewoon als welkome afwisseling van een hard bestaan? De waarheid zullen we nooit weten.

Erratum

In het vorig nummer werd een bronvermelding door de zetduivel geschrapt. Bij het artikel: "De industriële geschiedenis voorloper en vormer van het natuurgebied de Steenput" van Jos De Gelas moet volgende vermelding worden toegevoegd: "Dokumenten en fotomateriaal - privéarchief Edgard Winderickx"
Onze verontschuldigen aan de auteurs.

Colofon

En het dorp zal duren...

Is het trimestrieel tijdschrift van het
Heemkundig Genootschap "van Witthem" - Beersel

April - juni 2003 - nummer 18 - jaargang 5

voorzitter	Marc Desmedt Dwersbos 109 1650 Beersel 02.377.27.94
ondervoorzitter	Edgard Winderickx Brouwerijstraat 18 1653 Dworp 02.380.30.14
secretaris	Michel Vastiau Leeuwerikenlaan 10 1650 Beersel 02.380.54.38
penningmeester	Piet Van Capellen Boomgaardstraat 12 1653 Dworp 02.380.35.48

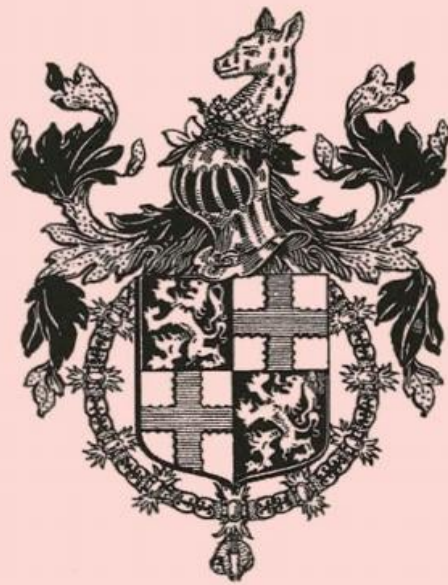
inlichtingen tijdens de kantooruren in het gemeentehuis te Beersel - dienst cultuur
Alsebergsteenweg 1046
1642 Alseberg
02.382.08.29

Prijs van dit nummer € 6,20 - jaarlijks lidgeld bedraagt € 17, te storten op rekeningnummer
001-3114341-38 van het Heemkundig Genootschap "van Witthem" Beersel, met de vermelding
van naam, voornaam en adres, gevolgd door de aanduiding "LIDGELD".

Werkten mee aan dit nummer: Jan Brassine, Henri Coudron, Joke Vandenbussche, Giedo Debus-
scher, Marc Desmedt, Raf Meurisse en Jan Decock.

Samenstelling: de redactieraad
Verantwoordelijke uitgever: Marc Desmedt

Eindvormgeving en druk: Drukkerij B.V.B.A. Mariën-Deneyer - Dworp



*Heemkundig
Genootschap
"van Witthem"*