

Bijdrage tot de Geschiedenis  
van de  
Belgische Spoorwegen  
te Mechelen

Tweede en herziene druk

M.C.G. Rogier  
Mechelen, februari 1979



Samengesteld in het kader van de activiteiten van de "Mechelse Vereniging voor Spoorweghistoriek DE MIJLPAAL", spoorwegvereniging in de Centrale Werkplaats van de N.M.B.S. te Mechelen.

Gesticht op 6 februari 1976.

Bijdrage tot de Geschiedenis  
van de  
Belgische Spoorwegen  
te Mechelen

Tweede en herziene druk

M.C.G. Rogier  
Mechelen, februari 1979



## Voorwoord

Toen in het voorjaar 1976 de "Mechelse Vereniging voor Spoorweghistoriek DE MIJLPAAL" werd gesticht, was M. Rogier er als één der eersten bij en nam hij tezamen met J. Goossens, het verzamelen op zich van informatie en dokumentatie betreffende het ontstaan en de evolutie van heel het spoorweggebeuren, vooral dan in het Mechelse.

Wat hij met een bewonderenswaardig geduld en volharding verzamelde, tart iedere verbeelding. Toen in het najaar DE MIJLPAAL zich met een eerste tentoonstelling aan het publiek voorstelde, waren reeds een vijftal lijvige albums klaar, gevuld met afdrukken en uittreksels, zowel van officiële documenten, als van krantenknipsels, die een levendig beeld brachten van het gebeuren omheen de grote nieuwigheid, die — welhaast anderhalve eeuw terug — de spoorweg was.

Zonder omhaal, maar getrouw en levensecht was de door M. Rogier bijeengebrachte verzameling. Stil mijmerend kan men ervan genieten, zich laten wegglijden door de jaren heen, zich intens terugvoelend in een tijd, waar alles anders was, eenvoudiger, ongekunsteld.....

Bij gezellige bijeenkomsten ontpopte M. Rogier zich als een aangename verteller. Realistisch van aard, maar tevens belangstellend voor de kleine dingen van elke dag, voor lief en leed van de eenvoudige man, kan hij met de hem eigen verteltrant boeien door zijn verhalen over kooksovens, over de woelige bedrijvigheid in het "centraal station", over het spoorwegbrandweerkorps, over stakingen en optochten en over nog zoveel meer....

Eenzelfde samenhang van belangrijke historische gebeurtenissen met de kleine dingen van elke dag vinden wij terug in het werk dat hij ons hier aanbiedt: een greep uit de rijke informatiebron die hij, ook nu nog, dag na dag, voortdurend aanvult.

Samengebundeld tot kronieken vormt het een naslagwerk, waarin ten behoeve van belangstellenden al de bijzonderheden betreffende de spoorwegevolutie in het Mechelse uitvoerig en op systematische wijze zijn gerangschikt.

Daar waar kronieken doorgaans geen vlotte en aangename ontspanningslektuur vormen, verrast dit werk door zijn boeiende sfeerschepping, nauw gebonden aan het tijdperk waarin het handelt, met het wel en wee, waarin het dagelijks bestaan van de spoorwegman zich mengt met het gewoon leven en gebeuren in stad en streek.

Door voor de toekomst zoveel historische herinneringen te bewaren, uit een episode en betreffende een bedrijvigheid, die voor de stad en voor zijn bevolking van uitzonderlijke betekenis is geweest, bewijst M. Rogier aan onze samenleving een uitzonderlijke dienst.

De lezer van vandaag en van morgen zal hem er dankbaar om zijn.

Ir. H. Verbeeck  
Direkteur van Arsenaal Mechelen  
Erevoorzitter van De Mijlpaal



## Hoe het begon

Onrechtstreeks begon in ons land het spoorwegwezen op de avond van de 25<sup>e</sup> augustus 1830, wanneer na de tumulten ontstaan bij de opvoering van "De Stomme van Portici", in de Muntschouwburg te Brussel, de onrust tot de omwenteling van 1830 oversloeg.

De opstand, de gevechten tussen Noord en Zuid, de onafhankelijkheidsverklaring vanwege onze voorlopige regering op 12 november 1830, de bezetting door de Nederlanders van het kasteel van Antwerpen tot 22 december 1832 en de betwistingen betreffende Limburg en Luxemburg brachten tussen beide landen spanningen tot stand, die pas eindigden op 19 april 1839 bij de ondertekening van het vredesverdrag tussen de twee buurlanden.

Bewust van het dreigend gevaar dat Nederland de scheepvaart op Antwerpen en tussen Antwerpen, de Maas en de Rijn, die bijna uitsluitend over de Nederlandse binnenwateren verliep zou bemoeilijken of verhinderen, deed vanaf einde 1830 stemmen opgaan voor de aanleg van een spoorweg tussen Antwerpen, de Maas en de Rijn.

De doorbraak van het spoorwegproject begon op 24 augustus 1831, wanneer de minister van binnenlandse zaken Teichman de ingenieurs van bruggen en wegen, Peter Simons en Gustaaf De Ridder, gelastte met een studie over de verbindingsmogelijkheden.

Op 10 februari 1832 waren Simons en De Ridder klaar met hun ontwerpen. Bij K.B. van 23 maart 1832 werd aan de minister van binnenlandse zaken machtiging verleend: "... om in openbare aanbesteding te leggen de eeuwige concessie van eenen weg met ijzeren slagen, tusschen Antwerpen en Luyk, bestemd om het eerste deel uyttemaeken van den ijzeren weg tusschen Antwerpen en Keulen".

Volgens het tracé zou de spoorbaan bij de Brouwerskade te Antwerpen vertrekken, de Nete oversteken tussen Duffel en Lier, langs Diest over de Herkvlakte Tongeren aandoen en eindigen bij de Sint Leonarduskade te Luik. De lengte van de lijn was geschat op 131 km en zou uitgevoerd worden op enkel spoor met om de 500 m een uitwijkspoor van 90 m lengte.

Maar de aanbesteding ging niet door. Tegen een uitbating door een private firma was verzet, het partikulier initiatief bleek weigerig en de politieke toestand ongunstig.

De Raad van Bruggen en Wegen besloot dan op 17 mei van hetzelfde jaar met zes stemmen tegen één, tot het aanleggen door en op kosten van de Belgische Staat van een spoorbaan van Antwerpen naar Keulen, langs Mechelen, Leuven, Tienen, Luik en Verviers.

De andere ontwerpen werden afgewezen. De twee eersten betroffen scheepvaartverbindingen die niet weerhouden werden. De spoorwegverbinding via Geel, Stokkem en Sittard viel ook buiten beschouwing omdat het tracé, alhoewel technisch het gemakkelijkst te verwezenlijken, doorheen de toen nog betwiste provincie Limburg liep. Ook het tracé langs Lier, Diest en Tongeren genoot geen voorkeur omdat daar op te weinig binnenlands vervoer kon gerekend worden.

Maar door de onzekere politieke toestand zou het tot 9 juni 1833 aanslepen voor er schot in de zaak kwam. Die dag, in zijn openingsrede van de tweede zitting van de Kamers vroeg koning Leopold aan de kamerleden en senatoren, hun aandacht te willen besteden aan het ontwerp van een Noordzee-Schelde-Maas-Rijnverbinding.

Tien dagen later legde de minister van binnenlandse zaken Charles Rogier een wetsontwerp neer tot financiering en exploitatie door de Staat van een spoorwegverbinding. De besprekingen in de Kamer namen een aanvang in januari 1834. De 28<sup>e</sup> maart keurden de kamerleden, mits enkele wijzigingen het wetsontwerp goed. De Senaat volgde op 30 april. De tegenstemmers waren, ofwel konservatieven die de gevaarlijke lokomotief als dusdanig

bekampten, ofwel lieden die de spoorwegaanleg in koncessie wensten te geven. Om een aantal parlementairen te voldoen had de regering spoorwegverbindingen moeten beloven in de richting van de kust en de Franse grens.

Koning Leopold bekrachtigde op 1 mei 1834 de wet "welke in België de instelling van een stelsel van ijzeren wegen beveelt".

Leopold, Koning der Belgen,

Aen allen tegenwoordige en toekomstige, Salut.

Wij hebben, met gemeen verdrag der Kamers, besloten en wij bevelen hetgene volgt:

Art. 1. Er zal in het koninkrijk een stelsel van ijzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot middenpunt en zich oostelijk rigtende naer de grenzen van Pruysen over Leuven, Luyk en Verviers; ten noorden door Antwerpen; ten westen over Oostende door Dendermonde, Gent en Brugge, en ten zuyden over Brussel en naer de grenzen van Frankrijk door Henegouwen.

Art. 2. ....

Art. 3. ....

.....

Lasten en bevelen dat de tegenwoordige, met den Landszegel bekleed en in het Staatsblad gedrukt, aen de geregthoven, regtbanken en aen de administratieve overheden gezonden worden, opdat zij dezelve, als wet van het koninkrijk onderhouden en doen onderhouden.

Gegeven te Brussel, den 1 mey 1834

Leopold

Van wege de Koning

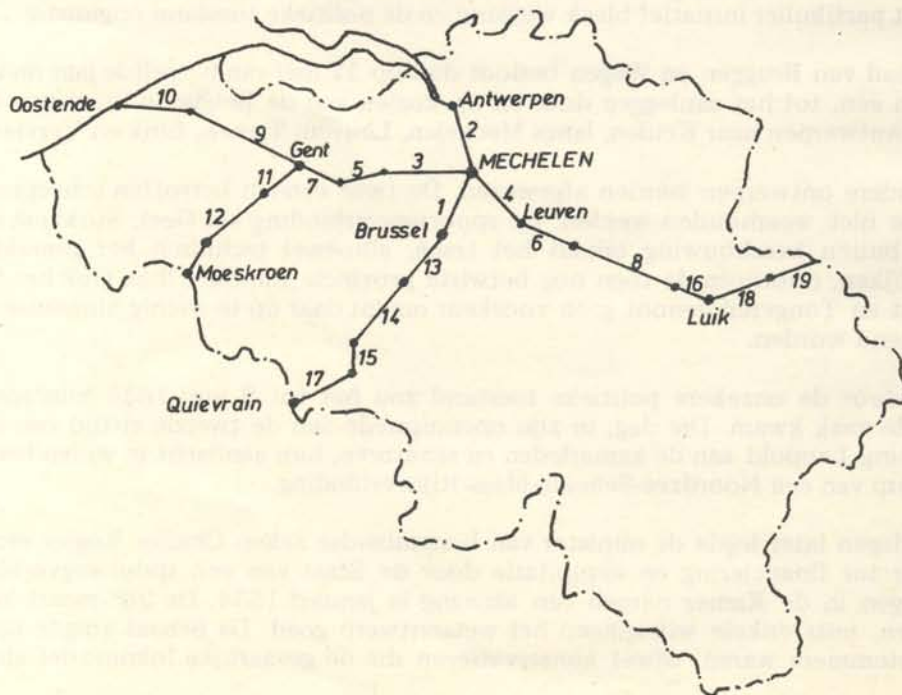
Den Minister van Binnenlandsche Zaeken,

Ch. Rogier

Gezien en gezegeld met den Landszegel,

Den Minister van Justitie,

J. Lebeau





Dan ging alles uiterst snel. Op 5 mei 1835 amper één jaar later kon de eerste spoorweg-sectie Mechelen—Brussel ingehuldigd worden.

De aanleg van de andere sekties volgde dan in even snel tempo. In oktober 1843 was het beoogde doel bereikt.

#### Inhoudigingsdata

- 1) 05.05.1835 Mechelen—Brussel
- 2) 07.05.1836 Mechelen—Antwerpen
- 3) 02.01.1837 Mechelen—Dendermonde
- 4) 10.09.1837 Mechelen—Leuven
- 5) 15.09.1837 Dendermonde—Wetteren
- 6) 22.09.1837 Leuven—Tienen
- 7) 28.09.1837 Wetteren—Gent
- 8) 02.04.1838 Tienen—Ans
- 9) 12.08.1838 Gent—Brugge
- 10) 28.08.1838 Brugge—Oostende
- 11) 25.08.1839 Gent—Deinze
- 12) 22.09.1839 Deinze—Kortrijk
- 13) 18.05.1840 Brussel—Tubeké
- 14) 31.10.1841 Tubeké—Jurbeke
- 15) 19.12.1841 Jurbeke—Bergen
- 16) 01.05.1842 Ans—Luik
- 17) 07.08.1842 Bergen—Quiévrain
- 18) 18.07.1843 Luik—Verviers
- 19) 23.10.1843 Verviers—Duitse grens



## Hoe het verder verlopen is

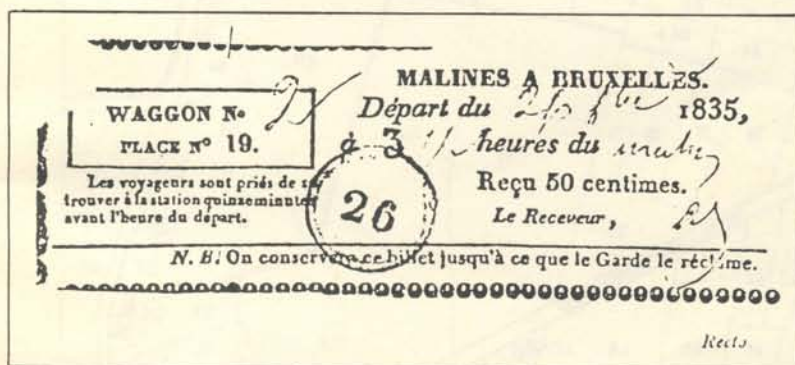
De treinreizigers die hier de eerste maanden na de inhuldiging van de sekte Mechelen—Brussel toekwamen, waren getuigen van het pover begin van het centraal spoorwegstation Mechelen, dat naar de termen van de wet van 1 mei 1834 moest uitgroeien tot het middelpunt van het Belgisch spoorwegsysteem.

Die halte, meer was het niet, moet gesitueerd worden bij de zuidelijke oever van de Leuvensevaart, naast de eigendom Coloma. Hoe die halte er uitzag, vernamen wij onrechtstreeks uit een mededeling van 9 mei 1835 bij een spoorwegongeval dat de lokomotief "La Flèche" daar overkwam. Door onvoorzichtigheid van de Engelse machinist — in die dagen waren zij nog van Engelse nationaliteit — belandde de lokomotief in de Leuvensevaart na beschadiging van een in hout opgetrokken bureau en een houten afsluiting.

Men mag aannemen dat het station toen slechts één ontvangspoor rijk was. Het draaien van de lokomotieven voor de terugrit naar Brussel was mogelijk in een keerdriehoek gevormd door het spoor Mechelen—Brussel, het toen reeds gedeeltelijk aangelegd spoor Mechelen—Dendermonde en een verbindingsspoor tussen deze twee (1).

Steeds heerste daar een drukte van belang. Buiten de onvermijdelijke kijklustigen was er een ware stormloop van reizigers. Men was in die beginperiode niet bij machte al de reislustigen te voldoen. Zo vervoerden de drie lokomotieven en de veertig voertuigen die de Belgische staatspoorweg rijk was, tussen 7 mei 1835 en 31 juli 1835, 79.687 reizigers van Mechelen naar Brussel en 81.845 van Brussel naar Mechelen (2).

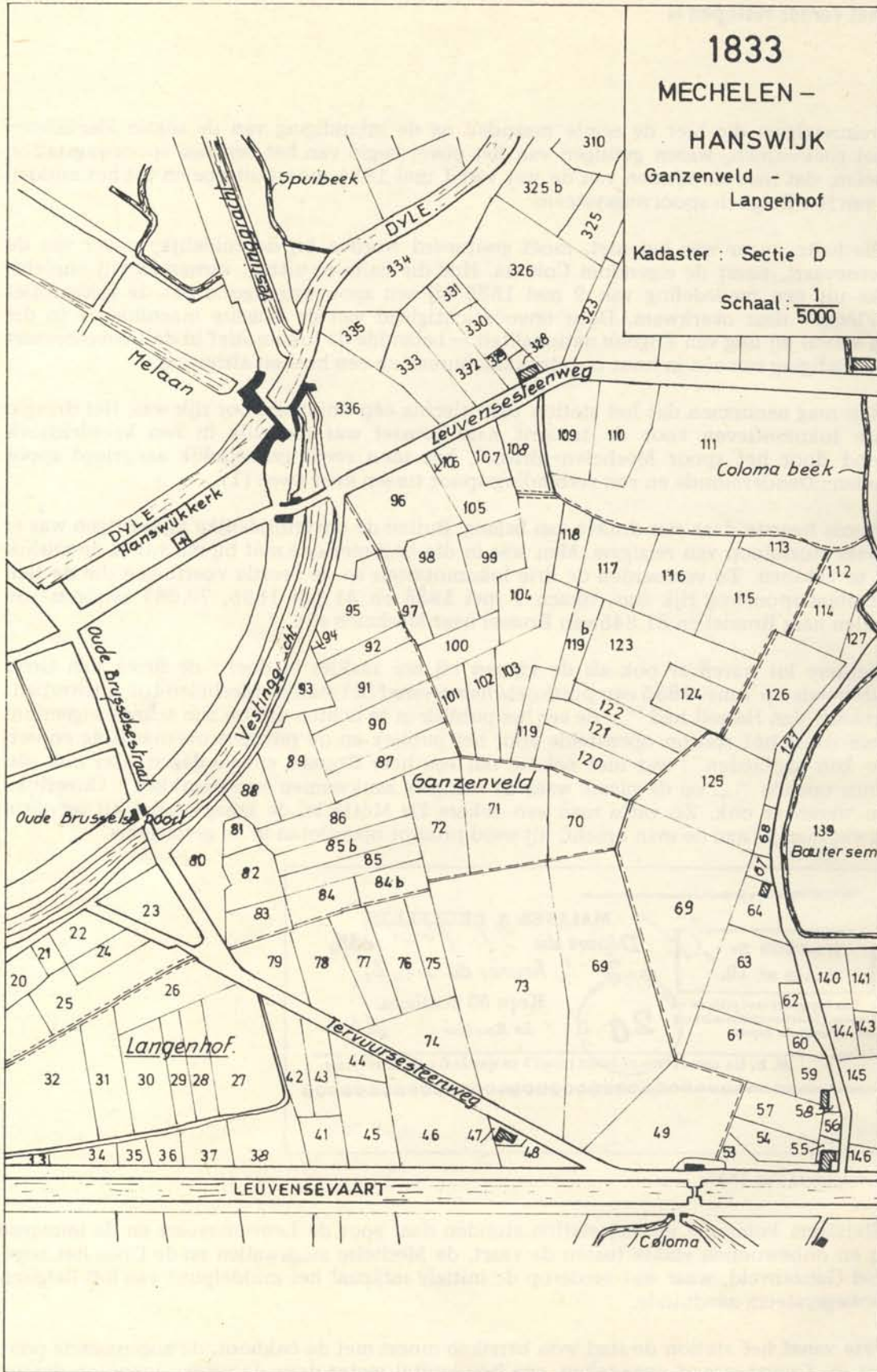
Pientere lui waren er ook als de kippen bij om zaakjes te doen: de firma Van Gend opende reeds op 7 mei 1835 een postkoetsdienst vanaf het station Mechelen tot Antwerpen; een zekere Van Hasselt had "... de eer het publiek in te lichten dat hij zijn schone eigendom Coloma naast het station openstelde voor het publiek en de reizigers overnachting en eetmalen kon aanbieden"; wat niet belette dat een heer Roussel enkele dagen later ook een spijshuis opende "... op de plaats waar de reizigers aankwamen en vertrokken". Oneerlijke lieden waren er ook. Zo vatte men een zekere De Motte bij de kraag omdat hij vervalste spoorwegkaartjes aan de man bracht, hij werd prompt opgesloten in de gevangenis.



Spoorwegkaart van 1835.

Reizigers komende uit het station stonden daar voor de Leuvensevaart en de immense open en onbewoonde vlakte tussen de vaart, de Mechelse stadswallen en de Dijle, het zogenaamd Ganzenveld, waar wat verderop de initiale mijlpaal het middelpunt van het Belgisch spoorwegsysteem aanduidde.

Wie vanaf het station de stad wou bereiken moest met de bakboot, de zogenaamde pont volant de Leuvensevaart oversteken, een honderdtal meter door de velden lopen en daarna de Oude Brusselsesteenweg volgen tot bij de stadsmuur en de Oude Brusselsepoort (3).



Zo althans was de toestand tot einde april 1836 wanneer de draaibrug over de Leuvensevaart klaar kwam en de treinen tot bij de mijlpaal konden rijden.

De Oude Brusselsepoort, één van onze twaalf stadspoorten, langswaar men tot het midden van de XVI<sup>e</sup> eeuw via Hofstade en Elewijt naar Brussel ging, werd na de bouw van de Egmontpoort in april 1839 afgebroken. Ze was opgetrokken op de Schuttersvest, tegenover de Oude Brusselstraat en het Fort Lerberghe, ongeveer op de plaats waar nu het borstbeeld van de Mechelse kunstschilder Willem Geets prijkt.

Een tekening van het kadaster opgemaakt in 1833 toont het Ganzenveld, tussen de Leuvensevaart, de stadsgrachten en de Dijle, waar enkele jaren later het stationskwartier en de spoorweginstallaties zouden oprijzen. Op die tekening moet de eerste spoorweghalte gesitueerd worden op de percelen 266 en 267, langs de zuidelijke oever van de Leuvensevaart, tegenover perceel 46 (4). De latere stations werden opgetrokken ten noorden van de vaart op de percelen 75 en 76.

Een onvoorstelbare bedrijvigheid heerste daar vanaf 1834. Kijklustigen kwamen ogen en nieuwsgierigen oren te kort. Het begon bij de bekrachtiging door koning Leopold van "De Wet welke in België de instelling van een stelsel van ijzeren wegen beveelt".

Uit vele handelingen bleek dat reeds vóór de wet goedgekeurd was, de voorbereiding van de werken van aanleg van de eerste spoorwegsektie en de aankopen van de nodige materialen klaar waren. Zo zagen wij dat reeds op 2 mei 1834 de Belgische Staat drie stoomlokomotieven bestelde bij de Engelse konstrukteur Stephenson. Het waren "La Flèche", "Le Stephenson" en "L'Eléphant". De twee eersten met één drijf- en twee loopwielen en een cilinderdoormeter van 11 inch aangekocht voor de globale prijs van 67.848 fr. tenders en wisselstukken inbegrepen. De derde, "L'Eléphant", met twee gekoppelde- en één loopwiel en een cilinderdoormeter van 14 inch voor 37.650 fr., tender en wisselstukken inbegrepen (5).

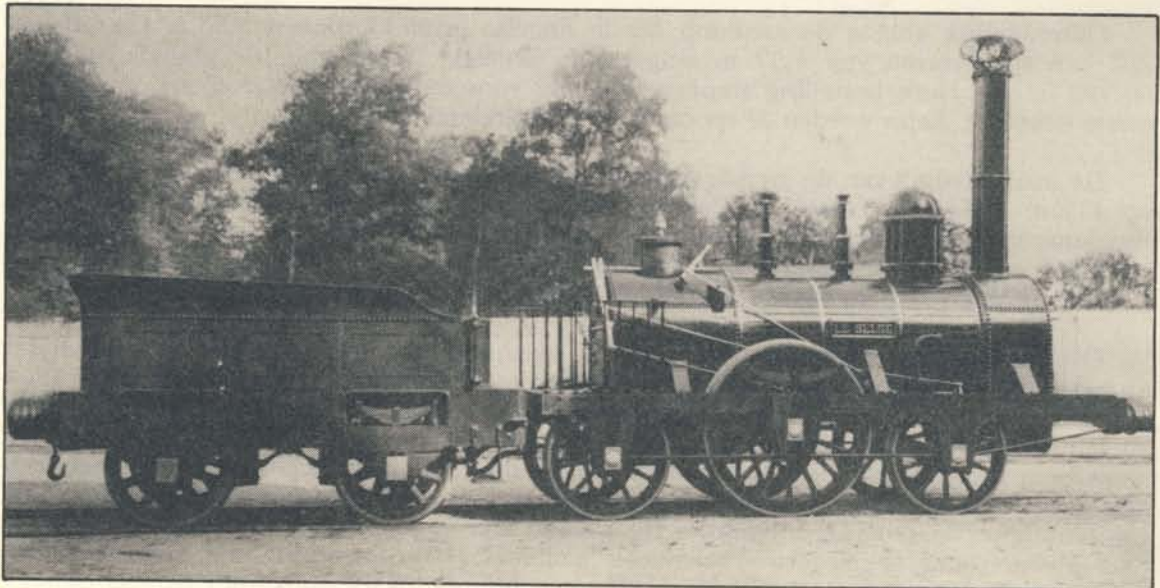
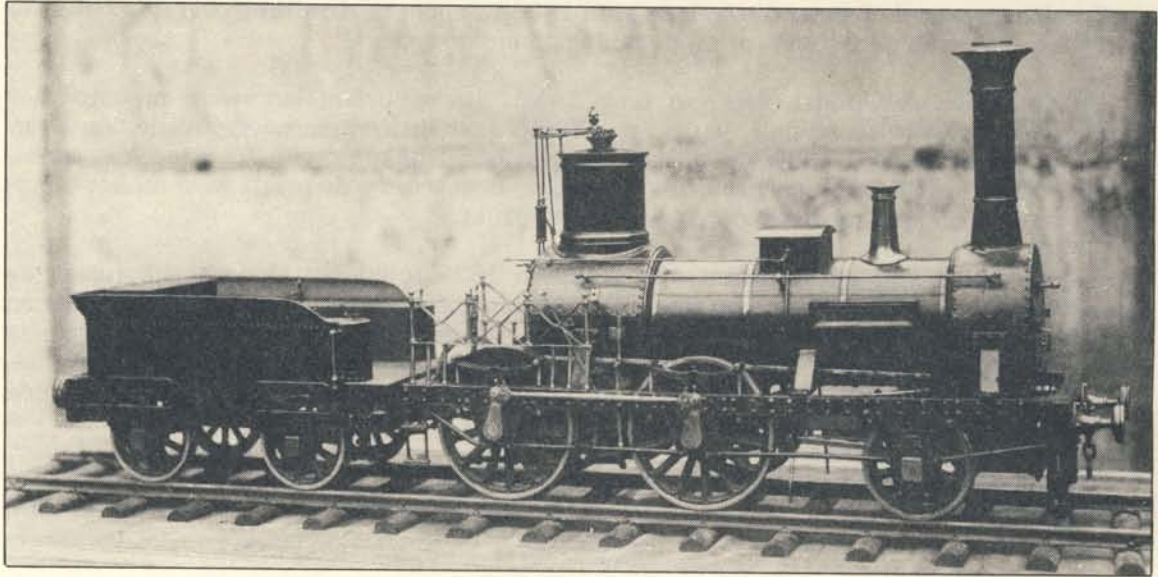
Onmiddellijk volgde de aankoop bij de Engelse firma Gordon en Cie te Cardiff van 203 ton spoorstaven van 4,37 m lengte, elk wegende 91 kg voor de globale prijs van 60.792 fr. (6). Deze bestelling amper voldoende voor enkele kilometer spoor, betrof een eerste behoefte. Later werden de spoorstaven in eigen land aangekocht.

De aanbesteding van de grond- en kunstwerken en het leggen van het spoor had plaats op 1 juni 1834 (7). Tussen de deelnemers Delestrée uit Brussel, Schaepkens uit Gent, Raydams uit Vilvoorde, Van Imschoot uit Antwerpen werd Hendrik Borguet uit Luik als aannemer aangewezen, omdat uit inlichtingen bleek dat "..... hij voldoende solvent was en grint, de belangrijkste kostenpost, aan de voordeligste prijs kon leveren" (8).

Over deze Borguet waren later nog al wat klachten, maar men kon niet ontkennen dat hij het werk met ijver en spoed aangevat en doorgezet had. Enkele dagen later op 9 juni 1834 nodigden plakbrieven: "..... goede grondwerkers, metsers, timmerlieden, vrachtvoerders en schippers, die werk zoeken, zich aan te bieden te Vilvoorde bij de heer Borguet, aannemer van spoorwegen" (9). En zo vernamen we op 22 juni dat de grondwerken, begonnen sedert een drietal dagen snel vorderden: "..... Meer dan 600 werklieden arbeiden er in de gemeentelijke weiden van Vilvoorde. De werken zijn er reeds zo ver gevorderd dat zij de Sint Michielsburg te Nederoverheembeek naderen" (10). Dezelfde bron vermeldde één dag later: "..... voortdurend wagens geladen met houten dwarsliggers door Brussel rijden".

Einde augustus waren de grondwerken tussen Vilvoorde en Mechelen, op kleine stroken na voltooid en in de richting Brussel tot bij de Koninklijkestraat gevorderd (11).

Leveringen van materiaal werden zonder ophouden gemeld. De 21<sup>e</sup> augustus 1834 loste men in de haven van Antwerpen een lading spoorwegstaven, aangevoerd met de Belgische brik "Leopold 1" komend van Engeland (12). De 8<sup>e</sup> september bracht het Belgisch schip "La Belle Alliance" eveneens uit Engeland: ".... voorwerpen nodig voor den ijzeren weg en bestaande uit rails, draagstoelen, sleutels, bouten, weegmachines, enz" (13), terwijl het schip "Vier Gebroeders van Antwerpen" in de haven van Brussel: "... wielstellen van verschillende vorm voor wagens en meerdere andere mechanismen, die als model voor latere vervaardigingen in het land moeten dienen aan wal gezet heeft" (14).



Boven: De stoomlokomotief "L'Eléphant", na zijn ombouwing in het arsenaal in 1849.  
 Onder: De stoomlokomotief "Le Belge", de eerste in België gebouwde stoomlokomotief, in dienst gesteld op 30 december 1835.  
 "Le Belge" was een machine identiek aan "La Flèche" en "Le Stephenson", die op 5 mei 1835 de eerste treinstellen Mechelen binnensleepten.

Volgens ir. Ch. Bonny werd op 20 september 1834 te Antwerpen de eerste lokomotief ontscheept die bij Stephenson besteld was; op 23 de tweede (15). De 4<sup>e</sup> oktober werden zij langs de weg naar Brussel gevoerd.

Het staat vast dat tussen 18 en 24 september 1834 (Journal d'Anvers) verschillende stoomtuigen in de haven van Antwerpen gelost werden. Het staat evenzo vast dat daartussen ook stoomdiligences van boord gezet werden en op 4 oktober door Mechelen reden. Mechelse kroniekers schreven daarover: "... De 4<sup>e</sup> oktober zijn er twee stoomdiligenten van Antwerpen te Brussel aangekomen. Onder den weg hebben derzelve verscheydene mael moeten stilstaen bij toeval van het breken van eenige werktuygstukken. In het snelst van de loop heeft men bemerkt dat derzelve voortgang zoo gezwind niet is als dien van een gewone diligentie" (16).

Wij menen te mogen geloven dat sommigen zich vergist hebben en niet lokomotieven voor de staatsspoorwegen, maar stoomdiligences op 4 oktober door onze stad reden.

Onze mening daarover is versterkt na lezing van het Staatsblad van 4 oktober 1834: "... De stoomlokomotief voor de ijzeren weg is eergisteren (dat was dus op 2 oktober) in Brussel aangekomen en is gelost geweest op de Place de la Grue, waar een menigte nieuwsgierigen de lossing volgde. De ketel alleen weegt 8000 pond. De machine moet naar Vilvoorde gevoerd worden".

Omwille van tegenstrijdigheden in de berichtgeving durven wij geen leveringsdata van de stoomlokomotieven vooropstellen. Volledigheidshalve voegen wij hieraan toe dat volgens het verslag van 12 november 1839 aan de Wetgevende Kamers, "La Flèche" bedrijfsklaar was in november 1834 en "L'Eléphant" en "Stephenson" in februari 1835.

De op 2 oktober 1834 op de Place de la Grue geloste lokomotief zou wel eens "La Flèche" kunnen geweest zijn.

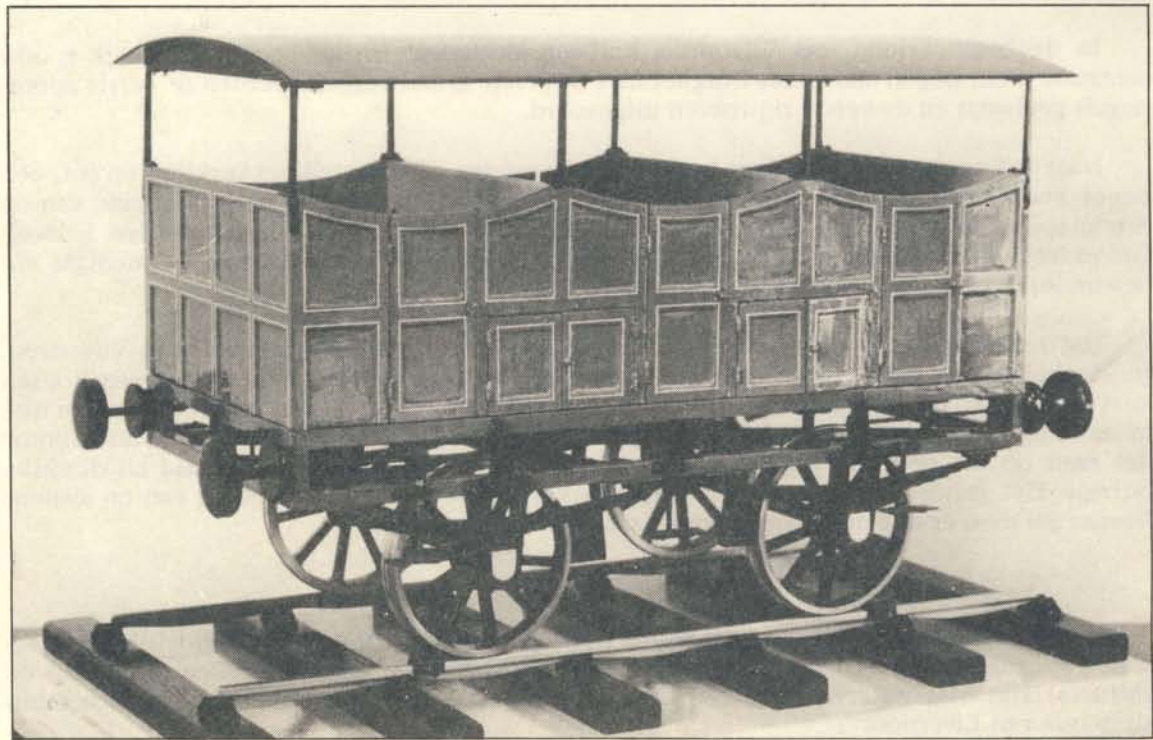
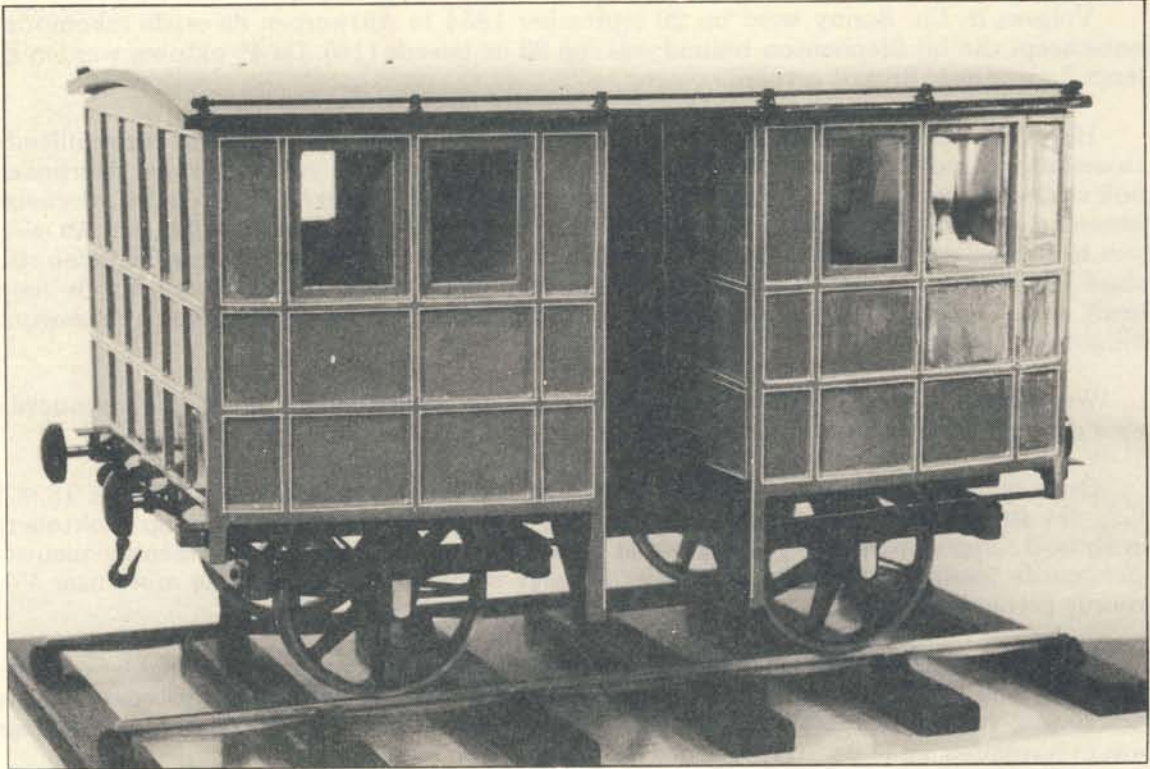
In de beginperiode was Vilvoorde, halfweg Mechelen—Brussel, een belangrijk spoorcentrum. Daar begon aannemer Borguet met de eerste grondwerken, werden de eerste spoorriggels geplaatst en de eerste rijproeven uitgevoerd.

Naar wij vermoeden was daar in de eerste maanden een herstellingswerkhuis en (of) een depot voor lokomotieven. Schreef men op 5 mei 1835, de dag van de inhuldiging van de eerste spoorlijn niet: "... Toen de drie lokomotieven uit Vilvoorde in het station Brussel-Groendreef aankwamen om aan de treinen vastgehaakt te worden, was de menigte vol bewondering voor die nooit geziene monsters".

Dat zou best aantonen dat de eerste lokomotieven hun standplaats hadden in Vilvoorde. In Mechelen was dat in geen geval; de spoorweginstallatie was er beperkt tot een houten keet en één ontvangspoor. Ook Brussel-Groendreef met zijn drie ontvangsporen kwam niet in aanmerking, nadat wij uit het Staatsblad van 5 mei 1835 noteerden: "... Het gebouw dat men op dit ogenblik bij de ingang van de Groendreef optrekt is bestemd als direktiebureau. Het geheel omvat ook een vergaarbak voor de warmwatervoeding van de slepers. Verder zal men er nog magazijnen voor ijzer en kolen oprichten".

Hoe de eerste spoorwegrijtuigen in ons bezit gekomen zijn is ook niet duidelijk. Het dagblad "Journal d'Anvers" van 1 oktober 1834 schreef: "... Zes treinstellen (six trains de voitures) zijn hier gisteren in onze haven toegekomen, aan boord van een Belgisch schip komende van Liverpool".

Vijftig jaar later, dat was dan in 1885, schreven Teugels en Roussel in "Notices sur les installations du chemin de fer de l'Etat Belge à Malines", dat de eerste rijtuigen in Engeland aangekocht werden en de anderen in het arsenaal van Mechelen vervaardigd werden. Dat was dan in het wapenarsenaal, het vroegere Predikherenklooster in de De Stassartstraat.



Boven: Een berline.  
Onder: Een overdekte bankwagen.

Beide voertuigen werden gebouwd op schaal 1/10, door de leden van De Mijlpaal, naar originele tekeningen van 1836.



De aanbesteding van het eerste deel van de westerlijn, de spoorsektie Mechelen—Dendermonde had intussen plaats gehad op 29 september 1834 (17). Aannemer Riche uit Antwerpen startte met de werken bij de Leuvensevaart te Mechelen in april 1835.

De 5<sup>e</sup> oktober 1834 was een memorabele dag voor België en het vasteland. Die dag begon Borguet met het plaatsen van de eerste spoorwegrails in de omgeving van Vilvoorde (18).

Op 19 oktober werden daar ook rijproeven uitgevoerd met de lokomotief "La Flèche", onder toezicht van de ingenieurs Simons en De Ridder en in aanwezigheid van de ministers van binnenlandse zaken en van justitie (19).

Betreffende die rijproeven schreef het Staatsblad van 21 oktober: "..... La machine a d'abord fonctionné seule, c'est-à-dire sans wagons à remorquer. La distance du chemin ferré est de dix minutes; elle a été franchie en une minute et demie. Ensuite on a accroché à la locomotive cinq wagons dans lesquels une foule de curieux est montée, on peut en évaluer leur nombre à cent cinquante. La route avec cette charge a été franchie en deux minutes".

## 1835

Het jaar begon met de aankoop van meerdere lokomotieven, zowel bij Engelse als bij Belgische konstruktors.

Op 10 februari werden bij Stephenson met een rechtstreekse aankoop — zo werden trouwens alle lokomotieven aangekocht — twee lokomotieven "Le Rapide" en "L'Eclair", besteld voor de globale prijs van 67.848 fr. tenders en wisselstukken inbegrepen (20). Enkele dagen later op 21 februari bestelde de Staat bij de Belgische firma John Cockerill te Seraing, drie lokomotieven met een cilinderdoormeter van 11 inch voor de globale prijs van 100.800 fr. tenders en wisselstukken inbegrepen en één lokomotief met een cilinderdoormeter van 14 inch voor de prijs van 37.357 fr. tender en wisselstukken inbegrepen. Die machines zouden later met de namen "Le Belge", "L'Anversois", "L'Escaut" en "Bayard" gedoopt worden (21).

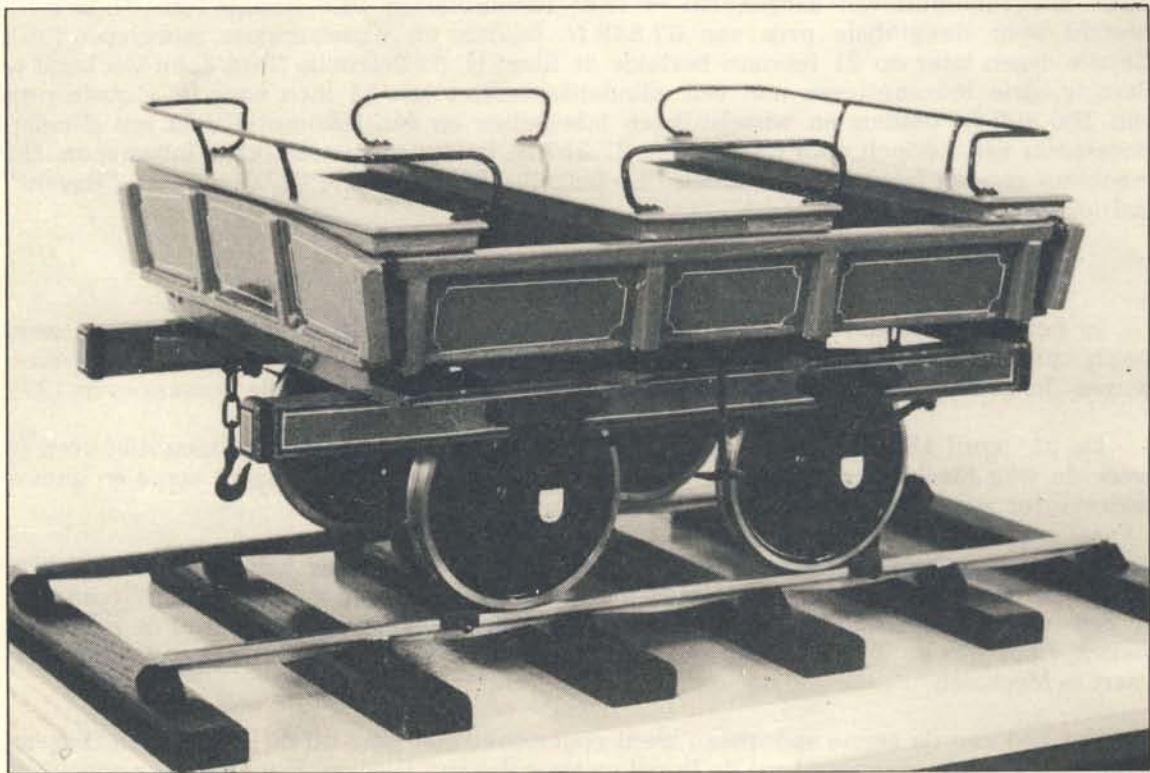
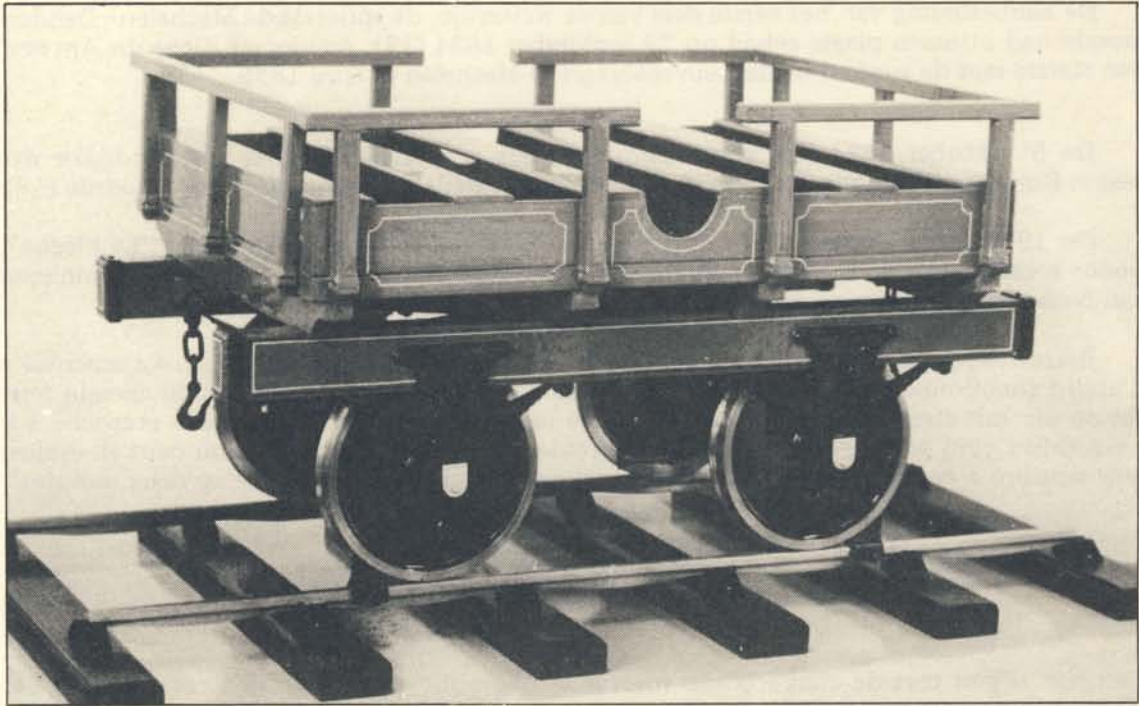
In het Mechelse dat zich klaarmaakte voor de ontvangst van de inhuldigingstrein werd begin april de "pont volant" in de Leuvensevaart gebracht; dat was een bakboot voortbewogen langs een ketting gespannen tussen de tegenovereenliggende kanaaloevers (22).

De 21<sup>e</sup> april 1835 moet het spoor klaar geweest zijn. Dan liep een lokomotief heen en weer de weg Mechelen—Brussel en bracht hier "..... verscheidene wagens aerde en andere gerieven tot aen de Lovensche vaert" (23).

Die eerste spoorbaan had haar vertrekpunt bij de voorlopige halte aan de zuidelijke oever van de Leuvensevaart te Mechelen en haar einde in het station bij de Groendreef te Brussel. De spoorbaan was 20.300 m lang, met drie overgangsbruggen over de Zenne: te Laken, Eppegem en Zemst. Later kwam daar nog bij de ijzeren draaibrug over de Leuvensevaart te Mechelen.

Het bed van de eerste spoorbaan werd opgemaakt met zand uit de groeven van Diegem, Peutie en Weerde, rivierzand uit de Rupel en steenslag van Diegem. Voor het later aangelegd tweede spoor heeft men zand uit de groeven van Peutie, Schaarbeek, Vilvoorde en Weerde gebruikt.

Het eerste spoor heeft aanleiding gegeven tot vele moeilijkheden en belangrijke herstellingskosten; bijna even groot als de kosten van aanleg. Op sommige plaatsen lag het te laag en bij wateroverlast van de Zenne, die tot bij Eppegem een getijrivier is, liep het spoor

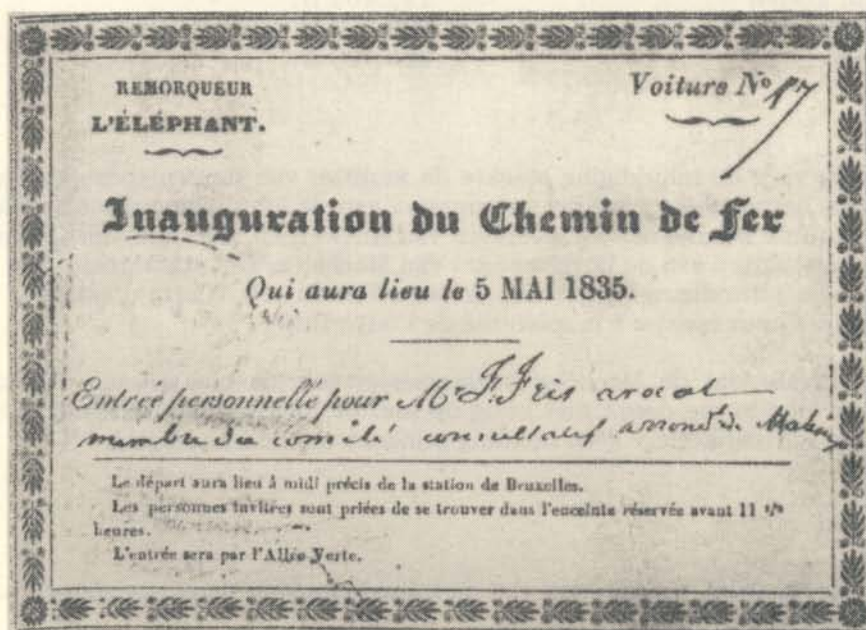


Boven en onder: Een niet overdekte bankwagen.

Beide voertuigen werden gebouwd op schaal 1/10, door de leden van De Mijlpaal, naar originele tekeningen van 1836.

onder water en werd de dienst onderbroken. De dwarsliggers in wit hout bleken ongeschikt en moesten vervangen worden. Ook de rails waren te licht en vele breuken verplichtten tot algehele vernieuwing (24).

Maar afgezien van dat alles was die aanleg in een rekordtempo uitgevoerd en rekening houdende met de geringe hulpmiddelen waarover men beschikte, een reuzenprestatie. We kunnen deze des te meer waarderen, wanneer we lezen wat de minister zegde toen hij een rechtvaardiging gaf over de hoge kostprijs van het zand, gebruikt voor het spoorwegbed: "..... De kostprijs van het zand, op zichzelf van weinig waarde werd sterk beïnvloed door de moeilijkheden, de afstanden en de aard van het vervoer. Vervoer dat naar de omstandigheden gebeurde: hetzij per schip langs rivieren met of zonder getij; hetzij met kip- of kruiwagen langs steen- of aardewegen; hetzij gedragen door mensenhanden of op de rug van paarden doorheen de velden" (25).



Uit Chronyke van Mechelen, boekdeel 6, van A. Van den Eynde.  
Betreft een uitnodiging tot de inhuldiging van de spoorwegsektie Mechelen — Brussel op 5 mei 1835, aangeboden aan Mr F. Fris., advocaat, membre du comité consultatif arrondissement de Malines.

Remorqueur  
L'Eléphant

Voiture n° 17

Inauguration du chemin de fer  
Qui aura lieu le 5 mai 1835.  
Entrée personnelle pour Mr F. Fris, avocat, membre du comité consultatif arrondissement de Malines.  
Le départ aura lieu à midi précis de la station de Bruxelles.  
Les personnes invitées sont priées de se trouver dans l'enceinte réservée avant 11 1/2 heures.  
L'entrée sera par l'Allée Verte.

Bij dat alles willen wij de lezer de kosten van aanleg van dat eerste spoor niet onthouden (26). De Staat betaalde voor één kilometer spoor: 138.000 fr., voor de brug van Laken: 13.289 fr., voor die van Zemst en Epepegem elk: 12.605 fr. en voor de draaibrug over de Leuvensevaart te Mechelen: 52.000 fr.

Die kostprijs is later betwist geweest. In 1862 schreef A. de Laveleye in zijn "Histoire des vingt-cinq premières années des Chemins de Fer", dat de spoorweglijnen met vertakking vanuit Mechelen tot en met 1859, volgende uitgaven geveerd hadden :

Mechelen—Brussel 21 km	6.798.390 fr.
Mechelen—Antwerpen 26,5 km	8.394.262 fr.
Mechelen—Duitse grens 134,9 km	54.416.595 fr.
Mechelen—Oostende 127,4 km	23.454.808 fr.

Hierin waren begrepen de onteigeningen, de grond- en kunstwerken, de sporen en onderliggers, de stations en afhankelijkheden, alsmede de studie- en administratieve kosten.

Specifiek voor de lijn Mechelen—Brussel bedroegen de bouwkosten tot en met 1859:

Onteigeningen	952.023 fr.
Grond- en kunstwerken	1.018.389 fr.
Sporen en onderliggers	1.643.816 fr.
Stations en afhankelijkheden	2.991.760 fr.
Studie- en adm. kosten	192.402 fr.
Totaal	6.798.390 fr.
Prijs per kilometer	323.730 fr.

Enkele dagen vóór de inhuldiging maakte de minister van binnenlandse zaken, die toen het spoor in zijn bevoegdheid had, het programma van de inhuldigingsplechtigheid bekend. Dezelfde dag stuurde waarnemend gouverneur van Antwerpen, oud-minister Charles Rogier, zeven uitnodigingskaarten aan de burgemeester van Mechelen. Het stadsarchief van Mechelen bezit een originele uitnodigingskaart voor de heer Fris en een "Carte d'entrée à l'enceinte des places réservées pour assister à la solennité de l'ouverture" (7).

Het is niet zeker dat de Mechelse burgemeester gebruik maakte van de uitnodiging. Het stadsbestuur liep in die dagen niet hoog op met de nieuwigheid; in elk geval is er in de verslagen van het schepenkollege geen melding gemaakt van de inhuldiging.

5 mei 1835. Eindelijk was de dag van de inhuldiging van de eerste spoorlijn in België en op het vasteland aangebroken.

Laten we hierna noteren wat het officieel orgaan, het Staatsblad van 6 mei 1835 hierover vertelde :

"..... Een weinig voor het middaguur is zijne Majesteit bij het station van Groendreef aangekomen om het vertrek van de konvooien bij te wonen. Hij werd er luidruchtig begroet door de talrijke toeschouwers. De vorst is tot dichtbij de stoomslepers genaderd, heeft ze lange tijd aandachtig bekeken en is vervolgens tot de afsluiting van het station gegaan om van daar een blik te werpen op de drie vertrekkensklare treinstellen en de vrolijke inzittenden. Te zien aan de gelaatsuitdrukking van de vorst, was het duidelijk merkbaar dat hij zeer tevreden was.

Weldra klonk het eerste kanonschot. Dat was het sein tot vertrek. "La Flèche" opende de stoet, slepende zeven met de nationale kleuren versierde wagens waarin ambtenaren van de verschillende administratieve diensten, samen met hun dames in elegante kledij hadden plaats genomen. Onmiddellijk daarop vertrok de "Stephenson" met vier overdekte wagens en drie diligences, in dewelke leden van de Wetgevende Kamers, ministers en leden van het diplomatenkorps reisden. Daarna was het de beurt aan "L'Eléphant", lokomotief van groot vermogen, met zestien wagens waarvan negen versierd met de provinciewapens.

Van Brussel tot Mechelen stonden langsheen de baan ontelbare bewonderaars, nieuwsgierig voor dit zo nieuw en nooit gezien spektakel. Er werd langs alle kanten in de handen geklapt en gejuicht.

Na een rit die 50 minuut duurde zijn de reizigers te Mechelen afgestapt en hebben zich verzameld rond de initiale mijlpaal, waarvan het voetstuk klaargemaakt was om de gedenkpenning, de muntstukken en het proces-verbaal van de ceremonie te ontvangen. De minister van binnenlandse zaken de Theux heeft daar volgende toespraak gehouden....

Om kwart over vier zijn de rijtuigen terug naar Brussel gereden. Nu gesleept door "L'Eléphant", die gezwind vertrok met de dertig rijtuigen. Maar het schijnt dat de sleper onderweg moeilijkheden ondervonden heeft. Vóór het station van Vilvoorde heeft men de lokomotief van het treinstel losgemaakt en is het alleen verder gereden tot Vilvoorde, waar het bijgetankt heeft. Een belangrijke vertraging was daarvan het gevolg. Maar eens terug bij de trein heeft de lokomotief in versnelde rit de voertuigen tot bij de Lakensepoort gebracht, waar "L'Eléphant" rond kwart over vijf, te midden van een juichende menigte ontvangen werd....".

Wat die dag in Mechelen te beleven was beschreef de kroniekschrijver Schellens als volgt :

"...Den 5<sup>e</sup> mei 1835 heeft alhier de plechtige opening van den ijzeren weg van Brussel naar Mechelen op de middag plaats gehad. Van de vorige dag zag men alhier talrijke vreemdelingen zo met rijtuigen als te voet binnenkomen in de stad; maar de 5<sup>e</sup> mei, dag der opening was het getal vreemdelingen zo groot dat er geen rijtuigen noch paarden te bekomen waren. Vreemdelingen en onze inwoners begaven zich op de middag naar de statie buiten de Oude Brusselsepoort, welke getal zo groot was dat de weg langs beide zijden met toeschouwers bezet was. Omtrent één uur 's namiddags arriveerde de eerste trein, voortgetrokken door de lokomotief genaamd "La Flèche", bestaande uit zeven rijtuigen gevuld met volk. Achter deze trein arriveerde een andere, voortgetrokken door de lokomotief genaamd "Stephenson", met gelijke rijtuigen en volk. Een weinig daarna arriveerde een andere trein, voortgetrokken door de grotere lokomotief "L'Eléphant" en bestaande uit zestien rijtuigen gevuld met overheden en andere personen. Al de personen in deze trein gezeten, stapten af aan de statie over den anderen kant der Leuvensevaart en zijn over de pont volant gegaan naar het groot veld, gelegen tussen de Oude Brusselse- en de Leuvensepoort. Aldaar werden de overheden ontvangen door verscheidene kanonschoten en onder het gelui der klokken en het spelen van den beiaard. Deze overheden begaven zich naar de grote en schone verhevene tent onder het spelen van de muziek van de harmonie van Brussel en de muziek van het regiment van de gidsen. Aan de vaart was geplacéerd de muziek der jagers te paard, in garnizoen alhier.

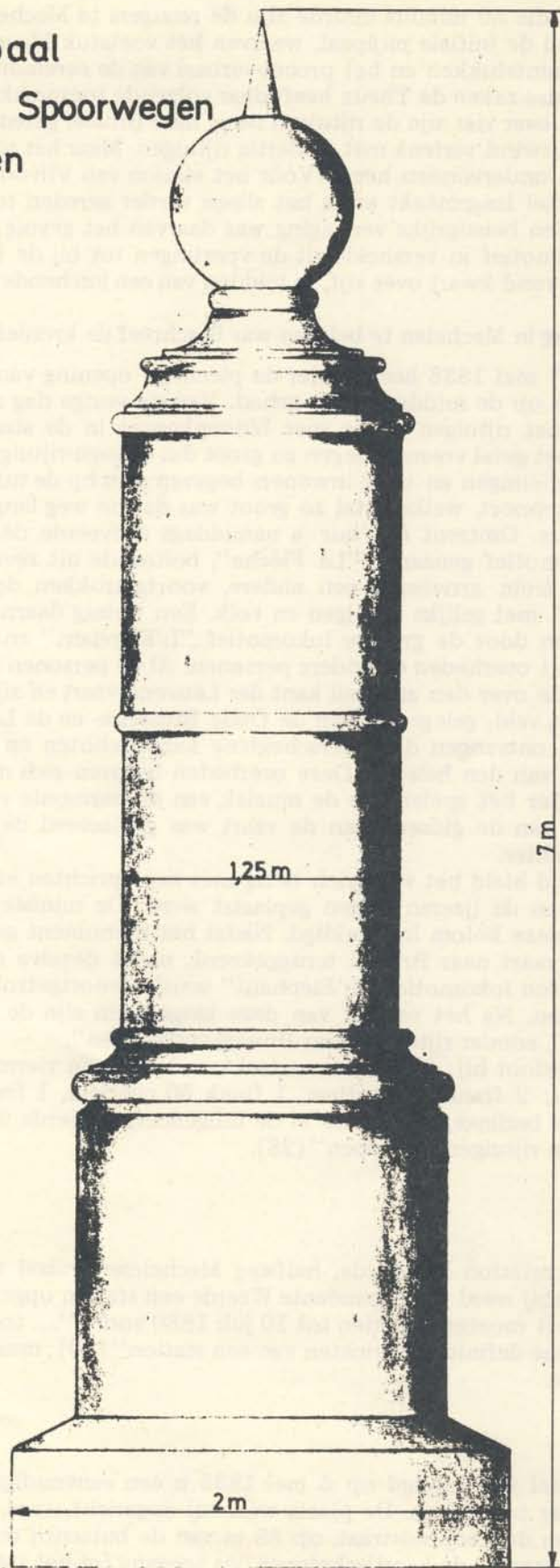
Intussentijd hield het volk zich bezig met het oprichten van de arduinen kolom, die als middelpunt van de ijzeren wegen geplaatst werd. De minister van binnenlandse zaken de Theux heeft deze kolom ingehuldigd. Nadat het monument geheel gesteld was, zijn de treinen in volle vaart naar Brussel teruggekeerd, nadat dezelve aan elkander vastgemaakt en slechts door één lokomotief "L'Eléphant" werden voortgetrokken. De lange trein bestond uit 30 rijtuigen. Na het vertrek van deze lange trein zijn de lokomotieven "La Flèche en "Stephenson", zonder rijtuigen naar Brussel vertrokken".

