

Beste lezer,

Ofwel bent U een trouw lid van LACA ofwel inwoner van de Van Praetwijk. Wij hebben in dit speciaal nummer van LACA Tijdingen getracht de ontstaansgeschiedenis van die wijk te schetsen. Ze is tamelijk recent, met een eerste aanzet tot urbanisatie na de wereldtentoonstelling van 1935 en de grote doorbraak na die van 1958.

Veruit de meeste van de huidige bewoners hebben zich pas daarna hier gevestigd.

Ze hebben dan ook geen idee van wat zich daarvoor hier afspeelde.

Wij beogen met deze uitgave een tipje van de sluier te lichten.

Daarom verspreiden wij een 600 gratis exemplaren in de wijk. Dit wordt mogelijk gemaakt door een subsidie van de Stad Brussel, via Jean De Hertog, schepen van Economie, Handel, Haven, Aankoopcentrale en Vlaamse aangelegenheden, op het budget voor steun aan Vlaamse verenigingen. Wij danken hem daarvoor.

Wij danken ook het Gemeenschapscentrum Heembeek-Mutsaard, onze partner in dit project, die ons de adressen in de wijk waar zij Uil&Spiegel bezorgen ter beschikking heeft gesteld en bovendien bereid gevonden werd in te staan voor de verspreiding van dit nummer op die adressen.

Wij danken eveneens de verschillende instanties en personen die ons behulpzaam waren:

- Leefmilieu Brussel (BIM), afdeling Groene Ruimten;
- MIVB, afdeling Gebouwen en stations;
- Spoorwegholding NMBS, afdeling Archieven;
- Stad Brussel, afdeling Plantsoenen;
- De familie Van den Eede, laatste uitbaters van de waterkerskwekerij.

Sta ons toe even LACA, Geschied- en Heemkundige Kring van Laken, voor te stellen.

Opgericht in 1989 zijn wij intussen ons 19<sup>e</sup> werkingsjaar begonnen. Al die jaren zijn wij erin geslaagd om de drie maanden ons tijdschrift uit te geven, met de laatste jaren telkens nog een speciaal nummer bovenop. Daarin zijn de meest uiteenlopende onderwerpen die verband houden met de geschiedenis van Laken aan bod gekomen, van schippersscholen tot Koninklijke tuiniers. Een volgend extranummer over de Lakense brouwerijen is inmiddels vrijwel persklaar.

Wij geven ook sinds 1992 jaarlijks een heemkundige kalender uit. Die voor 2008 is gewijd aan de Houba de Strooperlaan, en is te koop in het Trefcentrum van de Wandstraat 14 tegen de spotprijs van 2,5 EUR.

Wij vestigen ook Uw aandacht op onze website [www.laca.tk](http://www.laca.tk) waar we meer informatie over onze vereniging brengen, en op de websites [www.laken-ingezoomd.be](http://www.laken-ingezoomd.be) en [www.heembeek-mutsaard-ingezoomd.be](http://www.heembeek-mutsaard-ingezoomd.be) waar we trachten het digitaal geheugen van Laken, de Mutsaard en Heembeek op te slaan en te bewaren. We hebben er al duizenden foto's op verzameld en zo goed als mogelijk van uitleg voorzien. Om de foto's te bekijken is het niet nodig in te loggen. Een aanrader!

Mocht U interesse hebben om aan te sluiten bij onze kring, dan kan dit eenvoudig door overschrijving van **7,50 EUR** op de rekening van LACA **068-2095230-57**.

Wij danken U voor Uw belangstelling.

## ***INHOUD***

1	Het voorspel	3
2	Het eerste tracé	5
3	Het tweede tracé	6
4	Het derde tracé	10
5	De urbanisatie van de Van Praetwijk	15
6	Een koninklijke trein kwam niet voorbij... en een koninklijk jacht evenmin	21
7	Tunnels, bruggen, trappen	33
8	Een veelbelovende toekomst	37

# DE AANLEG VAN DE VAN PRAETLAAN EN DE VAN PRAETWIJK. EEN KWESTIE VAN VEEL GEDULD...

Wim van der Elst  
Met medewerking van Jean Pierre Van Haute gem

## 1. HET VOORSPEL

Dat Leopold II een doorzetter was is geweten. Maar de Van Praetlaan moet zijn volharding wel erg op de proef hebben gesteld. Hij heeft de volledige afwerking, pas in 1910, zelfs niet meer mogen meemaken want hij overleed in 1909. Bovendien is het huidige tracé het derde, of zo men wil zelfs het vierde, in een serie aanpassingen naarmate het Koninklijk Domein steeds maar uitgebreid werd. Een hele geschiedenis dus, waar we wat dieper op willen ingaan.



A l'Amour voor 1900

En daarvoor moeten we ver terug in de tijd. Reeds toen hij nog Hertog van Brabant was koesterde Leopold grootse plannen voor de uitbreiding van het domein. Op 5 juli 1863 schreef hij aan zijn vertrouwensman Goffinet<sup>1</sup>: ... *A l'occasion vous aurez soin de vous assurer que la rue royale prolongée le sera non pas sur le dôme de Laken mais bien au-delà du parc sur le cabaret l'Amour* point de départ de ce grand boulevard

enveloppant qui dans mes rêves et si Dieu me prête vie et intelligence doit un jour entourer le château et le parc de Laeken.

En hij wist al goed wat hij daartoe ambieerde. Op 12 mei 1864 geeft hij opdracht aan Goffinet om aan notaris Van Bevere te vragen hem op de hoogte te houden mochten vier eigendommen te koop komen: twee op de Donderberg, en twee aan de andere kant van het park, te weten het landgoed van zoon Van Volxem<sup>2</sup> en dat, lager gelegen, van Lacoste (soms ook La Coste of de la Coste geschreven). Maar het zou nog vele jaren duren eer hij daar de hand kon op leggen.

<sup>1</sup> Alle citaten uit en verwijzingen naar de briefwisseling tussen Leopold en Goffinet komen, tenzij anders aangegeven, uit het werk van ons erelid Victor Capron: LE PETIT LAEKEN – non loin du Donderberg, contribution à LACA, le cercle d'histoire locale de Laeken, 1992, 165 p., in eigen beheer.

<sup>2</sup> Zie onze bijdrage: Het ontslag als burgemeester van Jules Van Volxem en de aantrede van Emile Bockstael in 1877, in: LACA Tijdingen december 2006.

Nog in 1864, op 24 juni, schrijft hij aan Goffinet: *Dans l'avenir il faudra agrandir le Parc, faire des boulevards aux abords etc.... Je désire pour faciliter ce projet avoir quelques ilots de propriété à moi autour du domaine. (...) Vous savez que je désire voir tracer toute une nouvelle ligne de boulevards spécialement autour de Laeken. Que penseriez-vous de l'achat de quelques hectares dans ces directions ? Dans 20 ans on récolterait des millions.*

Eens koning geworden zou Leopold II zijn actie nog opvoeren. Op 16 april 1866 vraagt hij aan Goffinet: *Ai-je acheté une nouvelle propriété? La campagne près de l'Amour m' a t-elle été adjugée?* En op 1 juni 1866 : *Je voudrais beaucoup acheter les prairies comprises entre le Parc, le Canal, l'Amour et la campagne Lacoste à Laeken, il n'y a pas de maisons.*

Nog op 9 juni 1866 : *Je crois moi que la Campagne Van Volxem est indispensable et qu'il faudra l'acheter.* Maar zoals we elders gezien hebben zou het tot 14 januari 1898 duren eer het zover was.

Hij zou alles in de omgeving blijven opkopen waar hij de hand kon opleggen. Zo krabbelt hij in de marge van een brief van Goffinet van 1 maart 1868, over een huisje in de Broekstraat: *Dans le cas ou celui qui me vend serait comme je le crois un des jardiniers, vous pouvez le laisser demeurer sans loyer dans cette habitation. Si c'était un étranger, vous tâcheriez de le retenir par un loyer très très faible. J'ai deux motifs pour agir ainsi :*

*1. si ces gens vendent pour bâtir à coté, je ne gagne rien. Je désire autant que possible empêcher les constructions nouvelles entre le Parc et l'Amour, le mieux est de laisser alors les gens où ils ont vendu.*

*2. la seconde raison est que si ces petites gens savent qu'en me vendant ils peuvent rester, peut-être bien des années, ils me vendront tous, c'est une prime très attrayante que j'offre.*

Zoals men ziet waren de motieven van Leopold II niet bepaald ingegeven door menslievendheid...

Zijn ongeduld schemert soms door, zo op 11 december 1868 aan Goffinet : *Il va devenir bien difficile de réaliser l'extension de mes idées autour de Laeken. (...) Il est temps que je cesse de faire la hausse factice des terrains. Je suis vexé de voir combien il me sera difficile de m'étendre à Laeken.*

De briefwisseling waaruit Capron uittreksels publiceerde in dit werk loopt maar tot einde 1869. Toen moesten de echt grote werken nog beginnen. Leopold II realiseerde zich dat hij zijn groots opzet niet louter op eigen houtje zou kunnen verwezenlijken, maar dat hij daarvoor akkoorden met de gemeente Laken en de Belgische Staat nodig zou hebben. Daarenboven was het onontbeerlijk dat een globaal plan goedgekeurd zou worden, met daarin de aanleg van de Koninklijk Parklaan en de nivellering van de Donderberg, de creatie van het openbaar park van Laken met het monument voor Leopold I, het aanleggen van een verbindingsweg tussen de Dikke Linde en het kanaal, langs de grens van het toenmalig Koninklijk Domein. Dat alles moest kaderen in de plannen van Victor Besme voor de aanleg van nieuwe grote ringlanen rond Brussel. Men moet in gedachten houden dat als nieuwe grote straten in Laken toen enkel de Koninginnelaan bestond, trouwens pas afgewerkt in 1870. De rest van de het wegennet ging voor een groot deel terug tot de middeleeuwen!

Gelukkig kunnen we de verdere evolutie stap voor stap volgen dankzij het basiswerk van Liane Ranieri<sup>3</sup>. Leopold II was er al in 1867 in geslaagd de

<sup>3</sup> Liane Ranieri, Léopold II Urbaniste, Brussel: Hayez, 1973, 396 p.

gemeente en de Staat te overtuigen van de aanleg van een openbaar park. De Staat zou vanaf 1868 beginnen terreinen daartoe aan te kopen. Maar de echte realisatie begon slechts nadat op 1 april 1876, tien jaar later, een akkoord tot stand was gekomen tussen het privé-domein van de vorst en de Staat.

Hierbij stond de koning 16 ha af aan de Staat, grotendeels afkomstig van het landgoed Walckiers (het huidige Belvédère), dat hij recent had verworven. Bovendien nog 1 ha voor de aanleg van de Koninklijk Parklaan. De Staat ruilde daarvoor 7 ha in Laken voor de uitbreiding van het Koninklijk Domein, naast nog andere elders gelegen terreinen. Dat was de vertrekbasis voor de nivellering van de Donderberg en de aanleg van de Koninklijk Parklaan tot aan de Dikke Linde. Maar tegelijk werden bij de gemeente Laken twee plannen ingediend door bankier Leon Lambert, die hier overduidelijk optrad als stroman voor de Koning. De plannen sloegen in hoofdzaak op de urbanisatie van de omgeving van het Koninklijk Domein door de aanleg van nieuwe wegen en de bouw van nieuwe woningen ter vervanging van ongezonde huizen. Lambert vroeg aan de gemeente enkel de afstand van het wegennet dat daardoor overbodig zou worden, en de toelating om de nodige onteigeningen te mogen uitvoeren.

Burgemeester Van Volxem en schepenen Bockstael, die ingewijd waren, lieten, niet zonder de nodige Koninklijke druk, de gemeenteraad op 27 april 1876 de hoogdringendheid van de behandeling van de projecten van Lambert beslissen, en op 7 november 1876 werden ze definitief goedgekeurd. Er werd daartoe ook enige druk van de toenmalige media ingezet.

In de Brusselse krant *La Gazette* van 19 juli 1876 stond te lezen: *Parmi les grands travaux d'utilité et d'embellissement qui doivent être exécutés pour le cinquantième de l'indépendance nationale, il en est peu d'aussi importants que la transformation du quartier situé entre le Palais de Laeken et la Drève Ste Anne. (...) Au milieu du Parc s'élèvera le monument de Léopold Ier. (...) La rue des Palais étant supprimée depuis le bas de la Montagne du Tonnerre jusque près du Grand Tilleul ce n'est que quelques mètres avant cet arbre légendaire que la nouvelle route viendra rejoindre celle de Meysse et de Grimbergen. A ce point de jonction une nouvelle avenue de 30 m. de largeur redescendra vers le Canal pour remplacer la rue qui longe actuellement les jardins royaux du côté de la propriété Van Volxem. Pour résumer le plan en quelques mots, la grande artère que l'on va créer formera une immense ellipse partant de l'église de Laeken pour aboutir en traversant le Parc Public au gros Tilleul et redescendra de là jusqu'au Canal. L'intérieur de cette ellipse sera presque entièrement occupé par le Palais et ses jardins. Ce projet grandiose qui dotera enfin la Belgique d'une résidence royale digne du pays, n'imposera que peu de sacrifices au Trésor, la munificence du Roi venant largement concourir aux dépenses. On sait en effet que sa Majesté a déjà acquis la plupart des propriétés qui seront incorporées dans le domaine de la Couronne et même de celles qui formeront le parc public.*

## **2. HET EERSTE TRACE**

Maar in 1876 moest alles nog gerealiseerd worden. In de Archieven van het Koninklijk Paleis bevinden zich enkele stukken waaruit blijkt dat men zich al wel bezig hield met de benaming van de toekomstige laan. Het

gemeentebestuur van Laken stelde voor ze Koningslaan te heten, maar dat wees Leopold II af. Hij schreef op 8 augustus 1876 aan Ketels, de directeur van de Civiele Lijst, dat hij zelf de naam wou kiezen. En dan ging het vlug: op 26 augustus 1876 schrijft hij aan dezelfde Ketels hoe het in zijn werk was gegaan:

*J'ai rencontré en me promenant autour du parc de Laeken M. le bourgmestre Van Volxem. Il m'a demandé quel nom je désirais donner au boulevard que M. Lambert va entreprendre. Je lui ai répondu que je désirais voir ce boulevard porter le nom d'un grand citoyen qui avait rendu et rendait encore au pays les services les plus éminents, le nom de M. Van Praet<sup>4</sup>. Je vous rapporte ce qui s'est passé pour votre information et pour vous dire qu'il me semble que nous n'avons maintenant qu'à laisser faire M. Van Volxem, qui a fort approuvé mon idée. Pour ce qui nous concerne, il ne faut pas ébruiter la chose avant que la commune ne l'ait officiellement décidé.*



Jules Van Praet

Let wel : de laan die hier bedoeld werd was niet het huidige tracé van de Van Praetlaan, maar een dat van de Dikke Linde tamelijk rechtlijnig naar het Rond Punt voor de Van Praetbrug liep. Stukken ervan bestaan nog diep in het Koninklijk Domein. Ze is goed te zien op een plan uit 1877 dat nog van voor de aanleg van de Koninklijk Parklaan dateert, al kan men zoals vaak niet zeker weten of dit de toen bestaande toestand weergeeft of dat het om nog te realiseren plannen gaat.

