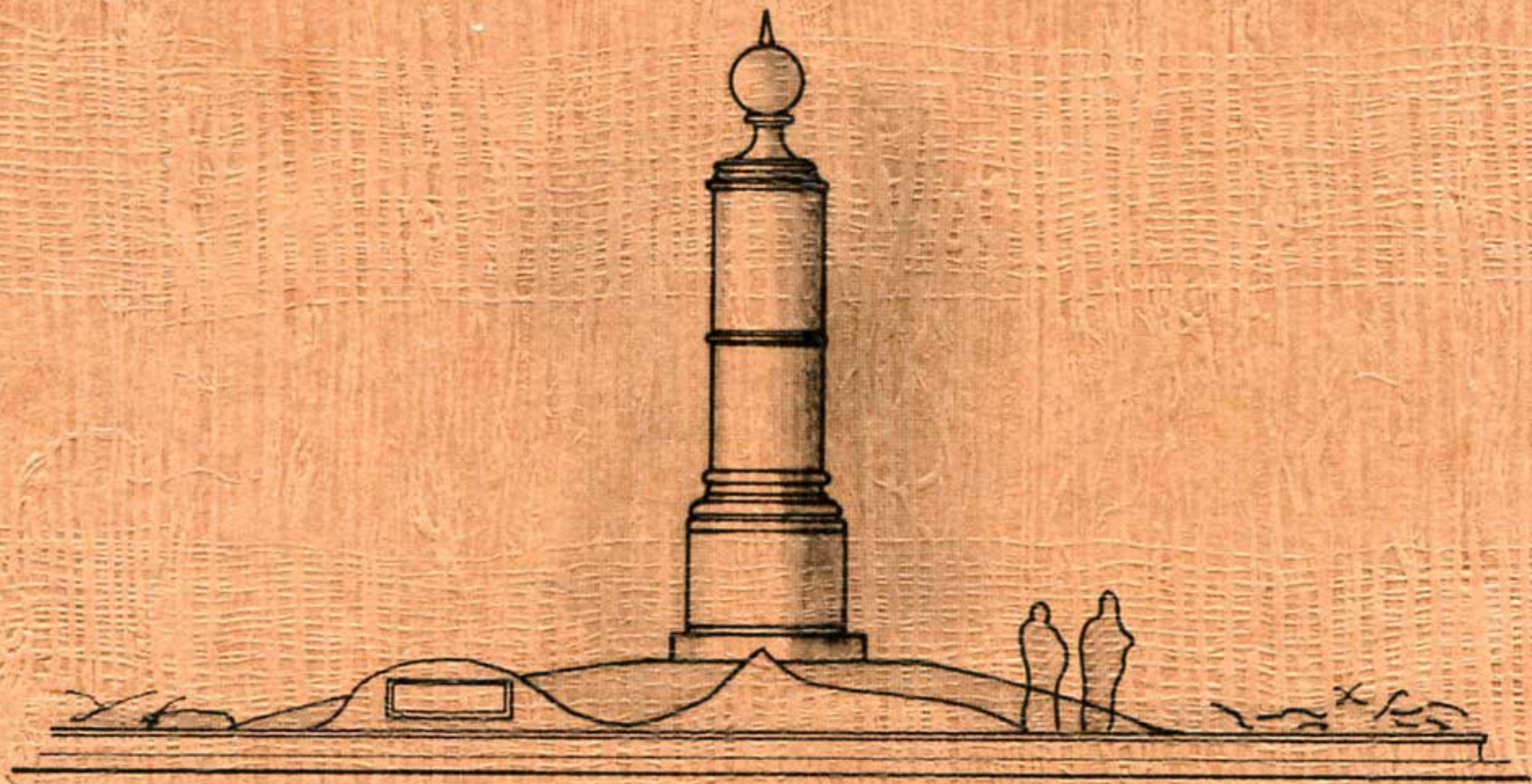


# DE MIJLPAAL

van de BELGISCHE SPOORWEGEN te MECHELEN

Betekenis en historiek



Jan Goossens



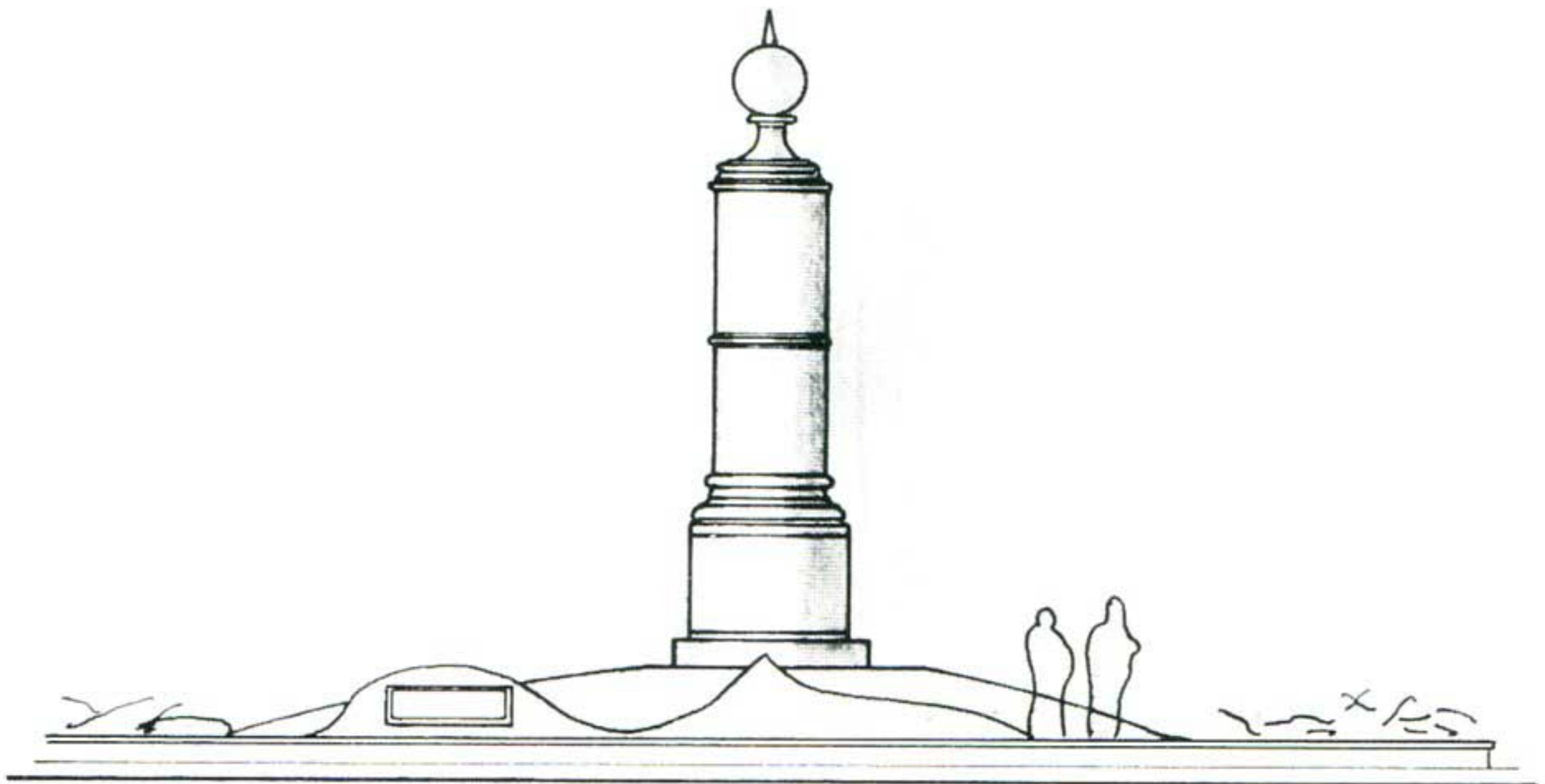




# DE MIJLPAAL

van de BELGISCHE SPOORWEGEN te MECHELEN

Betekenis en historiek



Jan Goossens

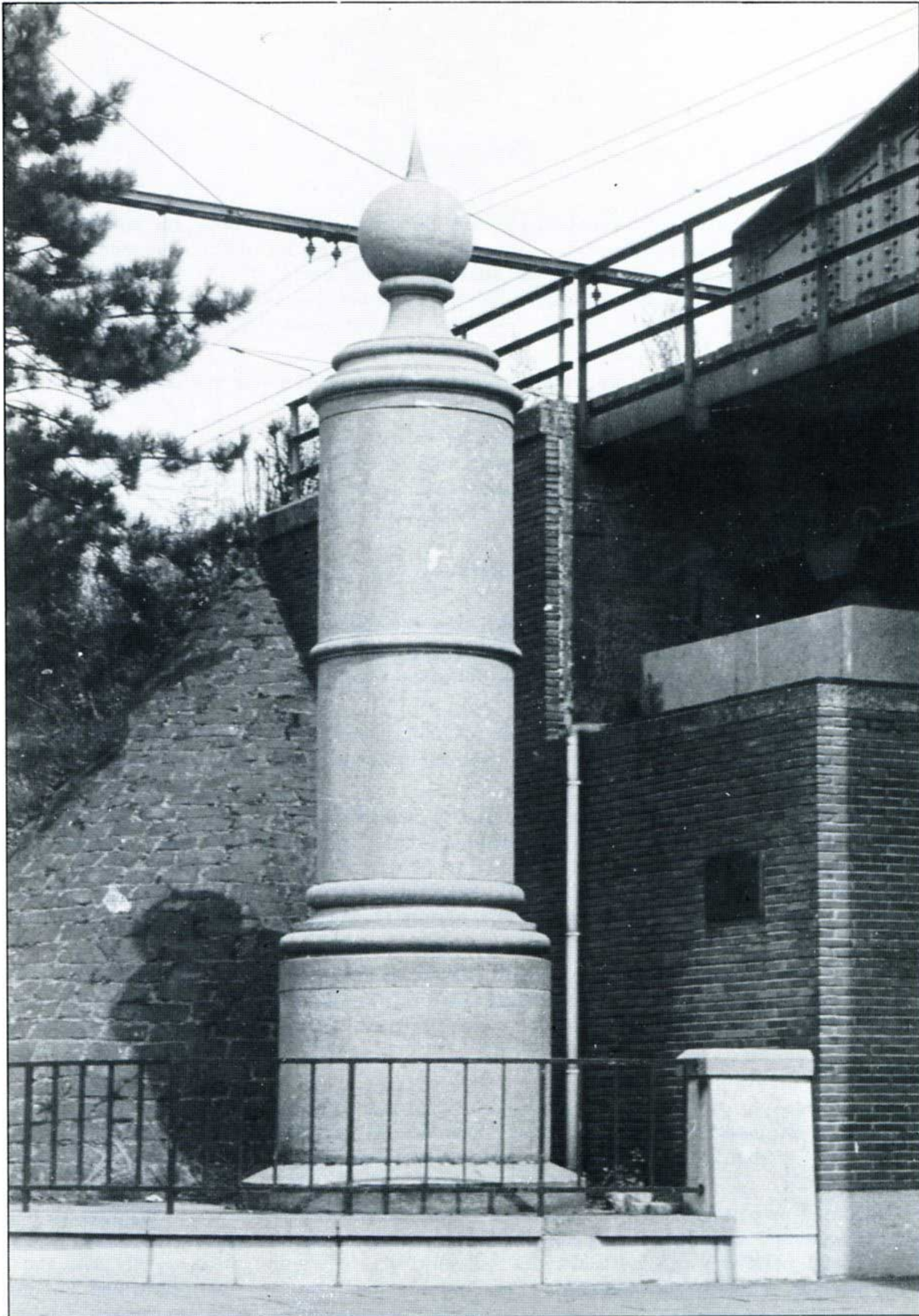


## INHOUD.

	Bladzijde
VOORWOORD.	5
INLEIDING.	9
I. DE HISTORISCHE DAG: 5 MEI 1835.	
1. Mechelen, centraal punt van de Belgische spoorwegen.	11
2. Mechelen — Brussel, de eerste openbare spoorweg van het Europese Continent.	14
3. Per trein naar de openingsplechtigheid te Mechelen.	17
4. De openingsplechtigheid te Mechelen.	20
5. De mijlpaal, een historisch gedenkteken.	24
II. DE ONVERWACHTE EVOLUTIE.	
1. De reizigers legden beslag op de spoorwegen.	29
2. Brussel werd in feite het centrum van de Belgische spoorwegen.	30
3. Het Mechelse Arsenaal verloor zijn monopoliepositie.	32
III. LEVENSLOOP VAN DE ONFORTUINLIJKE MIJLPAAL.	
1. De mijlpaal in het centrale punt (1835-1838).	35
2. De mijlpaal verplaatst op de initiale nullijn (1838-1878).	44
3. De mijlpaal bij de vaartkant geplaatst (1878-1892).	49
4. De mijlpaal in een uithoekje van het Mechelse station (1893-1957).	55
5. De mijlpaal onder bij de hoge bruggen geplaatst (1959).	62
6. De mijlpaal opnieuw op de initiale nullijn?	67
BIJLAGEN.	
1. Mechelen, centraal punt van de Belgische spoorwegen.	73
2. Programma van de plechtige opening van de ijzeren weg.	75
3. De mijlpaal als herinnering aan de opening van de Belgische spoorwegen.	77
4. Proces-verbaal van de plechtige opening van de spoorweg, afgekondigd op 1 mei 1834.	79
5. De stad Mechelen.	81
6. Het gehucht Hanswijk.	83
7. Het hof van Coloma.	85
8. Het hof van Egmont.	89
9. Omgeving van de mijlpaal in 1926.	91
10. Omgeving van de mijlpaal in 1935.	93
11. Omgeving van de mijlpaal in 1941.	95
12. De spoorbruggen over de Leuvensevaart.	97
13. Proces-verbaal van de plechtigheid op 21.6.1957.	99
14. Omgeving van het huidige station.	101
15. Het huidige Arsenaal.	103
NAWOORD.	105







De huidige plaats van de mijlpaal.  
Uit het oog, uit het hart!

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".



## Voorwoord

*Wanneer men als geboren Mechelaar met hart en ziel aan zijn geboortestad gehecht is, wanneer men bovendien het grootste deel van zijn loopbaan aan het bruisende leven van Arsenaal Mechelen heeft gewijd en er tenslotte als onder-directeur de "pensioengerechtigde" leeftijd heeft bereikt ... is het dan in te denken dat "op rust gaan" zou betekenen dat dit alles met één slag wordt weggemaaid?*

*Voor M. Goossens, ere-eerste technisch inspekteur alleszins niet.*

*Toen hij op 1 november 1975 op rust werd gesteld, zocht hij onmiddellijk contact met andere gepensioneerde Arsenaalmannen. Met steun van het "Nationaal Comité van Solidariteitswerken" van de N.M.B.S., stichtten zij reeds enkele maanden nadien hun "Mechelse Vereniging voor Spoorweghistoriek, De Mijlpaal", waarvan hij voorzitter werd.*

*De gekozen benaming "De Mijlpaal" was trouwens niet zo maar uit de lucht gegrepen.*

*Opdat schaalmodellen, in verband met de evolutie van stad en spoor, waarmee prompt van start werd gegaan, zo getrouw mogelijk het verleden zouden nabootsen moesten alle hiertoe nuttige en nodige informaties worden opgezocht, verzameld en uitgepluisd.*

*Hiermee gelastten zich M. Goossens en M. Rogier, een andere pionier van de eerste dag. Wat zij in enkele maanden aan informatie tezamen brachten, tart iedere verbeelding.*

*Vrij spoedig bleek uit deze opzoekingen ook het historische belang van de mijlpaal. Deze zuil werd op 5 mei 1835 opgericht, ter herinnering aan de opening van de Belgische spoorwegen bij de inhuldiging — tussen Brussel en Mechelen — van de allereerste spoorlijn voor openbaar vervoer van het Europese Continent. Tevens vormde hij het centrale punt, van waaruit de afstanden van het geplande stervormige spoorwegnet zouden worden afgemeten.*

*Door de jaren heen verloor de mijlpaal, wegens de evoluerende omstandigheden zijn rol als centrum van het net en ging tevens zijn historische betekenis teloor. Met de bezieling die hem kenmerkt zou M. Goossens ervoor ijveren de veronachtzaamde en miskende mijlpaal in ere te herstellen.*

*En zo zal het dan ook gebeuren: pal vóór het nieuwe station zal hij ingeplant worden, opnieuw op de nulaslijn, ongeveer op de plaats waar vroeger het klokketorentje van het eerste station de reizigers over het nakende vertrek van de treinen verwittigde.*

*Dat de mijlpaal er zal blijven prijken als een symbool van wat de spoorwegen voor de stad en de stad voor de spoorwegen hebben betekend, kan geen Mechelaar onberoerd laten. Voor hem, die de aanleiding gaf tot dit initiatief, moet het wel een heel bijzondere emotie zijn de bekroning van een jarenlang streven, een verwezenlijking waaraan zijn naam als initiatiefnemer voor altijd zal verbonden blijven.*

*Het werk dat M. Goossens ons hier aanbiedt is van dit alles een blijvende getuigenis. Uiteraard loopt de mijlpaal er als een gouden draad doorheen met al zijn technische bijzonderheden, met zijn symboliek en zijn historische betekenis, met zijn wel en wee, zijn glorie en zijn miskennis, verpersoonlijkt als een stille getuige getuige ..... als hij maar spreken kon .....*

*Zoals de mijlpaal ons de herinnering brengt aan het groeiende, explosieve spoorweggewoel in het station te Mechelen, aan de binding tussen stad en spoor, tussen Arsenaal en stadsbevolking, zo ook vinden wij hem in dit werk omkranst door een brok van al het levendige gedoe dat zich afspeelde aan zijn voet, in het zich steeds uitbreidende Arsenaal, in de gehuchten er omheen, gehuchten die ook door datzelfde spoor en Arsenaal zouden worden overspoeld.*

*De talrijke illustraties van historische hoekjes uit de stad vormen als het ware het erepalmares waarin weldra de mijlpaal als historisch monument zijn plaats zal terugvinden.*

*Moge de lezer, hij weze Mechelaar of niet, in deze publikatie de waardering vinden voor het pionierswerk van hen die ons zijn voorafgegaan.*

*De Ere-Voorzitter van "De Mijlpaal"*

*H. Verbeeck*

*Directeur van Arsenaal Mechelen.*

Mijlpaal 1835.

*Van de Mechelse basis werd blijkbaar  
voor de eerste drietrapsraket  
elk toekomstvisioen bereikbaar.  
Geen torens, die uit de hoogte spraken  
tot bomen aan de kant gezet,  
konden de grens van zijn dromen raken.*

*De schepen op het grijze continent  
met zeilen rillend als gras  
zwichdden vanaf het vroegste moment  
terwijl oude geslachten van paarden  
bedreigd tot in het edele ras  
hun laatste krachten nog spaarden.*

*Gespataderde straten der stede  
lagen verbouwereerd op hun rug  
in schuilkelders van het verleden  
en niets was wijzer dan Dijlewater  
dat feestelijk stroomde onder de brug  
met een heldere kijk op later.*

---

Bertiven 1980.



De mijlpaal, eenzaam en vernederd.  
Onbekend is onbemind!

Spoorwegarchief "De Mijlpaal"

## INLEIDING

Wandelt men van het Mechelse station naar de Leuvensevaart, dan ontwaart men aan de voet van een der drie hoge spoorwegbruggen over dit kanaal, een sobere arduinen gedenkzuil: de mijlpaal. Hij schijnt zich wanhopig vast te klampen aan het bruggehoofd; zijn spits reikt nauwelijks tot aan het brugdek. De spoorwegen zijn hem letterlijk en figuurlijk boven het hoofd gegroeid!

Nabij dit monument is volgende foutieve tekst te lezen :

**GEDENKTEKEN OPGERICHT OP DE PLAATS WAAR  
OP 1 MEI 1835 DE EERSTE BELGISCHE TREIN UIT  
BRUSSEL AANKWAM.**

Weinige Mechelaars kennen dit gedenkteken en bijna niemand weet nog iets af van zijn ware historische betekenis.

De spreekwoorden "Onbekend is onbemind" en "Uit het oog uit het hart" zijn hier wel toepasselijk.

De heer LAMALLE, ere-directeur-generaal van de N.M.B.S. voelde dit maar al te wel aan, toen hij in 1943 heel melancholisch schreef :

*"De gedenkzuil bestaat nog, maar in een uithoekje van het Mechelsche station, nabij het seinhuis bij de brug over het kanaal; zij is slechts 7,5 m hoog; zij is het enig spoor dat van deze plechtigheid is overgebleven" (1).*

Hoe is deze gedenkzuil, het symbool van de Belgische spoorwegen, met nationale en internationale betekenis, zo in de verdrukking geraakt?

Het lijkt wel de moeite waard eens nader kennis te maken met de nogal bewogen levensloop van deze onfortuinlijke mijlpaal, die meer belangstelling verdient dan tegenwoordig het geval is en zou geherwaardeerd mogen worden!

Veel lees- en kijkgenot.

---

(1) "De geschiedenis van de Belgische spoorwegen" 1943 van LAMALLE, blz. 28: "Inwijding van den eersten Belgischen openbaren spoorweg".  
In 1959 werd de mijlpaal verplaatst naar zijn huidige plaats. Hij staat er nog ongelukkiger dan nabij het seinhuis. Velen zien hem nu aan als een zuil van de hoge spoorwegbruggen over de Leuvensevaart.





## I. DE HISTORISCHE DAG: 5 MEI 1835.

### 1. Mechelen, centraal punt van de Belgische Spoorwegen.

Gelicht uit een grotere natie in 1830, ontbrak het ons land aan de noodzakelijke infrastructuur en levensaders om de uitwisseling van grondstoffen en produkten in alle omstandigheden te kunnen verzekeren. Toen waren alleen de belangrijkste steden met een gekasseide weg, een steenweg, verbonden; voorts waren er slechts hobbelige aardewegen. Menig vrachtovervoerder verkoos een grote omweg langs deze steenwegen, boven de modderige of stofferige, bijna onberijdbare "grote wegen" (2); anderzijds waren de waterwegen onbevaarbaar bij hevige vorst.



Koning Leopold I deed op 6.6.1833 een oproep voor de Verenigde Kamers voor eigen nationaal spoorwegnet.

Koninklijk Paleis Brussel.

---

(2) "Histoire des routes belges depuis 1704" van Genicot.

De toekomst van ons land lag in de vitaliteit en de werkkraft van zijn bevolking, mits deze de kans te geven via industrie en transit aan een behoefte te voldoen. De waarde van onze uitzonderlijk voordelige geografische ligging tussen grote mogendheden kon slechts worden gewaardeerd als positieve factor voor de zelfstandigheid, wanneer onze vervoersmogelijkheden niet achterop geraakten en zij voor onze buurlanden een hulp en een noodzakelijkheid zouden betekenen. Het jonge België moest het bewijs leveren dat het dit kon, wat onze buurlanden nog betwijfelden.

Toen koning Leopold I op 6.6.1833 voor de Verenigde Kamers een oproep deed voor een eigen nationaal spoorwegnet, erkende hij hiermede onze zwakte, maar wees daardoor ook de weg voor het concentreren van de inspanningen. Leopold I kende de mogelijkheden van de spoorweg; hij had in 1830 als toeschouwer de plechtige opening van de Engelse spoorlijn Liverpool-Manchester meegemaakt, de eerste spoorlijn ter wereld.

Op 19.6.1833 werd er in het parlement een wetsontwerp ingediend, dat de aanleg van een spoorwegnet in ons land voor doel had (3). Politieke strubbelingen waren er de oorzaak van dat de wet tot oprichting van een spoorwegnet eerst op 1.5.1834 werd afgekondigd. Maar nu de beslissing een feit was zou de natie het bewijs brengen van haar durf en vastberadenheid bij de uitvoering van een project waarin aanvankelijk slechts België geloofde. Terwijl Duitsland, Frankrijk, Nederland en andere landen nog aarzelden, had België dadelijk het belang van een spoorwegnet begrepen. We waren toen echte voorlopers.