Daarna besloot hij: "... Later vertrekken de treinen viermaal daags, vice-versa. De prijs is bepaald op: 2 frank 50 centiem, 1 frank 50 centiem, 1 frank en 50 centiem. De eerste plaats is in de berlines, de tweede in de diligences, de derde in de wagons met overtreksels en de vierde in rijtuigen gans open" (28).

Het tussenstation Vilvoorde, halfweg Mechelen-Brussel werd op 7 mei 1835 opgesteld. Dichterbij werd in de gemeente Weerde een station opgericht op 1 februari 1864 (29). Eppetegem heeft moeten wachten tot 10 juli 1880 voor: "... toelating tot het onteigenen van gronden en het definitief oprichten van een station" (30); maar reeds vóór 1873 was er daar een treinhalte.

De mijlpaal ingehuldigd op 5 mei 1835 is een eenvoudige arduinen zuil van circa 7 m hoogte zonder inskripties. De plaats waar hij opgericht werd, kan gesitueerd worden in de langaslijn van de Leopoldstraat, op 88 m van de huizenrij tegenover het station, ongeveer op de plaats waar nu de kaartjesknipper ons toegang tot het station verleent (31).

**Mijlpaal  
der Belgische Spoorwegen  
te Mechelen**



Naar de teksten van het Staatsblad van 6 mei 1835 en het proces-verbaal van de inhuldigingsplechtigheid had de mijlpaal de betekenis van:

- gedenkzuil;
- middelpunt van het Belgisch spoorwegsysteem;
- initiale mijlpaal of nulpunt voor de berekening van de spoorafstanden.

De exploitatie van de eerste spoorweglijn begon op 7 mei 1835 en dan nog slechts alleen voor reizigersvervoer (32). Het goederenvervoer waarvoor het feitelijk allemaal begonnen was, heeft moeten wachten tot februari 1838.

Het was een schuchter begin. De staatsspoorweg beschikte amper over 3 lokomotieven, 3 tenders, 4 personenrijtuigen, 4 goederen- en één dienstwagen (33). Het was ook een moeilijke start. Gebrek aan ondervinding, ongeoeffend personeel en een overvloed van reizigers, die allen eens met "de vapeur" wilden rijden, waren de oorzaak.

Het spoorwegongeval gelukkig alleen met materiële schade zal ook niet tot de gemoedrust bijgedragen hebben. Schellens schreef:

"... De 8<sup>e</sup> mei heeft de machinist van de lokomotief genaamd "La Flèche" des morgens ten 9 1/2 uur, door onvoorzichtigheid of andere oorzaken de lokomotief niet kunnen tegenhouden. Dezelve heeft een houten bureel aan stukken geslagen (Het Staatsblad van 10 mei schreef: "... en verbrijzelde de houten afsluiting bij de vaart") en is vervolgens in de Leuvensevaart gelopen. Gelukkig hingen er geen rijtuigen aan de lokomotief.

Nauwelijks was dat ongeval in de stad bekend of een menigte volk liep ter plaatse van de ramp om zijne nieuwsgierigheid te voldoen. De 19<sup>e</sup> mei was de lokomotief reeds tegen de vaardijk gehaald. Den 10<sup>e</sup> derzelfde maand is de lokomotief met werktuigen uit de vaart gehaald. Nadat dezelve uit de vaart gehaald en geheel gezuiverd was, is men met dezelve wederom naar Brussel gereden".

Om gelijkaardige ongelukken te voorkomen werd enkele dagen later: "... een aarden berm van ongeveer vijftien voet lengte opgeworpen tussen het einde van het spoor en de Leuvensevaart".

Het past hier te vertellen wat men schreef over het voor die tijd zo fantastisch vervoermiddel. Wij noteerden onder meer:

- Men klaagt over het tekort aan treinen.
- De toevloed van vreemdelingen die onze spoorweg willen bezoeken, neemt van dag tot dag toe. Alle hotels zijn volzet.
- De toeloop van reizigers is zo groot dat de bureaus dagelijks honderden reislustigen moeten weigeren.
- Wie van Brussel naar Mechelen reist of vice-versa, is nooit zeker een plaats voor de terugrit te bekommen. Dat ondervonden vorige zaterdag meerdere inwoners van Mechelen, die in Brussel met de trein aangekomen, naar andere vervoermiddelen moesten uitkijken voor de terugreis.
- Men beklagt zich over de wanorde die er heerst bij het vertrek van de treinen.
- Het is de reizigers aanbevolen bij aankomst in het station, onmiddellijk plaats te nemen in het rijtuig op de plaats aangeduid op de reiskaart.
- De reizigers beklagen zich over de bouw van de rijtuigen en de ongemakken van het spoor.
- De reizigers verwonderen zich dat het gouvernement geen dekzeilen voorziet over de niet-overdekte wagens.
- In Brussel zijn er kleine jongens die in de omgeving van het station spoorwegbiljetten aan woekerprijzen verkopen. Wie hier de biljetten van nog vrij gebleven plaatsen wil kopen, betaalt soms het dubbel van de prijs.
- Dezer dagen hebben vele landgenoten een uitstap gedaan met de spoorweg. Allen erkennen de grote sociale verbetering die niet meer kan stilgelegd of zelfs vertraagd worden.

Ondertussen had op 31 mei 1835 de aanbesteding plaats van de werken voor aanleg van de derde spoorwegsektie Mechelen—Antwerpen (34). Er waren elf aanbiedingen. De drie laagste bidders waren: Destrée van Henegouwen, Boulet van Henegouwen en Riche van Antwerpen. Later liet de minister weten dat de grond- en kunstwerken toevertrouwd waren aan Claude, Jozef Boulet uit Bergen en de aannemer zich gebonden had de werken te beëindigen op 1 september 1835. Maar Boulet is niet in staat geweest deze streefdatum na te leven; pas op 27 april 1836 heeft voor de eerste maal een lokomotief de ganse spoorwegsektie doorlopen.

De 15<sup>e</sup> juli 1835 zijn de werken gestart. De kronieker gaf daarover ter lezing: "... Die dag is het werkvolk beginnen te graven, voor het maken van de ijzeren weg van Mechelen naar Antwerpen in de eerste beemd buiten de Leuvensepoort" (35).

Hier zijn de werken niet gemakkelijk geweest. Ten zuiden van de Dijle moest de Leuvensesteenweg over een grote lengte vier voet verlaagd worden (36). Ten noorden lag het land lager, was er drassig en moest een spoorwegberm aangevoerd worden. De Dijle en enkele belangrijke vlieten, als de Spuibek en de Vrouwvliet dienden overbrugd en voor de Dijle werd een nieuwe rivierbedding gegraven en de oude deels gedempt.

Wij vermoeden dat de onteigeningen ook moeilijkheden opleverden. Waarom zou men anders als een dief in de nacht de eigenaars voor een voldongen feit geplaatst hebben. In de Mechelse kronieken schreef een ooggetuige: "... In de nacht tussen 20 en 21 juli 1835 zijn er door een menigte werkvolk al de bomen en hagen afgekapt, van aan de Poedermolen tegen de stadsgrachten tot omtrent drie kwartieren of één uur verre van de stad, om de ijzeren weg van Mechelen naar Antwerpen te maken. Op 21 juli lag alles afgehouden tot grote verwondering van die zich ter plaats begaven" (37).

Hierna enkele data:

- Op 12 september 1835 legde men de eerste steen van de brug over de nieuwe bedding van de Dijle.
- Op maandag 2 november 1835 begon de bouw van de brug over de Spuibek.
- Op 2 november was de brug aan de Nieuwendijk voltooid.
- Op 2 december was men begonnen met het graven van de nieuwe bedding van de Dijle.
- Op 28 januari vervoerde men door onze stad de lokomotief "L'Eléphant" om dienst te doen bij de aanleg van het spoor tussen Antwerpen en Oude-God.
- Op 30 maart was de spoorwegbrug over de Dijle klaar (39).
- Op vrijdag 1 april om 2 uur werd de oude bedding van de Dijle dichtgeworpen.

Keren wij nu terug naar de kontreien ten zuiden van de Dijle want ondertussen gebeurde daar ook wel wat.

John Stephenson leverde in juli en augustus twee nieuwe lokomotieven "Le Rapide" en "L'Eclair". Vermeldenswaard is dat "L'Eclair" tijdens een proefrit tussen Brussel en Mechelen op 28 augustus 1835, het traject aflegde in de rekordtijd van 21 minuut.

In die periode kwam ons ter ore dat de aanleg van de spoorlijn Mechelen—Dendermonde vorderde zoals voorzien en op 31 augustus 1835, een aanvang genomen werd met de bouw van de metalen draaibrug over de Leuvensevaart (40). Die brug, toen nog met één spoor kwam in dienst in april 1836, juist vóór de inhuldiging van de lijn Mechelen—Antwerpen.

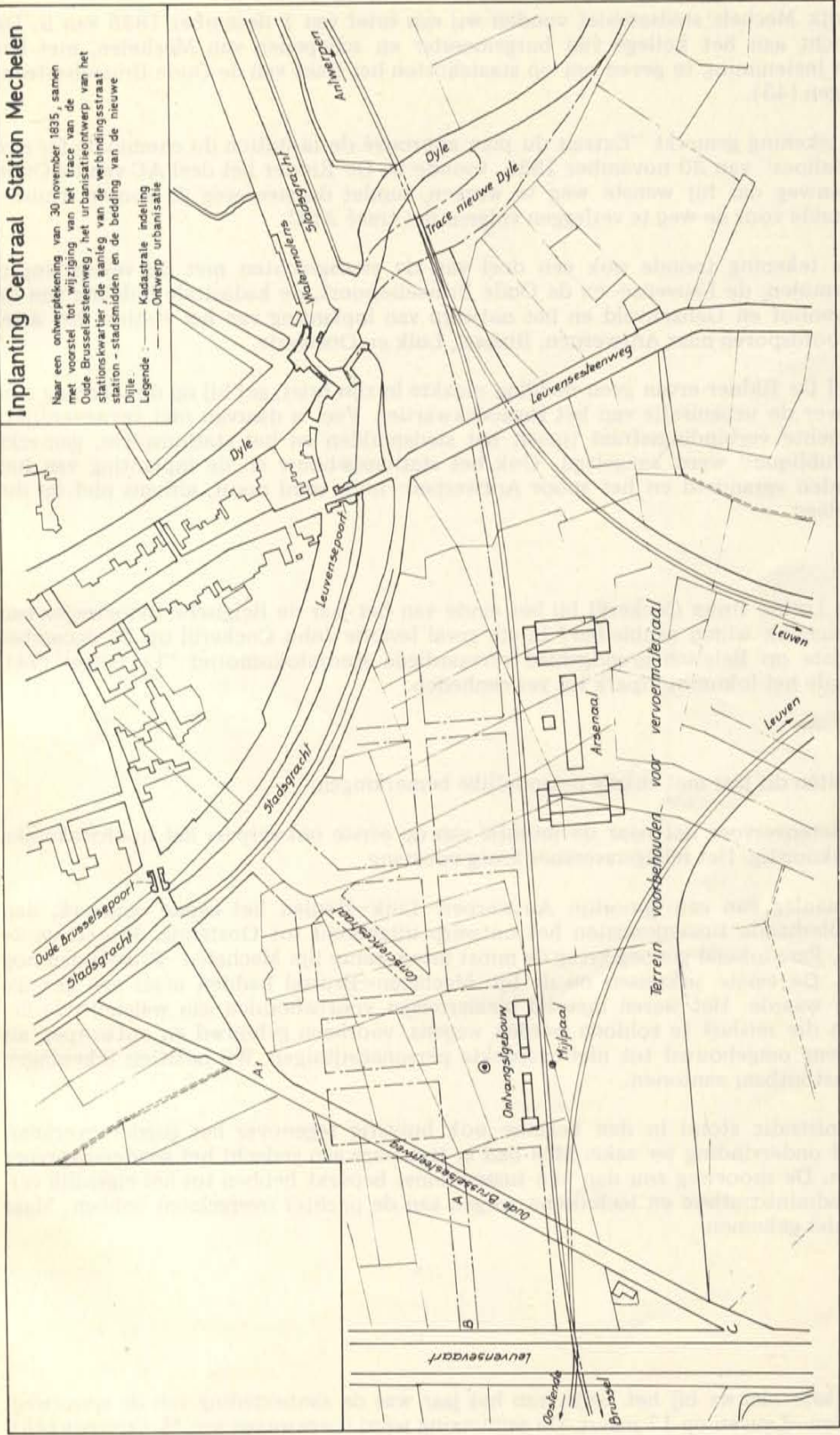
Al de spoorwegsekties werden bij de aanvang op enkel spoor aangelegd, ook dit van Mechelen naar Brussel. Maar nog vóór de indienststelling van de lijnen Mechelen—Antwerpen en Mechelen—Dendermonde werd beslist de lijn Mechelen—Brussel van een tweede spoor te voorzien. De aanbesteding had plaats op 22 oktober 1835 (41). De werken begonnen in het begin van 1837 en liepen ten einde op 16 juli 1838 (42).



# Inplanting Centraal Station Mechelen

Naar een ontwerplekening van 30 november 1835, samen met voorstel tot wijziging van het tracé van de Oude Brusselsesteenweg, het urbanisatieontwerp van het stationskwartier, de aanleg van de verbindingstraat station - Stadsmidde en de bedding van de nieuwe Dyle.

Legende : — Kadastrale indeling  
 - - - - - Ontwerp urbanisatie



In het rijk Mechels stadsarchief vonden wij een brief van 1 december 1835 van ir. De Ridder, gericht aan het kollege van burgemeester en schepenen van Mechelen, met het verzoek hun instemming te geven om op staatskosten het tracé van de Oude Brusselsesteenweg te wijzigen (43).

Op een tekening gemerkt "Extrait du plan approuvé de la station du chemin de fer aux abords de Malines" van 30 november 1835, toonde ir. De Ridder het deel AC van de Oude Brusselsesteenweg dat hij wenste weg te werken, omdat de steenweg de sporen kruiste. De Ridder stelde voor de weg te verleggen volgens het tracé ABC.

Dezelfde tekening toonde ook een deel van de stadsgrachten met de versterkingen bij de Watermolen, de Leuvense- en de Oude Brusselsepoort, de kadastrale indeling van de wijken Langenhof en Ganzenveld en het ontwerp van inplanting van het station, het arsenaal en de hoofdsporen naar Antwerpen, Brussel, Luik en Oostende.

Alhoewel De Ridder ervan geen melding maakte in zijn brief, gaf hij op de tekening zijn zienswijze over de urbanisatie van het stationskwartier. Veel is daarvan niet verwezenlijkt. Alleen de rechte verbindingsstraat tussen het stadsmidden en het stationsplein, gemerkt als "Place Publique" werd aangelegd. Ook het stationsgebouw en de inplanting van het arsenaal werden veranderd en het spoor Antwerpen—Luik werd nooit, althans niet op die plaats, aangelegd.

Heeft de Luikse firma Cockerill bij het einde van het jaar de Belgische spoorwegen een nieuwjaarsgeschenk willen aanbieden? In elk geval leverde John Cockerill op 30 december 1835 de eerste op Belgisch grondgebied vervaardigde stoomlokomotief "Le Belge" (44). Alzo verhoogde het lokomotiefpark tot zes eenheden.

Wij besluiten dit jaar met enkele persoonlijke bemerkingsen.

Het goederenvervoer dat naar de intentie van de eerste ontwerpers het hoofdzakelijke was, werd bijkomstig. Het reizigersvervoer kreeg voorrang.

Was de aanleg van een spoorlijn Antwerpen—Luik—Keulen het eerste oogmerk, dan werd door allerhande tussenkomsten het ontwerp uitgebreid tot Oostende, Brussel en de Franse grens. Paradoxaal genoeg kreeg de minst interessante lijn Mechelen—Brussel dan nog de voorrang. De eerste suksessen op de lijn Mechelen—Brussel hadden maar een geringe economische waarde. Het waren meestal plezierreisjes voorbehouden aan welstellende lieden. Om aan die reislust te voldoen werden wagens, voorheen gebouwd en ontworpen als goederenwagens omgebouwd tot niet-overdekte personenrijtuigen. Wij bezitten tekeningen die dat onomstootbaar aantonen.

De administratie stond in den beginne ook huiverig tegenover het goederenverkeer. Niemand had ondervinding ter zake. Men had er trouwens aan gedacht het goederenvervoer te verpachten. De spoorweg zou dan zijn tussenkomst beperkt hebben tot het eigenlijk vervoer en alle administratieve en technische zorgen aan de pachter overgelaten hebben. Maar zover is het niet gekomen.

## 1836

Het belangrijkste nieuws bij het begin van het jaar was de aanbesteding van de spoorwegsektie Mechelen—Leuven op 17 maart. De aanneming werd toegewezen aan M. Spruydt (45). Betreffende deze Spruydt vernamen wij tijdens het proces tegen ir. De Ridder en aannemer Borguet, waar zij trouwens een vrijspraak bekwamen: "... De aanleg van de sektie Mechelen—

Leuven werd toevertrouwd aan aannemer Spruydt die de laagste prijs aangeboden had. Deze was een soort landbouwer, onbevoegd inzake openbare werken. In het dossier berust een verklaring van minister de Theux waarin deze, na een onderhoud met Spruydt, verklaarde dat hij, noch de kennis, noch de bekwaamheid bezat om de werken uit te voeren".

Maar de minister vergiste zich. Spruydt was niet zo dom. Later verklaarde hij de minister dat hij fouten gemaakt had bij de berekening van de kostprijs en het werk zou stilleggen. En wat geen ondernemer vóór hem klaarspeelde, verkreeg Spruydt: een toeslag van 90.000 fr.

De 13<sup>e</sup> april werd een begin gemaakt met de bouw van het Mechels spoorwegcentrum. Die dag schreef de kronieker: "... Den 13<sup>e</sup> april is men in de statie begonnen met het leggen der fundamenten van de grote remise, achter de arduinen herinneringskolom" (46).

De remise — bedoeld als rijtuigloods — komt meermalen voor op oude prenten van het Mechels station. Dit historisch gebouw van 137,75 m × 25 m, waarvan de dwarsaslijn samen viel met de aslijn van de initiale mijlpaal en de dwarsaslijn van de latere stations werd afgebroken in 1953.

Dit gebouw was naar de mening van ir. Ch. Bonny de eerste kern van de centrale werkplaats. Hij schreef: "... De onderhoudsdienst van het materiaal was in afwachting dat de remise in het station ingericht zou zijn, voorlopig gevestigd in het vroeger Predikherenklooster, gelegen aan het einde van de huidige De Stassartstraat. Dat klooster werd na de Franse revolutie tot wapenarsenaal omgevormd. Zo kreeg de centrale werkplaats de foutieve benaming "arsenaal" toegewezen" (47).

Wij beamen dat de remise het eerste volwaardig bouwwerk was van de staatsspoorweg. Maar het valt te betwijfelen of het ooit als herstellingswerkplaats van het arsenaal gediend heeft. Uit het verslag van 2 februari 1841 aan de Wetgevende Kamers waarin al de gebouwen van de Belgische spoorweg, zowel van Mechelen als van elders beschreven werden, lezen wij: "... Remise voor rijtuigen — 137,75 m × 25 m — nog niet afgewerkt".

Een paar dagen later kreeg Mechelen een koninklijk bezoek: "... Den 16<sup>e</sup> april te 3 uur 's namiddags zijn alhier van Brussel aangekomen de koning der Belgen Leopold, de koningin, de koning van Frankrijk Lodewijk Philip II, insgelijks met zijne gemalin, de jongste prins en twee prinsessen van de koninklijke familie van Frankrijk samen met een groot gevolg. Deze personages stapten af bij Coloma, alwaar in de wapens stonden een kompagnie van het regiment jagers te voet met hun muziekkorps. Vandaar zijn deze personages te voet, de ijzeren weg en de nieuwe ijzeren brug over de vaart gaan bezichtigen. Vandaar zijn zij gegaan naar de brug welke gelegd werd over de Dijle boven het Gat, waarover de ijzeren weg op Antwerpen moet lopen. Koning Leopold had aan zijn arm de koningin van Frankrijk. Na alles bezichtigd te hebben, zijn zij terug naar de trein gewandeld, met dewelke zij terug naar Brussel vertrokken zijn, na alhier drie kwartier vertoefd te hebben in Mechelen".

In de maand april wijzigde het beheer de eerste maal de spoorwegtarieven. De prijs van een treinreis Mechelen—Brussel of omgekeerd, in berline, dat was eerste extraklasse werd verlaagd van 2,50 fr. naar 1,75 fr. Dezelfde reis in niet-overdekte wagen werd verhoogd van 0,50 fr. naar 0,60 fr. Het tarief voor diligence en overdekte wagen bleef behouden op respectievelijk 1,50 fr. en 1,00 fr.

Bij de indienststelling van de lijn Mechelen—Antwerpen en later van de lijn Mechelen—Leuven, werden dezelfde tarieven als voor Mechelen—Brussel toegepast (48).



De kerk van het klooster van de Predikheren in de De Stassartstraat. Volgens ir. Ch. Bonny werd hier de eerste voorlopige onderhoudsdienst van het rollend spoorwagemateriaal ingericht.



De eerste stenen spoorwegbrug over de Dijle voor de spoorlijn Mechelen-Antwerpen.

Bekommerd om het welzijn van de reizigers werden er voortdurend verbeteringen aan de diensten en het materiaal gebracht.

Uit het Staatsblad van 21 april 1836, noteerden wij dat in het station van Brussel-Groendreef een nieuwe reizigerswagen tentoongesteld werd. Langs beide zijden was een ladder aangebracht wat het op- en afstijgen vergemakkelijkte. De wagen was nu veel breder dan de spoorbreedte, waardoor meer reizigers konden vervoerd worden en "... zij die uit de wagen zouden vallen, minder kans liepen door de wielen verpletterd te worden".

Het dagblad "Journal d'Anvers" van 6 juli 1836 schreef wat betreft verbeteringen: "... Er werden nieuwe wijzigingen aan de spoorwegwagens aangebracht. De kettingen die de wagens de een aan de anderen verbinden en oorzaak zijn van de hinderlijke schokken bij het aanzetten en het remmen van het treinstel, worden vervangen door een schuivende stang en elastische veren".

Intussen was de spoorlijn Mechelen—Antwerpen klaargekomen, want: "... De 27<sup>e</sup> april doorliep "L'Eléphant" met twaalf wagens, geladen met zand en grint, wegende 75.000 kg de lijn van Antwerpen tot Mechelen" (49).

De spoorlijn Mechelen—Antwerpen in aanbesteding gegeven op 31 mei 1835 en begonnen op 15 juli van hetzelfde jaar, had een lengte van 23.500 m en eindigde aan het voorlopig stationsplein te Borgerhout bij Antwerpen.

Het bed van de spoorbaan werd opgemaakt met zand uit de omgeving van de spoorlijn, steenslag uit de omgeving van het fort van Stuivenberg en grint uit de Rupel. Het tweede spoor werd gemaakt met steenslag van de groeven van Stuivenberg.

De belangrijkste kunstwerken waren: bij de uitgang van het station van Mechelen een stenen brug over de Dijle, met twee verlaagde bogen elk met 15 m spanwijdte; een stenen brug met 6,50 m spanwijdte bij de kilometerpalen 21 en 21,50; een brug met 11 m spanwijdte over de Vrouwvliet en een brug over de Nete bij Duffel met vijf verlaagde bogen, elk met 6 m spanwijdte en één doorvaartopening van 7 m waarboven een draaibrug. Verder bij Antwerpen, een brug met 5 m spanwijdte over het kanaal van Herentals.

Van wateroverlast heeft het spoor weinig hinder gehad. Wel moesten de dwarsliggers van wit hout en de rails die te licht bleken vervangen worden.

De aanleg van het tweede spoor begon zeer vroeg en kwam reeds in exploitatie in juli 1838.

Kort na de inhuldiging werden er tussenstations geopend: het eerste op de gemeente Oude-God bij de oversteek van de Liersesteeweg; het tweede te Duffel bij de linkeroever van de Nete (50). Dichterbij kreeg de gemeente Sint-Katelijne-Waver een treinhalte aan de wijk Elzenstraat op 1 juni 1865 en een voorlopig station op 28 september van hetzelfde jaar (51). Mechelen-Nekkerspoel heeft moeten wachten tot 1903 vóór er een halte ingericht werd; het huidige stationsgebouw kwam klaar in augustus 1913.

Het spoor heeft 167.000 fr. per lopende kilometer en de brug over de Dijle 58.000 fr. gekost (52).

Ook hier betwistte A. de Laveleye deze kostprijs. Hij stelde dat de spoorsektie Mechelen—Antwerpen tot 1859, volgende bedragen opgeslorpt had:

Onteigeningen	934.603 fr.
Grond- en kunstwerken	2.079.150 fr.
Sporen en onderliggers	1.734.998 fr.
Stations en afhankelijkheden	3.394.551 fr.
Studie- en adm. kosten	240.960 fr.
Totaal	8.394.262 fr.
Prijs per kilometer	318.400 fr.

Op de vooravond van de inhuldiging van het spoor Mechelen—Antwerpen was het rollend materiaal aangegroeid tot 8 lokomotieven, 8 tenders, 62 personenrijtuigen, 4 goederen- en 2 dienstwagens (53).

De inhuldiging op 3 mei 1836 had plaats volgens een feestschema, dat ook later bij de inhuldiging van de lijnen Dendermonde en Leuven zou gevolgd worden.

Lezen we wat desbetreffend de Mechelse kronieker vertelde: "... Ondanks het slecht weder is de plechtigheid van de inhuldiging van de ijzeren weg van Mechelen naar Antwerpen zeer fraai verlopen. De stoommachines "Le Belge" en "Stephenson", om half twaalf van Brussel vertrokken met een zeer groot aantal versierde wagens, waarin zich bevonden de ministers, de gouverneur van Brabant, senatoren, representanten, het stedelijk bestuur van Brussel en een menigte genodigde personen zijn kort na de middag te Mechelen aangekomen, waar zij ontmoet hebben de stoommachine "L'Anversois" met een konvooi wagens komende van Antwerpen en waarin zich bevonden de Antwerpse stedelijke en provinciale overheden. Bij de aankomst te Mechelen van de trein getrokken door "L'Anversois" luidde de klok en speelde de beiaard op Sint-Romboutstoren. Men had op de centrale statie van Mechelen verscheidene tenten opgeslagen, prachtig versierd.

Dan zijn de drie konvooien te samen naar Antwerpen vertrokken. "L'Anversois" opende de stoet in het naar Antwerpen rijden, voortdrijvende een driemastschip behorende tot de Antwerpse ommegang en 't welk men op een wagen had geplaatst. Daarna volgde "Le Belge" en eindelijk "Stephenson".

Ten half drie uur hadden de konvooien de voorlopige statieplaats van Borgerhout bereikt. Drie fraai bevlagde tenten waren aldaar opgesteld; één was bestemd voor de koninklijke familie die reeds uit de stad ter plaats was aangekomen. Verscheidene redevoeeringen zijn er bij die gelegenheid gedaan" (54).

In hun "Mémoire à l'appui du projet d'un chemin à ornières de fer à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, destiné à former la première section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne" van maart 1833, beschreven de ingenieurs Simons en De Ridder, de spoorlijn Antwerpen—Mechelen—Brussel als volgt.

"Le point de départ principal de la route à Anvers, est établi auprès des bâtiments du nouvel entrepôt; de ce point s'étendraient, tant vers l'intérieur de ces bâtiments que le long des quais des bassins maritimes, les ramifications nécessaires pour opérer directement avec les wagons de la route l'emmagasiner et l'embarquement des marchandises, ou la reprise des chargements en retour.

La route traverserait les fortifications de la place, par une coupure dans la courtine adossée à l'entrepôt, pour s'établir sur les glacis, d'où elle vient couper de niveau la chaussée de Turnhout, contre les premières maisons du faubourg de Borgerhout qu'elle laisse à sa gauche.

A cet endroit favorablement situé par rapport à la place de Meir, à la Bourse et au quartier le plus commerçant de la ville, seraient les stations de voitures destinées au transport des voyageurs.

De ce point initial, la route se dirige vers le hameau de Lentz, traversant au Vieux-Dieu la chaussée de Lierre, et passant entre la route de Contich et les villages de Mortsel et de Hove.

A Lentz, où serait l'origine de la branche de Lierre, la route se dirige sur Malines, par Duffel, où elle traverse la Nethe et le pavé de Malines à Lierre, à l'aval de ce bourg.

La route touche à la ville de Malines contre la porte de Diest, et traverse la Dyle à l'amont des moulins.

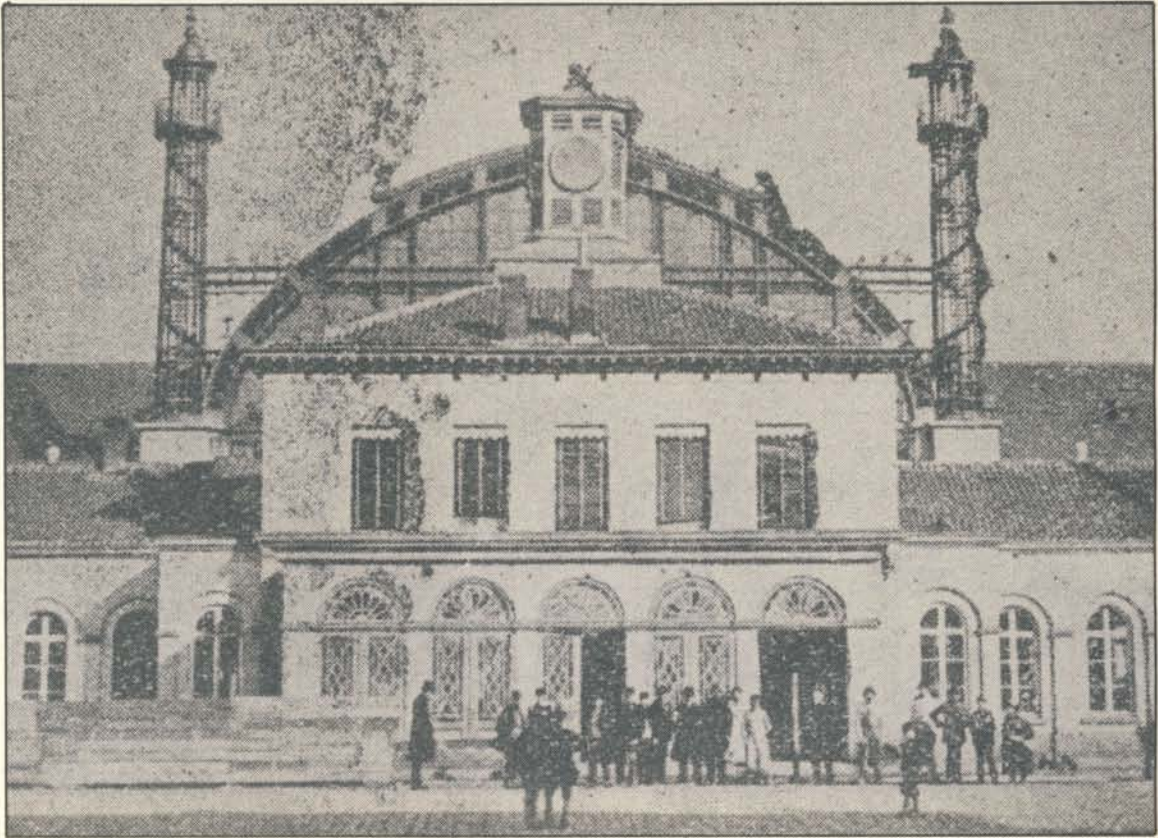
Entre la Dyle et la chaussée de Malines à Louvain, la route se divise vers Liège et vers Bruxelles.

Le tracé sur Bruxelles traverse, en déblai, la chaussée de Malines à Louvain, et de niveau, les digues du canal de cette ville; se dirige sur Vilvorde par le hameau de Bleyenbergh, en traversant deux fois la Senne, et laissant à droite la chaussée et les villages de Sempst et d'Eppeghem et à gauche ceux de Werdt et de Houthem.



Boven: De oude Brusselsepoort en onder: De Leuvensepoort.

Daaromtrent schreef de kronieker op 1 juli 1836: "... Omtrent ten halve van dezen jaeren heeft men beginnen te bouwen buyten de stad, tusschen de Lovensche Poort en de Oude Brusselsche Poort, aan de statie van den eyzeren weg".



Boven: Zicht op de voorgevel van het eerste Mechels station, gezien vanaf het Stationsplein (1836). Men bemerke achter het eerste stationsgebouw de voorgevel van het tweede station.

Onder: Zicht op het eerste Mechels station, gezien vanaf de sporenbundel.



De Vilvorde, que la route atteint au débouché de la grande rue, où elle coupe de niveau le pavé de Peuthy, elle traverse les plaines de Montplaisir, laissant à gauche Machelen et Ever et à droite la Senne et le canal de Willebroeck.

Arrivé en face du village de Laeken, deux directions se présentent pour l'entrée à Bruxelles : la première traverse la Senne et la chaussée au pont de Laeken ; court, parallèlement au canal, jusqu'à la grille de l'allée verte ; la seconde, s'appuyant sur le pied du coteau de Schaerbeeck, entrerait en ville par une nouvelle porte à établir au bas du jardin botanique ; cette seconde direction qui paraît avantageuse, quant à l'arrivée et au départ des voyageurs, en ce qu'elle débouche mieux vers le centre de la ville, est toutefois moins favorable sous le rapport du transport des marchandises, en ce que l'embranchement qu'il faudrait nécessairement construire entre la nouvelle porte et les bassins du canal, embranchement indispensable soit pour l'embarquement au canal de Charleroi des marchandises d'Anvers, d'Allemagne, du pays de Liège destinées au Hainaut, soit pour le débarquement des marchandises en retour ou arrivant directement de la mer à Bruxelles et destinées au pays de Liège, au pays de Namur et à la Prusse rhénane, devrait en conséquence longer un boulevard très habité et couper la grande route contre la porte d'Anvers à l'endroit où la circulation y est la plus considérable.

Ces motifs nous portent à donner la préférence au tracé latéral au canal, soit qu'on établisse la route sur le terre-plein même de l'allée verte, soit sur les prairies adjacentes".

Bemerkingen : De tussen 1834 en 1836 aangelegde spoorweglijn Antwerpen—Mechelen—Brussel werd behoudens enkele details uitgevoerd volgens het tracé van maart 1833. In het Mechelse werd het tracé wel enigszins gewijzigd.

- De overgang van de lijn over de Leuvensevaart werd gebouwd ten westen van de eigendom Coloma. In 1833 voorzagen de ontwerpers die overgang ten oosten van Coloma, meer bepaald tussen de Boutersem- en de Zeutestraat.
- Volgens het ontwerp van 1833 moest het spoor de Leuvensesteenweg kruisen ter hoogte van de hoofdingang van de centrale werkplaats. Het spoor werd aangelegd rakend aan de Raghenoplaats.
- De aftakking naar Leuven werd aangezet bij het centraal station. In 1833 tekenden Simons en De Ridder die aftakking tussen de Leuvensesteenweg en de Dijle.
- In de omgeving van de huidige Caputsteenstraat was een aftakking voorzien naar de Begijnenweide. Daar was een binnenhaven bij de Dijle bedacht. Die verbinding kwam er pas in 1927 ; ze werd dan aangelegd langs de Zwartzustersvest, de Tinel- en de Guido Gezellelaan.

Er was nog steeds nieuws te beleven want het dagblad "Journal d'Anvers" schreef op 8 juni : "... Eergisteren legde men de eerste hand aan de spoorwegsektie Mechelen—Leuven".

Wanneer en door wie het eerste Mechels stationsgebouw opgetrokken werd, hebben wij niet kunnen achterhalen. Wij stellen het begin van de werken op 1 juli 1836. Die dag schreef de kronieker : "... Omtrent ten halve van dezen jaeren heeft men beginnen te bouwen, buyten de stad, tusschen de Lovensche poort en de Oude Brusselsche poort, aen de statie van den eyzeren weg" (55).

Het eerste station, in vaktermen "ontvanggebouw", is ons wel bekend uit oude prenten.

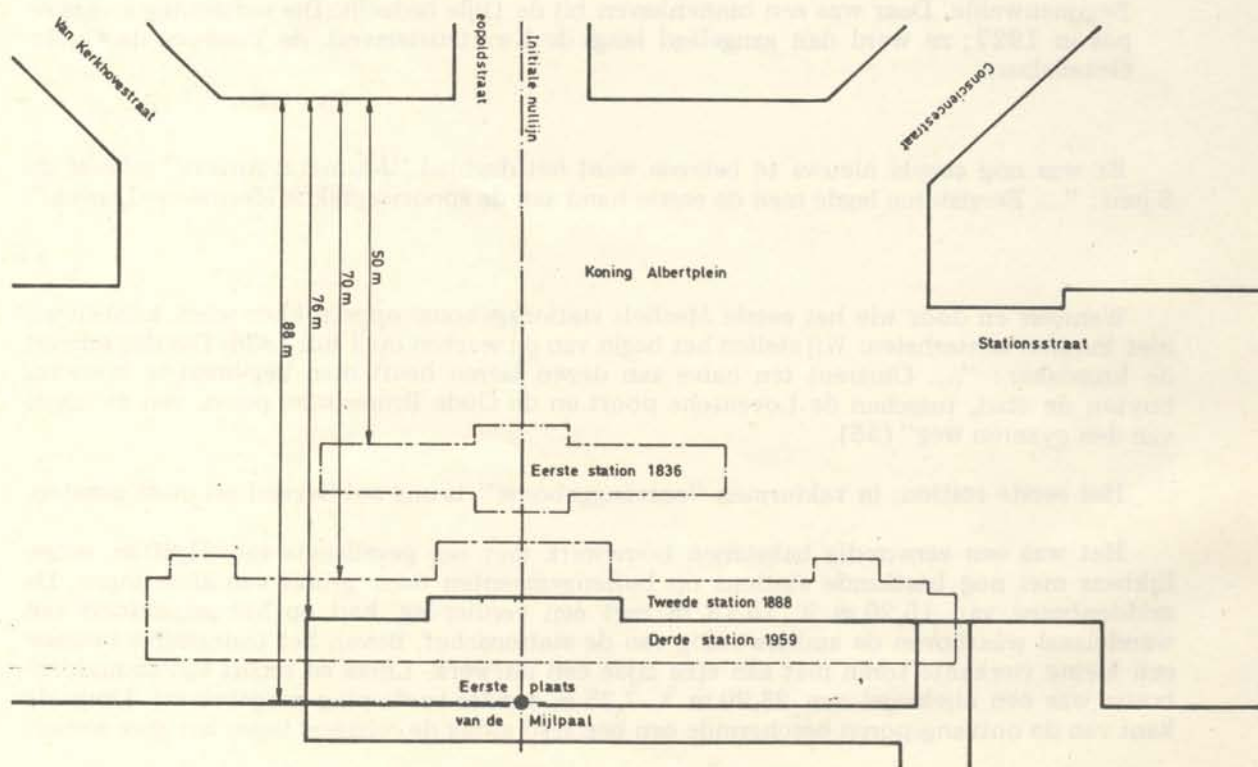
Het was een eenvoudig bakstenen bouwwerk met een gevellengte van 61,60 m, vergelijkbaar met nog bestaande stations op buitengemeenten maar groter van afmetingen. De middenbouw van 15,20 m × 15,15 m met één verdieping, had op het gelijkvloers een wandelzaal waarboven de ambtswoning van de stationschef. Boven het pannendak troonde een kleine vierkante toren met aan elke zijde een uurwerk. Links en rechts van de middenbouw was een zijvleugel van 23,20 m × 7,25 m zonder verdieping aangebouwd. Langs de kant van de ontvangsporen beschermde een beglaasd afdak de reizigers tegen het gure weder.

Begin 1837 moet het station reeds ver voltooid geweest zijn. Toen reizigers komende uit Antwerpen en Dendermonde, zich bekloegen dat ze te Mechelen geen beschutting vonden, schreef het Staatsblad van 12 januari: "... Reeds vóór de opening van de spoorweg-sectie Mechelen—Dendermonde was er in het nieuw in aanbouw zijnde gebouw te Mechelen, een zaal ingericht voor ontvangst en beschutting van de reizigers".

Langs de straatzijde werd het spoorwegcomplex later afgesloten door een metalen hek, vanaf de Leuvensevaart tot even voorbij het station en verderop met een muur tot bij de Leuvensesteenweg. Tegenover de Arsenaalstraat, verbindingstraat tussen het Egmontplein, nu Mercierplein en de Stationsstraat was de ingang van het arsenaal. Rond 1865 werd deze overgebracht naar de Leuvensesteenweg, maar ten behoeve van het personeel van het lokomotiefdepot bleef daar nog een toegang tot 1880.

Het eerste station moet gesitueerd worden op de percelen 75 en 76 van het kadastraal plan van 1833, meer bepaald op het huidige Koning Albertplein, op ongeveer 50 m van de huizenrij tegenover het station. De dwarsaslijn van het gebouw viel samen met de dwarsaslijn van de remise, de aslijn van de initiale mijlpaal en de later aangelegde Leopoldstraat (56). Perceel 75 was voordien eigendom van Pieter Steeghmans winkelier te Mechelen. Hij verkocht de grond, groot 4810 m<sup>2</sup>, op 2 juli 1836 aan de Belgische Staat.

Het centraal station Mechelen bevatte een tiental sporen. De eersten gericht naar het noorden waren bestemd voor de treinen naar Antwerpen. Oostwaarts, met een bocht over de gronden van het huidige arsenaal liep het spoor naar Leuven. Het kruiste de Leuvensesteenweg op de wijk Klein Muizenveld, iets voorbij het in 1971 afgebroken lokomotiefdepot. Zuidwaarts liepen de sporen samen bij de draaibrug over de Leuvensevaart. Langs de overzijde richtte het spoor zich zuidwaarts naar Brussel en westwaarts, met een vertakking naar Dendermonde (57).



Daarna begon men op de gronden tussen het station en de Leuvensesteenweg met het optrekken van de werkplaatsen, de lokomotiefdepots, de bureaus en andere instellingen van het arsenaal. De meesten werden geheel of grotendeels gesloopt bij de latere uitbreiding van het station. Hun grondvesten liggen nu onder de autoparkeerplaats bij de Stationsstraat en de berm van de verhoogde sporen van het derde station.

Tussen de Leuvensesteenweg, de spoorlijn Mechelen—Antwerpen en de Dijle bevond zich de kookfabriek. Hier werden steenkolen tot kooks omgevormd; brandstof toen gebruikt voor het stoken van de lokomotiefketels. Die instelling was zeer belangrijk; twaalf ovens waren hier in bedrijf. De steenkolen werden per schip aangevoerd langs de Dijle tot in een dok van circa 50 m lang en 14 m breed, haaks gegraven bij de zuidelijke oever van de nieuwe Dijlebedding (58). Maar vanaf 1854 verdween kooks geleidelijk en was rond 1860 volledig door samengestelde steenkolen vervangen. Dat zal dan ook de periode geweest zijn waarop onze kookfabriek stilgelegd werd. Maar nog altijd noemen sommigen de plaats aldaar: de kookovens.

Regering en stadsbestuur beraamden zich ernstig over de urbanisatie van de woonwijk tussen de stadswallen en het station. Er werd langs alle zijden aangedrongen om een bruikbare weg tussen het stadsmidden en het station, zo onder meer in volgende termen: "... Om tot bij het bureau van het station te komen, moeten de reizigers een weg gelijk aan een mestvaalt doorwaden. Het wordt tijd dat men in afwachting van de uitvoering van de mooie werken die men ons voorhoudt, de reizigers een bruikbare weg bezorge waar zij bij de minste regenval, niet tot bij de enkels in het slijk zinken" (59).

Het stadsbestuur besliste het stadsmidden in rechte lijn te verbinden met het station. Hiervoor moest vanaf de Vijfhoek een rechte baan, de huidige Egmont- en Consciencestraat aangelegd worden. Onteigeningen, afbraken en bouwwerken gingen hiermede gepaard. Zo onder meer: de afbraak van het oud verblijf van de graven van Egmont, het bouwen van een brug over de stadsgracht op het huidig Kardinaal Mercierplein en de bouw aldaar van tolhuizen voor de bewaking en het innen van tolgelden aan de nieuwe stadspoort. Vanaf het Kardinaal Mercierplein werden radiaal lopende straten als de Colomastraat, de Coxiestraat en de Arsenaalstraat voorzien.

In het station kregen de reizigers de nieuwe tabel met de vertrekuren van de treinen, rijdende tussen Brussel en Antwerpen te lezen:

"Uit Brussel: 6.30 - 9 - 11 - 14 - 16 en 18 uur.

Uit Antwerpen: 6.20 - 8.50 - 10.50 - 13.50 - 15.50 en 17.50 uur.

De konvooien vertrekkende uit Brussel te 11 uur en uit Antwerpen te 10.50 uur, zullen in de drie tussenstations Vilvoorde, Duffel en Oude-God halt houden" (60).

Reeds in september 1836 werden wijzigingen gebracht aan de sporenbundel van het station. Zo kwam er ook een ontvangspoor voor treinen uit Antwerpen die zieke soldaten vervoerden. Voordien werden zij per schip langs de Schelde, de Rupel en de Leuvensevaart overgebracht.

Einde 1836 bezat de staatsspoorweg 12 lokomotieven: "La Flèche", "L'Éléphant", "Stephenson", "Le Rapide", "L'Eclair" en "Le Belge" geleverd in 1835 en "L'Anversois", "L'Hercule", "Le Soleil", "Bayard" en "Le Progrès" geleverd in 1836. Verder: 12 tenders, 102 personenrijtuigen, 39 dienstwagens en 8 goederenwagens.

Op maandag 2 januari had de inhuldiging plaats van de sectie Mechelen—Dendermonde, het eerste deel van de westerlijn Mechelen—Oostende (61).

Het feestprogramma is ongeveer verlopen zoals dat van Antwerpen: "... Uit Dendermonde zijn de inviterenden hier in het centraal station, met een trein gesleept door de lokomotief "Bayard" de geïnviteerden uit Antwerpen, Brussel en Mechelen komen ophalen. Daarna zijn drie treinen met deze gesleept door "Bayard" voorop, naar Dendermonde gereden. De ontvangst gebeurde daar in tegenwoordigheid van koning Leopold. In Dendermonde heeft men daarna nog twee dagen gefeest".

De spoorlijn Mechelen—Dendermonde in aanbesteding gegeven op 29 september 1834 en begonnen in april 1835 had een lengte van 26.700 m, waarbij 8995 m voor uitwijk- en reservesporen.

Het bed van de eerste sporen werd gemaakt met zand uit de groeven van Vilvoorde, grint uit de Rupel en de Schelde en steenslag van Diegem en Kallo.

De belangrijkste kunstwerken op die lijn waren: een brug met twee bogen over de Zenne te Hombeek, een metalen draaibrug over de Willebroeksevaart te Kapelle en een grote viadukt te Malderen.

De aanleg van het tweede spoor begon op 1 mei 1839 tussen Mechelen en Kapelle en tussen Dendermonde en Buggenhout; het deel Buggenhout—Malderen op 5 september 1840 en het deel Malderen—Kapelle op 10 januari 1841. Het werk kwam deels klaar op 9 september 1839, op 28 april 1840, op 1 november 1840 en het geheel op 31 oktober 1841.

Ook hier werden de dwarsliggers van wit hout en de rails vervangen. Een krant schreef reeds op 12 februari: "... Het schijnt dat het ijzer van de rails van de spoorwegsectie Mechelen—Dendermonde van slechte kwaliteit is. Reeds 62 spoorstaven werden wegens scheuren vervangen".

Wanneer de tussenstations Malderen en Kapelle-op-den-Bos opgericht werden, is ons niet bekend; zeer waarschijnlijk waren daar reeds vóór 1840 treinhaltens voorzien. Van het station Buggenhout weten wij dat er vanaf 1 juni 1849 treinstilstanden waren, maar op dezelfde datum werden deze in Malderen afgeschaft.

De bouw van de lijn Mechelen—Dendermonde kostte 111.000 fr. per lopende kilometer en de brug over de Zenne bij Hombeek 24.550 fr.

Het besluit van 19 december 1836 stelde de spoorwegtarieven voor de sectie Mechelen—Dendermonde op: 2 fr. voor berline, 1,75 fr. voor diligence, 1,20 fr. voor overdekte wagen en 0,70 fr. voor niet-overdekte wagen (62).

Over het begin van de aanleg van de verbindingsstraat tussen het stadsmidden en het station werden we ingelicht wanneer we lezen: "... Den 1<sup>e</sup> juny 1837 donderdag begonst men aen het afbreken van de huizingen staende op de hoek van de Lovensche straet en de Oude Brusselsche straet" (63).

De volgende maand werd met de bouw van de tolhuizen op het Egmontplein begonnen en op 30 augustus "... is begonst met het afvoeren van de vest tusschen de Hanswijk- en

de Oude Brusselsche poorten", wat toeliet dat "... Den 17<sup>e</sup> september 1837 er voor de voetgangers, doortocht gegeven is door de nieuwe straet van aen de vest tot aen de Vijfhoek" (64).

Maar daarmee was de kous niet af. Het zou nog jaren duren voor alles kant en klaar was.

Eind 1840 was de Stationsstraat vanaf de Leuvensevaart tot bij de Leuvensesteenweg gekasseid (98). Pas in maart 1853 kwam de Arsenaalstraat aan de beurt. De "Buytenwaertse Egmontstraet" (d.i. de Consciencestraat) volgde in april van hetzelfde jaar.

De dag van de indienststelling van de vierde spoorwegsektie Mechelen—Leuven naderde met snelle schreden, want: "... Den 1<sup>e</sup> september 1837 's namiddags is er voor de eerste maal een lokomotief gereden op de eyzeren weg van Mechelen naer Loven" (65).

De spoorwegsektie Mechelen—Leuven, in aanbesteding gegeven op 17 maart 1836 en begonnen op 6 juni van hetzelfde jaar was 26 km lang.

Als kunstwerken werden vermeld: vijf bruggen, waarvan vier met 5 m spanwijdte en één met 12 m spanwijdte; een viadukttunnel van 37 m lengte; een brug met 5 m spanwijdte te Muizen; 34 aquadukten en 30 overwegen.

De aanleg van het tweede spoor op het deel Mechelen—Haacht, begonnen op 11 juni 1839 kwam in dienst op 15 oktober 1839. Het deel van Haacht tot Leuven, begonnen op 1 januari 1841 werd beëindigd op 4 oktober 1841.

Voor de aanleg van het spoorwegbed werd zand van Wespelaar, Herent, Boortmeerbeek, Wilsele en Korbeek-Lo gebruikt.

De eerste tussenstations opgericht op 7 november 1837 waren deze van Haacht en Wespelaar. Voor dit laatste was een speciaal statuut voorzien; het was een zomerstation "... slechts geopend vanaf 1 mei 1838 tot 1 oktober en alzo van jaar tot jaar" (66). Dichterbij kreeg Hever een station op 4 juli 1878 (67) en Muizen een halte op 25 mei 1879 (68).

De inhuldiging van de lijn Mechelen—Leuven had plaats op 10 september 1837 in tegenwoordigheid van koning Leopold. (69).

Het gebeuren is verlopen volgens een programma opgesteld door minister de Theux: "... Den 10<sup>e</sup> september, ten elf uer 's morgens, zal plaats hebben de plechtige opening van de sektie van de eyzeren weg van Mechelen op Loven. De konvooyen bestaande uit versierde rijtuygen zullen vertrekken van Loven, Brussel, Antwerpen en Dendermonde en aenbrengen ter middensektie van Mechelen de burgerlijke en krijgsoverheden ter plechtigheid uytgenodigd. Het vertrek der konvooyen zal geschieden op de volgende orde: van Loven ten elf uer, van Dendermonde ten elf uer, van Antwerpen ten half twaelf, van Brussel op de middag. Den algemenen trein waerbij zich zullen vervoegen de overheden van de stad Mechelen, zal zich in Mechelen in beweging stellen om aen de statie van Loven aen te komen ten 2 uer in de hierna bepaelde orde: konvooy van Loven, konvooy van Dendermonde, Mechelen en Antwerpen vereenigd, konvooy van Brussel.

Losbrandingen van het geschut zullen aenkodigen het vertrek der konvooyen van Loven, Brussel, Antwerpen, Dendermonde en Mechelen, alsook derzelve doortrek aen de tusschenstations. Het geschut der stad en het geluy der klokken zullen bekend maken de aenkomst van den algemenen trein te Loven. Een tent geschikt tot het ontvangen van hunne majesteiten zal gesteld worden aen de statie van Loven".

Kort nadien op 22 september 1837 volgde de indienststelling van het deel Leuven—Tienen.

A. Verbouwen schreef naar een verslag verschenen in "Le Courrier Belge": "... Elf dagen na de opening van het baanvak Mechelen—Leuven had de plechtige inhuldiging plaats van de lijn Leuven—Tienen. Speciale treinen uit Brussel, Antwerpen, Tienen en Dendermonde brachten 's morgens de overheden en genodigden naar Mechelen, om vandaar kort opeenvolgend te vertrekken naar Tienen. Overal langs de baan had de ganse bevolking uit het omliggende post gevat; men zag grijsaards zich vol bewondering oprichten toen ze die stoeien van rijtuigen zonder paarden zagen voorbijvliegen; vrouwen sloegen krampachtig de handen samen van aandoening. De weg werd afgelegd in twee uur. Om 3.15 uur in Tienen aangekomen, werden de minister van openbare werken en de genodigden ontvangen door het stadsbestuur in een daartoe speciaal opgericht paviljoen. Daarna vertrok men in stoet naar het stadhuis alwaar een banket aangeboden werd. Tot daar ging alles goed.

Voor de terugreis vertrok de eerste trein om zes uur; maar nauwelijks de tunnel van Kuntich door (die is ingestort rond 1850), geraakte de lokomotief "Hercule" een wiel kwijt. Na één uur vruchteloos wachten in volle veld begon een deel van de reizigers de weg te voet voort te zetten en dat over de nieuw aangelegde spoorweg. In het duister tuimelde men over de dwarsliggers of gleeed men de helling der opgehoogde baan af. Eens te Leuven wachtte men daar maar met geduld op "Hercule", die slechts om zes uur 's morgens aldaar met de wagens aankwam. Twee uur later landden de vermoeide reizigers te Brussel aan".

Enkele maanden later, op 29 februari 1838 heeft de minister samen met de ingenieurs Peter Simons en Peter Ragheno de spoorlijn van Brussel tot Ans bereden. De strook Tienen—Ans werd zonder ceremonieel op 22 april 1838 in gebruik genomen.

Peter Ragheno, een der eerste ingenieurs van het arsenaal, werd geboren te Scherpenheuvel op 20 november 1796, als zoon van schrijnwerker Willem en Anna-Maria Theys. Hij vestigde zich te Mechelen op 25 november 1836 als onder-ingenieur bij de spoorweg. Ragheno beleefde hier dus de opbouw en de eerste gloriejaren van het centraal station en het arsenaal. Hij had drie zonen waaronder Willem, de stichter van de latere Usines Ragheno.

Peter Ragheno overleed te Mechelen in zijn woning, Egmontplein 2, op 16 januari 1871 als ere-eerstaanwendend ingenieur en rentenier. Bij K.B. van 12 maart 1872 werd aan zijn weduwe een pensioen van 2335 fr. toegekend.

Bemerking: Volgens het parochieregister van de dopen te Scherpenheuvel is de naam Ragheno foutief. Daar staat Peter Rageno, zoon van Willem en .... (meerdere familieleden uit de streek van Scherpenheuvel dragen de naam Ragens).

In Mechelen werd waarschijnlijk kort na de aanvang van de bouw van de remise voor rijtuigen en het ontvanggebouw, gestart met het optrekken van de werkplaatsen van het arsenaal.

Daarover is weinig met zekerheid bekend. Alleen fragmentarische berichten zijn tot ons gekomen. Zo noteerden wij:

- 3 september 1837 — "... De grote bouwwerken die in het station van Mechelen uit de grond rijzen, wekken de algemene bewondering van de reizigers. Men bouwt er een ontzettend grote smederij. Het depot kan veertig stoomslepers schutten. Andere gebouwen zijn voorbestemd voor de centrale administratie van het ganse spoorwegnet. Het is bijna een echte stad" (70).
- 6 september 1837 — "... Men bouwt nog maer altijd, zonder uytscyden omtrent de statie van den eyzeren weg, buyten de Lovensche en Oude Brusselsche poorten" (71).

- 20 oktober 1837 — "... Buyten de Lovensche poort gaet men nog altijd voorts met nieuwe werkhuyzen te bouwen" (72).

Met verdedigbare argumenten mag afgeleid worden, dat met de bouw van de werkplaatsen van het arsenaal in de tweede helft van 1836 of ten laatste in de eerste helft van het daaropvolgend jaar begonnen werd. In elk geval durven wij vooropstellen dat ze rond het midden van 1839 klaar kwamen.

De stoomlokomotieven die in de loop van 1839 voor grote herstelling ter hand genomen werden zijn ons bekend, eveneens de uitgevoerde herstellingswerken en de data van inkomen en vertrek uit het arsenaal (73).

De eerste was de "Artevelde" van het lokomotiefdepot Brugge die op 30 augustus 1839 voor grote herstelling binnenliep; dan volgden:

- "Le Soleil" van Mechelen op 30 september 1839;
- "Charles V" van Ans op 28 oktober 1839;
- "La Superbe" van Brussel op 30 oktober 1839;
- "Breydel" van Antwerpen op 11 november 1839;
- "Stephenson" van Dendermonde op 13 november 1839.

Het is bijna ondenkbaar hoe het spoorwegpersoneel zich in die beginperiode heeft kunnen behelpen, zonder telefoon en zonder telegraaf. Ook de dagbladers kloeg daarover. Zij schreef de treinvertragingen in het centraal station toe aan het ontbreken van een "kommunikatiemiddel sneller dan de stoom" (74).

In die tijd kwamen de konvoeien uit Antwerpen, Brussel, Dendermonde en Leuven, ongeveer rond hetzelfde moment in het centraal station Mechelen. Een korte poos volstond om de reizigers de gelegenheid te geven van konvooi te verwisselen naargelang de bestemming.

Maar in die dagen was het de gewoonte de samenstelling van de treinen en het aantal stoomslepers aan te passen aan het reizigerspotentieel. Het centraal station voegde aan de konvoeien rijtuigen toe of ontkoppelde er, leverde bijkomende lokomotieven of verminderde het aantal naargelang de noodwendigheid.

Vermits men in Mechelen niet op de hoogte was van de samenstelling en de bezetting van de treinen, vóór het binnenlopen in het station, was het onmogelijk voorbereidende maatregelen te nemen. Vandaar mogelijke vertragingen die grotendeels zouden verdwijnen wanneer Antwerpen, Brussel, Dendermonde en Leuven, het centraal station telegrafisch inlichtingen zouden geven bij het vertrek aldaar.

De toevloed van reizigers bleef steeds even groot. Men sleepte onvoorstelbaar lange treinen soms getrokken door twee, drie en zelfs vier lokomotieven. Zo schreef de pers:

- "... De konvooyen uyt Loven naer Mechelen en terug zijn samengesteld uyt nooit minder dan 50, soms 60 rijtuygen, maendag was het treinstel samengesteld uyt 74 rijtuygen, gesleept door vier lokomotieven" (75).
- "... Uyt Antwerpen liet men ons weten dat daer op 11 september, het konvooy van de eyzeren weg dat daer eergisteren om 4 uer naer Mechelen vertrok, samengesteld was uyt 85 rijtuygen gesleept door drie lokomotieven".

Om aan deze gewaagde en gekke toestanden een einde te stellen en het werk binnen goede banen te leiden, moest de jonge staatsspoorweg dringend aan voorschriften werken.

Het ministerieel besluit van 14 oktober 1837 was hiervan een voorbeeld. In een dertigtal artikelen werden de taken van de leiders en de ondergeschikten, samen met de te volgen

werkwijzen van goed beheer aangeduid (76). Daaruit citeren we :

- Art. 9. Er zijn konvooien met enkelvoudige en met dubbele trekkraft. De konvooien met enkelvoudige trekkraft worden gesleept door één lokomotief; de konvooien met dubbele trekkraft mogen maximum 28 rijtuigen en deze met enkelvoudige trekkraft, niet meer dan 18 rijtuigen slepen.
- Art. 10. De hoogst toegestane belasting van een wagen is 3 ton, of 30 reizigers met hun gewoon reisgoed, of 25 soldaten met hun gevechtsuitrusting.
- Art. 20. Wanneer de konvooien uit Gent of Tienen niet binnen de vastgestelde tijd in Mechelen binnenlopen, mogen de treinen met bestemming Antwerpen en Brussel de reis verder zetten, wanneer één uur verstreken is sedert het vertrek uit Brussel.
- Art. 22. Bij ongeval of avarij tijdens de treinrit moeten de machinist en de hoofdtreinwachter overleg plegen over te nemen maatregelen. Zij gelasten de kantonniers noodseinen te geven voor vraag om hulp.
- Art. 23. In geval van twijfel over de doelmatigheid van de seingeving gelasten zij de dichtstbijwonende kantonnier met het overbrengen van een schriftelijke vraag tot hulpverlening bij het dichtstbijgelegen station. De kantonnier brengt in looppas de vraag tot hulp bij de nabijwonende kantonnier, die op zijn beurt het bericht in looppas naar de volgende kantonnier brengt en zo verder tot bij het station.
- Art. 24. De kantonniers wachten op de hulp of op het antwoord op de vraag tot hulp, bij de kantonnier aan wie zij de vraag hebben doorgegeven. Bij terugkomst brengen zij op hun beurt het antwoord naar hun eigen post en zo verder tot bij de trein in nood.

Van 1835 tot 1855 werd er in de Belgische spoorwegliteratuur met geen woord gerept over de seininrichting (G. Finet, in "Het Spoor" nr. 11/79).