In de jaren 1880 en 1881 volgden de aankopen door Lambert en door de koning zich vlug op. In het dossier Van Praetlaan in het archief van het Koninklijk Paleis bevindt zich een overzicht van de inschrijvingen in het kadaster begin 1884: op naam van de koning staan er 394 rubrieken voor 33ha 13a 36ca, op naam van Lambert 111 voor 13ha 89ca.

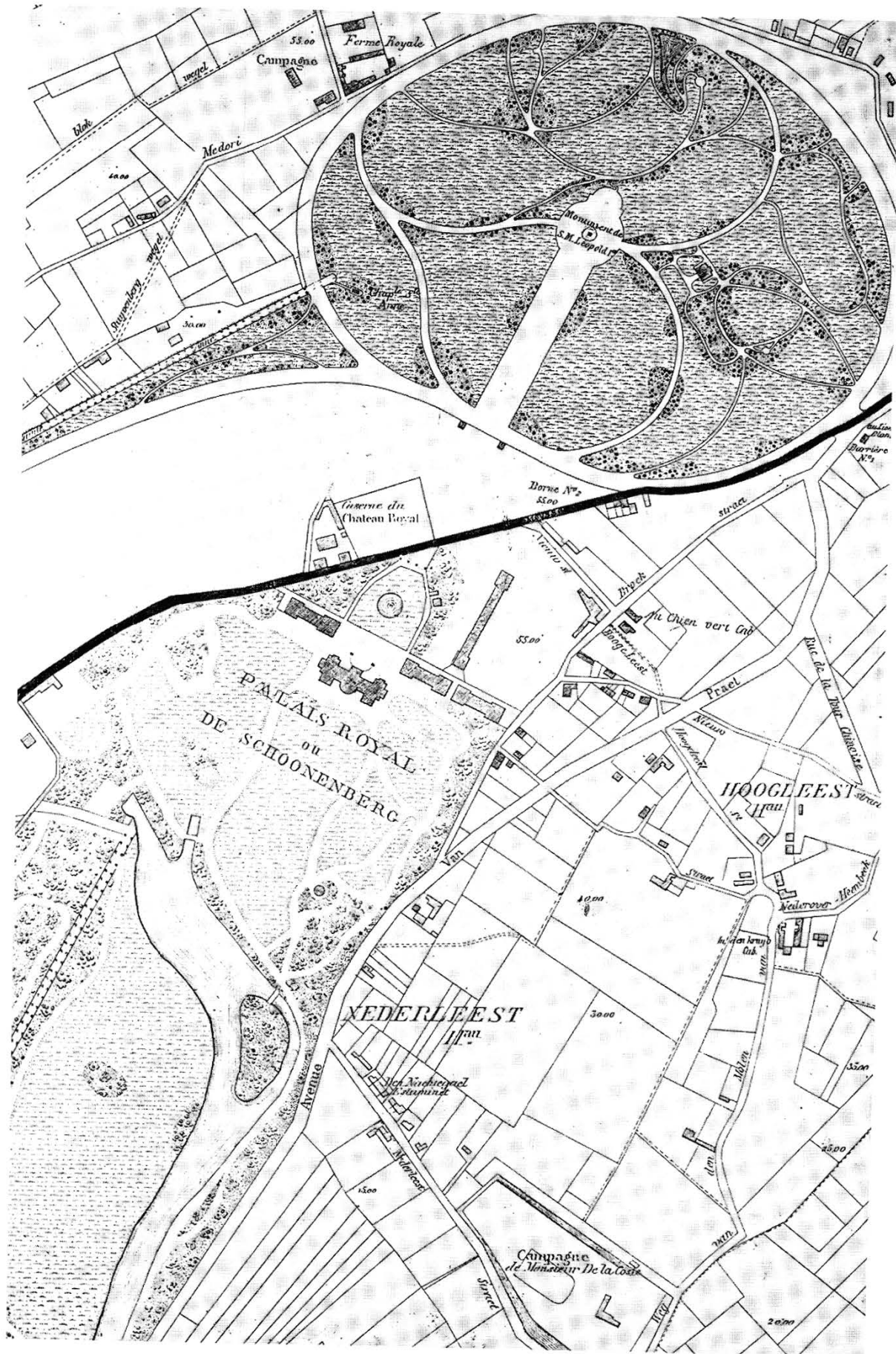
Maar dan dreigt het stil te vallen. Vooral de aankopen die door de gemeente Laken moesten gebeuren geraken in het slop. Leopold II heeft enkele jaren niet de tijd om zich actief met de zaak bezig te houden, opgeslorpt als hij is door zijn Afrikaanse ondernemingen.

### 3. HET TWEDE TRACE

In 1888 neemt hij echter de draad weer op. Dit keer kiest hij Van Bevere, notaris van de koning, om het werk dat bankier Lambert 12 jaar vroeger aangevat had, te voleindigen.

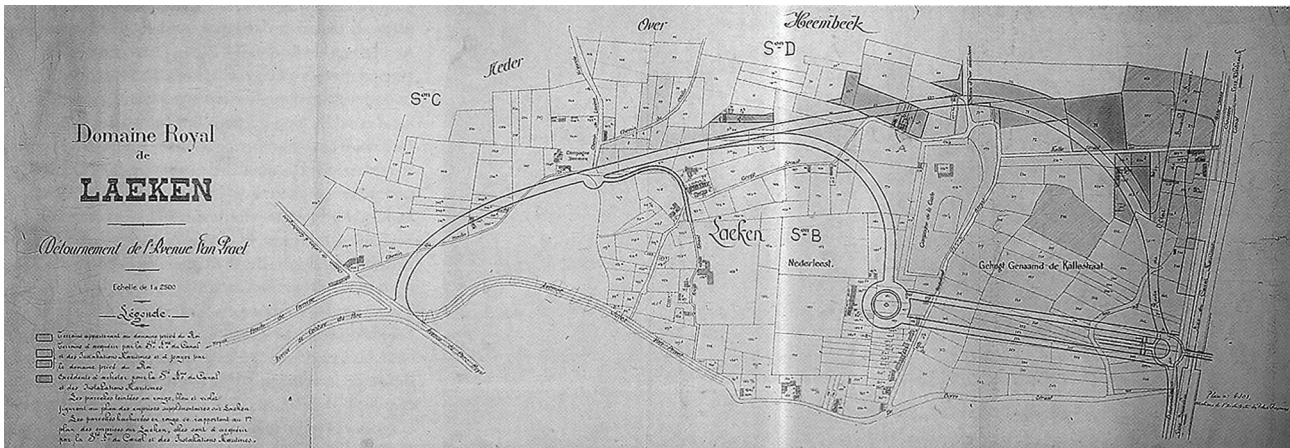
---

<sup>4</sup> Jules Van Praet (Brugge 1806 – Brussel 1887) was al betrokken bij de omwenteling van 1830, maakte deel uit van de delegatie die nadien in Engeland over de onafhankelijkheid ging onderhandelen en keerde er terug met het gezantschap dat aan Leopold de troon moest aanbieden. Op de vooravond van zijn vertrek naar België, op 12 juli 1831, benoemde Leopold hem tot zijn kabinetssecretaris. In 1840 kreeg hij de eretitel "Minister van het Koninklijk Huis". Ook Leopold II behield zijn volste vertrouwen in hem, zoals we zagen. Hij woonde in een appartement aan de Hertogstraat, maar had een bureel in het Koninklijk Paleis, naast het kabinet van de Koning. Op het einde van zijn leven woonde hij Waterloolaan 36. Bij zijn begrafenis op 2 januari 1888 was er een kerkdienst in de Zavelkerk, bijgewoond door Leopold II, maar hij werd begraven op het kerkhof van Laken. Over hem: Carlo Bronne: Jules Van Praet, ministre de la Maison du Roi Léopold Ier, Collection Nationale, 3me Série – N° 33, Bruxelles : Office de Publicité, 1943, 69 p.



Plan 1877

Het gaat hier wel al om het tweede tracé, toen al "détournement provisoire" genoemd, dat in het noordelijk gedeelte reeds min of meer de huidige Van Praetlaan vormt tot een eind voorbij de Japanse Toren, maar dan in een grote bocht het huidige Koninklijk Domein binnendrong tot aan een rotonde van waar een rechte laan naar het Rond Punt voor de Van Praetbrug vertrok.



*Détournement de l'Avenue Van Praet*

Jean Pierre Van Haute gem is er op een dag toen de ijzeren poort daar openstond in geslaagd enkele foto's van de dreef te nemen, naar binnen in het koninklijk domein. Langs die dreef zouden trouwens de kinderen van prins Albert van het Belvédère naar hun scholen gevoerd worden, om de opstoppingen op de Van Praetlaan of de Koninginnelaan te vermijden.

Dat is ook reeds te zien op een plan dat van einde 1890 of begin 1891 zou dateren. De pas veel later gerealiseerde omlegging van het benedengedeelte van de Van Praetlaan, het huidige tracé, met de inlijving van de domeinen Van



Volxem en La Coste in het Koninklijk Domein, staat er ook al op. De Van Praetlaan lag toen voor het grootste deel nog op het grondgebied van Over-Heembeek. In de kiezerslijst van Neder-Over-Heembeek van 1894 vinden we er nog een landbouwer François Van Hemelrijck (°NOH 6 januari 1844) wonen.

Van Bevere diende een reeks onteigeningsvoorstellen bij de gemeente in. De koning van zijn kant oefende druk uit bij eerste minister Beernaert, tevens minister van Openbare Werken, en schreef hem zelfs: *Vous faciliterez l'adoption de ces propositions en n'accordant à Laeken les améliorations qu'elle désire si vivement avenue de la Reine qu'après l'adoption par elle des plans Van Bevere.*

Burgemeester Bockstael was zoals steeds de plannen van de koning genegen en verwachtte geen moeilijkheden. Maar in de gemeenteraad was er tegenkanting. Een lid van de bijzondere commissie, belast met het onderzoek van de voorstellen, liet opmerken dat op de



terreinen verworven door Lambert nog steeds geen enkel nieuw gebouw was opgetrokken, en dat integendeel het grootste deel van de bestaande gebouwen was afgebroken, met als gevolg dat de onroerende voorheffing voor de gemeente maar een fractie meer was van vroeger, en de personenbelasting geheel was weggevallen. De financiën van Laken stonden er toen al belabberd voor, wat begin 1889 tot een crisis in het gemeentebestuur begin zou leiden, en het zag er toen zelfs naar uit dat er een regeringscommissaris zou moeten worden aangesteld.

In die omstandigheden werd de beslissing steeds maar uitgesteld. De koning deed Van Bevere dreigen met de intrekking van zijn voorstellen. Uiteindelijk besliste de gemeenteraad op 19 maart 1889 op voorstel van Richard Neybergh, dat de ontwerpen werden goedgekeurd mits de indiener de garantie gaf dat de inkomsten van de gemeente uit de te onteigenen terreinen zouden behouden blijven. Dat vond de koning volstrekt onaanvaardbaar, en hij deed de werken stilleggen en gaf Van Bevere opdracht zijn project terug te trekken. Misschien was het toch als reactie op dat verzet dat de landschapsarchitect Lainé in 1889 een plan ontwierp waarin verkavelingen voor villa's voorzien waren aan de buitenkant van de Van Praetlaan en van de laan die van de rotonde in het Koninklijk Domein naar de vaart zou lopen. Dat werd nooit uitgevoerd.

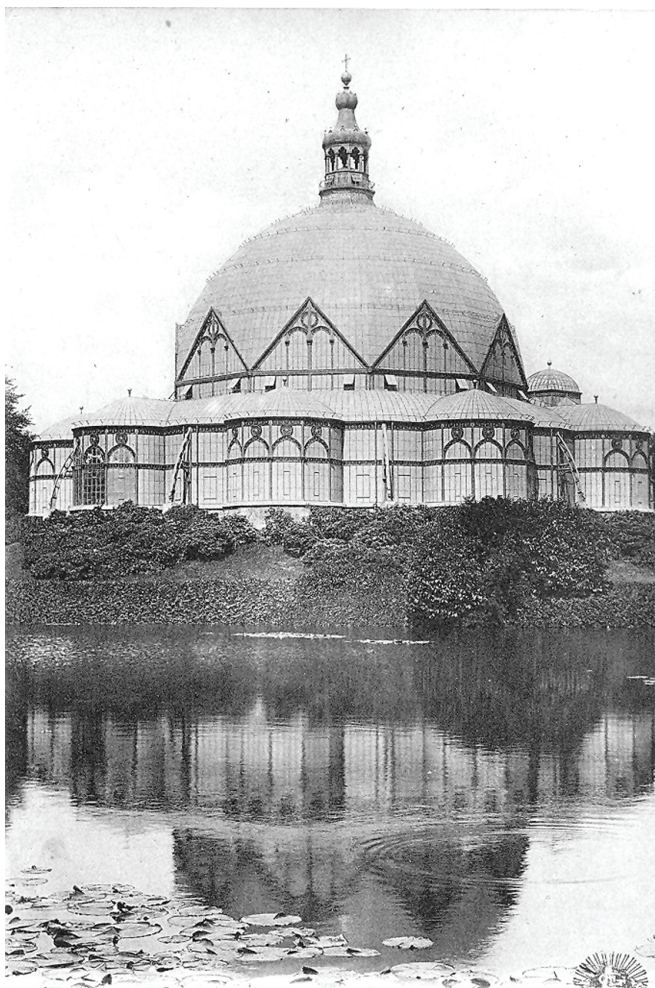
Een ander probleem met het voorgestelde tracé was dat het buitengoed van de vroegere burgemeester Van Volxem als een enclave in het Koninklijk Domein kwam te liggen, en door de aanleg van de Van Praetlaan op een verhoogde berm van de buitenwereld werd afgesloten. Zoals we hierboven schreven had Leopold II al lang zijn zinnen gezet op dit domein, maar Van Volxem weigerde halstarrig te verkopen en het zou tot na zijn dood duren eer zijn weduwe in 1898 met de verkoop zou instemmen.

Om uit de impasse te geraken ontwierp De Schrijver, hoofdingenieur van Bruggen en Wegen, einde 1890 of begin 1891 een nieuw plan van de



"Détournement de l'Avenue Van Praet", waarin een uitweg voor de campagne Van Volxem voorzien was naar de (nog steeds bestaande) zijingang van het Koninklijk Domein iets lager dan de Japanse Toren, waar er naast de Van Praetlaan een pleintje in een halve cirkel is. Jean Pierre Van Haute gem heeft er ook enkele foto's van genomen, waarop men kan zien

dat daar nog een aantal oude kastanjabomen bewaard bleven.



3055. - Domaine Royal de LAEKEN. - L'Eglise de Fer et l'Étang

#### Ijzeren Kerk

huidige tracé<sup>5</sup>.

Het zou echter nog bijna twintig jaar duren voor het zover zou zijn, de koning zou het zelfs niet meer meemaken. Blijkbaar waren er aanslepende discussies over wie wat moest betalen.

