
Laca

Tijdingen

Driemaandelijks tijdschrift van LACA.
Geschied- en Heemkundige Kring van Laken

Jaargang 8 - Nummer 4 - juni 1997

Laken



Wapen van de Koninklijke
Residentie Laken
Koninklijk Besluit van 20 april 1857

Verantwoordelijke uitgever:
Leon Candau, Rode Kruislaan, 15, 1020 Brussel, tel. 02/268.69.58
Afgiftekantoor : 1020 Brussel 2

→ TEN GELEIDE ←

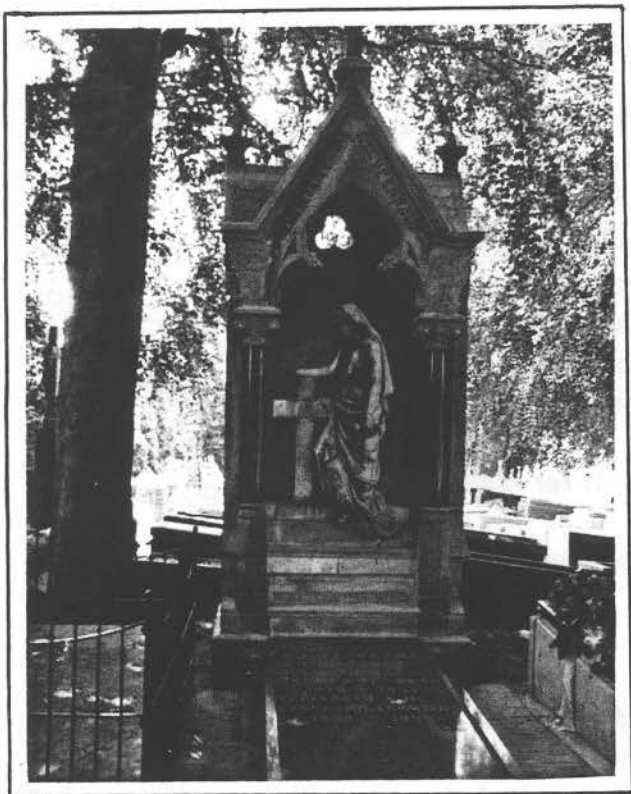
1. - EEN LAATSTE WOORDJE OVER HET NIJMEEGSE GRAFMONUMENT
EN DE LAKENSE BEELDHOUWER ERNEST SALU

Zoals reeds vermeld in ons vorige nummer (maart 1997 p.p. 29/30) brengt een auteur (I. Pey) de hypothese naar voren dat de Nijmeegse neogotische grafkapel van de familie Veerkamp, alhoewel gesigineerd met de naam H.A. Eeuwens, omstreeks de eeuwwisseling in België besteld zou kunnen zijn. Steenhouwers legden soms hun bemiddelde klanten modellenboeken voor en maakten op hun aanwijzingen het gewenste gedenkteken. Pasklare onderdelen konden ook in buitenlandse ateliers besteld worden die dan ter plaatse samengevoegd werden.

Hiernavolgend haar betoog dat door de bemiddeling van mevrouw Antoni in onze pagina's overgenomen mag worden.

"Een in Nederland bekende leverancier van complete architectonische grafmonumenten uit Belgische hardsteen, waaruit zoals gezegd ook het Veerkamp monument is opgetrokken, was de Belgische beeldhouwer Ernest Salu uit Laken. Hij begon in 1872 naast het kerkhof van de, in dat jaar ingezegende maar nog onvoltooide, Onze-Lieve-Vrouwekerk in Laken een atelier met show room voor grafmonumenten, en had weldra 40 stenhouwers en beeldhouwers in dienst. (Deze Lakense kerk was opgericht ter nagedachtenis van de eerste Belgische koningin Louise-Marie en bevatte de koninklijke crypte. Vooral dit laatste maakte het kerkhof bijzonder populair bij de welgestelde Belgische burgerij.) Behalve in België had Salu een grote buitenlandse klantenkring : in Nederland, Frankrijk, Duitsland, tot in de Verenigde Staten en Columbia toe. Aan de hand van modellenboeken leverde hij complete grafmonumenten, desgewenst inclusief beelden.

De vele grafkapellen die sinds 1872 met de signatuur van Salu op de Lakense begraafplaats verzezen, vertonen qua materiaal en bewerking, details en uitvoering opvallende overeenkomsten met het Nijmeegse Veerkampmonument. Het moet daarom niet worden uitgesloten dat Eeuwens deze grafkapel in Laken bestelde, en dat hij haar vervolgens op de Begraafplaats Daalseweg opbouwde en wellicht verder bewerkte."



De hierbijgevoegde foto van het Veerkampse monument illustreert op treffende wijze de gelijkenis met vele grafkapellen op het Lakense kerkhof.

Zegt de heer Marcel Celis, Epitaafvoorzitter, met als zetel het atelier Salu in Laken. : "Wij weten dat Ernest Salu over een grote buitenlandse klantenkring beschikte, ja zelfs tot in de Verenigde Staten. Tot hiertoe kan onze vereniging voor funeraire archeologie, die zelfs over veel archiefmateriaal van de beeldhouwers Salu beschikt, niet voor elk individueel geval precieze gegevens aanreiken. Toch wel de moeite waard om deze kwestie in LACA Tijdingen ter sprake te brengen".

Waarvan akte.

2. - NOG MEER OVER DE BESCHERMING VAN HET LAKENSE ERFGOED !

In de rubriek "Ten geleide" van ons vorige LACA Tijdingen van december 1995 en december 1996, hebben wij verheugend nieuws gebracht in verband met belangrijke beslissingen, genomen door de Brusselse Regering, met het oog op de bescherming van Lakense monumenten en landschappen.

Tijdens een recent bezoek aan de Afdeling Monumenten en Landschappen van de Vlaamse Gemeenschap vernamen we dat de Brusselse Regering nog meer besluiten nam die ongetwijfeld ten goede zullen komen aan de zorg en de bewaring van het Lakense erfgoed. We zetten ze even op een rijtje.

- a. Besluiten genomen ter bescherming van grafmonumenten op het Lakense kerkhof.
 - Besluit van 14 april 1994 : grafmonument van de filantroop Ferdinand Nicolay
 - Besluit van 6 februari 1997 : de 14 hiernavolgende grafmonumenten
 - Architect Alphonse Balat
 - Burgemeester Emile Bockstael
 - Jacques André Graaf Coghen
 - Notaris Georges De Ro
 - Antiquair expert (Jef) Leon Dillen
 - Mausoleum van de familie Ghémar
 - Operazangeres Maria Félicia Garcia Malibran de Bériot
 - Familie Ferdinand Moselli
 - Pianiste Marie Félicité Denis Pleyel

- Architect Joseph Poelaert
 - De beeldhouwersgeneratie Ernest Salu
 - De familie Suys
 - Dichter, historicus, criticus André Van Hasselt
 - Familie Vaxelaire
- Besluit van 6 februari 1997 ter bescherming als monument van het oudste gedeelte van de graf galerij, tot stand gekomen tussen 1878 en 1900 - boven en ondergrond.
- b. Besluit van 6 februari 1997 tot opening van een onderzoeksdossier met het oog op de bescherming als landschap van het **ganse** Lakense kerkhof !
- c. Nog andere besluiten waarborgen de bescherming van volgende kunstwerken als monument :
- 14 april 1996 : De koloniale brug over de Jan Sobieskilaan
 - 13 april 1995 : Het oude gemeentehuis van Laken met het oude aanpalende schoolgebouw in de Paleizenstraat over de Bruggen
 - 16 maart 1995 : Een aantal sociale woongebouwen (de bescherming ervan slaat enkel op de voorgevels en de bedakingen)
 - Fineaustraat, nummers 1 tot 29
 - Emile Delvastraat, nummers 77 tot 83
 - Hoek Emile Delvastraat en Fineaustraat, nummers 75 en 27
 - Hoek Fransmanstraat, nummer 94
 - Hoek Emile Delvastraat en Victor Mabellestraat, nummer 85 tot 89.
 - 26 september 1996 - (reeds besproken in LACA Tijdingen van december 1996, p. 1)
Het station van Laken en het station van het Koninklijk Domein, **doch enkel voor wat de gevels en de bedaking betreft.**
- d. Tenslotte vernamen we nog dat reeds bij besluit van 16 februari 1995 een onderzoeksdossier geopend werd met het oog op de bescherming als monument van het gebouwencomplex van de oude firma BYRRH, opgericht tijdens het interbellum door de gebroeders Violet, baanbrekers van de aperitiefwijnen op basis van "*kina*", gelegen in de Dieudonné Lefèvrestraat (zie afbeelding in de Lakense heemkundige kalender 1996).

3. - DE ONZE-LIEVE-VROUWEKERK VAN LAKEN ONTWAAKT

Honderdvijfentwintig jaar geleden, op 7 augustus 1872 werd dit neogotische gebedshuis op plechtige wijze ingewijd. Deze verjaardag wordt met een hele rist culturele en regilieuze activiteiten gevierd en wel van 29 juni tot en met 7 september e.k. LACA wil de aandacht van haar lezers hierop vestigen.

Voor meer informatie of een uitvoerig programma kunnen onze leden zich richten tot het secretariaat van de parochie : Kardinaal Cardijnplantsoen 6, 1020 Brussel, Tel. : 02/478.20.95 of 02/479.23.62.

Leon Candau
Voorzitter

IN LAKEN WOONT EEN ONGEWONE RESTAURATEUR, DE HEER L. FARDEAU



Niets liet vermoeden dat in de kelderverdieping van een appartementsgebouw aan de Forumlaan in Laken, "Rome-Pompeï-Ostië", oude reclamepanelen en nummerborden niet alleen hersteld doch ook op minutieuze wijze opnieuw gefabriceerd worden. Deze objecten smukten eertijds de intussen al lang verdwenen Brusselse tramstellen op. Het zijn stille getuigen van een vervlogen tijdperk.

Onlangs, op een ochtend ontmoette Joris Dillen de spilfiguur achter deze bedrijvigheid in de persoon van de heer L. Fardeau toen deze volop aan het werken was in zijn tot atelier herschikte garage. Men kan hier van een gelukkig toeval spreken want dit treffen vond plaats op het moment dat twee actieve medewerkers van LACA, de heren G. Vanden Bussche en D. Van Kriekinghe een tweede artikel voor publikatie in LACA Tijdingen hadden ingediend, handelend over de geschiedenis van het openbaar vervoer in Laken.

Iets meer te weten komen over de achterliggende beweegredenen en gedrevenheid van deze "tram-vriend" sluiten perfect bij vornoemd artikel aan. Een interview.