Van genoemde wet verdient vooral het artikel 1 onze aandacht (4):

**WET VAN 1.5.1834 :**

**Art. 1. IN HET KONINKRIJK ZAL EEN SPOORWEGNET WORDEN OPGERICHT MET MECHELEN ALS CENTRAAL PUNT EN GAANDE: OOSTWAARTS NAAR DE DUITSE GRENS VIA LEUVEN, LUIK EN VERVIERS; NOORDWAARTS LANGS ANTWERPEN; WESTWAARTS TOT OOSTENDE VIA DENDERMONDE, GENT EN BRUGGE; ZUIDWAARTS LANGS BRUSSEL NAAR DE FRANSE GRENS DOOR HENEGOUWEN.**

Hieruit blijkt :

- dat niet een eenvoudige spoorlijn werd bedoeld, maar een bestudeerd openbaar net, waardoor het noorden met het zuiden en het westen met het oosten zouden verbonden worden om handel en nijverheid alle kansen tot ontwikkeling te geven (5);
- dat Mechelen een uitzonderlijke gelegenheid werd geboden om uit zijn isolement te treden en aan die opbouw mee te werken tot welzijn van het land en zijn eigen bevolking.

(3) Staatsblad van 21.6.1833.

(4) Vrije vertaling uit het staatsblad van 4.5.1834 — zie bijlage 1.

(5) "Compendia Vlaanderen" blz. 157: "Om België zijn functie van transit-land naar best vermogen te laten vervullen, besliste de regering een spoorwegnet te bouwen met als centrum Mechelen, ideaal gelegen op het snijpunt van de lijn kust, Gent, Leuven, Luik en de lijn Antwerpen, Brussel".

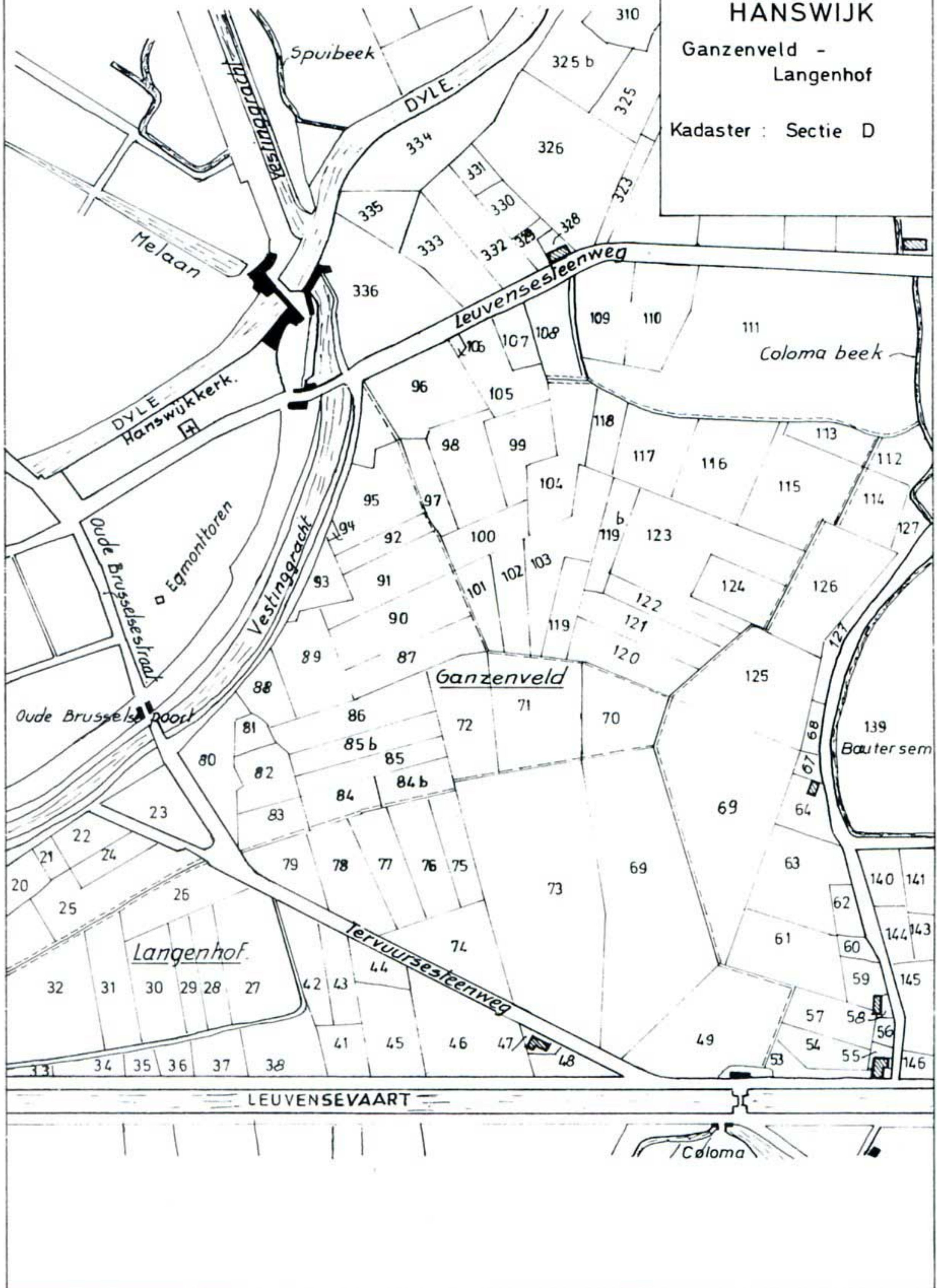
1833

MECHELEN -

HANSWIJK

Ganzenveld -  
Langenhof

Kadaster : Sectie D





De Groendreef.

Spoorwegarchief N.M.B.S.

Links: schepen in het kanaal.

De spoorweg bracht een einde aan de mondaine rol van de Groendreef als wandeling van de Brusselaars naar de buiten.

Als centraal punt en bakermat van de Belgische Spoorwegen speelde Mechelen een voorname rol (6):

*"Gaan wij de ontwikkeling na van onze stad, sinds 1830, dan hoeven wij o.m. te wijzen op den aanleg van den eersten Belgischen en continentalen spoorweg, tusschen Brussel en Mechelen. Hij werd voor Mechelen van het meeste belang én in economisch én in opzicht van stadsuitbreiding.*

*Mechelen, als vertrekpunt van verschillende spoorwegen verkozen, bleek natuurlijk aangewezen als centrum der werkhuizen voor herstel en onderhoud van het rollend materieel".*

Met het K.B. van 1.9.1838 werd bovendien de zetel van de Belgische Spoorwegen te Mechelen gevestigd.

## 2. Mechelen — Brussel, de eerste openbare spoorweg van het Europese Continent.

Het spoorwegnet, vastgelegd door de wet van 1.5.1834, was praktisch uitsluitend voorzien voor goederenvervoer. De voorkeur ging naar de aanleg van een spoorlijn tussen de havens van Antwerpen en Keulen, hierop zouden vertakkingen komen naar Brussel en de haven van Oostende (7). Voorzichtigheidshalve werd er achteraf besloten eerst een proeflijn aan te leggen en wel van Mechelen naar Brussel, die alzo de eerste openbare spoorweg zou worden van het Europese Continent.

(6) "Mechelen de Heerlijke" 1947, gepubliceerd onder het patronaat van het provincie- en stadsbestuur blz. 320.

(7) Spoorwegarchief "De Mijlpaal": "Rapport de la commission supérieure d'Industrie et de Commerce, sur l'utilité et l'urgence d'un chemin de fer d'Anvers à la Prusse, présenté le 8.3.1833 à M. le Ministre de l'Intérieur".

Ten einde moeilijkheden en vertragingen bij de uitvoering der werken en vooral om de poortgelden van de spoorreizigers te vermijden werd het Mechelse station buiten de stadswallen voorzien (8). Het zou komen midden het groene Ganzenveld, gelegen tussen de vestinggracht, de Dijle en de Leuvensevaart.

Het Brusselse station zou eveneens aangelegd worden buiten de stadswallen aan de ingang van de Groendreef (9). Deze was tot dan toe de Brusselse wandeling naar de buiten geweest; nu zou er een einde komen aan haar mondaine rol en zou ze geschiedenis maken.

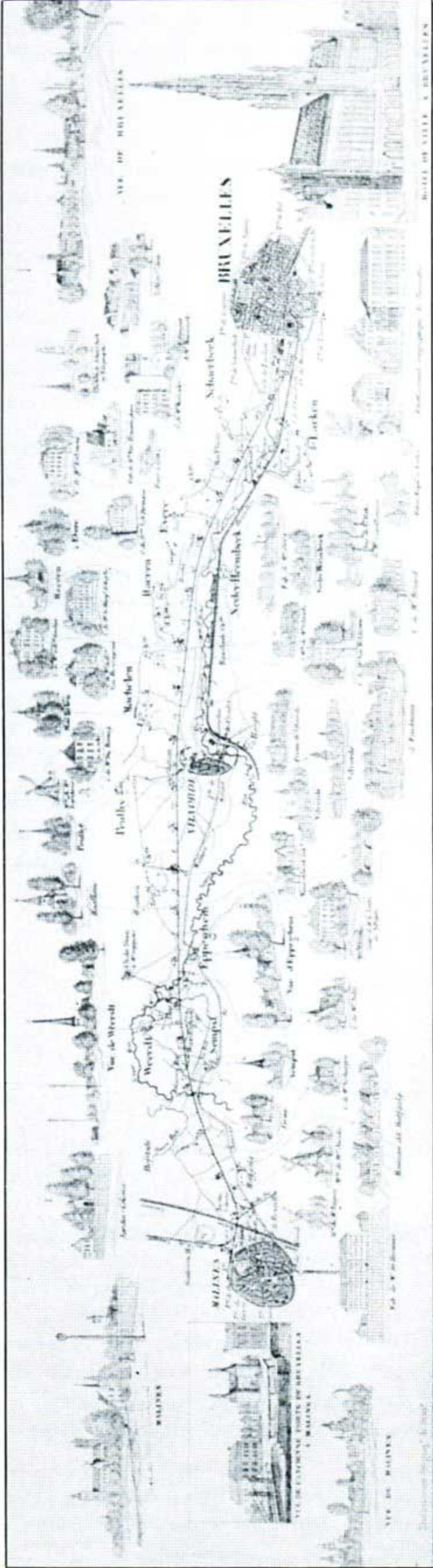
De spoorlijn Mechelen-Brussel met één tussenstation te Vilvoorde zou grotendeels de Zennevallei volgen en bijna overal door velden en weiden lopen. Wel moesten er drie bruggen over de Zenne gebouwd worden: te Zemst, Eppegem en Laken. Naar de draaibrug over de Leuvensevaart te Mechelen zou er niet gewacht worden voor de indienststelling van de proeflijn (10). Men wilde, men moest het eerst een openbaar spoorwegnet exploiteren op het Europese Continent (11). Aan de terminus te Mechelen, nabij Coloma, werd op 6.4.1834 een noodbrug op bootjes over de Leuvensevaart gelegd (12). De reizigers werden door een houten reling langs het kanaal beschermd en een voorlopig houten dienstgebouw werd opgericht voor de verkoop van spoorkaartjes.

Onmiddellijk na het verschijnen van de wet van 1.5.1834 was men aan het werk gegaan in een tempo dat iedere voorstelling overtrof (13). Amper één jaar later, op 5.5.1835, zou de plechtige opening van de Belgische spoorwegen plaats hebben (14).

Daar sommigen ongevallen met de openingstreinen vreesden, liet de regering voorzichtigheidshalve een officiële mededeling verschijnen (15):

*"Alle voorzorgen werden getroffen om elk ongeval te voorkomen. Trouwens, om de personen gerust te stellen, zullen de wagens, op de dag van de inhuldiging, de reis van Brussel naar Mechelen in ongeveer één uur afleggen, alhoewel dit in 18 tot 20 minuten kan gebeuren".*

- 
- (8) "Mechelse kronieken" van Berlemont — blz. 289 :  
"De poortgelden zullen verschuldigd zijn zo haest de uer bepaald voor de gewonelijske sluijting zal opgehouden hebben te slaen op de horloge van den grooten toren (Aenk. n<sup>r</sup> 3, 19.1.1823, f<sup>o</sup> 2 en 3).
- (9) Staatsblad van 26.1.1835.
- (10) "Mechelse kronieken" van Berlemont — blz. 299 :  
"De 3.9.1835 werd de eerste paal geslagen voor de brug over de vaart".
- (11) "De geschiedenis van de Belgische Spoorwegen" van Lamalle — blz. 30 :  
"In Duitsland werd de spoorweg Neurenberg-Fuerth reeds op 7.12.1835 geopend.  
In Frankrijk kwam de eerste openbare spoorweg Parijs-St.Germain slechts op 24.8.1837 in dienst.  
De lijn Amsterdam-Haarlem, de eerste spoorweg in Nederland, werd maar op 20.9.1839 in gebruik genomen".
- (12) Stadsarchief Mechelen : "Kronijk van Mechelen" van De la Faille (vol. 13 bis blz. 173).
- (13) Stadsarchief Mechelen: "Kronijk van Mechelen" van De la Faille (vol. 13 blz. 146). "De 20.6.1834 begon men reeds aan de grondwerken in de omgeving van Mechelen, achter het domein van Coloma".
- (14) Staatsblad van 1.5.1835: "Programma van de opening van de ijzeren weg" — zie bijlage 2.
- (15) Staatsblad van 4.5.1835.



De proeflijn Mechelen-Brussel.

Spoorwegarchief N.M.B.S.

Deze eerste openbare spoorweg van het Europese Continent liep bijna overal door velden en weiden; hij volgde grotendeels de Zennevallei en kruiste deze rivier te Zemst, Eppegem en Laken.



Doek van J.A. Neuhuys.

Spoorwegmuseum Brussel-Noord.

Het vertrek van de feesttreinen uit het Groendreefstation naar de openingsplechtigheid te Mechelen, zoals de kunstenaar het zich vijftig jaar later voorstelde.

Jan Antoon Neuhuys (Haarlem 16.4.1832 — Antwerpen 1.11.1891) studeerde aan de Akademie te Antwerpen en verbleef er nadien.

Hij schilderde bij voorkeur historische taferelen.

### 3. Per trein naar de openingsplechtigheid te Mechelen.

Het was een heerlijk weertje die dinsdag 5 mei 1835. Van 's morgens stroomden nieuwsgierigen toe langs heel de spoorbaan Mechelen-Brussel. Eindeloze rijen koetsen stonden overal langs de wegen; op alle hoogten zag men groepen kijklustigen. In de buurt van het Groendreefstation hadden velen een uitkijkpost gezocht op de daken, in de bomen en zelfs op schepen in het kanaal. Ruiters wachtten er om te paard de fantastische konvooien te volgen.

Vanaf tien uur stonden er in het Groendreefstation troepen van het Brusselse garnizoen en drie muziekkapellen wisselden elkaar af met lustige deuntjes, n.l. de muziekkapel van de Gidsen, van het 2<sup>e</sup> Linierregiment en de Grote harmonie van Brussel.

Toen de drie locomotieven uit Vilvoorde aankwamen was de menigte vol bewondering voor die geheimzinnige en nooit geziene monsters. Deze locomotieven waren laag, hadden een lange schoorsteen en op een open platform met reling stond er een Engelse machinist met een hoge hoed op het hoofd. Hoe fier stond hij daar, hij scheen waarlijk het monster te bedwingen.

Hierna het officiële verslag van deze openingsplechtigheid (16):

*"Gisteren 5 mei had de opening van de spoorweg plaats. Dit groot feest voor de nijverheid werd met luister gevierd.*

*Te 11h 30 namen de genodigden (negenhonderd) in de rijtuigen plaats. Een ontelbare menigte stond op de steenweg van Laken en het plein. Juist voor de middag is Zijne Majesteit de Koning in het Groendreefstation aangekomen om er het vertrek van de konvooien bij te wonen. Hij werd er luidruchtig begroet door de talrijke toeschouwers. De vorst is tot dichtbij de locomotieven genaderd, heeft ze lang en aandachtig bekeken en is daarna tot aan de afsluiting van het station gegaan om vandaar een blik te werpen op de drie vertrekkensklare treinen met hun vrolijke reizigers. De vorst zag er zeer gelukkig uit.*

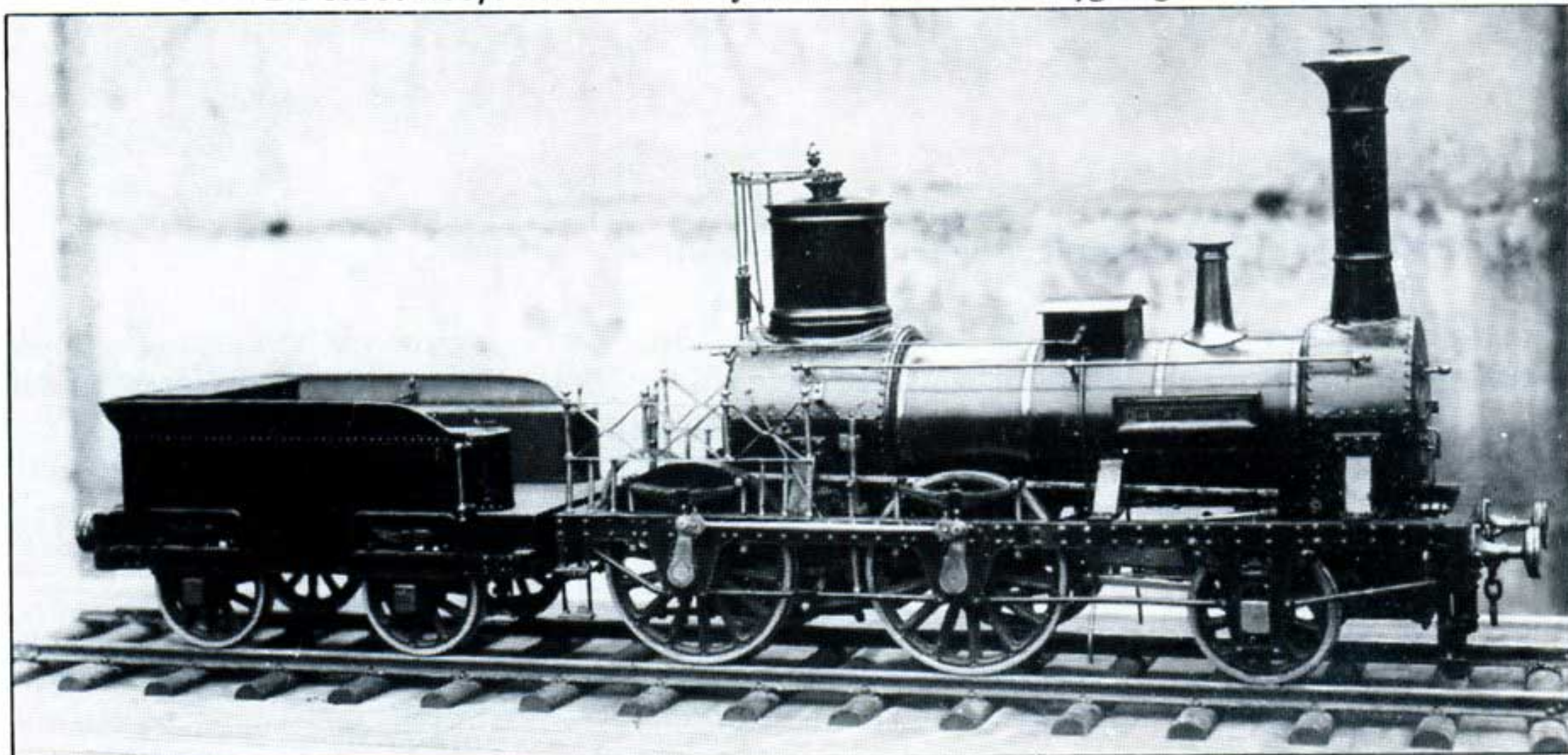
*Plots (te 12h 23) weerklonken er kanonschoten: het vertreksein! De "Pijl" opende de stoet en sleepte zeven met nationale driekleur versierde wagens, waarin de voornaamste ambtenaren van de verschillende administraties, hogere officieren van het leger, magistraten, ingenieurs, samen met hun elegant geklede dames hadden plaats genomen.*

*Onmiddellijk daarna vertrok de "Stephenson" met drie overdekte char-à-bancs en vier diligences, waarin de leden van de beide kamers, de ministers en het diplomatenkorps zaten.*

*"Het laatst vertrok de "Olifant", locomotief met groot vermogen, waaraan zestien wagens hingen waarvan er negen versierd waren met de provinciewapens.*

*Langs heel de doortocht van deze snelle rijtuigen stond er een ontelbare menigte om dit vreemde en boeiende schouwspel te bewonderen. De vreugde en de verbazing stond op hun gezicht te lezen. De beide kanten van de railway van Brussel naar Mechelen stonden vol volk, dat met handgeklap en kreten uiting gaf aan zijn vreugde.*

*De stoet heeft dit eerste traject in 50 minuten afgelegd".*



De in 1849 gewijzigde "Olifant".

Spoorwegarchief N.M.B.S.

Deze locomotief werd in 1835 door R. Stephenson aan België geleverd en werd al in 1849 grondig gewijzigd in het Mechelse Arsenaal.

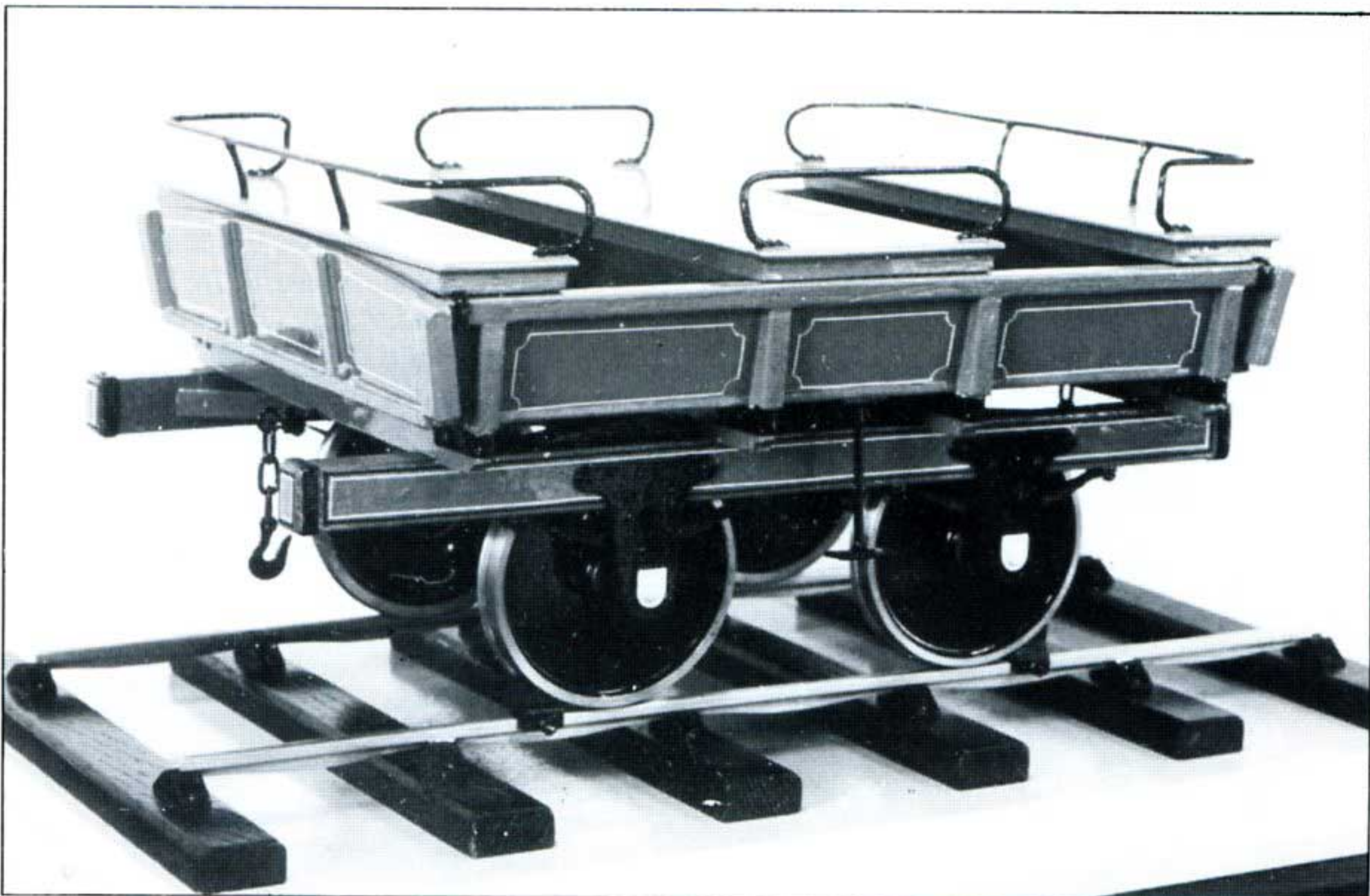
(16) Vrije vertaling uit het Staatsblad van 6.5.1835.