Op 27 december 1897 schreef baron Goffinet aan de graaf de Smet de Naeyer, eerste minister en minister van Openbare Werken, dat de uitgaven voor de nodige onteigeningen ten laste zouden genomen worden door het privé domein van de koning. Voorwaarde was wel dat het tracé van de nieuwe laan tegelijk zou beslist worden met dat van de ringlaan die van de Nationale Schietbaan in Schaarbeek afdaalde naar het kanaal, de latere Lambermontlaan, zoals reeds in 1863 ontworpen door Victor Besme.

Maar de aanleg zelf viel blijkbaar ten laste van de overheid, deels ook van de gemeente. Nu lag het grootste deel van de ontworpen Van Praetlaan toen op het grondgebied van Neder-Over-Heembeek, in die tijd een klein landelijk dorp dat onmogelijk zulke uitgaven kon dragen.

Mede daardoor kwam er schot in de zaak en kon de "détournement provisoire" aangelegd worden waardoor de "Ijzeren kerk", in 1893 gebouwd naar plannen van Balat, achter de Van Praetlaan in het Koninklijk Domein kwam te liggen. Het oude tracé van de Van Praetlaan uit 1880 van de Dikke Linde tot aan de rotonde veel lager in het Domein werd zo afgeschaft.

#### 4. HET DERDE TRACE

Maar dit nieuwe tracé was inderdaad "provisoire", want Leopold II bleef maar terreinen bijkopen. Zo verwierf hij in 1892 tot 1895 de campagne La Coste, lager naar de vaart gelegen naast de laan die van de rotonde in het Koninklijk Domein naar het Rond Punt voor de Van Praetbrug voerde. Het was daar dat Lainé in 1889 nog een verkaveling had voorzien, maar nu werden de plannen aangepast om dat buitengoed op te nemen in het Koninklijk Domein en de Van Praetlaan nog maar eens te verleggen met een grote bocht er rond, het

<sup>5</sup> Voor de detailgeschiedenis van de opeenvolgende uitbreidingen van het Koninklijk Domein, zie de studie van ons erelid Roger Platon: Laeken. Dans le parc royal. Résidences & hameaux disparus, s. a., s. p., en voor een onderdeel ervan onze bijdrage : De Nederleest in 1890, in : LACA Tijdingen, jaargang 16 nr. 3, maart 2005

Het is dan ook allicht geen toeval dat in 1897 een flink deel van Heembeek bij Laken werd gevoegd, waardoor niet alleen de Van Praetlaan op Laken kwam te liggen, maar ook gans het Koninklijk Domein met de uitbreidingen die Leopold II al gerealiseerd had en deze die hij nog op het oog had. Dat werd toen voorgesteld als een compensatie voor het verlies dat Laken had geleden doordat het de terreinen van Tour & Taxis moest afstaan aan Brussel voor de aanleg van de haveninrichtingen en het goederenstation daar. Ingevolge de wet van 19 augustus 1897 verloor Laken 84ha 14a 61ca met 3.430 inwoners aan Brussel en Schaarbeek, en kreeg er 72ha 93ca met maar 432 inwoners bij van Neder-Over-Heembeek. Op een plan uit 1906 zien we hoever de grens tussen Laken en Heembeek is opgeschoven (de kruisjeslijn). Het plan toont het definitieve tracé van de Van Praetlaan, dat toen nog niet voltooid was, en ook van de latere Vuurkruisenlaan die pas vele jaren nadien zou aangelegd worden.

Maar de verbreding en verdieping van de vaart hadden wel degelijk een weerslag op de aanleg van de Van Praetlaan. De brug over de vaart die aansluiting zou geven met de ringlaan moest hoog genoeg boven de waterspiegel komen te liggen om de vrije doorvaart van de binnenschepen mogelijk te maken. Daartoe moest de Van Praetlaan op een hoge berm komen, zoals men nog steeds kan zien, wat dan weer een enorme grondverplaatsing nodig maakte.

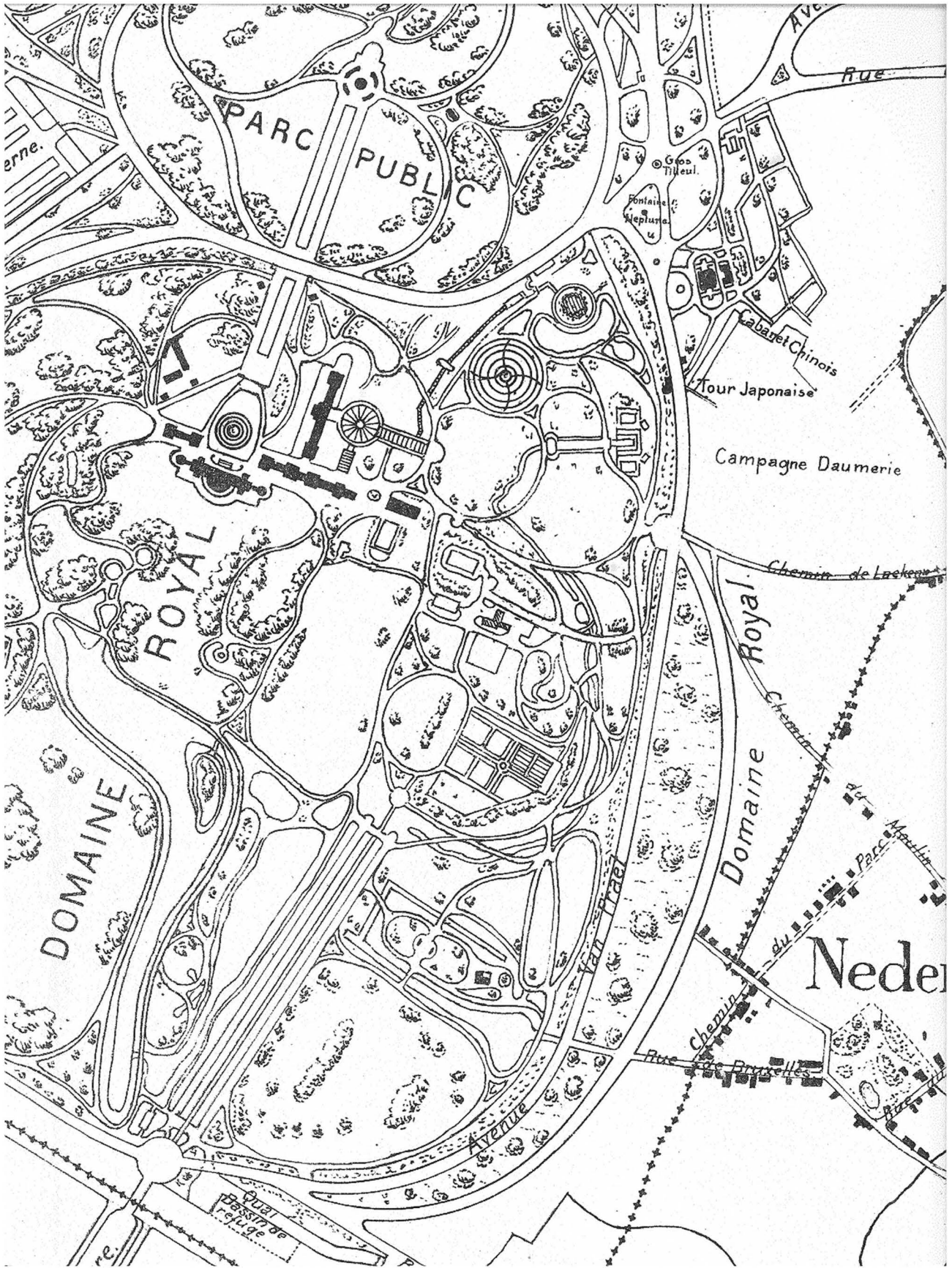
Ingenieur P. Gillet beschreef het in 1905 als volgt<sup>6</sup>: *Vers le sud-est, enfin, se détache jusque Schaerbeek l'avenue Van Praet, qui doit continuer, sur Laeken, la section du boulevard de grande ceinture venant du Tir National. L'avenue contourne le Parc royal, d'abord au même niveau que celui-ci, puis en s'élevant sur remblais au-dessus du sol. Ces remblais, effectués au moyen de terres draguées lors de l'élargissement et l'approfondissement du canal, atteignent déjà une hauteur de 10 mètres à l'emplacement des prairies de l'ancien cabaret A l'Amour. Cette surélévation permet à l'avenue de franchir le canal sur un pont laissant 7m 10 de hauteur libre, et de passer au-dessus de la gare de Schaerbeek en viaduc, pour se diriger par une courbe à grand rayon vers le Tir National et l'avenue de Tervueren.*

*Parallèlement à cette avenue de 20 mètres de largeur est prévue, à 50 mètres environ, le long du Parc, une rue de 12 mètres ; l'espace compris entre les deux artères doit être transformé en jardin d'agrément. Cette rue servira d'assiette aux trams, l'avenue restant uniquement affectée aux voitures et aux piétons.*

Maar de werken hadden ook een weerslag op de verbinding van Neder-Over-Heembeek met Brussel. Daarvoor kon men langs de Molenstraat en de Kollestraat de vaart bereiken ter hoogte van "De Liefde", en dan langs de kanaaloever naar de Lakenbrug gaan. Maar het deel van die wegen dat achter de Van Praetlaan in het Koninklijk Domein lag was nu afgesloten, en door de niveauverhoging kon men ook ter hoogte van de Van Praetbrug niet meer op de verdere kanaaloever geraken. De Van Praetlaan zelf was nog niet af in het laatste gedeelte, zodat er niets anders op zat dan naar de Dikke Linde te gaan, en vandaar de Koninklijk Parklaan en de Koninginnelaan te volgen.

---

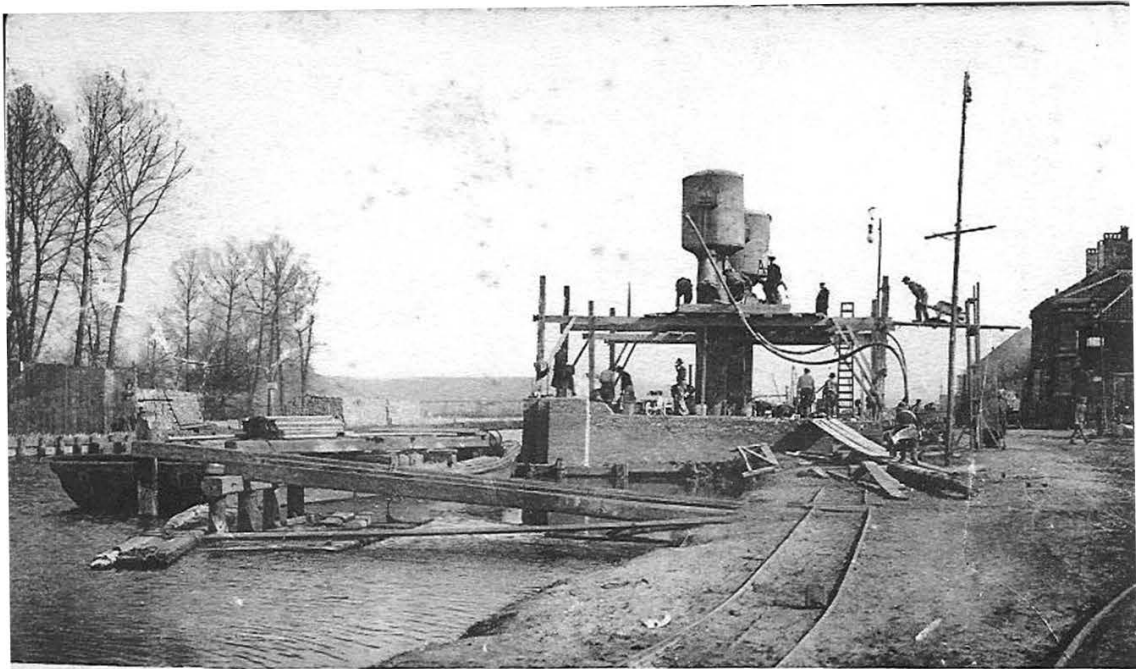
<sup>6</sup> Les Transformations de Laeken. Note de M. P. Gillet, Ingénieur-Directeur des travaux communaux. Ancien officier du Génie, extrait du 3<sup>e</sup> fascicule des Annales des Travaux Publics de Belgique (juin 1905), Bruxelles : Goemaere, 1905. Gedateerd in fine Laeken, le 15 avril 1905



Plan 1906

In oude familiepapieren vonden wij een ontwerp (of afschrift?) van een protest: *De gemeente heeft 2800 inwoners. Het zijn meest personen, parkoozen, die met hondenkar en kar met paard dagelijks naar de vroege*

markt gaan, en meer als 60 mannen die dagelijks naar het werk gaan naar Brussel en in de faubourgs. Daar zijn ook commerçanten winkeliers, koopmans in houille die per wagon houille nemen. Dit zou een groot verlies zijn voor die koopmans die hunne marchandise moeten in doen die meer als dubbel zal kosten aan vracht door den omweg.



BRUXELLES-Maritime — Fonçage des caissons des piles du pont basculant à manœuvre hydro-électrique.

*François et Thales*



Bruxelles-Laeken Le Nouveau Pont du Canal de l'Avenue Van Praet.



Misschien als reactie op dergelijke klachten kwam er een schrijven van minister de Smet de Naeyer van 13 oktober 1906 aan Georges De Ro, burgemeester van Neder-Over-Heembeek, waarvan wij eveneens een afschrift in de familiepapieren terugvonden:

*Monsieur le Bourgmestre,*

*J'ai l'honneur de vous faire savoir que mon Département vient d'autoriser, selon le vœu que vous en avez exprimé, le pavage sur votre territoire d'un tronçon du chemin du Moulin en vue d'assurer les communications entre votre commune et celle de Laeken, rendues difficiles par suite des travaux de l'avenue Van Praet. Les travaux seront commencés d'urgence.*

*J'ai donné des instructions afin que le passage d'eau du canal soit établi à son ancien emplacement près du rond point de l'avenue Van Praet.*

*Il est ainsi donné satisfaction aux démarches que vous avez bien voulu me faire au nom de vos administrés.*

Maar blijkbaar gaat het hier nog om een verbinding van de Molenstraat met de Van Praetlaan, en niet om de aanleg van een weg tussen de Van Praetbrug en de (latere) Heembeekstraat.

Het is ook niet duidelijk wat hier bedoeld werd met "passage d'eau du canal", want de Van Praetbrug moet toen al afgewerkt geweest zijn.

Maar keren we terug in de tijd. Pas op 20 oktober 1899 ontving de koning het Koninklijk Besluit met het nieuwe tracé. Hij bedankte minister de Smet de Naeyer ervoor, maar voegde er in een adem aan toe: *Vous m'obligeriez beaucoup, cher ministre, en faisant commencer tout de suite les travaux de détournement de l'avenue Van Praet. S'il n'était pas possible d'établir actuellement le détournement à son niveau définitif on pourrait sans doute créer provisoirement la voie sauf à la relever ultérieurement, pour pouvoir arranger et planter mes terrains. Il est indispensable que je puis les clôturer et pour cela fermer l'avenue Van Praet actuelle.*

En nog op 30 maart 1902 schreef hij vanuit Wiesbaden aan de minister : *Je vous serais bien reconnaissant de hâter l'achèvement de l'avenue Van Praet et du pont sur le canal où elle doit passer pour pouvoir se raccorder au boulevard de Ceinture. Ce serait bien beau de pouvoir inaugurer en 1905 le boulevard de Ceinture.*

In 1905 werd immers het 75-jarig bestaan van België gevierd, met allerlei feestelijkheden.