Naar analogie van wat op andere netten gebeurde, werd wanneer de dienst zulks ver-eiste en op sommige welbepaalde baanvakken, de treinopvolging geregeld door wachters. Zij waren opgesteld in wachtershuisjes die langs het spoor en aan de overwegen stonden en met hoorngetoeter de komst van treinen aan elkaar doorseinden. Er bevond zich eveneens een wachter aan de inrit van elk station dat uitgerust was met spoorwissels. Daar bediende deze man de beweegbare seinen, plaatste de spoortoestellen in de juiste stand en verleende de trein toelating tot binnenrijden.

Maar doorgaans was de snelheid niet zo groot en reden de treinen "op zicht" (rijden "op zicht" betekent dat de machinist de snelheid derwijze moet regelen, dat het treinstel voor elke te voorziene hindernis tot stilstand kan gebracht worden).

Pas in 1855 na de ingebruiksname van de morsetelegraaf kwam een eerste seinstelsel in voege.

Onverpoosd vorderde de aanleg van het spoorwegnet. Amper twee-en-een-half jaar na de inhuldiging van de eerste spoorlijn werd op 28 september 1837 de lijn Mechelen—Gent ingehuldigd (77).

Die inhuldiging was voorafgegaan van de indienststelling van het spoor van Dendermonde naar Wetteren. Uit het Staatsblad van 1 september 1837 vernamen wij daaromtrent: "... De minister van openbare werken brengt ter kennis van het publiek, dat vanaf zondag 3 september 1837 het konvooi vertrekkende uit Mechelen om 7 uur, met aankomst te Dendermonde om 8 uur, zijn reis zal voortzetten tot Wetteren en het konvooi vertrekkende uit Mechelen om 14.15 uur, met aankomst te Dendermonde om 15.30 uur, zijn reis insgelijks zal voortzetten tot Wetteren. Van uit Wetteren zullen vertrekken: een konvooi te 10.30 uur en een ander om 18 uur". Waarna wij op 16 september nog vernamen: "... een lokomotief sleepte 7 à 8 geladen wagens van Wetteren tot bij Ledeberg; dit is 200 stappen van de Gentse stadswallen" (78).



Zoals dat het geval was met de terugkerende treinen van de ingehuldigde sekties Mechelen—Brussel en Leuven—Tienen, ging de terugreis na de opening van het spoordeel Mechelen—Gent met moeilijkheden gepaard.

A. Verbouwen vertelde daaromtrent: "... Voor de terugtocht vertrok uit Gent om midernacht een laatste trein. Hij bestond uit niet minder dan veertig rijtuigen en velen konden zelfs geen plaats bemachtigen. Te Mechelen verdeelde men de trein in drieën voor de verschillende richtingen (dat was dan: Antwerpen, Brussel en Leuven). Deze voor Brussel telde nog 1000 tot 1200 reizigers. Onderweg kreeg men last van een opkomende mist en de trein geraakte op de glibberige rails moeilijk vooruit. Toen de reizigers zagen dat hun "convoi" dreigde stil te vallen, sprongen zij er eenvoudig van af en hielpen hem vooruit zo goed het maar kon. Daar men vreesde niet tijdig in Brussel te geraken vóór de eerste morgen-trein die van daar uit moest vertrekken, besloot men de helft van de trein te Vilvoorde te laten en met het ander gedeelte alleen voort te rijden".

Het jaar eindigde met klachten en moeilijkheden:

- Vooreerst waren daar de Engelse machinisten die tot dan onze lokomotieven bestuurden, en verder weigerden te werken bij het vernemen dat de staatsspoorweg Belgen als machinist wou opleiden. In april verlieten zeven Engelse machinisten en daarna de anderen het land. Zij vertrokken naar Rusland waar zij aan voordelige voorwaarden aangeworven werden. Op 26 februari 1838 bestuurden reeds twaalf Belgische machinisten onze lokomotieven (79).
- Daar was ook de kondukteur belast met de leiding van de kookovens die bij het stadsbestuur kloeg, dat de schepen geladen met steenkolen bestemd voor de kookovens, hinder ondervonden van een zandplaat in de Dijle nabij de sluizen van de Molens. De schepen strandden er omdat sedert twee jaar de stadsdiensten verwaarloosd hadden deze hinder te verwijderen.
- Tot de volksvertegenwoordigers werden ook verzoeken gericht om de niet-overdekte spoorwegwagens met dekzeilen te bekleden.
- En er was dan de klacht van ir. De Ridder bij het Mechels stadsbestuur. Hij bekloeg er zich over: "... dat nu het weder van dag tot dag verslecht, nog geen begin gemaakt is met het kasseien van de verbindingsstraat tussen het stadsmidden en het station (80).

Einde 1837 bezat de Belgische Staat 29 lokomotieven. In dat jaar werden nog volgende machines in dienst gesteld: "Rubens", "Artevelde", "Godfried van Bouillon", "La Superbe", "James Watt", "Le Commerce", "Juste Lipse", "Charles Quint", "Les 4 Journées" en "Robert Fulton", allen van de konstrakteur John Cockerill en "Marie de Bourgogne", "Jean van Eyck", "St. Hubert", "Louvrex" en "Vermiliaens", van de Engelse machinebouwer Stephenson. Verder bezat het spoor: 28 tenders, 184 personenrijtuigen en 16 goederenwagens (81).

1838

Uit het dagblad "Journal d'Anvers" van 9 februari vernamen wij volgend spijtig nieuws: "... Naar een Brusselse krant mededeelde, hebben ingevolge de reorganisatie bij het spoor, de HH. Simons en De Ridder hun ontslag aangeboden. Zo deze berichtgeving juist is, zal het

ontslag van deze ingenieurs die met zoveel talent en kunde, leiding gegeven hebben aan de opbouw van de spoorweg een pijnlijke indruk nalaten; temeer daar men kan vermoeden dat er ten hunnen opzichte wel enige onrechtvaardigheden gebeurd zijn”.

Enkele dagen later schreef hetzelfde dagblad: ”... Wij vernemen dat de moeilijkheden tussen de minister van openbare werken en de ingenieurs Simons en De Ridder in der minne geregeld zijn. Die heren denken er niet meer aan de spoorweg te verlaten”.

Maar zo eenvoudig is de kwestie niet verlopen, want op 1 juli 1838 verliet De Ridder toch de staatsspoorweg.

Hij hield zich daarna nog intens bezig met het spoorwegwezen; zij het dan niet als staatsambtenaar. Zo verkreeg De Ridder na openbare aanbesteding en bij K.B. van 16 november 1842, de koncessie voor aanleg en uitbating van een spoorweg van Gent naar Antwerpen-Linkeroever, langs Sint-Niklaas en Lokeren. Voor deze lijn van 49 kilometer uitgevoerd met smalspoor ontwierp hij zelf de wagens, de rijtuigen en de lokomotieven. Eén daarvan ”Le Pays de Waes” staat tentoon in het spoorwegmuseum van het station Brussel-Noord.

Met Peter Simons is het droeviger verlopen. Reeds ziek zijnde aanvaardde hij de leiding van een missie belast met de kolonisatie van Santo-Thomas in Centraal Amerika (82). Hij vertrok op 10 februari 1843 aan boord van de schoener ”Louise-Marie” van de Koninklijke Belgische Marine, kapitein Petit, samen met 120 à 130 medewerkers voorzien van de nodige materialen en mondvoorraad voor zes maand. Maar de man heeft nooit Santo-Thomas bereikt. Peter Simons overleed op 14 mei 1843 aan boord van de ”Louise-Marie”. Zijn lichaam werd in de oceaan neergelaten.

De onenigheid tussen de minister en Gustaaf De Ridder had voor Mechelen belangrijke gevolgen. Nadar bij K.B. van 1 september 1838 beslist werd: ”... Er zal eenen enkelen directeur bestaen onder de onmiddellijke bevelen van den minister voor de geopende ijzeren wegen”, werd met een K.B. van dezelfde datum: ”... J.B. Masui sekretaris-generael van openbare werken, directeur van het bestuur der geopende ijzeren wegen benoemd”.

Datzelfde K.B. verordende: ”... Den zetel van de direktie wordt te Mechelen gevestigd” (83). Alzo werden het centraal station, de centrale werkplaats, het centraal magazijn en de zetel van de direktie van de staatsspoorwegen in Mechelen samengebracht.

Eindelijk werd dan in de maand februari 1838 een aanvang genomen met het goederenvervoer. Maar dan op zeer beperkte schaal, want einde 1837 bezat men amper zestien goederenwagens.

De minister zegde daaromtrent het volgende (84): ”... Het goederenvervoer langs de spoorweg is begonnen in februari 1838. Het beperkte zich tot het verhuren van wagens met een volledige lading van maximum 3000 kg. De administratie bezat in die periode weinig materiaal geschikt voor het goederenvervoer. Dit eerste begin was om zo te zeggen een proef. Het beheer was niet zinnens daaraan veel uitbreiding te geven om voor de toekomst het goederentransport niet te compromitteren, ingeval door een of andere tegenslag dat eerste begin tot een mislukking zou leiden”.

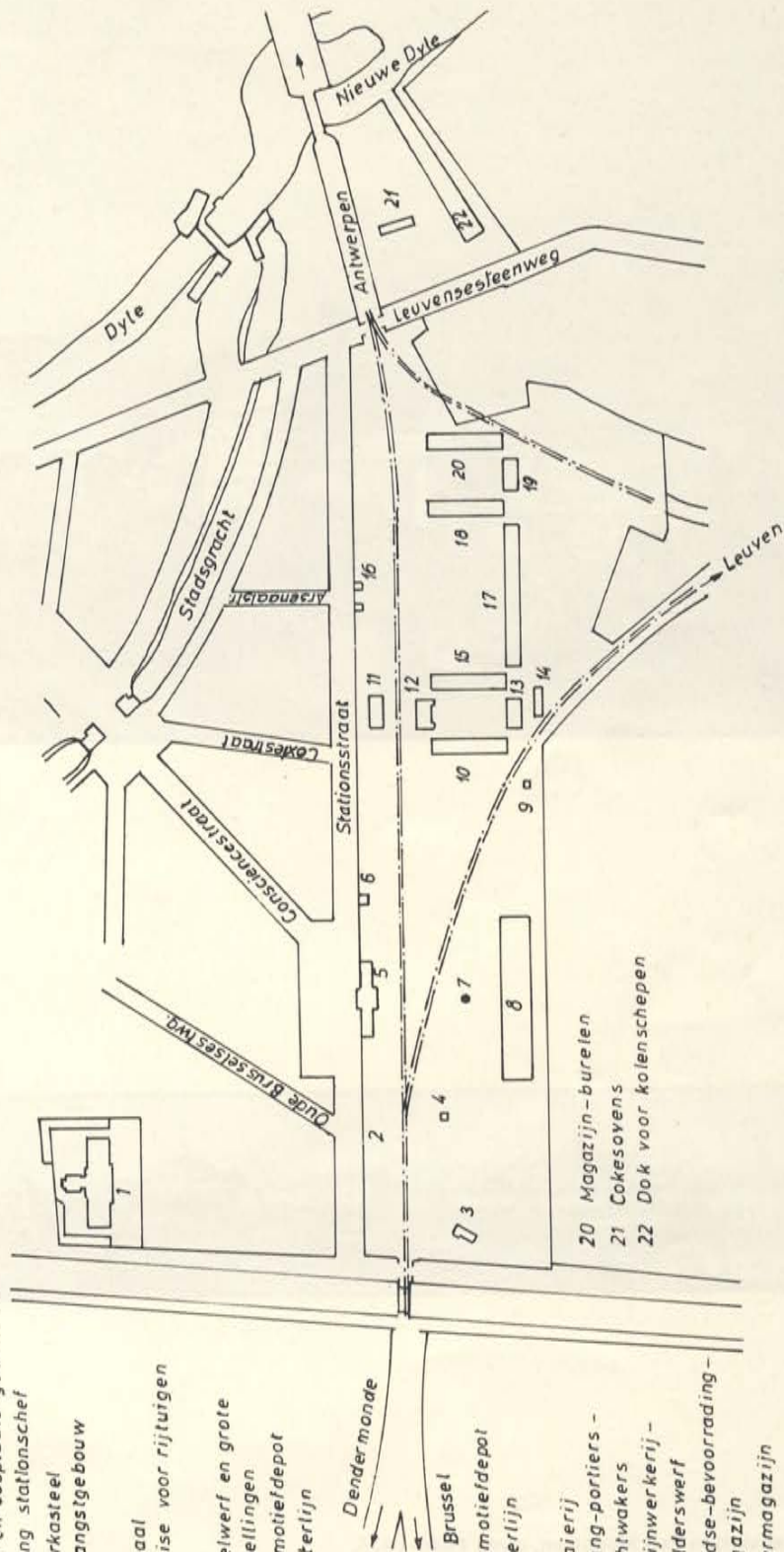
Vanaf begin februari 1838 was het goederenvervoer mogelijk door het huren van een wagen waarin hoogstens 3000 kg mochten geladen worden; later werd dit 4000 kg. De goederenwagens werden in reizigerstreinen ingeschakeld en de huurder moest de goederen vergezellen.

Maar het goederenvervoer op die wijze opgevat oogstte maar een matig sukses. De inkomsten voor de elf eerste maanden bedroegen amper 58.000 fr.

## Centraal Station van Mechelen ca 1838

### LEGENDE

- 1 Kaarsenfabriek later depot
- 2 Laad- en Losplaats goederen
- 3 Woning stationschef
- 4 Waterkasteel
- 5 Ontvangstgebouw
- 6 Mijlpaal
- 8 Remise voor rijtuigen
- 9
- 10 Opstelwerf en grote herstellingen
- 11 Lokomotiefdepot Westertlijn
- 12
- 13 Lokomotiefdepot Oostertlijn
- 14
- 15 Draaiertij
- 16 Ingang-portiers - nachtwakers
- 17 Schrijnwerkerij - schilderswerf
- 18 Smidse-bevoorrading - magazijn
- 19 IJzermagazijn



- 20 Magazijn-burelen
- 21 Cokesovens
- 22 Dak voor kolenschepen



Het centraal station van Mechelen, circa 1840-1845.

Boven: Het ontvanggebouw met verderop de eerste goederenloods en het lokomotiefdepot van de west-  
 lijn.  
 Onder: Links, het centraal depot en de nieuwe goederenloods met het ontvanggebouw. Rechts, het gebouw  
 voor de waterbevoorrading en de remise voor rijtuigen, het eerste bouwwerk van onze staats-  
 spoorweg in Mechelen.

Vanaf april 1839 werd toelating gegeven een deel — eerst één derde, later één vierde — van een wagen te huren. Voor de negen laatste maanden van 1839 waren de inkomsten gestegen tot:

— voor huur van volledige wagen	64.734 fr.
— voor huur van gedeelte van wagen	347.434 fr.

De vrachtprijzen lagen tamelijk hoog. Het was in 1840 dat een tarief, die naam waardig, in voege kwam. Daarin werden de goederen in categorieën ingedeeld met voor elk aangepaste prijzen.

In april 1838 werden wederom belangrijke wijzigingen gebracht aan de sporenbundel van het station. Mogelijk hielden die verband met het beëindigen van de aanleg van het tweede spoor van de lijn Mechelen—Brussel, de indienststelling van de spoorlijn tot bij Oostende en de aanleg van een tweede metalen draaibrug over de Leuvensevaart (85).

Meer dan zestig draaischrijven werden dan tussen de sporen ingewerkt. Ze dienden om de rijtuigen gemakkelijker van het ene naar het andere spoor over te brengen.

Tengevolge van die werken heeft men de initiale mijlpaal een eerste maal verplaatst, toen nog in de initiale aslijn midden een park aangelegd tussen het ontvanggebouw en de remise, meer precies op 80,80 m van de langsaslijn van het ontvanggebouw. In de "Memorieën raekende Mechelen" vonden we daaromtrent: "... Den 25<sup>e</sup> april is de arduynen colonne, de welke den 5<sup>e</sup> mey 1835, met groote cermonie geplaetst is in het middelpunt der statie van den eyzeren weg weggedaen en verder verplaatst" (86).

Een tekening van het provinciaal kadaster van Antwerpen, gedateerd 1841 toont het Mechels stationskomplex zoals het er in 1838 moet uitgezien hebben (situatietekening 1838).

Bovenaan links bij de vaart zien wij de eerste inplanting van de kaarsenfabriek, het later centraal magazijn van de spoorweg. Daaronder het ontvanggebouw en de remise met daartussen de mijlpaal. Naar het midden toe de twee lokomotiefdepots en de verschillende werkplaatsen van het arsenaal; verderop tussen de Leuvensesteenweg en de Dijle de kookovens.

De westerlijn Mechelen—Oostende naderde haar voltooiing wanneer op 12 augustus 1838 de sektie Gent—Brugge ingehuldigd werd. Hier werd de plechtigheid aangekondigd: "... door het losbranden van kanons" (87).

Twee weken later op 28 augustus volgde de indienststelling van het laatste deel van de westerlijn, de sektie Brugge—Oostende.

Volgens de verdediger van ir. De Ridder voor het hof van assisen van Brabant (Staatsblad van 27 augustus 1846) was de kostprijs van aanleg van één kilometer spoor van de westerlijn:

Mechelen—Dendermonde	111.000 fr.
Dendermonde—Gent	150.000 fr.
Gent—Brugge	112.000 fr.
Brugge—Oostende	107.000 fr.

A. de Laveleye stelde dat de lijn Mechelen—Oostende, zijnde 127,4 km lang, tot en met 1859, in totaal 23.454.808 fr. gekost had, dat was 184.070 fr. per kilometer. Hierin waren begrepen de onteigeningen, de grond- en kunstwerken, de sporen en onderliggers, de stations en afhankelijkheden en de studie- en administratiekosten.

De westerlijn Mechelen—Oostende werd in "Le Journal de la Belgique" van augustus 1834 als volgt beschreven:

"De Malines, le tracé, après avoir traversé la chaussée de Bruxelles à l'extrémité du faubourg, la Senne contre le village de Hombeke et le canal de Willebroek, en face de Ramsdonck-Cappellen, lieu principal des approvisionnements de houilles destinées à la consommation du voisinage, se dirige sur Termonde par la droite de Londerzeel, bourg de 4000 habitants et où se fait un commerce notable en grains et en toiles.

De Londerzeel à Termonde, laissant Malderen et Opdorp à droite, on passe entre les villages importants de Buggenhout et Basserode, de plus de 3000 âmes saillant de la chaussée de Termonde à Malines, afin de faciliter les arrivages appartenant aux localités qui débouchent sur ladite chaussée. De cet angle on marche directement sur Termonde qu'on atteint à la porte de Bruxelles.

La direction du tracé de Termonde vers Gand, coupe le canal et la chaussée d'Alost sous le village d'Oudeghem, et elle atteint, à Sgoenaerde, le pavé de Termonde à Gand qu'elle cotoye jusqu'à la hauteur de Wichelen, bourg de 4000 âmes. De ce point la route court en ligne droite sur Wetteren, ville de 8000 âmes, qui possède plusieurs fabriques, usines et tisseranderies.

En sortant de Wetteren, la route longe l'Escaut jusqu'à Melle, elle y traverse la chaussée de Bruxelles au débouché du pavé de Grammont, et elle se dirige, par Saint-Pierre Ledeborg, sur Gand à la porte de Bruxelles, où seraient établies les stations principales et d'où pourront s'étendre des embranchements vers les bassins de commerce.

La route en fer contourne Gand en amont, à l'extérieur de la citadelle, ou, si les conventions le permettent, entre la citadelle et la ville. Ayant ainsi atteint la chaussée d'Audenaerde à l'extrémité du faubourg de Courtray, la route, après avoir traversé l'Escaut et les deux branches de la Lys, vient couper le pavé de Deynse contre le village de Dronghen, de 4700 âmes, et se dirige sur Bruges par le bourg d'Aeltre, de 5300 habitants, en laissant Landegem, où l'on traverse les rigoles de Nevele, à gauche, et Hansbeke et Bellem à droite.

Arrivée à la hauteur d'Oostcamp, où elle croise la chaussée de Courtray au débouché du pavé de Loppem, la route longe le canal de Gand à Bruges jusqu'à l'entrée de la ville; et contourne l'enceinte, en atteignant la porte de la Boverie, d'où partirait la branche de jonction vers le grand canal maritime.

De ce point, afin d'établir la nouvelle voie dans les localités les plus avantageuses, et de faciliter éventuellement l'exécution d'un embranchement par Ghistelles sur Nieuport, il importera de détourner le tracé de Bruges à Ostende par Jabbeke et Oudenbourg, en courant la chaussée de Thourout à l'ancienne barrière, et celle de Nieuport au hameau de Varsenaire.

Du village d'Oudenbourg où elle traverse le canal de Passchendaele, la route se dirige, soit par les fortifications, soit en traversant le nouveau canal de Slykens, et en longeant sa digue orientale, pour aboutir au port" (88).

Zo had de jonge Belgische Staat in minder dan vier jaar een spoorwegverbinding uitgewerkt tussen de Noordzee en de Maas, met van uit het centraal station Mechelen vertakkingen naar de havenstad Antwerpen en de hoofdstad.

Het moeilijke deel Ans—Luik met de beruchte helling volgde op 1 mei 1842 en het bochtig deel Luik—Verviers op 18 juli 1843. De verbinding met Duitsland kwam tot stand op 23 oktober 1843.

Het centraal station van Mechelen kwam nu pas tot volle ontplooiing. Hier gaven konvoien komende uit Ans, Antwerpen, Brussel, Dendermonde, Gent, Leuven, Oostende en Tienen elkaar verbindingsgelegenheid.

Het station moet een geweldige indruk gemaakt hebben op diegenen die voor de eerste maal, de aldaar heersende bedrijvigheid onder ogen kregen.

In bombastische stijl, eigen aan die tijd, beschreef de verslaggever van de Parijse krant "La Conciliation" in een artikel getiteld "Une heure à Malines" de stad Mechelen, de spoorwegen en dat enig schouwspel dat het centraal station te bieden had als iets dat nergens zijn



Boven: Egide Walschaerts, werktuigkundige, uitvinder van het "Stoomverdelingsmechanisme Walschaerts".  
Onder: De Leegheid, te Mechelen. Het voorlaatste huis rechts, thans verbouwd, is het geboortehuis van E. Walschaerts.

gelijke had. Hij besloot zijn relaas met: "... Wij geloven niet dat er in Europa een groter spektakel te beleven valt dan hier, waar op één punt vijftien tot twintig lokomotieven mekaar kruisen om er al de schatten van België samen te brengen".

In de maand augustus deed een jonge Mechelaar, de toen achttienjarige Egide Walschaerts, de uitvinder van de "stoomverdeling Walschaerts" zich opmerken. In een tentoonstelling gewijd aan de Mechelse industrie stelde hij een zelfgebouwde lokomotief op schaal 1/20 tentoon. Onze regering kocht het lokomotiefje en gaf de jonge Walschaerts de gelegenheid aan de universiteit van Gent te studeren (89).

Egide Walschaerts werd geboren te Mechelen op 20 januari 1820, als zoon van meester-schrijnwerker Corneel Walschaerts en Maria, Catharina Van Hoeck, wonende in de Leegheid. Hij huwde op 22 oktober 1842 te Mechelen met Maria, Catharina Frans. In de huwelijksakte staat: "... wonende te Gent, werktuigkundige, gehecht aan de administratie van de spoorwegen" (90).

Walschaerts nam op 5 oktober 1841 een patent op het door hem uitgevonden stoomverdelingsmechanisme (91). Het daaropvolgend jaar heeft het arsenaal van Mechelen hem als werktuigkundige aangeworven. Op vierentwintigjarige leeftijd werd onze stadsgenoot tot werkmeester in het lokomotiefdepot van Brussel-Zuid bevorderd. Onder zijn toezicht werd daar op 2 september 1848 voor de eerste maal een stoomverdelingsmechanisme Walschaerts op een stoomlokomotief opgesteld.

Walschaerts overleed te Brussel op 18 februari 1901.

Voor hem is hier geen borstbeeld, geen straatnaam aan hem gewijd. Weinigen kennen hem, maar haast al de stoomlokomotieven over de ganse wereld gebouwd, werden naar zijn uitvinding uitgevoerd.

In de loop van het jaar verschenen verschillende koninklijke en ministeriële besluiten, betrekking hebbende op de spoorwegen:

- Het K.B. van 31 januari 1838 behandelende de administratieve reorganisatie van het spoorwegbeheer. Het was ingevolge die reorganisatie dat de hoofdingenieurs-direkteur De Ridder en Simons zich benadeeld voelden en G. De Ridder ontslag nam.
- Het K.B. van 1 september 1838 regelende de dienstkleedij van het spoorwegpersoneel. Daaruit noteerden wij:
  - "Pour le chef-garde au chemin de fer, habit-veste en drap bleu, collet idem, double galon en argent bordant le collet, boutons blancs.
  - Pour le machiniste, veste en drap bleu, collet idem, bordé d'un galon en argent, soutenu d'une baguette.
  - Pour le garde-convoi et le chauffeur, même habit-veste, collet bordé d'un galon en argent et un numéro.
  - Pour les gardes en général, capote bleu, collet rouge, casquette ou chapeau en cuir vernissé portant un numéro.
  - Pour l'ouvrier, une plaque au bras gauche, portant l'inscription "Chemin de fer" et un numéro.
- Met het K.B. van 1 september 1838 kwam de instelling tot stand van een pensioen- en hulpkas voor weduwen en wezen van alle bedienden die bij koninklijk- of ministerieel besluit benoemd waren. Daaruit noteerden wij:
  - Art. 3. Bijdragen 3 % voor deze met een wedde hoger dan 5000 fr.; 2,5 % voor deze met een wedde begrepen tussen 2500 fr. en 5000 fr. en 2 % voor deze met een wedde lager dan 2500 fr.
  - Art. 8. Weduwen met één of meer minderjarige kinderen ontvangen een pensioen van 20 % van de wedde die hun echtgenoot bij zijn overlijden genoot.





Boven: Spotprent, illustrerend de knibbelpartijen tussen de koetsiers en de pakjesdragers voor het Mechels station.  
Onder: Lokomotiefmachinist en hoofdtreinwachter in de ambtskledij voorgeschreven door K.B. en A.R. van september 1838.

Art. 9. Weduwen zonder kinderen ontvangen 16 %.

Art. 10. Zijn er meer dan drie minderjarige kinderen, dan geniet de weduwe een toeslag van 3 % voor elk van de andere kinderen.

— Het ministerieel besluit van 1 september 1838 omvattende 371 artikelen en regelende de opdrachten en plichten van het personeel. Daaruit noteerden wij:

Art. 14. De ingenieurs inspekteren aandachtig en te voet, minstens éénmaal om de twintig dagen de spoorsektie voor dewelke zij verantwoordelijk zijn.

Art. 18. De kondukteurs belast met de onderhoudswerken van de spoorsektie voor dewelke zij verantwoordelijk zijn, inspekteren de sektie te voet minstens éénmaal om de twee dagen.

Art. 38. De bareelwachters moeten 's morgens driekwart uur vóór het voorbijrijden van de eerste regelmatige trein op hun post zijn. Het is hun op straf van wegzending verboden hun post te verlaten of hun woonhuis te betreden. Zij mogen het werk slechts verlaten een half uur na het voorbijrijden van de laatste regelmatige trein.

Art. 150. De werkduur van de werklieden in het arsenaal en van de andere stations is vastgesteld op tien uur. De werklieden hebben één uur voor het middagmaal, een half uur voor het morgendontbijt en een half uur voor het avondeten.

Diegene die meer dan tien minuut te laat op het werk komt, verliest een kwart van zijn dagloon.

Art. 361. Elk ongeluk veronderstelt een fout.

Art. 362. Elke fout veronderstelt een schuldige.

In het jaar 1838 waarin het goederenvervoer startte, werden 84 nieuwe goederenwagens in dienst gesteld.

Het rollend materiaal van de staatsspoorweg was dan aangegroeid tot: 52 lokomotieven, 42 tenders, 314 personenrijtuigen, 100 goederen- en 14 dienstwagens (92).

## 1839

Over het jaar 1839 zijn weinig berichten tot ons gekomen.

Er waren de steeds terugkerende moeilijkheden met het stadsbestuur, betreffende de overlast die de treinreizigers en het spoorwegpersoneel ondervonden, wanneer zij de stad wilden betreden na het sluiten van de stadspoorten.

Ook de gedragingen van de koetsiers en de pakjesdragers, die de treinreizigers opwachtten en hun diensten aanboden, waren oorzaak van klachten: "... Onder elkaar werd er getwist en sommigen gingen zover het reisgoed uit de handen van de reizigers te ontrukken, hun alzo verplichtende hun huurrijtuig te kiezen".

Vermeldenswaard is een verslag van 12 november 1839 door de minister aan de Wetgevende Kamers aangeboden. Het leerde ons welke opvattingen de administratie er toen op nahield, in verband met de inrichting van de stations en de exploitatie van het materiaal (93).

"... Het karakter en de inrichting van de stations is niet voor allen dezelfde. Sommige stations zijn ingericht voor het vertrekken en aankomen van konvooien, de anderen zijn gewone doorgangsstations. De eersten zijn vanzelfsprekend de belangrijkste.

Tot de eerste categorie behoren Brussel, Mechelen, Antwerpen, Gent en voorlopig ook nog Ans. Tot de tweede Leuven, Tienen, Dendermonde en Brugge. Daarbij komen nog de secundaire stations.

De hoofdstations beschikken over een sporenbundel geschikt voor het ontvangen en vormen van konvoeien, lokomotiefdepots, loodsen voor rijtuigen en herstellingswerkplaatsen. De werkplaatsen voor de grote herstelling van het materiaal zijn samengebracht in het centraal station van Mechelen, wat verrechtvaardigt de belangrijke geldsommen, die besteed werden aan de gebouwen en de inrichting van dit station (zie nota).

Het karakter van de stations is niet uitsluitend bepaald door de belangrijkheid van de lokaliteit. Zo dankt Mechelen haar belangrijkheid aan het feit, dat aldaar het middelpunt van het spoorwegsysteem ingericht is en er vier belangrijke spoorwegaders samenkomen.

Voor de lokomotieven ligt de zaak anders. In een goed beheer mogen zij geen afstanden groter dan 50 tot 60 km afleggen zonder geschouwd te worden. De aflosstations voor lokomotieven werden naar dit principieel ingericht. Zo is het station Tienen, halfweg Mechelen—Luik, als aflosstation gekozen vóór het belangrijkere en meer bevolkte Leuven. De afstand Leuven—Luik was te groot en de afstand Leuven—Mechelen te klein.

Ook rijtuigen mogen niet te ver van een bepaald vertrekpunt verzonden worden".

De minister besloot zijn verslag met een vergelijking te maken tussen de verschillende stations: "... Zo is het station Groendreef te Brussel niet een derde van het in aanbouw zijnde Bogardstation (dat was op de Rouppeplaats), niet het vierde van het station Mechelen, niet de helft van het station Gent, minder groot dan de stations Leuven en Brugge en slechts een weinig groter dan het station Tienen".

Bemerking: De benaming "station" was in die dagen de verzamelnaam van de verschillende diensten binnen éénzelfde spoorwegcomplex. Zoals: de reizigers- en goederendienst met zijn sporenbundel, de herstellings- en onderhoudswerkplaatsen van het materiaal, de onderhoudsdienst van de spoorbanen, de lokomotiefdepots, de kookovens, enz...

Uit het "Rapport sur l'administration et la situation des affaires de la ville de Malines — 1839", vernamen wij: "... De administratie van de staatsspoorweg heeft een brandweerdienst ingericht in het centraal station" (94).

De brandweerdienst van het arsenaal heeft aan de eigen dienst, maar nog meer aan de stad Mechelen en omgeving, veel diensten bewezen. Het volstaat oudere schriften te lezen. Die brandweerdienst beschikte over getrainde brandweerslui en uitstekend materiaal. Reeds in 1866 bezat die dienst een stoombrandweerpomp; een toestel dat de stad zich pas in juni 1898 aanschafte.

Het reizigersmateriaal was in de beginperiode ingedeeld in drie klassen: de niet overdekte bankwagens, de overdekte bankwagens en de diligences, respektievelijk 3<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> en 1<sup>e</sup> klas. De luxueuse berlines vormden een soort extra eerste klas (men is er niet zeker van dat zij op 5 mei 1835 in gebruik waren).

Naar aanduidingen van U. Lamalle, A. Verbouwen en tekeningen van 1836 en 1896 kunnen de reizigersrijtuigen als volgt beschreven worden.

- De niet overdekte bankwagens geschikt voor dertig reizigers waren eenvoudige platte bakwagens met lage schotten, zonder deuren en met dwarsliggende banken zonder leuning. Men klom op de wagens langs een laddertje en dan klauterde men maar de banken over, want een doorgang was er niet.
- De overdekte bankwagens met schotten die tot borstweringshoogte oprezen, waren verdeeld in drie afdelingen met zijdeuren, elk voor tien reizigers. Zeildoeken aan het dak bevestigd konden langs stangen naar omlaag geschoven worden. Die beschermden de reizigers tegen stof en buien.
- De diligences bezaten twee afgesloten afdelingen gescheiden door een dwarsgang. Zij boden plaatsruimte voor achttien reizigers.
- De berlines waren zeer luxueus en maakten een extra eerste klas uit. Zij hadden drie afgesloten afdelingen, elk voor zes reizigers. Zoals de diligences waren zij rijkelijk gestoffeerd, met tapijten op de vloer. Langs de buitenzijde was op elk van de vier hoeken een lantaarn aangebracht. De vering was bijzonder goed verzorgd en opgevat naar het model van de koetsen van welstellende lieden.

De niet overdekte bankwagens waarover veel verhalen geschreven werden, zijn in oktober 1843 buiten gebruik gesteld en dan nog maar alleen tijdens de wintermaanden. Zij werden dan vervangen door overdekte bankwagens (Staatsblad van 24.10.1843). Voor de lijnen Brussel—Mechelen—Antwerpen en Brussel—Tubeteke was die maatregel van kracht in oktober 1841. De overdekte wagens werden reeds in november 1840 verbeterd. De zeildoeken werden dan vervangen door beglaasde ramen.

De eerste rijtuigen waren niet verwarmd en niet verlicht. Ook de koppeling tussen de voertuigen was primitief. Verende buffers en schroefkoppelingen die de buffers tegen elkaar aansloten, kende men niet. De verbinding was verzekerd door kettingen.

De ruwe schokken bij het aanzetten, versnellen, vertragen en stilhouden waren, buiten het ongemak voor de reizigers, oorzaak van kettingbreuken. Dan brak het treinstel in twee. Het gebeurde dat de lokomotief dan met het voorste treindeel verder reed, het overige achterlatend, soms in open veld en in de duisternis. Dat was nog het geval in augustus 1850.

Naar tekeningen van 1836 (voor de berline van 1896) hadden de voertuigen volgende technische kenmerken (uitgedrukt in meter).

Voertuig	Afstand as tot as	Diam. wielen	Totale lengte	Grootste breedte	Aantal reizigers
Niet overdekte	1,766	0,91	3,63	2,24	30
Overdekte	1,950	0,91	4,63	1,88	30
Diligence	2,180	0,945	4,60	2,83	18
Berline	2,130	0,91	5,45	1,83	18

Een goederenwagen omgevormd tot niet overdekte bankwagen had volgende technische kenmerken.

Goederenw.	1,435	0,91	3,60	2,56	20
------------	-------	------	------	------	----

Het spoorwegbeheer wijzigde een tweede maal de spoorwegtarieven op 3 februari 1839 (95).

In die periode werden ook de vier rijtuigklassen teruggebracht tot drie: de diligences, de bankwagens en de overdekte wagens.

Behalve voor het langere traject Gent—Brugge werden voor de anderen als Mechelen—Brussel, Mechelen—Antwerpen, Mechelen—Leuven, Mechelen—Dendermonde, Dendermonde—Gent, Brugge—Oostende, Leuven—Tienen, Tienen—Waremmen en Waremmen—Ans éénvormige tarieven toegepast, vastgesteld op 2 fr. voor diligence, 1,25 fr. voor bankwagen en 1 fr. voor overdekte wagen. Voor het lijnstuk Gent—Brugge werd 3,50 fr. voor diligence, 2,25 fr. voor bankwagen en 1,75 fr. voor overdekte wagen aangerekend.

Einde 1839 bezat de Belgische spoorweg:

82 lokomotieven waarvan 18 met cilinders van 14 inch, 5 met cilinders van 13 inch, 11 met cilinders van 12,5 inch, 32 met cilinders van 12 inch en 16 met cilinders van 11 inch;

71 tenders;

392 personenrijtuigen waaronder 9 berlines, 86 diligences, 140 chars-à-bancs, 65 wagons-couverts en 92 wagons-non-couverts;

402 goederenwagens waaronder 310 eigenlijke goederenwagens, 29 kolenwagens, 4 beestenwagens, 6 paardenwagens, 8 rijtuigwagens en 45 bagagewagens;

63 dienstwagens waaronder 9 hulpwagens, 15 kookwagens, 7 werkhuiswagens, 9 werk-wagens en 23 wagens voor onderhoudswerken.

Hiervan waren op 1 november, 15 lokomotieven, 87 personenrijtuigen en 17 goederenwagens in herstelling (96).

## 1840

M. Macwy, zaakgelastigde van de Verenigde Staten bracht op 24 april met het stoomschip "Soha", een model van een Amerikaanse spoorwegpostwagen (97).

Het postrijtuig werd als volgt beschreven: "... Uitwendig is het voertuig opgevat als een berline. Inwendig is het zodanig ingericht dat de postbedienden tijdens de treinrit de briefwisseling kunnen sorteren; daartoe zijn in het rijtuig vele kompartimenten ingebouwd".

Afhaling en bestelling aan huis van goederen verzonden met de spoorweg is geen vinding van deze tijd.

Het ministerieel besluit van 14 augustus 1840 regelde deze dienst in Brussel, Mechelen, Antwerpen, Leuven, Dendermonde, enz. Ook voor de tussenstations Vilvoorde, Duffel, Oude-God, Kontich, Haacht, Kapelle-op-den-Bos en Malderen was een gelijkaardige regeling voorzien.

Het vervoer, het laden en lossen werd bij openbare aanbesteding toevertrouwd aan een vrachtvoerder. Een zekere Frans Lefebure verzekerde in Mechelen die opdracht voor de aannemingsprijs van 6 frank en 50 centiem daags per vrachtwagen met paard en voerder. De wagen werd vergezeld door een fakteur van de spoorweg, belast met het innen van de gelden en de administratieve formaliteiten.

Het reglement voorzag ondermeer:

- Art. 1. De wagens moeten stevig zijn, het opschrift "Chemin de Fer — Service des Marchandises" dragen, voorzien zijn van een lederen dekzeil en bespannen met goede en sterke paarden.
- Art. 3. De ondernemer draagt zorg voor de wagen, de paarden, het loon en de kledij van de voerder; die kleding moet uniform zijn met die van het spoorwegpersoneel.
- Art. 4. De werkuren zijn vastgesteld:  
in de zomer: van 6 tot 20 uur;  
in de tussenperiode: van 7 tot 18 uur;  
in de winter: van 8 tot 16 uur.

Konkreet kunnen wij de belangrijkheid van het Mechels spoorwegcomplex zoals het er op 1 november 1840 uitzag, beschrijven aan de hand van het verslag van 2 februari 1841 aan de Wetgevende Kamers.

Het eigenlijk station, het arsenaal en de kookovens beschikten over drieëndertig in steen of vakwerk opgetrokken gebouwen en loodsen, waartussen als belangrijkste:

- een ontvanggebouw met een gevellengte van 62 m;
- een remise voor rijtuigen van 137,75 m × 25 m;
- een schilderswerf van 115,60 m × 15 m;
- vier loodsen elk van circa 65 m × 13 m;
- drie lokomotiefdepots elk van 25,80 m × 12,60 m, waaronder één voor "lokomotieven vertrekkenklaar".

Dat ganse terrein was om zo te zeggen bezaaid met draaischijven, we telden er eenenzestig:

- acht draaischijven met een diameter van 3,95 m voor lokomotieven ;
- een draaischijf met een diameter van 4 m voor lokomotieven ;
- vierentwintig draaischijven met een diameter van 2,40 m voor rijtuigen ;
- achtentwintig draaischijven met een diameter van 3,05 m voor rijtuigen.

Uit het Staatsblad van 14 december 1840 lazen wij: "... In de beginperiode moest de Belgische spoorweg beroep doen op de ondervinding van enkele buitenlandse technici. Maar de leerlingen zijn nu meesters geworden in het vak en de werkplaatsen van Brussel en Mechelen, leerscholen voor vreemde ingenieurs en werklieden. Niet alleen geleerden en industriëlen komen kennis opdoen, ook bedienden en werklieden uit alle landen leren hier het spoorwegberoep. Zelfs de neef van de beroemde Stephenson is gedurende zes maand in opleiding geweest in het arsenaal van Mechelen.

Op vraag van vreemde spoorwegnetten zend onze administratie haar ingenieurs, meester-gasten, bedienden en werklieden zo onder meer naar Mulhouse, Thun, Amsterdam, Keulen, Dusseldorf, Parijs, enz."

Het effectief lokomotieven was eind 1840 als volgt verdeeld :

- Ans : 7 lokomotieven in dienst ;
- Antwerpen : 8 lokomotieven in dienst ;
- Brugge : 6 lokomotieven in dienst, waaronder "Bayard" ;
- Brussel : 12 lokomotieven in dienst ;
- Dendermonde : 3 reservelokomotieven, waaronder "Stephenson" ;
- Gent : 11 lokomotieven in dienst en 5 reservelokomotieven, waaronder "La Flèche" ;
- Kortrijk : 4 lokomotieven in dienst ;
- Mechelen : 20 lokomotieven in dienst en 11 reservelokomotieven, waaronder "L'Éléphant" en "L'Eclair" ;
- Oostende : 5 lokomotieven in dienst.

In het arsenaal van Mechelen waren eind 1840, 7 lokomotieven in grote herstelling waaronder "Le Rapide" en "Le Belge" (99).

Wie nieuwsgierig is naar de aard en het belang van de werken uitgevoerd aan de lokomotieven in grote herstelling, leze wat volgt :

- "Le Rapide" : In dienst gesteld vanaf juli 1835 en in herstelling in het arsenaal sedert 15 januari 1840. Uit te voeren werken : Vervanging van 4 trekkers, 4 draagstoelen en 725 klinknagels van de ketel, 2 cilinders, 2 cilinderdeksels, 1 stoomregelaar, 2 koperen waterpompen en kleppenkasten. Herstelling van twee paar wielen en de algehele vernieuwing van bijna alle onderdelen van het bewegingsmechanisme.
- "Le Belge" . In dienst gesteld vanaf 30 december 1835 en in herstelling in het arsenaal sedert 14 december 1839. Uit te voeren werken : Herstelling van drie paar wielen, vervanging van de koperen vuurhaard, 5 draagstukken van de ketel, 2 trekkers en 6 versterkingsstukken van de vuurhaard, 278 koperen bouten, 692 klinknagels en verschillende stukken van het bewegingsmechanisme.
- "Godfried van Bouillon" : In dienst gesteld vanaf 28 mei 1837 en in herstelling in het arsenaal sedert 28 november 1839. Uit te voeren werken : Herstelling van het bewegingsmechanisme en de draagmetalen.
- "Le Congrès" : In dienst gesteld vanaf 20 september 1838 en in herstelling in het arsenaal van 30 juni tot 30 augustus 1840. Uit te voeren werken : Vervanging van 2 koperen waterpompen en 1 drijf wiel.

- "L'Escaut": In dienst gesteld vanaf 10 juni 1836 en in herstelling in het arsenaal sedert november 1839. Uit te voeren werken: Vervanging van de rookkast, de zuigers en 87 kookbuizen.
- "Firefly": In dienst gesteld vanaf 25 maart 1840 en in herstelling in het arsenaal van 16 juni tot 18 juli 1840. Uit te voeren werken: Vervanging van de zuigers, het boven-deel van de schouw en 2 klepkasten (100).

## 1841

Met het K.B. van de maand maart kreeg het centraal magazijn van de staatsspoorweg zijn vestiging te Mechelen. Het werd belast met de bewaring en de bevoorrading van goederen nodig voor de verschillende diensten (101).

De gebouwen gelegen op de hoek van de Leuvensevaart en de Stationsstraat waarin het centraal magazijn zich in 1843 vestigde, zijn nu ingenomen door de Regie van P.T.T. Zij werden in de jaren 1836-1837 opgetrokken en bedoeld als fabriek voor vervaardiging van kaarsen. Kaarsen werden er nooit gemaakt. Reeds in oktober 1838 werd het gebouw aan een Engelse firma verkocht, beheerd door William en John Fairbairn die er machines voor weve-rijen, stoomketels en zo meer dachten te bouwen. Ook die goede voornemens vielen in het water, waarna de spoorweg zich in 1843 over de gebouwen ontfermde en vergrootte (102).

De aard van de voertuigen, de samenstelling van de konvoeien en de bezetting van de reizigers- en goederentreinen, zoals die op onze spoorbanen in de eerste helft van 1841 reden, zijn bekend uit een verslag van de spoorwegadministratie (103).

- Afstanden afgelegd tijdens de zes eerste maanden van 1841 (uitgedrukt in mijl = 5 km):
 

Gewone reizigerstreinen	96.261
Speciale reizigerstreinen	520
Gewone goederentreinen	19.968
Speciale goederentreinen	14.537
Totaal voor zes maand	131.286
- Gemiddeld aantal voertuigen ingeschakeld in een reizigerstrein op de :
 

Noorderlijn	11
Oosterlijn	10
Zuiderlijn	8
Westerlijn	14
Gemiddelde	11
- Gewone samenstelling van een reizigerskonvooi :
 

Diligence	2
Overdekte wagen	2
Niet overdekte wagen	4
Pakwagen	1
Goederenwagen	2
Totaal	11
- Gemiddeld aantal reizigers per konvooi bij vertrek uit :
 

Ans	72
Antwerpen	101
Brussel-Noord	95
Brussel-Zuid	93
Kortrijk	71
Oostende	54
Gemiddelde	81

- Gemiddeld aantal reizigers per rijtuigklasse in een gewoon konvooi :
 

Diligence	8 dat was 4 per voertuig
Overdekte wagen	26 dat was 13 per voertuig
Niet overdekte wagen	47 dat was 12 per voertuig
Totaal per konvooi	81

 De bezettingsmogelijkheid van een konvooi van die samenstelling was berekend op 216 reizigers.
  
- De eerste zes maanden van 1841 werden met goederenkonvoeien volgende vrachten verzonden uit (uitgedrukt in kg) :
 

Ans	20.673.000
Antwerpen	15.673.107
Brussel	7.744.323
Gent	4.889.143
  
- Gemiddelde bevrachting van elk goederenkonvooi met bestemming naar (uitgedrukt in kg):
 

Ans	51.425
Antwerpen	86.592
Brussel	42.786
Gent	37.708
Gemiddelde	54.628
  
- Totaal aantal goederenwagens ontvangen tijdens de eerste zes maanden te :
 

Ans	11.604
Antwerpen	6.268
Brussel	2.777
Gent	4.902
  
- Gemiddeld aantal wagens per goederenkonvooi bij vertrek uit :
 

Ans	28,9
Antwerpen	34,6
Brussel	25,3
Gent	37,7
Gemiddelde	31,5

 Aan het verslag werd toegevoegd dat een goederenkonvooi met gemiddeld 31,5 voertuigen samengesteld was uit 3 reizigersvoertuigen, 2,5 dienstwagens en 26 goederenwagens.

Wie denkt dat men nu pas snel kan rijden, vergist zich want in augustus 1841 legde de koninklijke trein het traject van Mechelen naar Groendreef af in zestien minuut.

Het dagblad "Emancipation" schreef hierover het volgende : "... Het speciaal koninklijk konvooi was in Mechelen om 5 1/2 uur 's namiddags aangekomen. Omdat de vorst nog een belangrijke brief naar Parijs wou zenden die vóór 6 uur op het postkantoor te Brussel moest afgegeven worden, heeft de lokomotief "Vermiliaens" het traject Mechelen—Groendreef in zestien minuut afgelegd. Alzo kon de brief nog vóór 6 uur gepost worden" (104).

Een verdere stap naar de verbinding van het centraal station Mechelen naar het zuiden en de Franse grens werd gezet bij de indienststelling van de eerste Brusselse Noord-Zuidverbinding.

Na de inhuldiging van het Bogardstation en de spoorweglijn Brussel—Tubekke werd in september 1841 een eerste Noord-Zuidverbinding tot stand gebracht. Die verbinding die in 1871 afgeschaft werd, vertrok van het station Brussel-Groendreef en liep gewoon langs de Brusselse boulevards tot bij het Bogardstation.



In "De Geschiedenis der Belgische Spoorwegen" vertelde U. Lamalle: "... Zolang de exploitatie van deze verbinding duurde, liep een bediende vóór de treinen uit. Hij was voorzien van een bel en een rode vlag om het volk te verwittigen uit de weg te gaan. 's Nachts werd de rode vlag door een rode lantaarn vervangen".

De aanbesteding van een tweede spoorwegdraaibrug (nu een dubbelsporige) over de Leuvensevaart, had plaats op 13 september 1841 (105).

Maar pas op 2 mei van het volgend jaar is een zekere Detiège, aannemer uit Tienen, met het werk gestart. De brug werd in 1843 in dienst gesteld, 22 m oostwaarts van de bestaande enkelsporige draaibrug (uit 1836).

Na de vernieling op 17 mei 1940, werd ze het volgend jaar door een dubbelsporige ophaalbrug vervangen ; die werd in 1959 afgebroken.

Met een tabel opgemaakt ingevolge een vraag van de Centrale Kommissie en waarschijnlijk opgesteld eind 1841, gaf de minister de lijst van het Mechels stationspersoneel en hun jaarwedde (106).

Dienst station	Stationschef	2700
	Toezichter 2 <sup>e</sup> klas	1500
	Toezichter 3 <sup>e</sup> klas	1200
	Tweede schrijver	1200
	Politieofficier	1200
	Adj. Politieofficier	960
	Adj. Politieofficier	960
	Portier	720
	Portier	800
	Zaalwachter	1200
Dienst reizigers	Ontvanger	1800
	Eerste schrijver	2200
	Tweede schrijver	1200
	Boventallige bureauijongen	720
Dienst goederen	Eerste schrijver	1800
	Derde schrijver	900
	Boventallige fakteur	1500
	Fakteur (3)	1200
	Weger	960
	Werklieden (23)	
Personeel van het lokomotiefdepot van de oosterlijn		
	Werkhuisoverste	3500
	Machinist (1)	3000
	Machinist (5)	2000
	Stoker (5)	1200
Personeel van het lokomotiefdepot van de westerlijn		
	Werkhuisoverste	2500
	Machinist (7)	2000
	Stoker (5)	1200

Personeel van het arsenaal

Grote herstelling	Werkhuisoverste	6000
	Toezichter 2 <sup>e</sup> klas	1500
	Tekenaar 3 <sup>e</sup> klas	1200
	Asp. kondukteur (2)	1000
	Portier	700
Opstelwerf	Toezichter 1 <sup>e</sup> klas	1800
Centraal magazijn	Magazijnbewaarder	2100
	Toezichter 3 <sup>e</sup> klas	1200
	Opsteller 2 <sup>e</sup> klas	1200
	Portier	720
Gieterij	Toezichter 1 <sup>e</sup> klas	1800
Draaiërij, schrijnwerkerij	Kondukteur 2 <sup>e</sup> klas	2000
	Hulpopziener	900
Rijtuigwerkplaats	Eerste toezichter	2100
	Hulptoezichter	900
	Portier	720
Kookovens	Toezichter 2 <sup>e</sup> klas (2)	1500
	Portier	600

Het verslag van 2 juni 1842 van de minister van openbare werken aan de Wetgevende Kamers leerde ons een en ander over de werkzaamheden in het arsenaal. In 1841 werden daar vervaardigd :

Niet overdekte wagens voor reizigers	9
Overdekte wagens voor reizigers	4
Goederenwagens met dekzeilen	184
Wagens voor het vervoer van vee	6
Wagens voor het vervoer van paarden	3
Wagens voor het vervoer van rijtuigen	13
Gesloten goederenwagens	13
Hulpwagens	2
Kookwagens	20
Onderhoudswagens	15

In dezelfde periode sloopte het arsenaal :

Tenders	1
Gewone berlines	5
Overdekte wagens	2
Niet overdekte wagens	37

Wat betreft de herstelling van rijtuigen vernamen wij uit datzelfde verslag: "... Afgezien van de gewone onderhoudswerken in de werkplaatsen van Brussel, Mechelen, Antwerpen, Gent, Brugge, Oostende, Kortrijk, Tienen, Ans en Bergen worden alle rijtuigen jaarlijks in het arsenaal geschouwd en hersteld".

De staatsspoorweg stelde tijdens het jaar 1841 volgend nieuw materiaal in dienst: 4 lokomotieven, 12 tenders en een koninklijke berline.

Die koninklijke berline moet de koning van Pruisen bevallen zijn. Nadat hij hiermede in januari 1842 tussen Ans en Oostende gereisd had, vroeg hij aan onze regering een tekening van het rijtuig.

## 1842

Het spoordeel Ans—Luik werd op 1 mei 1842 in dienst gesteld. Over een afstand van 8 kilometer moest daar tussen de stations Ans en Luik-Guillemins een hoogteverschil van 110 meter overbrugd worden. Tot in 1871 werden de treinen door een merkwaardige vaste machinerie met kabels naar omhoog gesleept. De trekkracht werd op de stijgende treinen overgebracht door een truck, voorzien van een knijper waarvan de kaken de trekkabel vastklemden.

Naar het ontwerp van maart 1833 werd de oosterlijn Mechelen—Luik als volgt beschreven.

''Le tracé de Malines à Liège se dirige sur Louvain en évitant le coude que fait le canal autour de la commune de Tildonck, il traverse les villages de Muyzen, de Hever et de Bortmeerbeeck et la commune de Wespelaer, entre le village et le château ; contourne l'angle du canal à Wechmael, traverse la Dyle et la chaussée d'Aerschot, près du pont de Put-Capelle et arrive à Louvain à la porte de Diest, au niveau de la chaussée de St.-Joris-Winghe. De ce point, la route longeant le boulevard, passe en déblai sous la chaussée de Tirlemont ; entre dans le vallon du Parc en amont de l'abbaye de ce nom, remonte ce vallon jusqu'à Lovenjoul, laissant Corbeek-Loo à sa gauche....

Arrivé à la hauteur d'Ans et de Montegnée, la route descend dans la vallée de la Meuse à l'extrémité du quai d'Avroy, près du Val-Benoit, par deux plans inclinés, dont le palier intermédiaire s'étend depuis la caserne St.-Laurent, où les stations d'arrivage de la ville haute sont établies jusqu'aux houillères de Lahaye. Du pied du plan incliné qui traverse en remblai la chaussée de Liège à Namur, et où sont établies les stations d'arrivage de la ville basse, la route se dirige par Angleur sur Chenée....''

In het kamerdebat van 9 september zegde oud-minister en kamerlid Ch. Rogier tijdens de bespreking van de kredieten van het ministerie van openbare werken : ''.... Ik verwonder mij over de hoge bedragen die men eist voor de bouw en de inrichting van stations van tweede rang, zulks des te meer wanneer ik ze vergelijk met dezen besteed aan het centraal station van Mechelen. Ik hoop dat niemand er aan denkt nog ergens een station te bouwen, dat in oppervlakte en belang dat van Mechelen zal evenaren''.

Zaterdag 10 oktober teisterde een brand een deel van het arsenaal. Ontdekt rond 22.30 uur nam de brand een grote uitbreiding. Het blad ''Journal de Malines'' schreef hierover : ''.... Het vuur ontstaan in de draaierij heeft zich niettegenstaande de snelle tussenkomst van de hulpploeg kunnen uitbreiden tot dicht bij de stoommachine en de werkplaats voor konstruktie van rijtuigen. De werkplaats is over een lengte van 40 m vernield''.

In het jaar 1842 werden drie nieuwe lokomotieven in dienst gesteld (107).

## 1843

De aanbesteding op 19 april van een belangrijk bouwwerk, geschikt voor de grote herstelling van lokomotieven en tenders is ons bekend door een publikatie in het Staatsblad van 26 maart 1843.

Dit grote werkhuis (n<sup>o</sup> 17 op de situatietekening vóór 1863) werd ingeplant tussen en palend aan de schrijnwerkerij en de smidse. Later werd het vergroot, eerst langs de noorderzijde, daarna langs de zuidergevel. Het bleef als herstellingswerkplaats voor lokomotieven behouden tot 1931. Daarna werd het omgebouwd tot magazijn met daarbij een afdeling voor de brandweerkazerne en een bergplaats voor autotraktoren.

In de volgende jaren zijn hier veel gekroonde hoofden en voornamen door ons station getrokken, meestal komende van Antwerpen of Luik, op doorreis naar Brussel of Oostende.

Onze koning, de spoorweg zeer genegen, was hier vele malen op doortocht. Dikwijls heeft hij of leden van de koninklijke familie, hier hoge gasten op doorreis naar Duitsland of Engeland zijn opwachting komen maken. Het gebeurde dat hij ze daarna tot aan de grens vergezelde.

De eerste voornamen gast in 1843 was de koning van Pruisen; daaromtrent vertelde de kronieker: "... den 20<sup>e</sup> januarij arriveert hier in de statie van den eyzeren weg, om half een naer den noen, den koning van Pruysen, vergezeld van vele heren van zijn hof, vertrekkende immediatelijk naer Oostende en verder naer Londen".

Dan volgde op 23 juli ons vorstenpaar reizende via Oostende naar Londen.

De koning van Hannover reisde door Mechelen op 3 september op weg naar Brussel, waarna op 18 september de groothertogin Anna van Rusland ons station kruiste op doorreis naar Engeland.

Eindelijk kon op 15 oktober 1843 de trein rijden van Oostende tot Keulen. Die dag had de inhuldiging plaats van de spoorsektie Luik—Keulen (108).

De aanleg van de oosterlijn Mechelen—Duitse grens 134,9 km lang had de Belgische Staat 54.416.595 fr. gekost (A. de Laveleye in "Histoire des vingt-cinq premières années des Chemins de Fer"). Daarin waren begrepen de onteigeningen, de sporen en dwarsliggers, de grond- en kunstwerken, de stations en afhankelijkheden en de studie- en administratieve kosten.

Nadat op 5 mei 1835 Brussel, op 7 mei 1836 Antwerpen, op 28 augustus 1838 Oostende en op 7 augustus 1842 de Franse grens bereikt was, werd na de indienststelling van de sekte Luik—Keulen verwezenlijkt wat door de wet van 1 mei 1834 voorgeschreven was, namelijk: "... Er zal in het koninkrijk een stelsel van ijzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot middelpunt en zich oostelijk richtende naar de grenzen van Pruisen over Leuven, Luik en Verviers; ten noorden door Antwerpen; ten westen over Oostende door Dendermonde, Gent en Brugge en ten zuiden over Brussel en naar de grenzen van Frankrijk door Henegouwen".

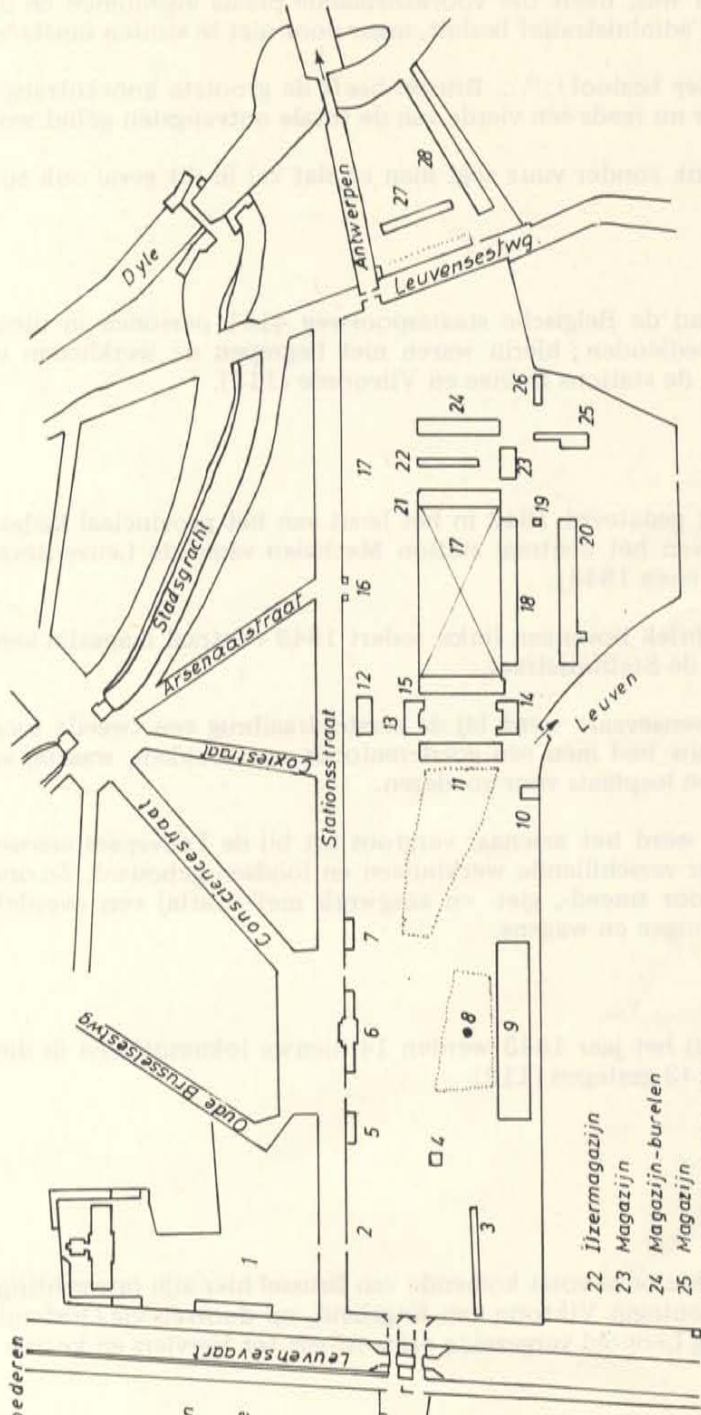
Alsof het voor Mechelen de gewoonste zaak was, schreef op 29 oktober 1843 "Den Onpartijdige": "... Men spreekt met eenige zekerheidsteekens van een ontwerp dat aen Mechelen, de kroon der statiën van de inlandsche eyzeren wegen zou ontrooven, om ze Brussel op de hare te plaatsen. Indien de onkosten dit ontwerp niet zullen tegenkanten, mag men van deszelfs uytvoer zeker zijn, want bij de voordeelen dier voor België zouden uyt-spruyten, moet men nog bemerken dat de hoogstade aen een hoofdstad geplaatst, logieker voorkomt, dan dezelve aen een stadje, zoals Mechelen te hechten" (109). Zo dit bericht verontrustend en hard overkwam in het Mechelse, was dit nieuws allerminst nieuw.