Een genodigde, die met de eerste trein vertrok en tegenover Stephenson zat, vertelt (17):

*"Bij het vertrek tusschen die eindelooze massa volk, die dit nooit geziene schouwspel bewonderde, werd het hem te machtig, hij gevoelde zich als versmacht, zijn hijgende borst was overspannen, hij brak zelfs in snikken los en stortte overvloedige tranen als een kind. Nochtans, Stephenson lachte niet, doch begreep mij, als ik hem hartstochtelijk de handen drukte en mij liet ontvallen: "Wonderful, Prodigious". Stephenson antwoordde: "Gedurende 25 lange jaren heb ik geworsteld tegen al wat in Engeland het meest verheven, het meest ontwikkeld was; ze hebben mij bespot en uitgelachen. En, voegde hij er bij, met dien toon van eenvoudigheid eigen aan mannen van vernuft, U ziet hoever men nu gekomen is".*

*"Gedurende enkele minuten toonde de "Pijl" tot wat hij in staat was en konden de reizigers zich een voorstelling maken van de "fantastische snelheid" waaraan de treinen in Engeland reden. Bomen, huizen, nieuwsgierigen langsheen de baan snelden voor het oog voorbij. En toch voelde niemand angst. Eigenaardig, men voelde bij deze grote snelheid een zekere exaltatie... Napoleon, die zich altijd bekloeg over de traagheid van zijn paarden, had dit moeten kunnen meemaken!"*



Niet overdekte char-à-bancs of derde-klasserijtuig.

Verkleind model op schaal 1/10. gebouwd door leden van "De Mijlpaal".

Om het hoofd te kunnen bieden aan het onverwachte reizigersverkeer werden de eerste goederenwagens uitgerust met primitieve banken.

De reis Mechelen-Brussel met dit rijtuig kostte 0,50 F in 1835.

(17) Spoorwegarchief "De Mijlpaal": "Eigen schoon en de Brabander" — jaargang 1935: tekst ontleend aan het dagblad "L'Indépendant" van 10.5.1835.

#### 4. De openingsplechtigheid te Mechelen.

De Mechelse kroniekschrijver SCHELLENS, die de openingsplechtigheid meemaakte, liet ons volgend relaas na (18):

*"Den 5 Mei 1835 heeft alhier de plechtige opening van den ijzeren weg van Brussel naar Mechelen op de middag plaats gehad. Van den vorigen dag zag men van alhier talrijke vreemdelingen zoo met rijtuigen als te voet binnen komen. Maar den 5 Mei, dag der opening, was het getal vreemdelingen zoo groot dat er geene rijtuigen noch paarden te bekomen waren. Vreemdelingen en onze inwoonders begaven zich op de middag naar de statie buiten de oude Brusselsche poort, welk getal zoo groot was dat deze weg langs beide kanten bezet met toeschouwers was. Omtrent één uur 's namiddags arriveerde de eerste trein, voortgetrokken door de locomotief, genaamd: "La Flèche". Achter deze trein arriveerde een andere voortgetrokken door de locomotief, genaamd "Stephenson". Een weinig daarna arriveerde een andere trein, voortgetrokken door de grootere locomotief, genaamd "L'Eléphant".*

*"Al de personen in deze treinen gezeten stapten af aan de statie aan den anderen kant der Lovensche vaart en zijn over de Pont-Volant gegaan naar het groot veld gelegen tusschen de Oude Brusselsche en Lovensche poorten. Aldaar werden deze overheden ontvangen door verscheidene kanonschoten en onder gelui der klokken en het spelen van den Beyaard. Deze overheden begaven zich naar de groote en schoone verhevene tent onder het spelen van het muziek der harmonie van Brussel en het muziek van het regiment der gidsen. Aan de vaart was geplacéerd het muziek der "Jagers te paard", in garnizoen alhier.*

*In tusschentijd hield het werkvolk zich bezig met het oprichten der arduinen kolom, die als middenpunt der ijzeren wegen geplaatst werd. De minister van binnenlandsche zaken heeft deze kolom ingehuldigd. Onder dezelve zijn gelegd, in een looden kasken een medalie, geslagen ter vereeuwiging van deze plechtigheid alsook een stuk van iedere soort van Belgisch geld, alsook een proces-verbaal van inhuldiging. Te dezer gelegenheid sprak de minister van binnenlandsche zaken een redevoering uit, over het nut dat de ijzeren wegen aan het land moesten verschaffen.*

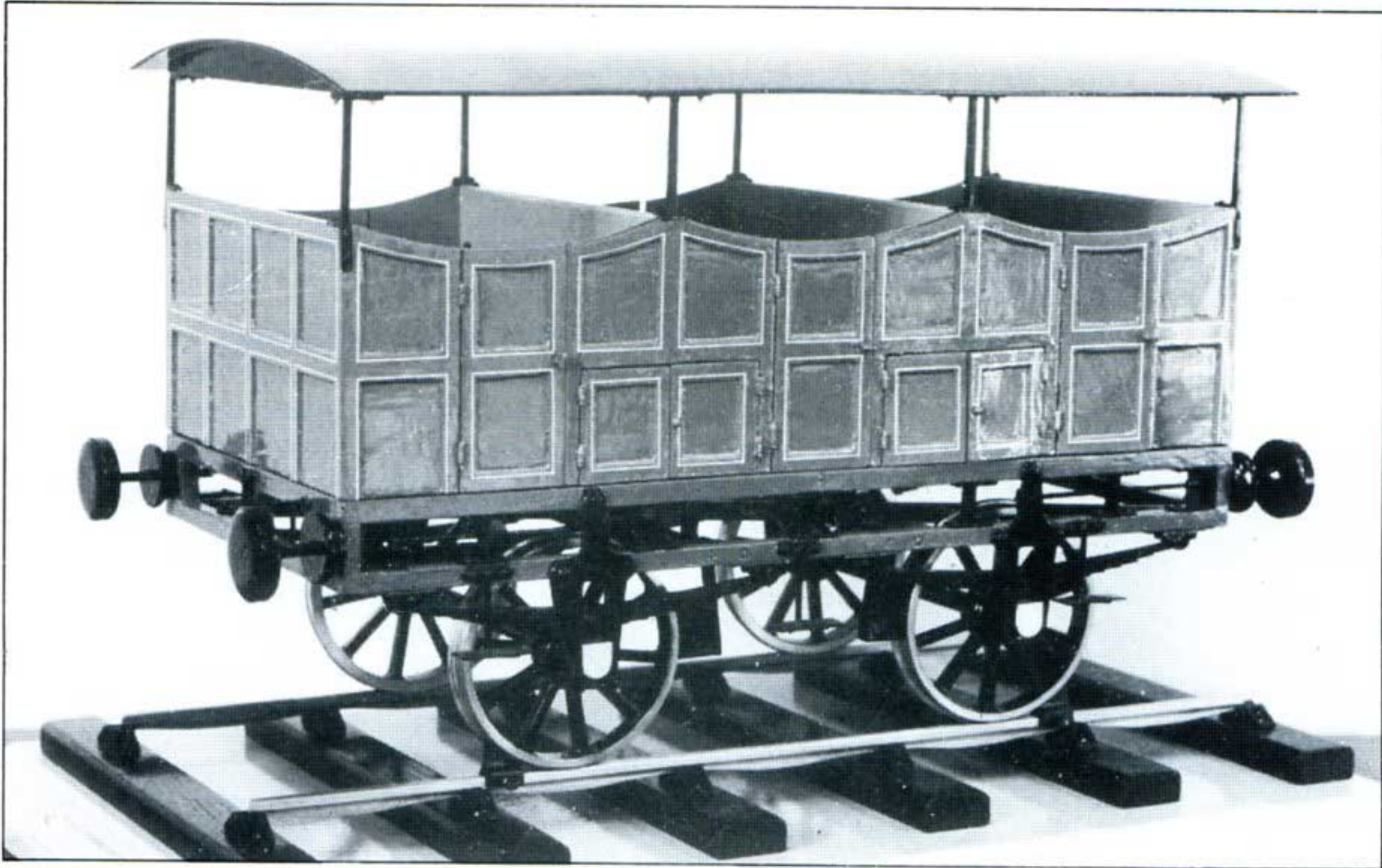
*Onder de bijzonderste overheden werden bemerkte de presidenten der regeringen van Keulen en Aken, degene der Rhijnprovinciën.*

*Aan de vier wegen naar Brussel, Leuven, Dendermonde en Antwerpen, wapperden op staken de vlaggen van Frankrijk, Amerika, van Pruïschen, Engeland.*

*Nadat het monument geheel gesteld was, zijn de treinen in volle vaart naar Brussel teruggekeerd, nadat dezelve aan elkaar waren vastgemaakt en slechts door één locomotief "L'Eléphant" werden voortgetrokken".*

---

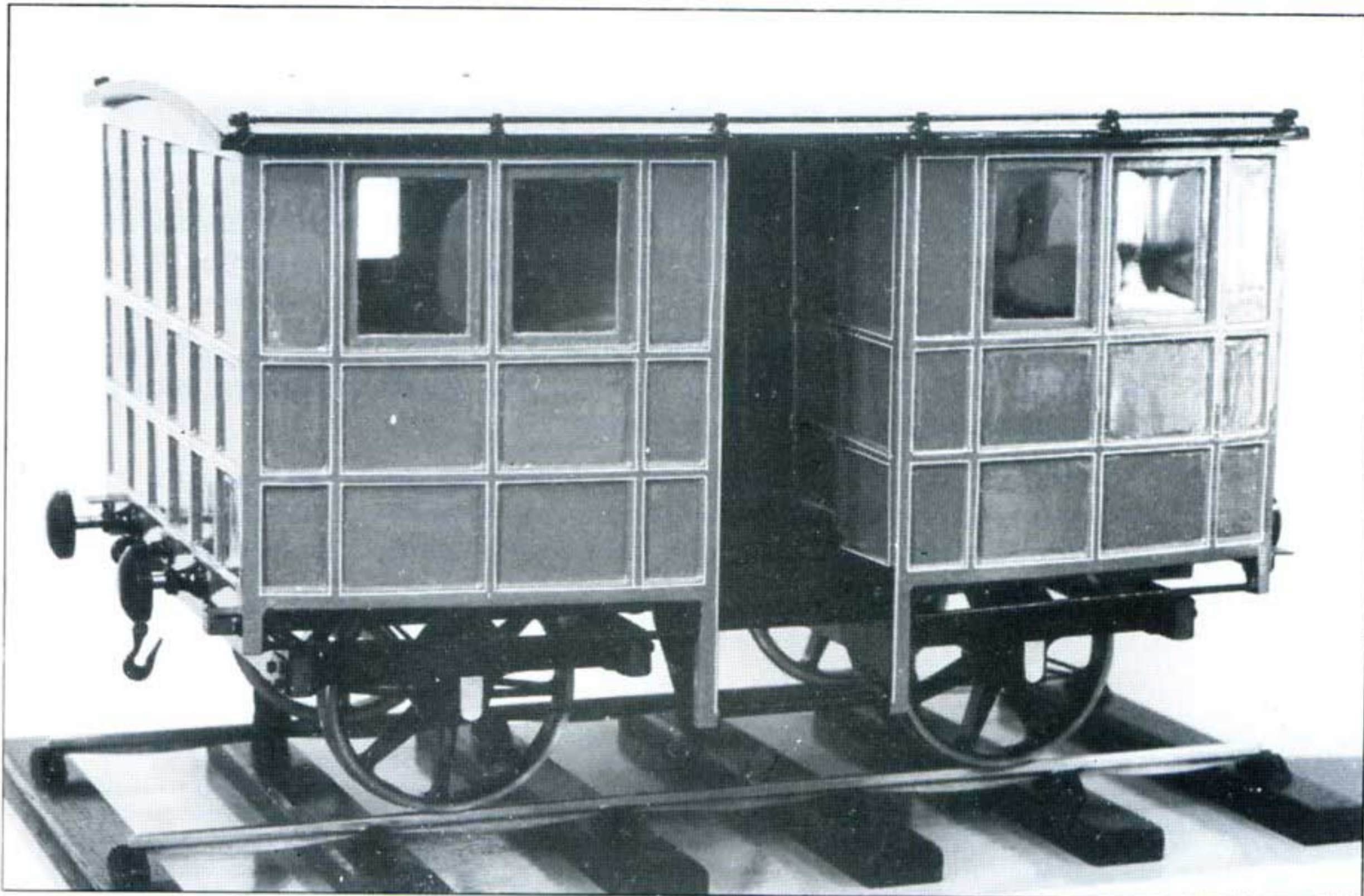
(18) Stadsarchief Mechelen: "Chronijke van Mechelen" (1830-1839) — bl. 128.



Overdekte char-à-bancs of tweede-klasserijtuig.

Verkleind model op schaal 1/10, gebouwd door leden van "De Mijlpaal".

De reis Mechelen-Brussel met dit rijtuig kostte 1 F in 1835.



Diligence of eerste-klasserijtuig.

Verkleind model op schaal 1/10, gebouwd door leden van "De Mijlpaal".

De reis Mechelen-Brussel met dit rijtuig kostte 1,5 F in 1835.

Van de openingsplechtigheid verscheen volgend officieel verslag (19):

*”Voor Mechelen aangekomen hebben de reizigers zich rond de mijlpaal geschaard, waarvan de basis klaargemaakt was om de gedenkpenning, de muntstukken van 40, 20, 5, 2 en 1 F., van 1/2 en 1/4 F., van 10 en 1 centiem met het jaartal 1835 en het proces-verbaal van de plechtigheid te ontvangen.*

*De minister van binnenlandse zaken, staande te midden van het gezelschap, heeft volgende rede gehouden:*

*De aanwezigheid van een zo voornaam en talrijk gezelschap bij deze ceremonie, die de Koning mij gelastte voor te zitten, is een plechtige getuigenis van het belang dat België en de bevriende naties hechten aan de aanleg van de door de wet voorziene spoorwegen. Deze grote onderneming, begonnen in het vierde jaar van onze politieke heropstanding, zal voor immer getuigen wat een orde- en vrijheidslievend volk kan niettegenstaande de aanslepende crisissen te wijten aan zijn onafhankelijkheidsstrijd. Volk, dat met dezelfde vastberadenheid volhardde in zijn landbouw, nijverheid en handel, die de roem en de macht uitmaken van de beschaafde naties. Ze bevestigt evenzeer de vastberadenheid van de regering, die vanaf de eerste dagen van haar bestaan deze plannen koesterde.*

*Ik zal hier niet opnieuw al de voordelen van de spoorwegen afschilderen; bondig zijn ze in de twee voornaamste punten samen te vatten: besparing van tijd en van geld. Door op een verbazende wijze de verhouding tussen de mensen en hun handelsbetrekkingen te vergemakkelijken, vermenigvuldigen ze de middelen tot beschaving en de bronnen van voorspoed en geluk.*

*Reeds zien wij tegemoet, dat weldra onze spoorwegen zullen verbonden zijn met deze van Duitsland en Frankrijk. Alsdan zal vooral België de betrekkingen tussen meerdere volkeren kunnen bevorderen en er onverwachte voordelen uithalen, zodat het zelf meer sympathie zal verwerven.*

*De handel en de nijverheid, door de politieke gebeurtenissen ontwricht, zijn reeds hervat. Laat ons niet langer treuren over het verleden; de toekomst biedt zich aan onder een gelukkig gesternte. Onze spoorwegen staan borg voor een steeds groeiende welvaart. De landbouw, waarvan de belangen samenvallen met deze van de nijverheid en de handel, zal er evenzeer baat bij vinden.*

*Moge de zuil, die we gaan oprichten als herinnering aan de opening van de spoorweg, tevens het symbool worden van de steeds nauwere morele band tussen al de Belgen — Leve de Koning!*

*De minister van binnenlandse zaken, bijgestaan door zijn collega's, is vervolgens overgegaan tot het oprichten van de aanvangsmijlpaal en de herinneringsstukken aan deze heuglijke gebeurtenis werden in de basis van de zuil geplaatst en verzegeld.*

---

(19) Vrije vertaling uit het Staatsblad van 6.5.1835 — zie bijlage 3.

*Om 4 h 15 vertrokken de rijtuigen uit Mechelen naar Brussel. Ditmaal sleepte de "Olifant" alleen en zonder moeite alle dertig rijtuigen (20). Maar niet vermoedende dat de plechtigheid te Mechelen zo lang zou duren, was het water van deze locomotief bijna verbruikt toen de stoet Vilvoorde naderde.*

*De locomotief werd van het treinstel gehaakt en is in 't station van Vilvoorde gaan bijtanken. Hierdoor had men een grote vertraging opgelopen; doch daarna werd de snelheid van de locomotief opgedreven en kwam men nog te 5 h 15 in het station aan de Lakensepoort toe waar men door de samengestroomde menigte werd verwelkomd.*



Maquette op schaal 1/1000, gebouwd door leden van "De Mijlpaal".

De spoorwegen te Mechelen beperkten zich op 5.5.1835 tot de enkelsporige lijn naar Brussel, met als terminus de keerdriehoek voor locomotieven vóór de Leuvensevaart. Aan de overzijde van dit kanaal werd alsdan de gedenkzuil, de aanvangsmijlpaal, opgericht in het centrale punt van het toekomstige spoorwegnet.

De stad Mechelen zat toen nog in haar keurslijf, de stadswallen.

(20) Voor het indienststellen van het Mechelse station beschikte men over geen draaischijf om de locomotieven te keren. Men redde zich met de keerdriehoek gevormd door de spoorlijnen Mechelen-Brussel, Mechelen-Dendermonde en het verbindingsspoor tussen beide.

Een locomotief, komende van een treinstel, moest om te keren en zich aan de andere kant van het treinstel te plaatsen, viermaal omschakelen, van vooruit naar achteruit of omgekeerd. Dit was een omslachtige en riskante behandeling voor de "Pijl" en de "Stephenson", die niet altijd van de eerste maal slaagde. Daarentegen, bij de "Olifant", met zijn verbeterde stoomverdeling, was dit eenvoudig en gebeurde feilloos.

Was dat misschien de reden, waarom alleen de "Olifant" de officiële terugreis deed? Vreesde men anders niet tijdig klaar te komen?

*De heren DE RIDDER en SIMONS hebben de werkzaamheden en de bewegingen geleid (21). Bij het vertrek uit Brussel stond DE RIDDER op de "Pijl" en SIMONS op de "Stephenson". De heren ministers, ingenieurs, hogere legerofficieren waren in groot uniform gekleed.*

*Te 7 h werd er een banket aangeboden aan tweehonderd genodigden: het diplomatenkorps, de leden van de beide kamers, de voornaamste burgerlijke- en militaire ambtenaren en vele vreemde personaliteiten, die de opening van de spoorweg hadden meegemaakt. Iedereen was zeer opgeruimd en het ging er geestdriftig aan toe. Dit banket bekroonde op waardige wijze een dag, die men zich nog lang zal herinneren.*

*Te 10 h werd aan de Schaarbeeksepoort een schitterend vuurwerk afgestoken".*

## 5. De mijlpaal, een historisch gedenkteken.

De opening van het Belgische spoorwegnet op 5 mei 1835 was het startsein van een nooit tevoren gekende evolutie op de meest uiteenlopende gebieden, zowel voor België als voor het Europese continent.

Met reden had men tot bekroning van de officiële openingsplechtigheid te Mechelen, centraal punt van het toekomstige spoorwegnet, een gedenkzuil: de mijlpaal, opgericht. Vanuit deze aanvangsmijlpaal zou men de afstanden op de spoorlijnen uitzetten.

Uit het Staatsblad van 6.5.1835 blijkt duidelijk volgende historische betekenis van dit monument:

AANVANGSMIJLPAAL, OPGERICHT ALS HERINNERING AAN DE PLECHTIGE OPENING VAN HET BELGISCHE SPOORWEGNET OP 5 MEI 1835 TE MECHELEN, CENTRAAL PUNT VAN DIT NET, TER GELEGENHEID VAN DE INGEBRUIKNEMING VAN DE EERSTE SPOORLIJN VAN HET EUROPESE CONTINENT, VAN MECHELEN NAAR BRUSSEL.

\*

\* \*

Ongeveer twee duizend jaar vroeger had men reeds de "Gouden mijlpaal" te Rome opgericht. Toen Keizer Augustus in 20 v. Chr. van de Romeinse senaat opdracht kreeg te zorgen voor het onderhoud en de aanleg van de rijkswegen, richtte hij in het Forum, tussen de tempel van Saturnus en het Rostra, een marmeren zuil (1,18 m doormeter) op, die het aanvangspunt moest aangeven van waar alle wegen van de Romeinse wereld vertrokken (22). Op deze zuil stonden de afstanden in mijlen naar de voornaamste plaatsen van het rijk in gouden letters aangeduid: de "Gouden mijlpaal". Een fragment ervan, een ronde marmeren plint met opschrift: "Milliarium Aureum" is nog te bezichtigen in het Forum.

(21) SIMONS en DE RIDDER waren twee jonge ingenieurs van het Ministerie van Bruggen en Wegen, die reeds in 1831 belast werden met de uitwerking van een ontwerp van spoorweg tussen Antwerpen en Keulen.

(22) 'Histoire des transports' van Pierre Rousseau — blz. 24:  
De benaming "mijl" komt van mille (duizend). De topografische afstandsmaat bij de Romeinen was de dubbele stap (1,479 m). Alle duizend dubbele stappen plaatste men een mijlpaal langs de wegen.



Fragment in marmer van de "Gouden mijlpaal".

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Van de "Gouden mijlpaal" af werden de afstanden uitgezet op de heibanen van het uitgestrekte Romeinse rijk.

\*  
\* \*

De arduinen mijlpaal werd op 5.5.1835 opgericht op het perceel n<sup>o</sup> 73, vlakbij het perceel n<sup>o</sup> 75, van het kadastrale plan - sectie D te Mechelen (23). In zijn basis en fundering werd een vierkante koker uitgespaard met daaronder een bergruimte van 0,4 m op 0,4 m en 0,3 m hoog. Deze werd met twee arduinen blokken afgesloten: één in de fundering van 0,5 m op 0,5 m en 0,35 m hoog; een andere in de basis van 0,5 m op 0,5 m en 1,15 m hoog.

De fundering met daarin de basis van de mijlpaal werd vóór 5.5.1835 geplaatst in het centrale punt. Alzo kon men op de historische dag eerst de blijvende getuigenissen in de bergplaats leggen, vervolgens deze met de twee sluitblokken afdichten, om ten slotte de gedenkzuil er bovenop te plaatsen (24).

De historische voorwerpen werden in twee hermetisch dichtgelaste loden kistjes gelegd: het eerste bevatte de gedenkpenning en de muntstukken. In het tweede lagen vijf metalen platen waarin het proces-verbaal van de plechtigheden van 5.5.1835 gegraveerd stond (25). Men was dus wel verplicht geweest het proces-verbaal op voorhand op te stellen. Dit verklaart trouwens waarom de tekst op de metalen platen en op de gedenkpenning niet volledig overeenstemt met het verslag van 6.5.1835 in het Staatsblad.

(23) Stadsarchief Mechelen: "Extrait du plan approuvé de la station des chemins de fer aux abords de Malines" Bruxelles le 30.9.1835, l'Ingénieur en chef-directeur (get.) De Ridder.