Op 17 juli 1905 werd zo te Laken het begin van de werken voor de heraanleg van de Meiselaan ingehuldigd. Leopold II hield bij die gelegenheid een toespraak waarin hij zei:

*Vous savez que l'avenue Van Praet sera bientôt achevée. C'est un endroit charmant, bien que la foudre y tombe parfois ; on pourra y jouer aux quilles, à la balle, au polo et à tous les jeux. Un restaurant y existe déjà ; il ne manque plus que des promeneurs, et j'espère que nos efforts les y amèneront. Mais mon gouvernement a la ferme volonté d'activer les travaux du port ; le boulevard de ceinture sera bientôt achevé. Laeken ne pourra que bénéficier de ces entreprises importantes<sup>7</sup>.*

Hij spreekt hier niet expliciet over de Van Praetbrug over het kanaal, die nochtans al moet afgewerkt zijn geweest. In het werk van Arthur Cosyn staat een foto van de opengedraaide brug en Cosyn schrijft dat de foto's dateren uit

---

<sup>7</sup> L'Illustration Belge, 24 juillet 1905

1903 en 1904. Ook in het aangehaald artikel van P. Gillet, afgesloten op 15 april 1905, staat een andere foto van de opengedraaide brug. Die draaibrug was een verwezenlijking van de "Ateliers de Construction de Jambes-Namur", die ook de gelijkaardige spoorwegbrug over de vaart in Laken in die periode realiseerde.



De voltooiing van de ringlaan zou langer op zich laten wachten: de Lambermontlaan werd pas in 1924 afgewerkt...

De koning had het hier wel over het restaurant dat hij had laten inrichten in het van 1892 tot 1895 verworven buitengoed La Coste. Maar dat werd geen succes, evenmin als datgene dat voorzien

was in het Chinees Paviljoen, waarvoor nooit een uitbater werd gevonden.

In een kanttekening op een nota van Goffinet kribbelde Leopold II op 24 december 1904:

*Je ne suis pas désireux d'examiner ce qui concerne l'intérieur du restaurant Chinois avant de savoir quand le tram électrique (sic) sera achevé avenue Van Praet. Il serait déplorable d'avoir au restaurant Chinois la répétition de ce qui arrive avec celui de Lacoste pour lequel depuis 2 ans personne ne se présente vu surtout le manque de communication<sup>8</sup>.*

## 5. DE URBANISATIE VAN DE VAN PRAETWIJK



*Omgeving van het Chinees Paviljoen rond 1910*

<sup>8</sup> V. Capron, Nog meer m.b.t. de Japanse, alias de Chinese toren. Bijdrage LACA, geschied- en heemkundige kring Laken, juni 1990

Hij zou de afwerking van de Van Praetlaan niet meer meemaken, want die gebeurde pas na zijn overlijden in 1909. En nog veel minder de aanleg van een tramlijn. Al had hij reeds op 23 juli 1898 aan minister de Smet de Naeyer geschreven: *S'il est jugé nécessaire d'établir un train électrique et une voie de gros roulage entre le canal et le gros Tilleul, le meilleur marché et le préférable au point de vue esthétique est de partir du rond-point du canal, de les cacher dans les plantations du Roi puis suivant les confins des propriétés du Roi en les empruntant jusqu'à la chaussée appelée chemin d'Over Hembeke.*

Slechts op 13 juni 1927 zou een tram 47 naar Heembeek in de omgeving komen, en pas ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling van 1935 zouden de tramlijnen 2 (tijdelijk) en 52 de ganse lengte van de Van Praetlaan volgen. Maar die tramlijnen liepen toen nog niet in de zone die oorspronkelijk voorzien was, zoals beschreven door Leopold II en door Gillet, maar op een zijberm van de Vilvoordsesteenweg en de Vuurkruisenlaan. Overigens was ten tijde van Leopold II slechts een klein stukje van de latere Vuurkruisenlaan aangelegd, van de Vilvoordsesteenweg tot de Heembeekstraat. Ze heette trouwens eerst Tentoonstellingslaan (besluit Brussels college van 26 april 1935). In het "Bulletin Communal" stond als motivering toen te lezen: *La nécessité d'assurer, vers l'exposition de 1935, une circulation aisée... ainsi que l'établissement d'une nouvelle ligne de tramways... ont amené le collège à se préoccuper de la création d'une large artère nouvelle dédoublant l'avenue Van Praet... cette avenue répond à un vœu formulé par feu S.M. Léopold II, qui en avait fait amorcer une partie entre la Chaussée de Vilvorde et le chemin vicinal... actuellement dénommé rue de Heembeek. L'artère nouvelle ne sera bâtie que d'un seul côté et, seule, la construction d'immeubles dont le caractère architectural ne pourra déparer l'aspect pittoresque des environs, sera autorisée par la Ville.*

Lang zou ze niet Tentoonstellingslaan heten, want bij Collegebesluit van 17 april 1936 werd ze omgedoopt in Vuurkruisenlaan.



Chinees Paviljoen na 1946

De eerste sporen van urbanisatie in deze wijk betreffen trouwens de aanleg van de Pagodenlaan. In 1914 zou men begonnen zijn met de riolering, maar de



werken werden door de oorlog onderbroken. Ze heette oorspronkelijk Pagodenstraat. Pas op 19 mei 1925 werd met een besluit van het Brussels schepencollege de aanleg goedgekeurd en werd het Pagodenlaan, en op 10 oktober 1927 werd de laan opengesteld. De Pagodenlaan werd uiteraard zo genoemd wegens de nabijheid van de Japanse Toren en het Chinees Paviljoen. Op een andere postkaart van het Chinees Paviljoen van na 27 juni 1946 toen het museum Verhaeghe de Naeyer erin geopend werd, ziet men een bescheiden aanzet van bebouwing langs de Vuurkruisenlaan en de Pagodenlaan.

Een andere laan genoemd naar een monument in de buurt is de Jan Van Bolognelaan, naar de beeldhouwer beter gekend onder zijn Italiaanse naam Giambologna (geboren in Douai rond 1529 – overleden te Bologna in 1608) en onder meer de maker van de Neptunusfontein op de Piazza Maggiore van Bologna. Het is een replica van deze fontein die Leopold II liet oprichten aan het Rond Punt van de Dikke Linde.



*Bruxelles. La Fontaine Neptune à Laeken.*

Had hij het origineel in Bologna zelf gezien? Chantal Kozyreff<sup>9</sup> achterhaalde dat er tussen 1896 en 1898 twee kopieën van gemaakt werden in gips, op basis van een mal bewaard in de Pinacothek van Parma. En een daarvan was bestemd voor het Musée des Echanges Internationaux te Brussel...

In elk geval, in 1902 plaatste Leopold II een bestelling voor een replica in brons en marmer bij de Romeinse bronsgieter G. Sangiorgio. Hij zou een speciale toelating van de Italiaanse regering hebben bekomen om het werk te mogen reproduceren. Hij deed een beroep op de architecten Charles Girault en Henri Macquet voor de studie van de funderingen, en Elie Lainé voor de aanleg van het Rond Punt waar de fontein zou komen.

Op 16 december 1902 werden 190 kisten verzonden vanuit Rome. Maar er werd vastgesteld dat sommige onderdelen bij het transport beschadigd waren. Er moest beroep gedaan worden op de Brusselse

Compagnie des Bronzes om ze te herstellen of te vervangen. In april 1903 begon men met de montage. Maar men moest wachten op de overkomst van een assistent van Sangiorgio om verder te werken. Uiteindelijk zou het tot februari 1904 duren eer alles tot een goed einde was gebracht. Het hele

<sup>9</sup> Chantal Kozyreff, *Droombeelden uit het Verre oosten. De Japanse Toren en het Chinese Paviljoen te Laken*, Mercatorfonds, 2001, p. 21 en noot 25

project kostte Leopold II het aanzienlijk bedrag van 146.000 goudfrank. Uiteindelijk kwam het terecht in de Koninklijke Schenking, met een terrein van 34a 20ca aan de Dikke Linde.

Er moeten al dadelijk problemen gerezen zijn met het functioneren van de fontein. Er bestaan tal van postkaarten van, maar op geen enkele ziet men er water uit komen. Bovendien bleek het brons en het marmer niet bestand tegen de vrieskou, en moest gans het monument iedere winter ingepakt worden in stro. Vandaar de populaire benaming "de strooien man".

Een andere naam in de volksmond was "zwette (zwarte) Jef", in zwang gekomen toen het beeld met de jaren een donkere patina had gekregen.

Als de meisjes van de zustersschool op de Mutsaard naar de Sint-Lambertuskerk van de Heizel gingen of ervan terugkwamen, was het door de nonnetjes streng verboden naar het standbeeld te kijken...

De Jan Van Bolognelaan is eigenlijk het verlengde van de Paul Jansonstraat, en kreeg haar naam bij collegebesluit van 5 februari 1934.

Daarmee is ze ouder dan de andere straten in de wijk, grotendeels benoemd bij collegebesluit van 27 juni 1935. Zo hebben we alfabetisch:

- Amarantlaan (avenue de l'Amarante), een kruidenfamilie waarvan slechts één soort hier voorkomt.

- Araucarialaan (avenue de l'Araucaria), een exotische boomsoort uit Chili en het Westen van Argentinië, waarvan er enkele exemplaren op het Rond Punt Hervé Brouhon staan. In het begin liep de Araucarialaan maar van de Vuurkruisenlaan tot de Pagodenlaan, ze werd pas later doorgetrokken tot de Wannekouter, via het tracé van de oude Kreupelweg.

- Braambosjeslaan (avenue des Buissonets), pas in februari 1942 zo genoemd. Een andere benaming was Doornstruiklaan, maar die werd uiteindelijk niet aanvaard.

- Eslaan (avenue du Frêne), een naam die pas op 31 mei 1939 werd gegeven aan het deel van de Beizegemstraat tussen de Pagodenlaan en de Vuurkruisenlaan. Waarom was het nodig een van de oudste toponiemen uit de omgeving, dat teruggaat tot de Frankische tijd, te vervangen door de naam van een weinig tot de verbeelding sprekende boomsoort?

- Olmkruidlaan (avenue de la Reine des Prés), een deel van de vroegere Molenblokstraat, eerst rond 1951 met een meer wetenschappelijke benaming Moerasspirealaan, kreeg haar huidige benaming pas bij besluit van de Gemeenteraad van 23 mei 1955.

- Papenhoutlaan (avenue du Fusain), ook weer uit 1935, naar een heester uit de Kardinaalsmutsfamilie. Wie zou er hier ook papenhout gezien hebben? Naar het schijnt is het geschikt om een zachte houtskool van te maken waarmee men kan tekenen. Vandaar in het Frans het meer bekende "dessin au fusain".

- Pronkerwtlaan (avenue du Pois de Senteur), ook uit 1935.

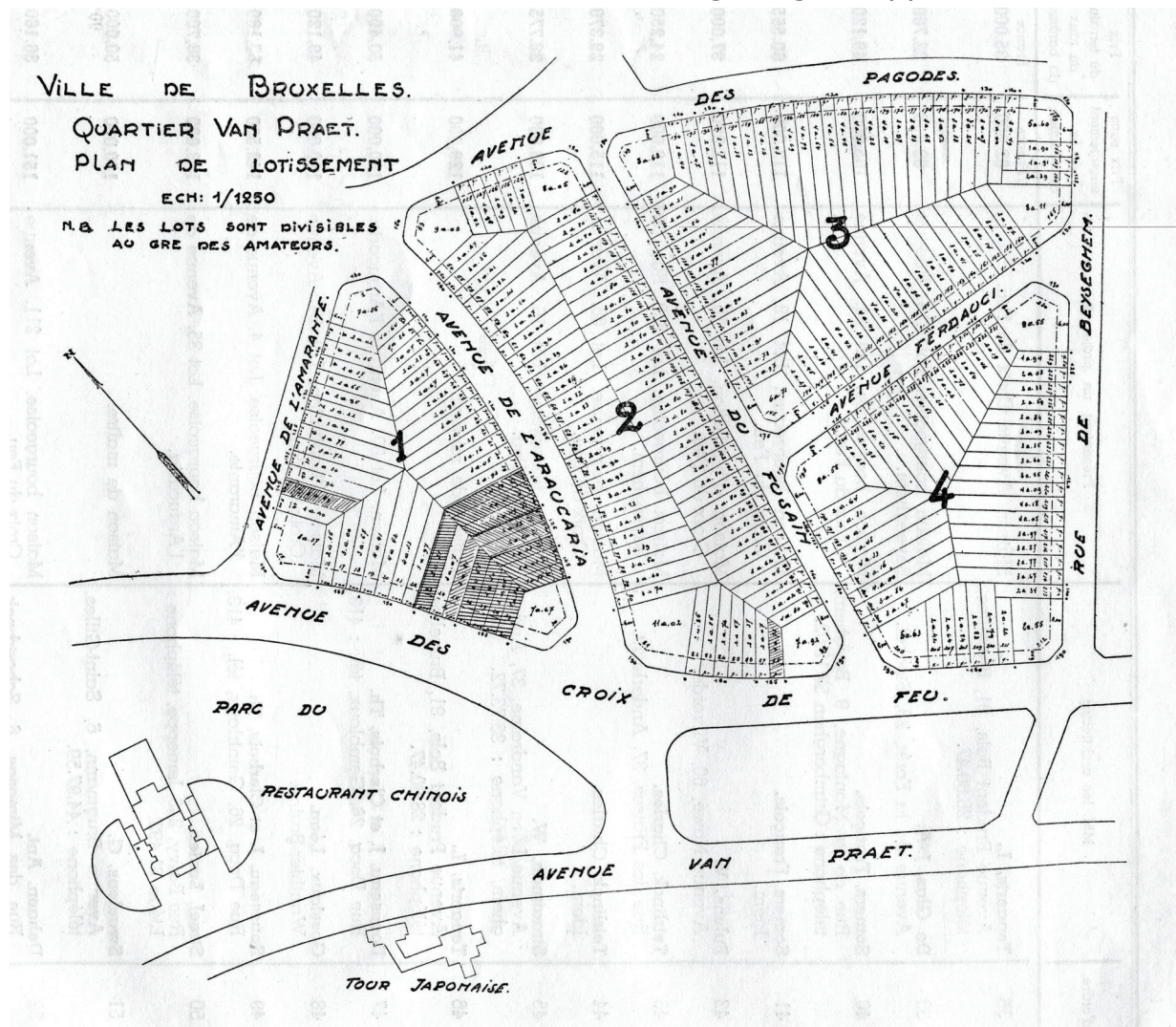
Een vreemde eend in de bijt tussen al dit bomen- en plantengeweld is de Ferdaucilaan, eveneens uit 1935, maar genaamd naar de Perzische dichter uit de tijd voor de Islam Abdoel-Kassim-Mansoer (933 – 1021/1025), bijgenaamd Ferdoesi (er zijn ook andere schrijfwijzen zoals Ferdusi, Firdoesi...). Wie is die gaan opvissen?

