

Les biens communaux de Ganshoren

M. Arthur Cosyn vient de publier une intéressante brochure illustrée, dans laquelle, après avoir retracé l'histoire — inédite — de la ferme-château de Karreveld, à Molenbeek-Saint-Jean, il plaide en faveur de la conservation de cette curieuse demeure du XVII^e siècle et de l'appropriation de ses abords (1).

Nous y trouvons aussi quelques pages relatives aux biens communaux de Ganshoren, situés à proximité, et qu'il est question de transformer en parc public. Il nous est agréable de reproduire ci-après les lignes que notre collègue consacre à ce sujet :

Une décision louable et fort opportune de l'édilité de Ganshoren aura pour effet de contribuer largement à l'appropriation et à l'embellissement de cette partie délaissée de la banlieue bruxelloise. Je fais allusion à la transformation des biens communaux de cette localité, formant un bloc d'un seul tenant de 9 hectares, 68 ares, 13 centiares, situé devant le prestigieux château de Rivieren.

Par une charte curieuse de mars 1228 (n. s. 1229), le prince Henri, fils aîné du duc Henri I^{er}, et qui succéda à celui-ci, c'est-à-dire le futur duc Henri II le Magnanime, donna en aumône et en toute propriété à ses bons sujets de Ganshoren et d'Echelenpoel, certaine terre dite de Heyde (la Bruyère), pour l'employer perpétuellement. Il leur abandonnait en même temps un marais appelé de Zype. En échange, un cens annuel de douze deniers devait lui être versé. Cet acte fut passé devant maints témoins, choisis parmi les notabilités de l'époque : François d'Echelenpoel, Walter de Cockerberge, Arnoul de Waelhem, Walter de Wemmel, etc. (2).

François d'Echelenpoel est, avec Walter d'Echelenpoel (Denkpoel), cité en 1190, l'un des premiers sires connus de la terre qui prit le nom de Rivieren, lorsqu'elle devint l'apanage des d'Aerschot de Rivieren, à qui elle passa vraisemblablement à la suite d'alliances avec les Cluting, dont les Rivieren de Ganshoren étaient les feudataires.

Les terres léguées par le prince Henri aboutissaient à un pré contigu à l'Echel ou *Evene strate*, et portant le nom de *'t Ser-godewaertsbroeck* ou pré de sire Godefroid, parce qu'il fut cédé en échéance, par un chevalier de ce nom, à l'abbaye de Dilighem.

« La jouissance des pâtures communales de Ganshoren semble avoir été étendue dans la suite à tous les habitants de la paroisse de Jette (3), ainsi que le droit de conduire leurs bestiaux dans les prairies, après la récolte des foin. En 1306, le

échevins du lieu; ils déclarèrent que dorénavant chaque famille ne pourrait y envoyer que trois têtes de bétail, et que les animaux nuisibles, tels que les chevaux, les boucs, les taureaux, les oies, n'y entreraient pas (1).

En 1649, le conseil de Brabant confirma ce règlement, à la



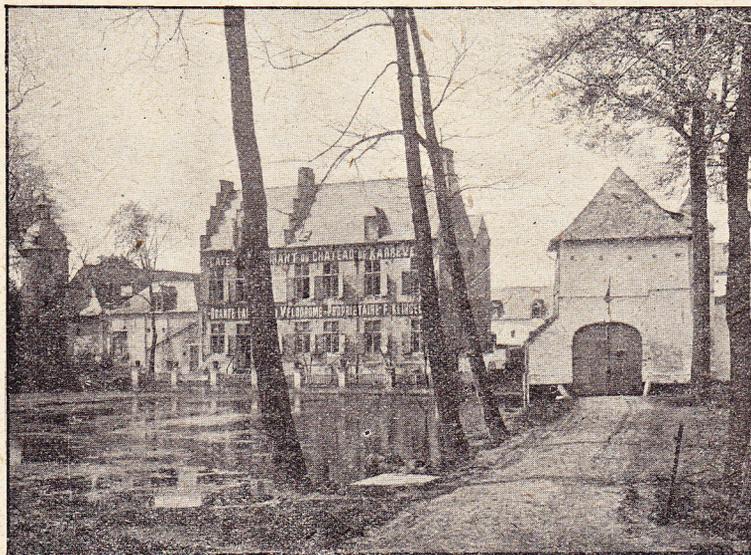
Ganshoren. Château de Rivieren.

demande du célèbre chancelier François de Kinschot, seigneur de Rivieren à cette époque.