In het verslag aan de Wetgevende Kamers van 12 november 1839 zegde de minister reeds het volgende (110): "... Brussel dat voorbestemd was om een sekondaire rol te spelen in

**LEGENDE**

- 1 Centraal depot
- 2 Laad- en losplaats goederen
- 4 Waterkasteel
- 5 Goederendepot
- 6 Ontvangstgebouw
- 7
- 8 Mijlpaal
- 9 Remise voor rijtuigen
- 10
- 11 Opstelwerf en grote herstellingen
- 12 Lokomotiefdepot Westertijn
- 13
- 14 Lokomotiefdepot Oosterlijn
- 15 Draaiertij
- 16 Ingang-portiers nachtwakers
- 17 Loods voor rijtuig
- 18 Schrijnwerkerij - Schilderswerf
- 19
- 20 Smidse-gieterij - zagerij
- 21 Smidse -magazijnen

**Centraal Station van Mechelen ca 1863**



- 22 IJermagazijn
- 23 Magazijn
- 24 Magazijn-burelen
- 25 Magazijn
- 26 Brandweerkazerne
- 27 Cokesovens
- 28 Dok voor kolenschepen

het spoorwegsysteem, waar naar de termen van de wet van 1 mei 1834 Mechelen als middelpunt aangewezen was, heeft die vooraanstaande plaats ingenomen en dat, noch bij kracht van wet, noch bij administratief besluit, maar door niet te stuiten omstandigheden”.

En de minister besloot: ”... Brussel heeft de grootste concentratie van het spoorwegverkeer vermits er nu reeds één vierde van de totale ontvangsten geïnd worden”.

Er is geen rook zonder vuur zegt men en dat zal in dit geval ook zo blijken. Maar daarover later meer.

Eind 1843 had de Belgische staatsspoorweg 4141 personen in dienst waartussen 625 ambtenaren en bedienden; hierin waren niet begrepen de werklieden van het arsenaal en het personeel van de stations Deinze en Vilvoorde (111).

Een tekening gedateerd 1843 in het bezit van het provinciaal kadaster van Antwerpen geeft een beeld van het centraal station Mechelen vanaf de Leuvensevaart tot bij de Dijle (situatietekening circa 1843).

De kaarsenfabriek bovenaan links, sedert 1843 centraal magazijn van de spoorweg werd uitgebreid tot bij de Stationsstraat.

Over de Leuvensevaart werd bij de eerste draaibrug een tweede toegevoegd. Links van het ontvanggebouw had men een goederenloods opgetrokken, waarbij verderop tot bij het kanaal een laad- en losplaats voor goederen.

Noordwaarts werd het arsenaal vergroot tot bij de Leuvensesteenweg. Tussen 1838 en 1843 werden daar verschillende werkhuizen en loodsen gebouwd. Zo onder meer een werkplaats geschikt voor smeed-, giet- en zaagwerk met daarbij een overdekte loods voor het herstellen van rijtuigen en wagens.

In de loop van het jaar 1843 werden 14 nieuwe lokomotieven in dienst gesteld en was het effectief tot 143 gestegen (112).

## 1844

Op 30 maart maakte onze vorst komende van Brussel hier zijn opwachting voor prins Albert, echtgenoot van koningin Viktoria van Engeland, op doorreis via Oostende van Londen naar Duitsland. Koning Leopold vergezelde prins Albert tot Verviers en keerde dezelfde dag terug naar Brussel.

De tabel van de vertrekuren van de treinen uit de Belgische spoorwegstations leerde ons de belangrijke plaats die het centraal station in het spoorwegstelsel innam (113).

Uit die tabel putten wij, per station, het aantal vertrekkende treinen:

Antwerpen	5	Leuven	8
Bergen	8	Luik	8
Brugge	6	Mechelen	16

Brussel-Noord	12	Namen	3
Brussel-Zuid	5	Oostende	4
Charleroi	6	Quiévrain	9
Dendermonde	8	Soignies	8
Gent	10	St.-Truiden	3
Jurbise	7	Tienen	8
Kortrijk	7	Verviers	9

In de loop van dit jaar stelde de spoorweg vier nieuwe lokomotieven in dienst, waaronder de "Pierre Simons" in aandenken aan ir. Peter Simons en de "Olivier Evans" een bogielokomotief (114).

De "Olivier Evans" werd in bedrijf genomen op 22 december. De Belgische Staat kocht de machine bij William Norris te Philadelphia in Noord-Amerika voor 45.000 fr. De lokomotief moest dienen als model om: "... op de kronkelende Vesderlijn proeven te nemen met bogiemachines".

Met de "Olivier Evans" wou het beheer de Amerikaanse werktuigkundige Olivier Evans herdenken.

## 1845

Het Staatsblad van 27 juni publiceerde het K.B. van 24 juni, betreffende het pensioenfonds en de hulpkas voor spoorwegbedienden.

Na tien jaar spoorwegbeheer loont het de moeite inzage te nemen van de inkomsten van de staatspoorweg. Bijgaande tabel geeft, jaar na jaar de globale ontvangsten (115).

1835	268.997	1841	6.226.333
1836	825.132	1842	7.458.774
1837	1.416.982	1843	8.994.439
1838	3.097.833	1844	11.230.493
1839	4.249.825	1845	12.403.204
1840	5.355.167		

Na 1838 hebben de inkomsten van het goederenvervoer de opbrengst in de meest gunstige zin beïnvloed. Kwam in het inkomstencijfer van 1840 het aandeel van het reizigersvervoer tussen voor 76 %, dan werd dat in 1841 tot 66 % teruggedrongen, in 1842 tot 63 %, in 1843 tot 61 %, in 1844 tot 55 % en in 1845 tot 51 %.

Volgende tabel geeft, jaar na jaar, het aantal vervoerde reizigers:

1835	421.439	1841	2.630.744
1836	871.307	1842	2.724.104
1837	1.381.577	1843	3.085.349
1838	2.238.303	1844	3.381.529
1839	1.952.731	1845	3.470.678
1840	2.199.319		

Tussen 1840 en 1845 stegen dus de ontvangsten van het goederenvervoer van 1.146.000 fr. tot circa 5,5 miljoen en deze van het reizigersvervoer van circa 4 tot 6 miljoen. Verhoudingswijze was de toename van het reizigersverkeer kleiner dan van het goederenvervoer.

Dit jaar werden twee nieuwe lokomotieven in dienst gesteld.

## 1846

Komende van Luik werd ir. Gustaaf De Ridder op 4 februari in het Brussels Noordstation aangehouden en in de gevangenis opgesloten. Ook tegen aannemer Borguet, bouwer van de eerste spoorweglijn werd een aanhoudingsmandaat opgesteld.

Ir. De Ridder en Borguet verschenen op 20 augustus 1846 voor het hof van assisen van Brabant, maar werden na ontkennend antwoord van de jury op de twaalf gestelde vragen, vrijgesproken en in vrijheid gesteld (116).

Uit dit proces noteerden wij de verklaring van ir. Peter Raghenon: "... ir. De Ridder oefende een streng toezicht uit. Hij was buitengewoon veeleisend bij de aanneming van werken en leveringen. Hij zelf maakte de ontwerpen van personen- en goederenwagens. Ook bezocht De Ridder regelmatig de bouwwerven en ging zover dat hij verbood de groeven van de funderingen te dichten vóór ze zelf gezien te hebben".

Intussen legde een Engelse konstrukteur een telegraaflijn tussen Brussel-Noord en Mechelen die rond 15 juni in dienst kon gesteld worden. Daarna volgde de lijn Mechelen—Antwerpen (117).

De voorgenomen aanleg van een spoorlijn van Brussel naar Gent langs Aalst en Wetteren verontrustte de Mechelse stedelijke raad. Mechelen deed beroep op de wet van 1 mei 1834. De stad had voordelen gehad bij de aanleg van de spoorweg, voordelen die nu dreigden verloren te gaan. Mechelen bracht veel offers, zowel geldelijke als anderen en dan in de eerste plaats door het wegvallen van het wegvervoer, dat vanuit Antwerpen door haar poorten liep.

De stedelijke overheid vroeg en kreeg gehoor bij koning Leopold.

Op zondag 28 juni ontving de vorst een afvaardiging van de stad bestaande uit schepenen Broers, Ketelaars en Van den Branden de Reeth en gemeenteraadsleden Fris en du Trieux die hem namens de raad een smeekschrift overhandigden (118).

Uit dat elf bladzijden tellend smeekschrift ontleenden wij het laatste deel: "... Het mag niet gezegd worden dat het gouvernement de hand leent aan deze onrechtvaardigheid. De aanleg van deze spoorlijn is van geen belang voor Brussel, noch voor Gent. Een tijdwinst van twintig of dertig minuut is geen ernstige reden. Om te besluiten bezweren wij, Uwe Majesteit, zijn goedkeuring niet te verlenen aan een onderneming die een fatale slag aan de staatspoorweg zal toebrengen".

Maar alle geklaag ten spijt, de spoorlijn Brussel-Gent, via Aalst en Wetteren is er gekomen en werd in dienst gesteld op 1 mei 1856.

Dat de aanwezigheid van de spoorwegen en van het arsenaal van invloed geweest zijn op de toename van de bevolking en de werkgelegenheid in Mechelen is onbetwistbaar.

J. Verbeemen stelde in "Mechelen gedurende de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw": .... In de 18<sup>e</sup> eeuw had de stad een relatieve waarde als doorvoercentrum. Dit uitte zich in het feit dat 3,12 % van het arbeidspotentieel in het vervoer gebezigd was. Tussen 1810 en 1830 daalde dat tot 2 % . Natuurlijk bracht de spoorweg de doodsteek aan de Mechelse schipperij



en het wegvervoer. In 1829 telde men 105 schippers en schippersknechten en in 1846, nauwelijks 10 jaar na de aanleg van de eerste spoorweg maar 52. De stoomtrein was in hun plaats getreden.

Mechelen was in het jaar 1846 nog steeds het centrum van de Belgische spoorweglijnen. De samenstelling van de bevolking werd er ten zeerste door beïnvloed. In de centrale konstruktiewerkplaats of het arsenaal waren er aanvankelijk 200 werklieden. In 1846 zijn er met zekerheid 666 personen terug te vinden die, ofwel in het arsenaal werkten, ofwel rechtstreeks als machinist, stoker, bareelwachter, enz. erbij betrokken waren.

In 1829 bestond die werkgelegenheid niet en de beroepskennis vereist om aangeworven te worden in het arsenaal was vrij speciaal. Smeden, monteerders, schrijnwerkers, wagenschilders, ijzerdraaiers, slotenmakers, gieters waren hier zeldzaam. In grote mate had men te doen met ambachten die in de metaalnijverheid thuishoorden. In Mechelen waren er hoogstens 2 à 300 personen in zulke beroepen werkzaam. Het personeel van de spoorwegen is dan ook deels samengesteld uit mensen buiten Mechelen geboren. Onder andere is er een groot getal werklieden uit de streek van Luik. Vermits deze inwijkelingen dikwijls met hun gezin naar Mechelen kwamen, zijn zij direkt betrokken bij de bevolkingstoename tot 1846 geregistreerd".

De werken die tussen 1841 en 1850 in Mechelen uitgevoerd werden, zijn bekend door publikaties in het Staatsblad. Zo vonden wij:

- Tussen 1838 en 1843 bouw van verschillende werkplaatsen in het arsenaal, waaronder als belangrijkste een loods voor herstelling van rijtuigen en wagens. Vergelijk situatie-tekeningen 1838 en 1843.
- 13.09.1841 Bouw van een tweede spoorwegdraaibrug over de Leuvensevaart.
- 19.04.1843 Bouw van een herstellingswerkplaats voor grote herstelling van lokomotieven en tenders.
- 30.06.1843 Aankoop van een fabriek geschikt als centraal magazijn voor de spoorwegen.
- 12.05.1847 Bouw van een herstellingswerkhuis in het arsenaal.

In de loop van het jaar 1846 werden er wederom vijf nieuwe stoomlokomotieven in dienst gesteld. Het totaal effectief liep dan op tot 154 (119).

## 1847

Zo volgens J. Verbeemen de spoorweg de doodsteek gegeven had aan het wegvervoer van uit en doorheen Mechelen kende men in 1847 nog enkele messengeriediensten. Sommige overleefden zelfs de eerste wereldoorlog.

Volgens het "Rapport sur l'administration et la situation des affaires de la ville de Malines 1847-1848" kenden onze voorouders dan nog dagelijkse bestelgoederendiensten naar Antwerpen, Brussel, Bornem, Itegem, Lier en Westerlo. Ook twee bootslieden verzekerden een wekelijks vrachtvervoer naar Antwerpen.

Het personenvervoer met postkoetsen hebben wij in de Dijlestad nog lang gekend. In 1876 waren er nog regelmatige vertrekken, onder meer naar:

- Putte en Heist-op-den-Berg met vertrek bij Van den Eynde-Van Craen, Veemarkt 2, te 7.30 uur en te 17.30 uur;
- Walem, Duffel en Lier met vertrek aan de herberg "Den Tuin" te 16 uur;
- O.-L.-Vrouw-Waver, Koningshooikt en Lier met vertrek aan het station te 7.15 uur en aan de herberg "Den Tuin" te 7.30 uur.

De aanwezigheid van de spoorwegen in het Mechelse is ook oorzaak geweest van de vestiging van meerdere industriële bedrijven.

De eersten die hier rond 1837 een voet aan de grond zetten, waren een kaarsenfabriek bij het station en "La Linière de Saint Léonard", een lijnwaadspinnerij in de Augustijnenstraat ter plaatse van het oud klooster van de Augustijnen. John Cockerill was de eerste voorzitter van de beheerraad.

Wij wagen het niet een opsomming te maken van andere nieuwkomers en beperken ons tot vergelijking van gegevens verstrekt door het stadsbestuur in 1832 en 1847 (120).

Bedrijf	1832	1847
Weverij voor wollen dekens		1
Weverij voor wollen stoffen		3
Lijnwaadspinnerij		2
Papierfabriek	1	1
Tabakfabriek		15
Hoedenfabriek	7	8
Stijfselfabriek		1
Zeep- en kaarsenfabriek	2	4
Stoelfabriek	25	23
Kantwerkfabriek	7	12
Salfloerfabriek		1
Zoutraffinaderij	3	2
Brouwerij	28	25
Leerlooierij	23	18
Touwslagerij		3
Geneverstokerij	9	6
Zilversmederij		16
Ketelmakerij		14
Kopergieterij	16	21
Ververij		7
Graanmolen		10
Schorsmolen		2
Voldersmolen		1
Oliepers	9	6

De spoorweg bracht ook de opkomst van de vaste stoommachines. Was er in 1832 geen enkele in onze stad, dan telde men in 1847 buiten de vaste stoommachine in het arsenaal nog vijf andere machines in de Mechelse industrie. Onder meer: in de spinnerij in de Augustijnenstraat, in de fabriek van wollen stoffen van Hegh en Daems, in de lijnwaadspinnerij van de gebroeders Hartog, in de fabriek van wollen dekens van Andries en in de papierfabriek van Ramaeker.

Aan de maatschappij gesticht door weduwe Van Enschodt uit Antwerpen werd op 24 juni 1847, een concessie toegestaan voor aanleg en uitbating van een private spoorweglijn van Mechelen naar Schelle.

Naar een tekening toegevoegd aan het ontwerp voorzag de maatschappij een spoorlijn vertrekkende van het station, lopende evenwijdig met de staatsspoorlijn Mechelen-Antwerpen tot voorbij de Nekkerspoelpoort. Vervolgens boog de lijn links af, kruiste de Liersesteenweg even voorbij de Vrouwvliet en de Antwerpsesteenweg ter hoogte van de Walemstraat. Daarna trok zij bij kilometerpaal 8 over de Nete om verder langs Rumst, Terhagen en Boom de oever van de Rupel te volgen tot bij Niel. Uiteindelijk richtte het spoor zich dan naar de oever van de Schelde ter hoogte van de gemeente Schelle.

Het opzet van de spoorweg, ongeveer 18.750 m lang was gericht op het vervoer van bakstenen, dakpannen, enz. van de steenbakkerijen gelegen langs de Rupel en de Schelde. Het ontwerp dat ook aanlegstijgers voorzag bij de Schelde voor de aan- en afvoer van goederen met zeeschepen, is nooit uitgevoerd (121).

1848

Het station kreeg een buffet-restaurant. De aanbesteding voor de uitbating had plaats op 27 september.

De staatsspoorweg stelde tijdens dat jaar acht nieuwe lokomotieven in dienst waaronder: "L'avenir", "Comte de Flandre", "Gén. de Marneffe", "H.J. Orban" en "Martin Poncelet" (122).

1849

Het Staatsblad van 18 juni gaf de vertrekuren van de treinen uit de stations Brussel-Noord, Mechelen, Antwerpen, Dendermonde, Gent, Brugge, Oostende, Kortrijk, Doornik, Aat, Bergen, Quiévrain, Braine-le-Comte, Charleroi, Namen, Leuven, Tienen, Luik, St-Truiden, Hasselt en Verviers.

Uit Mechelen waren vertrekken naar :

Brussel: 6.10 — 7.15 — 8.50 — 10.10 — 10.45 — 11.55 — 14.05 — 15.40 — 16.25 — 16.35 —  
18.40 — 20.15 — 20.55  
Antwerpen: 7.10 — 9.10 — 10.10 — 11.30 — 15 — 16.30 — 19 — 20.15  
Dendermonde en Gent: 7.15 — 10.30 — 11.50 — 16.45 — 19  
Brugge en Oostende: 7.15 — 10.30 — 16.45 — 19  
Kortrijk en Rijsel: 7.15 — 10.30 — 11.50 — 16.45  
Doornik: 7.15 — 11.50 — 16.45  
Leuven, Tienen, Luik en Verviers: 7.30 — 11.45 — 14.15 — 17  
St-Truiden en Hasselt: 7.30 — 11.45 — 14.15  
Aken: 7.30 — 11.45 — 14.15  
Keulen: 7.30 — 11.45

Dat resumeerde zich tot:

- 8 treinen voor de richting Antwerpen;
- 5 treinen voor de richting Leuven;
- 14 treinen voor de richting Brussel;
- 5 treinen voor de richting Dendermonde.

Totaal 32 vertrekken per dag tussen 6.10 uur en 20.55 uur, waarvan 7 verbindingsmogelijkheid gaven met het buitenland.

Ter vergelijking: In 1979 vertrokken op de werkdagen 290 treinen tussen 3.22 uur en 0.40 uur, waarvan :

- 104 treinen voor de richting Antwerpen;
- 35 treinen voor de richting Leuven;
- 108 treinen voor de richting Brussel;
- 21 treinen voor de richting Dendermonde;
- 22 treinen voor de richting St-Niklaas.

Dat de legerleiding belang had militairen en materiaal langs de spoorweg te vervoeren was vanzelfsprekend.

Reeds op 19 juli 1835, twee maand na de indienststelling van de eerste spoorwegsektie vertrok een bataljon van het achtste linieregiment, met een speciaal konvooi naar Brussel.

Werd het vervoer van het voetvolk gemakkelijk opgelost dan faalden meerdere pogingen voor de ruiterij.

Nadat in het arsenaal aangepaste en vervoerbare bruggen voor het laden van paarden gemaakt werden, was de zaak eindelijk opgelost.

Het Staatsblad van 21 september 1849 schreef: "... Na aanpassing van het materieel werden heden twee afdelingen kurassiers met 180 paarden vervoerd van uit Mechelen naar Brussel en terug. Voor het vervoer waren twee konvooien voorzien, elk samengesteld uit één diligence voor de officieren, vier wagens voor de soldaten, vijftien wagens voor de paarden en twee wagens voor het vervoer van de verplaatsbare laadbruggen.

Het laden van de paarden kwam klaar binnen het half uur. De rit Mechelen-Brussel werd afgelegd in 35 minuut. Na terugkeer uit Brussel werd het ontladen uitgevoerd in minder dan 20 minuut. De generaals Cruquenbourg en Trumper, alsmede directeur Masuy hebben de oefening bijgewoond".

In de loop van het jaar werd in het arsenaal één van onze drie eerste aangekochte lokomotieven "L'Eléphant", omgevormd naar het model van de "Général Gevers", een in 1845 bij de Luikse firma Saint Léonard aangekochte machine. De draagas werd vooraan gebracht en de vuurhaard vernieuwd. De aldus herbouwde lokomotief ontwikkelde 100 pk en woog rijvaardig 20 ton. Een nieuwe tweeassige tender van 4 m<sup>3</sup> werd er aan toegevoegd (123).

## 1850

De eerste koningin der Belgen Louisa-Maria, overleden op 11 oktober te Oostende werd op 14 oktober langs het spoor naar Brussel gevoerd. "... De overheden kwamen in de staties van Oostende, Brugge, Gent, Dendermonde en Mechelen de koningin groeten".

De stichting van de latere "Usines Ragheno" die in het Mechelse veel spoorwegmateriaal vervaardigden, kan men situeren rond 16 november 1850. Die dag zegde de kronieker: "... heeft Van Heurik, commissaris adjoint, een proces verbael de commode en incommode opgesteld omtrent de vraag van den heer Guillelmus Ragheno ten eynde hij gemagtigd worde tot het oprigten van eene smis en oven met werkhuys, tot het hersmeden van ressorts op twee perceelen land, gelegen buyten de Egmontpoort, omtrent de statie, wijk D 60 bis van het kadaster alhier" (124).

De werkhuizen Ragheno hebben zich later hoofdzakelijk gespecialiseerd in de bouw van goederenwagens en reizigersrijtuigen voor de spoorwegen op terreinen bij de Leopold-en de Colomastraat. De geleidelijke uitbreiding van veersmidse tot konstruktiewerkplaats met wereldfaam kan gevolgd worden aan de hand van de archieven van het provinciaal kadaster.

Na 1920 heeft het bedrijf zich gevestigd in nieuwe werkhuizen opgetrokken ten oosten van het arsenaal, bij de Motstraat. De oude gebouwen werden gesloopt en de gronden in 1928 als bouwgrond verkocht. Dan kwam daar ook een nieuwe straat, de Willem Geetsstraat, verbindingstraat tussen de Leopoldstraat en de vaart.

Willem Ragheno werd geboren te Brussel op 16 maart 1820 als zoon van Peter Ragheno en Suzanna Heymans. Hij vestigde zich met zijn ouders te Mechelen op 25 november 1836.

Na de stichting van een herstellingswerkhuys voor veren moet het bedrijf snelle opgang gemaakt hebben, want in oktober 1866 had: "... de staetsspoorweg hem als aannemer verklaerd voor twaelf freinwagens met zes wielen voor den dienst van de hellende linieën voor de prijs van 58.200 fr. alsmede 72 ressorts voor koopwaerenwagens van 10 tonnen ten prijzen van 59 fr. de 100 Kilo".

Willem Ragheno overleed in zijn woning, Egmontplein 1, te Mechelen op 27 december 1867. Hij liet een legaat na van 100.000 fr. waarvan de interest moest besteed worden om kinderen teken- of muzieklessen te laten volgen. Naar hem is het vroeger Hanswijkplein in Raghenoplein herdoopt.

1851

Begin februari vernamen wij voor de eerste maal iets over het gezelschapsleven in het Mechels spoorwegmidden.

In de loop van het jaar 1850 was in het arsenaal een muziek- en zangvereniging tot stand gekomen. Die eerste vereniging "L'Union Fraternelle" gaf veel concerten, luisterde plechtigheden op en droeg bij tot het gezelschapsleven van de Mechelse spoorwegman.

Na haar verdwijnen was er in augustus 1909 de opkomst van de harmonie "Willen is kunnen". In mei 1946 volgde de stichting van de "Harmonie Arsenaal Mechelen".

Laten wij wat betref "L'Union Fraternelle", de kronieker zelf aan het woord: "... Sedert omtrent zeven maanden is er door de werklieden van het arsenaal van den eyzeren weg een genootschap ingerigt onder voorzitterschap van ingenieur Alfons Belpaire. Deze inrigting had noodzakelijk tot doel de verbroedering onder de werklieden te onderhouden en hunne ledige uren op nuttige en aangename wijze doen door te brengen. De fanfare bestuurd door de heer Clement, schrijnwerker van het arsenaal en den koorzang door de heer Hartman hebben zoodanige voortgang gemaekt, dat zij zich in het publiek hebben willen doen hooren, om aen de overige werklieden, hunne vrouwen en kinderen eenen aengenaemen avond te verschaffen. Deze aenvang heeft zondag laetstleden 9 february, in de schoone zaal genaemd "Salle de Paris" plaets gehad. Na het concert is het bal begonnen" (125).

Ir Belpaire geboren te Oostende op 25 september 1820 behoorde tot een van onze eminentste spoorwegingenieurs. Hij was onder meer de uitvinder van de Belpaire-vuurhaarden voor lokomotiefketels.

De 16 oktober hadden voor die tijd schokkende gebeurtenissen plaats in het arsenaal. Vandaag zouden wij die feiten als klachten bestempelen maar in die dagen noemde men dat opstand.

Alles kon als volgt samengevat worden: de werklieden beklagen zich over een nieuwe verordening die bepaalde dat wie te laat op het werk verscheen, voortaan een halve dag gratis moest werken, in stede van zoals voorheen een loonverlies van een "schoft" te moeten lijden; dat was de tijdsruimte tussen de aanvang van het werk en de eerste schafttijd.

Te laat op het werk verschijnen zonder gegronde reden is niet goed te praten, maar een overdreven loonaf trek toepassen, lijkt oneerlijk vooral wanneer men bedenkt dat de jaarwedde van een arbeider tussen 600 en 800 fr. schommelde.

De kronieker schreef: "... Den 16 oktober hebben de werklieden van het arsenaal van 's lands eyzeren wegen, hunne oude voorregten teruggeyscht. Ten getallen van omtrent zeventhonderd mannen begaven zij zich naer het centrael magazijn, alwaer de kommissie vergaederd was en voor wie een werkmán, in den naem van allen het woord voerde. Die werkmán beklagte zich inzonderheyd over het gedrag van ingenieur Kreglinger, ten opzichte van zijn strenge en onbarmhartige houding jegens het werkvolk" (126).

Dat in die jaren de overheid ingreep, was tekenend voor de tijd. Wie zij meende de aanstokers te zijn werden prompt ontslagen.



Boven : De ingang van het arsenaal bij de Leuvensesteenweg.  
 Vooraan links, de schilderswerf met verderop de rijtuigwerkplaats en het werkhuis "onder de bel".  
 Vooraan in het midden de portiersloge met uiterst rechts, het dispensarium. Men bemerkte de  
 telaarcomers wachtend op het sein van de eerste schaft alsook de verkopers van haring.  
 Onder : De huidige ingang van het arsenaal met links, de nieuwe herstellingswerkplaats voor rijtuigen.

Maar toen de volgende dag, dat was de 18 oktober: ".... De werklieden uit de statie weygerden te werken, om reden van een vermindering van loon en het wegzenden van eenige hunner", namen onze bestuurders krasse maatregelen. Een indrukwekkende legermacht met kanonnen vooraan omsingelde het spoorwegkomplex en troepen uit Antwerpen aangevoerd, werden bij de burgers ingekwartierd.

Daaromtrent schreef men: ".... Zaterdag 18 oktober was er een groote beweging aen de statie te Mechelen. De werklieden uyt de statie weygerden te werken. Een vermindering van het loon en het wegzenden van eenige hunner is, zegt men, daer van de reden en dat zekere Kreglinger, ingenieur hun een ander reglement voorgelezen heeft, behelzende: die dewelke een quartier uers naer zijnen tijd op het werk komen, niet een schoft zal worden afgetrokken, maer eenen halven dag zal moeten gratis werken; hetgeen grootendeels tegenstrijdende is, zoodat men tegen den avond vreesde voor een opstand, waervoor de gendarmen hun naer de statie begaven. De kanonniers zag men spoedig rijden naer het blokhuis voor hun te voorzien van buskruit. Maer daer is eygenlijks niets voorgevallen, want zelfs de werklieden uyt de statie komende van hun werk, stonden grootendeels verwonderd van alle die troupen voor de statie te zien staen".

En verder: ".... Er is 's anderdaegs nog een bataljon jaegers uyt Antwerpen naer Mechelen gezonden, op een gerugt dat er was te Antwerpen, als of geheel de statie van Mechelen in vlam en vier stond. Er zijn in de statie omtrent 650 werklieden, smeden, werktuygmaekers, garnierders, schilders, enz." (127).

Een andere bron vertelde: ".... Ter gelegenheid van den opstand van het werkvolk van het arsenaal van 's lands eyzeren spoorwegen, werd er den 20 oktober 1851, in onze stad bij de burgers ingekwartierd, het vierde bataljon van het regiment karabiniers, bestaende uyt 18 officieren en 325 onderofficieren en soldaten voor drij nachten. Dit bataljon werd op hooger bevel, uyt Antwerpen naer Mechelen gezonden. Ten eynde alle moeylijkheden van het werkvolk uyt het arsenaal te vermeyden, werd des zaterdags de statie omsingeld door het garnizoen van de stad, artillerie met kanons, gendarmen, agenten van politie, commandant en luytenant der plaets, de commissaris en twee hulpcommissarissen van de Mechelsche politie" (128).

In verband met de telaatkomers merken wij op:

Reeds in het ministerieel besluit van 1 september 1838 was voorzien: ".... Diegene die meer dan tien minuut te laat op het werk komt, verliest een kwart van zijn dagloon"; dit kwam overeen met de tijdsruimte tussen het begin van het werk en de eerste schaft.

Nog jaren na de eerste wereldoorlog was die regeling van toepassing. Wij bezitten een foto van de hoofdingang van het arsenaal met enkele tientallen telaatkomers, wachtende op het sein van de eerste schaft.

**1852:** Geen belangrijke feiten te vermelden.

**1853**

Het postkantoor gevestigd in het stadsmidden werd aldaar afgeschaft in de maand oktober en versmolten met dat van het station.

Bij het einde van het jaar beschikte de staatsspoorweg over: 180 lokomotieven, 184 tenders, 1087 reizigersrijtuigen, 8 gevangenisrijtuigen, 40 postrijtuigen, 3628 goederenwagens en 342 dienstwagens (129).

Voor wie zijn brood met werken moest verdienen was het leven in de 19<sup>e</sup> eeuw niet rooskleurig.

Wie zou er de dag van vandaag nog op uittrekken met de schop op de schouder, om voor het schamel dagloon van 1,60 fr. sneeuw te ruimen. Dat loon was minder dan de prijs van vijf zwarte broden.

En nochtans werden velen bereid gevonden: "... Den 1 january zijn de straeten gansch met sneeuw bedekt. Er was zooveel sneeuw gevallen, dat er gedurende vier dagen geen convoys hebben kunnen rijden van Mechelen naer Oostende en naer Luyk. Alle werken zijn gestaekt. Honderde menschen leven bij de openbare liefdadigheid. Een strael van hoop verschijnt op 4 january, wanneer door een ministerieel besluit bevolen wordt de eyzeren wegen van den sneeuw te doen zuiveren. Den vrijdag 6 january stroomde een menigte arme lieden met schoppen beladen naer de statie, om een dagloon van 1,60 fr. aen het genoemde werk te verdienen. Het volk werd aen dit werk gebezigt tot den 13 dezer maend".

Buiten de lage lonen en in verhouding hoge prijzen van levensmiddelen en diensten — in Brussel kostte in september 1854 een wit brood 43 centiem — was er einde augustus nog schaarste aan het levensnoodzakelijke broodgraan en meel.

Zowel in Mechelen en Gent als in Kortrijk en Menen ontstonden moeilijkheden en rellen.

De wanordelijkheden begonnen op dinsdag 29 augustus. Het volk liep samen en kloeg luidruchtig om het tekort en de hoge aankooprijzen van graan en meel. Maar tot dan bleef alles betrekkelijk rustig. Pas na half acht 's avonds wanneer het spoorwegpersoneel haar dagtaak eindigde en zich tussen de menigte mengde, kwam het tot rellen. Er werd geroepen en gejuwd, gefloten en gescholden, ruiten stukgeworpen en burgers bedreigd. Alles eindigde laat in de avond nadat politie en gendarmerie de orde herstelden.

Niettegenstaande het door de burgemeester uitgevaardigde verbod tot samensholing, liep het volk op donderdag 31 augustus rond acht uur 's avonds wederom samen op de Grote Markt. Dit maal bemerkte men minder spoorwegagenten. Die hadden verbod gekregen deel te nemen aan de opstootjes; het werd zelfs verboden de werkhuizen te verlaten tijdens de middagpoos. De wanordelijkheden op de Grote Markt en omliggende straten eindigden pas in de late avond, na het optreden van de bereden gendarmerie en de soldaten van het garnizoen.

Maar de volgende dag herbegonnen de opstoten. Wederom moest de gewapende macht ingrijpen en de straten schoonvegen.

De onrust eindigde op zaterdag 2 september: "... wanneer op onze graenmarkt, graen en meel in tamelijke hoeveelheden en betaelbare prijzen aangeboden werden" (130).

Over het doen en laten in de centrale werkplaats Mechelen weten wij relatief weinig. Slechts toevallige berichten zijn tot ons gekomen. Wel bezitten wij uit de eerste periode een lijst van de herstellingen uitgevoerd aan lokomotieven in grote herstelling. Betreffende de rijtuigen en de goederenwagens is zeer weinig geweten.

Over de bouw van nieuw spoorwegaanbouw is meer bekend. In de 19<sup>e</sup> eeuw werden nogal wat nieuwe stoomlokomotieven gebouwd en oudere omgevormd. Mogelijk waren de stoomketels, vuurhaarden, cilinders, wielen, enz. waarvan we vele aanbestedingen onder ogen kregen hiervoor bestemd.



— Zo bouwde het arsenaal in 1854 een lokomotief 2-2-2 met een drijf wiel van 1,85 m. Het jaar daarop bouwde Cockerill gelijkaardige machines maar met een drijf wiel van 1,80 m en grotere vuurhaard. Het was op deze machine dat de Walschaertsstoomverdeling werd aangebracht. Tussen 1867 en 1871 werden die lokomotieven in het arsenaal omgebouwd tot tenderlokomotieven.

— Tussen 1856 en 1862 werd een groot aantal reizigerslokomotieven 2-4-8 gebouwd, gekend als "Wilsonlokomotieven". De bouwers waren het arsenaal van Mechelen en de fabrieken Wilson, Cockerill, Saint Léonard, Couillet en Haine-Saint-Pierre.

Met het oog op het beproeven van de door ir Belpaire in 1860 ontworpen ondiepe vuurhaarden met groot roosteroppervlak, werden vergelijkende proeven uitgevoerd met de lokomotieven 1 en 96. De uitstekende verbranding van de goedkopere gruisvuren bood de mogelijkheid tot aanzienlijke besparing.

Daarna werden alle Wilsonlokomotieven in het arsenaal vernieuwd, deels tot lokomotieven type 7 met kleine vuurhaard, deels tot lokomotieven type 13 met grote vuurhaard. Zij kregen bij die gelegenheid een nieuwe tweeassige tender van 9 m<sup>3</sup> waterinhoud.

— Nieuwe rijtuigen en wagens werden veelal naar volgend principie gebouwd. De Staat kocht in de privaatsijverheid klaar gemaakte wagen- en rijtuigkasten en de nodige onderdelen als wielen, rem, enz. In het arsenaal werd daarna alles gemonteerd, geschilderd en gestoffeerd (131).

Zo kocht men in de loop van 1838 bij konstruktors te Brussel, Mechelen, Leuven en Antwerpen: 70 kasten voor diligences, 217 kasten voor overdekte wagens, 40 kasten voor niet overdekte wagens en 30 kasten voor pakwagens.

Daarvoor betaalde de spoorweg :

Kast voor diligence	1450 fr.
Kast voor overdekte wagen	1000 fr.
Kast voor niet overdekte wagen	708 fr.
Kast voor pakwagen	1350 fr.

Voor de wielen, de buffers, de rem, de veren, enz. die afzonderlijk aangekocht werden, werd in totaal 1720 fr. per voertuig neergeteld.

De kostprijs van de wagens, afgezien van de montage, de schildering en de stoffering liep dan op tot :

Diligence	3170 fr.
Overdekte wagen	2720 fr.
Niet overdekte wagen	2480 fr.
Pakwagen	3070 fr.

Bij het einde van het jaar bezat de staatsspoorweg: 194 lokomotieven, 187 tenders, 1037 reizigersrijtuigen, 30 postrijtuigen, 8 gevangenisrijtuigen, 3934 goederenwagens en 364 dienstwagens (132). Het spoorwegnet omvatte 2572 km spoor. Hiervan waren 1330 km met dubbele loopkrans (à double bourrelets), 879,2 km met evenwijdige rails (rails parallèles) en 362,8 km met geonduleerde rails (rails ondulés) (133).

1855: Geen belangrijke feiten te vermelden.

Leverde het verzet van de stad Mechelen tegen de aanleg van de rechtstreekse spoorweglijn Brussel-Gent niets op, behalve een vertraging in de uitvoering van de werken, dan protesteerde zij ook tegen de voorgenomen bouw van het spoor Brussel-Leuven. De stadsraad besliste op 23 februari tot het opstellen van een protestbrief aan de minister (134).

Maar de Brusselse administratie was sterker dan al de klachten van de stad Mechelen tegen de aanleg van de spoorweglijn Brussel-Gent.

De lijn werd in dienst gesteld op 1 mei 1856 nadat: "... staetsingenieurs den regtstreeksen eyzeren weg van Brussel tot Aelst en dan van Aelst tot Schellebelle, alwaer die eyzeren weg in de spoorbaen van Mechelen op Gent valt, op een halve mijl afstand van Wetteren, hebben bereeden en de nieuwe linie in voldoende toestand bevonden" (135).

Onze stationschef M. Cannoy werd in de loop van de maand augustus in dezelfde hoedanigheid te Gent benoemd, in vervanging van wijlen M. Fabricus. M. Cannoy werd te Mechelen vervangen door M. Bertrand, voordien stationschef te Quiévrain.

Maar Bertrand had in zijn nieuwe woonst niet veel geluk, want: "... Vrijdag avond, 19 dezer ten 8 uere, stegen er plotseling vlammen op boven de woning van het stationsopperhoofd. De instruktierogter en de politiekommissaris kwamen terstond toegesneld. Maer gelukkig waren eenige eemers water voldoende om dat schouwvuuer uyt te dooven, hetwelk veroorzaekt was door de nalaetigheyd van den restaurateur, die het onderdeel van het gebouw bewoont".

De bouwwerken die tussen 1851 en 1860 opgetrokken werden zijn ons bekend door publikaties in het Staatsblad. Voor sommigen was de aanduiding zo summier dat wij ze niet konden identificeren. Wij noteerden:

- 24.03.1851 Verlenging van een houtloods in het centraal magazijn.
- 28.09.1851 Bouw van schouwputten op de koer van het arsenaal.
- 03.03.1852 Bouw van een draaischijf met een diameter van 11 m.
- 24.03.1852 Verlenging van een houtloods in het centraal magazijn.
- 13.07.1853 Bouw van een afsluitmuur bij het arsenaal.
- 21.09.1853 Vergroting van loodsen tegenover het station.
- 12.10.1853 Vergroting van een loods in het arsenaal.
- 13.06.1855 Afsluiting van de rijtuigwerf in het arsenaal.
- 08.10.1855 Vergroting van twee goederenloodsen in het station.
- 17.10.1855 Bouw van een onderhoudswerkplaats voor lokomotieven en tenders in het arsenaal.
- 02.04.1856 Vergroting van een lokomotiefdepot.
- 05.11.1856 Bouw van een afsluitmuur met poorten, bouw van een loods voor stoommachine en afbraak van een smidse.
- 14.01.1857 Bouw van een werkplaats voor het vernieuwen van wielbanden.
- 22.06.1859 Bouw van een gebouw in het station.
- 21.03.1860 Bouw van een ketelmakerij in het arsenaal geschikt voor de herstelling van lokomotiefketels, kraanwagens en zo meer.
- 25.04.1860 Bouw van een rijtuigloods in het station. Deze loods van 160 m x 21 m was opgetrokken langsheen de afsluitmuur bij de Stationsstraat. Zij werd gesloopt rond 1885 bij de bouw van het tweede station.
- 07.11.1860 Vergroting van het lokomotiefdepot met toevoeging van een draaischijf met een diameter van 12,80 m. Na de vergroting van dit depot tot 47,50 m x 22,60 m is het ander depot, dat van de oosterlijn als dus-

danig buiten dienst gesteld en verder als werkplaats door het arsenaal gebruikt. Het depot van de westerlijn werd gesloopt in 1880 na de bouw van een nieuw depot bij de Leuvensevaart.

1857, 1858 en 1859: Geen belangrijke feiten te vermelden.

1860

De uitbreiding van het arsenaal naar het oosten zou haar doorbraak gevonden hebben, na de aanbesteding op 21 maart 1860 van een ketelmakerij geschikt voor de herstelling van ketels, draaischijven, weegbruggen, enz. (situatietekening 1885).

Maar wij hebben de ketelmakerij niet kunnen identificeren, noch op de situatietekening van 1863, noch op die van 1865, noch op een ontwerp-tekening van 1870. Daarbij weten wij dat het perceel 124 waarop de ketelmakerij gebouwd werd, slechts in 1864 onteigend werd. Er zijn redenen om aan te nemen dat deze werkplaats opgetrokken werd na 1877, na het verdwijnen uit het arsenaal van de spoorweglijn Mechelen-Leuven.

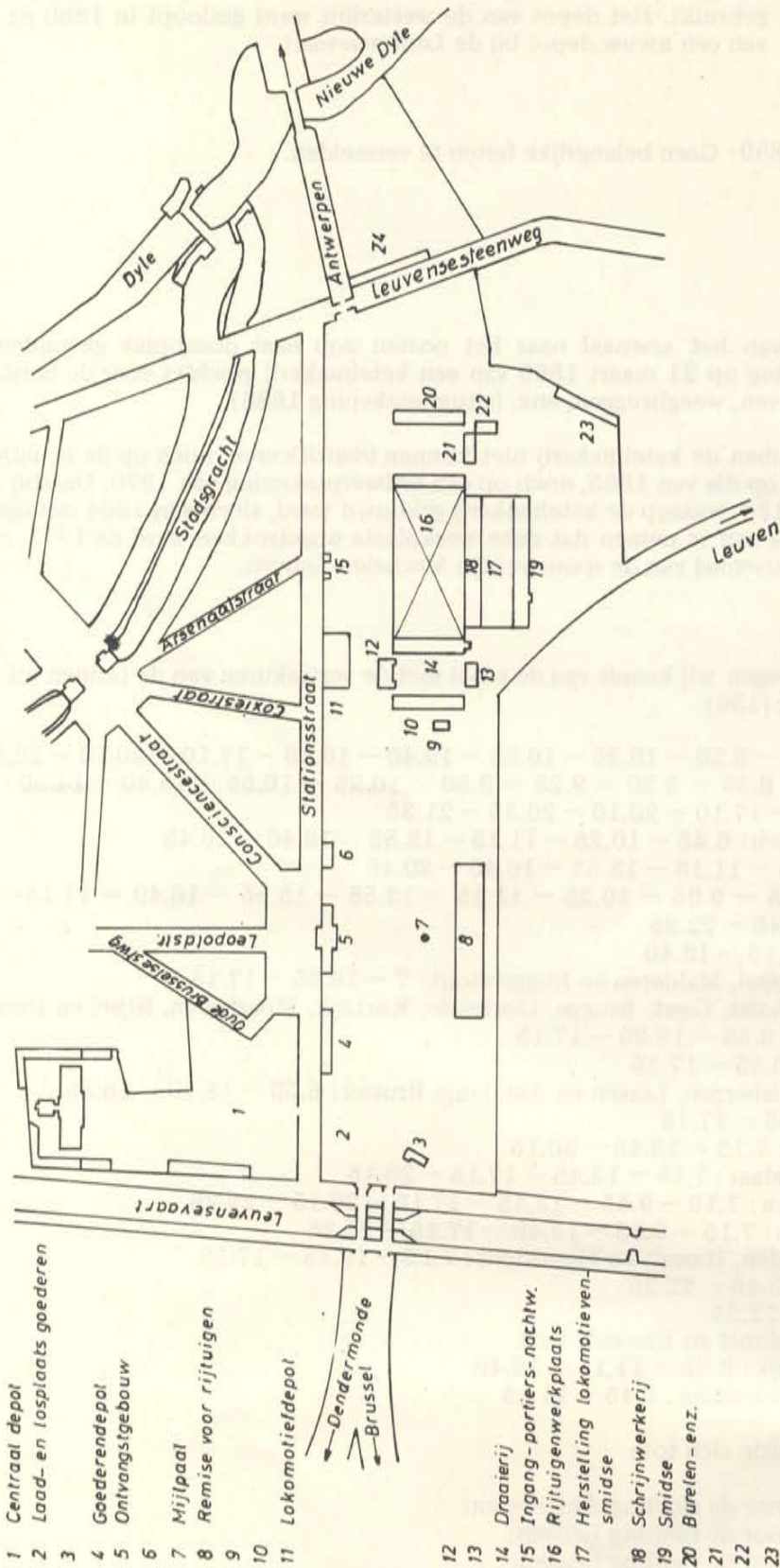
Op 1 mei kregen wij kennis van de tabel met de vertrekuren van de treinen uit Mechelen met bestemming (136):

Vilvoorde: 6.55 — 8.20 — 10.25 — 10.55 — 13.40 — 16.30 — 17.10 — 20.10 — 20.35  
Brussel: 5.05 — 6.55 — 8.20 — 9.25 — 9.50 — 10.25 — 10.55 — 13.40 — 14.50 — 15.15 —  
16.30 — 17.10 — 20.10 — 20.35 — 21.35  
Duffel en Kontich: 6.45 — 10.25 — 11.15 — 13.55 — 16.40 — 20.45  
Oude-God: 6.45 — 11.15 — 13.55 — 16.40 — 20.45  
Antwerpen: 6.45 — 9.05 — 10.25 — 11.15 — 13.55 — 15.55 — 16.40 — 17.15 — 20.15 —  
20.45 — 22.25  
Lier: 6.45 — 11.15 — 16.40  
Kapelle, Londerzeel, Malderen en Buggenhout: 7 — 10.55 — 17.15  
Dendermonde, Aalst, Gent, Brugge, Oostende, Kortrijk, Moeskroen, Rijsel en Doornik: 7 —  
10.55 — 15.20 — 17.15  
Lokeren: 7 — 10.55 — 17.15  
Ninove, Geraardsbergen, Lessen en Aat, langs Brussel: 6.55 — 13.40 — 16.30  
Calais: 7 — 10.55 — 17.15  
Boortmeerbeek: 7.15 — 13.45 — 20.15  
Haacht en Wespelaar: 7.15 — 13.45 — 17.15 — 20.15  
Leuven en Tienen: 7.15 — 9.55 — 13.45 — 17.15 — 20.15 — 22.25  
Luik en Verviers: 7.15 — 9.55 — 13.45 — 17.15 — 22.25  
Landen, St-Truiden, Hasselt en Maastricht: 7.15 — 13.45 — 17.15  
Aken: 9.55 — 13.45 — 22.25  
Keulen: 9.55 — 22.25  
Gladbach, Düsseldorf en Krefeld: 9.55  
Breda en Moerdijk: 6.45 — 11.15 — 16.40  
Dordrecht en Rotterdam: 6.45 — 11.15

Dat resumeerde zich tot:

- 11 treinen voor de richting Antwerpen;
- 6 treinen voor de richting Leuven;
- 15 treinen voor de richting Brussel;
- 4 treinen voor de richting Dendermonde.

# Spoorweginstallaties van Mechelen voor 1863



## LEGENDE

- 1 Centraal depot
- 2 Laad- en losplaats goederen
- 3
- 4 Goederendepot
- 5 Ontvangstgebouw
- 6
- 7 Mijlpaal
- 8 Remise voor rijtuigen
- 9
- 10
- 11 Lokomotiefdepot
- Dendermonde
- Brussel
- 12
- 13
- 14 Draaierij
- 15 Ingang - portiers-nachtw.
- 16 Rijtuigenwerkplaats
- 17 Herstelling lokomotieven-smidse
- 18 Schrijnwerkerij
- 19 Smidse
- 20 Burelen - enz.
- 21
- 22
- 23
- 24 Dienst van de baan

Totaal 36 vertrekken per dag tussen 5.05 uur en 22.25 uur, waarvan 13 verbindingsmogelijkheid gaven met het buitenland.

Uit dezelfde tabel leerden wij hoe weinig tussenstations er in 1860 ingericht waren :

- 3 tussen Mechelen en Antwerpen : Duffel, Kontich en Oude-God;
- 3 tussen Mechelen en Leuven : Boortmeerbeek, Haacht en Wespelaar;
- 1 tussen Mechelen en Brussel : Vilvoorde;
- 4 tussen Mechelen en Dendermonde : Kapelle-op-den-Bos, Londerzeel, Malderen en Buggenhout.

1861 : Geen belangrijke feiten te vermelden.

## 1862

Het jaar begon met de uitdeling van eretekens op zondag 6 februari gevolgd door wat we nu een "opendeurdag" noemen: "... De uitdeeling der eretekens in onze statie, heeft regt schoon en door eene ontelbare menigte bijgewoond geweest. Te dier gelegenheid was een ruime daertoe bereide plaets prachtig versierd, aen wier uiteinde men een schoon amfitheater had geplaatst voor de plegtigheid en waer men de schoone belooningen, na een treffende en weltoegepaste redevoering door den hoofdingenieur M. Gobert gedaen, onder begeleiding van hun fanfare "L'Union Fraternelle", heeft uitgedeeld. Tot blijk der schoone werken die in ons arsenaal gemaekt worden, had het bestuer zich de moeite gegeven de pragtige voituer des konings aen het publiek ten toon te stellen en veel schoone machienen te laten werken, die aller bewondering weerdig waeren en ieders lof verdienen" (137).

In de zitting van de stedelijke raad van 4 augustus vroeg de heer Goupy de Quabeek, de goedkeuring en de steun aan zijn vraag om een privaatspoorweg te mogen bouwen: "... van Mechelen naar Gladbach en Düsseldorf, langs Putte, Heist-op-den-Berg, Westerlo, het kamp van Beverlo, Peer en Roermond, met vertakking op Maaseik".

Het ontwerp werd nooit uitgevoerd (138).

Met het ministerieel besluit van 27 oktober wisten de Mechelaars wat hun te wachten stond. De beslissing tot de bouw van een rechtstreekse spoorlijn van Brussel naar Leuven was een voldongen feit, wanneer zij in het Staatsblad van 28 oktober lazen: "... De minister van openbare werken brengt ter kennis aan de belangstellenden, dat kortelings zal overgegaan worden tot de aanbesteding van de werken voor de aanleg van een rechtstreekse spoorweglijn van Brussel naar Leuven".

De lijn werd vier jaar later op 17 december 1866 in dienst gesteld. Vanaf die datum was het gedaan met "Mechelen, middelpunt van het Belgisch spoorwegsysteem".

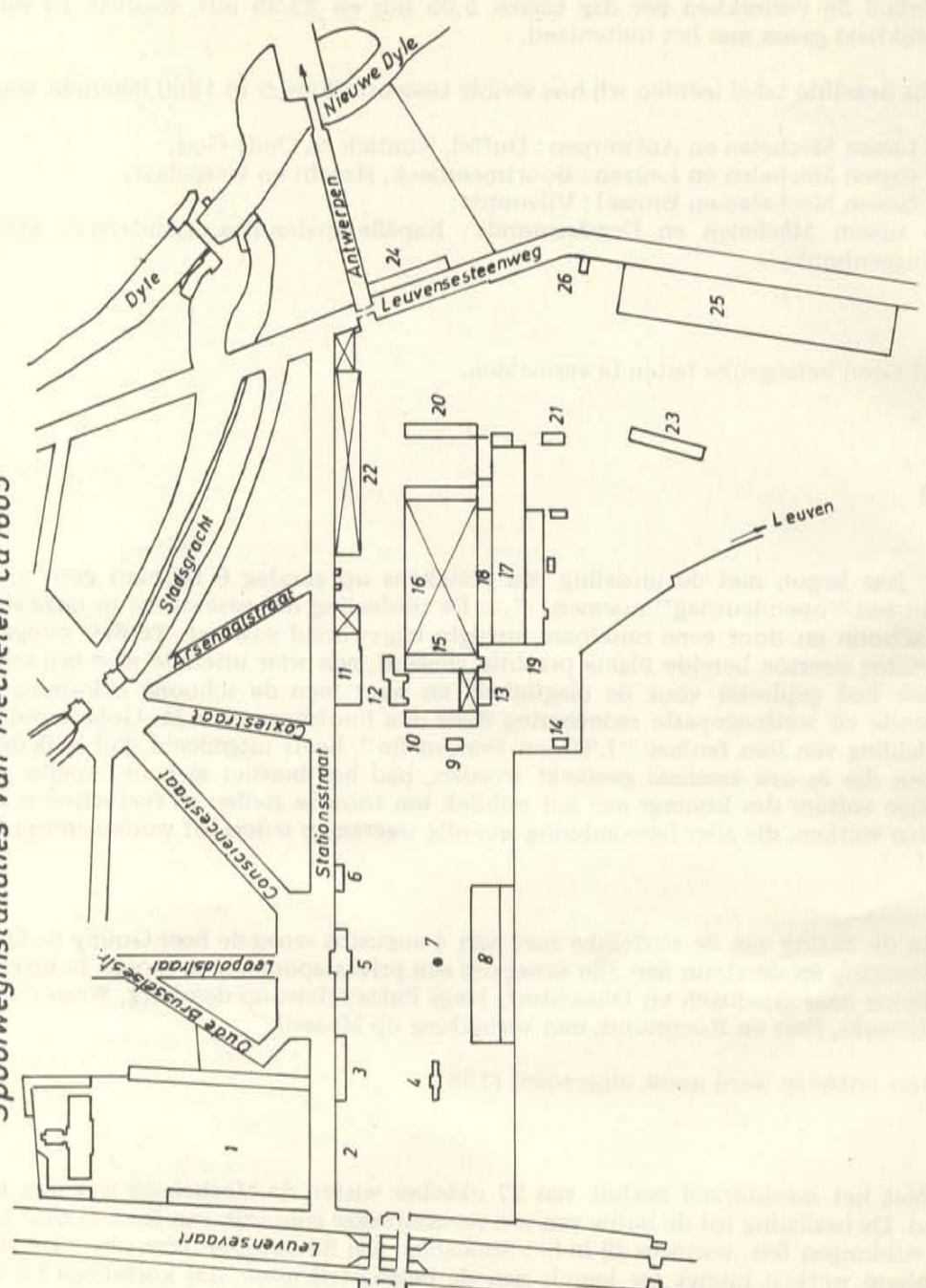
## 1863

Een vergelijking tussen de situatietekening vóór 1863 en deze van circa 1843 toont slechts geringe wijzigingen.

Spoorweginstallaties van Mechelen ca 1865

LEGENDE

- 1 Centraal depot
- 2 Load- en losplaats goederen
- 3 Goederenloods
- 4 Waterinstallaties
- 5 Ontvangstgebouw
- 6 Mijlpaal
- 8 Remise voor rijtuigen
- 9
- 10 Magazijn
- 11 Locomotiefdepot
- 12 Dendermonde
- 13 Brussel
- 14
- 15 Draaiërij
- 16 Rijtuigwerkplaats
- 17 Herstellingswerkplaats
- 18 Locomotieven
- 19 Schrijnwerkerij
- 19 Smidse
- 20 Burelen
- 22 Rijtuigloods
- 23
- 24 Dienst van de baan
- 25 Schilders en garniers
- 26 Ingang arsenaal



Bij het ontvanggebouw werd de goederenloods vergroot. Ook het lokomotiefdepot bij de Stationsstraat kreeg een uitbreiding. Het arsenaal kende een belangrijke bijbouw met het optrekken van de werkplaats voor grote herstelling van lokomotieven en tenders, tussen de schrijnwerkerij en de smidse. Na afschaffing van de kooks als brandstof voor lokomotieven werd het kanaal, waarin voordien kolenschepen gelost werden gedempt.

## 1864

Een minister moet soms op ondoordachte beslissingen terugkomen. Dat overkwam M. Vanderstichelen die op eigen gezag het bellen in de stations had afgeschaft.

Met het volgend bericht heeft hij na klachten vanwege het publiek deze maatregel ingetrokken: "... Willende aen de reklaemen welke ontstaen zijn opzigtens de afschaffing van het bellen dat in de statiën het vertrek der treinen aenkondigde, regt laten wederbaren en de gemakkelikheden der reizigers met hunne belangen overeenbrengen, wat de regelmaetigheid van den dienst betreft, heeft den minister besloten dat te beginnen van 1 january 1864, het bellen in de statiën der staetsspoorwegen zal hersteld worden. Tien minuten vóór het bepaelde uer van elken trein, zal het teeken door klokgelui aengekondigd worden. Het publiek wordt verwittigd dat de bureele voor het afleveren der kaartjes, een half uer vóór het vertrek moeten geopend zijn".

Dezelfde minister besliste ook tot andere onaangename maatregelen, zo onder meer: "... De heer minister van 's lands werken heeft opzigtens de treinwachters van verschillende graed, bij het bestuer der eyzeren wegen van den staet, eenen maetregel genomen, die aen het meestendeel dier ellendig bezoldigde bedienden zeer grootelijks zal miskomen. Allen hebben bevel ontvangen eene nieuwe borgsom te storten van 500 franks. Degenen die dit geld bij de hand niet hebben, zullen wekelijks van hunnen loon 20 t.h. afgehouden worden tot dat dit kapitaal verwezenlijkt zij".

Voor de uitbreiding van het arsenaal naar het noorden tot bij de Leuvensesteenweg, naar het oosten tot bij de Colomabeek en naar het zuiden tot voorbij de oosterlijn kocht de Belgische Staat rond 1864 meerdere percelen, onder meer 111b en 124.

De bouw van een grote werf voor rijtuigschilders werd in aanbesteding gegeven op 21 december 1864 (situatietekening circa 1865). Het bouwwerk van 245 m x 47,50 m werd opgetrokken langsheen en palend aan de Leuvensesteenweg, tussen de huidige inkompoort en de Colomabeek.

Hiermede werd in 1864 een eerste definitieve stap gezet van de uitbreiding van het arsenaal naar het oosten en met de bouw van meerdere nieuwe werkplaatsen, ten behoeve van de herstelling van het reizigersmateriaal.

## 1865

In de gemeenteraadsvergadering van april begon de eindeloze historie betreffende de reizigers- en goederenstations.

Er was daar raadslid Ketelaars die om een reizigersstation verzocht op de wijk Nekkerspoel, tegenover de Veemarkt. De man was zeer bescheiden en met weinig tevreden want hij besloot zijn vraag: "... al hielden de treinen er slechts op de merkdagen stil" (139). Er is veel water door de Dijle gevloeid, vóór aan de vraag van Ketelaars voldaan werd. Pas in december 1903, 38 jaar later hebben treinen, reizigers opgenomen bij een halte op Nekkerspoel.





In dezelfde vergadering stelde het lid Frans vragen naar de mogelijkheid tot het inrichten van een laad- en losstation voor goederen. Hij suggereerde de minister te verzoeken de bestaande laad- en losplaats tussen het stationsgebouw en de Leuvensevaart over te brengen naar het terrein waar vroeger de kookovens gevestigd waren.

Vanwege de minister vernamen de raadsleden in de zitting van juni: "... dat hij de dienstoversten des eyzeren wegen gelast heeft met het onderzoek, betreffende het verplaatsen der koopwaeren-ontladingsplaats en het inrichten eener losplaats op het gehucht Nekkerspoel" (140).

Na het verdwijnen van de eerste bouwwerken van het arsenaal heeft het beheer een laad- en losplaats voor goederen ingericht bij de Stationsstraat en de Raghenoplaats. Maar dat was pas na 1880.

Gaf onze spoorweginstallatie een zekere voldoening in de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw, dan zou later blijken dat met het steeds toenemend verkeer het centraal station te eng behuisd was.

Maken wij geen verwijten aan de ontwerpers van ons eerste station. Zeer dichtbij heeft een vorige generatie bij de aanleg van onze straten ook geen rekening gehouden van de tegenwoordige verkeersdrukte.

Grote, dure en langdurige werken die tot ver in het midden van de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw zouden aanslepen, moesten uitgevoerd worden.

Zo werd bedacht het station van een deel van het treinverkeer te ontlasten, door de aanleg van een verbinding van de oosterlijn Mechelen-Leuven met de noorderlijn Mechelen-Antwerpen, vanaf de wijk de Bercht tot bij Nekkerspoel. Ook het deel van de oosterlijn Mechelen-Leuven dat het arsenaal kruiste moest verdwijnen. De lijn werd verlengd langs de wijk de Bercht met aansluiting bij het station, ter hoogte van de Raghenoplaats.

De grootste hindernis voor het vergroten van de sporenbundels van het station waren de eerste bouwwerken van het arsenaal. Maar die konden slechts weggewerkt worden na de opbouw van nieuwe werkplaatsen. Daarmede werd gestart in 1864 bij de bouw van een werkhuis voor rijtuigschilders.

Ook het lokomotiefdepot en de rijtuigloods langsheen de Stationsstraat moesten gesloopt worden. Een nieuw lokomotiefdepot werd opgericht bij de Leuvensevaart.

In vervanging van de afgebroken rijtuigloods bij de Stationsstraat bouwde het beheer een nieuwe loods op de wijk de Bercht, met daarbij een rangeerstation met tien ontvangsporen. Dat was de eerste kern van het latere vormingsstation.