Uit de datering van die naamgevingen blijkt duidelijk dat de urbanisatie van de wijk pas na de wereldtentoonstelling van 1935 is begonnen. De Stad Brussel verwierf toen 125 ha op de Heizel en omgeving, en begon met mondjesmaat bouwgronden te koop te stellen. Er werd zelfs een wedstrijd georganiseerd tussen alle architecten van het land, en in het Zuidpaleis aan de Lemonnierlaan werd een tentoonstelling gehouden van de ingezonden projecten. Er staat geen datum bij, maar het was overduidelijk na 1937. Het reglement voor de verkaveling van de Meiselaan werd pas goedgekeurd door de gemeenteraad op 28 juni 1937, de eerste percelen werden er verkocht in het najaar 1937 en de eerste villa's opgetrokken in 1938.

Er waren 37 projecten voor de Meiselaan, 27 voor de Vuurkruisenlaan, 5 voor de Amarantlaan, 5 voor de Araucarialaan, 3 voor de Pagodenlaan (langs de kant van de Vuurkruisenlaan), en 2 voor het stuk Beizegemstraat dat later de Eslaan zou worden.

Op het plan dat bij de prospectus was gevoegd staan een aantal percelen gearceerd, allicht teken dat ze verkocht en misschien al bebouwd waren. Maar het zijn er slechts 8 aan de Araucarialaan, 7 aan de Vuurkruisenlaan, 1 aan de Amarantlaan. Langs deze kant van de Pagodenlaan nog niets.

Overigens zijn de prijsramingen ook uit een lang vervlogen tijd: voor de terreinen tussen 23.000 en 117.000 frank naargelang de oppervlakte.



Voor de gebouwen tussen 82.000 en 330.000 frank, met enkele uitzonderingen boven 1.000.000 frank, maar dat waren dan wel appartementsgebouwen.

Voor 1940 was er een nieuwe tramlijn bijgekomen, de 1 die naar het Terkamerenbos reed. Die werd later omgedoopt in 92 maar is sinds een aantal jaren afgeschaft.



Pas met de wereldtentoonstelling van 1958 zouden de trams in een bedding komen tussen de Vuurkruisenlaan en de Van Praetlaan, om het Rond Punt voor de Van Praetbrug te bereiken via een bestaande tunnel waarop we nog terugkomen. Een foto van Theo Rogier uit 1951 met de muziekkapel van de scouts van de Mutsaard op de Vuurkruisenlaan toont nog de toestand daarvoor, met de tramsporen vlak naast de straat.

Wat de tram 47 betreft, die werd op 2 juli 1957 vervangen door een bus 47 die het kanaal volgde

tot de Lakenbrug.

Maar in die jaren moest in feite alles wijken voor de belangen van koning auto. De Van Praetlaan werd de invalsweg van de A12 richting Brussel, de Vuurkruisenlaan de uitvalsweg naar de A12, zelf ook bijna snelwegen. Daarvoor had de Vuurkruisenlaan een rijbaan van 8,50 m breed, met daarnaast een berm van 5 m breed waarop de tramsporen lagen. Nu werd de rijbaan op 13,50 m gebracht door de inlijving van die zijstrook. Op het gedeelte van de Vilvoordsesteenweg tussen de Van Praetbrug en de Vuurkruisenlaan was het zelfs nog erger. De rijbaan was daar 12,50 m breed, met aan de ene kant een berm van 5 m met een rijwielpad, en aan de andere een berm van 7 m met twee tramsporen. Die rijbaan werd verbreed tot maar liefst 21 m, met zes rijstroken, drie in elke richting. Langs de kant van het kanaal was een voetpad voorzien van 3 m, langs de kant van het Koninklijk Park een van welgeteld 0,5 m...

De Van Praetbrug zelf was toen nog steeds een voorlopige brug, nadat de vorige in mei 1940 door het Engelse leger was opgeblazen. Ze werd nu herbouwd en op 30 m breedte gebracht: een rijvak van 18 m, twee voetpaden van elk 3 m en een trambedding van 6 m.

Ook de Van Praetlaan zelf ontsnapte niet aan "verbetering". De rijbaan werd van 7 m breedte op 10,50 m gebracht. In een boekje uitgegeven door het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw<sup>10</sup> luidt het: *Aan het mooi uitzicht van die lanen zal niet worden geraakt. De beplantingen langs de Vuurkruisenlaan zullen immers ongeschonden blijven. Alhoewel voor de verbreding van de Van Praetlaan de dichtst bij het Koninklijk Domein staande rij kastanjabomen moest worden prijsgegeven, is daardoor praktisch geen lege ruimte ontstaan vermits nu het dicht geboomte van het Koninklijk Domein in het zicht is gekomen. Nu reeds kan worden vastgesteld dat de modernisering van de Van Praetlaan uit alle oogpunten een succes is.*

Maar dat was buiten de – in dit geval Koninklijke – waard gerekend. Langs het grootste deel van de Van Praetlaan stond toen inderdaad een hek waardoor men in het Koninklijk Park kon kijken, trouwens ook over de ganse lengte langs het kanaal. Maar men begon gaandeweg ijzeren platen aan dat hek aan te brengen waardoor het binnenkijken verhinderd werd. En tenslotte koos men

<sup>10</sup> Brussel. Kruispunt van het Westen, Wegenfonds, 1956

de meest radicale oplossing: een lelijke monotone bakstenen muur als afsluiting van het hele Koninklijk Domein...



## 6. EEN KONINKLIJKE TREIN KWAM NIET VOORBIJ... EN EEN KONINKLIJK JACHT EVENMIN



*Leopold II tunnel*

Maar keren we terug tot Leopold II. De voltooiing van de Van Praetlaan naar de vaart toe en de aanleg van een tramlijn liepen uitstel en afstel op door een nieuw project van de koning dat pas in 1904<sup>11</sup> het licht zag: de aanleg van een echte spoorlijn die aansluiting moest krijgen met het spoorwegnet aan de Koninklijke Halte (uit 1877) op de lijn naar Aalst en Gent. Van daar zou ze de grens van het Koninklijk Domein volgen langs het kanaal, om even voor de Van Praetbrug in een tunnel onder het Rond Punt door te gaan. Het is een

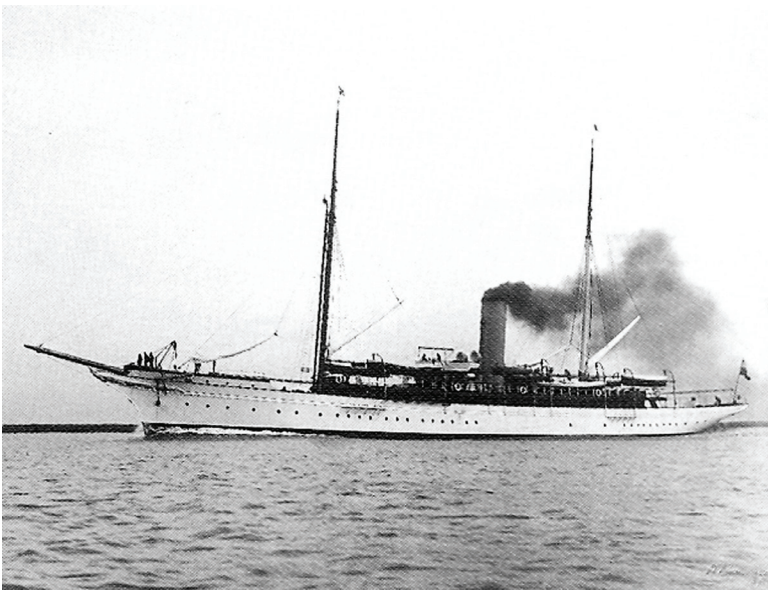
<sup>11</sup> Arthur Cosyn in : Laeken Ancien & Moderne uit 1904 maakt geen gewag van dit project, allicht teken dat met de uitvoering nog moest begonnen worden.

deel van deze nog steeds bestaande tunnel die nu gebruikt wordt door de trams.

P. Gillet omschreef het project in 1905 als volgt: *Signalons encore un autre travail en cours d'exécution: il s'agit du raccordement direct du palais au chemin de fer de Gand. Ce raccordement, partant de la gare royale actuelle, entre la rue des Palais et la chaussée de Vilvorde, longe cette dernière chaussée à la lisière du parc, passe en tunnel sous le rond-point de l'avenue Van Praet, côtoie celle-ci à la base du remblai en décrivant une courbe de 500 mètres de rayon environ pour rentrer en tunnel sous le parc quelque peu avant la campagne Daumerie et déboucher sous le palais à 14 mètres sous le niveau du sol. La construction de cette dernière partie du tunnel dans des terrains essentiellement aquifères et de nature bouillante promet d'être très intéressante au point de vue technique.*

Een voorspelling die meer dan bewaarheid zou worden...

Chantal Kozyreff <sup>12</sup>schrijft dat die spoorlijn in verbinding moest staan met het station van Schaarbeek, maar men ziet niet goed hoe dat zou kunnen want die tunnel ligt een heel eind beneden het niveau van de Van Praetbrug. Er zijn nog wel restanten van een vroegere tunnel die vanuit het Koninklijk Domein onder de Vilvoordsesteenweg doorliep naar de (latere) jachthaven. Dat was echter geen spoorwegtunnel, maar een veel kleinere tunnel langs waar Leopold II rechtstreeks de ligplaats van zijn jacht de "Alberta" kon bereiken, dat hier zou komen overwinteren. Op kaarten en plannen uit die tijd staat steeds vermeld "bassin de refuge". Veel gebruik zal hij er wel niet van gemaakt hebben. Het moet ook geen sinecure geweest zijn dat schip van 1.500 ton en 83 meter lang via het toenmalige kanaal tot in Laken te brengen, en het daar te laten draaien, want de huidige voorhaven bestond nog niet. De enige mogelijkheid was tot in het Vergotedok, dat 120 meter breed was, te varen. Daarvoor moesten dan wel de Van Praetbrug, de spoorwegbrug en de twee Lakenbruggen opengedraaid worden.



Baron Carton de Wiart<sup>13</sup>, in 1901 de laatste kabinetschef van Leopold II geworden, beschrijft in zijn herinneringen hoe hij toch meerdere jaren te gast was op de "Alberta", al was het dan in bevolen dienst. In april 1903 moest hij de koning gaan vervoegen op zijn jacht dat toen in Boulogne voor anker lag. Hij bleef er drie of vier dagen en maakte enkele excursies op zee mee. Op 14 maart 1904 schrijft hij aan Goffinet dat hij gaat inschepen op de "Alberta",

<sup>12</sup> Chantal Kozyreff, Droombeelden uit het Verre Oosten. De Japanse Toren en het Chinese Paviljoen te Laken, Mercatorfonds, 2001, p. 20

<sup>13</sup> Baron E. Carton de Wiart, Léopold II. Souvenir des dernières années 1901-1909, Brussel : Goemaere, 1944

maar dan wel in Oostende waar hij ongetwijfeld met de trein naartoe ging. Carton de Wiart ging hem daar vervoegen, en ze voeren 's nachts naar de monding van de Theems, naar Gravesend, waar Leopold II de Amerikaanse magnaat Pierpont Morgan zou ontmoeten. En in juli 1905 trok Carton de Wiart naar Engeland, om vanuit Dover op de "Alberta" 's nachts naar Oostende terug te keren. Op 13 juli 1905 zou de koning nog eens met de "Alberta" naar Dover varen om er Pierpont Morgan te ontmoeten en – tevergeefs – over plannen in China te onderhandelen. In 1906 was er een veel langer verblijf van drie maanden op de "Alberta", die gemeerd lag in de baai van Villefranche nabij Nice. Maar de koning ging er wel naartoe met de trein, met tussenstoppen in Parijs, Saint-Raphaël, Cannes, om uiteindelijk in Beaulieu aan te komen. Veel uitstappen per schip werden er niet ondernomen, Leopold II spendeerde een goed deel van zijn tijd in de villa op Cap Ferrat waar barones Vaughan verbleef...

Einde april voer hij wel naar Genua, voor een rondreis door Italië en een bezoek aan koning Victor-Emmanuel.

Maar er waren ook privé-reizen, in het gezelschap van de barones de Vaughan, met de "Alberta". Leon Van Audenhaege<sup>14</sup> somt er een aantal op, allicht steunend op de memoires van de barones. Na overwinterd te hebben in Oostende voer de "Alberta" in 1903 naar Biarritz. In 1904 werd het een reis in de Noordzee, onder andere naar Bergen in Noorwegen. In 1905 een grote croisière via Genua, Gibraltar, de Azoren, Marokko, en Sevilla waar de reis onderbroken wordt omdat de barones aankondigt dat ze in verwachting is.

Overigens bleef de "Alberta", die in Engeland gebouwd was, onder Engelse vlag varen. De koning weigerde ze onder Belgische vlag te plaatsen, omdat zulks volgens hem de bureaucraten een excuus zou verschaft hebben te zeggen dat België daarmee over een "marine" zou beschikt hebben en ze er geen verdere inspanningen meer moesten voor doen... Maar in september 1908 schreef Leopold II aan Goffinet dat hij zinnens was de "Alberta" te verkopen, "deze bloedzuiger die elk trimester 73.000 goudfrank kost".

Volgens Leon Van Audenhaege zou de "Alberta" inderdaad enkele maanden voor de dood van Leopold II openbaar verkocht zijn te Londen bij Little and Johnson. De nieuwe eigenaars Candlish herdoopten het in "Surprise".

Commodore Alain Radelet van de BRYC zegt in een interview met Brussel Deze Week van 2 september 2006 dat de "Alberta" nooit in Brussel is geweest.

Een en ander toont wel aan dat die aanlegplaats in Laken oorspronkelijk een soort privé-haven van de koning was. De "Brussels Yacht Club" was wel gesticht op 25 april 1906, maar verkreeg pas na het overlijden van Leopold II, in 1910, een erfpacht van 99 jaar op de terreinen van de jachthaven.

Vermoedelijk is die kleine tunnel waarover we het hadden in verbinding met de spoorwegtunnel, waar hij haaks op uitmondt. Daar moest een ondergronds treinstation komen, zodat bezoekers die per schip kwamen daar de trein konden nemen die hen rechtstreeks naar het kasteel van Laken zou brengen. Jean Pierre Van Haute gem heeft enkele foto's genomen van wat er aan de jachthaven nog van te zien is: een dichtgemetste ingang, waarachter zich nu een elektriciteitscabine bevindt, met erboven het stenen monogram van Leopold II met een kroon bovenop. Het terrein is hier wel opgehoogd, zodat

---

<sup>14</sup> Leon Van Audenhaege, Très-Belle. Blanche Delacroix, baronne de Vaughan. Le grand amour de Léopold II, Brussel : Didier Hatier, 1987

enkel het bovenste deel van de tunnel nog te zien is. Eenzelfde monogram is ook aan de overzijde van de laan aanwezig, net boven de laatste dichtgemetste opening langs de tramsporen.