Par un octroi du 29 juillet de la même année, de Kinschot obtint le droit de « planter » divers grands chemins de la région, et notamment les chemins vers Laeken, jusqu'aux tilleuls de Laeken et de Strombeck, la chaussée de Jette jusqu'à la ferme de Coole, démolie il y a quelques années, etc. Il s'engagea à payer de ce chef un cens de cinq livres d'Artois (2).

François II de Kinschot, baron de Rivieren et premier comte de Jette, succéda à son père en qualité de seigneur de Rivieren (1651). Il obtint des Etats généraux l'autorisation d'établir à ses frais plusieurs drèves à travers les pâtures communales. Sa fille unique, Anne-Thérèse, par son mariage avec don Pablo-Philippe de Villegas, seigneur de Luttre, fils du premier baron d'Hovorst, apporta dans cette famille le comté de Jette-Saint-Pierre, la baronnie de Rivieren et les seigneuries de Kinschot, Ganshoren, Hamme, Releghem, Bever, etc.

Après la Révolution, au temps des Français, un nouveau régime fut inauguré, à la suite de l'annexion (vers 1800) de Ganshoren à Jette. La donation du prince Henri de Brabant fut détournée alors de sa destination primitive : les pâtures communales furent mises en location par le maire de Jette, malgré les protestations des habitants de Ganshoren. Les dissentiments dont cette mesure fut l'origine amenèrent la séparation administrative de Jette et de Ganshoren, laquelle fut réalisée par une loi du 31 mars 1841. Rivieren resta incorporé à la nouvelle commune de Ganshoren, comme aussi les pâtures communes de la Heyde et du Zype. Toutefois le long procès soutenu devant les tribunaux belges par la commune de Jette, au sujet de la propriété de celles-ci, ne fut définitivement terminée qu'en l'année 1861, par une transaction favorable à Ganshoren (3).



Molenbeek. Château de Karreveld.

duc de Brabant et son receveur (*quæstor Brabantiae*) décidèrent un différend qui s'était élevé entre les communes (*communitates*), c'est-à-dire les communautés des habitants de Jette et de Ganshoren, et l'abbaye de Dilighem, au sujet des pâturages d'automne (*super pascuis autumnalibus in parochia de Jette*). En 1619, la police de ces pâtures fut réglée par le maire et les

(1) La brochure est en vente à l'Office de Publicité, à Bruxelles, au prix de fr. 1.25.

(2) L'historien Alphonse Wauters a publié une transcription flamande de cette chartre en latin, dans sa notice : *De l'origine des libertés communales en Belgique*, 1869, p. 113.

(3) Par tolérance vraisemblablement, mais sans droit.

(1) Alphonse Wauters, *Histoire des Environs de Bruxelles*, 1855, t. II, p. 21.

(2) *Livre censal du Domaine*, 1681.

(3) D'après une note de M. le comte Ulric de Villegas de Saint-Pierre-Jette, qui, on le sait, fut bourgmestre de Ganshoren pendant de longues années.

La question de la propriété de ces biens fut tranchée par le tribunal civil de Bruxelles, le 12 août 1859, à la suite d'un procès intenté par Ganshoren à Jette et plaidé pour la première fois de ces communes par M^{es} de Gronckel et Barbanson (père). La *Belgique judiciaire* du 15 septembre 1859 renferme le savant exposé des rétroactes de ce curieux procès.

Malheureusement, l'étendue de ces prés communs avait été réduite à peu près de moitié, à la suite de l'aliénation par Jette, en 1815, de l'ancien marais du *Zype*. (La donation primitive comprenait 21 bonniers 66 verges.)