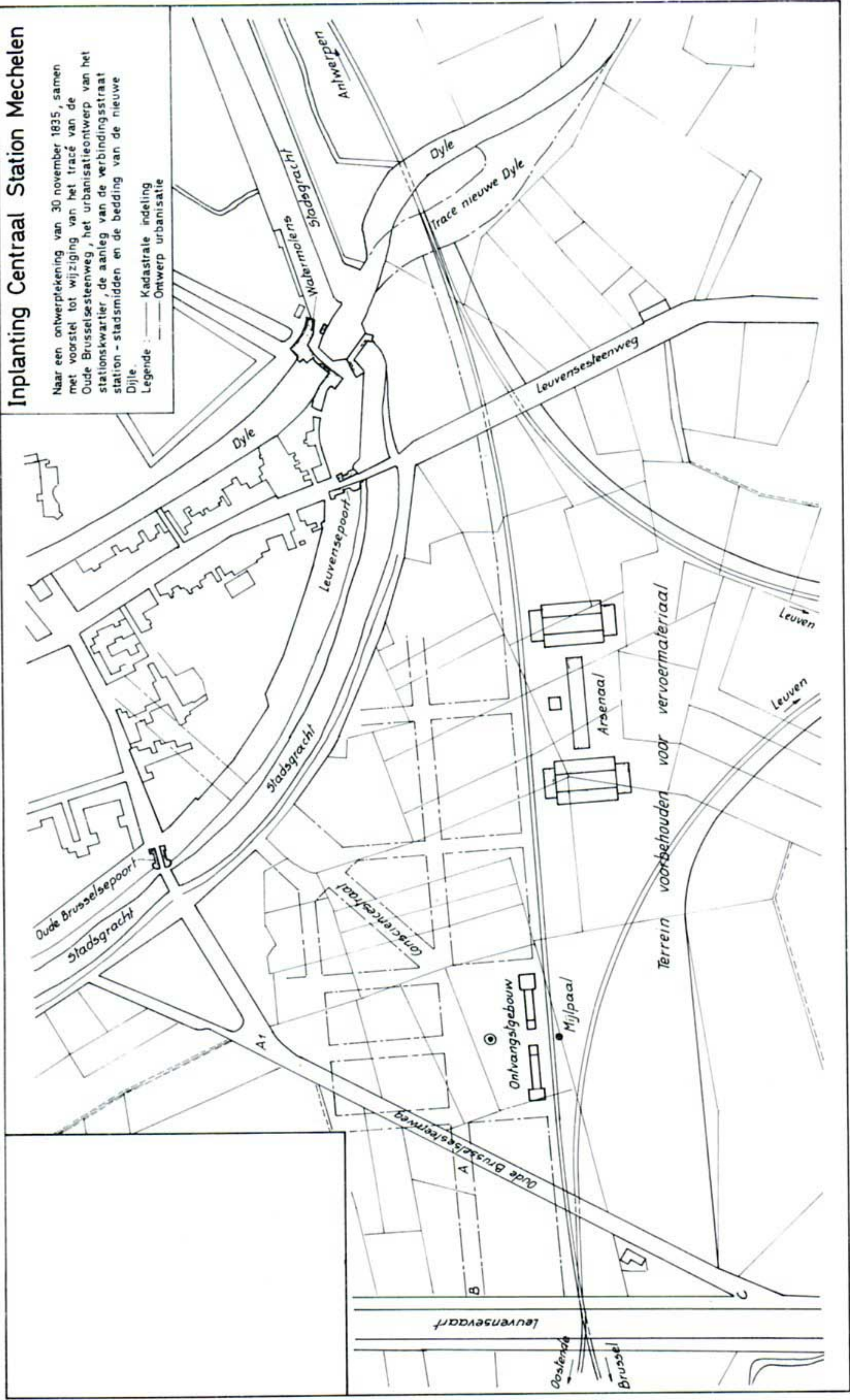
(24) Dat de openingsplechtigheid op 5.5.1835 langer duurde dan verwacht en de Olifant hierdoor in water-nood geraakte bij de terugreis, was vermoedelijk te wijten aan onvoorziene moeilijkheden bij het opbouwen van de mijlpaal. Het is niet gemakkelijk te werken, wanneer vele en zo hooggeplaatste personen op de vingers kijken.

(25) Spoorwegarchief "De Mijlpaal": "Proces-verbaal gegraveerd in de vijf metalen platen — zie bijlage 4.

# Inplanting Centraal Station Mechelen

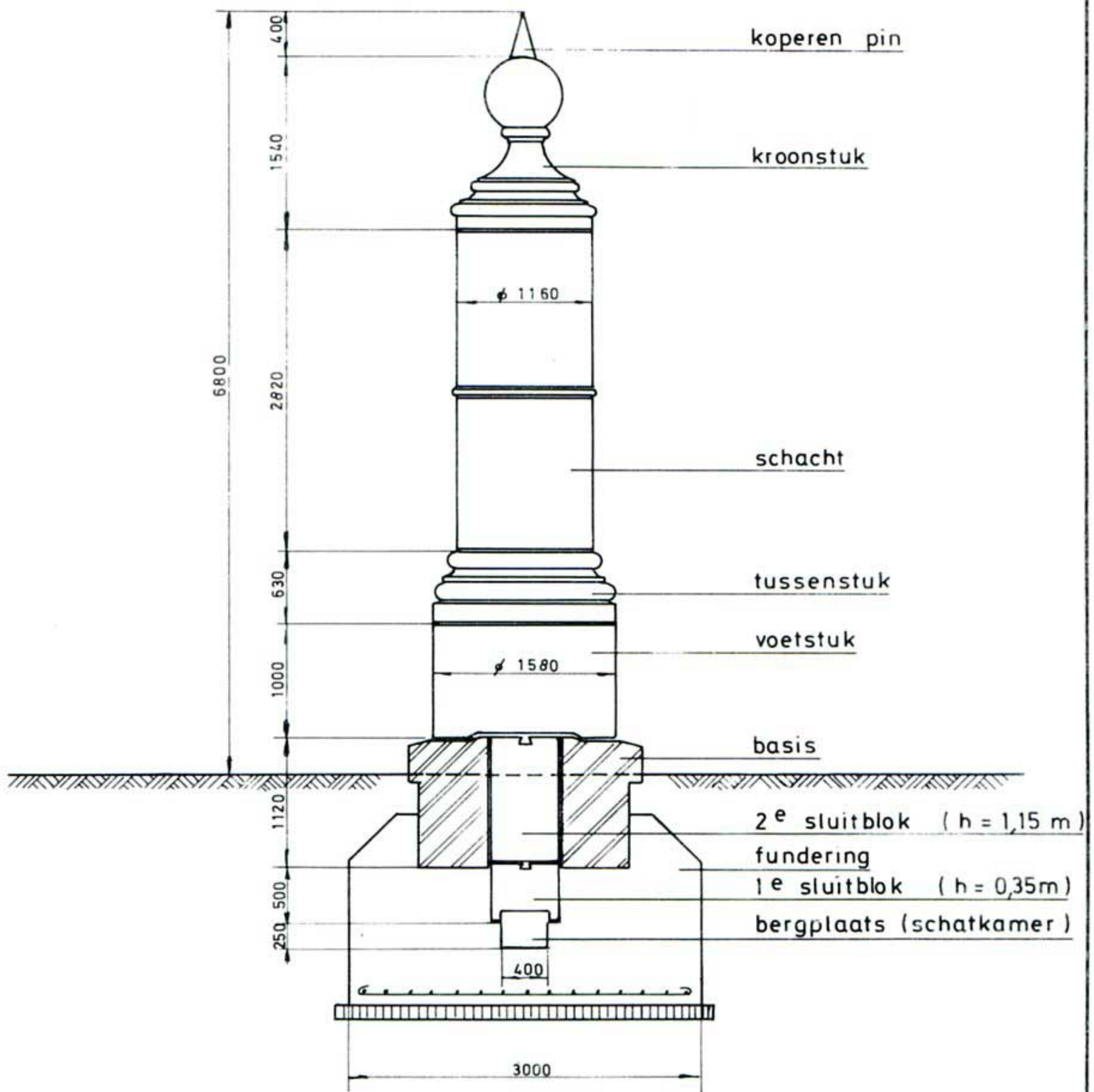
Naar een ontwerplekening van 30 november 1835, samen met voorstel tot wijziging van het tracé van de Oude Brusselsesteenweg, het urbanisatieontwerp van het stationskwartier, de aanleg van de verbingsstraat station - stadsmidden en de bedding van de nieuwe Dyle.

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





# DE MIJLPAAL





## II. DE ONVERWACHTE EVOLUTIE.

### 1. De reizigers legden beslag op de spoorwegen.

Zoals reeds gezegd was het Belgische Spoorwegnet oorspronkelijk voorzien voor goederenvervoer. Doch onmiddellijk na 5.5.1835 had iedereen het grote voordeel ingezien voor de menselijke samenleving van de spoorweg, dat snelle en praktische vervoermiddel. Waar het vervoer langs de wegen en op de waterlopen nog bijna stapvoets gebeurde, reden nu de treinen met een snelheid van 60 km per uur!

Overal in ons land drong men aan om een spoorlijn, ten einde de mensen dichter bij mekaar te brengen. De overheid kon niet anders dan het geweer van schouder veranderen. Nieuwe spoorwegen werden in de eerste plaats aangelegd voor het reizigersvervoer. Brussel met zijn talrijkste bevolking zou hierdoor stilaan in het middelpunt van het spoorwegnet komen te liggen, zodat Mechelen, zelfs zonder de wet van 1.5.1834 te wijzigen, zijn bevoorrechte positie geleidelijk zou verliezen.

*"De stad Brussel, die door de wet van 1.5.1834 voorbestemd leek een secundair punt te worden in het spoorwegstelsel en Mechelen als Centraal punt had aangeduid, heeft de voornaamste plaats hernomen (26). Ze heeft ze niet door een wettelijke of administratieve akte hernomen, maar door de kracht der feiten.*

*Het eerste station van België werd ten noorden van Brussel opgericht (Groendreef). Alras stelde men de ontoereikendheid ervan vast. In 1836 stelden SIMONS en DE RIDDER de vergroting ervan voor, om heel de dienst erin te centraliseren zowel voor de spoorweg naar Henegouwen als voor de noorder-, de ooster- en de westerlijn. Dit ontwerp werd in principie goedgekeurd, doch de uitvoering ervan werd verdaagd.*

*De rechtstreekse vergroting van het station ten noorden van Brussel zou op bijna onoverkomelijke moeilijkheden stuiten: door de gestegen waarde van de omliggende terreinen en door de gebouwen die men er volop oprichtte. Deze feitelijke toestand verplichtte ertoe om de Nieuwstraat te verlengen tot aan de Ringlaan en om een nieuwe wijk voor het nieuwe Noordstation aan te leggen".*

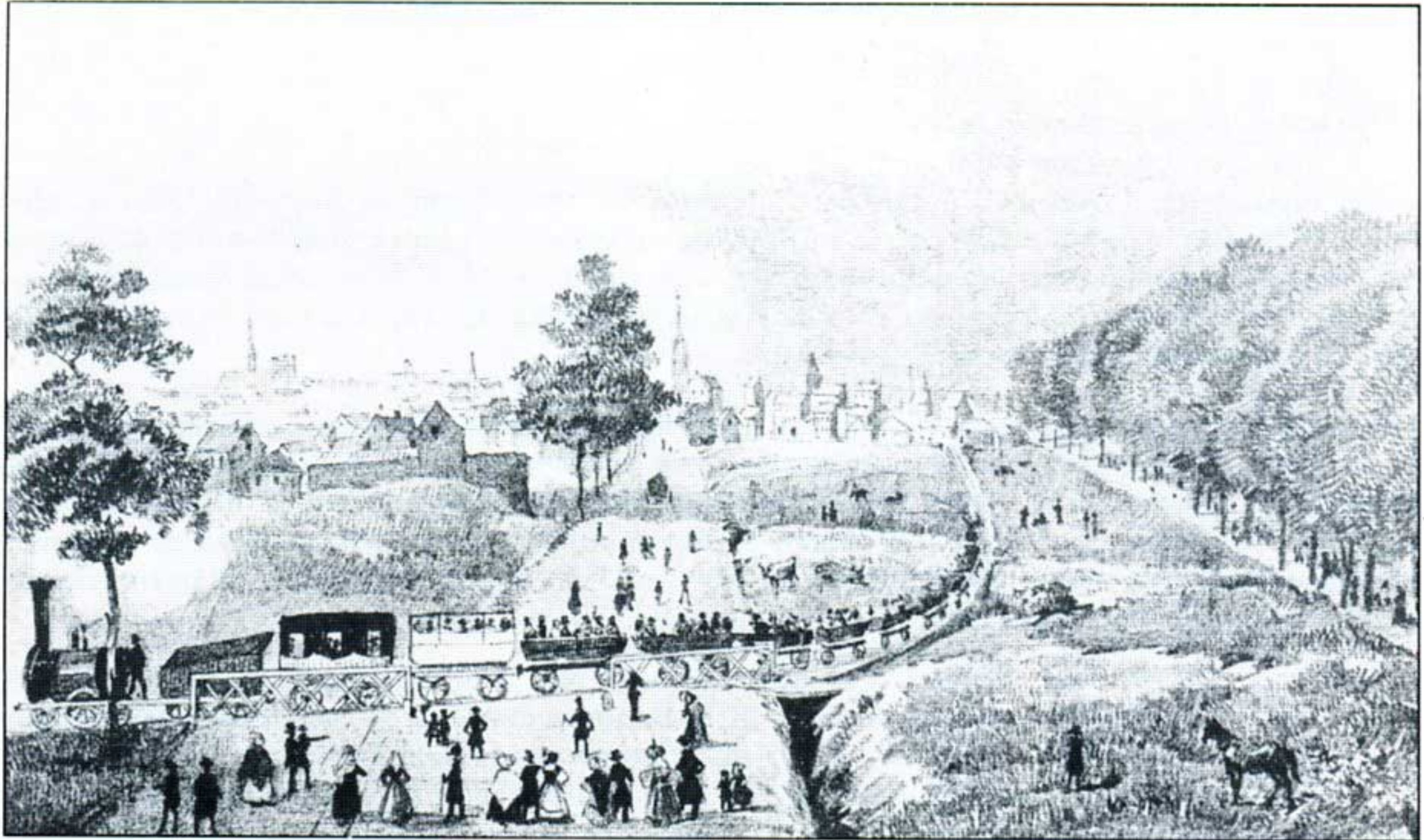
Het nieuwe Noordstation werd opgericht midden in de weiden langs de Zenne, aan de voet van de "Kruidtuin". Reeds in 1841 liepen treinen Brussel-Noord binnen, doch de plechtige opening ervan gebeurde slechts in 1846.

Het eerste Zuidstation, het zogenaamde "Bogardenstation", vertrekpunt van de lijn Brussel-Tubeke en het beginvak van de lijn naar Parijs, werd aangelegd op een terrein dat eveneens nog wei was. De ingebruikneming ervan gebeurde op 18.5.1840, terzelfdertijd met die van de Tubekelijn. Het tweede Zuidstation, ongeveer gelegen op de plaats van het huidige Zuidstation, werd in 1869 voltooid (27).

---

(26) Spoorwegarchief "De Mijlpaa!": Vrije vertaling uit: "Rapport présenté aux chambres législatives" op 12.11.1839 door de minister van openbare werken.

(27) "De geschiedenis van de Belgische Spoorwegen" van LAMALLE blz. 33.



Een trein verlaat het Groendreefstation.

Spoorwegarchief N.M.B.S.

Rechts: de eigenlijke Groendreef.

Het Groendreefstation was zoals het Mechelse station eveneens buiten de stadswallen opgericht.

## 2. Brussel werd in feite het centrum van de Belgische Spoorwegen.

Onder Leopold I zal Brussel geleidelijk zijn uitzicht van de 17<sup>e</sup> eeuw verliezen; de revolutie van de vervoermiddelen zal die mutatie bevorderen (28). In 1835 waren er nog meer dan honderd verbindingen met postwagens tussen de hoofdstad, de provinciesteden en het buitenland. Tien jaar later zal de helft ervan verdwenen zijn door de concurrentie van de spoorwegen. Van de 398 km spoorwegen, voorzien door de wet van 1.5.1834, bereikte de westerlijn het eerst haar eindpunt Oostende op 28.8.1838. De oosterlijn kwam slechts op 23.10.1843 aan de Duitse grens (29). De zuiderlijn, begonnen in 1840, bereikte Quiévrain op 7.8.1842.

De wet van 1.5.1834 werd aangevuld door deze van 26.5.1837, die voorzag 152 km nieuwe spoorwegen (30):

- Gent, Kortrijk, Moeskroen, Doornik, aangelegd van 1839 tot 1842;
- Landen, Sint-Truiden, aangelegd in 1839;
- 's Gravenbrakel, Manage, Namen, aangelegd in 1842 en 1843.

(28) Catalogus-tentoonstelling 1979: "Duizend jaar vervoer te Brussel".

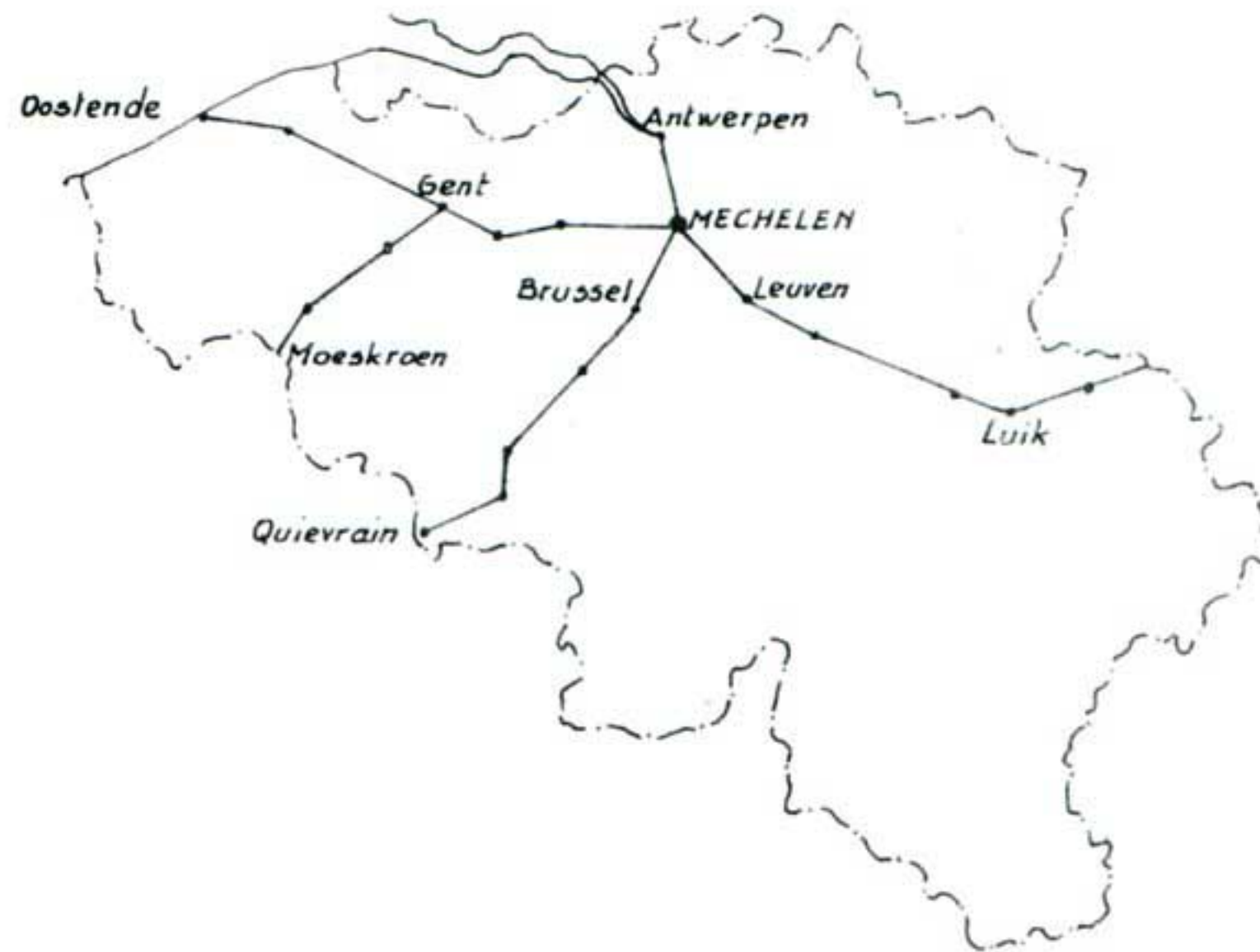
(29) "De geschiedenis van de Belgische Spoorwegen" van LAMALLE — blz. 35:

"In 1838 had deze lijn reeds Ans bereikt, waar zij op de 110 m stuitte, die zij zou moeten afdalen om de Maasvallei te bereiken.

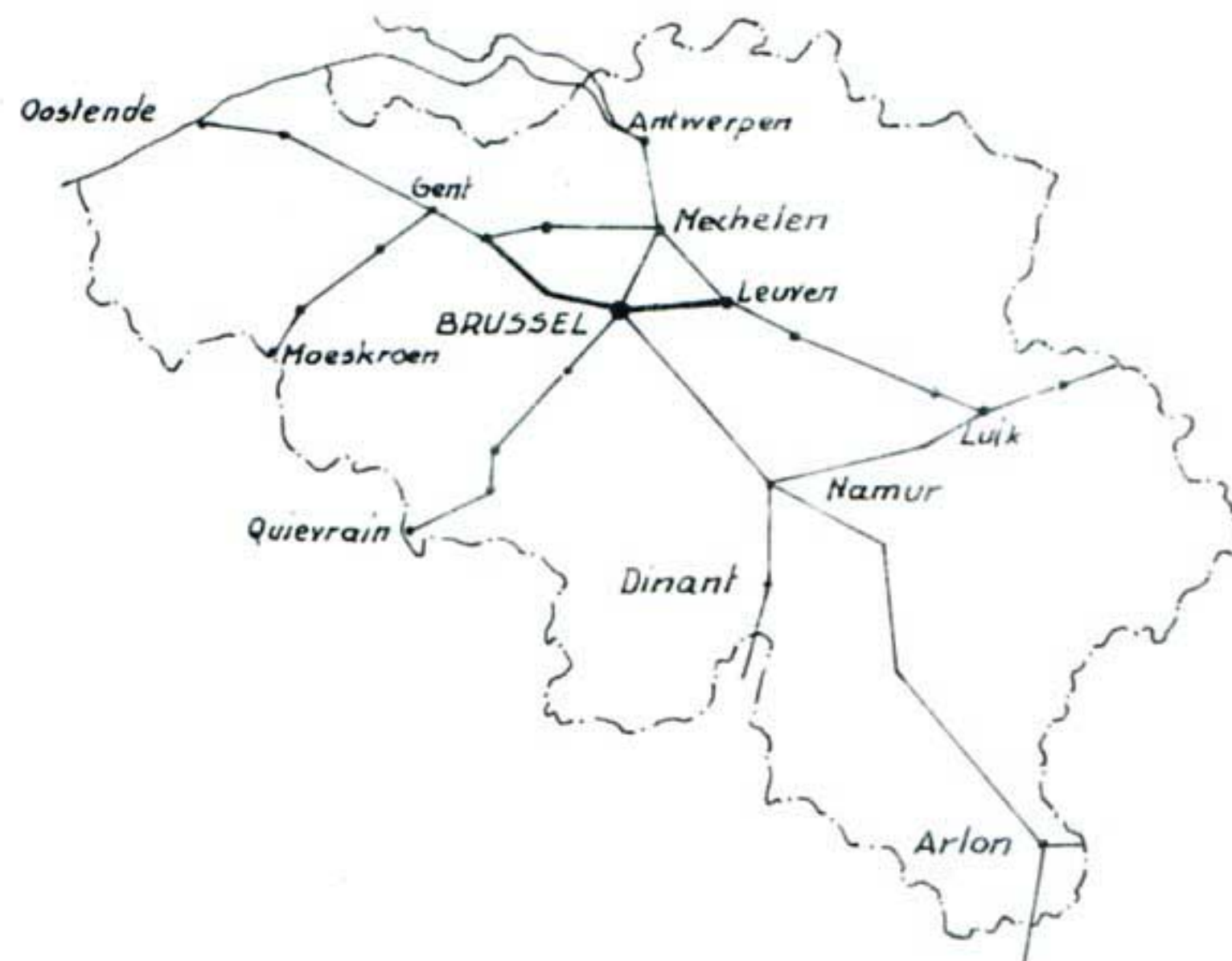
Langs de Vesdervallei zou de oosterlijn kronkelend opklimmen. Van Luik, over Verviers tot aan de Duitse grens, zou men twintig tunnels graven en talrijke bruggen slaan".