Maar wat behelsde heel dat project eigenlijk, en wat is er al dan niet van uitgevoerd? Jean Pierre Van Hautegeem vond een grondige studie door een ere-hoofdingenieur J. Vandenberghe van de NMBS uit 1955: "*Le projet de raccordement (sic) électrifié du Domaine Royal de Laeken*", een overdruk van hoofdstuk VI, pp. 417-534, uit een boek waarvan de titel niet vermeld wordt, uitgegeven door de Belgische Spoorwegen, "Département matériel". Het steunt hoofdzakelijk op plannen, kaarten, documenten, aangetroffen in de archieven van de NMBS. We zullen zien hoe ze daar beland zijn.

Leopold II begon in 1901 met de heropbouw en uitbreiding van het kasteel van Laken, dat op 1 januari 1890 door een hevige brand voor een deel verwoest was. Hij vertrouwde de leiding van het project toe aan de Franse architect Girault. Een onderdeel daarvan was de bouw van een ondergronds spoorwegstation dat moest uitmonden aan de eretrap op het einde van de nieuwe linkervleugel van het kasteel. In 1904 werd een project daarvoor uitgewerkt door ingenieur Foulon, volgens de directieven van Girault. Het project zou in de loop van de volgende jaren nog gewijzigd worden, zo in 1907 voor wat de aansluiting in het station van Laken betreft.

De werken werden uitgevoerd voor rekening van de "Fondation de la Couronne", het vehikel dat Leopold II in 1896 had opgericht om de rijkelijk stromende inkomsten uit Congo te kanaliseren. Maar met de overdracht van



Congo aan de Belgische Staat op 5 maart 1908 hield de "Fondation" op te bestaan. In een speciale conventie engageerde de Staat zich om de werken die op stapel stonden te voltooien voor een bedrag van 45.000.000 goudfrank, waarvan 15.000.000 voor Laken. De spoorwegverbinding kwam zo onder de bevoegdheid van het Ministerie van Spoorwegen dat de verdere afwerking op zich moest nemen.

Na de dood van Leopold II op 17 december 1909 zou dat engagement niet geheel nagekomen worden. Albert I vroeg aan Girault de uitbreiding van het kasteel te beperken, en verzette zich uitdrukkelijk tegen de voltooiing van de geplande spoorwegverbinding. De werken vertraagden en vielen uiteindelijk stil, mede door het getreuzel van de administratie van Openbare Werken, verantwoordelijk voor de afwerking van het kasteel. Girault hield het voor bekeken en vroeg de ontbinding van zijn contract met ingang van 1 juli 1911. De regering ging er in oktober 1911 op in. En zo kwam er een einde aan de grootse plannen.

Maar wat was er eigenlijk al van gerealiseerd? Vast staat dat in augustus 1907 een speciale elektrische locomotief van 60 ton besteld werd bij ACEC. Een tekening ervan werd gepubliceerd in een tijdschrift van ACEC van april 1910. En op de expositie van Charleroi in 1911 werd de locomotief zelf tentoongesteld op de stand van ACEC. Vandenberghe heeft niet kunnen achterhalen waar die achteraf terecht is gekomen. Een bijzonderheid was wel dat de stroomtoevoer niet via een bovenleiding maar via een derde rail gebeurde.

In de oorspronkelijke plannen van ingenieur Foulon uit 1904 was voorzien dat de spoorlijn naar Gent zou verlegd worden over een nieuwe brug die over de Paleizenstraat zou gebouwd worden. De verbinding met het Koninklijk Domein kon dan ernaast komen op een aparte spoorlijn. Er was zelfs een plan om het gebouw van de Koninklijke Halte uit 1877 enkele meters achteruit te verplaatsen. Maar dat zou niet uitgevoerd worden. In 1907 werd beslist dat de spoorwegverbinding vanuit het Domein achter de Koninklijke Halte zou komen, over ongeveer 100 meter, om dan aan te sluiten op de spoorweg naar Gent. Voorbij de overweg van de Koninginnelaan zou er dan wel een apart spoor komen naar het station van Laken. Daar zouden twee doodlopende rangeersporen aangelegd worden naast het hoofdspoor op het terrein voor de goederenopslag. Zo kon de elektrische locomotief het treinstel opzij rangeren, waar dan een stoomlocomotief het kon komen oppikken en aanhaken aan de trein naar Gent of naar Brussel Noord. En op het tweede spoor kon de elektrische locomotief gerangeerd worden als die niet in gebruik was. Omdat dat apart spoor vanaf de Koninginnelaan naar de Koninklijke Halte veel hoger lag dan de begane grond was het nodig een grondophoging te maken en een steunmuur te bouwen, wat effectief werd uitgevoerd door Armand Blaton. Voorbij de Paleizenstraat zijn er echter geen sporen meer van werken voor de aansluiting naar het Koninklijk Domein, en evenmin achter de Koninklijke Halte.

Juist voorbij de Koninklijke Halte moest het spoor dan in een bocht afdalen in het Koninklijk Domein over een viaduct van 154 meter lang in metselwerk op

bogen, om dan op de begane grond verder te lopen langs de rand van het Domein aan de Vilvoordsesteenweg tot het Rond Punt van de Van Praetlaan. Daar is blijkbaar niets van uitgevoerd, er zijn geen sporen van in de archieven en van op de spoorweg voor de kanaalbrug kan men uitkijken op dat deel van het Domein en ziet men dat er daar nog tal van oude bomen staan die anders zeker zouden gesneuveld zijn.

Dat wordt anders als men de Van Praetbrug nadert: daar is effectief een tunnel gebouwd, die vlak na de kleinere tunnel naar de "bassin de refuge" of de latere jachthaven uitgeeft in een ondergronds station van 123 meter lang. Daarna kwam er nog een tunnel van 78 meter. Die bestaan nog steeds. Voor de Wereldtentoonstelling 1958 werden de trams naar en van de Van Praetbrug, tegenwoordig de lijnen 4 en 23, via een helling naast de tunnel naar een stuk ervan geleid via een opening die men in de zijmuur heeft gemaakt, om via een S-bocht uit te komen in een eigen bedding beneden de talud van de Van Praetlaan langs de Vuurkruisenlaan. Het is wel maar een deel van dat ondergronds station en die tunnel dat daarvoor gebruikt werd. Een stuk dat nu afgesloten is door een muur wordt blijkbaar gebruikt als een opslagplaats door het Koninklijk Domein, allicht een aanwijzing dat men het nog steeds kan bereiken langs de ingang van<sup>2</sup> de tunnel in het Koninklijk Domein zelf voor het Rond Punt Van Praet. Een deel daarvan van ongeveer 50 meter werd door de Koninklijke Schenking ter beschikking gesteld van het Trammuseum van Woluwe, en door de MIVB ingericht als remise voor rijdend materiaal. Maar dat zou maar gebeuren als het Trammuseum zelf verbouwd en gerestaureerd zal worden (met dank aan Fabien de Doncquers voor deze toelichting).

Het ondergronds station kreeg wel daglicht via minstens tien grote openingen in boogvorm langs de kant van het Koninklijk Domein, afgesloten met traliewerk. Enkele openingen zijn dicht gemetst omdat ze geheel of gedeeltelijk onder de helling voor de trams kwamen te liggen.



Eens uit de tunnel zou de spoorlijn dan onderaan de berm van de Van Praetlaan voortlopen, om een eind verder af te dalen in een sleuf die op haar beurt zou uitmonden in een andere tunnel, die in een bocht onder de Van Praetlaan in het Koninklijk Domein zou binnenvoeren. Die sleuf bestaat nog, er was tot voor kort een kwekerij van waterkers<sup>15</sup> in gevestigd maar

<sup>15</sup> Waterkers, niet te verwarren met tuinkers, wordt in onze regio ook wel "cresson" genoemd. Het is een doorlevende waterplant die snelstromend, helder en kalkrijk water nodig heeft met een temperatuur van om en bij de 10°C. De sterk vervuilde beken en rivieren in ons land, maken dat deze groente met een lichte pepersmaak bijna niet meer voorkomt in haar natuurlijke biotoop. Ook moestuinliefhebbers slagen er maar zelden in om ze in hun achtertuin te kweken. Sinds de negentiende eeuw wordt de groente evenwel in bepaalde Europese regio's door professionele

de uitbater ervan is begin 2007 overleden, en men kan ook de toegemaakte ingang van de tunnel nog zien. Jean Pierre Van Haute gem heeft er foto's van genomen.

Jean Van den Eede en zijn echtgenote uit het voormalige Vlaamsbrabantse Bollebeek baatten samen dit uniek stukje groen uit sinds 1986. Zij hadden de zaak overgenomen van zijn ouders, Frans en Elvire Steppe uit hartje Brussel, die het in 1966 op hun beurt overgenomen hadden van Netteke "Cresson", zoals ze midden groentengroothandels gekend stond. Deze laatste kon de zaak niet meer alleen verderzetten nadat haar echtgenoot bij het verlaten van de waterkerskwekerij door een tram aan de Vuurkruisenlaan werd gegrepen en aan de gevolgen van het ongeval overleed. Sindsdien werd de ingang naar de kwekerij overgebracht naar de kant van de Van Praetlaan, ter hoogte van lantaarnpaal 72 en tussen de bomen 05.01.094 en 05.01.095<sup>16</sup> en kreeg de kwekerij het (huis)nummer 44 mee. Welke opmerkelijke jogger, geïnteresseerde wandelaar of aandachtige overbuur kende de hagelwitte bestelwagen van de uitbaters niet, tenzij dan de wijkagent die we bij het opzoekingswerk contacteerden en die, naar eigen zeggen, er na zeventien jaar dienst ter plaatse nog nooit had van gehoord? Nochtans is ze niet zo klein. Het 65 a grote kweekbed is onderverdeeld in 3 stroken van elk 2 meter breed, gescheiden door een smal werkpad. Elke strook is op haar beurt verdeeld in 10 kleinere bedden, 9 van 10 meter lang en het laatste 20 meter lang, steeds gescheiden door werkpaadjes langswaar de waterkers werd afgesneden en gestapeld in blauwe plastic groentenkratten. Vandaar werd de kraakverse groente voor verkoop gebracht naar de iets verderop gelegen groothandelsmarkt MABRU aan de Werkhuizenkaai. Af en toe kwamen restaurants of andere grootverbruikers zich ter plaatse bevoorraden. De laatste uitbaters hadden onophoudelijk af te rekenen met vandalisme en alle soorten vormen van vervuiling die er mede voor zorgden dat ze de exploitatie vroegtijdig stopzetten. Meer dan één volledige werkdag per week was nodig om delen van de afspanning te herstellen, de vele rommel te verwijderen die vooral via sluikestort of vanop de tramhalte "Braambosjes" naar beneden werd gekieperd en het onkruid op de berm en te wieden. Sinds het stopzetten van de activiteiten zijn deze fenomenen nog toegenomen, men stak één van de tuinhuisjes in brand, het andere werd vernield en delen van de kweekbedden zijn verwoest. Meer nog, een eind verderop hebben daklozen zich een beschutting gemaakt met allerhande gevonden en aangebrachte rommel die een beetje aan Beauduc<sup>17</sup> doen denken.

De waterkerskwekerij wordt bevoed met water afkomstig van een bron in het Koninklijk Domein, dat via bovenvermelde tunnel naar buiten stroomt en is niet afkomstig van een vijver zoals sommige bronnen vermelden. Onderaan de kwekerij wordt dit water dan weer wel onder de Van Praetlaan afgeleid naar

---

tuinbouwers gekweekt De plant heeft tamelijk lange stelen, is rijk aan vitamine C en wordt meestal in bosjes verkocht.

<sup>16</sup> Sinds 1989 nummert het Bestuur Uitrustingen en Verplaatsingen alle bomen op het wegennet van het Hoofdstedelijk Gewest. De eerste twee cijfers identificeren de straat, de twee volgende de strook (lange wegen werden onderverdeeld in stroken) en de laatste drie vormen het volgnummer.

<sup>17</sup> Beauduc is een kunstmatige leefgemeenschap in het Franse "Golfe du Lion", in de nabijheid van Les Saintes Maries de la Mer, zeer moeilijk na minimum 1 uur met de auto via ondergelopen zandwegen te bereiken, waar de schuilplaatsen opgebouwd werden met brokstukken en afval aangespoeld vanuit zee.

een van de vijvers van het park. Eind vorige eeuw werden er zelfs werken uitgevoerd om deze watertoevoer te herstellen, nadat bleek dat bladeren, slib en een kleine grondverzakking, bewuste vijver droog legden met een belangrijke vissterfte tot gevolg. Volgens de kadastrale legger is de FOD Financiën de eigenaar van de 2 percelen waaruit de kwekerij bestaat en niettegenstaande anders vermeld, zou de volledige strook tussen de Van Praetbrug en de Araucarialaan (11 percelen) in handen zijn van deze Federale Overheidsdienst en de Koninklijke Schenking. De Stad Brussel onderhield tot voor kort wel het groen van deze site en stond in voor het snoeiwerk en het rooien van enkele bomen, vooral in de buurt van de kwekerij. Deze werkzaamheden zouden in de toekomst overgenomen worden door Leefmilieu Brussel<sup>18</sup>.



---

<sup>18</sup> De naam Leefmilieu Brussel werd twee jaar geleden voor het publiek ingevoerd ter vervanging van Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM), niettegenstaande deze laatste naam nog steeds de officiële is. Het BIM werd opgericht op 8 maart 1989 (BS 24 maart 1989) en vloeit voort uit de regionalisering van het departement Waters en Bossen dat deel uitmaakte van het voormalige Ministerie van Landbouw.

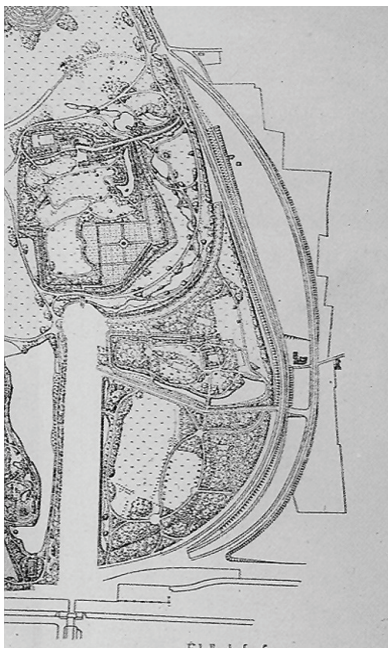


*Jean Vanden Eede en echtgenote*



*links: Netteke Cresson*

Oorspronkelijk was gepland dat de tunnel tot onder het kasteel zou lopen, met een enkel spoor over 375 meter gevolgd door een ontubbeling op twee sporen over 180 meter, en dan terug op één spoor over 113 meter in het eigenlijk ondergronds station. Maar dat werd niet uitgevoerd, de spoorweg zou voorbij de tunnel onder de Van Praetlaan in open bedding door het Domein tot aan het Kasteel lopen.