Op donderdag 24 april 1997 onthaalde de heer Fardeau ons zeer hartelijk al hadden we elkaar nooit tevoren ontmoet. We voelden wel aan dat Joris Dillen deze ontmoeting bewerkstelligd had. Vooraleer we plaats namen aan de ronde tafel viel ons oog op een accordeon die achteloos op een zetel was neergelegd. Wou de heer Fardeau ons op een "*valse-musette*" vergasten vooraleer tot de agenda over te gaan ? Nee, in de plaats hiervan kregen we al onmiddellijk en ongevraagd een hele rist persoonlijke bedenkingen over Brussel en het stedelijk openbaar vervoer te verwerken. We luisterden aandachtig. In "*no time*" was het ijs gebroken. Hij sprak over de hoofdstad met duidelijk ingehouden gevoelens van verontwaardiging en riep het feit voor de geest dat vanaf de jaren '50 de Brusselse invalswegen systematisch omgevormd werden tot grote verkeersaders, ja zeg maar tot ware stadsautosnelwegen. Zelfs het straatmeubilair verdween en bomen werden geveld. Daarbij komt nog dat omstreeks '58 het tramnet gevoelig ingekrompen werd. Na de wereldtentoonstelling van 1958 nam de stadsvlucht een grote uitbreiding. In de periferie rezen nieuwe sociale wijken en luxueuze wooncomplexen uit de grond. Het openbaar vervoer kon deze explosie niet aan en die wooncentra werden niet op het net aangesloten. De auto kreeg toen absolute voorrang. Brussel heeft de ontwikkeling van het openbaar vervoer niet goed aangepast. Wandel eens door straten waar vroeger een tram reed ... wat zul je zien mijnheer, deze buurt verkwijnt !

LACA : (een voorzichtige onderbreking wagend) En wat met de metro ?

De heer Fardeau : Ongetwijfeld een mooi initiatief maar het kon de heerschappij van de privé-wagen niet ontkrachten. Onze politieke vertegenwoordigers hebben gedacht een goede zaak te doen en hoopten de in ons land gebouwde metrostellen in het buitenland te kunnen slijten. Ook dat bleef bij een onvervulde droom !

LACA : Laat ons nu even ter zake komen. Wij durven erop te wedden dat U een echte Lakenaar bent.

De heer Fardeau : Nee helemaal niet. Vanaf 1966 heb ik een tijdje in Laken gewoond, namelijk in de Pannenhuisstraat. Dat was de eerste maal dat ik met Laken kennis maakte. Ik trok dan later weer weg en het is gans per toeval dat ik hier in dit gebouw aan de Forumlaan terecht kwam, nu enkele jaren geleden.

LACA : Van waar die gedrevenheid, zeg maar passie voor het openbaar vervoer ?

De heer Fardeau : Ik ben in Sint-Agatha-Berchem geboren in 1929, toen nog een landelijke gemeente. De school waar ik het lager onderwijs volgde bevond zich op het grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek. Eerder dan te gaan ravotten met mijn schoolmakers verkoos ik, tijdens de middaguren, mijn boterhammen te gaan verorberen in een tramstelplaats gelegen in de Edingenstraat, niet ver van de school verwijderd. Daar kon ik in alle rust het rollend materieel bekijken. Na een tijdje was ik daar kind aan huis en het personeel dat daar werkte leerde mij ontzettend veel over de technische aspecten van de tram, hoe het tramnet in elkaar stak en de betekenis van de nummerborden.

Ik was ook sterk geïnteresseerd in de reclamepanelen die op de dakranden van de tramstellen bevestigd waren. Ze werden regelmatig door andere verwisseld en ook de lettertypes evolueerden met de tijd. U gelooft mij misschien niet, maar geef mij een oude foto waarop een Brusselse tram staat afgebeeld en ik zal U bij benadering kunnen zeggen wanneer deze foto gemaakt werd. Zo kwam het dat alles wat met het openbaar vervoer te maken had mij geweldig begon te boeien en die passie, zoals U zegt, loopt als een rode draad door mijn leven.

LACA : Met dergelijke instelling hebt U ongetwijfeld een loopbaan bij de M.I.V.B. uitgebouwd ?

De heer Fardeau : Integendeel, ik ben bediende geweest bij een bankinstelling.

LACA : En toch liet de in uw jeugd opgedane passie U niet los !

De heer Fardeau : Nee, naast mijn beroepsactiviteiten bleef ik het wel en wee van de trammaatschappij volgen. Zoals reeds gezegd werden omstreeks 1958, tijdens de voorbereidingen van de wereldtentoonstelling heel wat oude trams vervangen door autobussen. Het buiten gebruik gestelde materieel werd afgebroken en als schroot verkocht. Ik vreesde dat er niet veel meer zou overblijven en sloot mij aan bij een groep mensen die ijverden voor de totstandkoming van een trammuseum.

LACA : Maar hun voornemens werden waarschijnlijk eerst na lange tijd verwezenlijkt.

De heer Fardeau : Nee, toch niet. In 1960 besloot het bestuur van de buurtspoorwegen als eerste om een museum op te richten in Schepdaal. Dit museum werd reeds in 1962 opengesteld voor het publiek. Dat was natuurlijk een aansporing voor het Stedelijk Vervoer van Brussel om ook een dergelijk initiatief te nemen. Verschillende mensen hebben een groot aandeel gehad bij de voorbereiding van dit project.

LACA : Noem er eens enkele.

De heer Fardeau : Het kan raar klinken maar vooreerst zou ik Monseigneur Cammaert willen vernoemen, de voormalige hoofdalmoezenier van het Leger. Hij had evenals wij het tramvirus in het bloed. Zijn hoge religieuze rang verschafte hem veel invloed in binnen- en buitenland. Hij wendde zijn relaties aan om flink aan de kar te duwen. Zijn wil om te redden wat er nog te redden viel was merkwaardig. Door zijn toedoen en in afwachting van verdere beslissingen werden omstreeks diezelfde tijd buiten gebruik gestelde trams in een oude loods in Haacht ondergebracht. Zij kwamen niet alleen uit Brussel maar ook uit Verviers, Luik, Gent, Antwerpen, ja zelfs uit Lausanne in Zwitserland. Deze initiatieven werden zo een beetje in het geheim genomen en dat was het spannende aan de onderneming. Een tweede persoon die zeker niet over het hoofd mag gezien worden is de heer Cudell, burgemeester van de Brusselse gemeente Sint-Joost-ten-Node. Hij was lange tijd voorzitter van de M.I.V.B. en door zijn toedoen werden de eerste daadwerkelijke stappen gezet voor de oprichting van een trammuseum in Sint-Pieters-Woluwe. De heer Cudell is trouwens noch altijd voorzitter van het museum.

LACA : Wij zouden graag uw aandeel kennen bij dit alles.

De heer Fardeau : Laten we bescheiden blijven. Ik heb mij ongetwijfeld in Schepdaal verdienstelijk kunnen maken maar wegens mijn goede relaties die ik ook met andere "*tramfanaten*" onderhield kwam ik uiteraard eveneens in Sint-Pieters-Woluwe terecht. Daar was men intussen begonnen met de restauratie van een klein aantal rijtuigen. Het eindresultaat viel echter wat magertjes uit. Ik was van oordeel dat er moest naar gestreefd worden het uitzicht van die oude vervoermiddelen zo getrouw mogelijk na te bootsen. Dat te bereiken beschouwde ik als een uitdaging. Uiteindelijk zou ik een stukje van mijn droom in vervulling zien gaan.

LACA : Geen gemakkelijke taak zouden we zeggen.

De heer Fardeau : Uiteraard niet. Mijn vrije tijd gebruikte ik om na te gaan of her en der nog oude reclameborden te vinden waren, in het bijzonder bij nog bestaande firma's. Het is niet mogelijk om in dit korte bestek het verloop van mijn jarenlange zoektochten te schetsen. Toch een paar anekdoten. Op een dag kwam ik bij een kolenhandelaar terecht. Als speurhonden doorkruisten we samen het terrein van zijn onderneming. En ja hoor, we vonden op een gegeven ogenblik een langwerpige paneel, bedolven onder het slijk, dat hij bij regenweer gebruikte om in geval van een moeilijke start, onder de achterwielen van zijn vrachtwagen te schuiven. Dit voorwerp bleek bij nader toezicht een oud reclamepaneel te zijn dat ooit van op de stadstrams de aandacht trok van de bevolking van de Brusselse regio ! Verschillende andere panelen kon ik recupereren in een oude elektriciteitsfabriek, gelegen in de Birminghamstraat, waar allerlei schroot opgestapeld werd en waar nog overblijfselen te vinden waren uit de dertiger jaren !

LACA : Wat was het resultaat van deze opzoekingen ?

De heer Fardeau : Ik nam mij voor eerst en vooral de nummerborden, maar dan ook alle nummerborden die ooit op het net gebruikt werden, in hun oorspronkelijke vorm te reconstrueren. Dat heeft allemaal veel tijd in beslag genomen want er ging veel opsporingswerk aan vooraf. Men mag niet vergeten dat in de loop der jaren de schrijfwijze van verschillende gemeenten en namen van buurten gewijzigd werd maar dat ook de trajecten van diverse tramlijnen meermaals verlegd werden.

LACA : Hoeveel nummerborden hebt U dan wel gemaakt ?

De heer Fardeau : In totaal een 200-tal.

Maar dat werk eenmaal achter de rug zijnde spookte reeds een nieuw project door mijn hoofd. Ik stelde de museumdirectie voor al de nummerborden te fotograferen en in kleurendruk te publiceren in het kader van het eeuwfeest van de elektrische tram (1894 - 1994).

LACA : Is dit project ooit tot stand gekomen ?

De heer Fardeau : Jazeker, het is trouwens tot een groot succes uitgegroeid. Eerst werd er aan gedacht de nummerborden te groeperen per gemeente die

door de respectievelijke lijnen bediend werd. Dit voorstel bleek echter te omslachtig te worden en om dit te vermijden heeft men de nummerborden per sector samengevoegd en op losse bladen gedrukt. Ze worden nu te koop aangeboden in het trammuseum. De ganze serie zal 32 bladen omvatten. Op dit ogenblik zijn er reeds 29 beschikbaar. Ik stel voor dat U het blad nummer 9 met de nummerborden van de trams die Laken ooit bedienden als illustratie aan de interviewstekst zou toevoegen.

(We bekijken samen de ganze reeks.)

LACA : Dat zullen we zeker overwegen. Onderaan elk blad wordt ook een foto van een reclamepaneel afgedrukt.

De heer Fardeau : Vanzelfsprekend. Ik heb er al heel wat kunnen namaken en herstellen. Deze firma's bestaan nog steeds en sponseren het initiatief. Haast gelijktijdig met de ontwikkeling van de industrie stak een totaal nieuw verschijnsel de kop op, namelijk reclame. De produktie- en distributiebedrijven en de meeste handelszaken begonnen hun produkten en waren aan te prijzen in dagbladen en tijdschriften. Ook het stadsbeeld kreeg hierdoor een ander aanzicht. Op alle mogelijke plaatsen werden reclameplaten aangebracht. Herinnert U zich nog de reusachtige reclameschilderingen op de zijgevels van alleenstaande huizen ? De jonge trammaatschappijen zagen vrij vlug het financiële voordeel in dat reclame kon opleveren en beijverden zich om een graantje mee te pikken. Zo verschenen de reclamepanelen op de dakranden van de tramrijtuigen. Er waren panelen in hout en in ijzer en ik heb zelfs enkele geëmailleerde panelen gerecupereerd. De reclamepanelen verdwenen met de komst van de pré-metro omdat ze hinderlijk waren voor het verkeer in de tunnels wegens hun beperkte hoogte. U moest zien hoe de bezoekers met nostalgische blikken naar die voorwerpen kijken in het trammuseum. Deze reactie stimuleert mij dan ook om er nog een tijdje mee door te gaan. Weet je wat, ik stel voor dat we samen eens een kijkje gaan nemen in mijn atelier.