(30) Spoorwegarchief "De Mijlpaal": "Rapport présenté aux chambres législatives" op 12.11.1839 door de minister van openbare werken.

Mechelen, centraal punt van de Belgische spoorwegen  
(toestand 1843)



Brussel in feite centrum van de Belgische spoorwegen  
(Toestand 1866, beperkt tot de hoofdlijnen)



In 1846 liep het spoorverkeer tussen noord en zuid in ons land reeds over Brussel, doch tussen oost en west liep het nog altijd over Mechelen. Waarom de hoofdstad niet rechtstreeks met een spoor verbinden met Gent en Leuven?

Zodra de Mechelaars dit opzet vernamen, stuurde het schepencollege op 27.6.1846 een verzoekschrift van elf bladzijden naar koning Leopold I (31). Al op 4 juli werd er een afvaardiging van het Mechelse stadsbestuur door hem ontvangen (32).

De evolutie was niet te stuiten. Op 1.5.1856 werd de nieuwe spoorlijn Brussel-Aalst-Schellebelle geopend. Tien jaar later, op 17.12.1866, was het de beurt aan de spoorweg Brussel-Leuven.

Op 5.6.1871 werd de verbinding Groendreefstation-Bogardenstation afgeschaft, toen men voor het goederenvervoer het ringspoor opende, dat het Zuidstation met de noorder-, wester- en oosterlijnen verbond (33). Ontegensprekelijk was Brussel nu in feite het centrum van de Belgische spoorwegen geworden! Voor de Mechelaars viel deze nederlaag moeilijk te verteren; de geschiedenis herhaalde zich.

Mechelen was eertijds (34):

- juridische hoofdstad der Nederlanden door de vestiging van het Parlement/Grote Raad (1474-1796);
- hof- en hoofdstad der Nederlanden onder het bewind van landvoogdes Margaretha van Oostenrijk (1507-1530);
- kerkelijke hoofdstad der Nederlanden sinds de oprichting van het primaat-aartsbisdom Mechelen (1559).

Vóór de 16<sup>e</sup> eeuw was Brussel niet belangrijker dan Mechelen, doch in die eeuw wist het zich hiervan te distanciëren:

- toen het hof van Maria van Hongarije, landvoogdes der Nederlanden, zich van Mechelen naar Brussel verplaatste (1546);
- door het graven van het kanaal naar de Rupel schakelde Brussel de stad Mechelen uit als etappeplaats (1561);
- zelfs de eerste kardinaal Granvelle vertoefde liever te Brussel dan in zijn paleis te Mechelen (1559-1565).

### 3. Het Mechelse Arsenal verloor zijn monopoliepositie.

Van 1835 tot 1843 legde de Staat 559 km spoorwegen aan; hij bezat de beste lijnen voor de economie van het land en verzekerde het sterkste en gunstigste deel van het internationale verkeer. Het succes van de spoorwegen bewees dat men veel geld kon verdienen met het exploiteren van spoorlijnen. Nu de privé-nijverheid hierover voldoende op de hoogte was, wilde ze het monopolie van de Staat breken en drong ze aan tot het verlenen van concessies.

---

(31) Stadsarchief Mechelen — bundel 765.

(32) Stadsarchief Mechelen: "Oudheden van Mechelen" van Steurs — blz. 21:  
"De delegatie was samengesteld uit de burgemeester De Pauw, de schepenen: Ketelaars, Broers, Van den Branden, de Reeth en de raadsleden Fris en du Trieu".

(33) "De geschiedenis van de Belgische Spoorwegen" van LAMALLE — blz. 34.

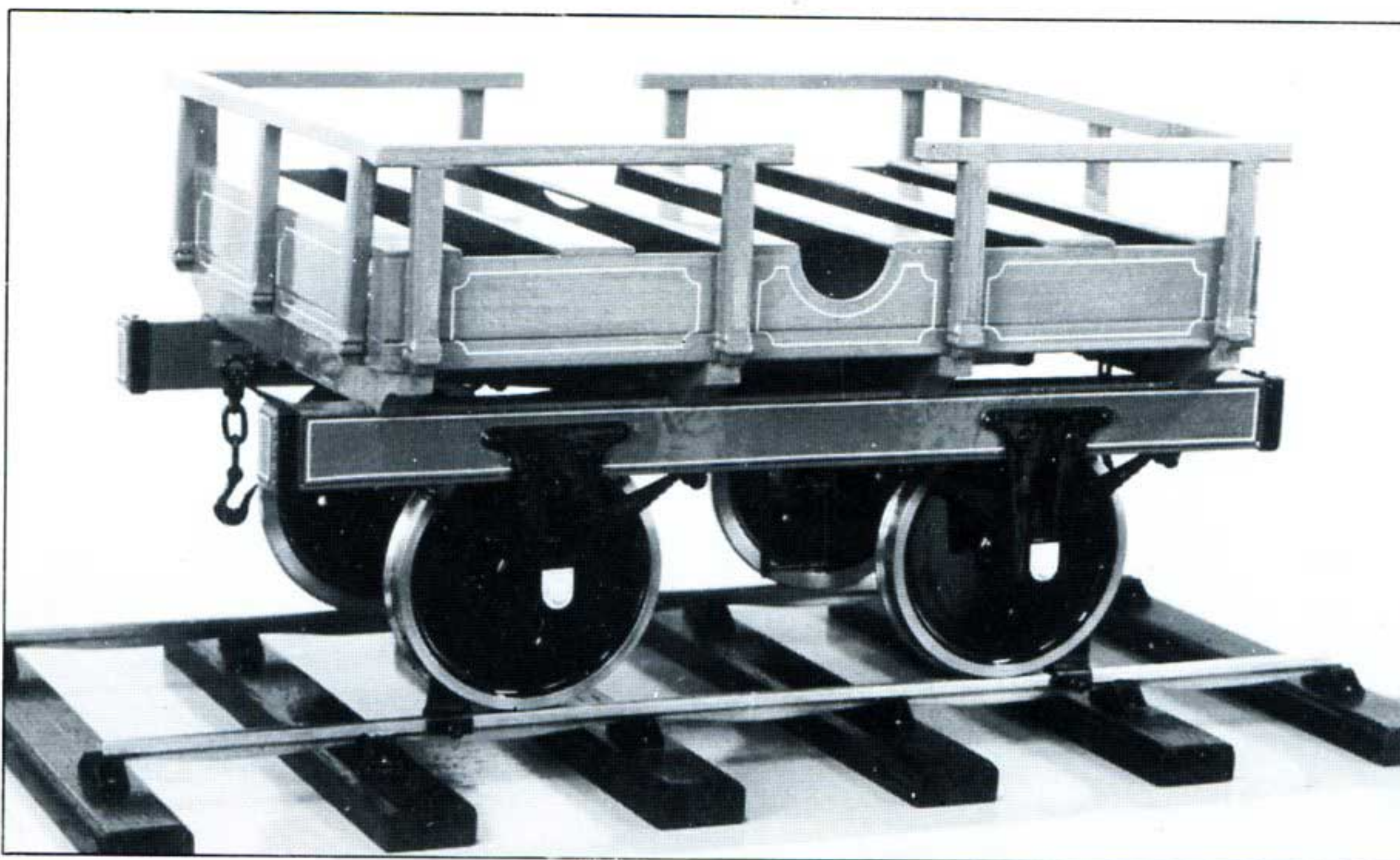
(34) De stad Mechelen — zie bijlage 5.

Na 1843 ziet de Staat er praktisch van af nog andere lijnen te bouwen (35). De concessies kregen zulk een uitbreiding, dat eind 1870 op de 3136 km van het Belgische net de Staat er slechts 869 exploiteerde. De voordelen van de concessies gingen vaak naar het grootkapitaal, doch de nadelen naar de Staat.

De regering vreesde in 1869 dat het Belgische spoorwegnet zijn nationaal karakter zou verliezen. Ze liet een wet stemmen die aan de Belgische spoorwegmaatschappijen verbood hun rechten en hun concessies af te staan zonder de goedkeuring van de regering. Vermoedelijk bleef hierdoor ons land buiten de oorlog van 1870 tussen Frankrijk en Duitsland.

Bovendien besloot de Staat tot geleidelijke naasting van de privélijnen. In 1870 nam hij reeds de exploitatie over van 600 km spoorweg. Vóór de oorlog 1914-1918 exploiteerde de Staat 4.786 km, terwijl de maatschappijen er nog slechts 275 hadden. Na de tweede wereldoorlog kwamen alle spoorlijnen aan de Staat.

Vóór de concessieperiode bestond er maar éne centrale werkplaats, het Arsenal te Mechelen, voor het herstellen van het spoorwagematerieel van de Staat. Daar de privé-maatschappijen hun eigen werkplaatsen hadden en deze door de Staat overgenomen werden bij de naasting van hun maatschappij, verloor het Arsenal zijn monopoliepositie. Zo behoorde de huidige centrale werkplaats Leuven tot de "Société de l'Est-Belge". Het K.B. van 22.6.1863 gaf toestemming om voor deze werkplaats 6,6 ha grond te onteigenen (36).



Niet-overdekte char-à-bancs van de tweede generatie.

Verkleind model op schaal 1/10 gebouwd door leden van "De Mijlpaal".

Men was nog lange tijd verplicht de goederenwagens te gebruiken voor het reizigersvervoer.

(35) "De geschiedenis van de Belgische Spoorwegen" van LAMALLE — blz. 39:

"Tussen 1845 en 1870 bouwde de Staat slechts:

— in 1850, de lijn Tielt-Lichtervelde (17,2 km);

— in 1857, de lijn Kontich-Lier (6,6 km);

— in 1866, de lijn Brussel-Leuven (23,9 km)".

(36) Staatsblad van 26.6.1863.





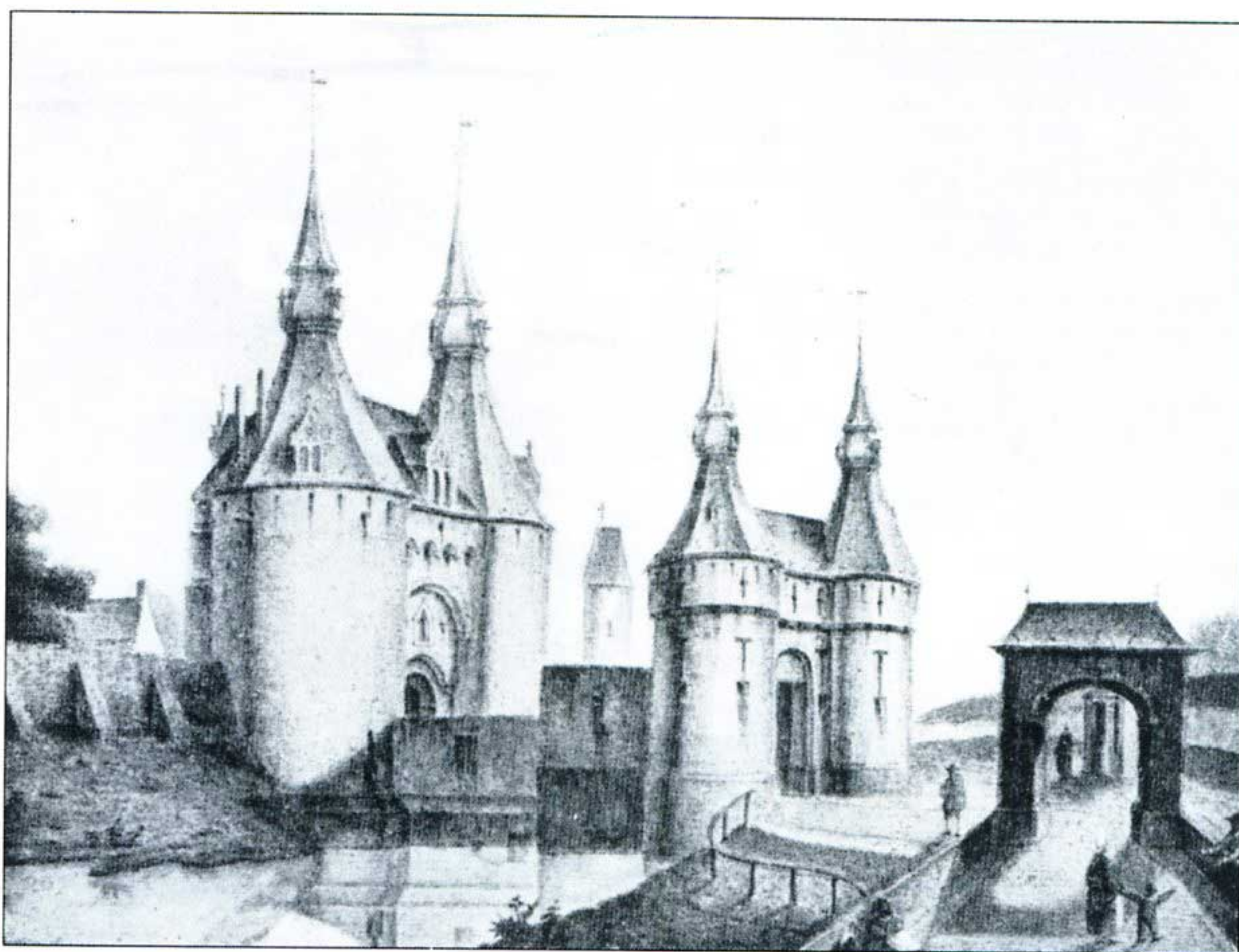
### III. LEVENSLLOOP VAN DE ONFORTUINLIJKE MIJLPAAL.

#### 1. De mijlpaal in het centrale punt (1835-1838).

Vanaf 7.5.1835 werd de enkelsporige lijn Mechelen-Brussel voor het publiek opengesteld; de treinen werden door de reizigers bestormd en opgeëist :

— *Sedert eergisteren zijn de vertrekken en de aankomsten der treinen regelmatig (37). Telkens is men verplicht reizigers te weigeren. De toeloop van vreemdelingen groeit van dag tot dag; de hotels zijn vol.*

— *Zondag 24 mei reed de Olifant driemaal over en weer met 19 wagens, 2 chars-à-bancs en 1 diligence. Daar telkens de plaatsen bezet waren, werden er 3.852 personen vervoerd (38).*



De Brusselsepoort in 1780.

Stadsarchief Mechelen.

Gebouwd in de 13<sup>e</sup> of de 14<sup>e</sup> eeuw.

Karel II van Spanje gaf op 17.3.1698 aan Mechelen octrooi om de steenweg Zemst-Drie Fontyne (Vilvoorde) aan te leggen. Voordien liep het wegverkeer Mechelen - Brussel langs de oude Brusselsepoort en de huidige Tervuursesteenweg. Toen kreeg deze poort de naam "Nieuwe Brusselsepoort", terwijl ze oorspronkelijk "Overste poort" heette. Het is de enige van de twaalf stadspoorten die nog bestaat.

De buitenpoort en de bolwerken werden in 1782 afgebroken (bevel van Jozef II van Oostenrijk).

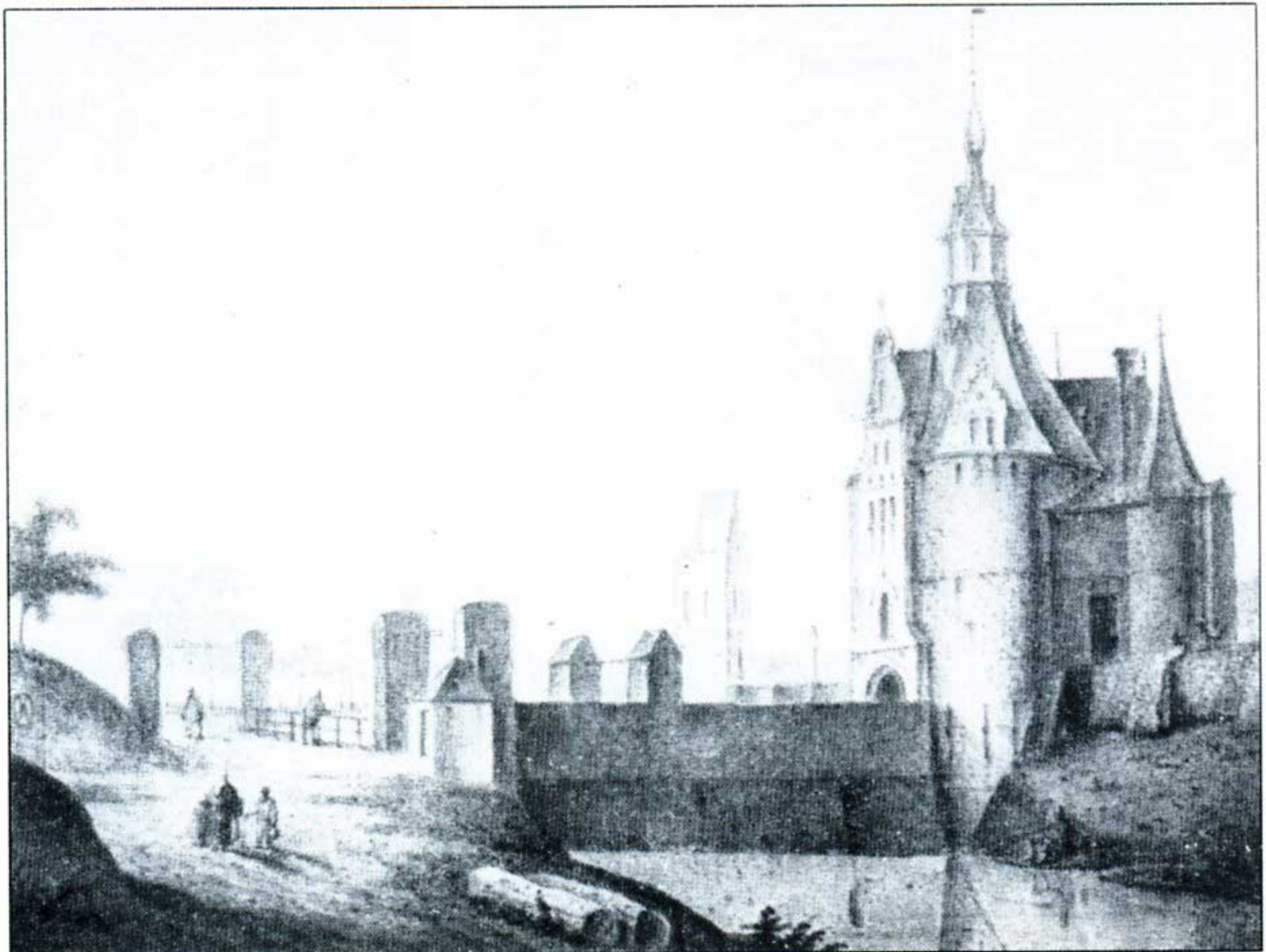
(37) Staatsblad van 10.5.1835.

(38) Staatsblad van 27.5.1835.

- *Velen onzer landgenoten deden de uitstap per spoor Brussel-Mechelen (39). Allen zijn het erover eens dat deze ontzaglijke sociale verbetering een noodzaak was.*  
*Van Oostende tot Brugge, van Gent tot aan de mijlpaal te Mechelen en van hieruit tot Leuven, Luik en Keulen is alles in actie.*
- *Van 7 mei tot 31 juli 1835 werden er 81.845 personen vervoerd van Brussel naar Mechelen en 79.687 in tegengestelde richting” (40).*

Men was nog lange tijd verplicht de goederenwagens, tijdelijk uitgerust met banken, te gebruiken voor het reizigersvervoer. De spoorweg bleek dus rendabel te zijn en men kon zonder vrees verder de geplande lijnen aanleggen.

Bij wijze van spreken kon de mijlpaal over de Leuvensevaart heen de drukte van de reizigers achter Coloma gadeslaan. Midden het groen domineerde hij het Ganzenveld en stond er volledig in harmonie met het decor van de Brusselsepoort, de oude Brusselsepoort, de Egmonttoren, de Hanswijkkerk, het domein van Boutersem en het hof van Coloma (41).



De oude Brusselsepoort in 1780.

Stadsarchief Mechelen.

Gebouwd in de 13<sup>e</sup> of de 14<sup>e</sup> eeuw.

Buitenpoort en bolwerken gesloopt in 1782 (bevel van Jozef II van Oostenrijk).

Binnenpoort gesloopt in 1839.

Tot in de 17<sup>e</sup> eeuw liep het wegverkeer tussen Mechelen en Brussel langs deze poort en de huidige Tervuursesteenweg.

(39) Staatsblad van 17.6.1835.

(40) Staatsblad van 14.8.1835.

(41) Het gehucht Hanswijk — zie bijlage 6.  
Het hof van Coloma — zie bijlage 7.

De gietijzeren enkelsporige draaibrug over de Leuvensevaart kwam klaar in april 1836, zodat de noorderlijn, Mechelen-Antwerpen, op 3.5.1836 kon in gebruik genomen worden (42).

In 1835 stonden velen nog sceptisch t.o.v. de toekomstmogelijkheden van de spoorwegen. Het duurde echter niet lang of in plaats van vijandigheid kwam naijver om van de voordelen van de spoorweg te kunnen genieten. Men smeekte en wedijverde met alle middelen om de spoorweg toch door zijn gemeente te krijgen. Zo had de stad Mechelen zich praktisch afzijdig gehouden van de openingsplechtigheid van 5.5.1835. Er is alleszins geen woord over terug te vinden in de ons bewaard gebleven verslagen van het schepencollege (43).

Eindelijk had Mechelen het uitzonderlijke belang begrepen van zijn centrale station; het organiseerde de plechtigheid aan de mijlpaal op 3.5.1836 en stelde er zelfs drie versierde tenten op.

*"Den 3 Mei 1836 te 11 h 30 vertrokken gelijktijdig volgende konvoeien (44): twee uit Brussel, gesleept door de "Belg" en de "Stephenson" met de ministers, de gouverneur van Brabant, de senatoren en volksvertegenwoordigers, de gemeenteraad van Brussel en een groot aantal genodigden; een derde konvooi vanuit Antwerpen, gesleept door de nieuwe locomotief "de Antwerpenaar", met de stedelijke- en provinciale autoriteiten van Antwerpen.*

*Aangekomen te Mechelen, juist na de middag, begaven deze personaliteiten zich naar de tenten opgericht in het station. Aan de voet van de mijlpaal werden er gedenkpenningen van de eerste spoorweg uitgedeeld".*

*Tegen 2 h vertrokken de drie treinen naar Antwerpen. De "Antwerpenaar" reed voorop, gevolgd door de "Belg" en de "Stephenson". Deze laatste trein was speciaal bevlagd en droeg de wapens van de negen provincies".*

Voor de plechtige opening op 2.1.1837 van de westerlijn, Mechelen-Dendermonde, werd er een gelijkaardig programma gevolgd (45). Eerst kwamen er, aan de voet van de mijlpaal, treinen uit Brussel en Antwerpen. Toen de "Bayard" uit Dendermonde stopte, speelde het muziekkorps van de "Jagers te voet", er klonken kanonschoten en de menigte juichte toe. Na een korte plechtigheid aan de mijlpaal reden de treinen met de Bayard voorop, naar Dendermonde.

Op 22.8.1837 reisde Victor Hugo heen en weer van Brussel naar Antwerpen, hij schreef hierover (46):

*"Ik zat in het eerste rijtuig. Voor mij werd de locomotief met een verschrikkelijk lawaai gestookt. Het is heel moeilijk zich in te beelden, dat het ijzeren paard geen waarachtig dier is. Men hoort het tijdens de rust snuiven, bij het vertrek proesten, onderweg briesen. Het zweet, beeft, hinnikt, vertraagt, wordt driftig, werpt zolang de rit duurt gloeiende kolen uit en loost kokend water. Enorme vonken springen voortdurend uit zijn wielen of hoeven en zijn adem vliegt boven uw hoofd weg in schone witte rookwolken, die door de bomen langs de weg verscheurd worden.*

---

(42) Staatsblad van 31.5.1835: "De grondwerken en de kunstwerken tussen Mechelen en Antwerpen werden toegewezen aan de Mechelse aannemer BOUILLET; het werk moest tegen 1 september gedaan zijn".