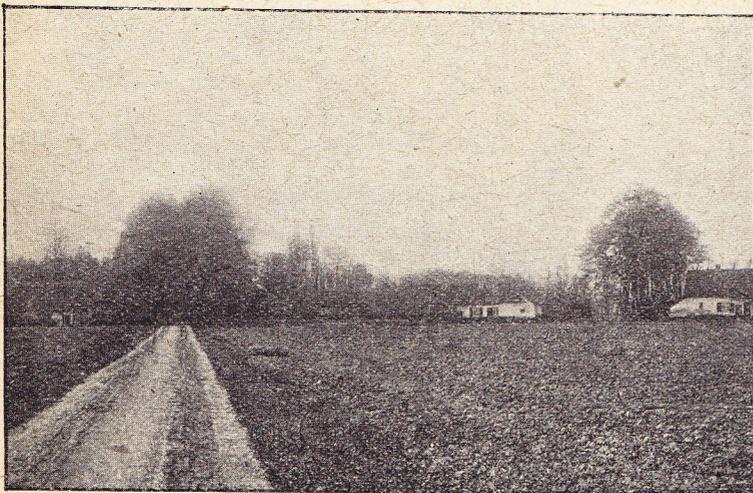
Le 2 novembre 1917, le conseil communal de Ganshoren décida de mettre ces biens communaux, jusqu'au 30 novembre qui suivra la conclusion de la paix, à la disposition de l'Intercommunale des Magasins Communaux, pour être affectés au département « laiteries » du Comité National, en collaboration avec lequel cette coopérative, a approvisionné de lait pendant la guerre les œuvres de l'enfance, les dispensaires de tuberculeux, etc.

L'idée des édiles de Ganshoren est de préparer la transformation de ces biens en un parc-laiterie des écoles, avec plaines de jeux et terrains de sport, tout en collaborant dans la mesure du possible à la solution du grave problème de l'alimentation infantile, réalisée sous forme de repas scolaires pendant la durée des hostilités et qui sera maintenue, sans conteste.

Le donateur des pâtures, en 1229, voulait que celles-ci fussent l'objet d'une utilisation collective et que la jouissance n'en fût pas morcelée entre des particuliers. La création en ces lieux d'un parc-laiterie accessible à tous respectera, mieux que la location de ces terres à quelques habitants, la volonté manifestée à l'occasion de ce legs précieusement.

Il est hors de doute que ce parc-laiterie constituera un véritable bienfait pour les enfants des quartiers populeux du « bas » de la ville.

Ceux-ci le devront au promoteur de l'idée, M. le comte Fer-



Ganshoren. Les Communaux.

mand de Villegas de Saint-Pierre-Jette (fils), président du Comité local de Secours et d'Alimentation, qu'il sied de féliciter vivement pour son heureuse inspiration.

Il a été secondé et encouragé par l'édilité et par M. l'avocat Georges Pêtre, échevin de Saint-Josse-ten-Noode, président du département « laiteries » du Comité National, à qui je me plais aussi à rendre hommage.

Puisse la réalisation de ce beau projet ne pas rencontrer d'entraves.

ARTHUR COSYN.

Automobilisme

La vapeur et l'auto

Un de nos membres, très curieux, nous signale un numéro du *Je Sais Tout* dans lequel il est parlé des automobiles à vapeur. Voilà qui nous ramène un peu en arrière. Mais aux Etats-Unis on a essayé de parer au coût actuel très élevé de l'essence et on a eu recours à la vapeur. D'après les essais faits récemment, il se pourrait qu'il se produise, d'ici peu (?), dit-on, une véritable révolution dans l'industrie automobile. Qui sait?

Un ingénieur américain, M. Thomas Clarkson, a créé un moteur à vapeur du type compound, quatre cylindres en V, pouvant fonctionner avec un combustible liquide (on ne dit pas lequel) ou du coke. Il comporte tous les perfectionnements du moteur à essence, est commandé par des pédales et des leviers disposés à la place habituelle. L'avantage résiderait dans une grande économie par comparaison au moteur à essence.

Avec ce moteur, un camion de 3 tonnes a consommé 1 kg. 420 de coke par kilomètre, au prix de 6 centimes; avec de l'essence à 70 centimes le litre, le coût en aurait été de 25 centimes.

Tous ces chiffres et ces données sont assez vagues. Et notre

malicieux correspondant nous demande notre avis. Il a, paraît-il, une confiance dans les lumières du T. C. B. et ne doute pas qu'il y trouve un *Je Sais tout* pour lui donner quelques indications, une opinion sur cette question, neuve et vieille à la fois.