We lopen samen door de wijde kelderverdieping. In een van de gemeenschappelijke lokalen staan een reeks reclamepanelen tegen een muur opgesteld.

We lezen de in sierlijke letters uitgevoerde opschriften : BYRRH, CAFES JACQUEMOTTE, BOULE NATIONALE, BIERES D'IXELLES, LE PIANO HANLET CHANTE ET ENCHANTE. En als de Heer Fardeau zijn garagedeur opent prikkelt de geur van lakverf onmiddellijk ons reukorgaan.

LACA : Hoe gaat U nu te werk om zulke platen na te maken ?

De heer Fardeau : Meestal wordt op basis van een bestaande foto gewerkt. Hiertoe worden oude tijdschriften en ook fondsen van ondernemingen geraadpleegd. Dan komt het er op aan de juiste schaal van de tekst en het lettertype te berekenen. Letter voor letter wordt dan overgetekend op een transparant sjabloon. Vervolgens worden die sjablonen op het paneel bevestigd en doorprikt teneinde de authentieke tekening op het paneel over te brengen. Later wordt dan alles ingekleurd. De panelen hebben een lengte van 5 meter.

Elk paneel ondergaat vier lakbeurten (de letters inbegrepen). Tenslotte volgt dan nog de omlijsting van het paneel : die wordt niet door mij gemaakt maar wel door een vriend. Een langdurig proces zoals U ziet. Met de laksoorten heb ik in het begin wel moeten experimenteren maar nu ken ik de produkten die de beste resultaten opleveren.

LACA : Met wat bent U momenteel bezig ?

De heer Fardeau : Ik heb nog enkele panelen af te werken met het oog op de feestelijkheden die op 31 mei 1997 georganiseerd worden ter gelegenheid van "100 jaar Tervurenlaan" waaraan het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel ook zijn medewerking verleent. Alles moet perfect in orde zijn tegen die tijd. Momenteel werk ik aan een reclamepaneel van de firma MEYERS (chocolats Meyers).

LACA : Dat was een Lakense firma. LACA is bijzonder opgetogen om dit paneel hier in uw atelier te ontdekken want onze vereniging heeft in haar tijdschrift, van maart 1996, een uitgebreid artikel aan deze firma gewijd. Maar ... wij zien daar nog een paar nummerplaten ... is de reeks nog niet afgesloten ?

De heer Fardeau : Toch wel, maar van tijd tot tijd vragen sommige mensen mij een of meerdere nummerplaten te maken die zij dan als binnenhuisdecoratie aanwenden. Sommige uitbaters wensen hun café of taverne met dergelijke voorwerpen op te smukken. Zo kreeg ik op een keer een opdracht van een heer die over een zeer ruime woning beschikte en zijn huiskamer met nummerborden wou versieren. Hij bestelde er maar liefst acht tegelijk. Ik stond daar natuurlijk twijfelachtig tegenover maar toen ik het eindresultaat zag was ik aangenaam verrast !

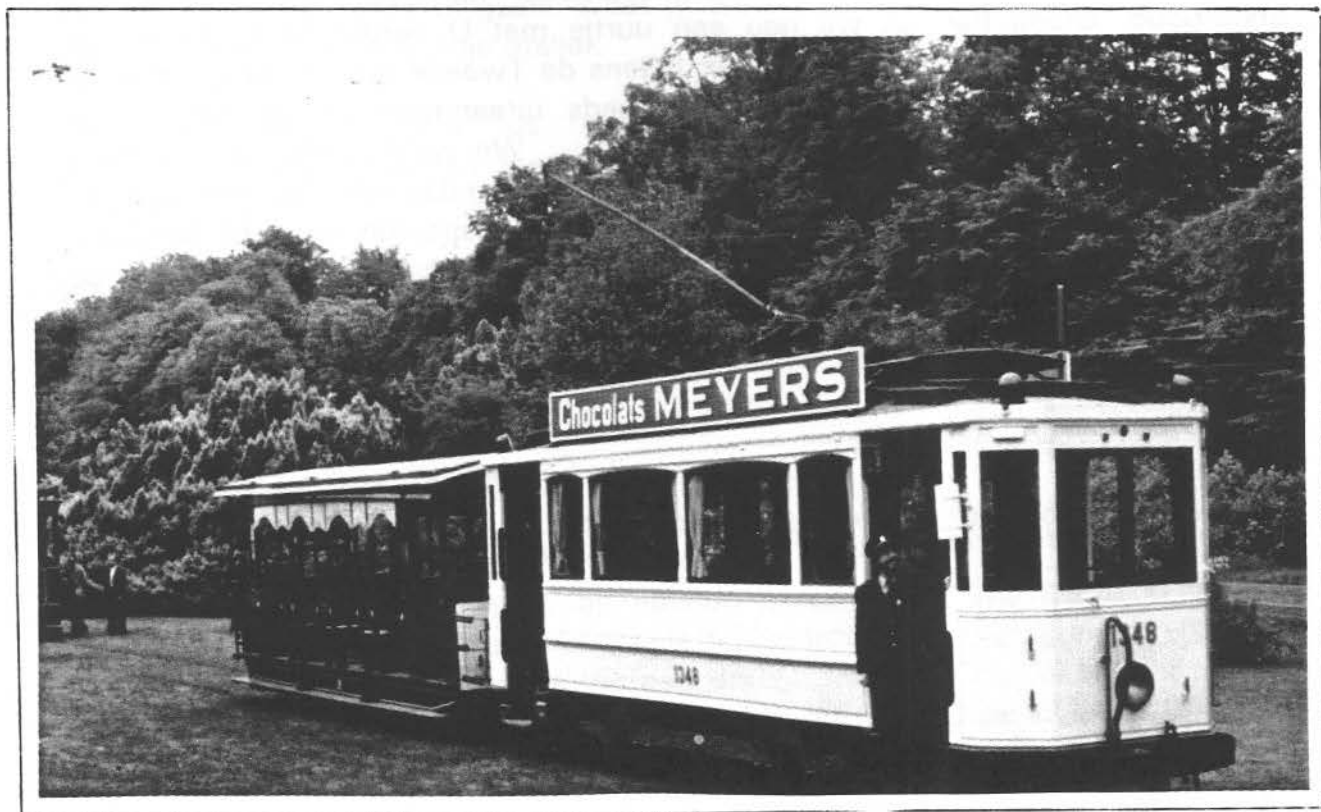
LACA : Mijnheer Fardeau, LACA dankt U zeer hartelijk voor dit leerzame onderhoud. Graag hadden wij nog een uurtje met U verder gepraat over de geschiedenis van het openbaar vervoer tijdens de Tweede Wereldoorlog maar de heer Pierre Decock heeft dat allemaal reeds uiteengezet in zijn boek "*Les Tramways Bruxellois van 1940 tot 1945*" We zouden nog uren kunnen nakaarten over de "*chocolatten tram*", die bruin gekleurde rijtuigen van de "*Compagnie Economique*" en nog zoveel andere aspecten van dit boeiende onderwerp. Helaas, onze tijd is beperkt. We hopen van ganser harte dat U in de toekomst nog veel genoeg mag beleven aan uw hobby en ... wij zullen beslist op 31 mei e.k. een bezoek brengen aan het trammuseum !

Interview opgetekend door
L. Candau

Illustraties uit de verzameling L. Fardeau, welwillend ter beschikking gesteld voor publikatie in LACA Tijdingen.



De de Smet de Naeyerlaan in vroegere tijden ...



HET OPENBAAR VERVOER IN LAKEN

(vervolg)

In het vorige nummer van LACA Tijdingen schetsten wij de historische evolutie van het openbaar vervoer in Laken. In dat artikel vermeden wij met opzet een aantal anekdotes te vermelden omdat ze niet in verband stonden met het Lakense openbaar vervoer, doch eerder betrekking hadden op het rollend materieel in het algemeen. Daar meerdere lezers ons echter te kennen gaven belangstelling te koesteren voor ons artikel besloten wij er een vervolg aan toe te voegen.

De "open" bijwagens of de zogenaamde "*baladeuses*"

Onze lezers, en zeker de ouderen onder hen, zullen zich ongetwijfeld nog herinneren dat er vóór de oorlog 1940 - 1945 open aanhangwagens of bijwagens aan de motorwagens gekoppeld werden, "*baladeuses*" genoemd (zie illustratie 1). Er bestonden meerdere types van dit soort rijtuigen toebehorend aan de trammaatschappij "*Les Tramways Bruxellois*".

- a) bijwagens gemaakt in 1897 en omgebouwd in 1920 tot aanpasbare rijtuigen. (De zijpanelen konden naar gelang van de weersomstandigheden gemakkelijk weggenomen en herplaatst worden.) Zij werden buiten gebruik gesteld in 1929 - 1930.
- b) bijwagens met 7 bankstellen en een middengang, gemaakt in 1897 en in 1900 - 1901. Zij circuleerden tot in de jaren 30.
- c) open bijwagens met 7 bankstellen, gemaakt in 1910 en in dienst gebleven tot in 1931. Tijdens de Tweede Wereldoorlog verschenen zij weer op het tramnet maar werden in 1945 definitief naar de schroothoop verwezen.

Voor onze nostalgische tramliedhebbers vermelden wij dat de oude tramstellen nog steeds tijdens de weekeinden ingezet worden op het lijnvak dat het trammuseum, gelegen aan het kruispunt van de Vorstlaan en de Tervurenlaan in Sint-Pieters-Woluwe met het Koninklijk Museum voor Midden Afrika in Tervurendorp verbindt. Het lijnvak loopt dwars door een groene zone en langs een van die indrukwekkende lanen die door de "*Koning Bouwheer*" Leopold II werden ontworpen.

N.B. "Open" aanhangwagens bestonden ook bij de buurtspoorwegen.

De eerste klas

De huidige gebruikers van het openbaar vervoer zijn al lang vertrouwd met de rijtuigen die uitgerust zijn met individuele en meervoudige zitplaatsen in een gemeenschappelijke ruimte. Oudere lezers herinneren zich zeker nog de tijd (vóór de oorlog 1940 - 1945) toen de rijtuigen in twee afzonderlijke afdelingen opgedeeld waren en van elkaar gescheiden met een schuifdeur. De kleinste afdeling was ingericht als "*eerste klas*".

De gewone reizigers moesten plaats nemen op lange, tegenover elkaar geplaatste bankstellen. In de "*eerste klas*"-afdeling waren dezelfde bankstellen echter met rode fluwelen kussentjes bekleed. De reizigers die geen zitplaats wisten te bemachtigen hielden zich overeind met behulp van lederen lussen die aan een stang vastgehecht waren. De vensters waren met gordijntjes behangen, samengehouden met een gordijnkoord (zie illustratie 2).