Tussentijds zal het stationsbeheer niet gemakkelijk geweest zijn. Ook de reizigers ondervonden daar hinder van.

In onze verbeelding zien wij ze daar tussen de sporen, met het gevaar te worden gevat door aankomende en vertrekkende goederen- en reizigerstreinen. Daartussen reden dan nog rangeerlokomotieven voor de vorming van de treinen en het aanbrengen en afvoeren van wagens naar het centraal magazijn, de laad- en losplaats voor goederen, het arsenaal en de kookovens.

Maar oefenen wij geduld. Alles kwam klaar rond 1888.

Een situatietekening van het Mechels spoorwegcomplex circa 1865 geeft een beeld van de uitbreiding naar het noorden en het oosten.

Het centraal depot werd niet alleen vergroot in oppervlakte maar ook verrijkt met loodsen links en rechts op de koer.

Bij de Stationsstraat verrees een rijtuigloods en werd het lokomotiefdepot een tweede maal vergroot.

In het arsenaal kreeg het werkhuis voor grote herstelling van lokomotieven en tenders een uitbreiding bij de noordergevel. Naar het noorden tot bij de Leuvensesteenweg en naar het oosten tot bij de Colomabeek werden gronden aangekocht. Daar kwam palend aan de Leuvensesteenweg een schilderswerf voor rijtuigen.

## 1866

Vóór 1866 hebben velen zoals nu, van een gunsttarief op het reizigersvervoer genoten.

Wij kennen de begunstigden door het ministerieel besluit van 20 maart, waarbij al die voordelen afgeschaft werden: "... Te rekenen van 1 mei zijn volgende tariefverminderingen afgeschaft, vroeger verleend ten gunste van volgende reizigers: de officieren, onderofficieren en soldaten afzonderlijk reizende; de officieren, onderofficieren van de staf van de burgerwacht; de gendarmen reizende voor de dienst van het leger; de kondukteurs van de artillerie; de bedienden van de krijgshospitalen en broodbakkerijen; de kloosterlingen van alle kongregatiën; de toneelartisten; de ondernemers van renbanen of van foires-théâtres, reizende per groep van minder dan twintig personen en in het algemeen de reizigers van alle categorieën, niet voorzien van een machtiging dagtekenende van na 24 april. Al de reizigers zullen te rekenen van 1 mei de gewone prijzen van het tarief betalen".

De bouw- en verbouwingswerken in aanbesteding gegeven tussen 1861 en 1870, alsook de onteigeningen voor de uitbreiding van de spoorwegen zijn ons bekend door mededelingen in het Staatsblad.

- 21.08.1861 Bouw van een loods voor oliën en hout in het centraal magazijn.
- 11.04.1862 Bouw van een wachthuis voor seingever nabij het station.
- 20.10.1862 Bouw van een loods voor de machinerie van de waterbedeling in het station.
- 30.30.1864 Onteigening van gronden nodig voor de uitbreiding naar het noorden en het oosten van de centrale werkplaats.
- 04.05.1864 Vervanging van de eerste en meest oostelijk gebouwde enkelsporige draaibrug over de Leuvensevaart door een dubbelsporige draaibrug; ze werd in 1952 afgebroken.
- 21.12.1864 Bouw van een schilderswerf in het arsenaal, langsheen en palend aan de Leuvensesteenweg.
- 06.04.1865 Bouw van een afsluitmuur bij het arsenaal.
- 24.07.1865 Bouw van acht ondergrondse watervergaarbakken samen met een waterleiding in het arsenaal. Deze waterreserve werd tot na het aanleggen van een stadswaterleidingsnet gebruikt bij brandbestrijding.
- 10.08.1865 Bouw van een veersmidse.
- 16.02.1866 Aanleg van een verlichtingsstelsel met lichtgas in de nieuwe schilderswerf van het arsenaal.
- 24.01.1867 Aanpassing en herstelling van de wachtzalen in het station.
- 07.10.1867 In de loop van 1867, indienststelling van een eetzaal en een dispensarium bij de Leuvensesteenweg en een badzaal bij de Driesstraat.

Zoals voordien werd in het arsenaal tussen 1861 en 1870 wederom aan nieuwbouw van rollend materieel en ombouw van ouder materieel gewerkt.

- Belpaire ontwierp in 1866 een zeer geslaagde tenderlokomotief, gekend als type 51; een rangeermachine met drie gekoppelde wielen van 1,20 m en binnenliggende cilinders. Hiervan werden er tot in 1905 niet minder dan 470 gebouwd. Enkele jaren later werden de machines van de eerste reeksen in het arsenaal verbouwd en voorzien van een machinistenhuis en een stoomrem.
- Tussen 1867 en 1871 werden 14 lokomotieven van het type 8 en 8 lokomotieven van het type 9 tot tenderlokomotieven omgevormd.
- Drie expreslokomotieven 2-2-2 met wielen van 1,90 m in 1856 door Wilson-Railway geleverd, werden in 1868 verbouwd tot tenderlokomotieven met wielen van 1,57 m.
- De tenderlokomotieven van het type 20 ontworpen in 1870 door Belpaire en Stevart werden in het arsenaal gebouwd en er daarna in 1892 en 1895 herbouwd.
- In die tijd maakte men er ook "salon- en bedwagens". Wij lezen daarover: ".... Men komt uit de werkhuizen van het arsenaal der spoorwegen alhier, een groot getal salon- en bedwagens af te leveren, die uitsluitend bestemd zijn voor de exprestreinen ten gebuik der grote internationale lijnen. Aan deze treinen die met lichtgas zouden verlicht worden, gelijk dit reeds bestaat op de lijn Brussel naar Keulen zou een toilet kabinet gevoegd zijn, alsmede een water-closet en een restaurant met drinkplaats. De reizigers zouden van de ene tot de andere kant van de trein kunnen gaan. Deze exprestreinen zullen ingevoerd worden met het aanstaande zomerseizoen van Brussel tot Parijs, Keulen, Calais en Oostende" (141).

## 1867

In het "Rapport sur l'administration et la situation des affaires de la commune de Malines 1866-1867" van 7 oktober 1867, lezen wij dat er in het arsenaal meer dan 1600 arbeiders werkzaam waren.

## 1868

Uit het verslag van de "Stedelijke Raed" van 28 juni 1868, vernamen wij onder de rubriek "Mededelingen": "... brief waerdoor de inwoners van Neckerspoel aen de Raed kopy zenden der petitie welke zij aen M. de Minister van openbare werken hebben gezonden, ten eynde eene stilstand-plaets te bekomen voor het lossen van het vee ter hoogte ter plaetse gezegd "Het Bergsken", tusschen de statiën van Mechelen en Sint-Catharina-Waver".

## 1869

In de eerste dagen van januari werd een aanvraag genomen met de aanleg van de private en internationale spoorweglijn Mechelen-Terneuzen. Vertrekkende vanaf het centraal station liep het spoor over Hombeek, Temse, Sint-Niklaas en De Klinge.

De werken begonnen tussen Mechelen en de Schelde. Dit deel werd op donderdag 29 juli 1870 in dienst gesteld.

## 1870

Ingevolge de Frans-Duitse oorlog, gevolgd door de ineenstorting van het Franse keizerrijk werden in ons land voorbereidende militaire maatregelen getroffen. Uiteraard gaven die aanleiding tot troepentransporten. Hierna losse krantennieuwsjes :

- 17 juli 1870 "... In het arsenaal is de beweging aanhoudend. Dagelijks worden er talrijke kanons en poederwagens geladen".
- 31 juli 1870 "... Daar er in het vooruitzicht van de oorlog, talrijke aankopen van paarden gedaan worden en de stallen ontoereikend zijn, heeft het bestuur van den ijzeren weg de hangaars van de voormalige kookovens buiten de Hanswijkpoort, tijdelijk aan het leger afgestaan om ze als fourragemagazijn te bezigen".
- 4 september 1870 "... Donderdagmorgend zijn verscheidene batterijen artillerie komende van Antwerpen, door onze stad gereden om zich naar de grenzen te begeven. Juist waren zij alhier aangekomen toen een *dépêche* bevel gaf gemelde batterijen per spoortrein over te voeren. Kanons en paarden, alles werd met een overhaaste spoed op verscheidene treinen geladen en na eenige oogenblikken van onbegrijpelijk geharrewar in onze statie te hebben teweeg gebracht, vertrokken de treinen in volle stoom naar de grenzen".
- 12 maart 1871 "... Deze week zijn er verscheidene treinen met Franse soldaten, die in Antwerpen geïnterneerd waren door onze statie gevoerd".
- 26 maart 1871 "... Napoleon III van Frankrijk is in de nacht tussen zondag en maandag door onze statie gereden, zich naar Oostende begevende en van daar naar Engeland".

## 1871

Het leven van de spoorwegman was in die jaren hard en lastig. Wanneer ouden van dagen vertelden dat ze hun vader slechts 's zondags te zien kregen, zullen wij waarheid vinden in wat volgt: "... Sedert dinsdag zijn de werkuren in het arsenaal van den ijzeren weg merkkelijk vermeerderd. Men werkt er thans van zes uur des morgens tot negen uur des avonds, tengevolge van de overvloedige herstellingen van het materieel, welke de overname door de Staat heeft teweeggebracht van spoorwegen en materiaal eener private spoorwegmaatschappij" (142).

In het algemeen is ons weinig bekend over de werkuren in het arsenaal. Slechts fragmentarische gegevens zijn tot ons gekomen. Zo noteerden wij :

- 1838 "... De werkduur van de werklieden in het arsenaal en van de andere stations is vastgesteld op tien uur. Zij hebben één uur voor het middagmaal, een half uur voor het morgendontbijt en een half uur voor het avondeten" (143).
- 1842 "... De uren van begin en einde van het werk worden vastgesteld door de directeur van het arsenaal, op voordracht van de dienstoversten en de inspekteur" (144).
- 1854 "... pas na half acht 's avonds wanneer het spoorwegpersoneel haar dagtaak eindigde" (145).
- 1871 "... Men werkt er thans van zes uur des morgens tot negen uur des avonds" (142).
- 1871 "... dat het zondagswerk is afgeschaft, het werkstaken des maandags heeft opgehouden en het driekwart uur werkens, die niet betaald werden, werden afgeschaft" (146).
- 1877 .... Wanneer in het station Mechelen het bericht verscheen dat het arsenaal bekwame schrijn- en paswerkers wenste aan te werven, schreef de "Mechelsche Courant" van 8 april: "... Hoe komt dit overeen met het verminderen van de werkuren per dag in voege gesteld sedert 1 april ? Waarom het tegenwoordige getal werklieden niet behouden en ter zelfder tijd tot acht uur 's avonds laten werken zoals vóór 1 april".
- 1885 "... Ik wens de minister geluk met het volledig afschaffen van het zondagswerk in het arsenaal, welke men vroeger beweerde volstrekt noodzakelijk te zijn".
- 1886 "... Ik win drie frank daags. Des maandags als wij maar tot half vijf werken, win ik zestig centiem minder" (147).

- 1922 ".... Een weinig tijds na het beginsein van kwart voor zeven ....".
- 1932 ".... Voor de werklieden waren de werkuren vastgesteld van kwart voor acht tot kwart voor twaalf en van kwart voor één tot kwart voor vijf. De bedienden werkten van kwart voor acht tot twaalf en van twee tot vijf uur. Zij hadden vrijaf op de zaterdag namiddag".

Na afloop van de Frans-Duitse oorlog brak op 18 maart te Parijs een opstand uit. Wanneer in april het geweld van dag tot dag toenam, kwam men tot de beruchte "semaine sanglante". Terugtrekkend van de ene barrikade naar de andere staken de communards, zoals ze zichzelf noemden, de openbare gebouwen in brand.

Mogelijk heeft de Franse regering ons dan verzocht brandweerkorpsen naar Parijs te zenden. Zo lazen wij: ".... De stoom-brandspuit uit het arsenaal alhier, alsook de pompiers om dezelve te bedienen zijn vrijdag naar Parijs vertrokken".

Lang zijn onze brandweerlui niet in Parijs gebleven, want op 4 juni schreef een krant: ".... Woensdag namiddag zijn de pompiers uit het arsenaal van den ijzerenweg onzer stad, welke zich vrijdag met de stoomspuit naar Parijs hadden begeven alhier wedergekeerd. Gedurende gans dien tijd waren zij verenigd met de pompiers van Antwerpen die met hen vertrokken waren. Zij kwamen des vrijdags rond middernacht te Saint-Denis aan, doch daar men nog steeds van alle kanten bombardeerde, raadden de Pruisische soldaten onze pompiers aan den nacht in Saint-Denis door te brengen. Zaterdag morgend trokken zij Parijs binnen maar konden er niets verrichten, daar de oproerlingen zich nog steeds hardnekkig verdedigden. Zij bleven dus in het noordstation bivakkeren om niet aan het kanonvuur blootgesteld te zijn. Het was eerst maandag avond om zeven uur toen men de toestand meester was, dat onze pompiers met die van Antwerpen ontboden werden om de entrepots en magazijnen van La Vilette te blussen, welke gans in vlammen stonden. Na de gehele nacht tot vier uur des morgens gewerkt te hebben, was men er in gelukt verscheidene bedreigde gebouwen te redden. Dinsdag avond om zes uur dertig hebben zij met hun materiaal Parijs verlaten".

De uitbreiding van het arsenaal naar het oosten kreeg een nieuwe impuls, na de aanbesteding op 10 mei 1871 van een werkhuis voor de afdeling rijtuigen, geschikt als zagerij, smederij en draaierij.

Dit bouwwerk van 244 m x 14,80 m geschat op 146.038,92 fr. werd opgericht evenwijdig aan de nieuwe schilderswerf.

In het arsenaal was het gekend als "atelier onder de bel". Die benaming was ontstaan naar aanleiding van de klok aan de westergevel opgehangen; zij gaf het sein van het begin en het einde van het werk.

In latere jaren werd het gebouw deels als stookzaal, acetyleencentrale, drukkerij, tekenbureau, enz. ingericht.

Na overbrenging van het fabrieksbureau naar de nieuwe centrale bureaus werd in 1936 een klein museum op de vrijgekomen ruimte ingericht. Daar waren onder meer te bezichtigen: een namaaktrein van 1835, de lokomotief "Pays de Waes" van de spoorlijn Antwerpen-Linkeroever-Gent, een verkleind model van de "Puffing Billy" van Hedley, enz.

Midden 1871 kwamen nog kritieken los op de erbarmelijke toestanden in het station. Men vroeg om een nieuw reizigersstation, een laad- en losplaats voor vee op de wijk Nekkerspoel en verbetering van de lonen en de werkuren in het arsenaal.

Men praatte er over onder het publiek, in de gemeenteraadsvergadering en in de Wetgevende Kamers.

Zo had M. de Kerckhove in de gemeenteraadsvergadering van de maand juni: ".... de raad doen inzien hoe Mechelen altijd achteruit gezet geweest is in het uitvoeren van openbare werken, de verbetering van de statie, het loon van de werklieden en de hulpstatie voor het afzetten van het vee op Nekkerspoel" (148).

In de zitting van 26 juli zegde de Mechelse senator M. de Cannart d'Hamale tot de minister: ".... Ik vrees dat de toelage van 500.000 fr. die de minister voor Mechelen uitgetrokken heeft, zal dienen voor het vergroten van het arsenaal. De statie zelf vraagt en eist ook grote werken. Alles moet daar verbeterd worden. De lokalen voor de beambten zijn te klein, ongemakkelijk en ongezond. De reizigers die te Mechelen afstappen, zijn niet alleen blootgesteld aan al de gurigheden van het weder, maar ook nog en dat is zeer erg, om onder de ene of andere der lokomotieven die altijd en in alle richtingen over en weer rijden, verpletterd te worden. Eindelijk is de koophandel verbannen in een hoek van het station (dat was tussen het stationsgebouw en de Leuvensevaart), steeds gehinderd door de manoeuvres die gemaakt worden om de treinen te vormen of van bestemming te veranderen.

Mag ik ook voor de 1400 à 1500 werklieden van het arsenaal klagen? Zij zijn verplicht dagelijks zonder vermeerdering van loon, drie kwartuurs boven de tijd door het reglement bepaald te werken".

Minister Wasseigne antwoordde: ".... De statie en het arsenaal van Mechelen zullen zeer grote uitgaven vergen. Men zou volgens de berekening en de schatting die gedaan zijn 1.600.000 fr. moeten uitgeven om het arsenaal te verbeteren, evenals men ook nog 3.000.000 fr. zou moeten bijdoen voor andere werken; dit maakt te samen 4.600.000 fr." (149).

De zaak van de arsenaal mannen was vlug opgelost, want op zondag 15 oktober hebben zij als erkentelijkheid ten opzichte van de parlementsleden de Kerckhove en de Cannart d'Hamale een grootse optocht ter hunner ere gehouden.

Vijftien- à achttienhonderd arbeiders zijn toen in rijen van zes man, samen met vier muziekkorpsen waaronder "L'Union Fraternelle" uren lang door de straten opgestapt en hebben voor de woning van hun weldoeners een ovatie gebracht. Men schreef: ".... Duizende en duizende mensen waren in de straten geschaard, waar die ontzagelijke, deftige en ordevolle stoet doortrok. Talrijke huizen waren op deze doortocht bevlagd".

Uit de redevoeringen onthielden wij: ".... Het is dank aan de loffelijke werking van de HH. de Kerckhove en de Cannart d'Hamale, dat het zondagswerk is afgeschaft, het werkstaken des maandags heeft opgehouden, de betaling per veertien dagen is hersteld en de driekwart uur werkens, die niet betaald werden, werden afgeschaft" (146).

De private en internationale spoorweglijn Mechelen-Terneuzen werd op zaterdag 26 augustus 1871 officieel opengesteld (150).

Aan de "S.A. du Chemin de Fer de Malines à Terneuzen" was op 16 maart 1868 een koncessie van negentig jaar verleend voor de aanleg en de uitbating van een spoorweg van Mechelen naar Terneuzen langs Hombeek, Willebroek, Temse, Sint-Niklaas en De Klinge. Voor het deel gelegen op Nederlands grondgebied gaf Nederland een koncessie op 15 april van hetzelfde jaar.

Het spoordeel Mechelen-Temse werd in dienst gesteld op 29 juli 1870. Het ganse traject kwam klaar op 26 augustus 1871. De bouw nam dus amper drie jaar in beslag.

Het belangrijkste kunstwerk tussen Mechelen en Terneuzen was de 343 meter lange spoorwegbrug over de Schelde, de grootste van het land. De Parijse firma Gouin en C<sup>o</sup> bouwde ze in circa zestien maand; voor die tijd een technische prestatie.

In zijn publikatie "Chemin de Fer de Malines à Terneuzen" beschreef uitgever J.H. Briard in 1861 het doel van de spoorweg als volgt: ".... De reeds zo belangrijke handelsrelaties tussen de twee handelssteden Londen en Keulen nemen met de dag grotere uitbreiding. Daarom

getroosten de regeringen en het privaat initiatief zich alle moeite voor het vergemakkelijken van het vervoer tussen de Engelse handelsmetropool en de boorden van de Rijn.

Met de twee bestaande ijzeren wegen, één uit Oostende, de andere uit Antwerpen werd reeds een belangrijke stap gezet. De lijn Mechelen-Terneuzen zal een derde verbinding in het leven roepen, die voor de reizigers en het vervoer in het algemeen de goedkoopste, de zekerste, de gemakkelijkste en de kortste zal zijn.

Die spoorweg zal dus in geen geval een lokale lijn zijn. Langs Terneuzen staat hij in verbinding met alle zeeën en vergemakkelijkt de relatie tussen Engeland en het kontinent. Langs Mechelen is verbindingsmogelijkheid met gans België, Frankrijk, Zwitserland en Duitsland. Deze spoorlijn zal dus in de eerste plaats een internationale railway zijn".

In Sint-Niklaas beschikte het beheer over een lokomotiefdepot en een herstellingswerkplaats voor haar rollend materiaal.

De maatschappij boekte steeds uitstekende financiële resultaten, maar de twee wereldoorlogen drukten evenwel zwaar op verscheidene boekjaren. Zij waren ten slotte de diepere oorzaak dat de uitbating op 19 januari 1948 gestaakt werd. Twee dagen later werd ze met personeel, materiaal en schuldenlast door de N.M.B.S. overgenomen.

Na de heropbouw van de Scheldebrug, door de Franse genietroepen in de meidagen van 1940 vernield, heeft de N.M.B.S. het treinverkeer op 19 december 1955 heringericht. Maar dan slechts tussen Mechelen en Sint-Niklaas.

Met zijn brief van 17 september 1871 aan het stadsbestuur van Mechelen stuurde de minister van openbare werken een ontwerp van herinrichting van het stationscomplex met het verzoek hem gebeurlijke aanmerkingen terzake te willen overmaken. Het omvatte :

- Afbraak van het station en bouw van een nieuw ontvanggebouw met een gevellengte van 125 m.
- Bouw van een beglaasde metalen koepel van 110 m x 42 m over vijf ontvangsporen waarbij drie perrons.
- Afbraak van de spoorweggebouwen langsheen de Stationsstraat alsook van de werkplaatsen van het arsenaal, opgetrokken tussen de Stationsstraat en de herstellingswerkplaats voor lokomotieven.
- Afbraak van de goederenloods links van het station en opbouw van een nieuwe loods van 80 m x 13 m rechts van het station en op 15 m van de Stationsstraat.
- Afschaffing van de overweg op de gemeente Muizen. De oosterlijn Mechelen-Leuven wordt vanaf de wijk Klein Muizenveld omgelegd langs de wijk Hanswijk de Bercht, met aansluiting bij het station ter hoogte van de Raghenoplaats.
- Afschaffing van de overweg van de Leuvensesteenweg bij de Raghenoplaats. De steenweg wordt vanaf de herberg "In 's Landswelveren" afgebogen naar de Dijle en zal uitlopen op de Raghenoplaats, tussen de fabriek van M. Roostenberg en het huis van M. Hofmans. Twee onderbruggingen, één onder de spoorlijn naar Leuven en één onder de spoorlijn naar Antwerpen zijn voorzien.
- Een rangeerstation van 600 m x 75 m aansluitend bij de oosterlijn wordt ingericht tussen de Smisstraat en de Hanswijkbeek op de wijk Hanswijk de Bercht.
- Op de wijk Nekkerspoel wordt een laad- en losplaats voor vee van 255 m x 26 m voorzien evenals een laad- en losplaats voor goederen langsheen de Stationsstraat, tussen de nieuwe goederenloods en de Raghenoplaats.
- Bouw van een lokomotiefdepot op de gronden van de kooksovens.
- Afbraak van de tien eerste huizen rechts van de Leuvensesteenweg (151).

Maar het stadsbestuur liet met zijn brief van 18 november 1871 de minister weten dat het niet akkoord kon gaan met de afbuiging van de Leuvensesteenweg (152).

Een maand later gaf de minister een ander ontwerp ter beoordeling. In dat nieuw projekt bleven de Leuvensesteenweg en de overweg zoals zij waren. Het lokomotiefdepot verhuisde tot bij de Leuvensevaart.

Die dagen heeft ons stadsbestuur een kemel van formaat geschoten. De overweg met al de hinder voor het verkeer en de voetgangers bleef daar nog zestig jaar.

Een tweede maal dat was in 1905 heeft Mechelen nogmaals de kans gekregen die bareel weg te werken. Maar ook dan hebben onze stadsbestuurders de trein gemist.

## 1872

In antwoord op de klachten van volksvertegenwoordiger de Kerckhove betreffende het station, de laad- en losplaats voor goederen in dit station en de laad- en losplaats voor vee op de wijk Nekkerspoel, antwoordde de minister onder meer: "... ik kan aankondigen dat ik het plan van de werken kom goed te keuren. Het betreft: het omwenden van de oosterlijn Mechelen-Leuven, het maken van een plaats voor rangeringen op Hanswijk de Bercht, het aanleggen van een rechtstreekse verbinding tussen de noorderlijn Mechelen-Antwerpen en de oosterlijn Mechelen-Leuven, met een brug over de Dijle. Nochtans zullen de werken van langen duur zijn".

De minister heeft toen geen ijdele woorden gesproken (153). In 1872 en volgende jaren werden belangrijke werken uitgevoerd. Zo besliste hij de eerstvolgende maanden tot:

- Onteigening van gronden nodig voor de aanleg van een rangeerstation en verbindingsspooren vanaf Muizen naar Nekkerspoel en naar het centraal station.
- Bouw van een spoorwegbrug over de Dijle ter hoogte van de oppersluis, voor de verbindinglijn Muizen-Nekkerspoel.
- Grondwerken en aanvoer van aarde voor de aanleg van de verbindingsspooren naar Nekkerspoel en naar het centraal station.
- Bouwen van aquadukten, baren en afsluitingen bij en langsheen de nieuwe verbindingsspooren.

Bemerking: Voor de uitbreiding van het arsenaal naar het oosten werden reeds vóór 1873 percelen aangekocht tussen de Colomabeek, de Leuvensesteenweg en de Hanswijkdries. Van dan af strekte het arsenaal zich langsheen de Leuvensesteenweg van de Raghenooplaats tot bij de Hanswijkdries.

## 1873

Op 1 mei kregen wij kennis van de tabel met de vertrekuren van de treinen uit Mechelen met bestemming:

Brussel: ....

Weerde, Eppetegem, Vilvoorde, Schaarbeek: ....

Antwerpen: ....

St-Katelijne-Waver, Duffel, Kontich, Oude-God: ....

Lier, Nijlen, Bouwel, Herentals, Lichtaart, Turnhout: ....

Dendermonde, Gent: ....

Hombeek, Kapelle, Londerzeel, Malderen, Buggenhout, Baasrode: ....

Terneuzen: ....

Lokeren, Aalst: ....

Brugge, Oostende: .....

Kortrijk, Moeskroen, Doornik, Rijsel, Calais: ....

Leuven, Tienen: ....

Boortmeerbeek, Haacht, Wespelaar, Aarschot, Zichem: ....

Diest, Hasselt, Maastricht: ....

Landen, St-Truiden: ....



Hal, Bergen, Quiévrain, Valenciennes : ....  
Manage, Charleroi : ....  
Ottignies, Namen, Aarlen : ....  
Roosendaal, Breda, Moerdijk, Rotterdam : ....

Uit de uurtabel van 1873 bleek dat tussen 1860 en 1873 meerdere bijkomende tussenstations ingericht werden. Zo kwamen we tot :

- 4 tussen Mechelen en Antwerpen : St-Katelijne-Waver, Duffel, Kontich en Oude-God;
- 4 tussen Mechelen en Leuven : Boortmeerbeek, Haacht, Wespelaar en Wijmaal;
- 4 tussen Mechelen en Brussel : Weerde, Epegem, Vilvoorde en Schaarbeek;
- 6 tussen Mechelen en Dendermonde : Hombeek, Kapelle-op-den-Bos, Londerzeel, Malderen, Buggenhout en Baasrode.

## 1874

Een belangrijke verbetering ter ontlasting van het centraal station kwam op 9 november tot stand. Dan voltooide men de verbinding van de oosterlijn Mechelen-Leuven met de noorderlijn Mechelen-Antwerpen. Hierdoor konden de treinen komende uit de richting Leuven, naar Antwerpen rijden en omgekeerd, zonder zoals voordien het station Mechelen aan te doen (154).

1875: Geen belangrijke feiten te vermelden.

## 1876

In antwoord op de gekende klachten van de Mechelse volksvertegenwoordiger de Kerckhove, zegde minister Beernaerts in de kamerzitting van 2 mei : ".... Onder de statiën dewelke in het begin met de meeste pracht ingericht geweest werden, zijn diegene welke nu in de ellendigste staat verkeren. Dat is bijzonderlijk echt voor de statie van Mechelen. Wanneer veertig jaar geleden de statie van Mechelen opgebouwd werd, was het een monument dat men kwam bezichtigen en waarmede de stad fier was. Ik beken dat ze nu volkomen onvoldoende is indien men nagaat wat elders bestaat. Grote sommen geld zijn er te Mechelen verwerkt geweest. De administratie heeft eerst gezorgd voor de verbetering en de uitbreiding van het arsenaal. De inrichting van dit groot werkhuis bestemd voor herstellingen, levert voor de stad een wezenlijk voordeel op. Andere instellingswerken voor koopwaren zijn ook ingericht geweest. Maar hetgeen nog moet gemaakt worden is een statie, waardiger dan de hedendaagse en bijzonderlijk een overdekte statie" (155).

In de kamerzitting van 19 mei zegde dezelfde minister nog het volgende : ".... Wij zijn allen eens om te bekennen dat de statie van Mechelen zeer slecht ingericht is. Wij zullen beginnen met de bijzondere werken op Nekkerspoel. Ja nog in de loop van dit jaar".

In het K.B. van 2 november zagen wij de bevestiging van de belofte van de minister. Hiermede werd toelating gegeven tot de aanleg en de onteigening van de percelen nodig voor de bouw van een laad- en losplaats voor vee op de wijk Nekkerspoel.

Midden 1876 stelde het Mechels schepenkollege een urbanisatieplan op voor de wijk gelegen tussen de Leuvensesteenweg en de spoorweglijn Mechelen-Leuven. Er werd dan beslist tot de aanleg van de Tender-, Lokomotief-, Aambeeld-, Wagon- en Hamerstraat. Verder naar Muizen toe nog de Smisstraat en twee niet genoemde straten B en C.

Lezen we het bericht daaromtrent: "... De stedelijke raad heeft op verslag der sekte van openbare werken, de aftekening bepaald der straten te vormen in het nieuw kwartier ten gehucht Hanswijk de Bercht. Er zal namelijk een voorname straat (Lokomotiefstraat) gemaakt worden, nagenoeg in de evenlijn met de Leuvensesteenweg en op gelijke afstand van deze en van de nieuwe ijzeren baan. Deze straat zal aan den steenweg verbonden worden door zes zijstraten. De eerste (Wagonstraat) zal zijn langsheen den hof van het "Oud Landswelvaren" en zal reeds afkeren om zich met een gebroken hoek aan het noordeind der bijzondere straat te voegen. De tweede (Aambeeldstraat) is de rechtmaking van den ouden weg van "Landswelvaren" naar Muizen, op gemiddeld 40 meters afstand van de eerste straat. De derde (Hamerstraat) zal opgetrokken worden op omtrent 100 meters van de tweede. De vierde (Smisstraat) is de rechtmaking van den tegenwoordige weg bestaande tegenover den weg van den Dries (Hanswijkdries). De vijfde komt op 150 meters afstand van de vorige en eindelijk de zesde op 210 meters afstand van de vijfde. De derde dezer straten zal loodrecht op de voorname straat uitkomen, terwijl de vierde en de vijfde een rechten hoek met den steenweg zullen vormen. De overige zullen schuins weglopen, even opzichts den steenweg als opzichts de voorname straat. De breedte der straten zal eenvormig 10 meters zijn" (156).

In het jaar 1883 deed de stad nog een duit in het zakje. Zij kocht op de Leuvensesteenweg voor de prijs van 30.000 fr. een stuk grond en bouwde daar op 24 mei van hetzelfde jaar een school voor jongens en meisjes.

Maar de aanleg van het rangeerstation tussen de Hanswijkbeek en de Smisstraat, samen met de bouw van een rijtuigloods stuurde de urbanisatieplannen van het stadsbestuur in de war.

De dienst van openbare werken schreef daaromtrent op 28 juni 1880 (156): "... Volgens de tekeningen van 1876 moeten aan de voorname straat, nog buiten de Hamerstraat en de Smisstraat, twee andere straten B en C aansluiten. De aanleg van het rangeerstation op Hanswijk de Bercht verhindert het doortrekken van de Lokomotiefstraat en het aanleggen van de straten B en C".

Het urbanisatieproject en de openstelling van de ingang van het arsenaal langs de Leuvensesteenweg (circa 1865), heeft ongetwijfeld bijgedragen tot meer intensieve bebouwing van de wijk en de Leuvensesteenweg.

Op de kadastrale tekening van 1833 bemerkten wij amper een achttal bouwwerken tussen de stadsgrachten, de Dijle, de Colomabeek en de Leuvensevaart. De tekening van 1864 toonde meer bebouwing. Hoe het daarna verder verlopen is, kan nagegaan worden uit tekeningen van latere datum.

Vast staat dat vóór het begin van de eerste wereldoorlog, gans de wijk Hanswijk de Bercht en de Leuvensesteenweg tot bij de overweg bewoond waren. In de Smis- en de Driesstraat lagen slechts weinig bouwpercelen vrij. Verder door op het grondgebied Muizen was de Leuvensesteenweg vanaf de Hanswijkbeek tot bij het klooster bewoond. Reeds vóór 1912 was daar een kerk en een school opgericht.

#### Bemerkingen:

- In de nota's van de stad Mechelen werd geen melding gemaakt van de Draaibankstraat, aangelegd tussen en evenwijdig aan de Lokomotiefstraat en de Leuvensesteenweg. De Draaibank- en de Lokomotiefstraat waren slechts bebouwd tot bij de Colomabeek. Na de eerste wereldoorlog werden ze verbonden met de Smisstraat.
- De straat B werd wel bebouwd, maar nooit rechtstreeks verbonden met de Leuvensesteenweg. De bewoners kregen een uitweg langs de Smisstraat met een weg aangelegd tussen het huis n<sup>o</sup> 36 en de rijtuigloods.
- De huidige Aambeeldstraat heeft een oud historisch verleden. Vóór de aanleg van de Leuvensesteenweg (begonnen in 1730) gingen onze voorouders naar Muizen en Leuven, langs de toen nog kronkelige Aambeeldstraat. In de gemeente Muizen liep die eeuwenoude Leuvensebaan over de Sint-Lambertuslaan, het Dorpsplein, de Brug- en de Kerk-

hofstraat. De huidige Oude Baan volgend ging men dan langs het Dorpsplein van Hever en dat van Boortmeerbeek naar Leuven.

De bouw van het arsenaal en het vormingsstation alsmede de aanleg van het spoor Mechelen-Leuven en de latere wijzigingen aan de spoorwegtracés hebben het stratennet grondig gewijzigd.

- De bareel aangelegd in 1874 bij de kruising van de Smisstraat en de in- en uitritsporen van het vormingsstation werd na 1902 vervangen door een overbrugging. De straat werd dan opgehoogd vanaf de Leuvensesteenweg tot bij de overbrugging.
- Vóór de aanleg van de Leuvensesteenweg en de Leuvensevaart (begonnen in 1750) vormden de Smisstraat, de Hanswijkdries en de Zeutestraat één verbindingsweg tussen de oude baan naar Leuven en de Tervurensesteenweg. In 1837 kreeg de Hanswijkdries een bareel op de plaats waar de eerste spoorweglijn Mechelen-Leuven de Hanswijkdries kruiste. Maar na 1885 werd tengevolge van de uitbreiding van de centrale werkplaats en de wijziging van het spoorwegtracé, de verbinding Hanswijkdries-Zeutestraat onderbroken. De Hanswijkdries en de Zeutestraat kregen daarna een uitweg naar de Leuvensesteenweg; de eerste langs de Spoorwegstraat, de tweede langs de Motstraat. Het breder deel van de Hanswijkdries herinnert nog aan het oud spoorwegtracé. Tussen 1837 en 1877 liepen onze eerste treinen naar Leuven, Luik en Keulen door de nu aldaar aangelegde grasperken.

Ook op de gemeente Muizen veranderde er veel.

- Het spoor Mechelen-Leuven (1837) en het vormingsstation (1906) hebben de dorpskern gescheiden van het zuidelijk deel van de gemeente.
- De Hanswijkstraat voordien een verbindingsstraat tussen de Leuvensesteenweg en de Sint-Lambertuslaan werd na 1906 een doodlopende straat. De bareel daar ingericht in 1874 werd er opgeheven.
- Langs de reeds vóór 1914 gebouwde spoorwegbrug over de in- en uitritsporen van het vormingsstation werd na 1918, het dorpsmidden verbonden aan de Leuvensesteenweg met de Stationsberg. De Veldstraat die voordien beiden verbonden had, werd dan een doodlopende straat en een bareel daar ingericht in 1837 werd er afgeschaft.

Meer dan voordien werd tussen 1871 en 1880 gebouwd, herbouwd en onteigend ten bate van de spoorweg. In die periode werden vele gebouwen opgericht en verrees een bijna nieuwe centrale werkplaats. Dat alles was het gevolg van de herinrichting van het station en de uitbreiding van het rollend materiaal.

- 10.01.1871 Bouw van twee loodsen in het arsenaal, geschat op 5182,62 fr.
- 10.05.1871 Bouw van een werkhuis geschikt als zagerij, smidse, draaijerij, enz., geschat op 146.038,92 fr., het zo genoemd werkhuis "Onder de Bel".
- 27.02.1872 en 20.11.1872 Onteigening van gronden nodig voor de aanleg van een verbinding van de lijn Leuven-Mechelen met de lijn Mechelen-Antwerpen en voor de aanleg van het spoordeel Muizen-Mechelen langs de wijk de Bercht.
- 22.07.1872 Vervoer van aarde uit het station Leuven naar de nieuwe verbindingsspooren te Mechelen, geschat op 51.505,44 fr.
- 31.07.1872 Bouw van de grondvesten van een herstellingswerkhuis voor rijtuigen, geschat op 34.345,73 fr.
- 31.07.1872 Bouw van een brug in metselwerk over de Dijle, geschat op 51.291,66 fr. Deze brug die in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw verbreed werd bij de aanleg van het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel, was bestemd voor het verbindingsspoor van de noorder- en de oosterlijn.
- 12.04.1873 Aanbesteding van grondwerken, aquadukten, barenen en afsluitingen voor de aanleg van de nieuwe verbindinglijnen, geschat op 127.837,82 fr.
- 04.06.1873 Afbraak van een deel van de oude smidse samen met de vergroting van de draaijerij voor lokomotieven, geschat op 13.975,19 fr.

- 11.06.1873 Bouw van een herstellingswerkplaats voor rijtuigen, geschat op 739.702,06 fr. Dit voor die tijd enorm werkhuis van 244 m x 70 m werd opgetrokken tussen en evenwijdig aan de schilderswerf en het werkhuis "Onder de Bel".
- 30.07.1873 Bouw in het arsenaal van twee droogloodsen voor dekzeilen, geschat op 21.362,36 fr. Die loodsen opgetrokken bij de Driesstraat werden afgebroken na 1933.
- 20.09.1873 Bouw van een tweede montagewerkplaats voor lokomotieven, met een capaciteit van 24 machines.
- 17.11.1873 Bouw van een werkhuis voor garnierders en zeilmakers, geschat op 191.299,51 fr. Dit gebouw van 46 m x 46 m was opgetrokken palend aan de Leuvensesteenweg en in de verlenging van de schilderswerf. Het werd na 1950 afgebroken.
- 16.01.1875 Onteigening van gronden nodig voor de bouw van een waterpompinstallatie bij de Dijle.
- 27.09.1876 Bouw van een ijzer- en kopergieterij. Dit werkhuis van 70 m x 12 m werd aangebouwd bij de oostergevel van de ketelmakerij.
- 27.09.1876 Bouw van een loods voor schouwing van rijtuigen, geschat op 51.260,80 fr. De loods van 40 m x 15 m werd opgetrokken ten oosten en in de verlenging van de herstellingswerkplaats voor rijtuigen.
- 02.11.1876 Onteigening van gronden en aanleg van een laad- en losplaats voor vee op de wijk Nekkerspoel.
- 29.01.1877 Wijziging van het gelijkvloers en verhoging met één verdiep van de bureaus van het arsenaal, geschat op 27.396,49 fr. Bij de aanleg van de geëlektrificeerde lijn Brussel-Antwerpen werd het gebouw in 1933-1934 afgebroken.
- 28.02.1877 Bouw van aquadukten en een werkplaats voor verfbereiding, geschat op 16.301,51 fr.
- 05.06.1877 Afbraak van twee loodsen en opbouw van twee gebouwen met materialen voortkomende van voornoemde afbraken, geschat op 19.277,54 fr.
- 16.08.1877 Bouw van een werkplaats voor oliebereiding en een afsluitmuur, geschat op 31.411,97 fr.
- 16.10.1877 Bouw van een brandweerkazerne, geschat op 4551,66 fr. Deze kazerne van 38 m x 7,10 m met vijf inrijpoorten werd opgetrokken in vakwerk, bij de Leuvensesteenweg tussen de schilderswerf en de portiersloge.
- 16.10.1877 Afbraak van verschillende gebouwen en optrekken van een afsluitmuur bij het arsenaal, geschat op 4918,61 fr.
- 12.05.1878 Aanleggen van een laad- en losplaats voor vee op de wijk Nekkerspoel, geschat op 21.005,14 fr.
- 21.08.1878 Bouw van een lokomotiefdepot en een loods voor de machinerie van de waterbedeling, geschat op 136.864,75 fr. Dit depot van 67,72 m x 22,50 m met vier inritsporen werd samen met een waterkasteel van 250 m<sup>3</sup>, een draaischijf en kolenparken opgetrokken bij de Leuvensevaart. Bij de aanleg van de spoorwegberm voor de geëlektrificeerde lijn Brussel-Antwerpen werd het depot in 1933 afgebroken.
- 07.10.1878 Bouw van een dispensarium en een eetzaal bij de inkompoort van het arsenaal.
- 07.10.1878 Bouw van een herstellingswerkplaats voor wagens van 20 ton, ten oosten en in de verlenging van het werkhuis "Onder de bel".
- 01.03.1879 Bouw van houtloodsen in het arsenaal. Ze werden opgetrokken op de plaats waar rond 1934 de centrale bureaus werden gebouwd.
- 01.03.1879 Bouw van afsluitmuren langsheen het station en de Leuvensesteenweg.
- 01.03.1879 Bouw van een houtzagerij met een aanpalende loods voor vaste stoommachine. Het gebouw gesitueerd nevens de centrale bureaus werd later ingericht als gereedschapswerf. Nu worden er de vrije-tijdswerken beoefend.
- 24.05.1879 Onteigening van gronden ten oosten van het ontvanggebouw, nodig voor het inrichten van de keuringskommissie.
- 07.07.1879 K.B. toelating verlenende tot het onteigenen van gronden, het inrichten van een rangeerstation en het bouwen van een rijtuigloods op de wijk Hanswijk de Bercht.
- 06.10.1879 Indienstelling van een lokaal voor bewaring van gietmodellen en een lokaal voor allerhande wisselstukken.
- 23.02.1880 K.B. toelating verlenende tot onteigening van gronden en tot het uitvoeren van werken voor de aanleg van een nieuwe verbinding van het arsenaal met het rangeerstation.
- 11.10.1880 Afbraak van het lokomotiefdepot van de oosterlijn en bouw van een afsluitmuur langsheen de Stationsstraat, ter plaatse van de langsegevel van het af te breken depot.

1877

Het laatste deel van de oosterlijn, de sektie Muizen-Mechelen die tot dan het arsenaal kruiste, werd op 5 mei 1877 afgeschaft. De lijn werd dan omgelegd vanaf Klein Muizenveld langs de wijk de Bercht, met aansluiting bij het station van Mechelen ter hoogte van de Ragheno-plaats (157).

Het oud spoordeel heeft men verder gebruikt als in- en uitritspoor voor het arsenaal. Na 1880 werd de lijn verlegd langs de nu nog bestaande overweg aan de Leuvensesteenweg. De bareel op de wijk Klein Muizen kon dan verdwijnen.

Honderdveertig jaar later, op 3 maart 1977 zijn in het arsenaal in de nabijheid van de vroegere ketelmakerij, overblijfsels gevonden van de in 1836-1837 daar aangelegde oosterlijn Mechelen-Leuven. Dwarsliggers en draagstoelen uit die tijd werden opgegraven.

1878

De voorgenomen herinrichting van het station en van de sporenbundel waren aanleiding tot een tweede verplaatsing van de mijlpaal. Tot dan tronend midden een bloemenpark in de initiale aslijn werd hij in 1878 tot bij de Leuvensevaart overgebracht. Daar was een plaats tussen een houten seinhuis en de omheining van het station vrijgemaakt (31).

Uit het jaarverslag van de dienstoverste van het arsenaal, opgenomen in het "Rapport sur l'administration des affaires de la commune de Malines 1877-1878", noteerden wij: "... Er werd ons opgedragen grote wijzigingen uit te voeren in het station. Verschillende werkhuizen van het arsenaal werden gesloopt, zo onder meer de wieldraaijerij, het werkhuus voor de herstelling van de tenders, de schouwpost voor rijtuigen en de kopergieterij. Voorafgaandelijk zijn er nieuwe werkhuizen in gereedheid gebracht, geschikt om de gesloopte te vervangen".

Bij vergelijking van de situatietekeningen van 1865 en 1885 zal men opmerken dat meerdere gebouwen dan onder de slopershamer gevallen zijn. Dat was het begin van de afbraak van het eerste arsenaal. Een ander deel volgde rond 1935 bij de elektrifikatie van de lijn Brussel-Antwerpen. Wat nog restte werd in 1944 door bombardementen praktisch geheel verwoest.

1879

Mechelen mocht zich in de maand mei verheugen, wanneer met het K.B. van 20 mei 1879 de inrichting bevolen werd van een keuringskommissie toen gekend als "Service de la Commission de Réception de Malines".

In feite was dat de bevestiging van een lang bestaande toestand. Reeds in 1842 was sprake van de keuringskommissie (Aanhangsel XI bij het verslag van 2 juni 1842 aan de Wetgevende Kamers).

Deze onafhankelijk werkende kommissie was belast met de keuring en de aanvaarding van goederen en rollend materieel, aangekocht door de staatsspoorweg.

De diensten werden ondergebracht in gebouwen opgericht tussen 1880 en 1882 ten oosten van de remise en het ontvanggebouw. Daartoe werden in 1879 de nodige gronden onteigend.

De keuringskommissie beschikte ook over een laboratorium voor scheikundige- en mechanische proeven. Het was daarvoor met allerlei tuigen en machines uitgerust, waaronder voor die tijd zeer merkwaardige. Ook partikulieren konden op de kommissie beroep doen.

Een nieuwe keuringsmethode gaf in april 1924 aanleiding tot de afschaffing van de dienst. De scheikundige en mechanische proefdiensten verdwenen uit Mechelen, na het afbranden in mei 1940 van het scheikundig laboratorium. Ze werden overgebracht naar Schaarbeek.

Na 1924 zijn de gebouwen van de keuringskommissie als centraal magazijn ingericht.

Na ruim tien jaar aandringen, kon op zondag 10 augustus 1879 de laad- en losplaats voor vee op de wijk Nekkerspoel in gebruik genomen worden (158).

Hiervoor waren in november 1876 een achttal percelen onteigend, waarna in mei 1878 de werken van aanleg geschat op 21.005,14 fr. in aanbesteding gegeven werden.

Die laad- en losplaats had ter hoogte van het afleidingskanaal van de Dijle een spoorwegaansluiting met de lijn Mechelen-Antwerpen. De instelling was 225 m lang en 26 m breed en gesitueerd tussen het spoor Mechelen-Antwerpen, de Nekkerspoelstraat en de Lakenmakersstraat. In 1887 kwam daarbij een aansluiting met de buurtspoorweg, die daar haar eindstation van de lijn Mechelen-Itegem inrichtte.

De laad- en losplaats verdween in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw bij de aanleg van het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel.

Einde 1879 vierde het arsenaal haar verdienstelijken. Meerdere "Décorations Industrielles" werden uitgereikt aan agenten met jarenlange goede diensten (159):

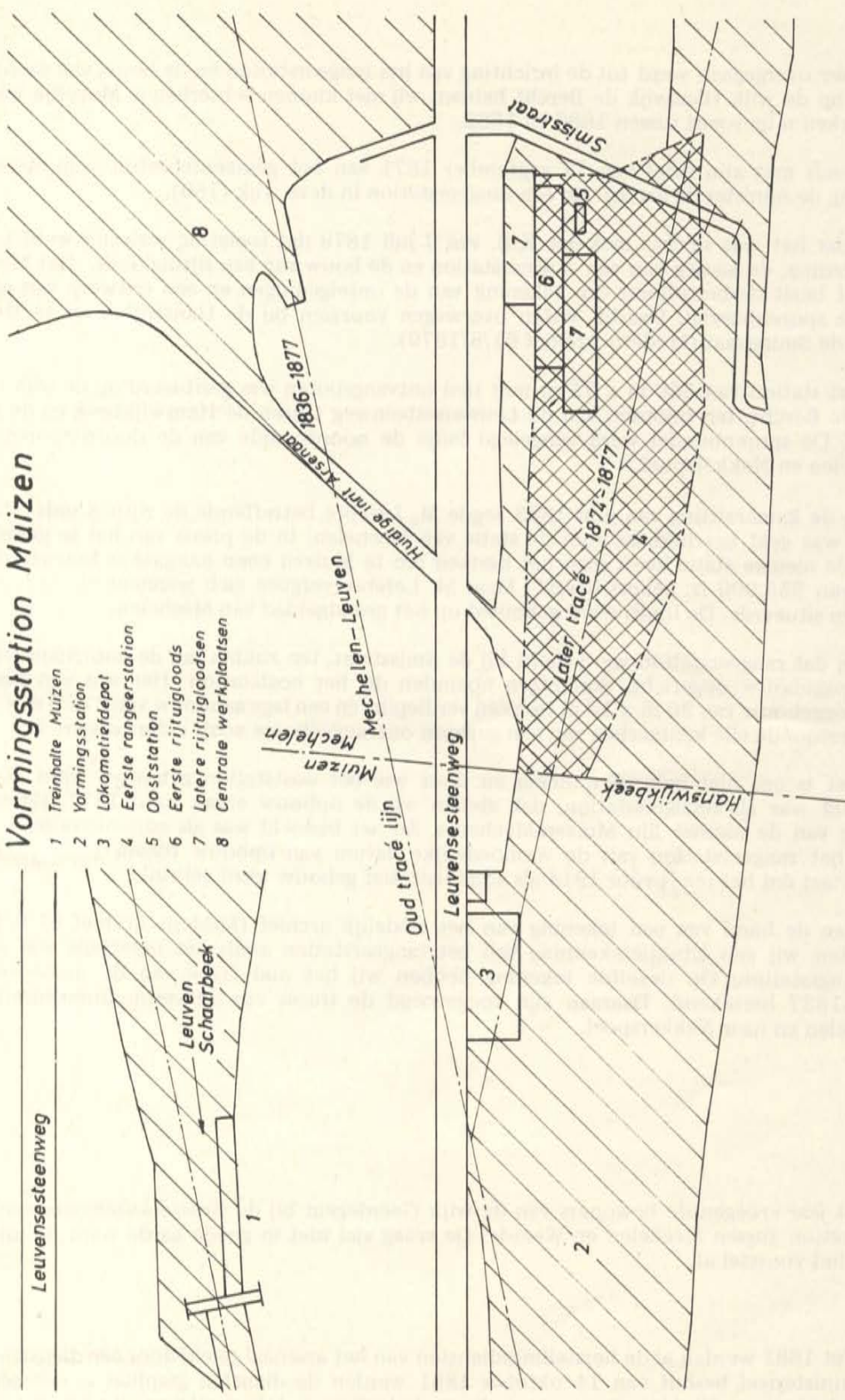
- Lodewijk Winnepenninckx, 68 jaar, gehuwd, brigadier in het arsenaal van Mechelen, 41 dienstjaren en belast met de leiding van de werkplaats van de dekzeilen en de lederbewerking.
- Jan, Frans Gillot, 76 jaar, weduenaar, ketelmaker in het arsenaal van Mechelen, 39 dienstjaren.
- Andreas De Wulf, 69 jaar, modelmaker in het arsenaal, 39 dienstjaren.

Afgezien van de eervolle onderscheiding die deze mensen te beurt viel, zou het feit onopgemerkt voorbij gegaan zijn, ware het niet dat wij getroffen waren door de hoge leeftijd van nog in actieve dienst staande agenten. Maar het waren geen alleenstaande gevallen, want een Mechels dagblad schreef op 10 februari 1867 het volgende: "... Zondag avond rond 8 uren is de genaemde Frans Frederickx, werkman in het arsenaal des eyzeren wegs en 70 jaeren oud, bij het verlaeten der herberg "De Faisant" in de rivier de Dijle gevallen en er verdronken".

Het besluit van de minister einde 1887 waarbij: "... al de beambten, te beginnen met de graad van direktieur, op pensioen zullen gesteld worden op de ouderdom van 65 jaar" had weinig effekt. Dat menen wij na lezing van: "... De 28 oktober 1901 heeft magazijnbewaarder G. Michiels van het hoofddepot der zegels de zestigste verjaring zijner indienststelling gevierd". Deze brave man was toen zeker ouder dan zeventig jaar.

# Vormingsstation Muizen

- 1 Treinhalte Muizen
- 2 Vormingsstation
- 3 Lokomotiefdepot
- 4 Eerste rangeerstation
- 5 Ooststation
- 6 Eerste rijtuigloods
- 7 Latere rijtuigloods
- 8 Centrale werkplaatsen



## 1880

Wanneer overgegaan werd tot de inrichting van het rangeerstation en de bouw van de rijtuigloods op de wijk Hanswijk de Bercht hebben wij niet kunnen achterhalen. Mogelijk werden de werken uitgevoerd tussen 1880 en 1882.

Reeds met zijn brief van 17 september 1871 aan het gemeentebestuur van Mechelen voorzag de minister de aanleg van een rangeerstation in deze wijk (160).

Maar het was slechts met het K.B. van 7 juli 1879 dat toelating verleend werd tot de onteigening, de aanleg van een rangeerstation en de bouw van een rijtuigloods. Het Mechels archief bezit desbetreffend een tekening van de onteigeningen en een ontwerp van aanleg van de sporenbundel. Daarbij waren overwogen voorzien bij de Hanswijkstraat te Muizen en bij de Smisstraat (Modern Archief 61/8/1879).

Het station van 650 m x 75 m met tien ontvangsporen was gesitueerd op de wijk Hanswijk de Bercht, ten noorden van de Leuvensesteenweg tussen de Hanswijkbeek en de Smisstraat. De sporenbundel werd aangelegd langs de noorderzijde van de doorritsporen naar Mechelen en Nekkerspoel.

In de kamerzitting van juni 1883 zegde M. Lefèbre betreffende de rijtuigloods: "... In 1880 was geld beschikbaar voor de statie van Mechelen. In de plaats van het te gebruiken voor de nieuwe statie heeft men het besteed om te Muizen enen hangaar te bouwen die de som van 255.000 fr. gekost heeft". Maar M. Lefèbre vergiste zich wanneer hij de loods in Muizen situeerde. De loods werd gebouwd op het grondgebied van Mechelen.

Bij dat rangeerstation werd dicht bij de Smisstraat, ten zuiden van de doorritsporen een ontvanggebouw opgericht. Sommigen noemden dit het ooststation. Het was een klassiek ontvanggebouw van 20 m x 13 m met één verdieping en een lage aanbouw van 27,50 m x 10 m. Het vertoonde alle kenmerken van een gewoon ontvanggebouw zoals elders opgericht.

Het is ons niet bekend wanneer en door wie het ooststation gebouwd werd. Zo het bedoeld was als reizigersstation, dan stellen wij de opbouw ervan rond 1877, tijdens de aanleg van de nieuwe lijn Muizen-Mechelen. Zo het bedoeld was als administratief bureau voor het rangeerstation valt de vermoedelijke datum van opbouw tussen 1880 en 1882. Vast staat dat het reeds vóór 1914 als administratief gebouw werd gebruikt.

Aan de hand van een tekening van het stedelijk archief (Modern Archief 61/8/1879) maakten wij een situatietekening van het rangeerstation zoals het ingeplant was in het vormingsstation. Op dezelfde tekening hebben wij het oud tracé van de oosterlijn van 1836-1837 hertekend. Daaraan zijn toegevoegd de tracés van de verbindingssporen naar Mechelen en naar Nekkerspoel.

## 1881

In dat jaar vroegen de bewoners van de wijk Geerdegem bij de Brusselsesteenweg een reizigersstation tussen Mechelen en Weerde. De vraag viel niet in goede aarde want de minister wees het voorstel af.

Tot 1881 werden al de herstellingsdiensten van het arsenaal geleid door één dienstoverste. Bij ministerieel besluit van 14 oktober 1881 werden de diensten gesplitst in een centrale werkplaats voor rijtuigen en een centrale werkplaats voor lokomotieven. Zo kwam men tot twee dienstoversten in éénzelfde complex: ir. De Rechter, voor de afdeling rijtuigen onder



toezicht van een dienstoverste te Brussel en ir. De Graux, voor de afdeling lokomotieven onder de supervisie van een dienstoverste te Luik (161). Daarbij kwamen nog: eerstaanwend ingenieur Steimetz, voor de keuringskommissie en X, voor het centraal magazijn.

Alle moeilijkheden en verzet ten spijt bleef die toestand behouden tot in juli 1908. Bij ministerieel besluit werden dan de afdelingen rijtuigen en lokomotieven onder het zelfstandig beheer van eerstaanwend ingenieur Sorel geplaatst.

Maar na het beëindigen van de eerste wereldoorlog keerde men naar de vroegere toestand terug.

Op 31 januari 1921 schreef de directie van het arsenaal aan het stadsbestuur: "... Vanaf 31 januari 1921 omvat het arsenaal twee afzonderlijke diensten: M. Bonny, hoofdingenieur, dienstoverste, belast met de leiding van de werkplaatsen voor herstelling van lokomotieven; M. Van Aerde, eerstaanwend ingenieur, dienstoverste, belast met de leiding van de werkplaatsen voor herstelling van rijtuigen".

Lang heeft die regeling ook niet geduurd. Na de overname van de staatsspoorweg door de N.M.B.S. kreeg hoofdingenieur L. Verkoye de leiding over al de diensten, inbegrepen het centraal magazijn.

**1882 en 1883:** Geen belangrijke feiten te vermelden.

**1884**

Als Mechelen reeds meer dan twintig jaar op een nieuw spoorwegstation wachtte waar andere steden als Brussel, Leuven, Kortrijk, Doornik, Brugge en Oostende nieuwe en dure stationsgebouwen kregen, verwonderde niemand zich over het bitsig antwoord van raadslid Lamot op een mededeling van de burgemeester: "... De minister is voornemens provisoire daken of schuilplaatsen aan de statie van Mechelen te verlenen". M. Lamot repliceerde afwijzend: "... In dat geval stel ik voor die provisoire daken krachtadig te weigeren, want eens dat zij er zijn zullen zij er blijven en dan kan Mechelen weer tien jaar of langer nog naar zijn station wachten" (162).

**1885**

De "Mechelsche Courant" van 11 januari 1885 schreef: "... Men werkt tegenwoordig in ons arsenaal ieverig aan het maken van eenen trein, bestaande uit vijf rijtuigen met doorgang, welke ieder drie klassen bevatten en een afzonderlijke wagen die tot koffiesalon is ingericht. Deze trein is geschikt om gedurende den duur der tentoonstelling van Antwerpen, driemaal daags de reis tusschen Brussel en Antwerpen heen en weder af te leggen. Volgens men ons verzekert, zal de trein een wonderwerk zijn van pracht en gemakelijkheid. Hij zal in niets ten onder doen voor gelijksoortige treinen welke in Engeland en Amerika bestaan. Deze bijzondere trein zal stoomen met eene snelheid van 75 kilometer per uur. Eere dus voor 't arsenaal".

In de kamerzitting van 17 april stond voor de zoveelste maal een Mechelse volksvertegenwoordiger aan de klaagmuur te pleiten voor een nieuw station. Ditmaal was het M. Fris.



M. Vandenpeereboom, minister van openbare werken antwoordde hem onder meer:

"... Rakende de statie van Mechelen, zal ik eerst en voor alles aan M. Fris herinneren, dat toen ik nog maar pas minister was hij die zaak is komen bepleiten. Hij pleit zeer wel, want hij heeft mij overtuigd en ik heb het inzicht direkt de hand aan het werk te slaan. De plannen zijn gereed. Toen wij over veel geld beschikten, lieten wij echte prachtgebouwen maken. Zo heeft men voor de statie van Brugge 500.000 fr. en voor die van Oostende 1.300.000 fr. uitgegeven. Ik keur dat niet af, ik doe enkel uitschijnen wat we deden toen we geld hadden.

De oorspronkelijke plans voor de statie van Mechelen zouden een uitgave van 1.200.000 fr. vergen; maar in de toestand waar de schatkist nu verkeert, kan ik zulke kosten niet toestemmen. Ik heb dus de ontwerpers van het oorspronkelijk plan ontboden en hun verzocht mij een ander ontwerp aan te bieden, dat wel is waar niet zo rijkelijk, maar even goed zal zijn en niet meer dan 500.000 fr. of 600.000 fr. moet kosten. De statie van Mechelen zal gebouwd worden naar het voorbeeld van de grote Franse en Engelse spoorwegstations; dit is zonder nutteloze pracht en met de nodige gerieflijkheid" (163).

In de maand juni zegde de minister nog: "... De plannen van het station van Mechelen zijn eerlang klaar. Het station zal in twee jaar gebouwd worden. Het volgend jaar zal ik er 200.000 fr. of 300.000 fr. aan besteden en in 1887 evenveel" (164).

De minister heeft woord gehouden. De 31<sup>e</sup> september 1885 werd de ruwbouw van een nieuw station in aanbesteding gegeven (165). Niet minder dan drieëntwintig aanbiedingen werden er ontvangen, waartussen drie uitgaande van plaatselijke ondernemers: A. Hertsens met 249.700 fr., Installé met 262.085 fr. en Van Boxmeer met 264.060 fr. De ruwbouw werd toevertrouwd aan aannemer Samblin uit Schaarbeek voor 226.750 fr.

De grondwerken begonnen op 22 november 1885. De bouw liep zo vlot van stapel dat op 14 augustus 1886 de Belgische driekleur kon gehesen worden, als teken dat het gebouw onder dak was (166).

Er restte dan nog de bouw van de beglaasde koepel over de ontvangsporen, de afwerking van het stationsgebouw en de afbraak van het oude station.

Tussentijds had de minister op 18 mei 1885 de tekeningen van het nieuw station aan de burgemeester gezonden, met het verzoek deze te willen inzien en hem zijn opmerkingen over te maken.