Il est d'autant plus curieux qu'il a vu circuler à Bruxelles un camion à vapeur transportant du charbon et d'une construction récente. Cela n'a rien de commun avec ces tracteurs variés, inclus le rouleau compresseur, qui ont circulé à Bruxelles pendant les années de la guerre. A cette époque, il n'y avait guère de moyens de traction et force avait été de recourir à tout ce dont on pouvait disposer. Les autos, les chevaux, tout ce qui pouvait faire de la traction avait été volé par ces virtuoses de la rapine, qu'on appelait Boches.

Nous avons consulté quelques personnes compétentes pour compléter ce que nous pensions. Et il ne nous reste plus qu'à appuyer notre index sur notre front pour répondre tant bien que mal à notre correspondant.

Si l'un ou l'autre membre du T. C. B. trouve quelque erreur dans notre réponse, nous lui serions très reconnaissant s'il voulait bien nous en faire part sommairement.

× × ×

Voyons d'abord les *avantages* du moteur à vapeur. On peut très facilement les résumer en très peu de mots.

En premier lieu, le *prix d'entretien* du moteur à vapeur est inférieur à celui du moteur à essence, par l'emploi du coke, si on admet les chiffres donnés plus haut. On ne peut les discuter, puisqu'il n'y a pas moyen de les vérifier.

En second lieu, il y a un avantage marqué pour le moteur à vapeur, c'est la *souplesse*, qualité primordiale de toutes les machines à vapeur. Changement de vitesse, ralentissement et, en sens contraire, susceptibilité de donner un coup de collier, d'où facilité de démarrage, d'ascension des côtes, etc.

Il est inutile d'indiquer ici comment cette souplesse est obtenue dans la machine à vapeur. C'est très simple, beaucoup plus simple que dans le moteur à essence. Nous n'y insisterons pas spécialement.

× × ×

Examinons maintenant le revers de la médaille.

Tout d'abord la *conduite* d'un moteur à vapeur est plus pénible, puisqu'il faut entretenir le feu, l'éclairer, enfin tout ce que demande la vapeur.

Le *poids mort* est considérablement plus élevé. Il y a, outre le moteur, une chaudière et le combustible nécessaire qui doit être emporté en assez grande quantité. Il faut y ajouter le poids de l'eau destinée à alimenter la chaudière, indispensable donc au fonctionnement du moteur.

C'est là un des grands inconvénients, car ce poids mort considérable a pour effet d'augmenter considérablement l'*usure des bandages en caoutchouc*. Il n'est pas possible de songer à employer des bandages métalliques. Faute de mieux, on s'est servi de ceux-ci pendant l'occupation. On les a tolérés, pensons-nous, mais au grand dam des pavés, qui étaient cassés, et comme cisailés, bien que la vitesse fut fort réduite.

Et ce qu'il y a de plus grave, c'est, avec l'emploi des roues ferrées, la *destruction rapide du châssis*, par son ébranlement continu. C'est là un phénomène bien connu, bien étudié.

L'inconvénient serait moindre sur une route bien construite, bien entretenue. Mais peut-on rêver à cela après les défoncements, les destructions colossales des routes par suite de la guerre? Et quand aurons-nous un système voyer en très bon état? Nous ne l'avions pas pendant la paix.

Le *combustible* (coke ou combustible liquide) se trouve moins facilement que l'essence. D'où nécessité d'emporter un fort chargement et poids mort de plus en plus grand.

Le *ravitaillement* en eau est à considérer également; bien que cela paraisse singulier, incroyable, l'eau ne se trouve pas partout. Il y a aussi à tenir compte du temps d'arrêt par ce ravitaillement.

La *chaudière* à vapeur offre aussi quelques dangers, ne nous y arrêtons pas trop longtemps.

Au point de vue économique, il faut tenir compte de la consommation constante du combustible pendant les arrêts.

Pour le départ, il faut mettre la chaudière sous pression, ce qui prendra tout de même un peu plus de temps qu'un quart de tour de la manivelle du moteur à essence, souvent pourvu d'un démarreur électrique.