Het rollend materieel

Opvallend is het feit dat gedurende tientallen jaren de trambalkons niet afgeschermd waren. Tussen 1947 en 1950 werden uiteindelijk de motor- en bijwagens met automatische vouwdeuren uitgerust.

Een tractie-eenheid of tramstel was samengesteld uit een motorwagen en een bijwagen. In 1972 verschenen voor het eerst de gelede motorrijtuigen op het net. Men onderscheidde twee types :

- de serie 7500 met één stuurpost
- de serie 7700 met twee stuurposten.

In Laken werden deze tramrijtuigen in dienst genomen op de lijnen 81 en 94. Opgemerkt wordt dat voor de elektriciteitsvoorziening steeds gebruik gemaakt werd van een trolley-stang die de motor met de voedingskabel verbond. (In de volksmond beter gekend als "*de flèche*").

In 1973 / 1974 werden de trolley-stangen vervangen door pantografen. Dat zijn apparaten die voorzien zijn van springveren en aldus verhinderen dat het contact met de voedingskabel verbroken wordt.

Publiciteit in de trams

Na de Tweede Wereldoorlog nam de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel een reeks nieuwe rijtuigen van het type 700 in dienst. Wij vermelden dit feit omdat op dat ogenblik ook de reclameborden op de daken van de trams verdwenen. Vanaf de aanvang hadden de trams al voor rondrijdende reclame gezorgd. Binnenin werd (en wordt nog immer) reclame gemaakt op zelfklevende of transparante affiches. Op de dakranden van de rijtuigen waren voorheen langwerpige reclamepanelen aangebracht (zie illustratie 3).

Enkele jaren geleden verscheen er opnieuw reclame op de tramstellen. Was zij voordien discreet van aard, zo valt vandaag de dag haar opdringerigheid op !

Bij de aanblik van deze veelkleurige rijtuigen denkt men met spijt terug aan de goede oude "*stokroosgele*" trams van weleer (eenvormige kleur, geïntroduceerd in 1913 !).

Het tariefstelsel van het openbaar vervoer

Vorig artikel werd afgesloten met de bedenking dat tussen 1919 en 1995 de prijs van een trambiljet vijfhonderd keer duurder geworden is en evolueerde van 10 centiemmen tot 50 F.

Als men over ticketprijzen spreekt zullen de minder jongeren zich nog de tijd herinneren toen men voor elke rit moest betalen. Het vervoerbewijs (een tamelijk pompeuze naam voor een bescheiden biljetje van 3 op 6 cm) werd door de ontvanger met de hand "*geknipt*". De betaling gebeurde contant en in de lederen schoudertas van de ontvanger bevond zich een distributieapparaat voor munten met een waarde van 5, 10, 25, en 50 centiemmen alsook voor geldstukken van 1 en 5 F. Nadien, en tot oktober 1976, de datum waarop ze in onbruik geraakten, werden deze apparaten aan de gangbare muntstukken aangepast (zie illustratie 4).

Toen de meerrittenkaart in omloop kwam werd deze nog altijd door de ontvanger met de kniptang behandeld. Met de opkomst van de mechanische afstempelapparaten in 1964 verdween dit systeem. De reizigers moesten toen zelf hun kaart in het apparaat steken. Vanaf 31 oktober 1993 werden de mechanische afstempelapparaten op hun beurt vervangen door magnetische toestellen. Toen de eerste mechanische apparaten in de trams aangebracht werden mochten de reizigers weer naar believen aan de voor- en achterzijde van de rijtuigen opstappen.

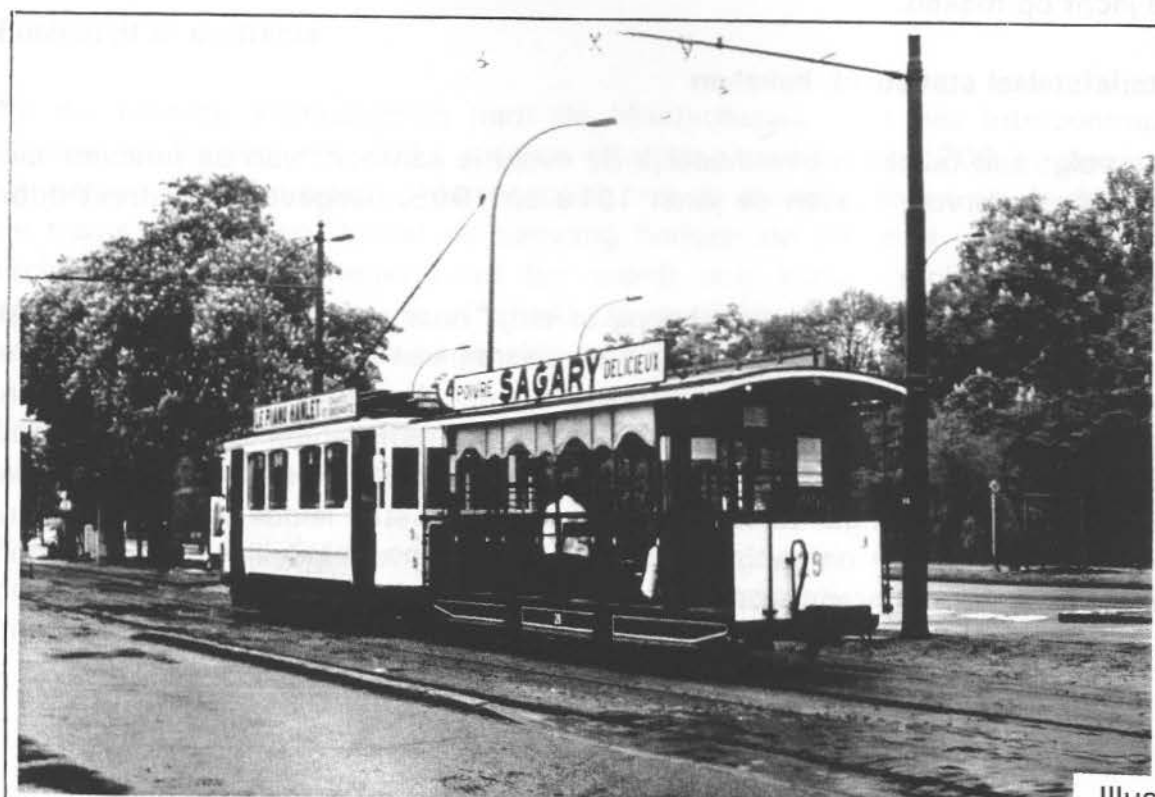
Oude tramtickets, kniptangen en allerlei muntapparaten zijn intussen begeerde objecten voor verzamelaars en tramfanaten geworden die er nu op verwoede wijze jacht op maken.

Het tariefstelsel statistisch bekeken

Hierna volgt een tabel die overduidelijk de evolutie aantoont van de tarieven van het openbaar vervoer tussen de jaren 1919 en 1995. (Gegevens verstrekt door de M.I.V.B.)

Ongetwijfeld heeft de trammaatschappij er altijd naar gestreefd om de aankoop van meerrittenkaarten aan te moedigen en daarbij een merkelijke korting aan te bieden in verhouding tot het enkelvoudige ticket. Nog gunstigere voorwaarden werden toegekend als de tramkaarten niet op de tram aangekocht werden. Dit paste volkomen in de strategie van de trammaatschappij die er op uit was de werklast van de ontvanger te verlagen. De volgende stap leidde tot het inzetten van nog slechts één ontvanger per tramstel, om uiteindelijk de ontvanger helemaal te vervangen door automatische afstempelapparaten.

JAREN	BILJETTEN		KAARTEN	
	1ste klas	2de klas	Aantal ritten (2de klas)	PRIJS
Avant le 01.12.1919	* 0,15	0,10	-	-
01.12.1919	* 0,20	0,15	-	-
30.04.1920	0,30	0,25	-	-
31.03.1924	0,35	0,30	-	-
16.11.1925	* 0,40	0,30	-	-
12.07.1926	0,45	0,35	-	-
27.09.1926	0,55	0,45	-	-
10.01.1927	0,60	0,50	-	-
15.10.1928	0,70	0,60	20	11,00
01.02.1929	0,75	0,65	20	11,00
17.06.1929	0,85	0,70	20	12,00
18.09.1929	1,00	0,75	20	12,00
01.03.1930	1,10	0,85	20	14,00
15.04.1937	1,20	0,95	20	14,00
01.12.1937	1,25	1,00	20	16,00
01.04.1940	1,30	1,10	20	17,00
06.12.1944	-	1,50	20	22,50
26.05.1946	-	1,40	20	20,00
15.08.1946	-	2,00	20	30,00
17.01.1949	-	2,50	20	40,00
22.02.1951	-	3,00	20	45,00
02.08.1951	-	3,00	20	50,00
26.01.1953	-	3,50	20	55,00
01.02.1957	-	4,50	16	55,00
15.05.1959	-	5,00	13	50,00
15.01.1964	-	6,00	12	50,00
01.01.1966	-	7,00	11	57,00
01.10.1968	-	8,00	10	60,00
* Pour 2 sections				



Illustratie 1



Illustratie 2

JAREN	BILJETTEN	KAARTEN		
		Aantal ritten	PRIJS	
Eenheidsklas			Op de tram	buiten de tram
01.12.1970	8,00	10	65	60
01.08.1973	9,00	9	70	60
01.07.1976	13,00	6	60	50
01.09.1977	15,00	6	75	60
01.08.1978	20,00	5	75	-
		10	-	115
16.01.1980	23,00	5	85	-
		10	-	130
01.04.1982	28,00	5	100	-
		10	-	155
17.01.1983	30,00	5	110	-
		10	-	170
16.01.1984	30,00	5	120	-
		10	-	185
14.01.1985	30,00	5	130	-
		10	-	200
20.01.1986	35,00	5	140	-
		10	-	210
01.01.1989	35,00	5	155	-
		10	-	220
14.01.1991	40,00	5	175	-
		10	-	250
10.02.1992	45,00	5	200	-
		10	-	275
01.02.1993	50,00	5	220	-
		10	-	290
31.01.1994	50,00	5	230	-
		10	-	305
01.02.1995	50,00	5	230	-
		10	-	310

De ontvangers

Men kan deze korte studie omtrent het openbaar vervoer niet op zinvolle wijze afronden zonder een woordje te zeggen over de ontvangers. Toen de functie afgeschaft werd en de ontvangers vervangen werden door mechanische en magnetische afstempelapparaten verloor de tram zijn menselijk gelaat. De ontvanger kende zijn vaste klanten en begroette hen steeds met een vriendelijk woord. Sommigen onder hen ontpopten zich tot echte folkloristische figuren die regelmatig voor een vrolijke noot zorgden. Veel tramgebruikers stelden het op prijs 's ochtends een praatje te maken met hun "*receveur*" (nog zo'n woord dat door alle Brusselaars zonder onderscheid van taalregime gebruikt werd !).