(43) "Spoorwegkronieken" van ROGIER: "Verslagen van het Mechelse schepencollege van 2 en 9 mei 1835".

(44) "Malines, centre des chemins de fer" van BONNY — blz. 196.

(45) "Malines, centre des chemins de fer belges" van BONNY — blz. 197.

(46) Vrije vertaling uit "Spoorwegkronieken" van ROGIER.

*Nu is het wel zo dat men het ijzeren paard niet moet zien; ziet men het toch, dan is het uit met de poëzie. Hoort men het, dan lijkt het een monster; ziet men het, dan is het slechts een machine. Het is de treurige ziekte van onze tijd; vóór alles het nuttige, nooit het schone”.*

Niets was meer waar! In het centrale station te Mechelen, bouwde men toen volop aan het Arsenaal, op een terrein van een tiental hectaren gelegen tussen de Leuvensesteenweg en de in aanleg zijnde spoorlijn Mechelen-Leuven. Wat zou er nog overblijven van het mooie Ganzenveld?

*”De talrijke gebouwen (47), die in het Mechelse station oprijzen, verbazen de voorbijgangers: werkplaatsen in vierkant gebouwd, hangars voor rijtuigen en een locomotiefdepot voor veertig locomotieven. Nog andere gebouwen voor de centrale administraties van gans de spoorweg. Waarlijk, het wordt een hele stad”.*

De mijlpaal had een buur gekregen, het stationsgebouw, een eenvoudig bouwwerk met een gevellengte van 61,6 m. Boven zijn pannendak stond een kleine vierkante toren met aan elke zijde een uurwerk. Langs de kant der ontvangstsporen beschermde een beglaasd afdak de reizigers tegen weer en wind. De mijlpaal en het stationsgebouw stonden op dezelfde aslijn, de initiale nullijn, van waaruit de afstanden op de spoorlijnen werden uitgezet.

Met de aanleg van de spoorweg Mechelen-Leuven, de oosterlijn, was men begonnen in juni 1836; ze kon op 10.9.1837 geopend worden. De minister van openbare werken voorzag volgend programma :

*”De konvooien, bestaende uit versierde rijtuigen, zullen vertrekken van Loven, Brussel, Antwerpen en Dendermonde en aen brengen ter middensectie te Mechelen de burgerlijke en krijgsoverheden, ter plechtigheid uitgenodigd (48).*

*Den algemeenen trein, waarbij zich zullen vervoegen de overheden der stad Mechelen, zal zich in beweging stellen, om aen de statie van Loven aen te komen ten 2 uren, in de hier bepaalde orde :*



Het eerste Mechelse station met zijn klokketorentje.

Gebouwd in 1836 - 1837;  
gesloopt in 1888.

Spoorwegarchief  
”De Mijlpaal”.

(47) Staatsblad van 2.9.1837.

(48) “Spoorwegkronieken” van ROGIER.

*Konvoi van Loven (gesleept door de Justius Lipsius), konvoi van Dendermonde, Mechelen en Antwerpen verenigd, konvoi van Brussel.*

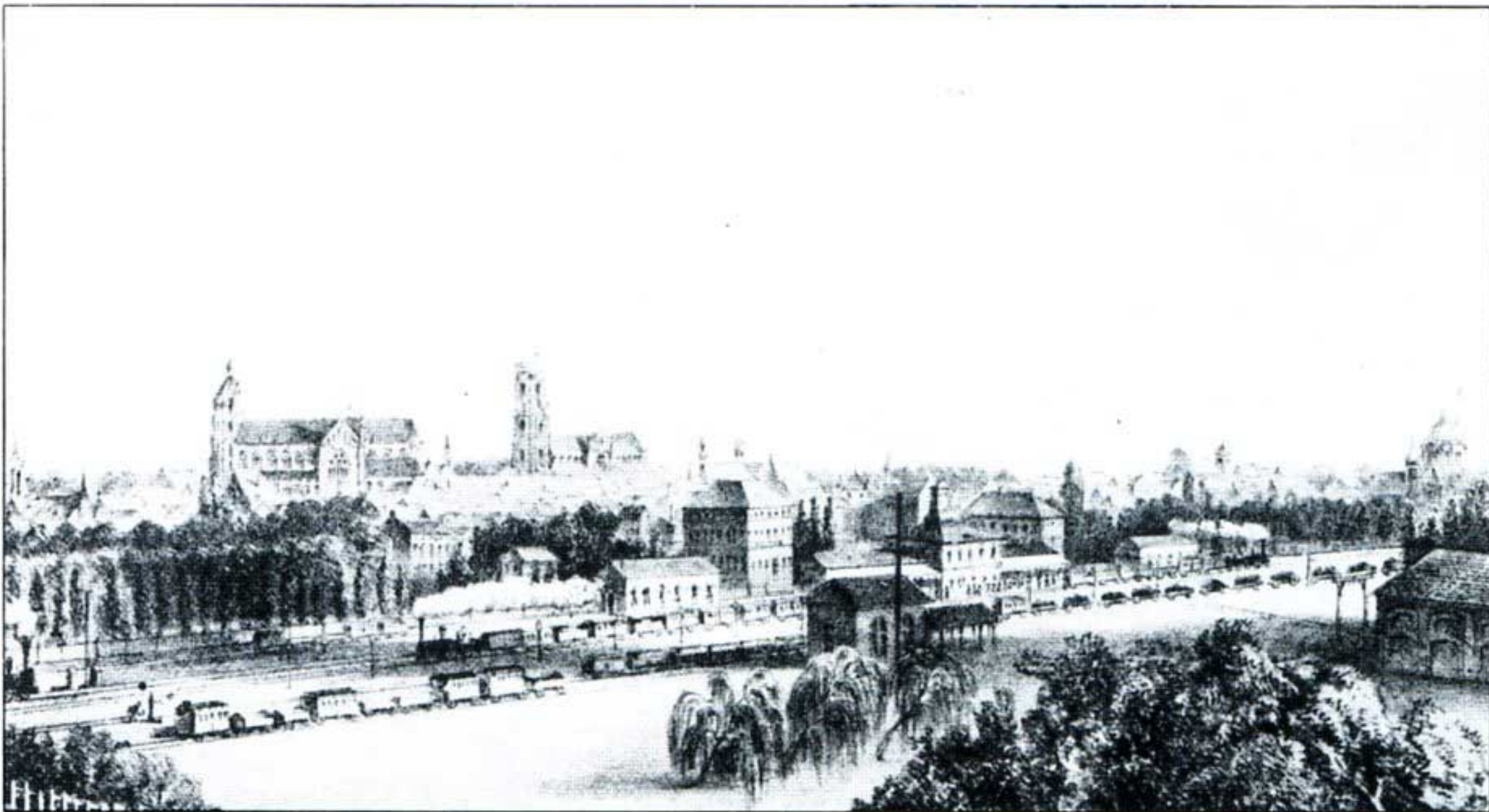
*Losbrandingen van het geschut zullen aankondigen het vertrek der konvoyen van Loven, Brussel, Antwerpen, Dendermonde en Mechelen, alsook derselve doortrek aan de tusschen-statiën. Het geschut van de stad en het gelui der klokken zullen bekend maken de aankomst van den algemeenen trein te Loven.*

*Een tent, geschikt tot het ontvangen van Hunne Majesteiten zal gesteld worden aan de statie van Loven”.*

De ceremonie aan de mijlpaal op 28.9.1837, ter gelegenheid van het doortrekken van de westerlijn tot Gent, werd andermaal door de stad Mechelen georganiseerd (49).

Bij de opening van de spoorlijnen Tienen-Ans op 2.4.1838, Gent-Brugge op 12.8.1838 en Brugge-Oostende op 28.8.1838, werden telkens kanonschoten gelost te Mechelen.

De eerste sporen in het centrale station Mechelen waren bestemd voor de treinen naar Antwerpen en Brussel. Oostwaarts met een wijde bocht ging het spoor naar Leuven. Zuidwaarts liepen de sporen van de noorder- en oosterlijn samen bij de enkelsporige draaibrug over de vaart, om aan de overzijde te splitsen in de zuiderlijn naar Brussel en de westerlijn naar Dendermonde.

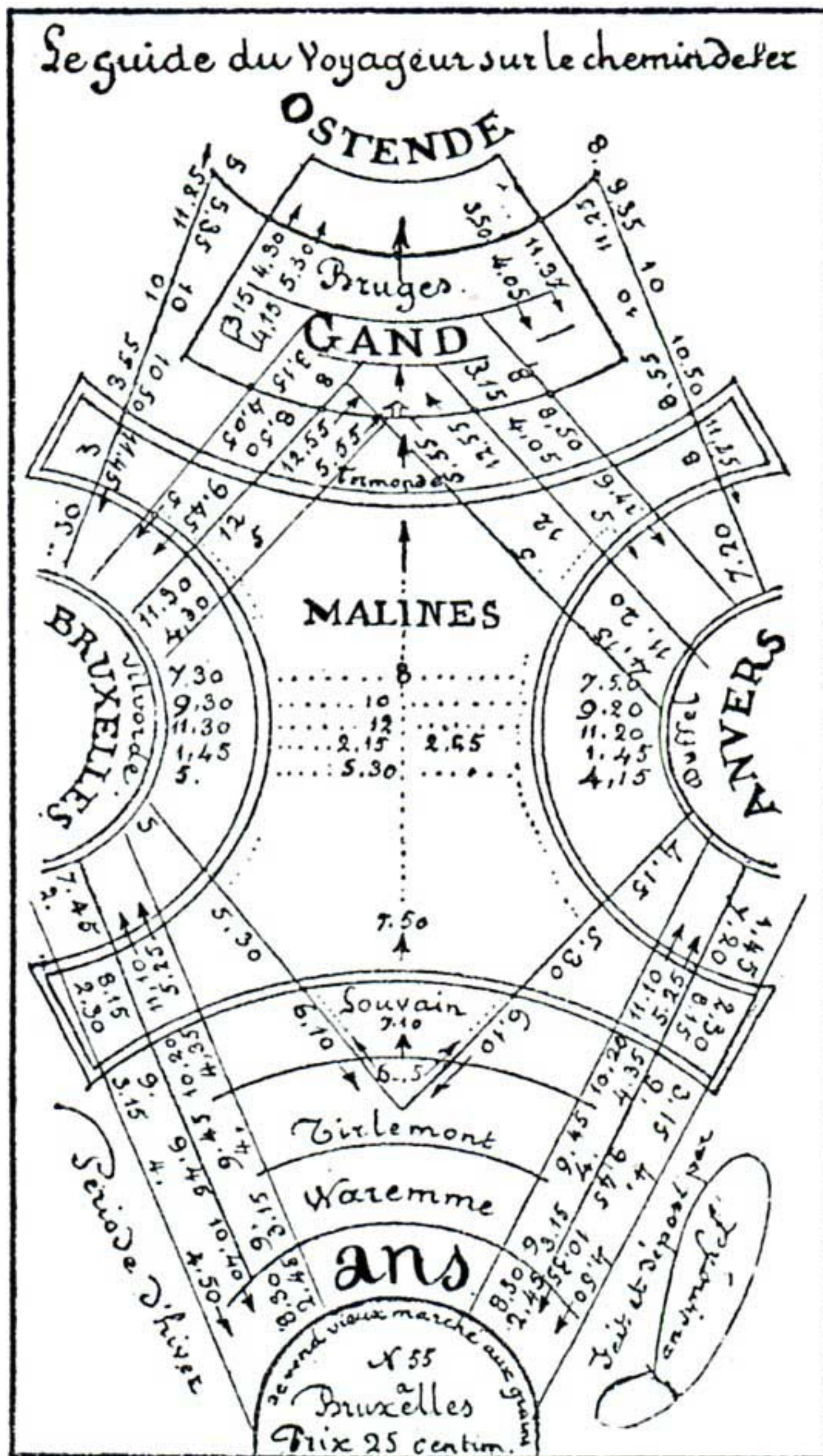


Het eerste Mechelse station.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Mechelen was gedurende decennia de draaischijf van de Belgische staatsspoorwegen, daarom sprak men er van "het Centrale Station".

(49) "Gazet van Mechelen" van 29.9.1837 toont een uitnodigingskaart, afgeleverd door het Mechelse stadsbestuur, voor het bijwonen van de plechtigheid op 28.9.1837.



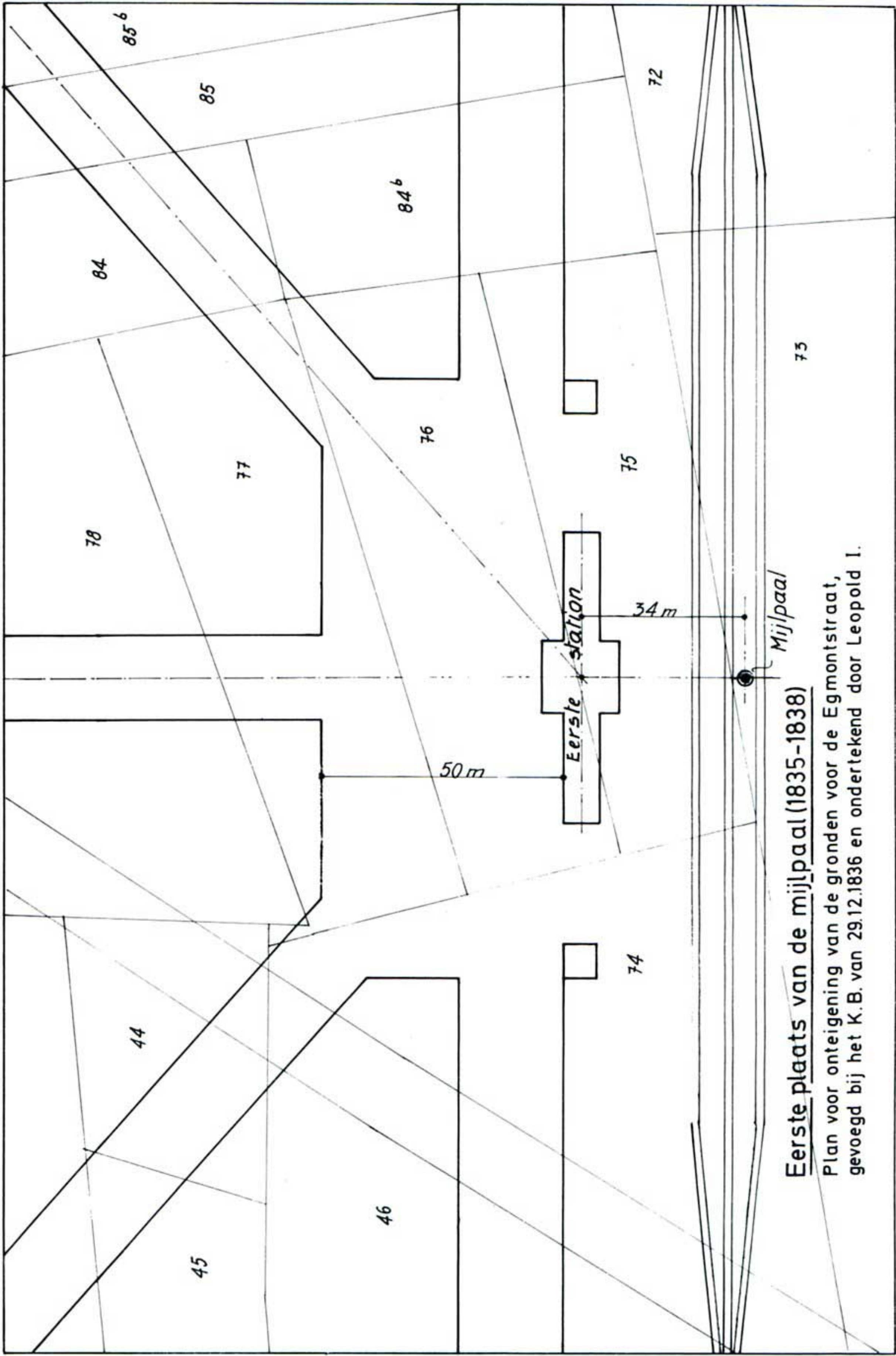
(Brussel, Koninklijke Bibliotheek, Prentenkabinet.)

Een der eerste spoorweggidsen (1838 ?).

De namen der stations zijn gericht van Oost (onderaan) naar West (bovenaan) en van Zuid (links) naar Noord (rechts). Naast elke naam staan de vertrek- en doorgangsuren van de treinen. Bijvoorbeeld: een trein verlaat Brussel om 5 u en komt om 6 u 10 in Leuven toe; een andere verlaat Antwerpen om 7 u 20 en over Mechelen en Gent komt hij om 11 u 25 in Brugge toe, enz. Mechelen is het knooppunt van het hele spoorwegnet; de op blz. 52 afgedrukte kaart en de gids bewijzen het overduidelijk. — Deze gids, opgemaakt en gedeponereerd door Vansynchel (?), werd 25 centiem verkocht in n<sup>o</sup> 55 op de Oude Graanmarkt te Brussel. Hij werd vermoedelijk in 1838 opgemaakt; hij vermeldt immers slechts de lijnen die in dat jaar voltooid waren. Hoogte van het bedrukte blad: 12 cm.

Rond 1838 bleef een "treinboek" nog beperkt tot een eenvoudige voorstelling. Alle konvooien uit de vier windrichtingen gaven nog verbindinggelegenheden in het centrale station van Mechelen.

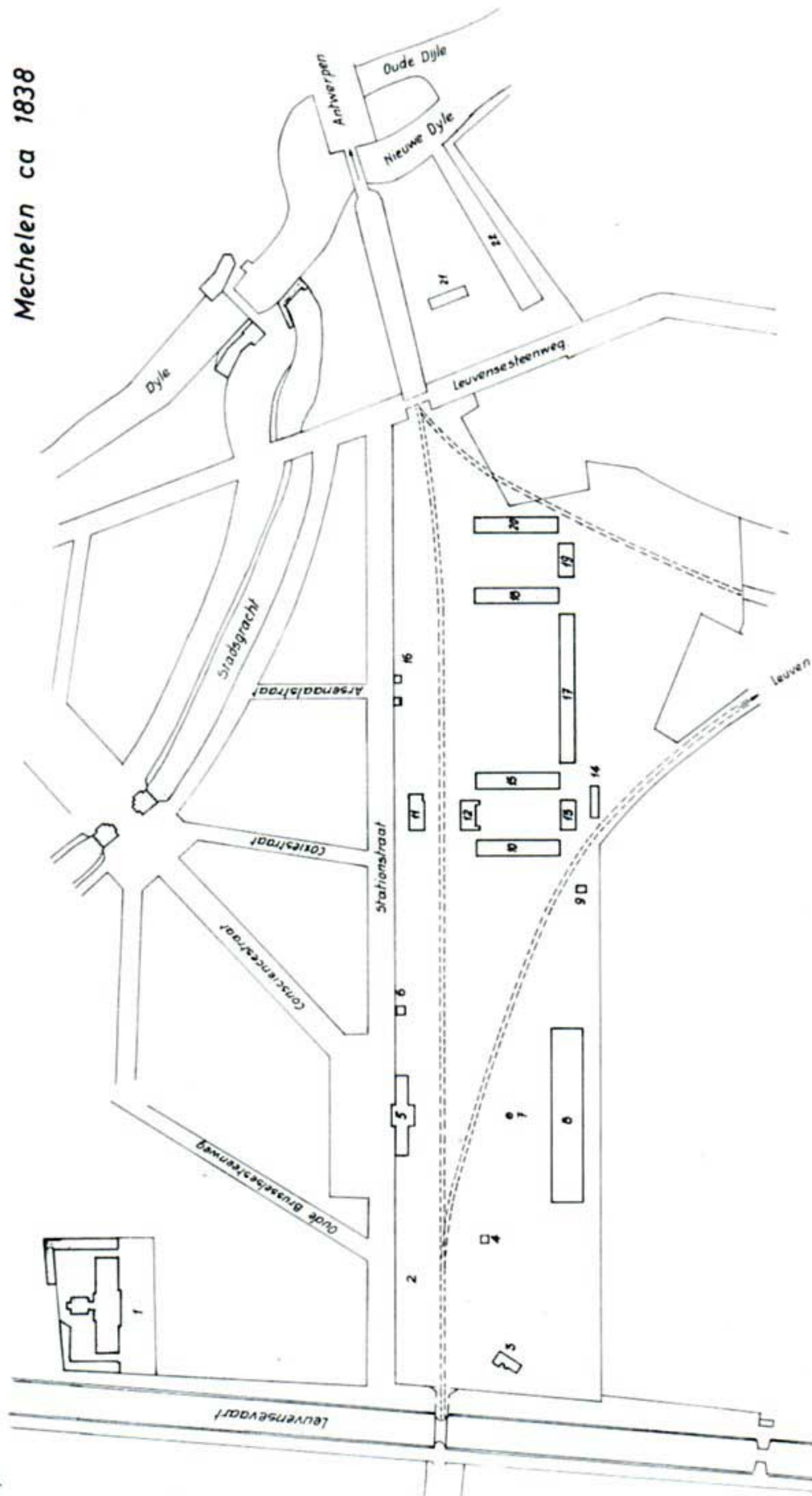
(50) Koninklijke Bibliotheek te Brussel, Prentenkabinet: "Een der eerste spoorweggidsen" 1838.



**Eerste plaats van de mijlpaal (1835-1838)**

Plan voor onteigening van de gronden voor de Egmontstraat, gevoegd bij het K.B. van 29.12.1836 en ondertekend door Leopold I.

# Centraal Station van Mechelen ca 1838



**Legende**

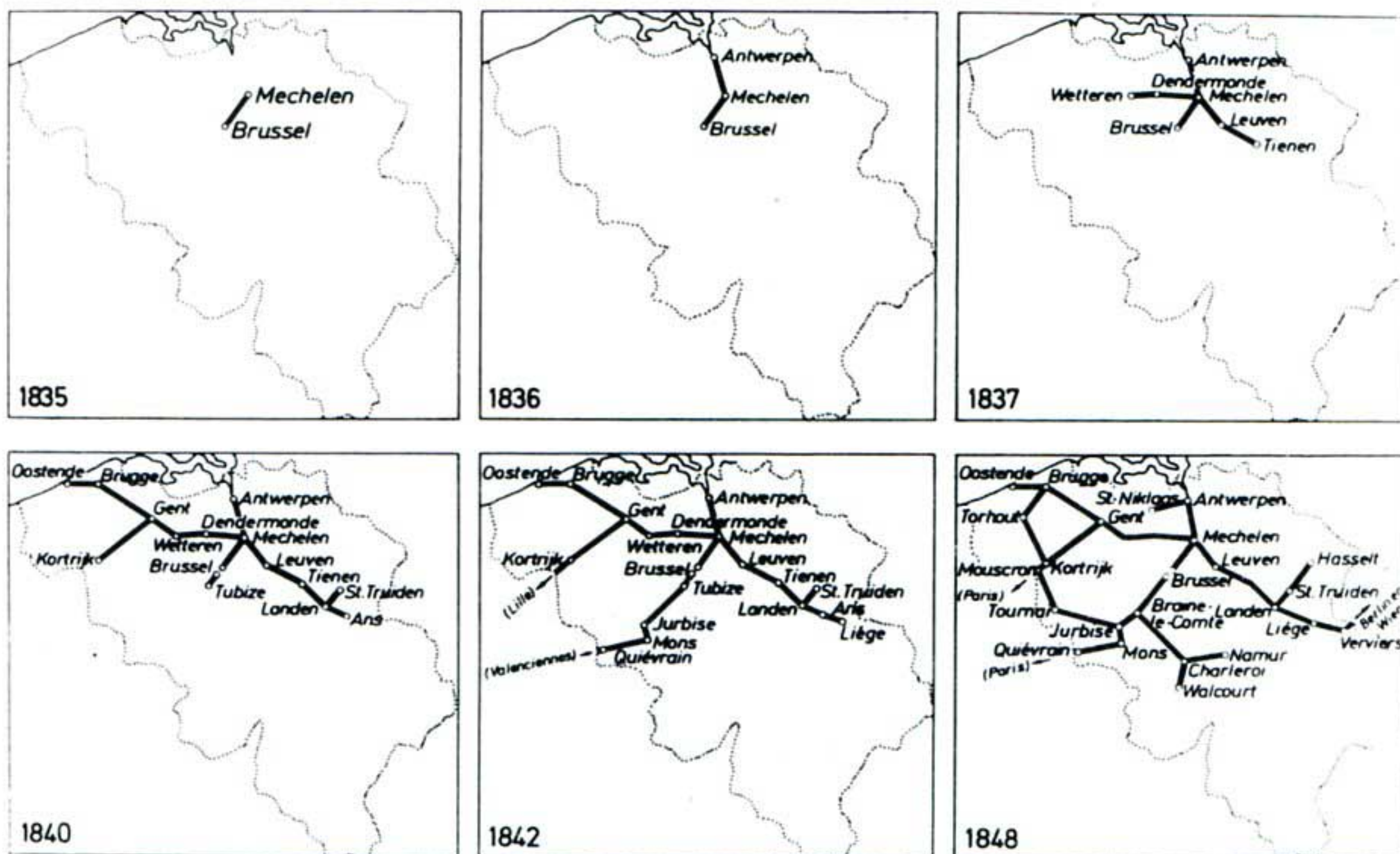
- 1. Koarsenfabriek - later Centraal depot
- 2. Laad- en losplaats goederen
- 3. Woning stationchef
- 4. Waterkasleel
- 5. Ontvangsgebouw
- 6. Mijlpaal
- 7. Remise voor rijtuigen
- 8. Opsluwerf en grote herstellingen
- 9. Lokomotiefdepot Westlijn
- 10. Lokomotiefdepot Oostlijn
- 11. Draaierij
- 12. Ingang, portiers, nachtwakers
- 13. Schrijnwerkerij, schilderswerf
- 14. Smidse- bevoorradings magazijn
- 15. IJermagazijn
- 16. Magazijn - burelen
- 17. Dendermondse
- 18. Brussel
- 19. Gekesovens
- 20. Dak voor kolenschepes



In het centrale station te Mechelen gaven de konvooien komende van Antwerpen, Brussel, Dendermonde en Leuven mekaar verbindinggelegenheden. Zij kwamen allen ongeveer op hetzelfde moment in het station toe en enkele minuten volstonden om de reizigers toe te laten van trein te wisselen (50).