Met een niet gedateerde brief antwoordde het gemeentebestuur het volgende: "... Het station bevindt zich niet meer zoals voorheen in de aslijn van de Consciencestraat. De voor-gevel is te laag en de torentjes nevens de middenbouw zijn overbodig. Er ontbreekt een lokaal voor personen die reizigers opwachten en een luifel aan de ingang, ook de kaden zijn te smal" (167).

Betreffende die kaden voegde het gemeentebestuur het volgende aan toe: "... Niet zolang geleden heeft de rechtbank van Mechelen, in verband met een ongeval in het station gezegd, dat gezien de onveilige voorwaarden waarin de Staat het station uitbaat, hij verantwoordelijk is voor de ongevallen die er zich voordoen".

Maar de minister legde de bemerkingen naast zich neer.

Ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van de spoorweg beschreven Teugels en Roussel in hun "Notice sur les installations du Chemin de Fer à Malines", de toestand en de organisatie van de centrale werkplaatsen. Met een tekening van 1885 toonden zij de inplanting over een oppervlakte van 21 ha, van wat wij noemden het tweede arsenaal.

In dezelfde "Notice" verklapten Teugels en Roussel welke herstellingswerken in de loop van het jaar 1884 in de beide centrale werkplaatsen uitgevoerd werden.

Centrale werkplaats voor lokomotieven :

Reizigerslokomotieven	59
Goederenlokomotieven	66
Rangerlokomotieven	37
Tenders	68
Stoomrijtuigen	5
Generatoren voor vaste machines	4
Ketels	3
Kraanwagens	4
Kranen op wagentje	8

Centrale werkplaats voor rijtuigen :

Reizigersrijtuigen	1.941
Tapissierewagens	50
Pakwagens en andere wagens	287
Goederenwagens 20 ton, gesloten wagens	307
Nieuwe dekzeilen	4.169
Herstelde dekzeilen	17.762

Betreffende de gezondheidsdienst schreven dezelfde auteurs het volgende: "... Het spoorwegpersoneel is aangesloten bij de hulp- en pensioenkas van de staatsspoorweg. Het geniet van gratis geneeskunde en van een geldelijke tussenkomst bij werkongeschiktheid wegens ziekte of ongeval. De geneeskundige dienst is ingericht in het dispensarium van het arsenaal. Vijf door de Staat aanvaarde geneesheren bezoeken de zieken en gekwetsten. Twee daarvan verlenen ook geneeskundige zorgen in het dispensarium. De medicijnen worden gratis afgeleverd door het militair hospitaal" (tot na de eerste wereldoorlog was dat in het oud-klooster van de Predikheren).

Volgens dezelfde bron werden er in 1855 circa 700 werklieden tewerk gesteld, in 1865 waren er dat 1700, in 1875 ongeveer 2000 en in 1885 niet minder dan 2663.

Teugels en Roussel brachten ook de eerste direktors van het arsenaal ten tonele. Zij schreven dat P. Raghenon vanaf de beginperiode tot december 1850 direktor was. Daarna volgden:

van 1851 tot 1857:	Kreglinger;
van 1857 tot 1869:	Gobert;
van 1869 tot 1871:	Warloff;
in 1871:	Jamart;
van 1872 tot 1878:	Schaar;
van 1878 tot 1882:	Blancquart;
van 1882:	De Graux en De Rechter.

Bemerking: Wij hebben geen reden om te betwijfelen dat P. Raghenon ooit direktor geweest is. Maar wij betwisten ten stelligste dat hij de allereerste was. Die eer komt toe aan A. Poncelet. In dokumenten in het bezit van het Mechels stadsarchief werd Poncelet reeds vernoemd in september 1839. Nog op 30 januari 1842 schreef het dagblad "Journal de Malines": "... De heer Poncelet, hoofdingenieur van ons centraal station is sedert de 25<sup>e</sup> van deze maand in onze stad weder gekeerd".

## 1886

In dat jaar hoorden wij een zekere Peter Hertsens schilderen in het arsenaal, zijn geldelijke toestand uitleggen voor de "Werkkommissie van Mechelen", voorgezeten door volksvertegenwoordiger Fris. Peter Hertsens zegde daar: "... Ik win 3 fr. daags en betaal daarop 4 % aan de ziekenkas; blijft 2,88 fr. Des maandags als wanneer wij maar tot half vijf werken, win ik

60 centiem minder. Zodat ik, het getal werkdagen op 300 genomen, 864 fr. per jaar win. Hiervan moet dan nog 144 fr. afgetrokken worden voor mijn huishuur; er blijft mij dus 720 fr. over voor mijn vrouw en mijn drie kinderen, hetgeen 39 centiem daags en per hoofd uitmaakt" (147).

Stelt men daartegenover de prijzen van enkele levensmiddelen, dan valt te besluiten dat velen, zoniet in armoede, dan toch op de rand van de armoede leefden. Zo kostte :

Tarwe	per 100 kg	21,00 fr.
Rogge	per 100 kg	20,00 fr.
Aardappelen	per 100 kg	8,50 fr.
Boter	per 1 kg	2,54 fr.
Eieren	per dozijn	1,60 fr.

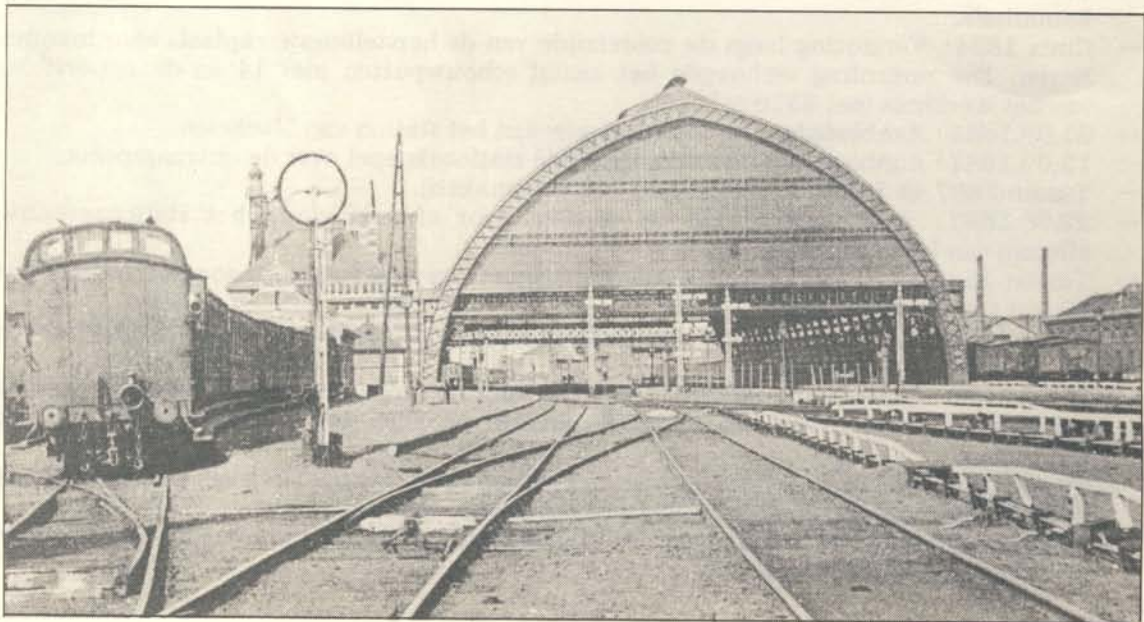
Peter Hertsens vertelde verder voor dezelfde commissie: "... Het bestuur zou moeten zorgen dat er in het arsenaal slechts oversten benoemd worden die de taal van de werklieden begrijpen en ze machtig zijn. Nu zijn er veel brigadiers, meestergasten en ingenieurs die niets anders dan Frans spreken".

Omdat het Staatsblad vanaf 1879, de aanbestedingen van bouwwerken niet meer publiceerde, kan de aanvang van de verschillende ondernemingen slechts bij benadering en onder voorbehoud gegeven worden.

- Tussen 1880 en 1881: Aanleg van een laad- en losplaats voor goederen ten noorden van het ontvanggebouw, langsheen de Stationsstraat en tot bij de Raghenoplaats.
- Tussen 1880 en 1881: In het vooruitzicht van de bouw van het ontworpen nieuw ontvanggebouw, wijziging van de ontvangsporen voor de reizigerstreinen.
- Tussen 1880 en 1882: Aanleg van een rangeerstation tussen de Smisstraat en de Hanswijkbeek op de wijk Hanswijk de Bercht.
- Tussen 1880 en 1882: Bouw van bureaus en verschillende loodsen voor de keuringscommissie.
- Circa 1884: Vergroting langs de zuidzijde van de herstellingswerkplaats voor lokomotieven. Die vergroting verhoogde het aantal schouwputten met 14 en de oppervlakte van het werkhuis met 3320 m<sup>2</sup>.
- 31.09.1885: Aanbesteding van de ruwbouw van het station van Mechelen.
- 12.02.1887: Aanbesteding van een beglaasde stationskoepel over de ontvangsporen.
- Tussen 1887 en 1888: Vergroting van de ketelmakerij.
- 22.06.1887: Aanbesteding van de werken voor afwerking van het stationsgebouw, afbraak van het oud station en de goederenloods.
- Tussen 1888 en 1889: Ombouw van het herstellingswerkhuis voor goederenwagens van 20 ton tot oliemagazijn.
- 04.04.1889: Aanbesteding van een goederenloods van 90,40 m × 34,32 m opgetrokken ten noorden van het station.
- 25.03.1890: Onteigening van gronden nodig voor de vergroting van het arsenaal. Die onteigening ten oosten van het arsenaal omvatte percelen tot bij het vroeger landgoed Bautersem.
- Tussen 1889 en 1890: Schenking van de stad aan de staatsspoorweg van perceel 382d op de wijk Nekkerspoel, voor de aanleg van een spoorweghalte.
- Tussen 1890 en 1891: Bouw van een schilderswerkplaats voor lokomotieven en tenders met een oppervlakte van 858 m<sup>2</sup>.

## 1887

Na de aanbesteding in 1885 van de ruwbouw van het station volgde op 12 februari 1887 de opbouw van de stationskoepel over de ontvangsporen. Aannemer J. Van Aerschot uit



Boven: Het tweede station van Mechelen.  
 Onder: Zijaanzicht van het station met de stationskoepel.

Herentals gelastte zich met dit grootse werk uit te voeren voor de prijs van 411.300 fr.; de raming bedroeg 502.118 fr. (168).

Tijdens de uitvoering zouden moeilijkheden ontstaan zijn want op 31 maart zegde senator de Buisseret tot de minister van openbare werken: "... Ik verlang de achtbare minister te onderhouden over het niet voltooiën van de statie van Mechelen. Sinds vijf maand heeft men er niet meer aan gewerkt. Het schijnt dat die vertraging hieruit volgt dat de ingenieurs van de Staat het gewicht van het ijzeren gedeelte van de koepel slecht zouden berekend hebben. Nu zou men bemerkt hebben dat het ijzeren gedeelte te zwaar is voor het metselwerk" (169).

Hoe dan ook, de aanbesteding voor verdere voltooiing van het station geschat op 212.275 fr. volgde op 22 juni 1887. Hierin werden voorzien de binnenwerken als metselwerk, bepleistering, bevloering, schrijnwerkerswerk, de herstelling van de afsluitmuur langsheen het station en de afbraak van de oude gebouwen (170).

Het "Mechelsch Nieuws- en Aankondigingsblad" van 3 april 1887 schreef: "... Tot hier toe werden al de opschriften aan reizigers- en goederentreinen uitsluitend in het Fransch opgesteld. Voortaan zal de Vlaamsche tekst er nevens staan. Men zal dan bij voorbeeld lezen: "Transport de poisson" — "Vischvervoer" en "Transports internationaux" — "Verkeer met het buitenland". Op deze wijze zal de Vlaming voortaan ook weten wat het bestuur op de wagons deed schilderen".

De inhuldiging van de eerste buurtspoorweglijn, deze van Mechelen naar Itegem, met eindpunt op de wijk Nekkerspoel bij de herberg "Het Bergske" vierde men op zondag 24 juni 1887. De plechtigheid had plaats in tegenwoordigheid van de ministers de Moreau en Vandepereboom en de burgemeesters van Mechelen, O.-L.-Vrouw-Waver, Putte, Beerzel, Heist-op-den-Berg en Itegem.

Het eerste eindstation van de buurtspoorlijn moet gesitueerd worden nevens de Lakenmakersstraat. De stad had toelating verleend daar twee tramsporen aan te leggen nevens de laad- en losplaats voor vee.

Het effectief van het werkliedenpersoneel van het arsenaal verminderde in 1887 met dertig eenheden, omdat de herstelling van de wagens van 20 ton overgeheveld was naar het arsenaal van Gentbrugge.

## 1888

Het station publiceerde begin februari een toeristische reis naar het zonnig Italië: "Bijzondere trein tegen verminderde prijs van Brussel naar Rome en terug. Heenreis op 9 april en terug op 26 dito. Prijzen voor de heen- en terugreis: 1<sup>e</sup> klas 217 fr.; 2<sup>e</sup> klas 152 fr.; 3<sup>e</sup> klas 106 fr., met verblijf te Milaan, Bologna, Florence, Rome, Pisa en Genua".

Ook de spoorwegmaatschappij Mechelen—Terneuzen bood de gelegenheid eendagsuitstappen te doen naar Terneuzen, Vlissingen en Middelburg: "... Een bezoek aan het schilderachtig en bekoorlijk eiland Walcheren is wel één der aantrekkelijkste uitstappen die men zich kan inbeelden. De overtocht van de Schelde, welke U voor omtrent één uur in volle zee brengt, is even aangenaam bijzonder bij de schone zomerdagen welke wij nu genieten. Vertrek uit Mechelen te 8.10 uur, om des avonds te 10.15 uur weder te komen. Prijzen voor gaan en keren: 2<sup>e</sup> klas boot: 4,20 fr."



Boven: Zijaanzicht van het tweede station met uiterst rechts de remise voor rijtuigen.  
 In het midden de mijlpaal en de bakboot voor het overzetten van voetgangers over de Leuvense-  
 vaart.  
 Onder: De Leuvensevaart met de twee spoorwegdraaibruggen en het tweede lokomotiefdepot.



Eindelijk de 15<sup>e</sup> mei 1888 was het zover. Het nieuw Mechels spoorwegstation werd dan voor het publiek opengesteld.

Een plaatselijke krant schreef op 13 mei 1888: "... Dinsdag aanstaande worden de burelen van de statie geopend in het nieuw stationsgebouw en begint de afbraak van de oude gebouwen. Ook de wachtzaal van derde klas zal voor het publiek open zijn. Die van de eerste klas is nog niet gereed. Men is nog ieverig aan het werk met het voltooiën van de muurschildering, voorstellende het oud en aan de andere zijde het nieuw Mechelen, die door hun pracht er één van de schoonste wachtzalen van het land maken" (171).

Later op 20 mei meldde een andere krant: "... Van over weinige dagen is de nieuwe statie aan het publiek geopend en men is het eens om te verklaren dat het een prachtig gebouw is, alleszins waardig voor een stad als Mechelen" (172).

Het tweede station moet gesitueerd worden op het Stationsplein, op 70 m afstand van de tegenoverliggende huizenrij. De dwarsaslijn viel samen zoals van het eerste station, met die van de in 1836 opgetrokken remise en de langsaslijn van de Leopoldstraat. Het station met een gevelbreedte van 125 m, werk van architect Jamar was een monumentaal bouwwerk, een mengsel van baksteen, arduin en staal. Het omvatte een ruime wandelzaal en wachtzalen, bureaus en bergplaatsen, een afdeling voor post, telegraaf en telefoon en een ambtswoning voor de stationschef. Een grote beglaasde koepel van 110 m lang, 42 m breed en 30 m hoog, opgevat als driescharnierboog overdekte vijf ontvangsporen en drie perrons.

Uit voorgaande mag afgeleid worden dat het eerste station rond 15 mei 1888 afgebroken werd. Een foto van 1888 toont het oud met daarachter het in aanbouw zijnde tweede station.

Het station Brussel-Groendreef, het ander eindstation van de eerste spoorweglijn Mechelen—Brussel overleefde dat van Mechelen met bijna driekwart eeuw.

Nadat bij K.B. van 15 juli 1839 tot oprichting van het station Brussel-Noord besloten was en van daaruit in 1842 reeds 437.425 reizigers vertrokken, was de activiteit van Brussel-Groendreef tot weinig teruggelopen.

Op zaterdag 16 januari 1954 omstreeks 16 uur verliet de laatste trein Brussel-Groendreef. De enige getuigen waren de haltechef van Brussel-Groendreef en de stationschef van Brussel-Noord. Precies om middernacht werd het station definitief gesloten (173).

Geen menselijk werk is volmaakt en dat was ook het geval met het nieuw station. In de kamerzitting van 22 mei 1896 zegde volksvertegenwoordiger Fris, in herhaling van wat hij reeds op 15 mei 1892 zegde: "... De statie van Mechelen is slechts enkele jaren oud, maar zij bewijst niet de dienst die men van een open station moet verwachten. Zij is veel te kort en slecht beschut tegen de guurheden van het weder. Wanneer men de trein afstapt, is men verplicht om uit de statie te geraken, al de treinen die gereed staan om te vertrekken rond te gaan. Al de mensen zijn verwonderd dat er bij gebrek aan ondergrondse doorgangen niet meer ongelukken gebeuren. Ziedaar drie jaar dat de beloften voor de bouw van deze ondergrondse gangen herhaald worden".

Ondergrondse gangen zijn er in dit station nooit gekomen. Wel, maar dat was pas in 1932, werd een luchtbrug voor voetgangers gebouwd.

## 1889

Kon onze stad zich in die jaren verblijden met een nieuw en voor die tijd prachtig station, dan was na de aanleg van de lijnen Brussel—Gent en Brussel—Leuven de bedrijvigheid tot weinig teruggedrongen.

Waar voorheen het vertreksein gegeven werd aan treinen met bestemming Oostende, Calais, Luik, Verviers, Aken, Keulen, Rotterdam, enz. gaf een uurtabel van augustus 1889 slechts vertrekken naar de ons omliggende steden en gemeenten. Zo noteerden wij:

Vertrekuren van Mechelen naar:

Brussel: 3.32 - 5.49 .....  
Schaarbeek: 5.49 - 6.09 .....  
Vilvoorde: 5.49 - 6.09 .....  
Weerde, Epepegem, Haren: 5.49 - 6.09 .....  
Antwerpen: 3.50 - 6.15 .....  
St.-Katelijne-Waver, Duffel, Kontich, Oude-God, Berchem: 6.15 - 8.02 .....  
Boom, Reet langs Puurs: 7.02 - 10.47 .....  
Boom, Reet langs Kontich: 8.44 - 18.10 .....  
Lier: 6.15 - 8.02 .....  
Heist-op-den-Berg: 6.15 - 8.02 .....  
Gent: 3.50 - 6.10 .....  
Dendermonde: 6.10 - 10.47 .....  
Hombeek, Kapelle-op-den-Bos, Londerzeel, Malderen, Buggenhout: 6.10 .....  
Aarschot, Zichem, Scherpenheuvel, Diest: 7.14 - 9.47 .....  
Leuven, Tienen: 6.10 - 6.14 .....  
Muizen, Hever, Boortmeerbeek, Haacht, Wespelaar, Wijgmaal: 6.14 .....  
Tisselt, Willebroek, Puurs, Bornem, Temse, St.-Niklaas: 7.02 - 8.44 .....

Dat resumeerde zich tot:

- 21 treinen voor de richting Antwerpen;
- 5 treinen voor de richting Boom;
- 23 treinen voor de richting Brussel;
- 7 treinen voor de richting Dendermonde;
- 12 treinen voor de richting Leuven;
- 2 treinen voor de richting Lier;
- 7 treinen voor de richting St.-Niklaas.

Totaal 77 vertrekken per dag tussen 3.32 uur en 24.47 uur.

Uit dezelfde tabel konden we afleiden dat er tussen 1860 en 1889 nog tussenstations toegevoegd werden; samengevat kwam men dan tot:

- 5 tussen Mechelen en Antwerpen: St.-Katelijne-Waver, Duffel, Kontich, Oude-God en Berchem;
- 6 tussen Mechelen en Leuven: Muizen, Hever, Boortmeerbeek, Haacht, Wespelaar en Wijgmaal;
- 5 tussen Mechelen en Brussel: Weerde, Epepegem, Vilvoorde, Haren en Schaarbeek;
- 5 tussen Mechelen en Dendermonde: Hombeek, Kapelle-op-den-Bos, Londerzeel, Malderen en Buggenhout;
- 5 tussen Mechelen en St.-Niklaas: Tisselt, Willebroek, Puurs, Bornem en Temse.

## 1890

Het nieuw station moest zich tot 1894 met gaslicht behelpen. Op nieuwjaarsdag 1890 begon men met proeven voor een elektrische verlichting: "... Proefnemingen met elektrisch licht werden alhier op nieuwjaarsdag gedaan in de standplaats van den ijzeren weg. De uitslag was niet zeer voldoende, doch met wat veranderingen te brengen aan het machien in het arsenaal, denkt men in de onderneming gans te lukken" (174).

Einde 1894 was het werk gans voltooid. Dan lazen wij: "... De inrichtingen van de elektrische verlichting van de statie van Mechelen zijn voltooid. Dit verlichtingsstelsel is ook

in voege gebracht in de koopwarenstatie, in de gebouwen van de ontvangsten en in het lokaal van de lokomotieven. Het is insgelijks uitgebreid geworden tot de werkplaatsen van het arsenaal" (175).

Die verlichtingskwestie besluiten wij met een dagbladbericht van augustus 1898: "... Het beheer is volop bezig met het aanbrengen van de elektrische verlichting op het Stationsplein".

In het midden van het jaar werden doorheen en vanuit Mechelen, proeven gedaan met het oog op de inkorting van de rittijden op het traject Oostende—Duitse grens: "... Nieuwe proeven werden verleden week begonnen en op de laatste reis legde men de weg van Oostende naar Verviers op 3 1/2 uur af. Uit Oostende-Kaai om 11 uur vertrokken, heeft de expres te Brugge 3 minuut stilgehouden en te Mechelen 43 minuut, gedurende welke stilstand de ambtenaren van den ijzeren weg hun ontbijt hebben genomen. Vertrokken uit Mechelen om 1.27 uur, heeft de trein 5 minuut stilgehouden te Leuven en 29 minuut te Luik en is in Verviers aangekomen om 3.30 uur in de plaats van 5.31 uur, het uur dat men voorzien had. De grote stilstanden afgetrokken, heeft de trein zonder ongeval, in 3 1/2 uur een afstand van 244 kilometer, zijnde 70 kilometer per uur afgelegd".

En verder: "... Een nieuwe proef van grote snelheid werd donderdag 15 dezer gedaan tussen Mechelen en Oostende. De trein vertrok alhier te 8.55 uur, reed Brugge voorbij te 10.17 uur om te 10.30 uur te Oostende aan te komen".

Met fierheid vertelde dezelfde bron op 26 juli 1891: "... Tijdens de proefnemingen van sneltreinen tussen Oostende en de Duitse grenzen werd de grootste snelheid bereikt nabij Aalter. Daar liep de trein 114 kilometer per uur".

Was vele decennia de centrale werkplaats van Mechelen de enige grote werkplaats, dan werden in de loop van de jaren nog andere arsenalen opgericht. Zo ondermeer te Luttre, te Quesmes bij Bergen, te Gentbrugge bij Gent en te Salzennes bij Namen.

Na Mechelen is voorzeker de werkplaats van Luttre de oudste. De oprichtingsdatum hebben wij niet opgezocht, maar aanbestedingen van gebouwen en inrichtingen in 1873 en 1874 laten toe te veronderstellen dat daartoe rond 1870-1871 besloten werd. Wij geloven dat met K.B. van 18 november 1880 opdracht werd gegeven tot de bouw van het arsenaal van Quesmes. Mogelijk werd in die tijd ook tot de oprichting van het arsenaal van Gentbrugge beslist.

Hierbij maakte een plaatselijke krant in 1881 volgende bedenkingen: "... Wij hebben aan onze lezers doen opmerken hoe onze stad van verschillende instellingen beroofd werd en wat onberekenbare schade hieruit voor ons moet volgen. De werkhuizen van het zegel werden ons ontnomen, de masse-d'habillement is naar Brussel overgebracht, de werkhuizen voor het monteren van de lokomotieven zijn ons ontnomen en de werken voor herstelling van wagens zijn naar Bergen gegaan. In deze laatste stad wordt een arsenaal opgericht waar het gouvernement reeds 18 hektaar grond gekocht heeft. Vijfhonderd huizen worden er gebouwd voor werklieden, die mogelijk uit onze centrale werkhuizen getrokken worden en die onze stad met hun gezin moeten verlaten. Te Gent wordt ook een nieuw en ontzaglijk groot arsenaal ingericht. De zaken zijn reeds zover gevorderd, dat verleden week aanbestedingen plaats gehad hebben voor het bouwen van de nieuwe werkhuizen".

Wij houden het voor mogelijk dat tussen 1880 en 1883 tot de bouw van een arsenaal te Salzennes besloten werd. Maar dat is niet zo gemakkelijk verlopen. Laten wij daarom het kamerverslag van 21 augustus 1895 doorlezen:

- M. Defnet, volksvertegenwoordiger: "Ik wil de heer minister van ijzeren wegen onderwerpen aangaande het arsenaal van Salzennes bij Namen".
- M. Vandenpeereboom, minister: "Ik heb over enige dagen de voortzetting en de voltooiing der werken van het arsenaal van Salzennes in aanbesteding doen zetten; de kosten belopen 800.000 fr. Ik mag U zeggen dat het dus een afgedane zaak is".

- M. Defnet, volksvertegenwoordiger: "Dat weet ik, doch het is niet min waar dat die werken voor een tiental jaren werden begonnen. Ik vraag U wanneer zij eindelijk zullen zijn voltooid. Ik heb nooit die traagheid kunnen begrijpen".
- M. Vandenpeereboom, minister: "Omdat het leggen der fundamenten twee jaar geduurd heeft; deze geëindigd, is het werk in aanbesteding gebracht".
- M. Defnet, volksvertegenwoordiger: "De oprichting van het arsenaal te Salzennes werd besloten door minister Olin tussen 1881 en 1882. De gronden werden door minister Olin aangekocht en vóór de verkiezing van 1884 maakte men een brug over de Samber om tot de nieuwe werkhuizen toegang te geven. De verkiezingen van 1884 brachten de katholieken aan het bewind en de werken werden gestaakt, omdat men geen liberaal werk wilde voortzetten en ook de stad Namen een groot atelier bevocht".

De Mechelse volksvertegenwoordiger Fris voegde daaraan toe: "Het nut van dit arsenaal zou ernstig kunnen betwist worden. Het centraal werkhuis van Mechelen is ten uiterste voldoende. Doch, vermits tot de opbouw besloten is, dat men het bouwe, op voorwaarde dat men de bloei van de centrale werkplaats van Mechelen geen nadeel toebrengt".

Dichterbij op Kessel-Lo, een randgemeente van Leuven bouwde de private spoorwegmaatschappij "Société de l'Est-Belge" eveneens een spoorwegarsenaal nadat bij K.B. van 22 juni 1863: "... Toelating gegeven is tot onteigening van 6,59 hektar grond, nodig voor het inrichten van een herstellingswerkplaats voor spoorwegmateriaal".

De overeenkomst van 14 juli 1890 tussen het Mechels stadsbestuur, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en afgevaardigden van de staatsspoorwegen had voor de wijk Nekkerspoel belangrijke gevolgen (176).

Er werd beslist de spoorlijn Mechelen—Antwerpen vanaf de Dijle en verderop in de richting Duffel te verhogen, de overwegen bij de Nekkerspoelpoort en verderop af te schaffen en een treinhalte op de wijk Nekkerspoel in te richten.

Na de overeenkomst schreef een plaatselijke krant: "... Die blijde tijding werd in die volkrijke voorstad met algemeen genoegen vernomen en ogenblikkelijk werden aan schier al de huizen de vreugdevlaggen uitgestoken". Maar de bewoners van Nekkerspoel hadden voorbarig gejuicht. De bareel verdween pas na de eeuwwisseling en de treinhalte kwam er pas in 1903.

## 1891

In de volgende twee decennia werden in Mechelen en daarbuiten vele en grootse projecten bedacht en deels uitgevoerd, maar in en rond het nieuw station wijzigde men niets. Alles speelde zich af buiten de onmiddellijke omgeving.

Vatten wij het gebeuren samen tot de eerste wereldoorlog.

- Op de wijk Nekkerspoel kwam een halte voor treinreizigers, met later het stationsgebouw Mechelen-Nekkerspoel. Daarmede ging samen de afschaffing van de overweg bij de Nekkerspoelpoort. Ook de laad- en losplaats voor vee verdween er na de inrichting van het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel.
- Het rangeerstation op Hanswijk de Bercht werd vergroot tot op het grondgebied Muizen, tot nabij de plaats "Het Klooster". Daar bouwde men op de wijk Klein Muizenveld een nieuw lokomotiefdepot. Langs de noordelijke afsluiting van het vormingsstation werd vanaf de treinhalte Muizen tot bij de Raghenoplaats een spoorwegberm opgeworpen voor het reizigersverkeer Mechelen—Leuven. Aan de reeds bestaande rijtuigloods werden twee loodsen aangebouwd. Het tracé van de Smisstraat werd gewijzigd; de overweg verdween daar na de bouw van een overbrugging over de in- en uitritsporen van het station.

- Grote werken werden ontworpen en deels uitgevoerd voor de spoorlijn Brussel—Mechelen—Antwerpen. Een spoorwegberm geschikt voor vier sporen, twee voor de goederen- en twee voor de reizigerstreinen zou er de overwegen en het kruisen van de trage- en de snelle lijnen wegwerken.
- Vanaf even voorbij Nekkerspoel werd een spoorvertakking naar Antwerpen-Zuid, via Waarloos getrokken en vanaf het station Weerde, via Hofstade en ter ontlasting van het centraal station een aftakking naar het vormingsstation.
- Voor de zoveelste maal werd de centrale werkplaats vergroot en belangrijke bouwwerken opgetrokken, onder meer een overgrote smidse, een fabrikatiewerkhuis, een werkplaats met magazijn voor gieterijmodellen en een goederenloods.
- Zeer veel aarde was nodig voor al die bermen. Deze werd uitgegraven te Hofstade, in het Mechels Broek en op de wijk Kauwendaal.

Maar in die jaren is de spoorwegberm van de lijn Brussel—Mechelen—Antwerpen niet doorheen het nieuw gebouwde centraal station aangelegd. Evenmin is de spoorlijn Mechelen—Dendermonde verhoogd. Dat gebeurde in 1959 bij de bouw van het derde station. Voor het deel Brussel—Mechelen eindigde de berm even voorbij de brug over de Zenne te Epegem en voor het deel Mechelen—Antwerpen bij de brug over de Dijle.

## 1892

Een brand in het seinhuis bij de draaibruggen over de Leuvensevaart was aanleiding tot een derde verplaatsing van de initiale mijlpaal.

Op 17 april 1893 werd de mijlpaal heropgericht bij de hoek van de Vaartdijk en de Stationsstraat.

In navolging van Engeland, Noord-Amerika, Oostenrijk en Zweden nam ons spoorwegbestuur vanaf 1 mei 1892 het uur van Greenwich als maatstaf voor de vertrekuren van de treinen. Het volgend jaar was er nog een aanpassing. Dan werd: "... Het verschil van twee minuut tot dan bestaande tussen de buitenwaartse horloges en de binnenwaartse horloges van de stations opgeschorst".

## 1893

Terwijl van stadswege intens gewerkt werd aan het afleidingskanaal van de Dijle die de binnenstad tegen de zich steeds herhalende overstromingen moest beschermen, lazen wij betreffende de spoorwegwerken uitgevoerd in de omgeving van Nekkerspoel: "... Er wordt aan de bareel bij de herberg "Het Bergske" bij Nekkerspoelpoort een viadukt gebouwd. Boven deze viadukt zullen de riggels van den ijzeren weg aangelegd worden. De statie van Nekkerspoel zal waarschijnlijk gebouwd worden tegenover "Het Bergske" welke verdwijnt. Door al deze veranderingen zal de spoorweg op aanzienlijke wijze verbreed worden. Reeds kan men langsheen de tuin van M. Mariën de nieuwe afsluitingen bemerken tot aan dewelke het spoor zich zal uitbreiden. Langs de kant van de Zandpoortvest zal het zodanig verbreed worden dat de nu bestaande "Peerdeninfirmerie" en dezès aanhorige gronden en zelfs een deel van de vesting zullen ingepalmd worden. Aan de Nekkerspoel moeten ook nog twee bruggen gebouwd worden, één in vervanging van degene waarover de ijzeren weg naar Antwerpen loopt, de andere in vervanging van degene van de Peerdenring" (177).

## 1894

Aangaande het loon en de aanwerving van ambachtslieden in het arsenaal zegde M. Fris in de kamerzitting van 16 mei onder meer: "... Het loon wordt bepaald naar een proefstuk gemaakt in bijzijn van de meester-gasten en onderzocht door de ingenieur-dienstoverste. Het werk wordt nagezien en vergeleken met datgene van andere werklieden die zich in dezelfde voorwaarde bevinden. Het loon bedraagt 2,20 fr. tot 3,40 fr. volgens de stielen en de bezigheden. De leerjongens krijgen 1,60 fr. tot 1,80 fr., maar de goede ajusteurs evenals de goede schrijnwerkers hebben in het algemeen 3 fr. tot 3,80 fr."

Kamerlid Fris verklapte daar ook dat er in die periode 3500 arbeiders in het arsenaal werkzaam waren.

In 1894 bezat de Belgische Staat 3290 km spoor waaronder 1478 km door de Staat zelf aangelegd, 1445 km afgekocht van private netten, 324 km toebehorende aan private maatschappijen maar door de Staat uitgebaat en 43 km toebehorende aan maatschappijen waarop staatstreinen reden.

In datzelfde jaar beliepen de ontvangsten 153 miljoen en de uitgaven 87 miljoen. Na aftrok van 5 miljoen betaald aan de maatschappijen wier spoorlijnen door de Staat werden gepacht, bleef er een winst over van 61 miljoen.

De spoorweg bezigde 6649 bedienden, 1515 hulpbedienden, 38.853 vaste werklieden en 751 andere werklieden; in totaal 47.768 personeelsleden.

Het rollend materiaal omvatte 2133 lokomotieven, 6398 reizigersrijtuigen en 48.691 goederenwagens (178).

## 1895

De huidige samenleving mag zich wel eens spiegelen aan wat een vorige generatie presteerde, zoals bij voorbeeld bij de huldiging van een zekere August Delvaux, werkhuisoverste der smeden, die zijn vijftigste ambtsjubileum vierde: "... Een stoet van meer dan 2.000 werklieden, meesters, klerken en ambtenaars had zich gevormd in het lokaal "La Renaissance" in de Begijnenstraat en begaf zich langs de Vismarkt en de IJzerenleen naar de feestzaal in de Koeistraat. De stoet was geopend door de muziekmaatschappij "L'Union Fraternelle". Wanneer de stoet de feestzaal bereikt had, werd de jubilaris door de oudste smid van het arsenaal Winnepenninckx, in een rijtuig uit zijn woning afgehaald. Zijn intrede in de zaal ontlokte aan het publiek een oorverdovend gejuich en nadat het gejuich en de muziek gestild waren, nam de beheerder van het arsenaal Laguesse het woord en hechtte, namens de minister, op de borst van de jubilaris het burgerkruis van eerste klas. Vervolgens werden allen met een toespraak, kunststukken en bloemkorven aangeboden. De stoet vormde zich opnieuw om de jubilaris naar zijn woning in de Milsenstraat te begeleiden, waar met een schitterende verlichting van het ganse gebuurte het feest besloten werd".

## 1896

Minister Vandenpeereboom zegde op 22 mei dat hij voor de vergroting van het arsenaal gronden had aangekocht en er bouwwerken voor een bedrag van 2 à 3 miljoen zou uitvoeren, waarvan de helft op de begroting van 1897 en de andere helft op die van 1898. Hij liet ook verstaan dat hij onteigeningen zou doorvoeren voor de vergroting van de rijtuiglloods en het vormingsstation (179).

Tot de gemeenteraad in zitting op 5 oktober werd een verzoek gericht voor de aanleg van een buurtspoorweglijn van Mechelen naar Tervuren, via Elewijt en Nossegem. De spoorweglijn, 35 km lang zou 30 à 40 duizend frank per kilometer kosten. Maar het bleef bij een verzoek.

De onteigeningen, ondernemingen en bouwwerken voor rekening van de spoorwegen, uitgevoerd tussen 1891 en 1900 kennen wij slechts bij benadering.

- 28.11.1891 Onteigening van gronden voor de verbetering van het profiel van de spoorbaan tussen Brussel en Mechelen, onder de gemeenten Mechelen, Zemst, Eppegem, Vilvoorde en Machelen.
- 15.12.1892 De stad verkocht aan de Staat 2,4165 hektaar grond gelegen tussen het Zand, de spoorweg en de Zandpoortvest.
- Circa 1897 Bouw van een brug op de wijk Nekkerspoel.
- 17.01.1898 Onteigening van gronden op de gemeente Hever, voor de aanleg van een rangeerstation.
- 19.05.1898 Onteigening van gronden voor de vergroting van het arsenaal.
- 30.06.1898 Onteigening van gronden voor de vergroting van het rangeerstation.
- Circa 1898 Bouw van een rijtuigloods van 175,60 m × 42,67 m palend aan de zuidergevel van de eerstgebouwde loods.
- 13.05.1899 Bouw van een werkhuis voor smeden van 146,50 m × 15 m in het arsenaal.
- 18.09.1900 Aanbesteding van een werkhuis geschikt voor draaiërij, houtzagerij en elektrische centrale met generatoren van 178,10 m × 40,56 m, geschat op 395.000 fr. Het werd opgetrokken evenwijdig met de smidse.

1897 en 1898 : Geen belangrijke feiten te vermelden.

## 1899

Op de wijk van de Tervuresesteenweg werden op 21 augustus volksfeesten ingericht : "... ontworpen ter gelegenheid van de opening en inhuldiging van de nieuwe arsenaalpoort langs de kant van de Leuvensevaart, want de heer minister Vandenpeereboom heeft het daarstellen beslist van een tweede in- en uitgangspoort recht over Coloma. Uitgaande langs de Leuvensesteenweg stonden de werklieden wonende op de Tervuresesteenweg en omliggende dikwijls voor twee barelen. De nieuwe uitgang spaart hun minstens een half uur. Meer dan 1500 werklieden zullen van deze uitgang gebruik maken".

Ook voor degenen die het verder wilden brengen was er goed nieuws : "... De Nijverheidsschool ingericht in de O.-L.-Vrouwstraat zal vanaf het nieuw schooljaar een leergang over het materiaal van de spoorwegen, als rijtuigen en stoomtuigen inrichten, ten behoeve van de werklieden van de staatswerkhuizen".

## 1900

De buurtspoorweg Mechelen—Terhagen, langs Walem en Rumst met aansluiting op Duffel en Lier werd op 6 mei in exploitatie genomen.

## 1901

In de eerste helft van het jaar begonnen de eindeloze besprekingen tussen de gemeentebesturen Mechelen, Zemst, Grimbergen en Humbeek betreffende de aanleg van een buurtspoorweg van Mechelen naar Humbeek, met bij Humbeek een aansluiting op de lijn Brussel—Humbeek. Het beschrijvend verslag voorzag een spoorlijn van 11.800 m vertrekkende van de Stationsstraat te Mechelen en lopende langs het Stationsplein, de Leopoldstraat en de Brusselsesteenweg naar Zemst en Humbeek. Het ontwerp waarvoor op 15 september 1913 een uitbatingsvergunning werd aangevraagd, kwam niet tot uitvoering.

## 1902

Besprekingen over de aanleg van een buurtspoorweglijn van Mechelen naar Sint-Amands begonnen in het jaar 1902. Zij bleven zonder resultaat aanslepen tot 1923. Het beschrijvend verslag waarmede op 28 oktober 1909 een uitbatingsvergunning gevraagd werd, voorzag een spoorlijn van 22.290 m vertrekkende van de Stationsstraat te Mechelen en lopende langs het Stationsplein, de Leopoldstraat, de Van Beneden- en de Astridlaan en verder langs de Battelsesteenweg naar Heffen, Leest, Willebroek, Breendonk, Liezele en Lippelo tot Sint-Amands.

## 1903

Na jaren aandringen en beloften werden op 17 augustus de werken voor aanleg van een spoorweghalte op de wijk Nekkerspoel in aanbesteding gegeven (180). Zo kon de halte op 3 december 1903 opengesteld worden voor treinreizigers en reisgoed (181).

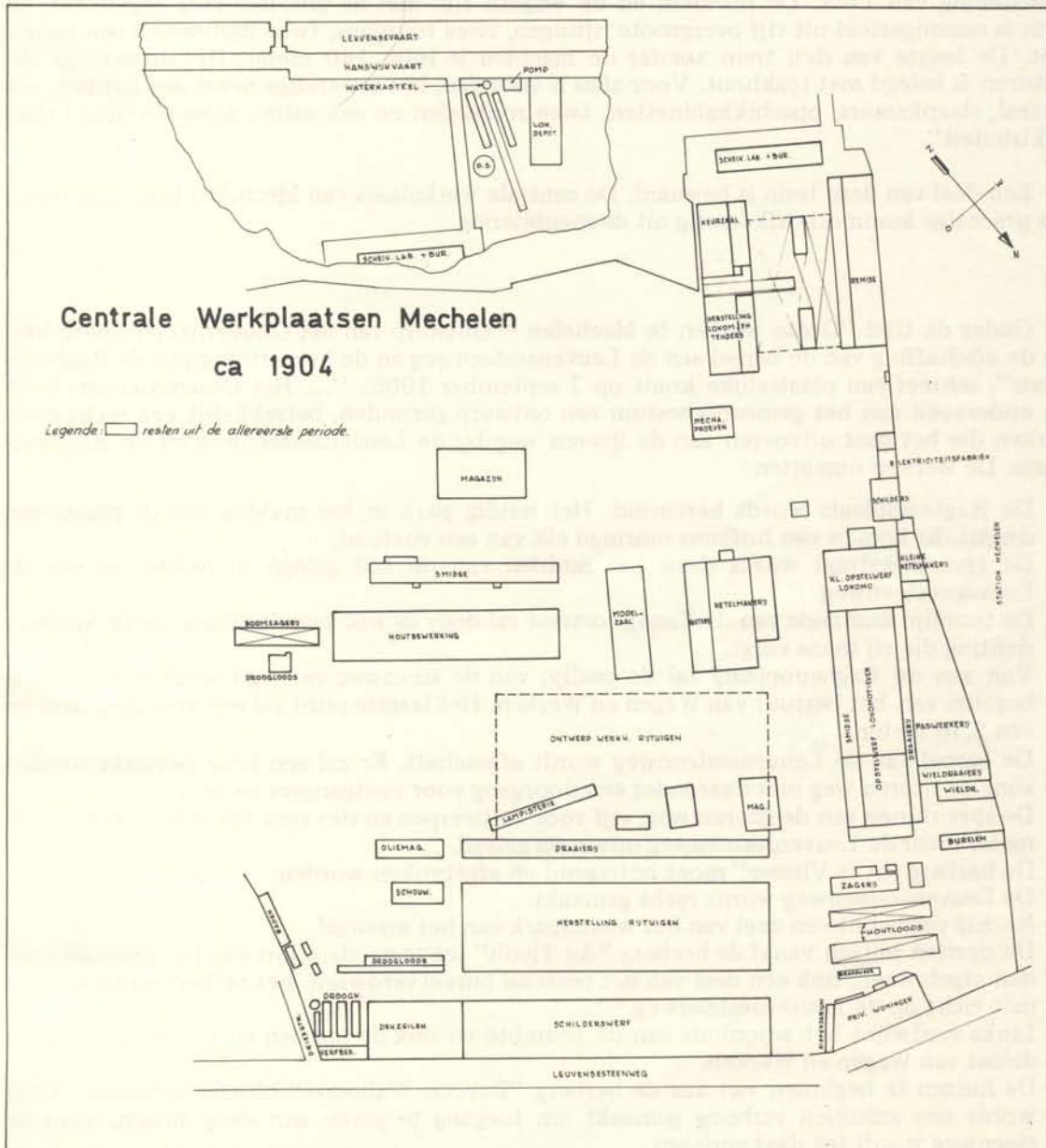
In de beginperiode kon men er treinen nemen voor de richting Brussel te 5.27 - 7.28 - 10.10 - 12.58 - 16.00 en 20.11 uur en voor de richting Antwerpen te 5.48 - 7.43 - 10.34 - 13.23 - 16.17 en 19.27 uur.

Ter vergelijking: in 1979 waren er op de werkdagen 148 vertrekken, waarvan 74 voor de richting Brussel en evenveel voor de richting Antwerpen.

In volle verkiezingsstrijd schreef een Mechelse krant op 17 oktober 1903, wat wij onder voorbehoud naschreven: "... Arsenaal — Wie bekwam de afschaffing van de vijf schaften en wie bracht de betaalde verlofdagen tot stand. Een werkman trekt nu zijn dagloon bij het overlijden van vader of moeder, zuster of broeder of van een bloedverwant. Hij trekt een dag bij de geboorte van een kind en een halven dag bij het doopsel. Hij trekt bij het vormsel, voor de militie en voor de herzieningsraad, enz. enz. Bij het overlijden van haar man trekt de vrouw zes volle weken dagloon en de vergoeding voor de weduwe is van 30 fr. op 50 fr. gebracht. Aan elke werkman die de aanvraag doet, wordt heden een onderstand verleend voor het kraambed zijner vrouw of voor ziekte in het huisgezin. De vergoeding belooft 50 fr. tot 75 fr. en zelfs tot 100 fr."

**1904:** Geen belangrijke feiten te vermelden.





**Centrale Werkplaatsen Mechelen**  
ca 1904

Legende:  resten uit de allereerste periode.

Het arsenaal bouwde in dit jaar een nieuwe koninklijke trein. Een plaatselijke krant (G.v.M. van 2 april) vertelde: "... De nieuwe koninklijke trein die men op dit oogenblik in ons arsenaal bezig is af te werken voor den koning is een oprecht meesterstuk in zijn aard. Hij zal vooral dienst doen in het begin van den aanstaanden zomer tusschen Luik, Brussel en Oostende om de koninklijke familie naar die steden te verplaatsen gedurende de wereldtentoonstelling van Luik. De machien en de wagens zijn met de grootste zorg afgewerkt. De trein is samengesteld uit vijf overgrootte rijtuigen, twee fourgons, twee berlines en een restaurant. De lengte van den trein zonder de machien is ruim 140 meter. Het uitwendige der voituren is belegd met teakhout. Voor alles is voorzien, het inwendige bevat een keuken, een eetzaal, slaapkamers, opschikkabinetten, twee rookzalen en een salon. Alles is verlicht door elektriciteit".

Een deel van deze trein is bewaard. De centrale werkplaats van Mechelen bezit nog steeds een prachtige kommode afkomstig uit de meubilering.

Onder de titel "Grote werken te Mechelen — Ontwerp van het Gouvernement betreffende de afschaffing van de bareel aan de Leuvensesteenweg en de hervorming van de Ragheno-plaats", schreef een plaatselijke krant op 7 september 1905: "... Het Gouvernement heeft tot onderzoek aan het gemeentebestuur een ontwerp gezonden, betreffende een reeks grote werken die het gaat uitvoeren aan de ijzeren weg bij de Leuvensesteenweg en de Ragheno-plaats. De werken omvatten:

- De Raghenoplaats wordt hervormd. Het huidig park in het midden van de plaats verdwijnt. Er komen vier hofkens omringd elk van een voetpad.
- De Hanswijkstraat wordt door het midden van de hof gelegd in rechte lijn van de Leuvensesteenweg.
- De tramlijn komende van de Zandpoortvest zal door de hof gaan in plaats van de kromme richting die zij thans volgt.
- Van aan de Raghenoplaats zal de paslijn van de steenweg verlaagd worden tot aan de burelen van het bestuur van Wegen en Werken. Het laagste punt zal een verlaging hebben van 2,70 meter.
- De bareel van de Leuvensesteenweg wordt afgeschaft. Er zal een brug gemaakt worden voor de ijzeren weg met daaronder een doorgang voor voetgangers en gerij.
- De spoorlijnen van de ijzeren weg, vijf voor Antwerpen en vier voor Leuven, worden enige meter meer de Leuvensesteenweg opwaarts gelegd.
- De herberg "A la Vitesse" moet onteigend en afgebroken worden.
- De Leuvensesteenweg wordt recht gemaakt.
- Rechts verdwijnt een deel van het wielenpark van het arsenaal.
- De dertien huizen vanaf de herberg "Au Tivoli" tot tegen de poort van het arsenaal worden afgebroken, ook een deel van het centraal bureel verdwijnt; het zal herbouwd worden met zicht op de Leuvensesteenweg.
- Links verdwijnt het woonhuis van de beampte en ook de burelen en werkhuizen van de dienst van Wegen en Werken.
- De huizen te beginnen van aan de herberg "Buvette Wallonne" blijven behouden. Daar wordt een arduinen verhoog gemaakt om toegang te geven aan deze huizen, want de steenweg wordt tot daar verlaagd.

Dat dagbladnieuws verscheen naar aanleiding van een ontwerp van de minister van openbare werken, overgemaakt aan ons stadsbestuur in de maand augustus 1905.

Met haar brief van 24 oktober 1906 liet het stadsbeheer de minister weten dat het niet akkoord kon gaan met een hellende rijweg doorheen de Raghenoplaats. De stad wenste daar twee hellende rijbanen: één in de richting van de Zandpoortvest en één in de richting van het Stationsplein, beide lopende langs de ronding van de Raghenoplaats. De besprekingen bleven zonder enig positief resultaat aanslepen tot in 1913 (182).

Na de historie van 1870 werd hier een tweede gelegenheid gemist voor de afschaffing van de overweg.

Einde 1905 bedroeg de totale lengte van het Belgisch spoorwegnet 4047 km en beschikte de Staat over 3349 stoomlokomotieven, 8974 reizigersrijtuigen en 72.220 goederenwagens (183).

## 1906

Hoe relatief recent ook hebben wij niet kunnen achterhalen wanneer en hoe tot de aanleg van het huidig vormingsstation besloten werd.

Op 22 mei 1896 zegde de minister tot de volksvertegenwoordigers: "... Er zal onmiddellijk overgegaan worden tot de onteigening van de gronden en de bouw van een vormingsstation en een rijtuigloods te Muizen (Nota: dat was dan de tweede loods)...". Maar de minister heeft die belofte niet waar gemaakt. Pas op 15 juli 1898 werd toelating verleend tot de onteigeningen.

Vijf jaar later was het beheer nog altijd niet klaargekomen met die onteigeningen. In een dokument van 24 augustus 1903, berustend op het stedelijk archief lazen wij dat de eigenaars van de te onteigenen percelen, inzage konden nemen van het dossier (184).

Vast staat dat de werken van aanleg in 1906 aan gang waren en het station rond einde 1906 of begin 1907 klaar kwam. Het vormingsstation dat voor een groot deel op Mechels grondgebied lag, was een uitbreiding van het in 1880-1882 aangelegd rangeerstation. Het moet gesitueerd worden ten noorden van de Leuvensesteenweg, tussen de Smisstraat te Mechelen en het "Klooster" te Muizen.

Een verslag van 16 februari 1954 beschreef het station als volgt:

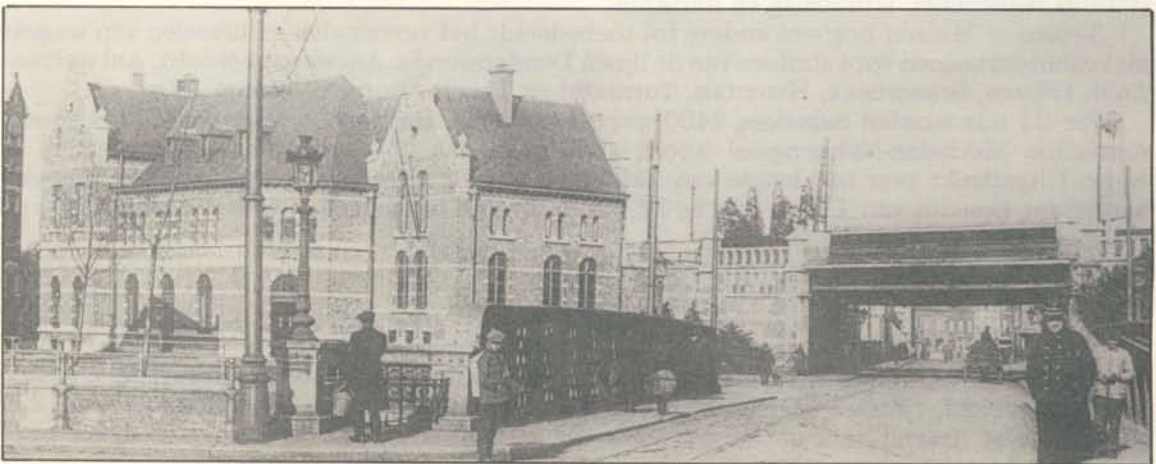
"... De rol van Vorming-Muizen bestaat hierin: ontbinden, samenstellen en vormen van goederentreinen met wagens aangebracht door rechtstreekse goederentreinen van andere vormingsstations en dan voornamelijk van Antwerpen-Noord en Antwerpen-Zuid, Merelbeke, Leuven, Schaarbeek, Monceau, Bergen, Charleroi, Ronet, Voroux, Hasselt en de mijnstations Waterschei, Winterslag en Beringen.

Tevens is Muizen nog een andere rol toebedeeld: het verzamelen en uitdelen van wagens met caboteurtreinen voor stations van de lijnen Dendermonde, Antwerpen-Noord, Antwerpen-Zuid, Leuven, Schaarbeek, Herentals, Turnhout en Tisselt - Bornem - Boom - Niel.

Per 24 uur worden nagenoeg 2400 wagens verwerkt. Het station waartoe ook het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel hoort, stelt meer dan 250 bedienden en werklieden te werk. Uitgestrekt over een lengte van 2250 m tussen de uiterste in- en uitritseinen, met een maximum breedte van 180 m zijn er 32.000 m sporen aangelegd over een oppervlakte van 36 hectaar".

Onderwijl werd nog met man en macht gewerkt aan de spoorweglijnen Mechelen—Antwerpen-Zuid, Brussel—Mechelen, op de wijk Nekkerspoel en bij het afleidingskanaal van de Dijle. Dat daarbij enorme bergen aarde en vele grondwerken te pas kwamen en onze ondergrond soms iets van zijn geheimen prijs gaf, hoeft niemand te verwonderen.

Zo lazen wij: "... In de maand juli 1906 werd tijdens de werken aan het nieuw vormingsstation Muizen een ware schat gevonden van zilveren muntstukken. In een met leder omslagen koffertje werden zilveren muntstukken van Karel de Grote (768-814), Lotharius (?99-



Boven: De spoorweghalte Mechelen-Nekkerspoel.  
 Midden: Zicht op de werken voor aanleg van het afleidingskanaal van de Dijle en de spoorwegberm nabij de Nekkerspoelpoort.  
 Onder: Het station Mechelen-Nekkerspoel.

855), Pepijn (840-877) en Lodewijk II, koning van Italië gevonden. Aangenomen wordt dat deze voorwerpen in de grond geborgen werden bij de nadering van de Noormannen die hier tussen 782 en 891 de dorpen langs de Dijle plunderden en platbrandden”.

In april 1912 schreef men: ”... Vóór een viertal dagen heeft men uit de putten van Hofstade bij Mechelen waar men sedert lang aarde opgraaft voor de verhoging van de spoorlijnen, het geraamte van een mammoet opgegraven. Het versteend geraamte is bijzonder goed bewaard gebleven. Natuurkundigen zijn ter plaatse geweest en het is onder hun toezicht dat het geraamte verder uitgegraven en naar Brussel verzonden werd”.

Ook de bouw van het afleidingskanaal van de Dijle gaf in 1904 aanleiding tot het ontdekken van resten van paalwoningen en een uit een boomstam gehouwen prauw.

In ons stadsarchief vonden wij een ontwerp-tekening gedateerd van 26 november 1906 voor de aanleg van een industrieel spoor, vertrekkende van het vormingsstation tot bij de gasfabriek bij de Leuvensevaart en dan verder langs het kanaal tot bij de Herreynsstraat te Mechelen (185).

Het is onbegonnen werk de volledige lijst samen te stellen van de bouwwerken, ondernemingen en onteigeningen, uitgevoerd tussen 1900 en 1914. Onder voorbehoud van juistheid en volledigheid vermelden wij:

- 04.11.1901 De stad verkoopt aan de Staat een deel van de Pieren- en de Motstraat.
- 04.03.1902 De stad verkoopt aan de Staat vier percelen nodig om het tracé van de Smisstraat te wijzigen. Daarna werd de straat verhoogd vanaf de Leuvensesteenweg tot bij de overbrugging over de in- en uitritsporen van het vormingsstation. Zo verdween daar de overweg.
- 14.02.1902 K.B. toelating verlenende tot het onteigenen van gronden en het aanleggen van een spoorweg van Mechelen naar Antwerpen-Zuid.
- 27.01.1903 Bouw van een derde rijtuigloods van 214,40 m × 38,13 m palend aan de noordergevel van de eerstgebouwde rijtuigloods.
- 14.03.1903 Onteigening van 76 percelen nodig voor de aanleg van de spoorlijn naar Antwerpen-Zuid.
- 17.08.1903 Aanbesteding voor de aanleg van een treinhalte voor reizigers op Nekkerspoel.
- 28.10.1903 De stad verkoopt aan de Staat 2,80 ha grond voor de prijs van 24.077,85 fr.
- 12.12.1904 Aanbesteding van een magazijn in het arsenaal.
- 14.12.1904 Aanbesteding van twee bruggen, één over de Dijle bij Roestenberg en één over de Vrouwvliet.
- 08.02.1905 Aanbesteding van twee benedendoorgangen en een brug in metselwerk over de Vrouwvliet, aquadukten en doorgangen.
- Circa 1905 Aanbesteding van twee tunnels, twee onderdoorgangen en een brug op het grondgebied Mechelen en St.-Katelijne-Waver.
- 08.04.1907 Aanbesteding van een loods voor losmateriaal in het arsenaal.
- 09.01.1908 Aanbesteding van het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel en het maken van vijf overbruggingen.
- Circa 1911 Aanbesteding van een lokomotiefdepot op de wijk Klein Muizenveld te Muizen (186).
- 16.05.1912 Aanbesteding van het reizigersstation Mechelen-Nekkerspoel.
- 23.05.1912 Onteigening van 39 percelen op de wijken Langenhof, Geerdegemveld en Mechelsveld voor de aanleg van sporen voor trage en snelle treinen op de verhoogde spoorlijn Mechelen-Brussel.
- 17.01.1913 Aanbesteding van een bureaugebouw bij het lokomotiefdepot Muizen. Na de afbraak van het lokomotiefdepot in april 1971 werd het bureaugebouw omgevormd tot administratief bureau van de verschillende diensten van het vormingsstation.

1907

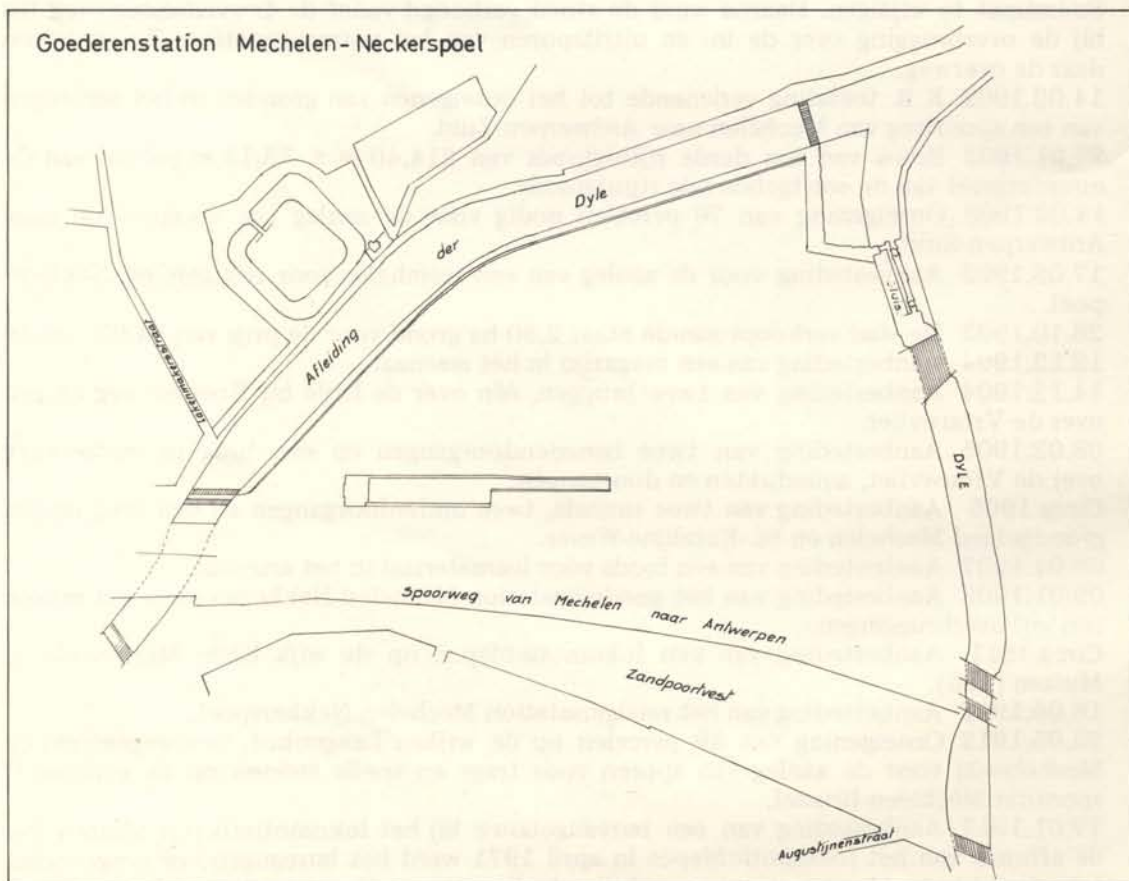
In de loop van dit jaar moet de nieuwe spoorweglijn Mechelen—Antwerpen-Zuid langs Waarloos klaar gekomen zijn. Einde februari schreef een krant: "... Binnenkort zal de nieuwe lijn Antwerpen-Zuid naar Mechelen, uitsluitend dienende voor koopwarentreinen, voor het verkeer geopend worden. Het voornaamste werk is beëindigd, 't is te zeggen dat de twee lijnen volkomen afgemaakt zijn. Men moet er nog slechts de kabieneu voor bewaking oprichten, de seindienst volledigen, kortom de lijn uitrusten wat betreft de bijhorige werken. Daar er op de lijn geen barenen zijn, kan er een druk verkeer plaats hebben" (187).