Destijds moesten zij hun taak in zeer moeilijke omstandigheden uitvoeren. We mogen niet vergeten dat vóór 1950 er zelfs geen zitplaatsen voor dit personeel in de tramrijtuigen voorzien waren. De ontvanger verrichte rechtopstaand zijn werk tijdens het ganse traject. Daar de reizigers zowel aan de voor- als aan de achterzijde mochten opstappen was hij verplicht zeer dikwijls de afstand tussen het voor- en achterbalkon af te leggen. Daarbij herhaalde hij steeds hetzelfde refrein : "*Alleman bediend ? Tout le monde servi s.v.p. ?*".

De eerste rijtuigen, uitgerust met zitplaatsen voor de ontvangers verschenen op het net in het begin van de jaren 50. Tegelijkertijd werden de reizigers verplicht aan de achterzijde van de rijtuigen op te stappen waar zich trouwens ook de ontvanger bevond. Het invoeren van deze regeling verlichtte merkkelijk zijn taak.

Toen de stroomvoorziening nog gebeurde met behulp van de zogenaamde "*trolley-stang*" kwam het regelmatig voor dat in de bochten de trolley of het wieltje dat aan het uiteinde van de stang bevestigd was, het contact met de bovengrondse kabel verloor. Het logische gevolg hiervan was dat het motorrijtuig zonder stroom viel. Op zulke momenten nodigde de bestuurder de ontvanger uit om aan dit euvel te verhelpen. Luid en gebiedend klonk dan zijn stem : "*Jef, de flèch es af !*".

In deze heroïsche tijden kwam het ook vaak voor dat de ontvanger het rijtuig moest verlaten om de sporen te verleggen wanneer de tram op zekere knooppunten van richting verwisselde. Deze operatie werd uitgevoerd met een ijzeren stang voorzien van een houten blokje (zie illustratie 4).

Toen de tramstellen nog uit meerdere rijtuigen bestonden moest de ontvanger van de bijwagen aan de bestuurder melden dat alle reizigers opgestapt waren en dat de rit mocht verder gezet worden. Dat signaal werd met de trompet gegeven. Later werd de trompet vervangen door een belsignaal. Sedertdien zijn ook die oude trompetten begeerde collectiestukken voor verzamelaars geworden.

Illustratie 3



Illustratie 4

EEN TWEEDE BRIEF VAN ONZE VRIEND LEEMANS

Vanuit zijn woonplaats in Neder-over-Heembeek zendt de heer Emile Leemans ons regelmatig de vruchten van zijn Lakense overpeinzingen ... puzzelstukjes uit zijn vroegere leven. Gewoontegetrouw voegt hij er telkens enkele filosofische beschouwingen aan toe. Zijn gezichtspunten en toegevoegde waarden willen wij onze lezers niet onthouden. Vandaar ... de publikatie van deze tweede brief !

Geachte Heer Voorzitter,

Naar mijn gevoel is het Brussels dialect tot afsterven gedoemd omdat het gekneld zit tussen de Franse- en de Nederlandse cultuur. De invoering van de leerplicht heeft dit proces op gevoelige wijze bespoedigd

Mijn grootvader, die in Wemmel geboren werd in 1837, sprak geen woord Frans. Mijn vader echter was tweetalig met een overheersende kennis van het Nederlands. Wat mijzelf betreft, ken ik het Brussels dialect vrij goed alhoewel ik het Frans als mijn moedertaal beschouw. Ofschoon ik het ten zeerste betreur, moet ik erkennen dat mijn kinderen het Nederlands als een vreemde taal beschouwen, een taal die ze moeten aanleren, net zoals het Engels of het Latijn. Dit verschijnsel heeft zich als het ware op ongedwongen wijze in duizenden Brusselse families voorgedaan. Toch stel ik vast dat de huidige generatie een tedere herinnering koestert aan het sappige taalgebruik van haar voorouders.

Deze mensen poogden zich zo goed en zo kwaad als het kon in een soort mengtaal uit te drukken of behielpen zich met quasi letterlijke vertalingen in het Frans. Ziehier een schoolvoorbeeld van zulke taalkundige aberraties : "Het kan zo niet blijven duren" klonk als volgt : "Ça ne sait pas rester durer comme ça".

Ik illustreer deze brief met een reeks woorden en uitdrukkingen zoals ze door mijn ouders en grootouders in de dagelijkse omgang gebruikt werden.

- *Ge moet er ginnen annekesnest van moeke* (Je moet geen wanorde stichten)
- *Alliennelijk (enkel)*
- *Afkrapsel van muggevet (een scheldwoord)*
- *Agaa (rap)*
- *Appoet (afzonderlijk)*
- *Dei nuu kerk zal rap afbrokkele* (volksuitdrukking na de bouw van de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken)
- *Dui nat (doorweekt, doornat)*
- *Broebbele (hakkelen)*
- *Broddele (er niets van terecht brengen)*
- *Baggere (knoeien)*
- *Bauke (klein boterham)*
- *Boeilte - hèm zit te boeilte gelak en pjièt (hard werken)*
- *En bekke (een beetje)*
- *Binke (iemand een beentje lichten)*

- *Boechotoos (kermisattractie : auto-scooters)*
- *Da muigd op aan boeik schraaive (je mag het vergeten)*
- *Jimmeke (Katje - plantenwereld)*
- *Choenkele (struikelen)*
- *Kwispel (Iosbol, kwibus)*
- *Koekeloore (afloeren)*
- *Koekeloerderaa (wanorde)*
- *Keutelke (drolletje)*
- *Kroenkelende pier (wordt gezegd van een hyperactief kind)*
- *Kiekepoelier (verkoper van gevogelte)*
- *Loemperik (dommerik)*
- *Makker (vriend)*
- *Moileke (zak in "toile cirée" waarin de werklieden hun boterhammen opborgen)*
- *Moial = ambrasmoeker (moeilijk iemand, ruziestoker)*
- *Miesele (motregenen)*
- *Moemele (mompelen)*
- *Mei al daane mingelmangel es alles no de voeingkes gegoen
(met de wanorde die aangebracht werd ging alles om zeep)*
- *Linkador = linkoet (een geniepigaard)*
- *Oeverecht (averechts)*
- *Onder onzer twie (entre nous deux - onder ons)*
- *Paaip geive (hard op een muziekinstrument spelen)*
- *Pikke doengker (volledige duisternis)*
- *Pileirenbaaïter (overdreven godsvruchtig)*
- *Reuh vlies (gehakt)*
- *Reuh mens (onbeleefde persoon)*
- *Sgeurre (mager)*
- *Sloensch - aa leupt sloensch (hij loopt scheef, hij waggelt)*
- *Steelman (stielman)*
- *Scheilen bidoel (hij verstaat er niets van)*
- *Slentere (treuzelen)*
- *Tikketakkatauke (een eenvoudig gezelschapsspel voor twee personen)*
- *Taaigeste (hetzelfde)*
- *Nerveuzen toone (een zenuwachtig iemand)*
- *Aailen teppe (grote domoor)*
- *Verbroddele (beschadigen)*
- *Zonder weites espres (zonder bijgedachte)*
- *Zeimeltreene (een haarkliefster)*
- *De biene van aa gat afluupe (zeer rap lopen)*
- *En mugge mei voetbalschoene (een mager vrouwtje met bottines of rijglaarzen aan de voeten)*

Voorafgaande woorden en uitdrukkingen werden honderd jaar geleden in Laken gebruikt. Het was de tijd van "de blieke blaa pataate" of de goede oude tijd !

Uit persoonlijke ervaring meen ik te mogen zeggen dat het Brussels dialect een grensoverschrijdend karakter had. Nagenoeg dezelfde woorden en uitdrukkingen kwamen zowel in Brussel-stad als in Anderlecht, Jette en andere gemeenten van de Brusselse regio voor, zij het uiteraard met lichte verschillen in uitspraak.

Anderzijds is het meer dan waarschijnlijk dat de bewoners van de Heizel en de Paleizenstraat zich niet helemaal van dezelfde woordenschat bedienden als die van het Sint-Rochusplein. Met uitzondering van enkele woorden en uitdrukkingen heb ik vermeden mij te steunen op het woordenboek, samengesteld door L. Quiévreux. Uit hetgeen voorafgaat durf ik te stellen dat de Lakenaars doorheen al die jaren aan het dialect van hun voorouders trouw zijn gebleven.

Naast deze taalbeschouwingen wentelen nog heel wat herinneringen door mijn geest. Ik geef ze in deze brief weer onder de vorm van korte "beeldekens" of snapshots...

- *Mensen die vroeger op klompen liepen werden doorgaans als arme lieden bestempeld, behorend tot een ondergeschikte klasse ten opzichte van de stedelingen. Op zondag werden de klompen met schoensmeer opgeblonken. Naast de "holleblokken" werden ook "platte blokken" gedragen. Jonge meisjes droegen kleine blokken, versierd met bloemmotieven. In mijn klas zat er vroeger een jongen die in de Werkhuizengang woonde. Op een dag werd hij door een medeleerling op volgende wijze uitgejouwd :
"Hé petit, tu sens le savon noir". Het incident kwam ter ore van de directeur die de bengel op zijn werkkamer ontbood. Daar kreeg het jongetje te horen dat armoede geen schande betekende doch dat de beleefdheid, een grote hoedanigheid, dikwijls met de voeten getreden werd. Was dit niet een voorbeeld van pedagogische begeleiding ?*
- *De toestand van de arbeiders verbeterde met de opkomst van de Belgische Werkliedenpartij (later Belgische Socialistische Partij), en aan de andere kant in 1917, met de oprichting van de K.A.J. (Katholieke Arbeiders Jeugd) door kanunnik Cardijn. De geestelijke, ooit onderpastoor in Laken, was meer geluk beschoren dan een zekere priester Daens.*
- *Mijn gedachten dwalen af naar de Maria-Christinastraat. In 1914 rukten Duitse troepen langs deze weg al zingend de gemeente Laken binnen... "Unsere Heimat muss grösser werden" ... In 1940 hernieuwden zij nogmaals hun drang naar meer levensruimte ... Wanneer ik voorbij het monument van de gesneuvelden wandel aan de Strijderssquare stel ik mij de vraag : "Worden er nog geschiedenislessen gegeven op school ?"*