Daar nu de vier belangrijke spoorlijnen mekaar te Mechelen ontmoetten, besloot de gemeenteraad van 2.9.1838 dit feit in oktober te vieren (51). Tevens zou de nieuwe straat, de rechtstreekse verbinding van de stad met het station, geopend worden (52). Omdat deze straat grotendeels over de eigendom van het vroeger hof van Egmont liep (53), kreeg ze de naam van Egmontstraat (54).

Spijtig moest de Egmonttoren (55), een vierhoekig gebouw van 5,5 m op 4,8 m en 27,5 m hoog, afgebroken worden, daar de nieuwe straat 2,8 m lager lag en op slechts anderhalve meter afstand van deze toren liep (56). Doch voor de stad Mechelen waren geen offers meer te zwaar om de spoorweg in haar stadsbeeld te integreren (57).



Evolutie van het spoorweganet.

Spoorwegarchief N.M.B.S.

Het oorspronkelijk stervormige net rond Mechelen evolueerde vlug naar een net met mazen over gans het land gespannen.

- (51) "Malines, centre des chemins de fer belges" van BONNY — blz. 197.
- (52) Stadsarchief Mechelen: "Plan de la nouvelle rue conduisant à la station centrale du chemin de fer à Malines". Approuvé pour être annexé à notre arrêté du 29.12.1836 (get.) Leopold I.
- (53) Het hof van Egmont — zie bijlage 8.
- (54) "Namen der straten van Mechelen" van VAN CASTER — blz. 81:  
 "Nadat door de wet van 1.5.1834 het middenpunt der ijzeren wegen te Mechelen gesteld was, besloot het stadsbestuur, den 24.5.1836, eene nieuwe straat te openen om de stad rechtstreeks met de standplaats van den ijzeren weg te verbinden. De werken begonnen in 1837. De ruime plaats en de straat kregen de naam van Egmont".
- (55) "Namen der straten van Mechelen" van VAN CASTER — blz. 225.
- (56) "Mechelse kronieken" van BERLEMONT — blz. 303:  
 "Vrijdag 31.1.1840 begonst men de afbraak van den toren der Putterij".
- (57) Stadsarchief Mechelen — bundel 764:  
 "De afbraak van de Egmonttoren, zonder advies van de regering, gaf aanleiding tot heftige polemieken".

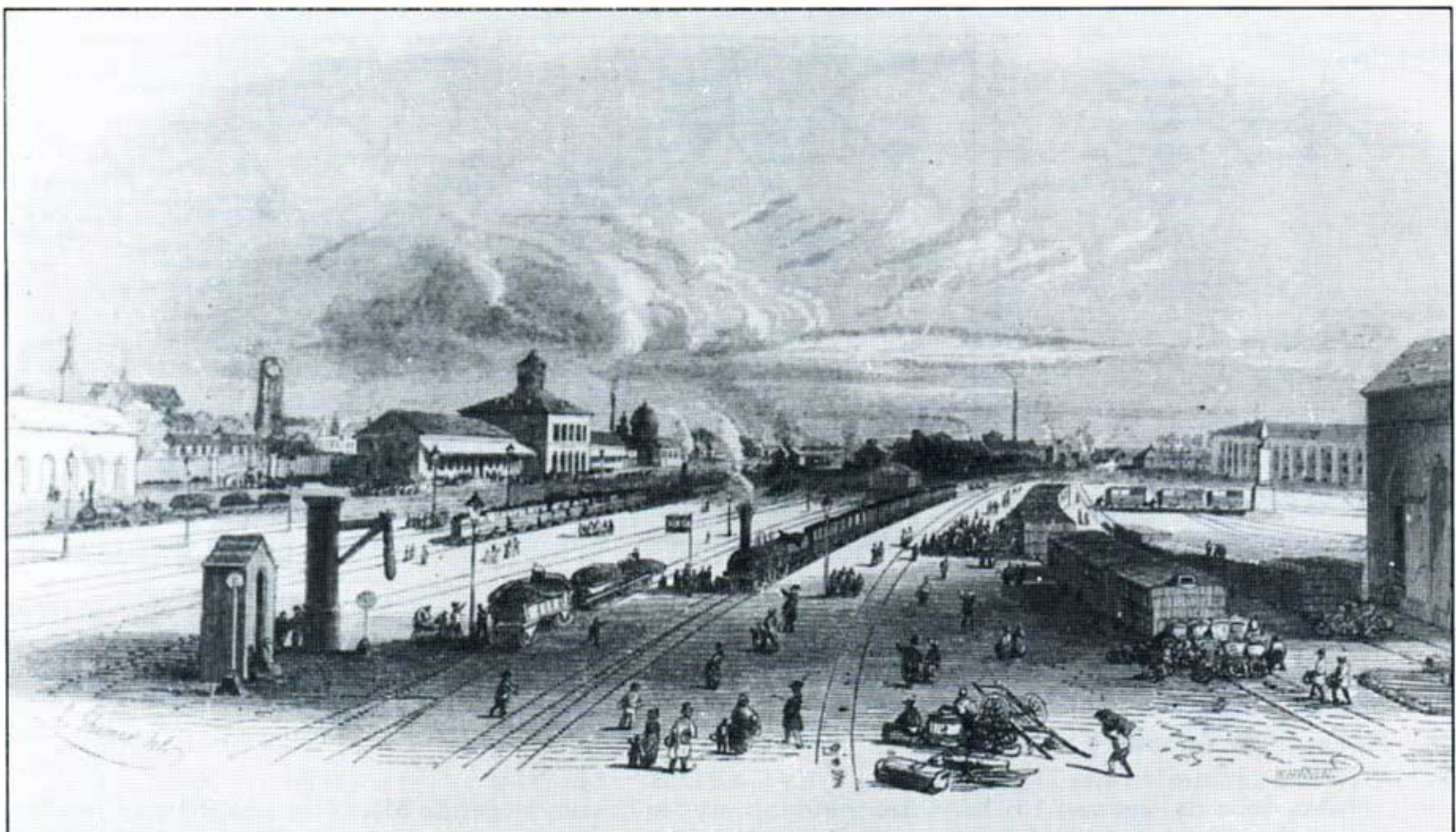
## 2. De mijlpaal verplaatst op de initiale nullijn (1838-1878).

De enkelsporige lijnen uit de beginperiode bleken vrij vlug ontoereikend voor het snel aangroeiende verkeer. Reeds op 22.10.1835 kondigde het Staatsblad de aanbesteding aan van een tweede spoor Mechelen-Brussel. Het traject Brussel-Mechelen-Antwerpen werd op 15.7.1838 voor de eerste maal op twee sporen bereden, terwijl de lijn Gent-Mechelen-Ans op 21.10.1842 op dubbel spoor kwam.

Met het oog op de economie van het land werd het in 1837 dringend tijd opnieuw aan het vooropgestelde doel, aan het goederenvervoer per spoor te denken. De modaliteiten hiertoe verschenen in het Staatsblad van 21.6.1837. In de beginperiode reden er gemengde reizigers- en goederentreinen. Het goederenvervoer per spoor kwam pas einde 1838 op dreef, deels te wijten aan de concurrentie van het wegvervoer, doch vooral aan gebrek van goederenwagens, zoals volgende statistiek het aantoont (58):

— op 1.05.1835:	3 locomotieven,	40 rijtuigen en	4 goederenwagens
— op 1.05.1836:	8	62	4
— op 1.01.1837:	12	102	8
— op 1.01.1838:	29	184	16
— op 1.01.1839:	52	344	100
— op 1.11.1839:	82	392	400

Begin 1838. Wat een drukte al in het centrale station te Mechelen! Wat zal dat in de toekomst worden? Zal de enkelsporige draaibrug over de Leuvensevaart nog al dat verkeer kunnen verwerken tussen noord en zuid, tussen oost en west in ons land? Bovendien was nu de mijlpaal, midden tussen de ontvangstsporen, een grote hinder geworden voor de rationele uitbouw van het station.



Het centrale station Mechelen ca 1845.

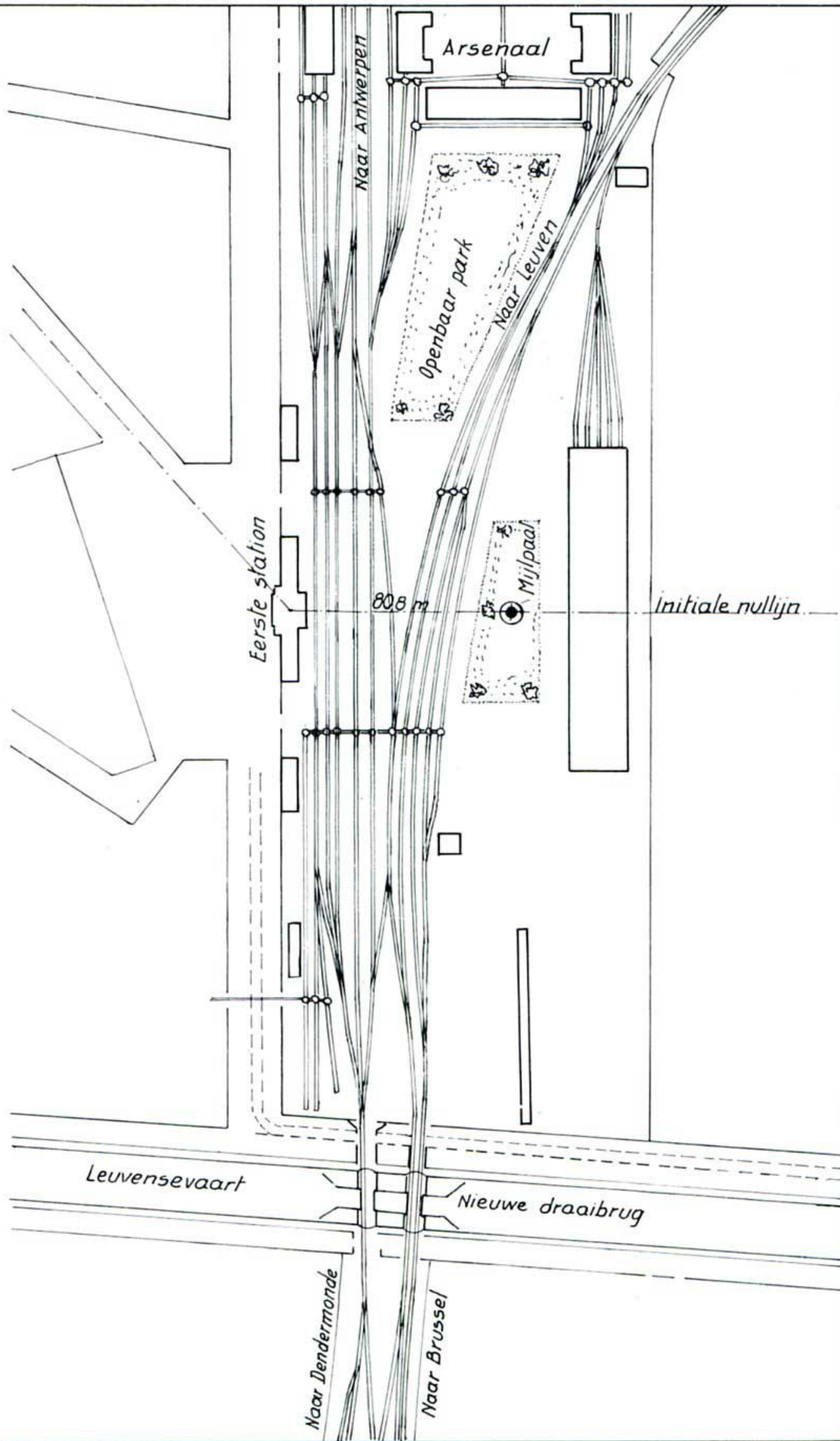
Spoorwegarchief N.M.B.S.

Rechts: de mijlpaal op zijn tweede plaats.

(58) Spoorwegarchief "De Mijlpaal": Vrije vertaling uit: "Rapport présenté aux chambres législatives" op 12.11.1839 door de minister van openbare werken.

Tweede plaats van de mijlpaal (1838-1878).

De mijlpaal werd in 1838 verplaatst in het vooruitzicht van de uitbreiding van het centrale station Mechelen (toestand ca. 1843)



In 't vooruitzicht van de modernisatie van Mechelse stationscomplex werd de mijlpaal op de initiale nullijn verplaatst, van 34 m naar 80,8 m afstand van het middelpunt van het ontvangstgebouw.

*"Den 25.4.1838 is de arduyne colonne, dewelke den 5 May 1835 met groote ceremonie geplaetst is, in het middenpunt der statie van den ijzeren weg, is weg gedaen en verder verplaetst" (59).*

De mijlpaal werd midden in een bloemperk opgericht, naast een openbaar park. Hij stond nogmaals op een ereplaats vanwaar hij fier en tevreden kon terugblikken op drie succesvolle beginjaren van zijn spoorwegen.

Het Mechelse station kon nu ongestoord uitgebreid en gemoderniseerd worden om het hoofd te bieden aan het snel aangroeiende nationale en internationale verkeer.

*"Zeer kortelings zullen er, in het centrale station van Mechelen, maatregelen getroffen worden om het overplaatsen van rijtuigen van het ene naar het andere spoor te vergemakkelijken, bij middel van draaischijven. Doch voorafgaandelijk dient de railway anders te worden aangelegd" (60).*

De tweesporige brug over de vaart kwam klaar begin 1843 (61). In het station werden er vijf ontvangstsporen aangelegd voor de noorder- en zuiderlijn en evenveel voor de ooster- en westerlijn (62). Al deze sporen werden gekruist door dwarssporen, zodat men niet minder dan 61 draaischijven telde in het stationscomplex, waarin toen nog de werkplaatsen van het Arsenal begrepen waren (63). Deze dwarssporen en draaischijven lieten evenwel niet toe om perrons voor de reizigers aan te leggen, zodat deze over de ontvangstsporen moesten lopen om de trein te nemen.

Tot een eerste splitsing van de spoorwegaanhorigheden te Mechelen werd door de minister van openbare werken beslist in 1842. Al de werkplaatsen niet rechtstreeks noodzakelijk voor de exploitatie zouden een nieuwe autonome dienst uitmaken onder de benaming "Arsenaal van Mechelen" (64). Waarom deze eretitel niet meer gebruiken bij de N.M.B.S.?

---

(59) "Spoorwegkronieken" van ROGIER.

(60) Staatsblad van 24.4.1838.

(61) "Journal de Malines" van 20.10.1842.

(62) Koninklijke Bibliotheek Brussel, afdeling kaarten en plans: "Station de Malines" 1850.

(63) "Spoorwegkronieken" van ROGIER: "Verslag aangeboden aan de wetgevende kamers" op 2.2.1841, door de minister van openbare werken.

(64) "Spoorwegkronieken" van ROGIER: "Verslag aangeboden aan de wetgevende kamers" op 2.6.1842, door de minister van openbare werken.

Niettegenstaande er in het Arsenaal standvastig bijgebouwd werd ontbrak het er voortdurend aan gebouwen. Tot ongeveer 1862 bouwde men steeds verder evenwijdig aan de noorderlijn, tot men vast liep op de oosterlijn.

Het Arsenaal werd nogmaals vergroot met de terreinen gelegen tussen de Leuvensesteenweg, de Colomabeek en de oosterlijn (K.B. van 30.3.1864). Van nu af werden alle nieuwe gebouwen opgetrokken evenwijdig aan de Leuvensesteenweg. Dit verschil in oriëntatie kan men nog altijd vaststellen. Amper tien jaar later, rond 1870, stuitte men nogmaals op die spelbreker, de oosterlijn en kon men niet verder uitbreiden.

De toestand in het Mechelse station was sedert de laatste modernisatie, dertig jaar vroeger, eveneens grondig geëvolueerd.

Gedurende deze periode was het station enerzijds ontlast geworden door:

- het openen van de spoorweg Brussel-Aalst-Schellebelle (1856);
- het vervangen in 't begin van 1865 van de enkelsporige brug van 1836 door een dubbelsporige brug over de Leuvensevaart (65);
- het openen van de spoorlijn Brussel-Leuven (1866).

Anderzijds was er op 26.8.1871 de internationale spoorweg Mechelen-Terneuzen bijgekomen, die zelfs aanspraak maakte op de meest economische verbinding Londen-Keulen (66).

Gedurende deze dertig jaren van volle expansie van het reizigers- en het goederenvervoer waren de activiteiten in het Mechelse station hoe langer hoe meer in de war geraakt door gebrek aan ruimte. Het voortdurend rangeren, die gevaarlijke dwarssporen en draaischijven, het was niet langer verantwoord. Deze toestand werd zelfs in de Senaat op 26.8.1871 aangeklaagd (67):

*"De statie vraagt en eist zelf 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 de lucht, maar ook nog om onder de ene of andere der locomotieven, die altijd in alle zinnen over en weer kruisen, verpletterd te worden".*

Eindelijk werd in 1872 de knoop doorgesneden (68), de oosterlijn komende van Leuven zou juist voor de overweg aan de Leuvensesteenweg te Muizen omgelegd worden tot aan de Dijle waar ze zou splitsen: één tak naar Nekkerspoel en een andere naar het Mechelse station.

Op deze wijze zou het station ontlast worden van het rechtstreekse goederenverkeer tussen de noorder- en de oosterlijn. Voor het Arsenaal stond nu het sein op groen om naar het domein van Boutersem uit te breiden.

---

(65) Staatsblad van 7.4.1864.

(66) Spoorwegarchief "De Mijlpaal": "Chemin de fer de Malines à Terneuzen" 1861.

(67) "Spoorwegkronieken" van M. ROGIER.

(68) Staatsblad van 26.11.1872.



De verbinding Muizen-Nekkerspoel met een nieuwe brug over de Dijle kwam klaar op 9.11.1874. De verbinding met het station moest wachten op de aanleg van de nieuwe spoorbundels in het station. In plaats van de vroegere tien ontvangstsporen zouden er maar vijf komen. Doch door het afschaffen van de dwarssporen en de draaischijven konden er nu perrons aangelegd worden. De nieuwe oosterlijn kwam in dienst op 15.5.1877. Het vrijgekomen deel der oosterlijn, sedert jaren de spelbreker, werd nu als bevoorradingspoor een echte bondgenoot van het Arsenaal.

De stad Mechelen had gedurende die dertig jaar evenmin stil gezeten. Na de afbraak van de oude Brusselsepoort kon ze ernstig het stationskwartier aanpakken (69). De vestinggrachten werden gedempt en hierop werden brede lanen aangelegd. Van de Egmontpoort vertrokken er radiale straten (70): de Arsenaalstraat, de Egmontstraat en de Colomastraat. Er werd bovendien nog een tweede brede straat naar het station getrokken, de Leopoldstraat, die naar de Brusselsepoort liep (71). De Egmontstraat en de Leopoldstraat werden zó aangelegd dat hun aslijn door het middenpunt van het Mechelse stationsgebouw liep.

Voor het eerst in haar geschiedenis deed de stad Mechelen aan moderne urbanisatie. Het stationsplein bleek alras te klein, daar steeds meer huurkoetsen er een interessant plaatsje zochten om hun diensten aan de spoorreizigers aan te bieden. Ze werden een hinder voor het verkeer en een gevaar voor de reizigers.

### 3. De mijlpaal bij de vaartkant geplaatst (1878-1892).

Door de hiervoor beschreven reorganisatie van het stationscomplex was er een strook grond vrijgekomen tussen de ontvangstsporen en het Arsenaal. Hierop zou, langs de kant van de vaart, een locomotiefdepot met koerdienst gebouwd worden met, daarop aansluitend, een rangeerstation met negen sporen.

Helaas, dit betekende het doodvonnis voor het openbare park en het bloemperk rond de mijlpaal. Het laatste stukje groene natuur zou hierdoor verdwijnen uit het eens zo prachtige Ganzenveld. Mechelen en vooral zijn gehucht Hanswijk moesten wel zware offers brengen aan de industriële revolutie van de spoorwegen!

Ook de mijlpaal moest plaats ruimen voor het rangeerstation. Kon hij nog langer op een ereplaats aanspraak maken, nu Brussel in feite het centrum van de Belgische spoorwegen was en men al lang niet meer de afstanden op de spoorlijnen uitzette vanaf zijn initiale nullijn?

In 1878 werd de mijlpaal van de initiale nullijn verwijderd en bij de vaartkant opgericht. Hij stond er geklemd tussen de omheining van het station en het houten Saxby-seinhuis (72). Geen sprake meer van bloemperk, noch van beplanting!

---

(69) "Mechelse kronieken" van BERLEMONT — blz. 301:

"Op zaterdag 1.12.1838 begon men de oude Brusselpoort af te breken".

(70) "Namen der straten van Mechelen" van VAN CASTER — blz. 302:

"Arsenaalstraat geheten, omdat zij van de stad uitgaande, rechtstreeks gericht was op de ingang van het staatsspoorwegarsenaal in de Stationsstraat".

(71) "Gazet van Mechelen" van 11.9.1859.