De werken zouden jaren aanslepen en nooit voltooid worden. Op een (detail van een plan) uit 1909 dat de uitbreiding van het Koninklijk Domein op het levenseinde van Leopold II toont, kan men het tracé van de spoorweg volgen, vanaf de tunnel onder het Rond Punt aan de Van Praetbrug, dan in open lucht beneden de Van Praetlaan, om vervolgens in een sleuf verder te lopen en tenslotte in een tunnel onder de Van Praetlaan het Koninklijk Domein binnen te lopen en in een grote bocht naar het station daar te voeren. Maar er zijn geen sporen gelegd en er heeft zeker nooit een echte trein gereden.

Chantal Kozyreff vond een briefje terug van decorateur Georges-Louis Claude, betrokken bij de afwerking van het Chinees Paviljoen, van 9 juni 1905 waarin die aan zijn moeder schrijft (vertaling Chantal Kozyreff): *Voor de verandering regent het hier nog eens, en het terrein rond het Chinese restaurant is in een echte modderpoel herschapen. Gisteren nog zonk ik tot aan de enkels weg in vers aangevoerde grond, die er hard uitzag door de regen. Onvoorstelbaar welke graafwerken hier plaatsvinden! Om u een idee te geven, twintig stortkarren vervoeren de aarde van voor het paleis naar de achterkant van het Chinese restaurant, en een kleine Decauville graaft elke dag twintig wagonladingen af, tweemaal zo omvangrijk als onze lorries, uit de ondergrondse spoorweg van de koning. Ze*

*worden voor nieuwe wegenwerken gebruikt. Leopold moet bijna evenveel grondwerkers als soldaten hebben.*

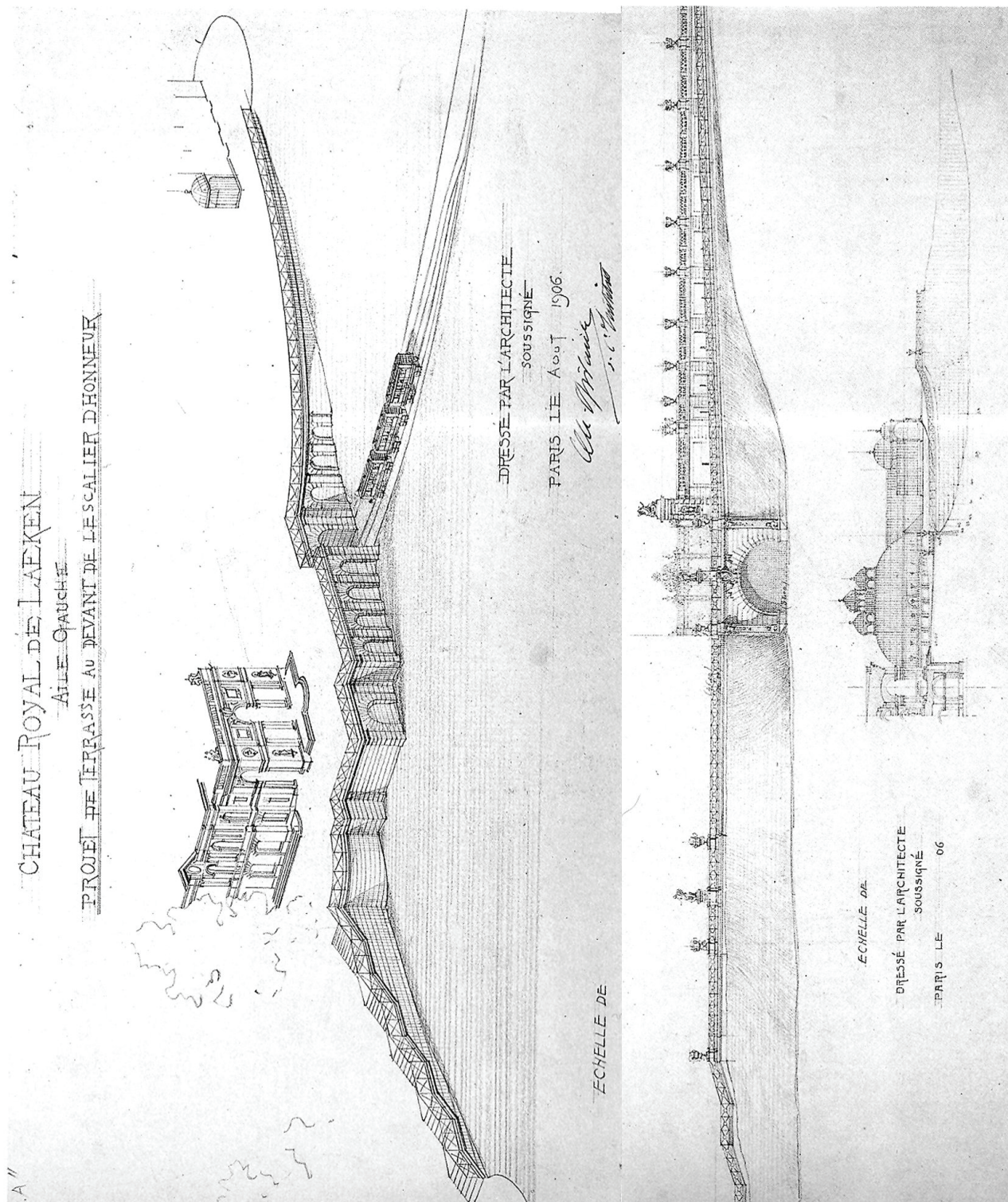
Ook binnen het Koninklijk Domein zijn er nog sporen zichtbaar van de aanleg van die spoorweg. In het mooi uitgegeven werk van ons erelid Edgard Goedleven over de serres van Laken<sup>19</sup>, staat een prachtige panoramische foto waarop te zien is hoe er in het grasveld onder de serres nog een inzinking bestaat, de bedding van de spoorweg, die naar het gebouw leidt waar de eretrap vanuit het ondergronds spoorwegstation een rechtstreekse verbinding met het kasteel moest verzekeren, via gangen van meer dan 1 km lang. Jean Pierre Van Haute gem heeft van dat gebouw ook een mooie foto kunnen nemen binnen in het Koninklijk Domein.



Er bestaan ook verschillende plannen van architect Girault uit 1906, voor de toegangstunnel en het gebouw van de monumentale eretrap. Dat laatste werd gerealiseerd, maar het station zelf is nooit afgewerkt. Na de dood van Leopold II in 1909 liet koning Albert I onmiddellijk de werken stilleggen. Op een nieuw plan van Girault van februari 1910 zijn zowel de spoorweg als de tunnel naar het station reeds verdwenen. Vermoedelijk waren de moeilijkheden die men ondervond met de uitvoering van het project, waarop trouwens van in het begin forse kritiek was gekomen, mee de oorzaak. Het grondwater stond hier erg hoog, gevoed door talrijke bronnen. Het is beslist geen toeval dat in de sleuf naast de Van Praetlaan, waar de trein moest komen, later een kwekerij van waterkers werd aangelegd...

---

<sup>19</sup> Edgard Goedleven, De Koninklijke Serres van Laken, Lannoo/Terra, 1988



Robert Van den Haute beschreef dit alles als volgt<sup>20</sup>: *Tout le monde connaît la "Halte du Palais", petit édifice blanc, qu'on voit très bien des ponts de Laeken ; cette station réservée à nos souverains est bien délaissée depuis que l'auto concurrence dangereusement le rail. De cette gare, les illustres voyageurs ou leurs invités pouvaient gagner le palais de Laeken sans quitter le domaine royal.*

<sup>20</sup> Robert Van den Haute, Laeken – À propos de tunnels, in: Notre Comté – Ons Graafschap, 1<sup>e</sup> jaargang nr. 3, juli-september 1971

*Léopold II, grand bâtisseur devant l'éternel, voulut la relier au palais à l'aide d'une voie de chemin de fer. Les travaux de génie civil ont été exécutés et tout était prêt à recevoir les rails qui ne vinrent jamais.*

*Le train royal devait quitter la ligne Bruxelles-Denderleeuw entre la gare de Laeken et la halte du Palais, emprunter un plan incliné pour gagner un semi-tunnel côtoyant le mur extérieur du domaine qui longe le canal de Willebroeck, semi-tunnel, parce que passant sous la rive du canal, son assiette correspondait au niveau du dol du domaine, dont il était séparé par des arcades et grilles bien connus des usagers des lignes 52 et 92 des tramways. Un peu plus loin que le pont Van Praet, le convoi – tout comme de nos jours les tramways précités – devait s'engouffrer dans un vrai tunnel. Au sortir de celui-ci, le train royal remonterait vers le nord en tranchée, celle-là même qui existe toujours entre l'avenue précitée et celle des Croix du Feu. Sa partie extrême-nord est occupée, de nos jours, par une importante cressonnière, reconnaissable à ses fosses rectangulaires, toujours inondées, grâce à la présence de nombreuses fontaines et sources.*

*Le dernier tronçon, celui partant des abords de la Tour Japonaise pour aboutir à la gare à construire ou construite dans le complexe du palais royal, était aussi constitué par un tunnel.*

*Son assiette sert actuellement de lit aux eaux des sources qui, non captées, s'écoulent librement et vont alimenter la cressonnière. Des banquettes latérales permettent de parcourir le tunnel sur une certaine distance car, comme bien on pense, l'œuvre n'étant pas achevée, on a eu soin de la fermer pour empêcher que l'on s'aventure plus loin. C'est dommage, on eut aimé en savoir davantage et voir si la station-terminus a été creusée, voire aménagée...*

Een journalist van Le Soir, Schwindel, publiceerde in april 1985 een reeks artikels over het Koninklijk Domein. Hij had de gelegenheid de tunnel onder de Van Praetlaan te bezoeken, en trof toen een bakstenen metselwerk aan in perfecte staat, met een gewelf dat geen sporen van insijpelen vertoont. Maar op de bodem stroomt er wel water binnen dat uit het Koninklijk Domein komt, en naar de vroegere kwekerij van waterkers loopt. In het Domein zelf was het tracé van de spoorweg nog goed te zien, tot het aan een nieuwe tunnel komt die onder de linkervleugel van het kasteel uitgeeft. Maar die is afgesloten door een metalen poort, en Schwindel vroeg zich af wat er zich daarachter bevindt. Een zeker Van Montagu uit Vilvoorde schreef daarop naar Le Soir dat hij er wel was in geweest, en dat hij daar een bijna afgewerkt ondergronds station van 113 meter lang heeft aangetroffen. Er lagen hopen gekapte arduinstenen voor de afwerking van de bekleding.

Maar wat bezielde Leopold II met al die megalomane plannen? Hijzelf betrok na de brand van het kasteel van Laken in 1890 de veel bescheidener vertrekken van het Palmenpaviljoen uit 1880, dat slechts één kamer en een dienstvertrek telde, en waar hij ook zou overlijden.

Het was dus niet voor hemzelf dat hij de enorme uitbreiding van het kasteel na de brand van 1890 liet uitvoeren. En aan de spoorwegverbinding dacht hij ook al veel langer, zoals blijkt uit een brief van hem aan architect Balat van 19 februari 1876, toen die de wintertuin in de serres aan het bouwen was: "Ik zal door een ingenieur het tracé van de spoorweg laten bestuderen volgens twee

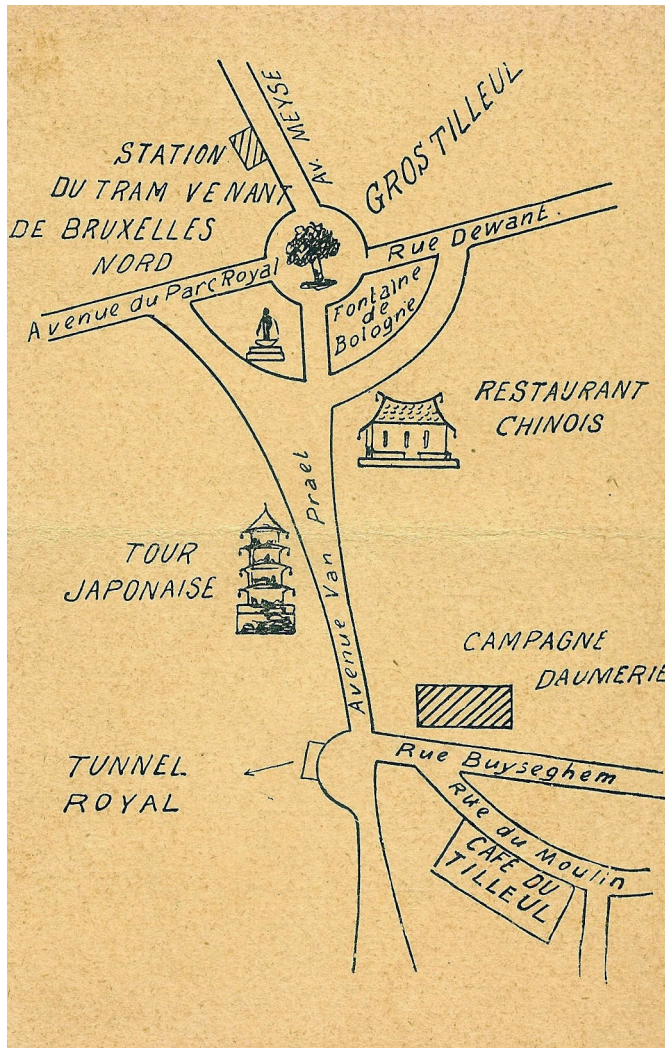


*hypothesen: een halte voor de normale dienst in de oude rijkschool, en een station voor de feestdagen achter de wintertuin en met een ingang in deze laatste langs twee trappen” (Goedleven, o.c., zijn vertaling).*

Blijkbaar was het zijn bedoeling het kasteel om te vormen tot een “Paleis der Natie” en op een of andere manier open te stellen voor het publiek, of tenminste de betere standen...

Maar echt concrete plannen daarvoor zijn niet gevonden, evenmin als voor de sportaccomodaties langs de Van Praetlaan of langs de Meiselaan.

## 7. TUNNELS, BRUGGEN, TRAPPEN



Er zijn nog andere mysteries. Eric Christiaens heeft in zijn verzameling een reclamefoldertje van een Café-Laiterie du Tilleul, rue du Moulin 105. Op de achterkant staat een plannetje waarop men ziet hoe die gelegen was voor de samenvoeging met de rue Buyseghem (ongetwijfeld Beizegemstraat), die iets beneden de Japanse Toren uitkwam op de Van Praetlaan. Dat was juist ter hoogte van dat half cirkelvormig pleintje waar de zijuitgang van het Koninklijk Domein en de uitweg van de campagne Van Volxem op uitgaven. En juist daar staat er met een pijltje aangegeven “Tunnel Royal”. Dat kan op die plaats niets anders zijn dan de tunnel van de spoorweg die hier het Koninklijk Domein binnenliep onder de Van Praetlaan door.

Het plannetje toont ook hoe tussen de Beizegemstraat en het Chinees restaurant de campagne Daumerie lag, het vroegere kasteel van Beizegem. Iemand heeft er het tracé van de latere Vuurkruisenlaan op aangebracht, en dat loopt dwars door

de campagne Daumerie. Maar op een ander plan “Laeken et environs” in 1906, blijkt dat de geplande Vuurkruisenlaan, die toen nog niet aangelegd was, in een boog de Van Praetlaan vervoegde ter hoogte van dat half cirkelvormig pleintje. Men ziet er ook de campagne Daumerie op liggen, ter hoogte van wat hier “Chemin de Laeken” heet maar moet overeenstemmen met het einde van de Beizegemstraat. De “Chemin du Moulin” geeft er op uit, de vroegere Molenstraat die vanuit Heembeek naar de windmolen van Over-Heembeek voerde, ongeveer waar nu de Japanse Toren staat in het Koninklijk Domein, in 1921 omgedoopt in Lombartzijdestraat.