Na de uitbreiding naar het noorden van de Antwerpse haven was de lijn nog van weinig nut en werd ze in 1970 buiten dienst gesteld.

1908

Aan de ondernemer Podevain van Brussel kwam op 9 januari de aanbesteding toe voor de aanleg van het goederenstation Mechelen-Neckerspoel en vijf overbruggingen voor de aannemingsprijs van 374.794 fr. plus 142.306 fr. (188).

Het goederenstation moet gesitueerd worden tussen het afleidingskanaal van de Dijle, de Dijle en de spoorbaan Mechelen—Antwerpen. Het station werd in exploitatie genomen einde 1912. Dan verdween de laad- en losplaats voor vee.



Een maand later besliste het spoorwegbeheer tot de elektrifikatie van de seinhuizen. Er zou begonnen worden met die van Aalst, Mechelen en Vilvoorde.

Na de ingebruikstelling van de lijn Mechelen—Antwerpen-Zuid kwam een ander belangrijk werk klaar. Op 21 maart werd de spoorwegberm van Brussel tot bij de brug over de Zenne te Eppegem in exploitatie genomen. Daaromtrent lazen wij: "... M. Helleputte, minister van spoorwegen zal heden namiddag te Weerde de gebouwen van het nieuw station inhuldigen. De treinen zullen vanaf 4 uur op de nieuwe hoogliggende spoorlijn rijden en de reizigers zullen in het nieuwe station afstappen" (189).

Bijzondere treinstellen, men noemde ze bloctreinen, gebouwd in het arsenaal en speciaal ontworpen voor een snelle navettedienst tussen Brussel en Antwerpen werden op 1 juni in dienst gesteld. Vijftien diensten waren per etmaal voorzien.

In Mechelen was men niet gelukkig met de dienstregeling. Zo bekleog ons stadsbestuur zich bij het spoorwegbeheer omdat voor de nieuwe dienst van de bloctreinen geen halte te Mechelen voorzien was. Later kwam daarin verbetering en konden de Mechelaars gebruik maken van deze snelle treinen die de rit Antwerpen—Brussel in 35 minuut aflegden. De bloctreinen bleven behouden tot 1935 bij de indienststelling van de geëlektrificeerde lijn.

Het baanvak van de buurtspoorweg Mechelen—Rijmenam langs Nekkerspoel en Bonheiden werd op 25 juli in dienst gesteld. Op 1 mei 1909 volgde het deel Rijmenam—Keerbergen, op 14 augustus het baanvak Keerbergen—Tremelo en op 8 september 1910 de aansluiting met Aarschot.

## 1909

Een krant schreef: "... Er zijn nog 9627 werklieden van de staatsspoorweg die geen 3 fr. daags winnen, te weten 3853 werklieden met een loon van 2,60 fr. tot 2,75 fr., 5774 met 2,80 fr. tot 2,90 fr. Zij genieten echter zekere voordelen welke het spoorwegbestuur schat op 45 à 65 centiem daags" (190).

## 1910

De bareel van de ijzeren weg bij de Nekkerspoelpoort werd op 13 maart afgeschaft: "... Dan werd de baan voor voetgangers en rijtuigen voor goed opengezet en reden treinen van alle aard, boven over de bruggen van de verhoogde lijnen" (191).

De afschaffing van de overweg kwam geen dag te vroeg. Jaren was die bareel een ware ergernis voor de wijkbewoners van Nekkerspoel. Nog in juni 1907 bekleog het stadsbestuur zich bij de minister in volgende bewoording: "... Meer dan 135 treinen rijden daar tussen 6 en 20 uur dagelijks voorbij. Bijna zonder ophouden worden de barelen gesloten gehouden. Soms is het verkeer een half uur opgeschorst".

Op 3 november berichtte men: "... Verandering van onze spoorweghalle — Onze statie zal volgens er spraak is ongeveer 15 meter de stad in verplaatst worden. Dit zou toelaten

twee sporen meer bij te leggen. De grote glazen hall zou verplaatst worden naar Nekkerspoel en hier vervangen worden door lagere glazen gaanderijen zoals in Gent. Al de sporen zouden 5 meter verhoogd worden om de afschaffing mogelijk te maken der barelen op de lijn naar Brussel en die van Nekkerspoel. De draaibruggen over de Leuvensevaart zullen vervangen worden door vaste bruggen. Een overgangsbrug voor voetgangers zal de bestaande overzetsdienst met een bootje aan de herberg "Pont de Fer" vervangen" (192).

Nieuws was dat niet. In antwoord op een vraag van het parlementslid de Theux de Meylandt antwoordde de minister in maart 1907: "... Dat in de uitvoering van het ontwerp tot verhoging van de lijn Brussel—Antwerpen ook de verhoging begrepen is van de sporen van het station van Mechelen, met wellicht de afbraak van de thans bestaande koepel van het station. Deze afbraak wordt zelfs in beginsel aangenomen in het voorontwerp als uiterste noodzakelijkheid, doch het ware geraadzaam ze te vermijden in geval de uitvoering van de voorgestelde werken zulks mogelijk deed blijken. Dit ontwerp zal overigens nog lang op uitvoering wachten. In geval de overdekte halle moet verplaatst worden, zal er vooraf dienen onderzocht of zij voor een andere statie kan dienen".

Maar zover is het niet gekomen. Wij opperen het vermoeden dat men niets wenste te wijzigen aan een station dat amper twintig jaar oud was.

## 1911

In de tweede helft van het jaar begon het beheer met de opbouw van het lokomotiefdepot Muizen, palend aan de Leuvensesteenweg en het vormingsstation op de wijk Klein Muizenveld (193).

Het depot van 130 m × 53 m opgetrokken in baksteen en beton mocht met zijn tien ontvangsporen en ruime werkplaats voor onderhoudswerken, gerangschikt worden in de groep van de middelgrote moderne depots.

In hoofdzaak belast met goederenvervoer hebben de goederenlokomotieven type 81 er steeds een belangrijke rol gespeeld. De reizigerstreinen door het depot verzekerd, werden onder meer gesleept door lokomotieven type 15 en 64. Een reeks rangeerlokomotieven type 51 en 53 verzekerden rangeerdiensten in het vormingsstation, het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel, de rijtuigloodsen en het arsenaal.

De luchtbombardementen van mei 1944 hadden het depot maar geringe schade toegebracht. Onmiddellijk na de bevrijding heeft het belangrijke diensten bewezen omdat de omliggende depots Leuven, Merelbeke en Schaarbeek zware oorlogsschade geleden hadden.

Vanaf 1 januari 1957 werd het depot ondergeschikt gemaakt aan het lokomotiefdepot Berchem. Maar Berchem beleefde niet veel genoegen aan de aanwinst, want op 1 maart 1960 werd het samen met Muizen een ondergeschikt orgaan van Antwerpen-Dam.

Na de uitbreiding van de elektrifikatie, de opkomst van de dieseltraktie en de reorganisatie van de vormingsstations en dan in de eerste plaats van Muizen is het depot afgeschaft. Aannemer Usevils van Elewijt begon met de sloping op 29 april 1971.

De laatste gekende onmiddellijke chefs waren: A. Brouckaert, N. Ghysbrecht, N. Clémeur, P. Bury, J. Derycke, K. Suls, C. Titeca, M. Rogier, P. Fransen, G. Peirtsegaele, P. Barbé en L. Van Vré.

Voor de gepensioneerden verscheen in 1911 goed nieuws: "... Tot op heden konden de werklieden van de ijzeren weg, als zij op pensioen gesteld werden maar de helft van hun jaarwedde bekomen. Zij hadden de helft na 30 jaar dienst. Deden zij langer dienst, hun pensioen



vermeerderde niet meer. Maar dat gaat veranderd worden. Na 35 jaar dienst zullen zij 57 % van hun jaarwedde bekomen; na 40 jaar dienst 65 %; na 45 jaar 72,5 % en na 46 1/2 jaar 75 %" (194).

## 1912

Zondag voormiddag 13 september had in het vormingsstation de cinematografische opname plaats van de herkonstruktie van het vertrek en de rit van de inhuldigingstrein van 5 mei 1835. De film, 1700 m lang, is nu in het bezit van M.A. Lorand uit Purley Severej, in Engeland.

Bij dit gebeuren schreef een dagbladreporter: "... Er werd terecht gedacht dat belangrijke zaken en geschiedkundige feiten, als de inhuldiging van de eerste treinreis dienden ver-  
eeuwigd of voor het nageslacht bewaard te worden.

In die gedachtengang kwam op 13 september 1912 de eerste trein van België nog eens ten blake in het naburige vormingsstation. De samenstelling vereiste veel materiaal, ruimte en allerhande hoofdbrekerij. Het hoofdbestuur van de Belgische spoorwegen liet zich in met het zaakje en hoofdingenieur Sorel, van het Mechels arsenaal stelde zich bereidwillig ten dienste en verschaftte een groot afdak van het station Muizen aan de heropvoering van de eerste trein.

Eens dat al geschikt en geregeld zag men op zondag 13 september een ganse troep mannen, vrouwen en kinderen in ons centraal station afstappen, geladen met pakken en zakken. Het waren figuranten door het bestuur van de Kursaal-Cinema, uit de Nieuwstraat te Brussel aangeworven om het cinemafotograferen van de zagezegde eerste trein van 1835 te stofferen. Geheel de karavaan trok naar Muizen en zou ginder een koning, een koningin, ministers, hofdames, reizigers van 1835 en zo meer voorstellen en uitbeelden, na zich eerst in een tweedeklasrijtuig in het nodige plunje te hebben gestoken, na geverfd en gepoeierd te zijn volgens de voorschriften.

De vierde machine die op het Belgisch spoor had dienst gedaan, was opgepoetst in nabootsing van de eerste "La Flèche", daarop volgde de tender en de eerste koninklijke berline, het enige ware stuk dat nog van de oorspronkelijke eerste trein van 1835 overbleef. Na die koninklijke wagen kwamen nog vier andere voituren; volgens 1835 genoemd: een diligence eerste klas, een char-à-bancs tweede klas, een bagegewagen en ten slotte een postwagen, allen in perfecte nabootsing van diegene van de eerste trein.

Al de plaatsen waren op voorhand bepaald en nadat ieder van de figuranten deze had ingenomen op de wagens, onder de hangaar of zijkanten van het spoor, tot zelfs onder de eretent voorbeschikt aan de koning en koningin met gevolg en de gewaande gendarmen en spoorwegmannen in de weer waren, om de zagezegde toeschouwers van onder de wielen van de vapore te houden, zou de eerste trein eindelijk statig vertrekken en naar Mechelen bollen. Nauwelijks vertrok de hedendaagse stoomlokomotief, die de oude trein met een lange ketting zachtjes moest medeslepen, of de lokomotief van 1835 ontriggelde. Iedereen, zelfs de koning, de ministers en ander hoog volk proestten uit van lachen. Werklieden uit ons arsenaal met sektiehoofd Vandeputte vooraan waren aanstonds ter plaatse en brachten de oude machine na korten tijd terug op haar wielen; en alles was terug kant en klaar voor een tweede vertrek, wat dan ook werd aangekondigd.

Een partij stro in de ketel van de oude machine geborgen werd aangestoken en de schouw dampte weldra tegen de eerste de beste op. Alleman was in verrukking en vond de voorstelling prachtig. Er werd gejuicht en geroepen en de eerste trein reed weg.. Eilaas! Slechts enkele meter, want dan brak de ketting tussen de treklokomotief en de namaaktrein.

Dit tweede voorval bracht de moed en de wilskracht nog niet aan het wankelen, want terstond sprongen koning en ministers, volk en gendarmen bij om een handje toe te steken bij het opnieuw onder dak brengen van het konvooi onder de hangaar. Eens terug op zijn vertrekpunt werd opnieuw alles in orde gebracht om van meet af alles te herbeginnen. Die derde poging slaagde.

De fotografen draaiden om ter meest en zo de statig voortrijdende trein, als de figuranten, kregen hun deel en zouden er onberispelijk voorkomen, te meer daar de laatsten door vakmannen of deskundigen uit Parijs waren geschikt en geordend" (195).

De N.M.B.S. bezit geen oud en origineel spoorwegmateriaal uit de beginperiode van onze staatsspoorwegen. In tegenstelling met de ons omringende landen is hier weinig bewaard gebleven.

Nochtans bezat de Belgische Staat nog veel oud spoorwegmateriaal in de jaren 1912-1913. Dat mogen wij besluiten na lezing van een plaatselijke krant (Gazet van Mechelen van 28 september 1912) in verband met de verzending uit Mechelen naar Gent van meerdere oude lokomotieven. De machines werden daar in de tentoonstelling van 1913 tentoongesteld.

We lazen daaromtrent: "... En daar het ministerie van spoorwegen zal deelnemen aan de tentoonstelling van Gent in 1913 en al de types zal voorstellen onzer lokomotieven gebruikt vanaf 1835, zo zullen uit onze Mechelse bewaarplaatsen, tijdelijk naar Gent overgebracht worden de volgende oude spoormachines: "De Antwerpenaar", "De Schelde", "Bayard", "La Superbe", "Pepijn van Landen", "Pierre l'Hermite", "Godfried van Bouillon", "Karel V", "Margaretha van Parma", "Maria-Theresia", "Jan van Eyck", "Rubens", "Grétry", "Justus Lipsius", "Van Helmont", "Maria", "Helena", "Firefly", enz. enz.... Allemaal oude machines die alhier in den beginne op onze spoorwegen dienst gedaan hebben".

Wij stellen ons de vraag waarheen al dat historisch materiaal verdwaalde na de tentoonstelling van Gent.

Kwam het terug naar de rijtuigloodsen van Mechelen? Werd het daar in de oorlogsjaren 1914-1918 door de Duitse opeiswoede vernield, met het inzicht al het koper- en ijzerwerk te ontvreemden of werd het als oorlogsbuit naar Duitsland afgevoerd?

## 1913

In opdracht van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen begonnen in de maand april 1912 de werken van aanleg van de stadstramlijnen. Het eerste baanvak van het centraal station tot de Schietbaan (nu Elektriciteitstraat) kwam in exploitatie op 25 juni 1913. Het deel centraal station-Nekkerspoel-Pasbrug volgde op 1 november van hetzelfde jaar. Veel later op 1 november 1932 werd de lijn tot bij de Kerkhoflei op de Liersesteenweg uitgebreid; die werd in april 1933 verlengd tot op de wijk Elzenstraat, een gehucht van de gemeente Sint-Katelijne-Waver.

Aannemer A. Van Pottelberghe uit Erembodegem begon op 16 mei 1912 met de bouw van het reizigersstation Mechelen-Nekkerspoel op de plaats van de aldaar in 1903 ingerichte halte. De aannemingsprijs bedroeg 95.749,87 fr. Het station kwam nog klaar in 1913.

## 1914-1918

Hierna kronieken ons overgekomen uit de periode van de eerste wereldoorlog:

- 29.07.1914 Het arsenaal kreeg bevel om met alle spoed 600 wagens klaar te maken voor troepenvervoer. De voertuigen moesten van zitbanken voorzien worden.
- 31.07.1914 In het rangeerstation Muizen werden 900 wagens samengebracht voor het vervoer van soldaten.
- 02.08.1914 De burgerwacht bewaakte de spoorwegbruggen in het Mechelse en omgeving.
- 04.08.1914 Duitsland verklaarde België de oorlog.
- 07.08.1914 Woensdag morgen werden alle grote banen van Mechelen door de burgerwacht afgesloten. De treinen op Leuven en Diest werden opgeschorst.

- 10.08.1914 Ontruiming van de spoorweginstellingen boven Landen. Al het materiaal werd naar Muizen en Merelbeke afgevoerd.
- 17.08.1914 Te Mechelen begon de evacuatie van het spoorwegmateriaal. Uit het arsenaal werden de lokomotieven en 170 wagens met voorraden naar Antwerpen verzonden.
- 20.08.1914 De treinen komende uit Antwerpen reden niet verder dan Mechelen. Kardinaal Mercier vertrok naar Rome langs Gent, de enige weg die nog open was, om de lijkplechtigheden van de overleden paus Pius X en de verkiezing van de nieuwe paus bij te wonen.
- 21.08.1914 Die dag drongen de eerste Duitse soldaten Mechelen binnen langs de zogenaamde "brugskens van Roestenberg". Men schreef daarover: "... Een dertigtal ulanen reden de Zandpoort- en Zwartzustersvest op en verder langs de Liersesteenweg tot bij de Pansiusdreef. Wanneer zij terugkeerden langs de Merodestraat, Biest, Keizerstraat, Zandpoortvest en de Leuvensesteenweg werden zij daar door een geblindeerde auto van het Belgisch leger bestookt en uiteengedreven, latende gewonden en gevangenen".
- 25.08.1914 De Duitse artillerie beschoot Mechelen van 5 tot 8 uur.
- 27.08.1914 De Duitsers beschoten de stad voor de tweede maal, nu van 17 tot 19 uur.
- 28.08.1914 De stad werd voor de derde maal beschoten, vanaf 8 tot 11 uur 's morgens en vanaf 14 tot 17 uur 's avonds. Na het tweede en derde bombardement ontvluchtte bijna elkeen de stad. In die dagen werden het arsenaal en de andere spoorwegbedrijven gesloten.
- 01.09.1914 Voor de vierde maal werd Mechelen beschoten vanaf 11 tot 12 uur.
- 27.09.1914 Mechelen lag voor de vijfde maal onder kanonvuur, te beginnen van 8 uur 's morgens tot 8 uur 's avonds. Tijdens de bombardementen verloren 38 burgers het leven en werden 322 huizen beschadigd of vernield.
- 28.09.1914 De Duitse legermacht bezette de stad Mechelen.
- 31.10.1914 De ravitaillering van de bevolking was spoedig onvoldoende. Met toestemming van de bezetter werd in oktober door Ernest Solvay en Emiel Franqui het "Nationaal Hulp- en Voedingskomitee" ingericht. Het zorgde voor import uit de Verenigde Staten van Amerika van levensmiddelen bestemd voor de Belgische bevolking.
- 20.05.1915 Na de spoorwegmannen meermalen tot werken te hebben opgeroepen, werden zij op 20 mei 's morgens uit hun woning gehaald of op de straat aangehouden en naar het arsenaal, het lokomotiefdepot of het station gebracht. Zij weigerden er te werken, 's avonds werden ze weer vrijgelaten. Een vrouw vertelde aan de samensteller van deze nota's: "... Op die bewuste dag hebben twee gewapende Duitse soldaten mijn man uit het huis weggehaald en naar het lokomotiefdepot van Muizen gebracht. 's Avonds hebben zij mijn echtgenoot vrijgelaten. Hij vertelde dat de Duitsers een dertigtal mannen daar hadden samengebracht en hun tot werken aanmaanden, maar dat zij hiervoor bedankten. Als protest tegen hun aanhouding gingen zij tegen de muur op de grond zitten. Lang duurde die zitpartij niet, want de Duitsers hebben hun verplicht recht op te staan, met het aangezicht naar de muur en dat tot bij valavond. Eten en drinken werd hun verboden".
- 03.06.1915 Begin juni verplichtten de bezetters, de burgemeester volgend bericht ter kennis te brengen: "... De kreischef van Mechelen heeft mij gemeld dat zijn bekendmaking van 25 mei, niet de gewenste uitslag had, daar het aantal stielmannen die in het arsenaal van Mechelen het werk begonnen hebben niet voldoende is gebleken. Naardien het door de bekendmaking van 25 mei, elk welbeseffend burger moest duidelijk zijn dat het werk door het Duits beheer verlangd, volstrekt niet voor het Duitse leger is, veeleer het tot voordeel aan het verkeer van de Belgische bevolking moest strekken, zo zie ik mij gedwongen de stad Mechelen en hare omgeving te bestraffen met onderbreking van alle handelsverkeer zolang de arsenaal mannen niet in voldoende getal tot hunne plicht teruggekeerd zijn....".
- 08.06.1915 Die dag deden de Duitsers een inval in het Weldadigheidsbureau waar zij belangrijke geldsommen dachten te bemachtigen, bestemd tot ondersteuning van het spoorwegpersoneel. Maar slechts waardeloze bons waren hun buit. Het moet de bezetter wel bekend geweest zijn dat met geheime fondsen en langs sluikwegen de werkonwillige spoorwegarbeiders geldelijk ondersteund werden. Volgens het verslag aan de Wetgevende Kamers 1914-1917 werd reeds in november 1914 een hulpfonds ingesteld. Het hulpgeld was vastgesteld op 50 % van het loon, met een minimum van 80 fr. per maand.

Later werd die toelage enkele malen aangepast:

In september 1915: 25 % van het loon, met een minimum van 40 fr. In oktober 1915: 3/8 van het loon, met een minimum van 60 fr. en met vanaf april 1916 een bijloon van 12 fr. voor diegenen met een familielast en waarvan de totale hulp kleiner was dan 200 fr. In oktober 1916: 50 % van het loon, met een minimum van 80 fr. In mei 1917: 60 % van het loon, met een minimum van 80 fr.

- December 1915 Het Mechels stadsbestuur heeft zich in die tijd geen moeite gespaard om aan het spoorwegpersoneel werk te verschaffen in de stadsdiensten.  
Zo is bekend dat meerdere agenten administratief werk verrichtten, anderen belast waren met onderhoudswerken of bijdroegen tot de bouw van het stadswemdok bij de Slachthuisvest. Verder weten wij dat het stadsbestuur de pompiers van het arsenaal als bestendige brandwacht te werk stelde. Een brandweerkazerne was opgericht in een houten keet op de Melaan tegenover de huizen 28 en 30.
- 08.08.1916 De bezetter eiste vanwege het stadsbestuur de lijst van de werkloze werklieden. Op een weigerend antwoord van burgemeester ridder Dessain werd deze afgesteld.
- 13.11.1916 De Duitse krijgsraad deed in de steden en dorpen een bericht aanplakken gericht tot de werklieden. Het luidde als volgt: "... De krijgsraad duldt geen werklozen of onvoldoende bezigheden meer. Wij raden U, als vrije arbeiders aan te geven om de dag te voorkomen waarop gij zult gedwongen worden". Niettegenstaande deze oproep kwam niemand zich melden, ondanks het hoge loon dat in de aanplakbrief vermeld stond.  
Enige dagen later verscheen een tweede bevel waarbij alle burgers tussen 17 en 45 jaar, zich voor de krijgsraad moesten aanbieden op straf met geweld naar Duitsland gevoerd te worden. Hierop publiceerde kardinaal Mercier een herderlijke brief protesterende tegen deze slavenhandel.
- 23.11.1916 Verhavert noteerde dan in "Duitsers te Mechelen": "... De armoede neemt van dag tot dag toe, overal is het werk gestaakt".
- 08.12.1916 Het stadsbestuur weigerde wederom de lijst van de werklozen aan de bezetter te geven.
- 16.12.1916 Op zaterdag 16 december werden de eerste werklieden per spoor naar Duitsland gevoerd. Maandag 18 december volgde een tweede en dinsdag 19 december een derde konvooi.  
Verhavert schreef dan: "... Meer dan duizend inwoners werden weggevoerd. Hartroerend was het afscheid van ouders, vrouwen en kinderen die aan het station van Mechelen-Nekkerspoel vaarwel aan hun teergeliefden kwamen brengen". En verder: "... Duitsland dulde geen werklozen maar het eiste al de machines van de fabrieken op. Wie was dan de oorzaak van de werkloosheid"?
- 04.01.1917 Verhavert schreef nog: "... Nu waren het de werklieden uit de naburige gemeenten Leest, Hombeek, Tisselt en Heffen die als slaven de lijdensweg naar Duitsland opstapten".
- 19.01.1917 Een dertigtal bannelingen keerden uit oorzaak van ziekte in hun vaderland terug.  
Eén van hen Cesar Van Haesendonck werd hier reeds op 28 februari begraven. Vijf van dezelfde groep: Bayez, De Lamper, Olbrechts, Reymers en Steffens volgden Van Haesendonck in het graf vóór begin november.
- 28.02.1917 Kardinaal Mercier veroordeelde nogmaals de wegvoering van Belgen naar Duitsland.
- 18.03.1917 Duitsland had een nijpend tekort aan grondstoffen, materiaal en voedsel. Zo begon op 18 maart de verplichte inlevering van koper, brons en tin en in juni die van wol.
- 13.04.1917 In de voormiddag keerde een zestigtal bannelingen in hun haardstede terug.
- 01.10.1917 De bezetter kon ook ijzer en staal gebruiken. Daarom brak hij af wat hem onnodig bleek. Zo begon onder meer op 1 oktober de uitbraak van de tramsporen van de buurtspoorweg Mechelen—Heist-op-den-Berg.
- 10.10.1918 Rond die tijd begon de terugtocht van de Duitsers.
- 11.11.1918 Wapenstilstand.
- 18.11.1918 Rond 11.30 uur ontvingen onze stadsgenoten de eerste Belgische soldaten. Het was het 1<sup>e</sup> regiment jagers te paard dat doorheen Mechelen trok, de Duitsers achterna.

Bemerking: Wanneer algemeen aangenomen wordt dat de spoorwegmannen en buitenstaanders niet voor de Duitsers gewerkt hebben, zijn er bij ons twijfels gerezen na lezing van bundel 61.6.1927, berustend op het stadsarchief van Mechelen.

In antwoord op een vraag van het stadsbestuur: "... waarom werklieden die tijdens de bezetting voor de vijand hebben gewerkt, de voorrang hebben op oud-strijders", antwoordde de N.M.B.S. op 22 juni 1927: "... dat de werklieden die in dienst van de maatschappij zijn gebleven en gedurende de Duitse bezetting gewerkt hebben, ofwel gedekt werden door de Belgische overheid, ofwel door een eregerecht werden kwijtgescholden; de anderen werden afgezet of afgedankt".

## 1919

Over de herneming van het spoorwegbedrijf na de intrede van de Belgische troepen is niet zoveel bekend. Men mag aannemen dat het werk spoedig hernomen werd in de stations, het arsenaal, het lokomotiefdepot en de onderhoudsdienst van de baan. Maar niettegenstaande veel goede wil was er geen mogelijkheid tot volle bedrijvigheid in de eerste weken, maanden, zelfs jaren.

Nog in de maand maart 1920 zegde minister Poulet: "... De grote schuld van het onregelmatig en onvoldoend treinverkeer is het gebrek aan lokomotieven en wagens en de slechte toestand van het materiaal, dat wij van de Duitsers overgenomen hebben. Onze staatswerkhuizen door de Duitsers geplunderd, missen de nodige werktuigmachines voor de herstellingswerken" (196).

Konden wij in 1914 een deel van ons spoorwegmateriaal in Frankrijk in veiligheid stellen, dan gebruikte dit land, niettegenstaande Belgisch verzet in 1920 nog 500 Belgische lokomotieven en 600 goederenwagens. Met het materiaal in handen gevallen van de Duitsers was het niet beter gesteld. Lokomotieven, reizigersrijtuigen en goederenwagens waren verspreid en werden wedergevonden niet alleen in Duitsland, maar zelfs tot in Polen, Roemenië en Rusland. Het klinkt ongelooflijk, maar in die jaren waren Belgische lokomotieven tot in Egypte en Mesopotamië verzeild.

Over de toestand in ons arsenaal schreef de pers: "... Algemeen wordt er door de staatswerklieden bitter geklaagd dat zij nog altijd van de hoogstnodige werktuigen verstoken zijn. Niet alleen machines ontbreken, tal van kleinere zaken zo nodig in zulk werkhuus moeten nog altijd gemist worden" (197).

Op 5 oktober 1919 stelde de buurtspoorweg de stadstrams terug in dienst. Het baanvak Mechelen—Tremelo waarvan de spoorlijn tijdens de oorlog over zijn ganse lengte opgebroken was, ging in dienst op 30 juli 1920. Op 18 juli 1921 volgde het deel Tremelo—Aarschot.

1920: Geen belangrijke feiten te vermelden.

## 1921

Een lokaal dagblad schreef: "... De crisis welke onze handel en nijverheid doorworstelt, doet zich ook bij de spoorwegen gevoelen. De vermindering van het vervoer is best waar te nemen in het vormingsstation. Steeds stonden daar honderden geladen goederenwagens wachtend op verzending. Nu is het station haast ledig".

Op het Ontvoeringsplein bij het station Mechelen-Nekkerspoel onthulde men op zondag 18 september het gedenkteken ter ere van de Mechelse bannelingen. De inhuldiging ging gepaard met een machtige stoet doorheen de stad en waaraan meer dan negentig afvaardigingen uit andere steden en gemeenten deelnamen.

Het gedenkteken dat een uitgemergelde man voorstelt, vastgebonden aan een kruis, draagt als opschrift "Ter herinnering aan de slachtoffers van de Duitse kultuur". De namen van negenenvijftig in ballingschap overleden helden staan in de zuil gebeiteld.

Maar ook zij die weerkeerden waren helden. Een vrouw vertelde: "... Mijn echtgenoot was spoorwegaarbeider in het arsenaal. Bij de aanvang van de oorlog is zijn lichter niet onder de wapens geroepen. Lange tijd was hij zoals vele anderen werkloos; dan kregen wij steungeld. Daarna is hij door de stad ingezet bij de bestendige brandweermacht, samengesteld uit pompiers van het arsenaal. Niettegenstaande is hij voor Duitsland opgeëist en vertrok hier op 18 december 1916. Gedurende die uiterst barre winter van 1916-1917 verbleef hij in een kamp te Alten-Grabau in een onverwarmde houten barak, sliep op de planken vloer met voedsel te weinig om te leven en te veel om te sterven.

Na de winter is hij samen met anderen afgevoerd naar een kolenmijn. Omdat zij ook daar weigerden te werken, werden zij hardhandig aangepakt. Men heeft mijn echtgenoot naakt op een traceertafel en tot bloedens toe geslagen met een stalen meetlat.

Met vier lotgenoten is hij daar ontvlucht, richting Nederland. Overdag sliepen zij in de velden, 's nachts marcheerden zij op de sterren af. Tijdens die vlucht zijn zij opgepakt en in de gevangenis van Halle opgesloten. Daar leefde mijn man op dagrantsoen van twee sneden brood en een kom soep. Als ontspanning moest hij draailing van witmetaal uit draailing van brons sorteren. Was de sortering klaar dan werden de manden omgekeerd, de bewakers mengden alles goed door elkaar en kon de sortering herbeginnen.

Midden augustus keerde mijn echtgenoot in ons midden terug. Hij woog toen nog 52 kilogram.

Maar wij waren nog niet klaar met de Duitsers. Tot het einde van de oorlog betaalden wij maandelijks 1 mark en 17 pfenningen. Dat was de schadevergoeding die de Duitse kolenmijn eiste voor de werkweigering en de ontvluchting van mijn man".

1922 : Geen belangrijke feiten te vermelden.

## 1923

De stijging van de kosten van levensonderhoud, van diensten en levensnoodzakelijke goederen waren aanleiding tot vragen naar loonsverhoging. Die waren zeker gegrond. Het volstaat de marktprijzen van enkele levensmiddelen van de jaren 1911, 1920, 1924 en 1927 te vergelijken (198).

Aard	1911	1920	1924	1927
Tarwe — 100 kg	7,75	50,00	120,00	290,00
Aardappelen — 100 kg	21,00	28,00	47,00	70,00
Boter — 1 kg	3,70	12,50	20,50	19,00
Eieren — stuk	0,19	0,68	0,77	0,96

Om hun eisen kracht bij te zetten, hielden de arsenaal mannen op zaterdag 28 april een staking met gekruiste armen (199) en op 1 mei een protestbetoging doorheen de stad.

Maar geldmiddelen ontbraken de regering om aan de vragen te voldoen. In de kamering van 8 mei zegde minister Neujean: "... De heer Wauters heeft gezegd dat er

60.000 agenten van de spoorweg minder dan 11 fr. daags verdienen. Dat is onjuist. Er zijn op de 114.000 spoorwegagenten, 20.000 die minder dan 12 fr. ontvangen met een duurtoeslag van 14,70 fr.

Ik wil U een gedacht geven van de lonen en de wedden in mijn departement: de werklieden die in 1914, 3 à 8 fr. daags wonnen, hebben nu 12,70 tot 18,90 fr.; de beambten die in 1914, 1150 tot 5000 fr. trokken, hebben nu 4300 tot 10.800 fr. Moesten wij de eisen van het Nationaal Syndikaat aanvaarden, dan kwamen wij tot een uitgave van 230 miljoen. Wij hebben dat geld niet.

Twee voorstellen zullen onze aandacht gaande houden: voorstel-Heyman, tot verdubbeling van de familievergoeding en voorstel-Wouters, tot nauwkeuriger aanpassing van de duurtetoeslag met het indexnummer" (200).

Niettegenstaande de afwijzende houding van het rechtse syndikaat lokte het Nationaal Syndikaat vanaf 12 mei een spoorwegstaking uit. Deze bleef aansleuren tot 2 juni.

De werkstaking gaf aanleiding tot een algemene ontredde van het spoorwegnet. Door de onder de wapens geroepen spoorwegagenten en de niet-stakers kon het reizigersverkeer min of meer in stand gehouden worden. Het goederenvervoer leed enorme vertraging. Voor zover ons bekend, bleef het rustig in het arsenaal, maar dat was niet het geval in het lokomotiefdepot Muizen.

**1924:** Geen belangrijke feiten te vermelden.

## 1925

In de wandelzaal van ons station werden op zondag 8 oktober met grote plechtigheid en in bijzijn van de minister twee gedenkplaten onthuld, ter nagedachtenis van de honderd en vier spoorwegagenten gevallen op de slagvelden of overleden in Duitsland.

Na de opbouw van het derde station werden de gedenkplaten bij de uitgang opgehangen.

## 1926

Na onderbreking van de werken tijdens de oorlogsjaren kwam het aftakspoor van het rangeerstation Muizen, langs Hofstade tot bij Weerde en dan verder tot Watermaal in dienst op 19 juli. Het spoor werd bedacht als ontlasting van het station Mechelen.

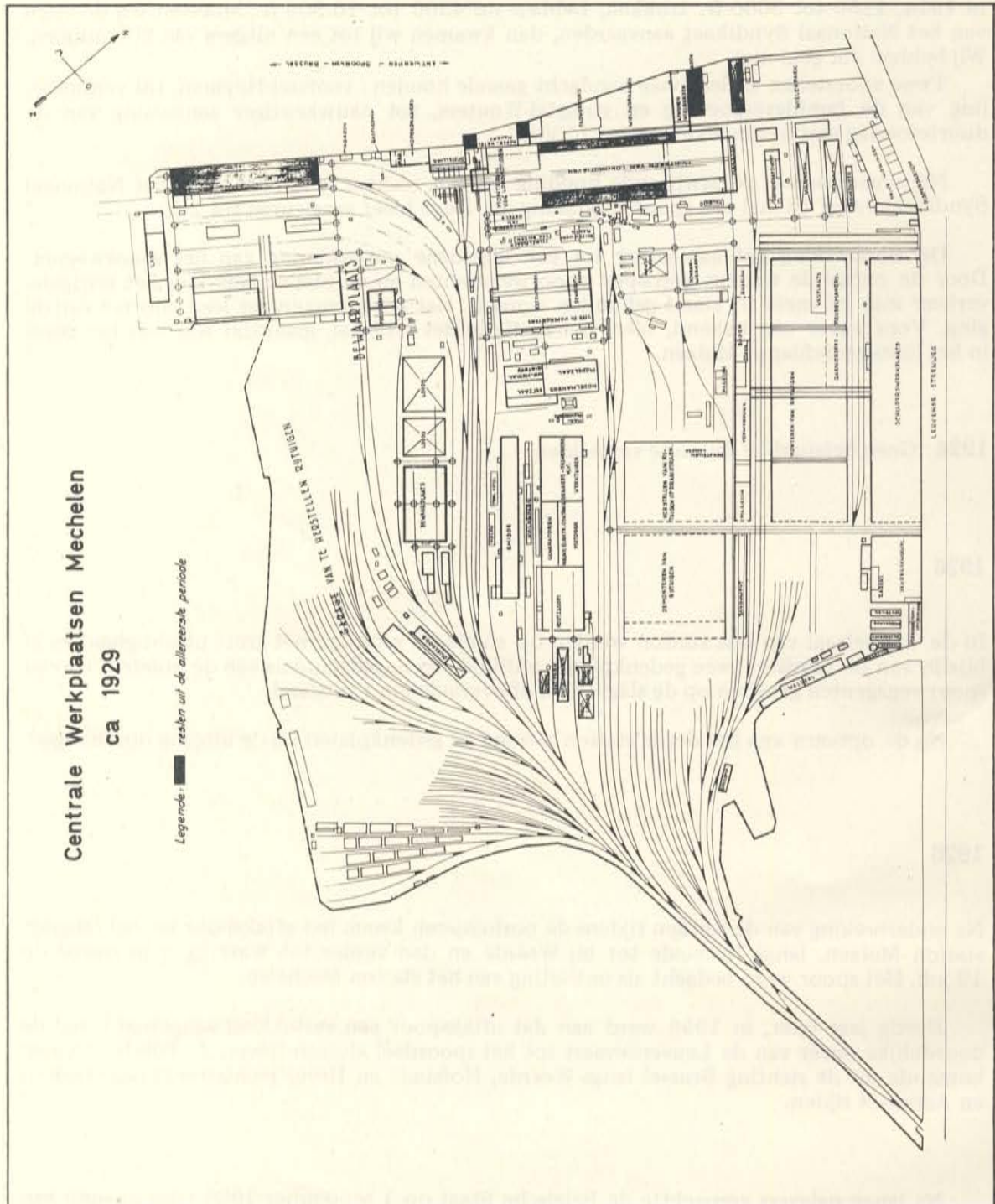
Dertig jaar later, in 1956 werd aan dat aftakspoor een vertakking aangelegd vanaf de noordelijke oever van de Leuvensevaart tot het spoordeel Muizen-Hever. Zo konden treinen komende uit de richting Brussel langs Weerde, Hofstade en Hever rechtstreeks naar Leuven en Aarschot rijden.

Na lange palavers verpachtte de Belgische Staat op 1 september 1926 voor de duur van vijftien jaar, de staatsspoorweg aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (201).

In de "Memorie van Toelichting", zegde de minister tot de Wetgevende Kamers: "... Het voornaamste doel is hierdoor aan het land haar muntstabiliteit terug te geven. De maatregel

# Centrale Werkplaatsen Mechelen ca 1929

Legende: ■ resten uit de allereerste periode





die de regering U voorstelt, beoogt het mobiliseren van de kapitalen welke de schatkist in onze overheidsbedrijven heeft vastgelegd. Deze eist een hervorming van de onderneming van de Belgische staatsspoorwegen in een zelfstandig organisme onder de vorm van een nationale maatschappij, waarbij de Staat zijn net gedurende een periode van vijftien jaar door de N.M.B.S. laat exploiteren. Het kapitaal van de maatschappij is bepaald op 11 miljard gewone akties van een nominale waarde van 100 fr. elk en 20 miljoen bevoorrechte akties van 500 fr. De gehele opbrengst komt aan de Staat ter vergoeding van de inbreng" (202).

Bij de overname kwam de N.M.B.S. in het bezit van 4800 km spoor, 1368 stations, 9319 reizigersrijtuigen, 1602 pakwagens, 123.941 goederenwagens en 4624 lokomotieven verdeeld over 80 lokomotiefdepots, waarbij ook 119.886 werklieden, bedienden en ambtenaren (203); dat was ruim 40.000 meer dan in 1913.

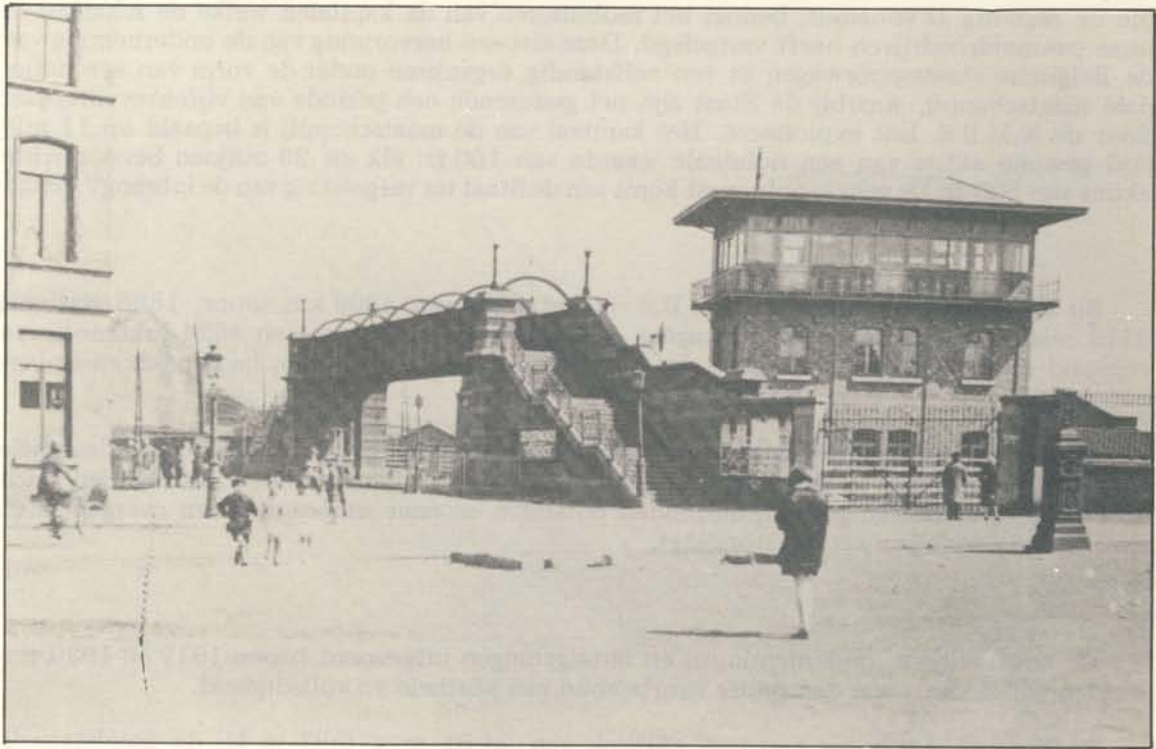
In den beginne heeft de maatschappij het niet gemakkelijk gehad. De slechte financiële toestand noopte haar te bezuinigen op aankopen, materiaal en personeel. Zo werden velen voortijdig op pensioen gesteld, duizenden ontslagen en naar andere diensten overgeplaatst. Ook de aanwervingen werden stopgezet.

De bouwwerken, ondernemingen en onteigeningen uitgevoerd tussen 1919 en 1930 vermelden wij hierna, maar dan onder voorbehoud van juistheid en volledigheid.

- 23.03.1922 Aanbouw van een afdeling van 24,51 m × 9,87 m bij de ketelmakerij.
- Circa 1922 Bouw van twee werkplaatsen voor de herstelling van bogierijtuigen tussen de rijtuigwerf en het fabrikatiewerkhuis, één van 90 m × 90 m en één van 78 m × 90 m. Die loodsen werden nooit als herstellingswerkplaatsen voor rijtuigen gebruikt. Begin 1932 werden zij na bijbouwingen ingericht als herstellingswerkhuizen voor lokomotieven, ketels en tenders.
- 08.06.1923 Bouw van een badzaal van 27,57 m × 7,26 m voor het lokomotiefpersoneel.
- 13.11.1923 Bouw van een ketelhuis van 22,20 m × 6,51 m bij de smidse.
- 26.05.1925 Bouw van een seinhuis tussen Mechelen en Weerde.
- 17.05.1926 Aanbesteding van een spoorbaan tussen het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel en de keerkom van de Dijle.
- 05.07.1926 Oprichting van een transformatiepost te Muizen.
- 05.10.1926 Bouw van een loods boven de weegbrug.
- 11.02.1928 Onteigening van een perceel van 630 m<sup>2</sup> bij de Jan Bolstraat voor wijziging van de spoorlijn Mechelen—Antwerpen-Zuid.
- 30.07.1928 Bouw van een werkplaats voor elektrische batterijen.
- 08.04.1929 Aanbesteding voor afschaffing van de overweg bij de Leuvensesteenweg.
- 17.07.1929 Aanbesteding van de grondwerken en het delven van aarde te Hofstade nodig voor de aanleg van een tweede dubbel spoor tussen Mechelen en Sint-Katelijne-Waver.
- 04.01.1930 Bouw van twee bruggen, één met 7,50 m spanwijdte en één met 8,10 m spanwijdte en een duiker op het grondgebied van Sint-Katelijne-Waver nodig voor de aanleg van een tweede dubbel spoor tussen Mechelen en Kontich.

## 1927

Een verbindingsspoor vanaf het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel tot bij het keerdok van de Dijle en lopende langs de Zwartzustersvest, de Tinellaan en de Slachthuisvest (naar een ontwerp dat reeds van 1910 dateerde) kwam in de tweede helft van 1927 klaar (204).



Boven: De bewaakte overweg van de Leuvensesteenweg met de beruchte voetgangersbrug (gezien vanaf het Ragheno plein).  
 Onder: Hoe het er aldaar uitzag na de afschaffing van de bewaakte overweg (gezien vanaf de Leuvensesteenweg).

Daarvoor was ook bij de keerkom een afdeling van het goederenstation ingericht. Samen met de douanediens ten regelde de N.M.B.S. de overdracht van goederen bij het vervoer spoorweg — schip.

Aan die verbindingsslijn was reeds van oudsher gedacht.

- 1833 In hun "Mémoire à l'appui du projet d'un chemin à ornières de fer à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, destiné à former la première section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne" van maart 1833, voorzagen de ingenieurs Simons en De Ridder een verbindingsspoor tussen de spoorlijn Mechelen—Antwerpen en een binnenhaven voor zeeschepen bij de Dijle. Zij schreven: "... mais l'intérêt particulier de la ville de Malines dont la position sur la Dyle fluviale, si avantageuse pour les relations de Malines avec les Flandres, relations qui deviendront considérables par suite de la construction du chemin de fer, obligent impérieusement à établir au nord de la ville une branche spéciale dirigée vers son port d'aval qui peut recevoir des bâtiments de mer d'un tirant d'eau de trois mètres". Volgens aan de "Mémoire" toegevoegde tekeningen moest de verbindingsslijn ter hoogte van de huidige Caputsteenstraat van het hoofdspoor Mechelen—Antwerpen afgetakt worden. Langs voornoemde straat liep het spoor in rechte lijn tot bij de stadswal (de huidige Keldermansvest) en dan verder tot bij de Begijnenweide. Hier, tussen de Dijle en de Antwerpsesteenweg werd een havendok voorzien aan de Dijle verbonden met sluisen.
- 1871 In dat jaar bespraken de Mechelse stadsbestuurders de aanleg van een binnenhaven van 600 m × 40 m tussen de Koepoort en de Diestsepoort (Nekkerspoelpoort). Daarbij was een spoorwegverbinding voorzien met de lijn Mechelen—Antwerpen. Dat onze stadsoverheid het ernstig meende, bleek uit het verzoek aan de regering: "... tot het stilleggen van de werken van de opbouw van de staatsgevangenis op de Lierssesteenweg".
- 1910 Een plaatselijke krant schreef op 30 april: "... Het departement van ijzeren wegen zal nadat de nieuwe goederenstatie op Nekkerspoel zal voltooid zijn, de kaaien van het keerdok van de Dijle in rechtstreekse verbinding stellen met deze van de goederenstatie. Er zullen twee spoorlijnen gelegd worden van de Nekkerspoel langs de Zwartzusters-, Katelijne- en Slachthuisvest langswaar de te ontladen koopwaren vervoerd zullen worden van wagen op schip en vice-versa".

Bemerking: In die jaren bouwde men nog zeewaardige zeilschepen van 300 en 400 ton (Journal d'Anvers).

**1928 en 1929:** Geen belangrijke feiten te vermelden.

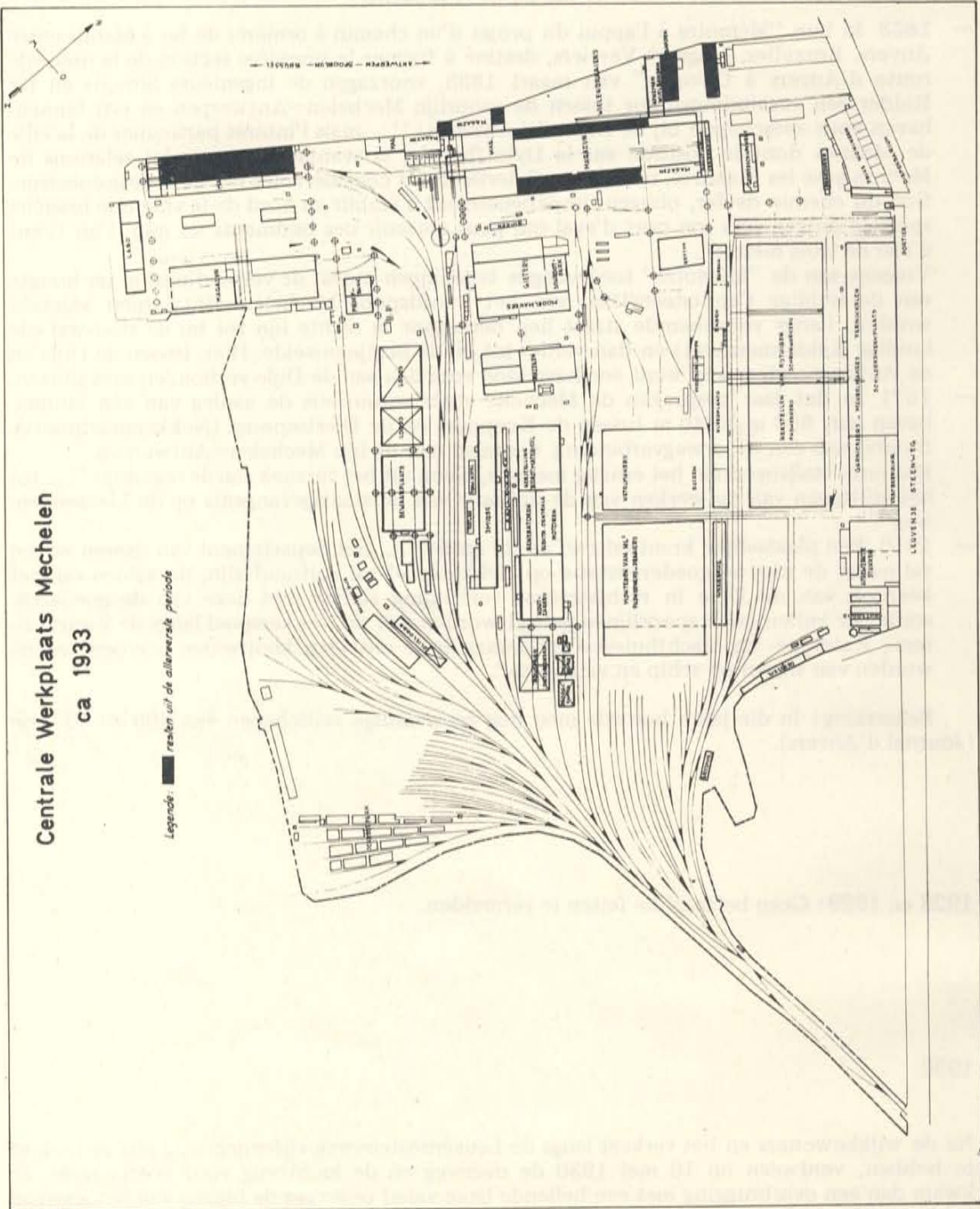
**1930**

Na de wijkbewoners en het verkeer langs de Leuvensesteenweg vijftien negentig jaar gehinderd te hebben, verdween op 10 mei 1930 de overweg en de luchtbrug voor voetgangers. Er kwam dan een overbrugging met een hellende baan vanaf ongeveer de ingang van het arsenaal tot bij de Hanswijkstraat, doorheen de Raghenplaats.

Dat die hinder geen lachertje was, bleek uit een tijdmeting daar gedaan op 20 november 1928. Die dag bleef de bareel binnen een tijdsverloop van 24 uur, niet minder dan 18 uur en 32 minuut voor het verkeer gesloten. Voetgangers konden dan wel gebruik maken van de luchtbrug; dat was 38 treden op en evenveel af.

# Centrale Werkplaats Mechelen ca 1933

Legende: ■ resten uit de allereerste periode



## 1931

Het stadsbestuur besliste bij de aanvang van het jaar de benaming "Statieplaats" te wijzigen in "Koning Albertplein".

Terwijl de spoorwegmaatschappij volop bezig was met de studie van de elektrifikatie van het net, en dan in de eerste plaats van de lijn Brussel—Mechelen—Antwerpen, had de buurtspoorweg hier haar eerste buurtlijn Mechelen—Rijmenam geëlektrificeerd. Ze werd vanaf 2 augustus in gebruik genomen. Het baanvak Mechelen—Heist-op-den-Berg volgde op 19 juli 1932.

1932: Geen belangrijke feiten te vermelden.

## 1933

De beheerraad van de N.M.B.S. besliste op 13 januari tot de elektrifikatie van het baanvak Brussel—Mechelen—Antwerpen. Hij stelde de duur van de studie en uitvoering van de werken op twee jaar om alzo de dienst in de lente van 1935 open te stellen. Verder besliste de raad dat:


- het traject Brussel—Antwerpen in 29 minuut zou afgelegd worden ;
- in de drukke uren om de 10 minuut treinen zouden rijden ;
- 114 treinen per dag, dat is 57 in elke richting zouden ingelegd worden ;
- in de treinstellen slechts tweede- en derdeklasrijtuigen zouden lopen.

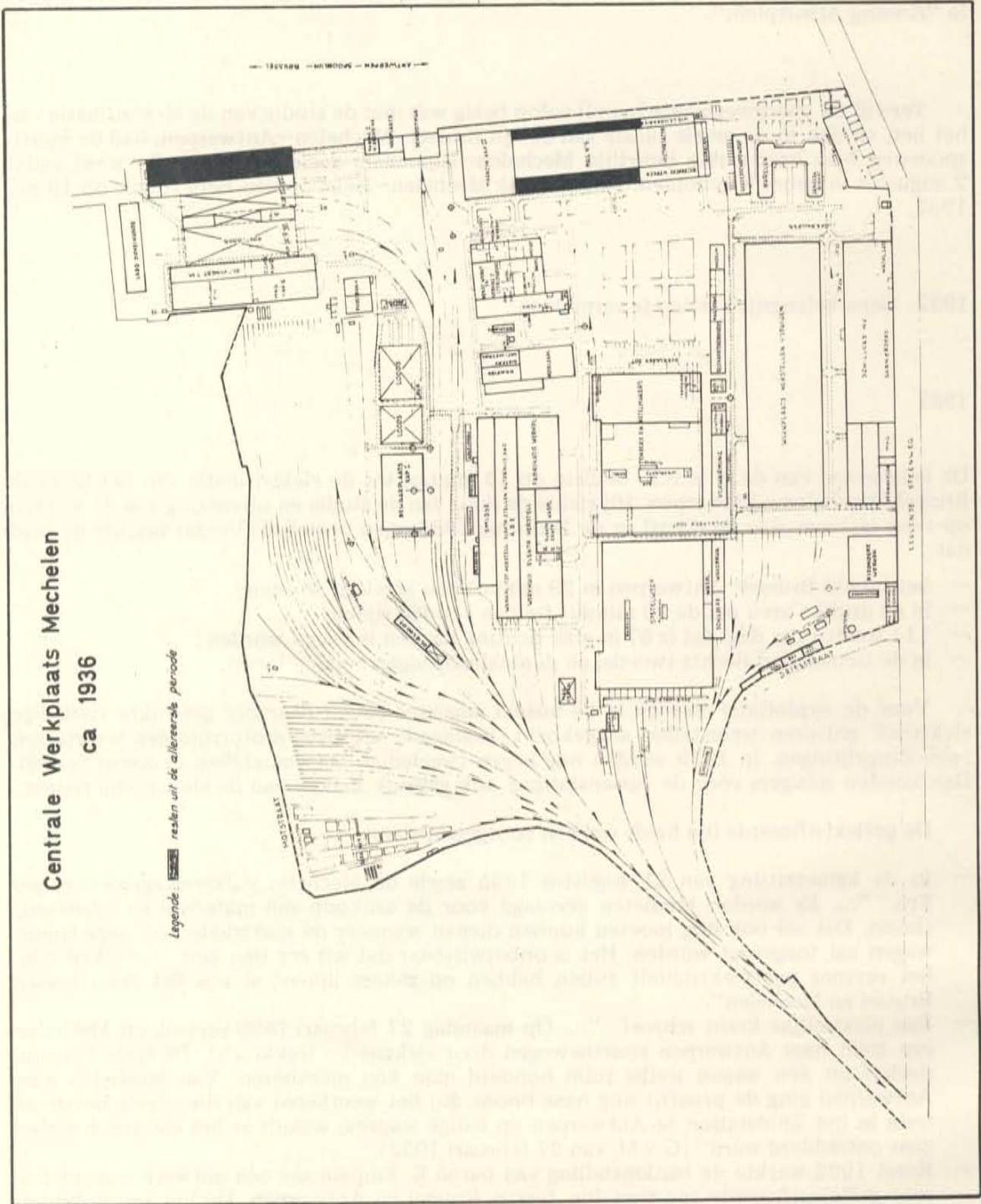
Voor de exploitatie werden in de maand augustus twaalf daarvoor geschikte vierledige elektrisch gedreven treinstellen aangekocht, bestaande uit twee motorrijtuigen waartussen twee sleeprijtuigen. In 1939 werden nog negen tweeledige omnibusstellen in dienst gesteld. Dan konden reizigers voor de tussenstations ook gebruik maken van de elektrische treinen.

De geëlektrificeerde lijn heeft wel een voorgeschiedenis.

- In de kamerzitting van 21 augustus 1895 zegde de Mechelse volksvertegenwoordiger Fris: "... Er werden kredieten gevraagd voor de aankoop van materiaal en spoorwegstaven. Dat zal ook nog moeten kunnen dienen wanneer de elektriciteit op onze spoorwegen zal toegepast worden. Het is onbetwistbaar dat wij eer tien jaar verstreken zijn, het vervoer per elektriciteit zullen hebben op zekere lijnen; al was het maar tussen Brussel en Mechelen".
- Een plaatselijke krant schreef: "... Op maandag 27 februari 1899 vertrok uit Mechelen een trein naar Antwerpen voortbewogen door elektrische trekkracht. De trein bestond slechts uit één wagon welke ruim honderd man kon meevoeren. Van Mechelen naar Antwerpen ging de proefrit nog naar Boom. Bij het weerkeren van die plaats botste de trein in het Zuidstation te Antwerpen op ledige wagens, waardoor het elektrisch stelsel gans ontredderd werd" (G.v.M. van 27 februari 1933).
- Rond 1902 werkte de bankinstelling van baron E. Empain aan een ontwerp van een private geëlektrificeerde spoorweglijn tussen Brussel en Antwerpen. De lijn zou geëxploiteerd worden met tweeledige treinstellen op een geëlektrificeerd spoor aangelegd nevens de bestaande spoorweglijn Brussel—Mechelen—Antwerpen.
- In juni 1904 presenteerde een zekere Alph. Müllender een ontwerp van een geëlektrificeerde spoorweg in rechte lijn aan te leggen tussen het kerkhof van de randgemeente Kiel en de Van Praetlaan te Laken. De lijn zou ongeveer 34 km lang zijn en aangelegd worden in een gracht van 31,30 m breedte en 4 m diepte. Waar ze andere spoorwegen,

# Centrale Werkplaats Mechelen ca 1936

Legende:  resten uit de allerereerde periode



de Rupel en de Willebroeksevaart kruiste, werden ondergrondse tunnels voorzien. De gracht was geschikt voor vier spoorlijnen; de twee middelsten voor rechtstreekse verbindingen, de twee buitensten voor omnibusverkeer. Iedereen zou er wel mee varen: er werden per dag 264 sneltreinen voorzien die de reizigers in twintig minuut ter bestemming zouden brengen; ook de Belgische Staat kreeg zijn deel: "... een kwart van de nettowinst voortkomende van de exploitatie van Le Chemin de Fer Electrique entre Bruxelles et Anvers" (Mod. Arch. bundel 61 van het stadsarchief).

Het elektrificatieproject dat in april 1935 klaarkwam, vergde de uitvoering van belangrijke spoorwegwerken en de bouw van meerdere kunstwerken. Ook het arsenaal had daarmee wat te maken. Enkele oude bouwwerken uit de allereerste periode werden gesloopt om de aanleg van een spoorberm voor de geëlektrificeerde lijn toe te laten. Die afbraken noopten dan tot de bouw en de aanpassing van vervangende werkplaatsen. Samengevat kwamen de werken hierop neer.

Aanleg van een berm van 7 tot 11 m hoog, vanaf de bruggen over de Zenne te Eppegem tot bij de Leuvensevaart, waar het vervoer overheen kon langs een vaste metalen brug. Vandaar, oostwaarts van de stationskoepel een verhoogde baan tot bij de Leuvensesteenweg, waar de geëlektrificeerde lijn zowel over de Leuvensesteenweg als over de sporen naar Leuven kon, langs een metalen brug met 89 m spanwijdte. De berm werd dan verder aangelegd tot bij de Dijle, waar bovenop de bestaande stenen brug een betonwerk van 9 m hoogte werd opgebouwd. Daar sloot die verhoging aan bij de bestaande berm van Nekkerspoel.