Et puis, enfin, il y a la question *odeurs, fumée, vapeur, etc.*

A cela on peut opposer que les moteurs à essence sont loin d'être sans fumée et inodores. C'est très vrai, mais encore cet inconvénient dépend beaucoup de celui qui conduit l'auto. C'est souvent l'effet d'une négligence dans le graissage, la carburateur, etc.

× × ×

Existe-t-il encore d'autres avantages ou d'autres inconvénients inhérents au moteur à vapeur? Nous en avons mentionné les principaux.

Quoi qu'il en soit, en l'état actuel de la question vapeur appli-

1919

BULLETIN

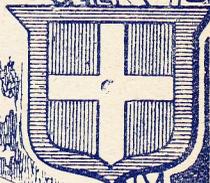
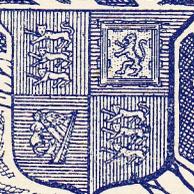
OFFICIEL

TOURING CLUB DE BELGIQUE

SOCIÉTÉ

ROYALE

PAZ



VISITEZ LA GROTTE DE HAN, la plus grande merveille naturelle de l'Europe

Station : Rochefort. — 50 p. c. de réduction aux grottes de Han et de Rochefort aux membres du T. C. B. sur présentation de la carte de sociétaire avec photographie.

BULLETIN OFFICIEL DU

TOURING CLUB DE BELGIQUE



SOCIÉTÉ ROYALE

SIÈGE SOCIAL : 13, rue du Congrès, BRUXELLES

Sous la présidence d'honneur
de SA MAJESTÉ LE ROI

Adresser tout ce qui concerne la rédaction à M. Georges LEROY, vice-président, rédacteur en chef du Bulletin officiel, au siège social.
Pour la publicité, s'adresser à M. VAN BUGGENHOUDT, 5 et 7, rue du Marteau, ou à M. F. LAUTERS, 98, rue du Méridien, Bruxelles.

SOMMAIRE

	Pages		
Tombola gratuite. — Appel à nos sociétaires (Georges Leroy)	249	Le Service de la Bibliothèque du T. C. B. (V. S.)	261
Chroniques documentaires. — Les Corsaires allemands forceurs de blocus (1915-1916-1917) (Victor Soyér)	249	Calendrier du T. C. B. pour 1920 (G. L.)	262
A propos de Tourisme aérien (Paul Renaux de Boubers)	257	Questions d'hôtels (E. Van Volsom)	262
Service des fouilles des Musées royaux du Cinquantenaire (E. Rahir)	258	Les biens communaux de Ganshoren (Arthur Cosyn)	263
Dans la Haute-Belgique (Albert Bonjean)	259	Automobilisme (H. C.)	264
Service des routes (A. Fourmanois)	261	L'anarchie dans la circulation (H. C.)	265
		Nécrologie (Jules Rau) (E. S.)	265
		A Corfou au printemps de 1914 (C. E. D.)	266
		Une Viala Mala belge (Franz Nève)	270
		Membres à vie et membres permanents (E. S.)	271
		Variétés	271

Tombola gratuite

Appel à nos sociétaires

En vertu d'une décision de l'assemblée générale tenue à Bruxelles, le 24 août, le montant de la cotisation annuelle du T. C. B. a été porté de 3 fr. 20 à 5 francs.

Malgré cette légère augmentation de la cotisation, il n'est pas douteux que la plupart de nos membres tiendront à nous rester fidèles.

Incessamment le service des postes procédera, dans tout le pays, à l'encaissement des cotisations, sous forme de quittance émise pour l'abonnement au Bulletin officiel. La carte de membre servant de reçu sera immédiatement remise.

A partir de janvier prochain, le Bulletin sera transformé. Il redeviendra tout d'abord bi-mensuel. Il sera, de plus, imprimé sur du papier de qualité infiniment supérieure, au grand profit de la bonne venue des illustrations.

A la demande de beaucoup de nos membres, le texte sera d'une lecture plus facile, grâce à l'emploi de caractères entièrement neufs, d'un œil plus grand qu'actuellement.

Ces heureuses transformations rendront le Bulletin bien plus agréable à lire.

Notre organe sera, en outre, plus que jamais un journal des familles, grâce à la multiplication des articles de vulgarisation et de documentation.