*Kasteel Daumerie of Beizegem*

Jean Pierre Van Haute gem vond op de Van Praetlaan links ook nog de restanten van een vervallen poortje. Zou dat nog een overblijfsel zijn van de campagne Daumerie? Of had het iets te maken met de openluchtclassen die voor de Lakense scholen hier ergens aan de Van Praetlaan ingericht werden?





Die "Tunnel Royal" op de reclame van de Café-Laiterie du Tilleul kan niets te maken hebben met een "Grand Pont – Avenue Jules Van Praet", waarvan een oude postkaart bestaat.

Die brug, of zo men wil tunnel onder de hoger gelegen Van Praetlaan, stemt wonderwel overeen met de recent gerestaureerde waarvan Jean Pierre Van Haute gem enkele prachtige foto's heeft genomen, voor ze weer door vandalen ontsierd wordt. Maar die ligt heel wat lager naar de vaart toe, voorbij de Heembeekstraat en de tramhalte Heembeek. Aan de ligging te zien zou men denken dat hier een nieuwe toegang aangelegd was naar de campagne La Coste in het Koninklijk Domein. Op de oude postkaart ziet men hoe links en rechts van de tunnel monumentale trappen opklimmen naar de Van Praetlaan. Die zijn er nu niet meer, tenminste niet vanuit de Vuurkruisenlaan gezien. Of zou de oude postkaart een zicht zijn vanuit het Koninklijk Domein naar buiten genomen? En inderdaad, Jean Pierre Van Haute gem is er zich van gaan vergewissen en de trappen zijn er nog steeds, compleet overwoekerd, langs de andere kant van de Van Praetlaan, in het Koninklijk Domein. Het zicht is verborgen door ijzeren platen die daar aangebracht zijn, maar op een van de



foto's is toch nog een deel van de balustrade te zien die volledig overeenstemt met die langs de kant van de Vuurkruisenlaan.

Ook Eric Christiaens heeft op 19 juli 1989, bij een vorige restauratie, enkele foto's ervan kunnen nemen. Die met de graafmachine is getrokken van de Vuurkruisenlaan naar het Koninklijk Domein, de andere vanuit het Koninklijk Domein naar buiten. Omdat de ijzeren

poort openstond is hij even kunnen binnenglippen, en heeft hij daar ook de derde foto kunnen nemen waarop een van de trappen, toen nog niet zo overwoekerd als nu, duidelijk te zien is.



Een ding is zeker: de tunnel – of brug – heeft allure en is als een kunstwerk bijzonder fraai afgewerkt, met een hardstenen balustrade van pilasters en binnenin een mooi gewelf in faience. Wie ook de restauratie heeft bekostigd verdient alle lof. Overigens is ook de balustrade langs de Vilvoordsesteenweg tot aan de Van Praetbrug fraai gerestaureerd, samen met de buitenwand van de tunnel daar, met onder meer een mooi monogram van Leopold II in een lauwerkrans. Dit, zowel als de tunnel, is goed te zien als men er met de tram 4 of 23 voorbijrijdt. Daarnaast werd ook het kreupelhout op de terreinen tussen de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan, van voorbij het parkje van het Chinees Paviljoen in de richting van de Van Praetbrug flink onder handen genomen en kan men er nu zelfs in wandelen, iets waar de hondenbezitters dankbaar gebruik van maken.



En er blijven nog raadsels. In het reeds aangehaald artikel van P. Gillet uit 1905 lezen we: *Quant aux deux ouvrages à construire par la même administration (Ponts et Chaussées) sous l'avenue Van Praet, les plans n'en sont pas encore arrêtés.* Waren er dan twee tunnels voorzien? De spoorwegtunnel kan hier toch niet bedoeld zijn, want dat was een privé-

initiatief van Leopold II waar Bruggen en Wegen zeker niet in zou tussengekomen zijn.

Of heeft men die tweede geplande tunnel uiteindelijk vervangen door de trappen die van de Van Praetlaan afdalen naar de tramhalte Heembeek? Dat zal dan toch pas veel later geweest zijn.



## **8. EEN VEELBELOVENDE TOEKOMST!**

Reeds in 1989 ontwierp het Brussels Instituut voor Milieubeheer een project dat een bewegwijzerde groene wandeling voorzag die een gordel zou maken langs de buitengrenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en quasi volledig op dit grondgebied zou komen te liggen. Eigenlijk zou deze wandeling een tegenhanger moeten worden van "De gordel" rond ons gewest, die op 27 september 1981 in Vlaams-Brabant in het leven werd geroepen. De noodzakelijke studies lieten evenwel op zich wachten tot aan de eeuwwisseling. In 2002-2003 werd uiteindelijk begonnen met de inrichting en de aanleg van het eerste deel van het tracé dat het spoorwegstation van Ukkel

Calevoet verbindt met het Hof ter Musschen op de UCL-site in Sint-Lambrechts-Woluwe.

Het tweede deel van het tracé van de gewestelijke groene wandeling maakt de verbinding tussen de Van Praetbrug en het park van Laken. De aanleg, inrichting en bewijzing ervan is voorzien in de loop van dit en volgend jaar. De bedoeling van het BIM is enerzijds het deel van de gewestelijke groene wandeling tussen de Vilvoordsesteenweg en de Araucarialaan aan te leggen en te bewegwijzeren en anderzijds de oversteekplaats aan het Rond Punt van de Dikke Linde en het deel langs de Madridlaan tot aan het park van Laken te beveiligen.

Het voorziene en uitgewerkte project heeft tot doel de groene ruimte langs de Van Praetlaan te herwaarderen, de wijk Over-Heembeek te ontsluiten en de bestaande toeristische trekpleisters met de gewestelijke fietsroutes (GFR) uit de buurt te verbinden.

Binnenin de groene ruimte voorziet men een wandel- en fietspad van 3 meter breed dat loopt van de Vilvoordsesteenweg tot aan de vergane waterkerskwekerij. Nieuw aan te leggen wandelwegen zullen de bestaande secundaire paadjes aanvullen. Verderop zal de weg de stoep langs de Van Praetlaan volgen tot aan de Araucarialaan. De verschillende ingangen tot de groene ruimte zullen terug tot hun recht gebracht worden. Er wordt een rustpunt voorzien met een wondermooi overkoepelend zicht op de waterkerskwekerij bovenop de ingang van de spoorwegtunnel die naar het koninklijk kasteel leidde (zie hoofdstuk 6). De site van de voormalige waterkerskwekerij wordt met hekken beschermd en afgesloten om verdere aftakeling door vandalisme tegen te gaan. Gezien het stopzetten van de exploitatie is de toekomst ervan veel minder duidelijk. Het vervallen poortje dat we in hoofdstuk 7 vermelden, wordt gerestaureerd en zal haar oorspronkelijke functie van ingangspoort terugkrijgen, zij het dan naar een aan te leggen pad. Teneinde de groene ruimte toegankelijker te maken voor de inwoners van de Mutsaardwijk en Over-Heembeek en er bovendien een aangename en rustgevende wandelplek van te maken, zullen bijkomende beveiligde oversteekplaatsen aangelegd worden aan de zijde van de Vuurkruisenlaan.

Ter hoogte van het park van het Chinees paviljoen zal de groene wandeling de stoep langs de Van Praetlaan volgen. Deze zal verbreed en gescheiden worden van het gemotoriseerd verkeer door een grasstrook met een verhoogde boordsteen. De ingang naar het Chinees paviljoen in de Araucarialaan zal ook geherwaardeerd worden en alvast beter geplaatst om de grote bezoekerstoeloop efficiënter onder controle te houden. Voor het Chinees paviljoen wordt een oversteekplaats met verkeerslichten ingeplant om veilig de Neptunussquare te bereiken. Deze werken vervolledigen de twee recent aangelegde oversteekplaatsen op het Rond Punt van de Dikke Linde door het Bestuur Uitrustingen en Verplaatsingen (BUV) in het kader van het GFR-netwerk (de ene op de Madridlaan, de andere in de verlenging van de Koninklijk Parklaan). Op die manier kan gemakkelijk de stoep van de

Madridlaan worden bereikt die naar het park van Laken leidt. De BUV zal de noodzakelijke en bijkomende maatregelen nemen om de snelheid te vertragen van de aankomende motorvoertuigen hogerop de A12.

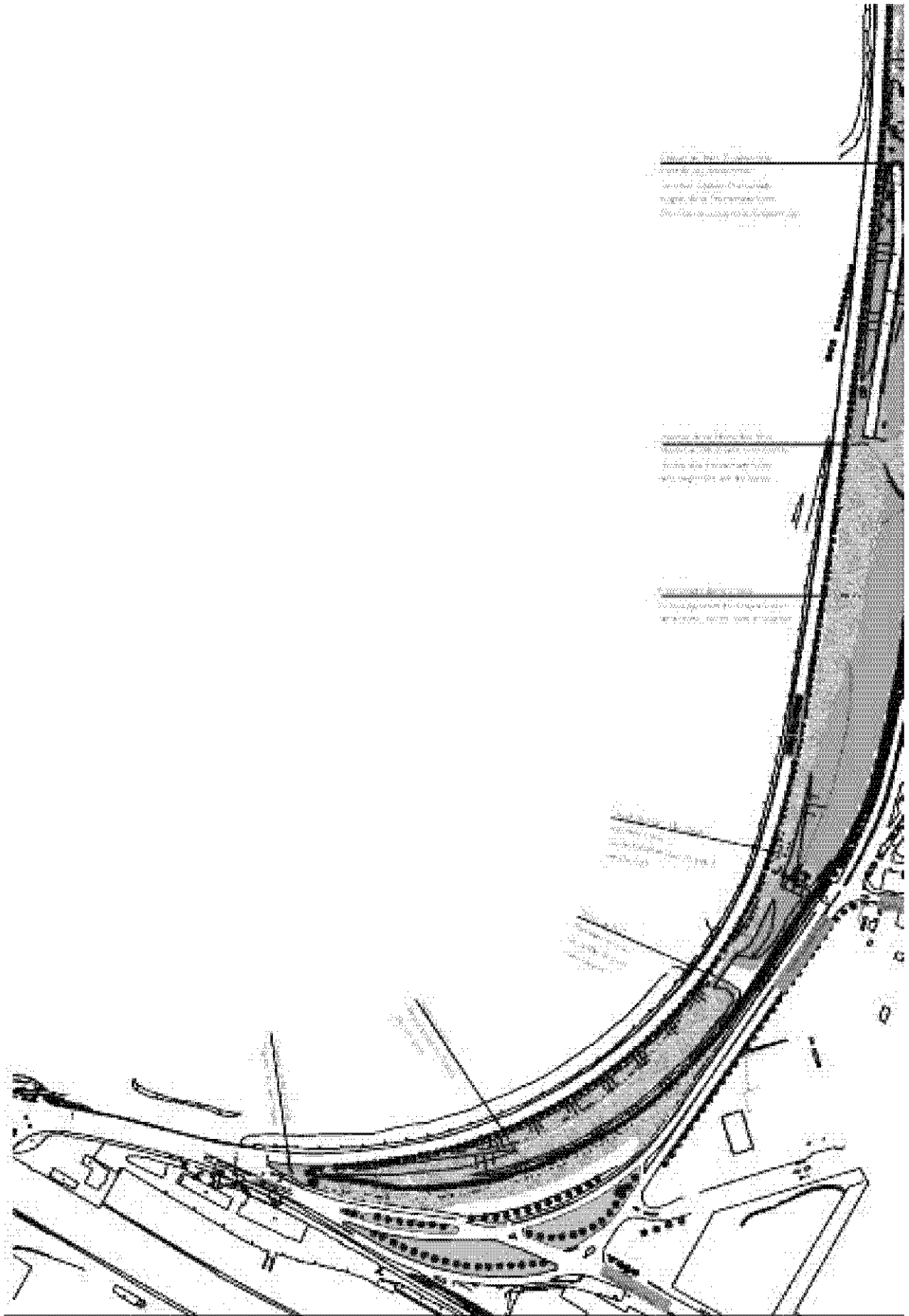
De verschillende voorziene inrichtingen en werkzaamheden werden samen met en door de betrokken besturen bestudeerd. Zij vormen een eerste antwoord op de stedenbouwkundige voorschriften van de verschillende Brusselse stedenbouwkundige plannen, te weten:

- De juiste rangorde en specialisatie van het wegennet bepalen;
- De herinrichting en aanleg van het Rond Punt Dikke Linde als stadspoort;
- De ondersteuning van de wijkdynamiek door de toegankelijkheid en/of de aantrekkingskracht te verbeteren;
- Het doorbreken van de grote stadsbarrières door de verbindingen tussen wijken en bestaande groene ruimten te verbeteren: "Wat betreft het voormalige Laken: veilige oversteekplaatsen om het Monument van de Arbeid, het Ossegempark en het park van het Chinees paviljoen te bereiken, zowel vanuit de Mutsaard als vanuit de Heizel";
- Het herbekijken van de gebruikswaarde van de openbare ruimten: "De mogelijkheid om oversteekplaatsen van goede kwaliteit te kunnen realiseren op de grote verkeersaders: Houba de Strooperlaan, Sobieskilaan, Koninklijk Parklaan, Van Praetlaan, Vuurkruisenlaan, Madridlaan, Koninginnelaan en Dikke Lindelaan";

Het BIM probeert te achterhalen wie de eigenaars zijn van de verschillende percelen grond die samen de groene site van de Van Praetwijk uitmaken om nadien de overdracht van de gronden te vragen en er het beheer van te verzekeren. Omdat er, mede door de foute kadasterleggers, nog steeds onduidelijkheid heerst omtrent het eigenaarschap, kan de overdracht nog een hele tijd aanslepen en mogelijk ook de geplande werken vertragen. De voornaamste betrokken eigenaars zijn de Federale Overheidsdienst Financiën, de Regie der Gebouwen en de Koninklijke Schenking. De stad Brussel die aangegeven staat als eigenaar van verschillende percelen grond, zou in wezen alleen beheerder zijn.

Volledigheidshalve dienen we er op te wijzen dat het beschreven project nog dient goedgekeurd en bekrachtigd te worden door alle betrokken partijen en dat er nog een stedenbouwkundige vergunning dient afgeleverd te worden.

Tot slot vermelden we met een zekere angst dat de MIVB een aanvraag heeft ingediend om het eindpunt van buslijn 47 rechtover de Heembeeksestraat in te planten, middenin de groene ruimte en pal aan de trappen die de Van Praetlaan met de Vuurkruisenlaan verbinden. Het huidig eindpunt aan het einde van de Vuurkruisenlaan, aan het Rond Punt Van Praet, voor de metalen poort van het Koninklijk Domein, werd door het bestuur Monumenten en Landschappen geweigerd. Hopelijk doen ze hetzelfde met deze aanvraag.



B.I.M.