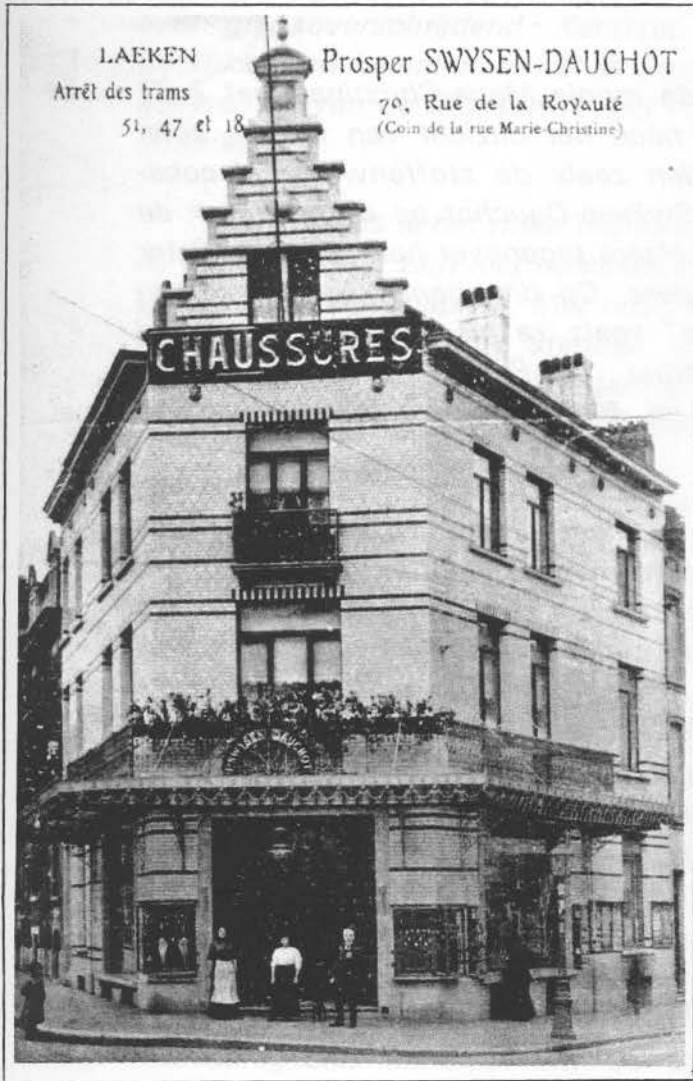
En wat is er intussen gebeurd met de mooie Maria-Christinastraat ? Zij vertoont niet meer het bijzondere karakter noch het uitzicht van weleer, toen degelijke handelszaken nog uitgebaat werden zoals de stoffenwinkel Jacobs-Brocas (later Mattart), de schoenwinkel P. Swijssen-Dauchot op de hoek van de Koningschapsstraat, het kapsalon-café Dobbelaere tegenover het volkshuis (later de hoedenmaker R. Hipken) en zo vele andere. Op dit ogenblik is het er een droevige bedoening .. "krot en kompannee" zoals ze hier bij ons zeggen en enigszins vergelijkbaar met de Nieuwstraat in Brussel. Ja, de Maria-Christinastraat is vandaag werkelijk bezaaid met meerdere minderwaardige handelszaken.

- *De kermisachtige markten of braderieën in de Maria-Christinastraat maar ook in de Fransmanstraat en op de Antwerpsesteenweg mochten op een trouw publiek rekenen, hetzelfde publiek dat ook massaal opkwam voor de jaarlijkse kermis. De gemeentelijke overheden namen aan de feestelijke openingen deel terwijl fanfares en muziekkapellen voor de nodige stemming zorgden. De winkeliers hadden op de stoepen kleine kraampjes opgesteld (kroome), waar koopwaar voor verminderde prijs werd aangeboden. Slagers en handelaars in vleeswaren (meestal varkensvlees) verkochten gevulde broodjes met in de braadpan gebakken witte en zwarte pensen. De liefhebbers van deze lekkernijen liep het water over de kin wanneer ze de heerlijke braadgeur opsnoeven. Over kleuren en smaken wordt niet geredetwist maar, ondanks de schone schijn van de gevelversiering en de knusse inrichting van het interieur bieden deze "Quick-Snacks" of snelbuffetten van vandaag eerder een miserabele kost aan. Ik meen dat de uitdrukking "kwik-kwak-snack" hier niet misplaatst is.*
- *Het is ongepast oude gewoonten met moderne opvattingen te beoordelen. Zo bijvoorbeeld werd de sportbeoefening vroeger meer als ontspanning en spel beschouwd en zeker niet als beroepsbezigheid zoals het heden het geval is. Op het Willemsplein werden kaatsbalwedstrijden gespeeld. Een trouw publiek volgde regelmatig met kennersogen het verloop van dit sportgebeuren. Waar leest men nog iets over deze sporttak in Brussel ?*

(wordt vervolgd)

Emile Leemans

Vertaling en adaptatie :
(L. Candau)



(uit de collectie E. Leemans)



ER ZIT LITERATUUR IN LAKENSE STRAATNAMEN KAREL BOGAERD (vervolg)

3. "Maar U, mijn Laken, min ik boven allen !"

Bogaerd verhuisde met echtgenote Mathilda en jonge kinderen richting hoofdstad. Wat een belevenis ! De trein vervoerde meubelen en huisraad in grote houten koffers vanuit Eeklo, via Gent naar Brussel.

Moeder Ledeganck was als weduwe in Eeklo overleden (1876). Met haar heengaan verdween voor het gezin Bogaerd-Ledeganck de laatste telg van de oudere generatie. De echtelieden, jonge veertigers, waren toen bereid de band met Eeklo los te laten. Zoals zovelen trok Karel met zijn gezin naar de hoofdstad om aldaar een ambt te gaan bekleden bij de overheid. Maar zij waren niet de enige Ledeganck's. Neef Casimir Ledeganck, zoon van de grote dichter, woonde er al geruime tijd (1868) als geneesheer. Casimir was ook actief in het literaire leven en schreef artikelen voor het weekblad "*De Toekomst*", waaruit later het socialistische dagblad "*De Vooruit*" groeide. Dit gegeven werpt reeds een licht op zijn politieke oriëntering. Na een kortstondig verblijf in Schaarbeek kwamen Mathilda's jongere broer Hippoliet Ledeganck met zijn vrouw Sofia en hun vier kinderen in Laken wonen (1881). Karel en Mathilda kwamen hier aan in 1878 (te oordelen naar een gedicht). Wij vinden hun namen terug op de lijst van de Lakense volkstelling van 1880.

Van kopersmid of stationschef was er geen sprake meer. Het beroep luidde voortaan "*employé*" en "*traducteur au Ministère des Travaux Publics*", aldus vermeld in de lijst van de Lakense volkstelling van 1880. Later ook "*mécanicien*", werktuigkundige aan de Nijverheidsschool te Brussel en "*journaliste*". Slaagde hij voor een staatsexamen en verwierf hij aldus een betrekking in een of ander ministerie tijdens de zopas tot stand gekomen homogene liberale regering in 1878, had de maatschappij Nelemans hem bedankt, hielpen de nieuwe taalwetten op de tweetaligheid hem aan werk, verlangden Hippoliet en Karel naar een ruimere kring buiten Eeklo ? De bronnen zwijgen er nog over !

Laken was toen nog autonoom, een Vlaams-Brabants dorp in evolutie naar een verstedelijkte gemeente. Wie uit de Vlaamse provincies kwam, kon zich hier thuis voelen. Maar het langzame proces van incorporatie met de hoofdstad heeft Laken stilaan van gedaante doen veranderen, zowel op taal- als op socio-economisch vlak. Bogaerd kwam middenin deze metamorfose terecht.

Plannen werden gesmeed voor de grote werken aan het Willebroekkanaal en vele nieuwe straten werden aangelegd om de toegenomen bevolking te huisvesten. Koning Leopold II keek daarbij toe of Laken wel het karakter van "Koninklijke Residentie" waardig bleef. Emile Bockstael was sinds 1877 burgemeester.

Het gezin Bogaerd had het hier best naar zijn zin en verhuisde enkele malen in Laken zelf : Groendreef, nummer 6, Willebroekkaai, (nummer onbekend), de Wautierstraat, nummer 18, om uiteindelijk in de Stefaniastraat, nummer 142 te belanden.

In Laken was er toen veel te beleven : de familie kon er deelnemen aan de toneel- en koorgezelschappen, voor de kinderen was er schoolkeuze genoeg (de gemeente stimuleerde zeer sterk de volksontwikkeling). Laken was bezaaid met parken en groene ruimten. Kortom, Bogaerd verlangde nu niet meer in Kalken begraven te worden, maar wel in Laken (1898). Echtgenote Bogaerd was een goedlachse, vriendelijke, blozende vrouw die een grote steun was voor haar man (*Twintig jaar, 1881*), dochter Clara zong en speelde piano, de zonen ontpopten zich als schrijvers van gedichten, toneelstukken en pittige teksten in o.m. "*De Zweep*"

*'t was 't einde van een schoonen dag,
Door 't zinkend zonlicht opgeklaard ...
Wij zaten rond den disch geschaard,
Bij vreugdig onderhoud en lach,
Als daar op een donderse slag :
"Gondry is dood ..." het huis doorvaart. (1891)*

(A. Gondry was secretaris-schatbewaarder van het Willemsfonds in Gent.)

Literair gezien zijn er een paar belangrijke gebeurtenissen uit deze periode te vermelden.

In Eeklo was Bogaerd reeds lid geweest van het liberale Willemsfonds. Deze vereniging streefde naar eerherstel van de Nederlandse taal in Vlaams-België en de culturele ontwikkeling van het Vlaamse volk. Daartoe richtte het volksbibliotheken op waar boeken over landbouw, huishoudkunde en wetenschappen uitgeleend werden. Dat lag in de lijn van het denken van Bogaerd. Hij werd nu lid van de Brusselse afdeling van het fonds. Hij werkte samen met Julius Hoste in diens ledenblad "*De Zweep*". Deze vriendschap bracht Bogaerd in contact met Vlaamse progressistische liberalen in het Brusselse. Hij was aanwezig op vele vergaderingen en feesten. Hij schreef een heildronk voor Julius Hoste dat getoondicht werd door Peter Benoit (1881). Hij schreef het "*Lied van De Zweep*" waaraan Emmanuel Hiel meewerkte. Als actief lid van het Willemsfonds werd hij secretaris-schatbewaarder van de afdeling Brussel en voorsteden (1888) naast voorzitter Julius Hoste (stichter o.m. van "*Het Laatste Nieuws*"). Bogaerd vertegenwoordigde hem op vergaderingen in Brussel en werd verkozen tot lid van het hoofdbestuur in Gent (1889). De waardering voor de toewijding, de volharding en het helder doorzicht van Karel Bogaerd kwam tot uitdrukking door de eenstemmigheid van de bestuursleden. We bedenken daarbij dat omstreeks het einde van de 19de eeuw alle schrijfwerk nog met pen en inkt moest gebeuren - Bogaerd had een mooi gebonden, duidelijk leesbaar geschrift -, en dat fotokopiëren en telefoneren nog niet tot de dagelijkse gewoonten behoorden.

Menige avond van de Willemsfonds-afdeling Brussel werd opgeluisterd door zijn voordrachten, waarin hij zowel politieke als literaire onderwerpen aansneed. "*In sierlijke en vloeiende taal, op een gansch eigenaardige en humoristische wijze*".

In Laken vonden deze plaats in zaal "*Het Oude Hert*". Hij beschikte over een kloeke stem, had een joviaal karakter en lachrimpels in het gezicht, was communicatief en geliefd door allen.