La poste ayant supprimé de manière générale la seconde présentation des quittances remises à l'encaissement, nos membres ne pourront donc plus acquitter le montant de leur cotisation lors du second passage du facteur. Il n'y aura qu'une seule et unique présentation.

Nous prions donc nos fidèles sociétaires de donner dès à présent des instructions chez eux afin que la cotisation soit payée entre les mains du facteur.

Et comme malgré tout il faut compter avec des oublis ou avec des absences, il a été décidé d'adresser à tous nos membres, quelques jours avant la présentation, un AVIS DE PRÉSENTATION DE QUITTANCE.

Ces cartes-avis porteront toutes un numéro imprimé destiné à une loterie de voyages gratuits. Dans le courant du premier semestre de 1920 il sera, en effet, procédé au tirage d'une tombola dont les prix seront dix billets circulaires en première classe sur les réseaux des chemins de fer français du Paris-Lyon-Méditerranée ou du Paris-Orléans. L'itinéraire sera au choix du titulaire, sans néanmoins pouvoir empiéter d'un réseau sur l'autre.

Les numéros sortants donneront droit aux dits voyages à condition que la cotisation pour 1920 du sociétaire présentant la carte-avis sortie au tirage aura été payée à présentation, ou tout au moins avant le 1^{er} janvier prochain.

Les sociétaires nouveaux inscrits pour 1920 pourront jouir des mêmes avantages, pour autant qu'ils se soient fait inscrire avant le 31 mars.

En vue de tenir compte éventuellement des cartes-avis égarées dont le numéro pourrait sortir au tirage, il sera fait un tirage supplémentaire de dix numéros, lesquels donneraient proportionnellement droit aux voyages gratuits dans la mesure où, dans un délai à fixer ultérieurement, les détenteurs des billets primés ne se seraient pas manifestés.

Nous augurons que cette agréable perspective de gagner à cette tombola, ouverte uniquement entre nos sociétaires, la possibilité de réaliser un voyage enchanteur, rendra le nombre des défections plus infime que jamais.

Nous avertissons nos membres de ce que les cartes-avis seront distribuées par les facteurs, sans qu'elles ne portent d'adresse, suivant les listes d'abonnés au Bulletin officiel. L'administration du T. C. B. dégage à ce sujet toute responsabilité, tant au sujet de l'organisation même de la tombola que pour le cas où certains sociétaires ne recevraient pas la carte-avis. Et sous aucun prétexte il n'en sera délivré de duplicata.

GEORGES LEROY.



Chroniques documentaires

Les Corsaires allemands forceurs de blocus
(1915 — 1916 — 1917)

L'entrée en scène de la flotte anglaise, dès le début des hostilités, obligea les Allemands à décliner sur mer une lutte directe par trop inégale. Le blocus allié, quoique gêné par les règles du Droit international, s'avéra bientôt comme devant devenir à la longue très efficace. Sur terre s'établissait solidement le front derrière lequel, de chaque côté, se préparaient les gigantesques batailles futures; lentement se resserrait ainsi le nœud de strangulation qui devait avoir raison de l'Allemagne.

Pour répondre à ces mesures, dont le but principal était de le priver de vivres et de matières premières, l'Empire teuton ne pouvait qu'essayer, en détruisant leurs transports, de rendre le ravitaillement des Alliés aussi précaire, aussi coûteux, aussi difficile que le sien. Cependant il ne disposait, pour ce faire, au début de la guerre, en dehors de sa flotte de haute mer, qu'il comptait bien ne risquer qu'à bon escient, que de quelques croiseurs-corsaires, dont nos chasseurs eurent rapidement raison. En attendant que l'arme suprême — le sous-marin — soit au point et que commence la lutte à outrance, instaurée par la déclaration de février 1917, il fallait faire prendre patience au peuple allemand, talonné par une nécessité croissante; il fallait, par des croisières de surface, dont les résultats seraient exploités largement par une presse intelligemment stylée, rétablir la confiance ébranlée de la masse teutonne; il fallait justifier la dangereuse folie de ses maîtres et faire croire, enfin, à la victoire finale par la ruine de l'adversaire le plus détesté : l'Anglais.