De spoorverhoging vanaf de Leuvensevaart tot bij de Leuvensesteenweg verplichtte tot de slooping van het in 1878 gebouwde lokomotiefdepot; de grondvesten daarvan liggen nu onder de berm. Meer noordwaarts werden de bureaus en andere bouwwerken uit de eerste periode van het arsenaal geheel of deels afgebroken.

Door het verdwijnen van die gebouwen moest in 1932 de herstellingsdienst van de stoomlokomotieven, de ketels en de tenders naar andere aangepaste werkplaatsen overgebracht worden. Aan bestaande werkplaatsen, destijds bedacht voor de herstelling van hogerijtuigen werden twee ruime en hoge hallen toegevoegd. Wat restte van de oude lokomotiefwerkplaats werd ingericht als magazijn, autogarage, wieldraaijerij en brandweerdienst.

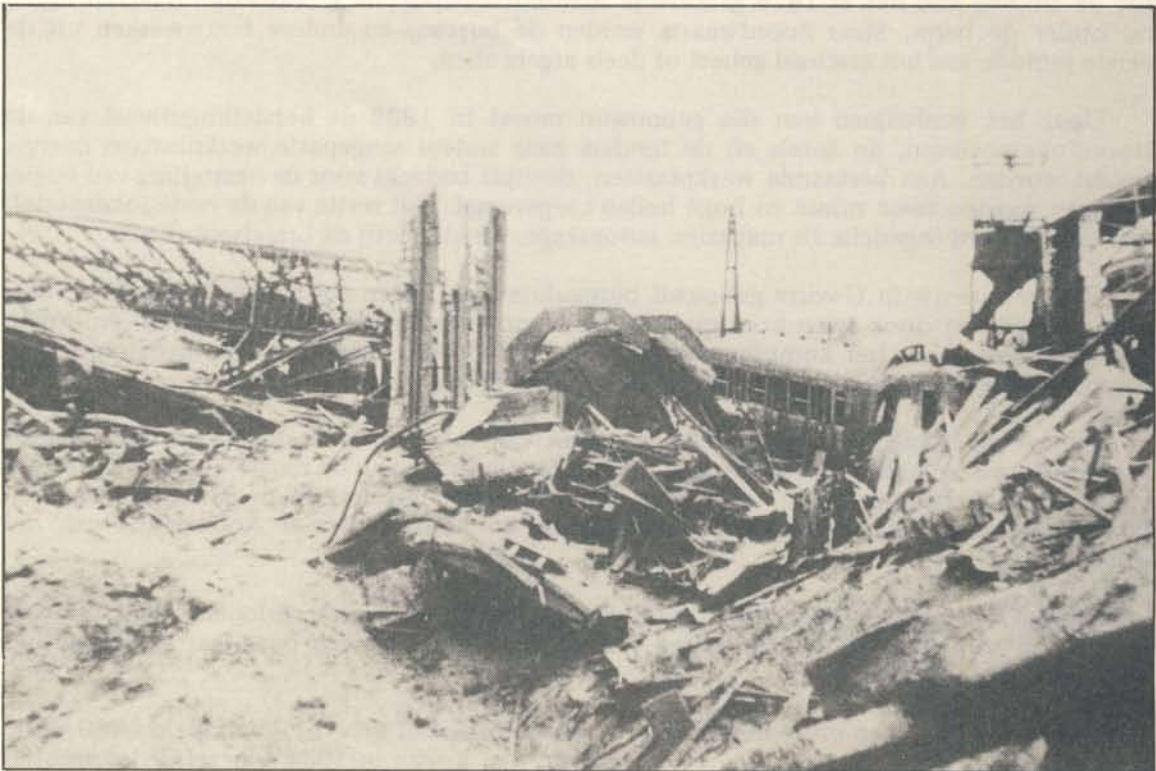
Ook een nieuw in U-vorm gebouwd bureaucomplex kwam tot stand op de plaats voorheen ingenomen door twee houtloodsen, de brandweerdienst en de autogarage (voordien een paardenstal). In het complex was een afdeling voor de geneeskundige dienst voorzien; daardoor kon het oude dispensarium bij de ingangspoort gesloopt worden.

De overplaatsing van de herstellingswerken van lokomotieven, ketels en tenders naar aangepaste werkplaatsen gaf aanleiding tot een reorganisatie van de herstellingsmethode: het zogenaamde kettingwerk, de toepassing van het planningstelsel en de inrichting van een fabrieksbureau belast met de voorbereiding, de controle en de coördinatie van het werk (205).

Zonder tegenslagen en mislukkingen is die reorganisatie niet verlopen. Maar door de inspanning van allen en het initiatief van velen konden na een paar jaar merkwaardige resultaten geboekt worden.

Vergde in 1931 een grote herstelling van een lokomotief type 81, gemiddeld 5380 werkuren en was de stilleggingstermijn 45 werkdagen dan kostte in 1934 een zelfde lokomotief slechts gemiddeld 3700 werkuren met een stillegging van 20 werkdagen.

1934: Geen belangrijke feiten te vermelden.



Boven: De verwoesting van het arsenaal, gekiekt in de hoek tussen de opstelwerf voor lokomotieven en de rijtuigwerkplaats.  
 Onder: De verwoesting van het arsenaal, gekiekt tussen de schilderswerf en de rijtuigwerf.



## 1935

Op 25 januari reed op het inmiddels klaargekomen geëlektrificeerde baanvak Schaarbeek-Mechelen de eerste proeftrein. Daartoe waren de minister van verkeerswezen du Bus de Warnaffe en de pers uitgenodigd (206).

Dan volgde de indienststelling van het een baanvak na het ander. Begin maart was het de beurt van het baanvak Mechelen-Kontich. Daarna volgden Kontich-Antwerpen en Schaarbeek-Brussel.

Midden april reden er 's nachts proeftreinen, zodat op 23 april vanaf zes uur 's morgens de geëlektrificeerde treinen, zij het dan onofficieel ten dienste van de reizigers gesteld werden.

De officiële inhuldiging had plaats op 5 mei 1935 (207). Dat was juist honderd jaar na de inhuldiging van de eerste spoorweglijn tussen Mechelen en Brussel.

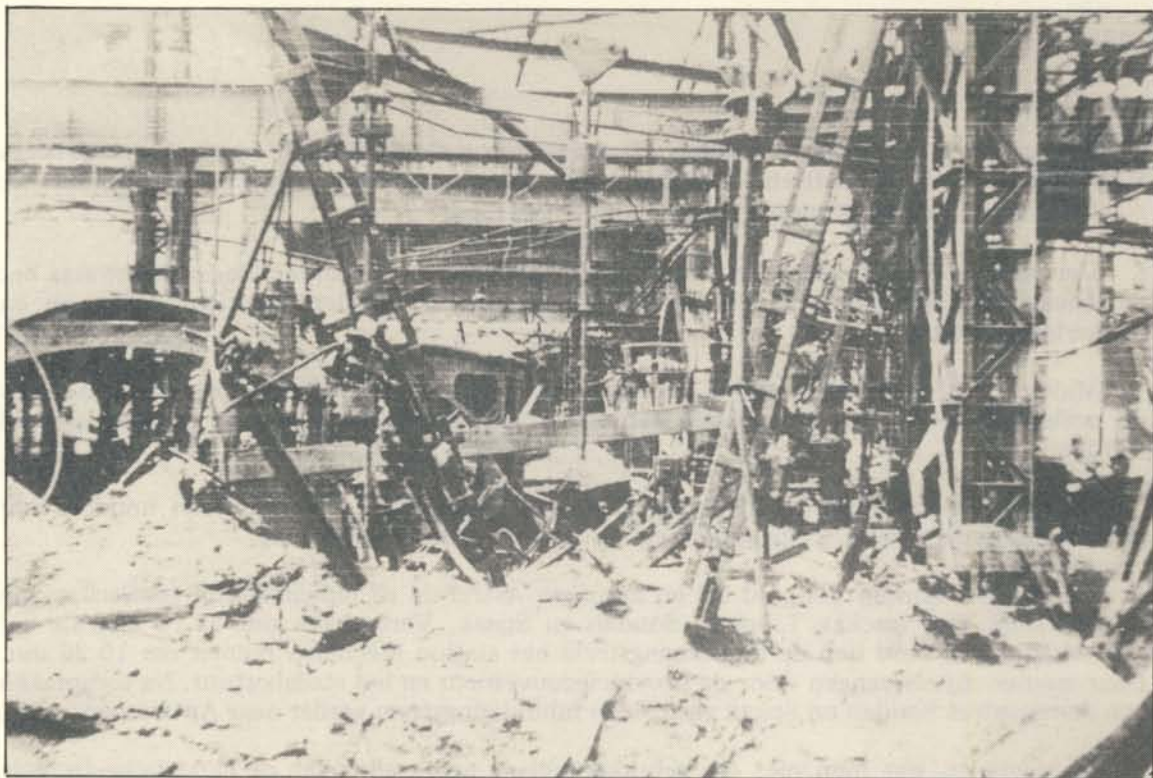
Nu zouden koning Leopold III en koningin Astrid de rit meemaken in gezelschap van de ministers Van Isacker, Lippens, Soudan en Spaak. Vertrokken om 15.10 uur uit het station Brussel-Noord liep de inhuldigingstrein het station Mechelen binnen om 15.26 uur. Daar werden zij ontvangen door de provinciegouverneur en het stadsbestuur. Na toespraken van de ministers Soudan en Spaak vertrok de inhuldigingstrein verder naar Antwerpen.

In Mechelen was men niet erg gelukkig met de uurregeling van de elektrische treinen. Amper de helft hadden er een oponthoud.

## 1936

Onder voorbehoud van juistheid en volledigheid vermelden wij hierna de ondernemingen uitgevoerd tussen 1931 en 1940.

- Tussen 1931 en 1933 werd het uitzicht van de centrale werkplaats ten gronde gewijzigd. Alleenstaande kleine bouwwerken en barakken werden afgebroken, gras- en bloemperken werden aangelegd en bomen geplant. Vrachtwagens gesleept door paarden, die tot dan het vervoer over kasseiwegen verzekerden, werden vervangen door autotraktoren rijdend over betonwegen.
- Circa 1931: Aanbouw van twee hoge hallen, één van 112,95 m × 43,40 m en één van 112,95 m × 38 m bij de loodsen voor herstelling van bogierijtuigen.
- 06.02.1932: Aanbesteding voor inrichting van magazijnen in het arsenaal.
- 30.03.1932: Aanbesteding van een waterzuiveringsinstallatie bij de meren van Hofstade. Bij deze instelling bestemd voor levering van gezuiverd water aan de Brusselse agglomeratie hoorden een pompinrichting en een bezinkingskom bij de Dijle op de gemeente Hever.
- 30.03.1932: Bouw van een luchtbrug voor voetgangers boven de ontvangsporen van het station.
- 15.06.1932: Aanbesteding van een waterleiding tussen het pompstation bij de Dijle en de meren van Hofstade.
- 19.11.1932: Aanbesteding voor het inrichten van magazijnen in het arsenaal.
- 27.05.1933: Aanbesteding van de afbraak van gebouwen in het arsenaal (daarbij hoorden het lokomotiefdepot bij de Leuvensevaart en het centraal bureau).
- 28.08.1933: Aanbesteding voor het inrichten van magazijnen in het arsenaal.
- 03.03.1934: Aanbesteding van het centraal bureau in het arsenaal.
- 19.03.1934: Aanbesteding van een elektrisch onderstation in het arsenaal.



Boven: De verwoesting van het arsenaal, gekiekt in de opstelwerf voor lokomotieven.  
Onder: De verwoesting van het arsenaal, gekiekt bij de puinen van de allereerste bouwwerken van het arsenaal.

- April 1934 : Verhoging van de spoorwegbrug over de Dijle.
- 21.07.1934: Aanbesteding van schuilplaatsen bij de perrons van de geëlektrificeerde spoorweglijn in het station.
- 20.10.1934: Aanbesteding van de inrichting van een herstellingswerkplaats voor klein elektrisch materiaal.
- Oktober 1934: Bouw van een metalen brug voor de geëlektrificeerde lijn boven de Leuvensesteenweg en de lijn naar Leuven.
- 17.04.1935: Aanbesteding van een herstellingswerkplaats voor rollend elektrisch materiaal. Deze werkplaats van 178 m × 20 m met drie ontvangsporen werd opgetrokken tussen de smidse en het fabrikatiewerkhuis.
- 08.06.1935: Aanbesteding van twee omvormingsstations in Muizen.
- 24.08.1935: Aanbesteding van een waterzuiveringsinstallatie in het vormingsstation.

1937, 1938 en 1939: Geen belangrijke feiten te vermelden.

#### 1940-1945

Nadat op 1 september 1939 de Duitse legermacht Polen binnenviel en op 3 september Engeland en Frankrijk aan Duitsland de oorlog verklaarden, was de tweede wereldoorlog dichtbij.

Na de inval op 9 april 1940 van de Duitse troepen in Noorwegen en Denemarken werd België, tegelijk met Nederland op 10 mei 1940 in het oorlogsgeweld gesleept.

Mechelen werd die dag vroeg in de morgen opgeschrikt door laagvliegende Duitse vliegtuigen, die zonder hier kwaad te stichten over de stad raasden. Het kwaad kwamen zij bij valavond aanrichten. Dan strooiden zij brandbommen met brandhaarden tot gevolg. Die nacht hebben de pompiers van het arsenaal de stadsbrandweer bijgestaan, onder meer in de Bruul en de Lange Schipstraat.

- 12.05.1940: Rond 18 uur wierpen Duitse vliegtuigen bommen bij de Zandstraat, blijkbaar bedoeld voor het spoorwegknooppunt. Diezelfde dag kwam in het arsenaal het bevel alle werktuigmachines uit te breken en te verzenden. Ook wisselstukken werden geladen en verzonden. Maar de meeste wagens geraakten niet verder dan Schaarbeek.
- 17.05.1940: Belgische genietroepen dynamiteerden de drie spoorwegbruggen over de Leuvensevaart. In 1941 werd de meest westelijke draaibrug hersteld en de andere door een dubbelsporige ophaalbrug vervangen. De Vierendeelbrug van de geëlektrificeerde lijn Brussel-Antwerpen heeft men in hetzelfde jaar 10 m meer oostwaarts herbouwd. Die dag ging ook het scheikundig laboratorium in de vlammen op en namen de Duitsers de stad Mechelen in bezit.
- 01.06.1940: Rond die tijd vorderde de bezetter enkele arbeiders, toezichtsbedienden en ambtenaren om het werk bij de spoorweg te hervatten.
- 24.06.1940: De directeur-generaal van de N.M.B.S. schreef tot het spoorwegpersoneel onder meer: "... De Duitse overheden zullen vanwege onze bedienden geen enkele daad vragen die onverenigbaar is met hun plicht tegenover het land. Onder die voorwaarde verzoek ik elke bediende van de Belgische spoorwegen zich onmiddellijk ter beschikking te stellen van zijn onmiddellijke chef".

De toestand tussen 1940 en 1945 was anders dan die van de jaren 1914-1918. Toen weigerde iedereen voor de Duitsers te werken, maar om redenen die wij hier niet bespreken, hernam na de meidagen van 1940 iedereen het werk. Dat was ook het geval bij de Belgische spoorwegen.

Belangrijk is het spoorwegverkeer in geen geval geweest. Onze zeehavens waren gesloten en alles beperkte zich tot binnenlands vervoer, tot wat reizigersverkeer en militaire transporten.

Ook de elektrische treinen op de sectie Brussel-Mechelen-Antwerpen werden in dienst gesteld. Maar door de vernieling van de brug over de Leuvensevaart was de lijn daar onderbroken. Reizigers komende van Antwerpen en Brussel moesten in Mechelen overstappen op treinen vertrekkende bij de zuidelijke oever van de Leuvensevaart.

Die lastige karwei duurde tot ver midden 1941, want pas in februari 1941 werd een aanvang genomen met de herstelling van de brug. Er was daar een houten barak opgericht; een toestand ongeveer identiek aan die van mei 1835. Toen vertrokken onze eerste treinen ongeveer op dezelfde plaats.

De aktiviteit en de werkijver lagen in het arsenaal niet op het hoogste peil. Met een personeelsterkte van meer dan 4000 werklieden, meer dan het dubbel van het vooroorlogs aantal was de produktie amper dezelfde als vóór 1940.

- 07.11.1940: Het gedenkteken opgericht ter nagedachtenis van de in de eerste wereldoorlog weggevoerde werkweigeraars beviel de bezetter niet. Het moest vóór 15 oktober verwijderd worden, aldus een brief aan burgemeester ridder Dessain. Zo belandde het monument op 7 november in de kerk van het oud-Franciskanerklooster, waar de gemeentewerkman Van Damme het onder allerlei materialen verborg tot latere en betere tijden.
- 01.04.1942: In april wierpen geallieerde vliegtuigen drie kleine bommen op het arsenaal. De tuigen kwamen terecht op het magazijn van de algemene bevoorrading.
- 22.07.1942: Kronieker Berlemont schreef: "... In de nacht van 22 op 23 juli werden een vijftigtal remslangen van goederenwagens doorgesneden. Vier politieagenten werden als bestraffing aangehouden".
- 23.11.1943: Verder schreef Berlemont: "... Op 23 november greep een gewapende overval plaats met springstof op het seinhuis van het vormingsstation. Van dan af moest het station bewaakt worden door tweeëntwintig hulppolitieagenten. Daar er niet genoeg beschikbaar waren, werden vier ploegen van telkens zevenentwintig burgers ingezet. Eerst op 5 mei 1944 werd die strafmaatregel opgeheven".
- 19.04.1944: In de lente begon een georganiseerd luchtmachtoffensief tegen de spoorweginstallaties. Treinen werden gemitrailleerd, spoorwegknooppunten met bommen bestookt en de grote vormingsstations de een na de andere tot puin geslagen. Na de vernieling van de rangeerstations Merelbeke, Kortrijk en Leuven volgde op 19 april rond 18 uur een eerste groot luchtbombardement op Mechelen, bedoeld om het arsenaal en het vormingsstation te vernielen.  
In het arsenaal werden 247 bomtrechters geteld. Driekwart van de werkplaatsen werd vernield. Ook het station, het stationskwartier, de woonwijk Hanswijk de Bercht en de gemeente Muizen leden zware schade. Men telde die dag 172 doden en vermisten en 1869 beschadigde of vernielde gebouwen.

In zijn "Mechelse Kronieken" vertelde Berlemont verder:

- 22.04.1944 "... Geallieerd luchtbombardement op de Oude Sint-Gummarusstraat, vermoedelijk om het spoorwegknooppunt uit te schakelen. Er vielen 9 doden en men telde 50 beschadigde of vernielde huizen".
- 01.05.1944 "... Het geallieerd luchtbombardement van 1 mei duurde 35 minuten en was dubbel zo hevig als dat van 19 april. In volle nacht hing de hemel vol "fusées" en heerste er een klaarte alsof het dag was. Zij die het hebben meegemaakt, dachten dat hun laatste uur geslagen was. Iedereen was verwonderd toen hij uit zijn kelder of schuilplaats kwam dat er nog iets overeind stond. Men telde 171 doden en 3891 beschadigde en vernielde gebouwen".
- 11.05.1944 "... De spoorweg aan de Duivenstraat werd gebombardeerd".
- 25.05.1944 "... Bombardement van de spoorwegbruggen bij de Smisstraat".

- 19.07.1944 "... Bombardement bij de Zavelberg".
- 03.09.1944 "... Vliegtuigen mitrailleurden spoorweglijnen".
- 04.09.1944 "... De aftocht van de Duitsers uit onze stad begon op 3 september en eindigde in de morgen van 4 september. De eerste Engelse tanks rolden rond het middaguur onze stad binnen".

Het spoorwegverkeer hernam zeer vlug. Zo reden vanaf 9 september treinen tussen Brussel en de beschadigde Netebrug te Duffel (208).

## 1946

De luchtbombardementen hadden voor de Mechelse spoorweginstallaties katastrofale gevolgen.

Alleen het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel, de gebouwen van de onderhoudsdiensten van de baan en het lokomotiefdepot leden betrekkelijk weinig schade.

Hadden de stationskoepel en het ontvanggebouw van het centraal station met geen voltreffers af te rekenen, dan sneuvelde daar massa's vensterglas, deuren en vensters. Het goederenloods op enkele meter van het station was één ruïne. Ook de sporenbundels lede schade.

Veel erger gehavend kwam het vormingsstation uit het oorlogsgeweld. De rijtuigloodsen samen met veel reizigersrijtuigen, motorwagens en goederenwagens werden totaal vernield. Het zuiveringsstation en het ooststation werden evenmin gespaard. Waar eens sporenbundels lagen, zag men slechts bomtrechters.

Het arsenaal was één puinhoop. Alle magazijnen op de oude remise na lagen ten gronde. De smidse, de gieterij, de oude ketelmakerij, de oude herstellingswerkplaatsen voor lokomotieven en de schilderswerf voor rijtuigen waren op weinig na totaal verwoest. De werkplaats voor lokomotieven, ketels en tenders alsmede de werkplaats voor rijtuigen leden zware schade.

Alleen de oude remise en het fabrikatiewerkhuis alsook enkele kleinere afdelingen als het laboratorium voor mechanische proeven, de gereedschapswerf, de oude schilderswerf voor lokomotieven en het oliemagazijn ontsnapten aan de verwoesting maar niet aan schade.

Dat heeft in de volgende jaren aanleiding gegeven tot de bouw van twee loodsen geschikt als magazijn en een bouwwerk waarin een smidse, een modelzaal en een gieterij een onderkomen vonden. Ook kwam er een nieuwe herstellingswerkplaats voor rijtuigen, waarbij een schilderswerf en een bogiewerf.

Het ontvanggebouw van het station werd later ook herbouwd, waarmede dan samenging de verhoging van al de spoorweglijnen; een oud projekt van rond de eeuwwisseling.

Hierbij durven wij onze mening vooruitstellen dat de kwasi vernieling van het arsenaal een foutieve militaire beoordeling is geweest. Hoe kon men in mei, vier maand vóór het einde van de Duitse bezetting, een werkplaats vernielen die binnen die tijdsruimte à rato van 25 lokomotieven per maand, amper 100 lokomotieven kon herstellen. Wat konden die 100 machines bijdragen tegenover de duizenden waarover Duitsland beschikte.

Op initiatief van de heren Vanherterijck, Cluytens, Ardies, Clerbout en anderen werd in mei 1946 de muziekvereniging "Harmonie Arsenaal Mechelen" gesticht. Voorzitter

was bureauchef Vanherterijck. De muzikale leiding werd toevertrouwd aan de heren Van Eeckhout en Massart. Begin september maakte de nieuwe vereniging haar eerste optocht door de Dijlestad.

Gebrek aan goederenwagens en stoommachines zijn in die eerste jaren oorzaak geweest van moeilijkheden. Gelukkig hebben wij dan gebruik kunnen maken van Amerikaans en Engels spoorwegmateriaal. Begin 1946 kon ons traktiemateriaal aangevuld worden met 300 stoomlokomotieven, gekend als type 29. Het waren de laatsten die de spoorweg heeft aangekocht.

Onder voorbehoud van juistheid en volledigheid vermelden wij hierna de belangrijkste werken uitgevoerd tussen 1941 en 1950.

- 00.02.1941: Herstelling van de spoorwegbrug van de geëlektrificeerde lijn boven de Leuvensevaart.
- 24.06.1946: Bouw van een waterkasteel van 400 m<sup>3</sup> in het arsenaal.
- 23.09.1946: Aanbesteding van de herstellings- en onderhoudswerken in het centraal station.
- 02.10.1946: Aanbesteding van een werkhuis van 225 m × 40,40 m geschikt voor smidse, modelzaal en gieterij. Het gebouw werd opgericht evenwijdig met het fabriekswerkhuis en de verzendingdienst.
- 25.10.1946: Herstelling van de werkplaats voor elektrische treinstellen.
- 28.10.1946: Aanbesteding van een seinhuis in het vormingsstation.
- 05.11.1946: Herstelling van de rijwegen in het arsenaal.
- 11.11.1946: Herstelling van metselwerk en dakbedekking van de werkplaatsen voor lokomotieven, ketels en tenders.
- 25.01.1947: Afbraak van de goederenloods en de bijgebouwen in het centraal station.
- 11.02.1948: Aanbesteding van een elektrisch onderstation in het arsenaal.
- 08.03.1948: Aanbesteding van een waterkasteel van 400 m<sup>3</sup> in het arsenaal.
- 30.08.1948: Aanbesteding van een goederenkantoor in het vormingsstation.
- 20.10.1948: Aanbesteding van een schakelpost in het vormingsstation.
- 29.11.1948: Verlengen van de perrons in het station Mechelen-Nekkerspoel.
- 28.03.1949: Afbraak van de vernielde rijtuigloodsen bij het vormingsstation.
- 11.05.1949: Aanbesteding van een magazijn van 180,18 m × 59,84 m gekend als verzendingdienst. Het werd opgetrokken evenwijdig met de nieuwe smidse op gronden vroeger ingenomen door uitwijksporen.
- Einde 1950: Aanbesteding van een magazijn van 180 m × 55 m haaks gericht ten opzichte van de verzendingdienst.

**1947, 1948, 1949 en 1950:** Geen belangrijke feiten te vermelden.

## 1951

Het vijftienvijftigjarige bestaan van de N.M.B.S. werd in Mechelen op 24 september gevierd met de opening in de zaal Cinex van een tentoonstelling gewijd aan de vrijetijdswerken van het spoorwegpersoneel.

Nadien onthulde hoofdingenieur G. Op 't Eynde een bronzen gedenkplaat, gehecht aan de gevel van het centraal bureau waarop de vermelding: "1926-1951 Ter herinnering van het 25 jarig bestaan van de N.M.B.S. herdenkt de hoofdwerkplaats Mechelen haar bedienden die gevallen zijn voor het vaderland en al de afgestorven leden van het personeel".

Ter gelegenheid van dezelfde verjaring volgde op 30 oktober een eerste maar onofficiële treinrit doorheen de nieuwe Brusselse Noord-Zuidverbinding. De officiële opening had plaats op 4 oktober 1952.

1952: Geen belangrijke feiten te vermelden.

### 1953

Na de afbraak van de oude remise en de bouw van een steunmuur voor de spoorwegberm, begonnen in de eerste helft van 1953 de werken voor de verbreding van de berm van de geëlektrificeerde lijn (209).

Tijdens latere graafwerken op de plaats waar voorheen de remise stond, heeft men op 13 september 1976 oude spoorriggels en draagstoelen blootgelegd. Ook de oude grondvesten van de remise werden deels vrijgemaakt.

Rond die tijd werd de meest oostelijke gebouwde draaibrug over de Leuvensevaart buiten dienst gesteld. Alle verkeer verliep daarna over de ophaalbrug, deze werd op haar beurt in 1958 gesloopt.

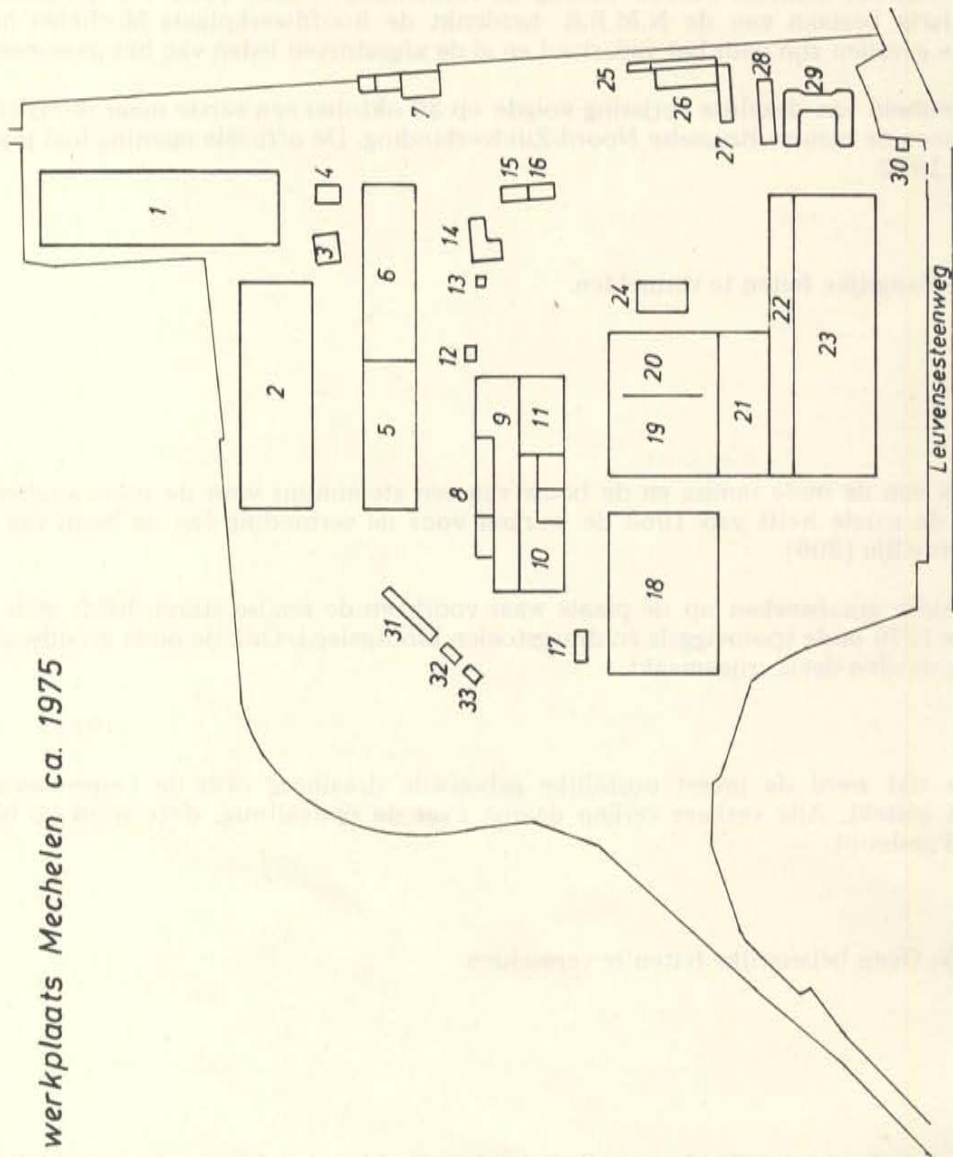
1954 en 1955: Geen belangrijke feiten te vermelden.

### 1956

Onder voorbehoud van juistheid en volledigheid vermelden wij hierna de belangrijkste werken uitgevoerd tussen 1951 en 1966.

- 26.11.1951: Aanbesteding van twee seinhuizen, één te Muizen en één te Hofstade.
- 15.10.1952: Het belangrijkste bouwwerk uitgevoerd in het arsenaal na het beëindigen van de tweede wereldoorlog was wel de heropbouw van de herstellingswerkplaats voor rijtuigen. Het atelier van 241,93 m × 108,33 m werd opgetrokken tegenover het centraal bureau en evenwijdig met de Leuvensesteenweg. In het gebouw waren voorzien: een houtzagerij, een schilderswerf, een stoffeerderij, een werkplaats voor vernikkelen en een herstellingswerkplaats voor elektrische batterijen.
- 05.01.1953: Afbraak van de magazijnen 3, 4 en 7 en van een houtloods in het arsenaal (onder magazijn 7 was bedoeld de oude remise die moest verdwijnen ingevolge de verbreding van de spoorwegberm).
- 02.03.1953: Aanbesteding van een steunmuur voor de spoorwegberm bij de oude schilderswerf voor lokomotieven.
- 24.08.1953: Aanpassingswerken aan de luifels van de geëlektrificeerde ontvangsporen.
- 07.12.1953: Aanbesteding van betonwegen in de nabijheid van de magazijnen.

# Centrale werkplaats Mechelen ca. 1975



## LEGENDE

- 1 Bewaarplaats
- 2 Verzendingdienst
- 3 Garage
- 4 Refler
- 5 Modelmakers
- 6 Smidse
- 7 Werkplaats ankersecties
- 8 Stookcentrale
- 9 Motorwagenwerkplaats
- 10 idem - lage hal
- 11 Fabricatiewerkplaats
- 12 Betonwerf
- 13 Pimplokaal
- 14 Algemene dienst
- 15 Lessersschool
- 16 Labo
- 17 Reinigen draaistellen
- 18 Werkplaats elektrische motorrijtuigen
- 19 Werkplaats elektrische herstellingen
- 20 Werkplaats elektrische lokomotieven
- 21 Werkplaats draaistellen
- 22 Schilderswerkplaats
- 23 Rijtuigenwerkplaats
- 24 Personeelsrestaurant
- 25 School voor beroepsopleiding
- 26 Herstelling werktuigmachines
- 27 Centrale organisatiekern
- 28 Museum
- 29 Burelen
- 30 Portiersloge
- 31 Olieloods
- 32 Acetylene centrale
- 33 Zuurstofcentrale



- 26.07.1954: Afbraak van de beglaasde koepel over de ontvangsporen van het station. Feitelijk begon de afbraak van het tweede station en de voorbereiding tot de bouw van het derde, na de aanbesteding van de sloping van de stationskoepel. Allerlei moeilijkheden waren oorzaak dat het werk pas begin juli 1956 klaar kwam.
- 19.12.1955: Aanbesteding van de afsluitmuur van het arsenaal langsheen de Leuvensesteenweg. Daarop volgde de bouw van een nieuwe portiersloge en de afbraak van de oude.
- 01.06.1956: Aanbesteding van twee vaste metalen bruggen over de Leuvensevaart en het afbreken van een hefbrug.
- 30.07.1956: Afbreken van één van de rookschouwen van het lokomotiefdepot Muizen. De tweede rookschouw (de zuiderschouw) werd op 29 maart 1971 gesloopt, samen met het depot en het magazijn.
- 01.10.1957: Aanbesteding voor het bouwen en afwerken van een nieuw stationsgebouw, een postafdeling, een overdekte gaanderij, verschillende steunmuren, verlenging en afwerking van een onderdoorgang voor reizigers, een goederentunnel en de uitvoering van grondwerken in het station.
- 01.07.1958: Aanbesteding van metalen schuildaken bij de perrons 3, 5 en 6 en een keet voor onderstationschefs.
- 10.12.1958: Aanbesteding van een bogiewerf in het arsenaal. Deze werf van 118,95 m × 25,35 m werd opgetrokken palend aan de ketelmakerij en de rijtuigwerf.
- 21.01.1960: Aanbesteding voor het verlengen van de onderdoorgang voor goederen en het bouwen van steunmuren en schuildaken in het station.
- 01.12.1960: Aanbesteding van een autobusstation en een autoparking bij het station. De N.M.B.S. had daartoe gronden vrijgegeven voor de verbreding van de Stationsstraat.
- 03.05.1961: Aanbesteding van een laad- en loskade bij de magazijnen in het arsenaal.
- 24.08.1961: Afbraak van het ontvangebouw, het zogenaamde ooststation van het vormingsstation.
- 03.01.1962: Aanbesteding van een houtloods in het arsenaal. Deze loods van 140 m × 11,50 m werd aangebouwd bij de zuidergevel van het magazijn gekend als verzendingsdienst.
- 15.05.1964: Sloping van de waterzuiveringsinstallatie in het vormingsstation.
- 01.05.1965: Aanbesteding van een stookzaal in het arsenaal.  
Na de vernieling in mei 1944 van de stookinrichting, toen ingebouwd in de oostervleugel van het atelier "onder de bel" werden voorlopige stokerijen her en der ingericht met geschikt gemaakte lokomotiefketels.
- 09.06.1965: Aanbesteding van een reinigingsinstallatie voor bogies, bij het werkhuis van elektrisch rollend materiaal.

De stoomlokomotief 58028 type 58 van het lokomotiefdepot Hasselt was de laatste lokomotief die in de centrale werkplaats van Mechelen hersteld werd. Ze verliet het arsenaal op 24 januari 1956 (210).

Hiermede werd een periode van meer dan een eeuw bedrijvigheid in bouwen en herstellen van stoomlokomotieven afgesloten.

Nadien werden de stoomlokomotieven tot bij het einde van de stoomtraktie in de centrale werkplaats Salzannes hersteld.

In Mechelen werd na het verdwijnen van de stoomlokomotieven de werkplaats heringericht voor de herstelling van het elektrisch rollend materiaal.

De lokomotieven type 58 waren drieassige rangeerlokomotieven. Ze werden samen met de reizigerslokomotieven type 40 en de rangeerlokomotieven type 50 en 57, door het Amerikaans leger in Europa ingevoerd tijdens de eerste wereldoorlog. Na het staken van de vijandelijkheden werden ze door de staatsspoorweg aangekocht.



Boven: Het derde Mechels station.  
Onder: De mijlpaal.

De vier volgende jaren beleefden wij in en rond het station belangrijke bouw- en verbouwwerken.

In grote trekken kwamen de werken hierop neer.

Bouw van een nieuw station met verhoogde ontvangsporen en ondergrondse doorgangen naar de perrons voor voetgangers en goederen. Verlenging van de spoorwegberm van Mechelen-Nekkerspoel doorheen het station tot bij de bestaande berm halfweg Eppegem. Hierbij werden de spoorwegbrug over de Dijle verhoogd, de brug over de Leuvensesteenweg vernieuwd en twee metalen bruggen over de Leuvensevaart geworpen. Ook het spoor van de lijn Mechelen-Dendermonde werd opgehoogd.

Alzo verdwenen de overwegen bij de Leuvensevaart en de Brusselse steenweg en de voor de scheepvaart hinderlijke ophaalbrug over het kanaal.

De Stationsstraat werd verbreed en kreeg een autobusstation voor buurtverkeer en een ruime autoparking.

De rijwegen in het stationskwartier werden omgewerkt en verbreed. Dat was zo het geval met de baan vanaf de Leuvensesteenweg tot bij het Kardinaal Mercierplein en verder tot bij de Brusselpoort. Ook een nieuwe verbindingbaan met een betonnen brug over de Leuvensevaart kwam tot stand tussen de Brusselsesteenweg en het Koning Albertplein. Om het wegvervoer niet te hinderen werd het Koning Albertplein ondergraven met voetgangerstunnels.

De dagen van het tweede station waren nu geteld. In het vooruitzicht van de afbraak en de voorlopige vervanging kwam er een houten noodstation en een noodseinhuis ten noorden van het af te breken bouwwerk.

Het noodstation kwam op 30 september 1956 in dienst. Dezelfde dag om 11.35 uur na het vertrek van trein TA 9770 werd het oud station gesloten (211).

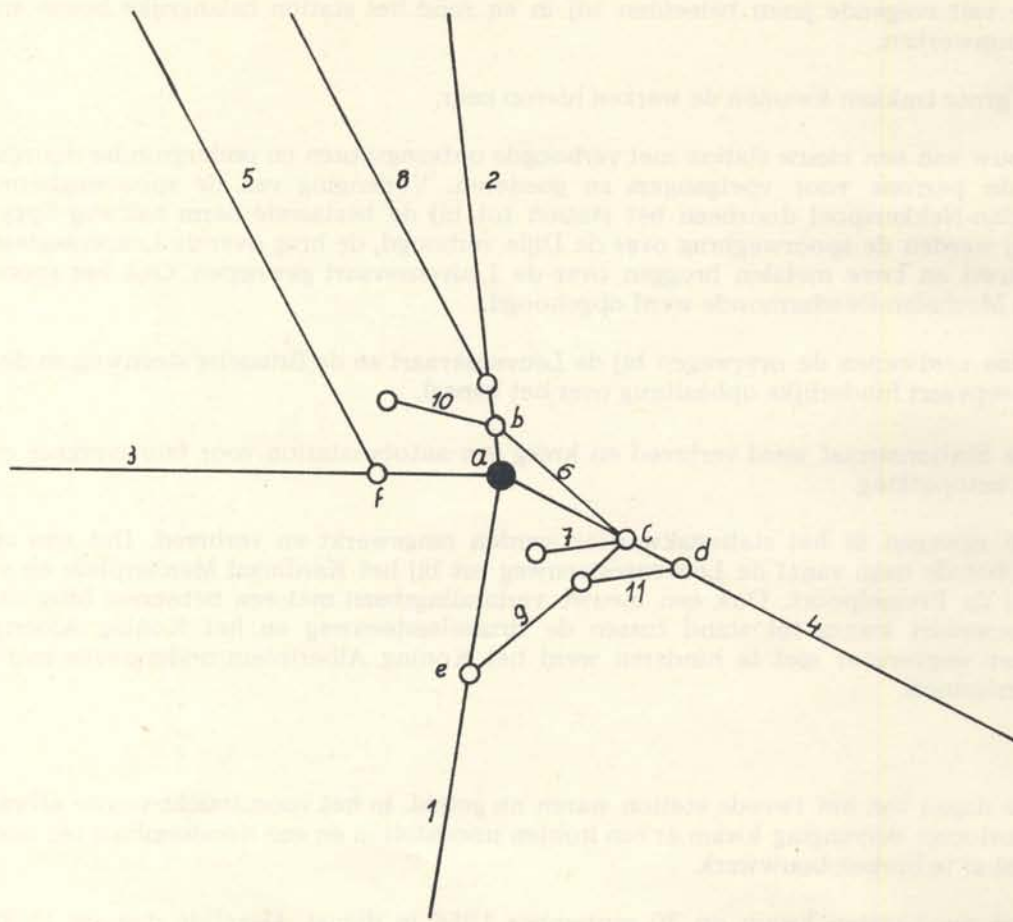
## 1957

De ondernemer van de bouwwerken was in het midden van de maand november 1956 begonnen met de afbraak van het station.

Op 27 februari 1957 volgde onder speciaal politietoezicht, het neerhalen van het metalen dakgebint en van de voorgevel van de wandelzaal van het ontvanggebouw. Precies om 12.35 uur stortte het gevaarte in elkaar. Een plaatselijke krant publiceerde daarvan een unieke foto.

Een periode van bijna zeventig jaar buurtspoorwegverkeer in Mechelen werd afgesloten wanneer op 1 juni 1957 's avonds de laatste elektrische buurtspoorwegtram van het Koning Albertplein naar Keerbergen vertrok.

Intussen waren de stadstrams reeds lang uit het verkeer verdwenen. De vervanging door autobussen begon op 22 december 1952 en was volledig op 28 februari 1953 met de afschaffing van lijn 2.



Spoorwegverbindingen van uit Mechelen

- 1) Mechelen — Brussel
- 2) Mechelen — Antwerpen
- 3) Mechelen — Dendermonde
- 4) Mechelen — Leuven
- 5) Mechelen — Sint Niklaas via Hombeek (tot 1940 tot Terneuzen)
- 6) Mechelen — Nekkerspoel — Muizen
- 7) Centrale Werkplaats Mechelen — Muizen
- 8) Mechelen — Antwerpen-Zuid (afgeschaft in 1970)
- 9) Brussel — Muizen via Weerde en Hofstade
- 10) Mechelen-Nekkerspoel — Keerdok van de Dijle
- 11) Brussel — Leuven — Aarschot via Weerde, Hofstade en Hever

Legende

- a) Mechelen
- b) Mechelen-Nekkerspoel
- c) Muizen
- d) Hever
- e) Weerde
- f) Hombeek

1958

Amper één jaar na de aanvang van de werken kon op 27 januari een deel van de openbare weg onder de nieuwe spoorwegbrug bij de Leuvensesteenweg voor het verkeer opengesteld worden.

Rond dezelfde datum begon ook de opbouw van de eerste metalen spoorwegbrug over de vaart.

Van belang voor de treinreizigers was dat vanaf 1 juni de nieuwe stationsinstallatie gedeeltelijk in gebruik kon genomen worden. Einde juli lazen wij: "... De opbouw van het station is reeds heel ver gevorderd. Inderdaad de eerste spoorwegbrug over de Leuvensevaart is klaargekomen. De oude sporen werden bijna allen opgebroken en de treinen voor de richting Leuven, Antwerpen, Brussel en Dendermonde vertrekken reeds geruime tijd van op het gedeeltelijk verhoogde station. Het ontvanggebouw van het station is uit de betonnen grondvesten gerezen en elke dag krijgt het meer en meer vorm".

Bij het jaareinde waren de werken van opbouw van de tweede metalen spoorwegbrug over de Leuvensevaart volop aan de gang. Dan bracht de ondernemer ook de eerste elementen aan voor de bouw van de betonnen brug over het kanaal, ontworpen voor de verbindingsweg tussen de Brusselsesteenweg en het Koning Albertplein.

1959

Onze mijlpaal kreeg nogmaals zijn deel. De herinrichting van het station was reden voor de zoveelste verplaatsing.

Na de ontmanteling op 21 juli 1957 werd hij tot in 1959 in het arsenaal opgeborgen.

Zonder ceremonieel vertoon werd de zuil op 15 juni 1959 bij het landhoofd van de meest westelijk gebouwde spoorwegbrug over de Leuvensevaart heropgericht. De plaats is ongelukkig gekozen. Hij staat daar zinloos in een uithoek van het station, tussen vier bruggen. Zijn spits reikt nauwelijks tot aan de spoorwegbedding.

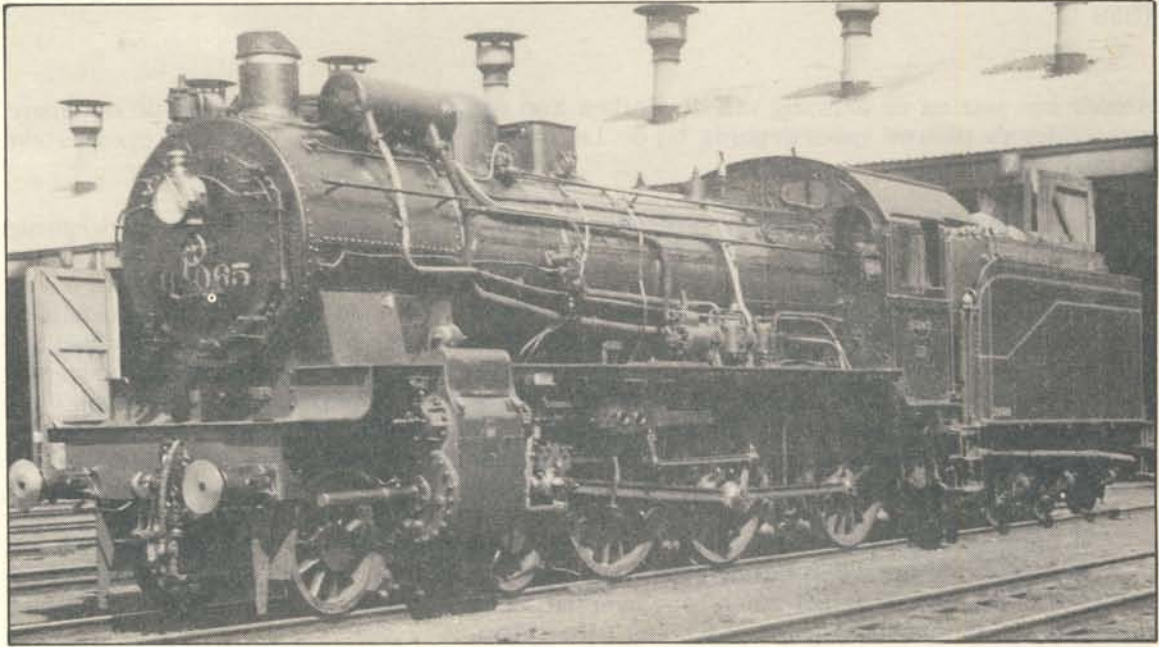
De foutieve tekst op een bronzen plaat bij de zuil toegevoegd in 1951: "Gedenksteen opgericht op de plaats waar op 5 mei 1835 de eerste Belgische trein uit Brussel aankwam", verhoogd nog de verwarring.

Mede door de bemoeiingen van de erevoorzitter, de voorzitter en de leden van de vereniging "De Mijlpaal" zal met de steun van het hoofdbestuur van de N.M.B.S., de stadsoverheid en de groepsdirectie van Antwerpen, de mijlpaal in de tweede helft van 1980 verplaatst worden.

Dan zal hij een waardevolle plaats krijgen vóór het station in de initiale aslijn waarin hij in 1835 opgericht werd. In de wandelzaal van het ontvanggebouw zal een merkteken komen op de plaats waar de zuil in mei 1835 onthuld werd.

Mechelen ontving op 14 december 1959 een gloednieuw station.

Voor de inhuldiging waren meer dan tweehonderd genodigden aanwezig waaronder minister Segers, burgemeester Spinoy, hulpbisschop Suenens en de ondervoorzitter van de beheerraad van de N.M.B.S. Claeys.



Boven : Stoomlokomotief type 64.  
Onder : Stoomlokomotief type 29.

Het derde centraal station moet zoals de vorigen gesitueerd worden op het Koning Albertplein, op 76 m van de tegenoverstaande huizenrij. De dwarsaslijn valt zoals voorheen, samen met de langsaslijn van de Leopoldstraat; dat is de oude initiale aslijn daar getekend in 1835.

De Mechelse bouwmeester J. Van Meerbeek ontwierp het station in samenwerking met de adviserende ingenieurs L. Durin en J. Varendonck. De firma D'Hulst uit Lier was aannemer en uitvoerder van de werken. Beeldhouwer L. Eykermans realiseerde het beeldhouwwerk in relief. De grote wand van de wandelzaal werd versierd met een keramiek ontworpen door R. Coolen en uitgevoerd door het Kortrijks Pannenkantoor.

In het ontvanggebouw met een gevellengte van 174 m werden voorzien: een wandelzaal met een lokettenkantoor en een buffetzaal, een bagagedienst met fietsenbewaarpplaats, een telegraaf- en telefoonkantoor met een postbureau en een sorteerdienst.

Op het niveau van de perrons werden de dienstlokalen met daarboven een seinhuis ingericht.

De twee lagere zijvleugels werden opgevat als bureau voor de handelsdienst van de N.M.B.S., bureau voor de buurtspoorwegen, wachtzaal voor autobusreizigers en overdekte parking voor auto's.

Doorheen het station werden tien geëlektrificeerde ontvangsporen aangelegd, waarvan vier op hoger niveau voorbehouden voor de lijn Brussel-Antwerpen.

Ondergrondse tunnels werden voorzien voor reizigers en goederen. Ook het personeel van de centrale werkplaats mocht gebruik maken van de voetgangerstunnel als bijkomende in- en uitgang.

## 1960

De eenheidswet van de regering G. Eyskens gaf voor het spoorwegpersoneel aanleiding tot een werkstaking ingericht door de linkse vakbond.

In Mechelen begon die aktie rond 22 december. Een deel van het personeel van het arsenaal en van andere diensten waren daarbij betrokken. Alles eindigde rond 10 januari 1961.

**1961 tot 1965:** Geen belangrijke feiten te vermelden.

## 1966

Iets meer dan honderddertig jaar na de feestelijke ontvangst van de treinen gesleept door onze eerste stoomlokomotieven "La Flèche", "Stephenson" en "L'Eléphant" vertrok uit Mechelen in alle stilte, de laatste door stoomtraktie gesleepte reizigerstrein.

Dat gebeuren had plaats op 14 oktober 1966. Die dag vertrokken hier machinist De Bruyn en stoker Vleminckx met de stoomlokomotief 64019 type 64, bestemming Sint-Niklaas (212).

In België werd het tijdperk van de stoomtraktie officieel afgesloten op 22 december 1966, wanneer de stoomlokomotief 29013 type 29 de reizigerstrein 8155 vertrokken uit Aat, het station Denderleeuw binnenvoerde (213).

**Opgedragen aan :**

- Cesar Rogier 1877/1942;
- Maria, Amelia Smets 1878/1956;
- Mattheus, Felix, Joanna Pecher 1879/1956;
- Joanna, Catharina Van Vaerenbergh 1882/1936;
- Cornelius, Ursula, Maurits Rogier 1905/1905;
- Peter, Johan, Marcel, Paula Rogier 1975/1975.



## BRONNEN

- Berlemont F. — Mechelse Kronieken.  
 Bonny Ch. — Handelingen van de Kon. Oudheidkundige Kring van Mechelen - 52<sup>e</sup> boek-deel 1948.  
 Briard J.H. — Chemin de Fer de Malines à Terneuzen.  
 Dambly — Onze Onvergetelijke Stomers.  
 Delafaille F. — Kronijk van Mechelen.  
 De Laveleye — Histoire des vingt-cinq premières années des Chemins de Fer.  
 Delmelle — Histoire du Chemin de Fer Belge.  
 Feron G. — Brusselse Stations - Het Spoor 08.79.  
 Finet G. — Seinrichting — Het Spoor 11.79.  
 Godenne L. — Malines Jadis et Aujourd'hui.  
 Goossens J. — Bijdrage tot de Geschiedenis van de Mijlpaal.  
 Laenen J. — Geschiedenis van Mechelen tot op het einde der Middeleeuwen.  
 Lamalle U. — Geschiedenis van de Belgische Spoorwegen.  
 Luyckx T. — Politieke Geschiedenis van België.  
 Neyens — De Buurtspoorwegen in de Provincie Antwerpen.  
 Rogier M. — Kronieken van het Spoorwegwezen in Mechelen.  
 Rijckeboer — Uit mijn Oorlogsdagboek.  
 Schellens F. — Mechelsche Chronyck.  
 Simons en De Ridder — Mémoire à l'appui du Projet d'un Chemin à ornières de Fer.  
 Teugels en Roussel — Notice sur les installations du Chemin de Fer à Malines.  
 Van den Eynde A. — Chronycke van Mechelen.  
 Verbeemen J. — Mechelen in de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw.;  
 Verbeemen M. — Bulletin du Congrès des Chemins de Fer — Mai 1934.  
 Verhavert F. — Duitschers in Mechelen.  
 Verschillende — Mechelen de Heerlijke.

- AAD Archief Algemene Directie N.M.B.S.  
 AAM Archief Mijlpaal Mechelen.  
 AGA Archief Groepsdirectie N.M.B.S. Antwerpen.  
 ARB Algemeen Rijksarchief Brussel.  
 KOK Koninklijke Oudheidkundige Kring Mechelen.  
 PKA Provinciaal Kadaster Antwerpen.  
 RAA Rijksarchief Antwerpen.  
 RAH Rijksarchief Hasselt.  
 SAA Stadsarchief Antwerpen.  
 SAD Stadsarchief Dendemonde.  
 SAM Stadsarchief Mechelen.

- BA Bulletijn der Aanbestedingen.  
 BS Burgerlijke Stand Mechelen.  
 GM Gazet van Mechelen.  
 GT Notice sur l'Exposition de Gand 1913.  
 HS Het Spoor.  
 JA Journal d'Anvers.  
 JM Journal de Malines.  
 MA Modern Archief Stad Mechelen.  
 MCC Mechelsche Courant.  
 MC Moniteur des Chemins de Fer.  
 MN Mechelse Nieuws- en Aankondigingsblad.  
 RA Rapport sur l'Administration de Malines.  
 SB Belgisch Staatsblad.  
 OP Den Onpartijdige.  
 WK Verslag aan de Wetgevende Kamers.

1	AAM-Poppkaart	67	SAM-SB-06.07.1878
2	SAM-SB-14.08.1835	68	SAM-SB-25.05.1879
3	KOK-Bonny	69	AAM-WK-02.06.1842
4	PKA	70	SAA-JA-03.09.1837
5	AAD-WK-12.11.1839	71	SAM-Schellens
6	AAD-WK-12.11.1839	72	SAM-Schellens
7	AAD-WK-12.11.1839	73	AAD-WK
8	RAA-JA-04.06.1834	74	SAA-JA-16.09.1837
9	RAA-JA-09.06.1834	75	SAM-SB-15.09.1837
10	RAA-JA-22.06.1834	76	SAM-SB-15.10.1837
11	SAM-SB-27.08.1834	77	SAM-GM-19.09.1945
12	RAA-JA-21.08.1834	78	SAM-SB-18.09.1837
13	RAA-JA-08.09.1834	79	SAM-SB-26.02.1838
14	RAA-JA-08.09.1834	80	SAM-MA
15	KOK-Bonny	81	AAM-WK
16	SAM-Delafaille	82	SAA-JA-22.02.1843
17	AAM-WK-12.11.1839	83	SAM-SB-01.09.1838
18	KOK-Bonny	84	AAM-Wk
19	SAM-SB-21.10.1834	85	SAM-SB-24.04.1838
20	AAM-WK-12.11.1839	86	SAM-Schellens
21	AAM-WK-12.11.1839	87	AAM-WK
22	SAM-Delafaille	88	SAM-SB-01.09.1834
23	KOK-Bonny	89	SAA-JA-28.11.1838
24	AAM-WK-02.06.1842	90	BS
25	SAM-SB-16.01.1840	91	AAM-Lamalle
26	SAM-SB-27.08.1846	92	AAM-WK-12.11.1842
27	SAM-Van den Eynde	93	SAM-SB-06.12.1839
28	SAM-Schellens	94	SAM-RA
29	SAM-MN-30.01.1864	95	AAM-WK
30	SAM-SB-10.07.1880	96	SAM-SB-06.12.1839
31	AAM-Goossens	97	SAM-SB-27.04.1840
32	SAM-SB-10.05.1835	98	SAM-RA
33	AAD-WK-12.11.1839	99	AAM-WK-02.02.1841
34	SAM-SB-31.05.1835	100	AAM-WK-02.02.1841
35	SAM-Delafaille	101	SAM-SB-16.04.1841
36	SAM-Van den Eynde	102	SAM-Schellens
37	SAM-Van den Eynde	103	AAM-WK
38	SAM-Schellens	104	SAA-JA-06.08.1841
39	SAM-Schellens;	105	SAM-SB-27.08.1841
40	SAM-Van den Eynde	106	AAM-WK-31.12.1841
41	RAA-JA-13.10.1835	107	AAM-WK
42	RAA-JA-17.07.1838	108	SAD-OP-08.10.1843
43	SAM-MA	109	SAD-OP-29.10.1843
44	AAM-Lamalle	110	AAM-WK-12.11.1839
45	SAM-SB-27.08.1846	111	SAD-OP-31.12.1843
46	SAM-Delafaille	112	AAM-WK
47	KOK-Bonny	113	SAM-SB-28.07.1844
48	AAM-WK	114	AAM-Lamalle
49	RAA-JA-28.04.1836	115	SAM-SB-16.02.1846
50	RAA-JA-17.06.1836	116	SAM-SB-21.08.1846
51	SAM-MN-14.05.1865	117	SAM-SB-13.06.1846
52	SAM-SB-27.08.1846	118	SAM-MA
53	AAD-SB-01.05.1836	119	AAM-WK
54	SAM-Delafaille	120	SAM-MA
55	SAM-Van den Eynde	121	SAM-MA
56	AAM-Goossens;	122	AAM-WK
57	KOK-Bonny	123	AAM-Dambly
58	PKA	124	SAM-MA
59	RAA-JA-22.09.1836	125	SAM
60	SAM-SB-28.08.1836	126	SAM-Schellens
61	SAM-Van den Eynde	127	SAM-Schellens
62	AAM-WK	128	SAM-Schellens
63	SAM-Schellens	129	ARB-MC-10.01.1856
64	SAM-Schellens	130	SAM-SB-02.09.1854
65	SAA-JA-02.09.1837	131	AAM-WK
66	SAM-SB-07.11.1837	132	AAM-WK-12.11.1839

133	ARB-MC-10.01.1856	174	SAM-MCC-05.01.1890
134	SAM-GM-23.02.1932	175	SAM-RA-1894
135	SAD-OP-20.04.1856	176	SAM-MA
136	SAM-GM-06.05.1860	177	SAM-MCC-16.04.1893
137	SAM-GM-09.02.1862	178	SAM-MN-23.12.1895
138	SAM-GM-17.08.1862	179	SAM-MCC-07.06.1896
139	SAM-MN-25-04-1865	180	SAM-GM-31.07.1903
140	SAM-MN-02.07.1865	181	SAM-CM-05.12.1903
141	SAM-MN-09.04.1871	182	SAM-MA
142	SAM-MN-09.04.1871	183	SAM-GM-05.01.1907
143	AAM-WK	184	SAM-MA
144	AAM-WK	185	SAM-MA
145	SAM-SB-03.09.1854	186	AGA
146	SAM-MN-22.10.1871	187	SAM-GM-24.02.1907
147	SAM-MCC-15.08.1886	188	SAM-GM-10.01.1908
148	SAM-MCC-18.06.1871	189	SAM-GM-21.03.1908
149	SAM-MCC-06.08.1871	190	SAM-GM-29.01.1909
150	AAM-Briard	191	SAM-GM-13.03.1910
151	SAM-MA	192	SAM-GM-03.10.1910
152	SAM-MA	193	AGA
153	SAM-MCC-28.04.1872	194	SAM-GM-07.09.1911
154	AAM	195	SAM-GM-25.09.1938
155	SAM-MCC-07.05.1876	196	SAM-GM-25.03.1920
156	SAM-MN	197	SAM-GM-19.06.1920
157	AAM	198	SAM-GM-20.12.1924
158	SAM-MCC-10.08.1879	199	SAM-GM-02.05.1923
159	SAM-SB-19.12.1879	200	SAM-GM-09.05.1923
160	SAM-MA	201	AAM-Lamalle
161	SAM-MCC-18.04.1886	202	SAM-GM-07.07.1926
162	SAM-MCC-01.06.1884	203	AAM-Delmelle
163	SAM-MN-19.04.1885	204	ARB-BA-01.05.1926
164	SAM-MCC-14.07.1885	205	AAM-Verbeemen M.
165	SAM-MN-04.10.1885	206	SAM-GM-26.01.1935
166	SAM-GM-21.10.1937	207	SAM-GM-06.05.1935
167	SAM-MA	208	SAM-GM-09.09.1944
168	SAM-GM	209	ARB-BA-13.12.1952
169	SAM-MCC-03.04.1887	210	AAM
170	SAM-MCC-19.06.1887	211	SAM-GM-01.10.1956
171	SAM-MN-13.05.1888	212	SAM-GM-15.10.1966
172	SAM-MN-20.05.1888	213	AAD-HS-5/1977
173	AAM-Feron		





D. 1980/0596-2

Centrale Drukkerij N M B S  
— Tweestationsstraat 128 —  
— 1070 BRUSSEL —  
701484.8.80 (500)