Hij slaagde er zelfs in burgemeester Bockstael en twee schepenen van Laken lid te maken van het Willemsfonds. Mochten de liberalen bij de verkiezingen van juni 1889 een goede beurt maken, verwachtte hij nog meer leden onder de gemeenteraadsleden te verwerven.

Sinds 1868 bestond er in de Claessensstraat in Laken reeds een volksbibliotheek. Het Willemsfonds stichtte in 1882 in dezelfde lokalen (maar kortstondig eerst in de Masuistraat) een Vlaamse bibliotheek, waarvan Karel Bogaerd bibliothecaris werd. Deze functie werd al vlug door zijn zoon Herman overgenomen (1883) maar nadien wederom door vader uitgeoefend. Jef Mennekens volgde hem op toen hij ontslag nam (1903). Deze bibliotheek was slechts op zondagochtend geopend.

De aanwezigheid van Karel luisterde de eerste letterkundige zitting op van de volksmaatschappij "*De Veldbloem*", waar hij als talentvolle dichter het woord voerde. Zijn onderwerp luidde : "*Alle Belgen zijn gelijk voor de Wet*". Daar ontpopte hij zich tot politiek denker, want hij verklaarde geheel akkoord te gaan met het politiek programma van "*De Veldbloem*" : algemeen stemrecht, verplicht onderwijs, algemene dienstplicht, scheiding Kerk en Staat en gelijkheid voor Waal en Vlaming, daarbij de hoop uitsprekend dat dit programma spoedig verwezenlijkt zou worden (1891). Zijn invloed lag dan ook aan de basis van de koerswijziging die het Willemsfonds in 1893 nam in verband met deze thema's.

Op verzoek van de dichteres Mathilda David - Van Peene uit Aalter verzorgde hij de postume uitgave van haar gedichten, getiteld "*Nevelbloemen*" (1886).

Een andere literaire activiteit bestond in het neerschrijven van vele gelegensheidsgedichten, zoals in een telegram aan de hoofdinspecteur Lager Onderwijs :

*Aan Karel Waeyenberge,
Van hoge bergen waait de wind : / Waeyenberge ! En is
die wind dan Vlaamsgezind / Vrijgezind / Lijk dat
bij U is, waarde vrint / Dat 's alles wat ik verge /
Dan roep ik met de vriende mee / Hoezee ! Driemaal
Hoezee / Voor Karel Waeyenberge (1891)*

De andere belangrijke gebeurtenis was de reeds eerder vermelde heruitgave van het meesterwerk "*De Vooruitgang*" (1879).

Toen hij het creëerde was hij 45 jaar, "*in den avond mijns levens*". Slechts de vierde uitgave werd gedrukt in Laken bij R. Postma (1904), de drie vorige in Gent, waarvan er een terzelfdertijd in Rotterdam werd uitgegeven.

Het is één lang lofgedicht van vijftig bladzijden op de evolutie van de technische vooruitgang, uitgedrukt in "*Dichterlijke Tafereelen*". In versvorm vertelt hij over de Eerste mens, "*Er kwam nog geen kennislicht zijn ruwe ziel ontvonken ...*", het vuur, het ijzer, de scheepvaart, over de technische uitvindingen van de 15de eeuw, de stoomkracht van Papin en Watt, de elektrische stroom, de scheikunde, het gas "*lichtvlam uit vluchtig koolgas verkregen*", het luchtschip.

Bogaerd kon zich opwinden zowel in zijn omgang met mensen, als in zijn geschriften. Als hij het in genoemd werk heeft over de absolute vorsten eindigt hij :

*"Nog is één vorstengril voldoende om gansch een volk
Te storten in den grondeloozen jammerkolk,
En welvaart, roem en rang, door jaren vlijt gewonnen,
In eenige uren te vernietigen".*

De eindverzen zijn tot God gericht, "tegenover wie het een plicht is om zich verstandelijk te ontwikkelen. De geest moet door de kracht van het denken opnieuw veredeld worden. Het is God die de Vooruitgang mogelijk heeft gemaakt."

Bogaerd, als liberale burger, stelt hier zijn gehele hoop op de vooruitgang van de wetenschap, erop vertrouwend dat technische krachten zich onbeperkt kunnen ontplooiën tot heil van het mensdom. Een verlicht geweten, gelijkheid en het verdwijnen van benamingen zoals "*meester*" en "*knecht*", dat moet het humanistisch programma zijn voor de gemeenschap. Deze moet alle invloed van de Kerk uit het maatschappelijk leven verbannen, zo gaat Bogaerd verder.

In de vierde uitgave werd "*Het Scheppingslied*" uit 1881 toegevoegd :

*... En midden in die prachtvertooning
verschijnt de Man, als heer en koning
Als 't beeld van moed en kracht.
En naast hem als koninginne,
met een blik van
liefde en trouw praat zijn levensgezelline,
Godes meesterwerk : De Vrouw ! ...*

Sylvain Dupuis had het lied op muziek gezet voor koor en solisten. Karel Bogaerd was laureaat van de wedstrijd voor de Vlaamse cantates. De compositie werd bekroond door de Académie Royale de Belgique. Op zondag 30 oktober 1881 voerden vijf solisten met koor, begeleid door orkest, in de grote zaal van het Paleis der Academiën het Scheppingslied uit in de Franse taal. J. Antheunis verzorgde de vertaling van de zogenoemde "*Le Chant de la Création*".

In zijn 65ste levensjaar was Bogaerd op een hoogtepunt gekomen toen hij de bundel "*Wilde Rozen*" uitgaf (1899). Er waren bijna 250 intekenaars voor zijn boek, waaronder het Hof, het stadsbestuur van Brussel, burgemeester Bockstael, schepenen en gemeenteraadsleden van Laken, onderwijzend personeel en eigen - waarvan reeds getrouwde - kinderen.

In datzelfde jaar had hij de pensioengerechtigde leeftijd bereikt en legde hij zijn taak van werktuigkundige in de Nijverheidsschool van Brussel neer. Nadien zou hij mee aan de kar duwen om ook in Laken de gemeentelijke industrijschool op te richten.

Zijn jeugdige bewondering voor Karel Lodewijk Ledeganck verdween niet. Zijn visitekaartje droeg in sierlijke letters de namen *Karel Bogaerd - Ledeganck*. Hij bracht hulde bij de plechtige onthulling van diens standbeeld in Eeklo op 29 Oogstmaand 1897. Ook prins Albert sprak er een gewaardeerde redevoering in het Nederlands uit. In 1905 porde mevrouw Bogaerd haar echtgenoot aan om de schrijver van een mooi artikel over Karel Lodewijk Ledeganck te bedanken, mede in haar naam (... *voor de eer, door U aan haren oom bewezen*). De naam van deze auteur is ons echter niet bekend.

* * * * *

Bogaerd was begiftigd met een beschouwende geest, waardoor zijn inzichten vergleden naar bedenkingen over leven en dood. Zijn jeugdervaringen ondersteunden deze gedachten. Daarenboven was hij kritisch ingesteld, had een sterk gevoel voor rechtvaardigheid en kon zeer verontwaardigd zijn als een vriend hem bedrogen had (1876). Hij heeft de miskennis in Vlaanderen jegens hem ervaren, ook misprijzen bij tegenstanders, valsheid, schijn en kwaadaardigheid. Viel een politieke tegenstander hem aan in de pers, dan diende Bogaerd's vlijmscherpe pen hem van antwoord : "*Antwoord aan de jonge melkbard van het orgaan der schietspoel-politiekers*".

Hij was een bescheiden man , braaf en goedaardig, hij trachtte mensen die tegenslag kenden bijstand te verlenen en bij de burgemeester om steun te vragen. Hij was altijd werkzaam en steeds aan het schrijven. Zodra hij gepensioneerd was, studeerde hij wetenschap en literatuur. Hij was een geestdriftig man, openhartig, soms vrijpostig in zijn pen.

Wie het oeuvre van Bogaerd doorneemt, stelt vast dat vier politieke hoofdthema's als zilveren draden doorheen zijn leven lopen : de invloed van de clerus op het politieke leven, de gruwel van macht en oorlog, de geestelijke armoede van de gewone Vlaamse mens, de problematiek rondom de gelijkgerechtigdheid van de Nederlandse taal in België. Als oplossingen zag hij : "*de volksverheffing door literatuur, muziek en officieel onderwijs en de rede die de macht van heersers en Kerk moet verdelfen*". Daarom is Karel Bogaerd interessant, omdat hij aspecten van de 19de eeuwse mentaliteit laat kennen via leesbare gedachtenpoëzie.

Samengevat kunnen we zijn politieke ideeën in enkele woorden omschrijven : liberalisme, antiklerikalisme maar wel diepe religiositeit, vlaamsgezindheid, sociale bekommernis :

*Dat God iets meer verlangt dan
slaafse knieënbuiging
De gaven van 't verstand, die ons zijn goedheid
schonk
ontwikkelen;
den geest, die goddelijke vonk, uit Hem gedaald,
door kracht van denken en beseffen
veredelen, en tot zijn oorsprong weer verheffen !
.....
Vooruitgang, Gij bracht ons de vrijheid van lijf
en geweten,
En plettert wie ooit nog die vrijheid
belaagt.
Hij zij op een troon of een kerkstoel gezeten.
Vooruitgang ! Waar gij de échte koningskroon
draagt !*

en een sterk gevoel van afkeer jegens diegenen die de eigen taal verloochenen :

*Verfranschelaars ! hoort toe, ginds in de verte
dreunt weer een strijdkreet in de Vlaamsche taal ! (1861)*

Bogaerd en het flamingantisme moeten gezien worden in de socio-historische context aan het einde van de 19e eeuw, en het vraagt kennis om hem in die fase van de Vlaamse Beweging te begrijpen.

Zijn antiklerikalisme belette hem samen te werken met de katholieken en hij plaatste zich op de lijst van de Lakense progressistische liberaal De Decker (1889). Het feit dat "*hij kon lezen en schrijven*" én zijn hoedanigheid van ambtenaar waren de redenen waarom hij als bekwaamheidskiezer zijn stem kon uitbrengen en kon verkozen worden. Zéér fel ging hij te keer tegen een wetsontwerp van minister De Volder (1887-1890) om juist het kiesrecht af te nemen van bijna allen aan wie dat recht, uit hoofde van bekwaamheid, kennis en geleerdheid was toegekend om het over te dragen aan personen die voldoende belasting betaalden of een eigen woning bezaten. Dit is de periode die leidde naar de invoering van het algemeen, meervoudig kiesrecht voor mannen in 1893. En ja ! Bij de eerste gemeenteraadsverkiezingen volgens het bekwaamheidsstelsel behaalde Bogaerd meer dan 600 stemmen. Zo werd hij plaatsvervangend-gemeenteraadslid (1891). Door het wegvallen van Edmond De Tollenaere, die de raad moest verlaten wegens de territoriale grenswijzigingen van Laken, werd hij met bijna eenparigheid der stemmen gekozen. Drie leden van de katholieke partij onthielden zich bij de stemming.

Gedreven door zijn heftig karakter zette hij zich volledig in en werd hij beloond met twee herverkiezingen. In 1899 werd hij door de gemeenteraad voorgedragen als lid van de administratieve Commissie van de Nijverheidsschool in Laken. In 1903 werd hij lid van het gemeentelijk comité van Openbare Gezondheid. Beide functies bleef hij uitoefenen tot aan zijn overlijden. In 1904

werd hij waarnemend provincieraadslid. Hij was ook lid van het bestuur der Middelbare Scholen, een functie die als een continu gegeven doorheen zijn leven loopt. Ook in Eeklo was hij al voorzitter geweest van een schoolcomité. In een ander geval zien wij ook die standvastigheid : hij mislukte evenwel in zijn opzet om een stoombootdienst op de Gentse wateren op te richten, maar in Laken bouwde hij zelf een stoombootje dat in zijn tuin overwinterde. Daarmee maakte hij 's zomers pleziertochtjes op het kanaal waarbij vaak de kinderen van de Lagere School mee mochten tegen een kleine vergoeding of soms gratis !

In een boek, geschreven door Alfred Bogaerd, vertelt de auteur het verhaal van een vader die thuis een kleine stoomlocomotief had gemaakt en er plezier in had die te laten puffen en fluiten. Zou dit niet vader Bogaerd zijn ?

We staan hier voor een mens die geen verveling kende en zich met zéér uiteenlopende dingen kon bezighouden.

4. Overlijden en herdenkingen

Langzaamaan begon Bogaerd functies op te geven : ontslag als secretaris - schatbewaarder van de Willemsfonds-afdeling Brussel en voorsteden en nadien als bibliothecaris. Toch bleef hij actief schrijven en dichten. "*Zonneluister, maneschijn, vriendelijk-avondstergeflonker, bij 't geheimvol nachtelijk donker ...*" is de aanhef van zijn laatste gedicht dat hij schreef op zijn sterfbed. Hij eindigde : "*Stort om mij geen enklen traan, laat geen weemoedsklachten hooren als mijn scheidingsuur zal slaan*". Dit uur kwam op woensdag 17 januari 1906, na een afmattende ziekte. Hij was 71 jaar. Hij overleed thuis in de Stefaniastraat. Zijn overlijdensbericht vermeldt hem als Karel Bogaerd - Ledeganck. Emile Bockstael bracht hem kort voordien een bezoek aan zijn sterfbed. De gehele gemeenteraad rouwde en de overledene werd op kosten van de gemeente begraven. Echtgenote, kinderen en kleinkinderen en vele vrienden volgden hem naar zijn laatste rustplaats, zeer veel bloemen werden megedragen. Geheel Laken was erbij betrokken. Zijn overtuiging voor ogen houdend werd er die zondagnamiddag, 21 januari geen kerkelijke rouwdienst opgedragen. Twaalf lijkredes werden tijdens zijn begrafenis uitgesproken. Burgemeester Emile Bockstael sprak zijn "in memoriam" uit in de Franse taal. Vertegenwoordigers van het Willemsfonds en Eeklose liberalen deden dat in het Nederlands. Ook zoon Herman las een gedicht voor en een neef dankte zijn geliefde oom. Julius Hoste, zijn liberale vriend was ook aanwezig.

Nog vijf jaar later en zelfs twintig jaar later werd Karel Bogaerd herdacht in tijdschriften.

Uit erkentelijkheid voor zijn bewezen diensten werd reeds kort voor zijn heengaan een Lakense straat naar zijn naam vernoemd. De straat, die de Kunstenaarsstraat verbindt met de Emile Bockstaellaan, werd aangelegd omstreeks 1910. Enkele jaren later (1916) werd daar de Vlaamse Rijksnormaalschool opgericht, adres Goudbloemenstraat, omgedoopt tot Chrysantenstraat. De nieuwe huidige gebouwen kregen in 1942 de Karel Bogaerdstraat als nieuw schooladres.

5. Nawoord

Zo eindigt hier het leven van Karel Bogaerd. We poogden het te reconstrueren door hem via dichtregels en teksten dichterbij de lezer te brengen. Deze documenten liggen veilig opgeborgen in archieven en bibliotheken. We mogen dankbaar zijn dat de overheid er zich over ontfermt. Ze zijn de getuigen van ons verleden. Het nageslacht kent hem al lang niet meer. Zijn herinnering blijft echter bestaan in de naam van de straat waaraan het Koninklijk Atheneum en de Erasmushogeschool, afdeling lerarenopleiding - (de vroegere Rijksnormaalschool) gelegen zijn.

H. Verstraete - Vermout

Bronnen

Bronnenonderzoek :

- Albertinabibliotheek Brussel,
- Archief en Museum van het Vlaams Cultuurleven in Antwerpen,
- Liberaal Archief Willemsfonds in Gent,
- Stadsarchief van Brussel,
- Literatuurstudie aan de RU Gent,
- Gemeentelijke Bibliotheek van Brussel II (F & N).

Raadpleging van boeken waaronder :

Bernaerts, A., *"Les noms des rues à Bruxelles"*;
Coopman Th. & Scharpe, L., *"Geschiedenis der Vlaamse Letterkunde"*;
Cosyn, A., *"Le Cimetière de Laeken"*;
Dambly, Ph. *"Onze onvergetelijke "Stomers"*;
De Seyn, E., *"Dictionnaire des écrivains belges, Tome I, Charles Bogaerd"*;
Linters, A., *"Spoorwegen in België"*;
Luyckx, T., *"Politieke Geschiedenis van België"*;
Simon, F., *"De Belgische leerkracht Lager Onderwijs en zijn beroepsvereniging"*;
Steeghers, W. *"Karel Bogaerd"*;
Willekens, E., *"Emmanuel Hiel, Dichter en flamingant tussen Dender en Zenne"*.

KAREL BOGAERD - LEDEGANCK.



*Karel Bogaerd
(1834-1906)
(Foto - SAG)*

*Verblijdige hulde van den
schrijver aan Mevrouw Damsena,
geboren: Maria Heel.*

K. Bogert

MUSEUM
VAN
VLAAMS
BETUUR
30057

SCHEPPINGSLIED.

CANTATE.



(Licht.)

Rechtatlef.

't Is nacht, een levenlooze nacht :
De Chaos heerscht in volle macht.
Een grijze en doodsche nevellucht
Omvangt 't heelal.
Geen windje zucht.
Geen beekje ruischt met blij geschal;
Geen brongesuis, geen waterval,
Alleen de wilde golvenvlucht
Der waatren die nog alles dekken.
De dood zwaait onbeperkt den staf
Op dat onmeetlijk watergraf,
Waaruit weldra Gods woord een wereld op zal wekken.

**Plaques directionnelles des Tramways Bruxellois
Koersborden van de Brusselse Tramwegen**

Periode 1935-1975

Série Reeks **9**

Laeken: Pl. E. Bockstael - Av. Astrid -
Laken: E. Bockstael Pl. - Astrid L. - Neder-over-Heembeek

Janvier 1945
Januari

Bijlage LACA Tijdingen
juni 1997

1
AV. ASTRID
PL. VERBOECKHOVEN
P. NAMUR-BOIS

1
ASTRID L.
VERBOECKHOVEN PL.
NAAMSCHÉ P.-BOSCH

46
PL. E. BOCKSTAEL
CH. D'ANVERS-BOURSE
ANDERLECHT-VEEWEYDE

46
E. BOCKSTAEL PL.
ANTWERPSCHE STW.-BEUR
ANDERLECHT-VEEWEYDE

8
CENTENAIRE
PL. E. BOCKSTAEL-PL. ROYALE
R. P. AV. LONGCHAMP

8
EEUWFEEST
E. BOCKSTAEL PL.-KONING PL.
R. P. LONGCHAMP L.

47
MARLY
PL. PAVILLON
NORD

47
MARLY
PAVILJOEN PL.
NOORD

▲ Section Ch. de Vilvorde détruit par raids aériens - 1944 - service détourné via ligne 52.
Sectie Vilvoordsesteenweg vernield door luchtaanvallen - 1944 - dienst omgeleid via lijn 52

11
JETTE-PL. E. BOCKSTAEL
P. NAMUR
UCCLE CENTRE

11
JETTE-E. BOCKSTAEL PL.
NAAMSCHÉ P.
UKKEL CENTRUM

49
PL. E. BOCKSTAEL
NORD-BOURSE-MIDI
BOIS

49
E. BOCKSTAEL PL.
NOORD-BEURS-ZUID
BOSCH

12
PL. E. BOCKSTAEL
P. NAMUR
R. P. AV. LONGCHAMP

12
E. BOCKSTAEL PL.
NAAMSCHÉ P.
R. P. LONGCHAMP L.

52
AV. ASTRID
NORD-BOURSE
MIDI-FOREST

52
ASTRID L.
NOORD-BEURS
ZUID-VORST

18
CENTENAIRE
AV. DU PORT-BOURSE
MIDI-PETITE ILE

18
EEUWFEEST
HAVEN L.-BEURS
ZUID-KLEIN EILAND

81
PL. E. BOCKSTAEL
NORD-BOURSE-MIDI
P. TERVUEREN

81
E. BOCKSTAEL PL.
NOORD-BEURS-ZUID
TERVURENSCHÉ P.

Edité par le "Musée du Transport Urbain Bruxellois" à l'occasion du centenaire du tram électrique à Bruxelles.
Uitgegeven door het "Museum voor Stedelijk Vervoer te Brussel" bij het eeuwfeest van de elektrische tram in de hoofdstad.

Réalisation Verwezenlijking : L. Fardeau - R. Nuyts - M. Philips avec le soutien de met de steun van:

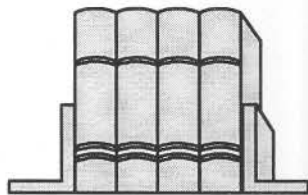
VICHY - CELESTINS



INHOUD



	pag.
1. - Ten Geleide (L. Candau) 1. Een laatste woordje over het Nijmeegse grafmonument en de Lakense beeldhouwer Ernest Salu 2. Nog meer over de bescherming van het Lakense erfgoed 3. De Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken ontwaakt	1 - 3
2 - In Laken woont een ongewone restaurateur : de heer L. Fardeau (L. Candau)	4 - 10
3. - Het openbaar vervoer in Laken (vervolg) (D. Van Krieking - G. Vanden Bussche) (Vertaling : L. Candau)	11 - 17
4. - Een tweede brief van onze vriend Leemans E. Leemans (Vertaling en adaptatie : L. Candau)	18 - 22
5. - Er zit literatuur in Lakense straatnamen : Karel Bogaerd (H. Verstraete - Vermout)	23 - 32



LIDGELDEN

Met dit nummer loopt ons achtste werkingsjaar ten einde. Mogen wij onze geëerde leden vragen spontaan hun lidgeld voor het jaar 1997-1998 te hernieuwen (300 F.) op rekening nr. 068-2095230-57 van LACA

Steungelden zijn steeds welkom !

Door dit bedrag nu reeds over te schrijven zou U onze schatbewaarder heel wat hoofdbeslommeringen besparen.

Met heemkundige dank en LACA-groeten.