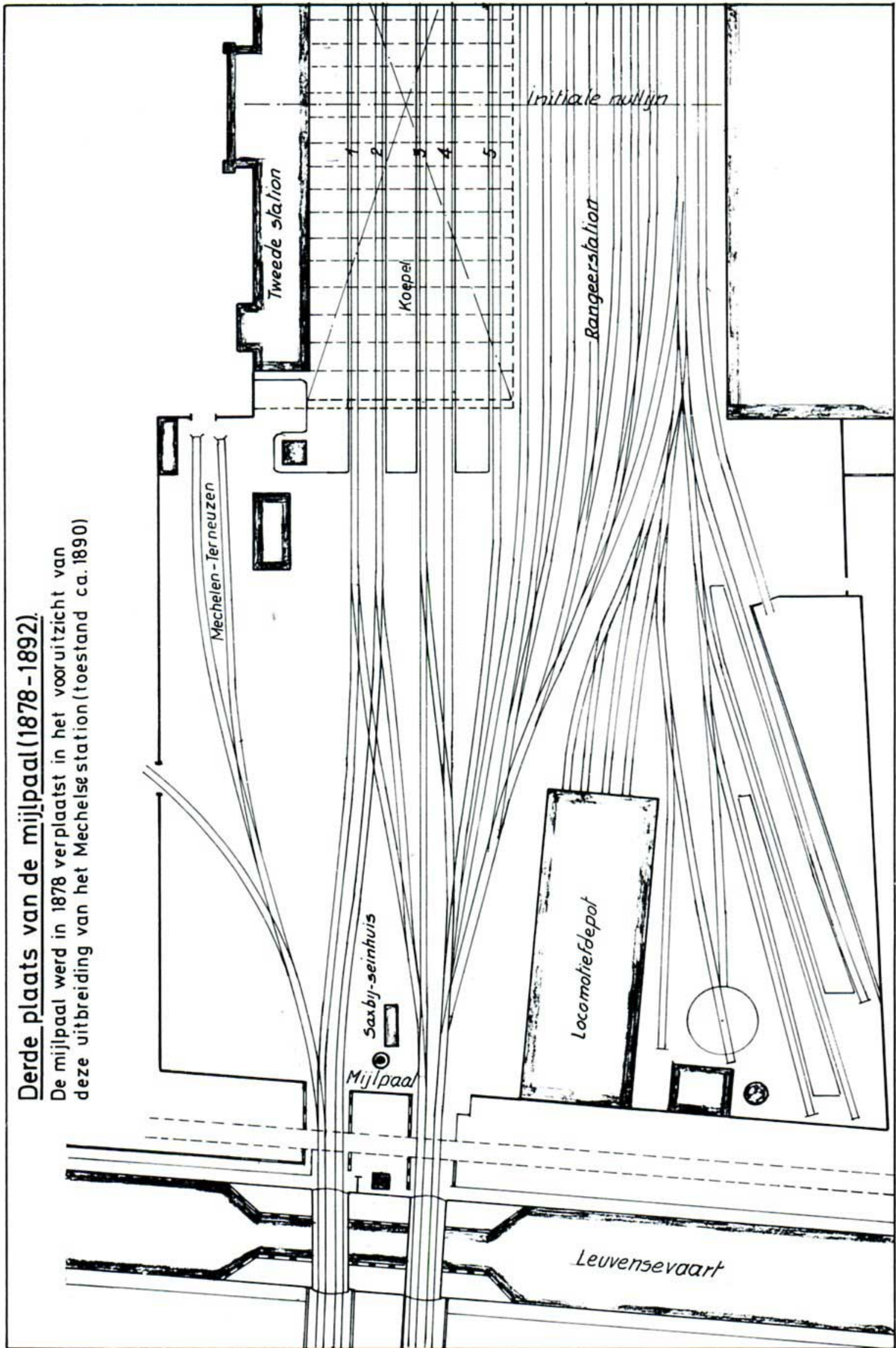
(72) "Treinenavontuur tussen rails" van HAMILTON — blz. 92:

"Italië, dat in 1874 zijn eerste Saxby-systeem installeerde, werd weldra door andere gevolgd".

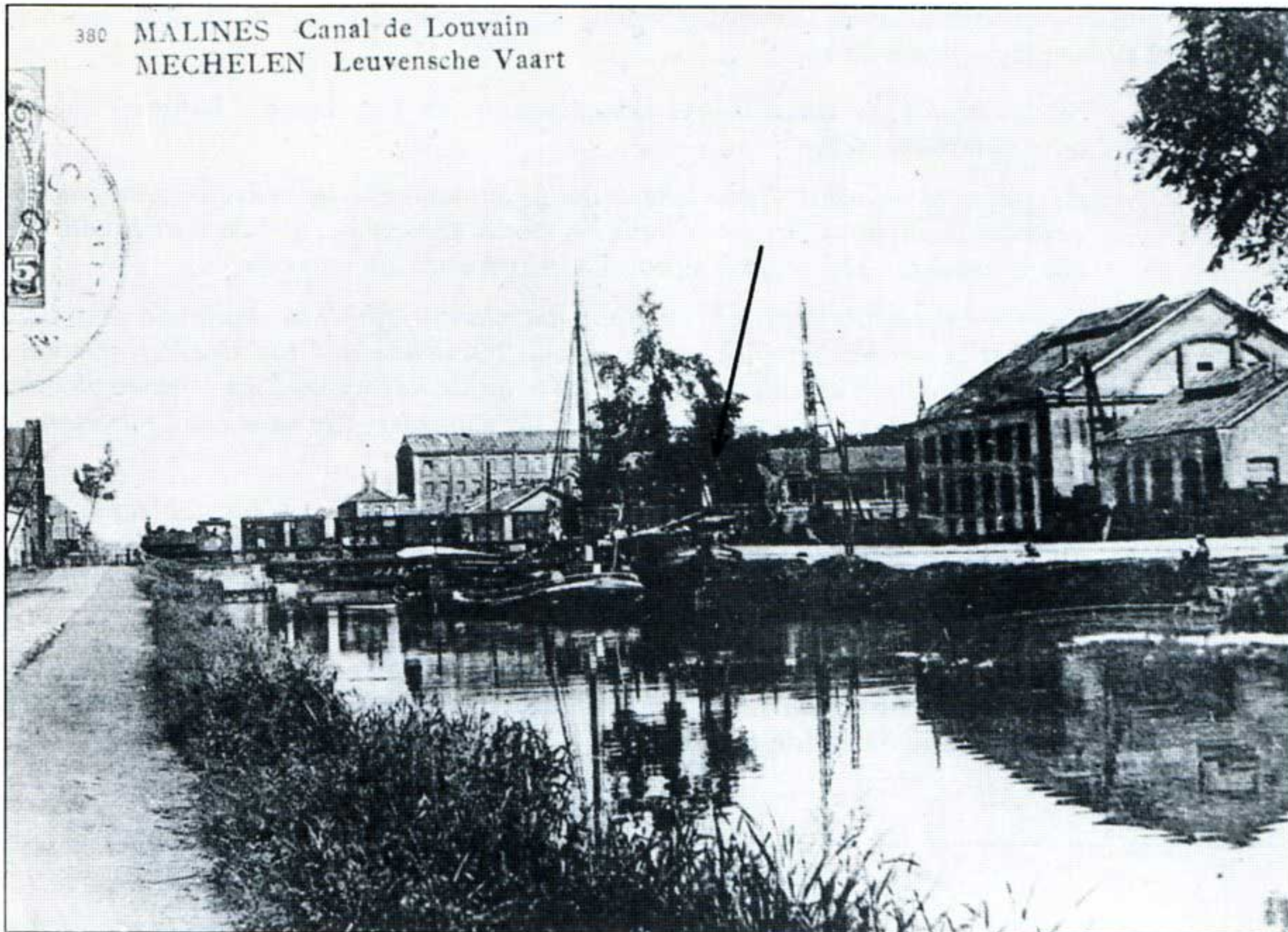
Voor de werking van de wissels en de seinen was men toen nog aangewezen op een mechanische bediening en overbrenging.

**Derde plaats van de mijlpaal (1878-1892).**

De mijlpaal werd in 1878 verplaatst in het vooruitzicht van deze uitbreiding van het Mechelse station (toestand ca. 1890)





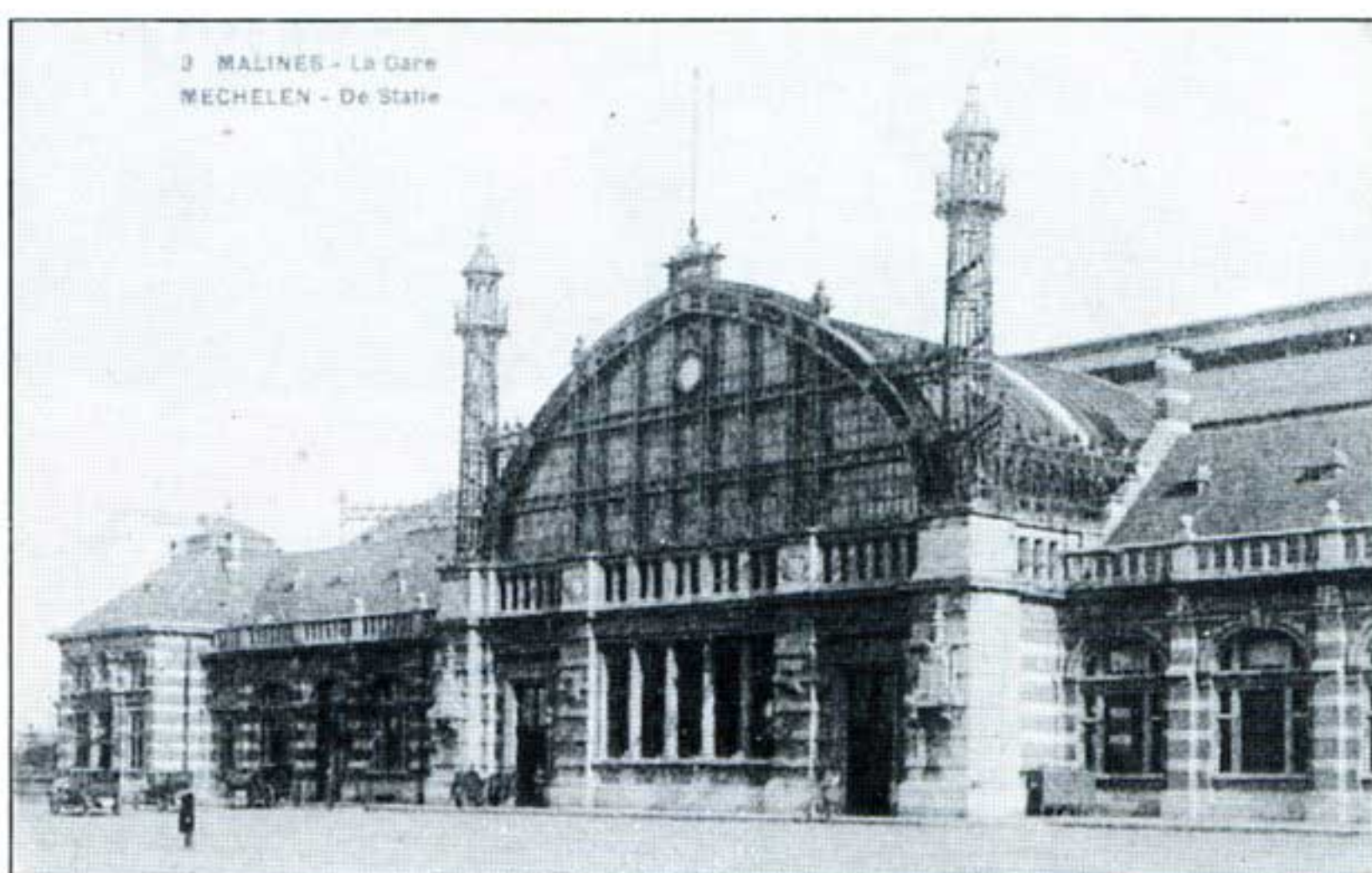


De mijlpaal op zijn derde plaats.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

De mijlpaal geklemd tussen de omheining van het station en het houten Saxby-seinhuis (zie pijl).

Het zo lang verwachte nieuwe ontvangstgebouw van het Mechelse station kwam in dienst op 15.5.1888. Het was eens zo lang als het voorgaande, maar stond twintig meter achteruit, en het stationsplein werd zoveel groter. Een grote beglaasde koepel van 110 m op 42 m en 30 m hoog overspande de vijf ontvangstsporen met de drie perrons.



Het tweede Mechelse station.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

In gebruik genomen op 15.5.1888; gesloopt in 1957.

Waren de goden vertoorn om de uitstoting van de Mijlpaal? In ieder geval op dinsdagavond 8 mei 1892 sloegen ze schijnbaar toe (73):

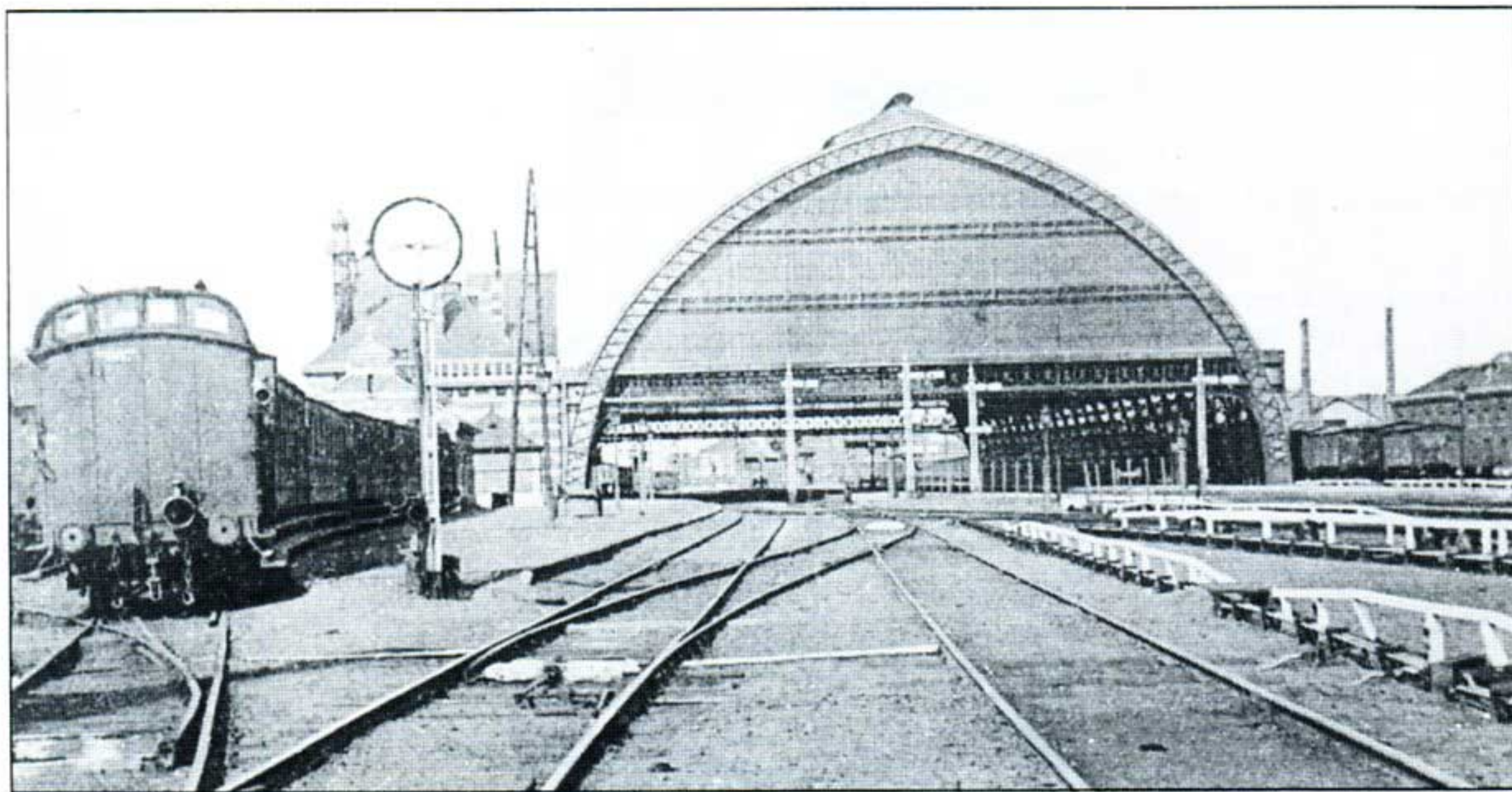
*"Er is brand ontstaan in het wachthuis, in de zogenaamde kabien - Saxby, ten zuiden der statie.*

*Het vuur is omtrent 7 ure uitgeborsten in het benedengedeelte dier kabien, bestaande uit hout. In een oogwenk stond gansch het gebouw in brand. De kabienwachter had te nauwnood den tijd om zich te redden.*

*Eene nabijstaande lokomotief floot het alarm, en weldra waren de pompiers van het Arsenaal ter plaatse, doch aan blusschen viel niet meer te denken. De vensterruiten sprongen door de hitte en de hefboomen en tegengewichten waren reeds gansch verwrongen door de vlammen. De pompiers moesten er zich bij bepalen alles onder water te zetten.*

*Al het hout der kabien is tot assche verbrand, en ten 7 3/4 ure, bleef er niets meer over dan het ijzerwerk en de stalen handvatten. Ondertusschen moesten de treins stapsgewijze langs zijsporen gevoerd worden, en de wissels moesten in werking gebracht worden met de handen.*

*Het vuur moet ontstaan zijn door de ontploffing eener lamp in het beneden-deel der kabien, dat tot lampenmagazijn diende. De verliezen bedragen verscheidene duizende franks".*



De Mechelse stationskoepel.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

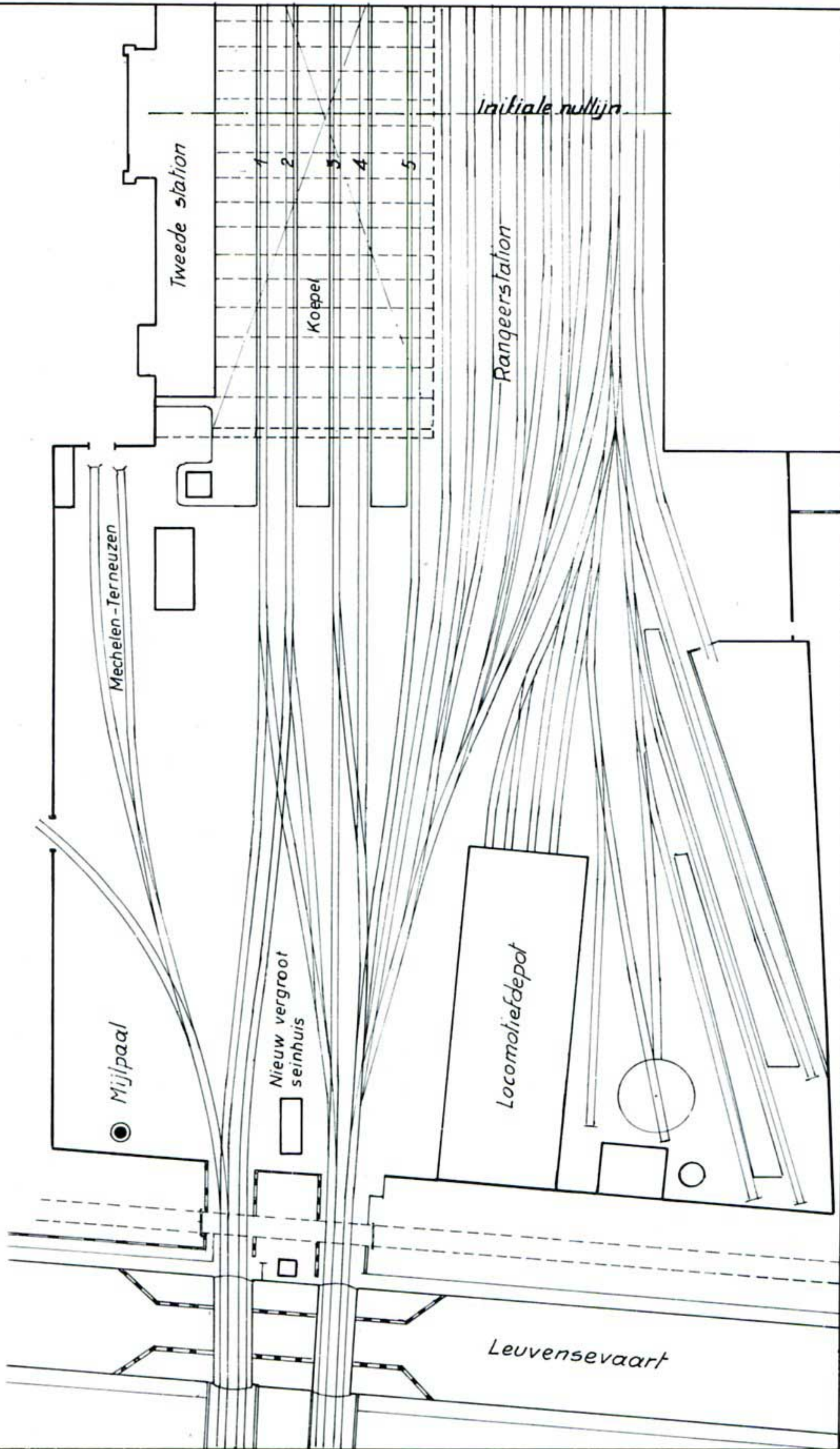
Links: een treinstel van de privé-maatschappij Mechelen-Terneuzen.

Tot 1932 moesten de reizigers nog over de ontvangstsporen lopen om de trein te nemen. Toen werd een voetbrug over deze sporen gelegd met trappen naar de perrons.

(73) "Gazet van Antwerpen" van 13.5.1892.

**Vierde plaats van de mijlpaal (1893 - 1957).**

De mijlpaal werd in 1893 verplaatst bij de heropbouw van het afgebrand Saxby - seinhuis. (toestand 1893)



Hierover vernemen we nog meer:

*"Later bij een brand van een cabine van een excentriekwachter (74), werd de herinneringszuil van de spoorweg, die in de nabijheid stond, verwoest; een groot gedeelte ervan diende vervangen. Men heeft dit ongeval te baat genomen om dit gedenkteken enige meters verder te plaatsen, daar hij voor de grote uitbreiding van onze railway in de weg was komen te staan".*

Gedurende de veertien jaar dat de mijlpaal op deze plaats stond, was er ook in het Arsenal heel wat gebeurd. Het was haast niet te geloven wat een vlucht het had genomen, van zodra het zich voorbij de vroegere oosterlijn kon uitbreiden. In 1885 besloeg het Arsenal reeds 21 ha en zijn personeelsbestand was geëvolueerd: in 1835 - 200 man; 1855 - 700 man; 1865 - 1.700 man; 1875 - 2.100 man en in 1885 - 2.663 man (75).



Mechelen en zijn spoorinstallaties in 1885 of 50 jaar later.

Maquette op schaal 1/1000, gebouwd door leden van "De Mijlpaal".

Rechts: het domein Boutersem dat weldra bij het Arsenal zal gevoegd worden.

(74) Vrije vertaling uit: "Malines jadis et aujourd'hui" van GODENNE — blz. 550.

(75) Spoorarchief "De Mijlpaal": "Notice sur les installations du chemin de fer à Malines" van TEUGELS en ROUSSEL. Gepubliceerd in 1885, ter gelegenheid van de 50<sup>e</sup> verjaring van de spoorweg.

#### 4. De mijlpaal in een uithoekje van het Mechelse station (1893-1957).

Na de opbouw van het vergrote seinhuis, deze maal in metselwerk opgetrokken, werd de mijlpaal opnieuw bij de vaartkant opgericht.

*"Heropbouw in het Mechelse station van de herdenkingszuil aan de oprichting van de spoorwegen (76).*

*De zuil, een eerste maal verplaatst in 1878 om het station te kunnen inrichten, werd op 8 mei 1892 verwoest, als gevolg van een brand in de Saxbycabine, waarnaast ze stond. Als gevolg van de heropbouw van deze cabine moest de zuil op een andere plaats opgericht worden.*

*Proces-verbaal.*

*De zeventiende van de maand april 1893, in tegenwoordigheid van de HH. HENRION, sectiechef; VERCAMMEN, onder-sectiechef en FEREMANS, aannemer van de werken voor het oprichten van de zuil; ik ondergetekende hoofdingenieur-directeur van de dienst, heb onder de funderingen van de zuil, drie loden kistjes gelegd bevattend:*



Het herbouwde en vergrote seinhuis.  
Gebouwd in 1893; gesloopt in 1926.  
Altijd maar wachten vóór de gesloten overweg!

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

(76) Spoorwegarchief "De "Mijlpaal":  
Vrije vertaling van het "Proces-verbaal" van 17.4.1893.  
De eerste verplaatsing in 1838 werd uit het oog verloren, vermoedelijk omdat het eerste kadastrale plan van het stationscomplex (n<sup>o</sup> 7 van 1841) reeds de tweede plaats van de mijlpaal aangaf.

Het eerste, een zilveren penning met de beeltenis van Z.M. Leopold I en muntstukken in goud, zilver en koper, ten getale van elf (40, 20, 5, 2 en 1, 0,50, 0,25, 0,10, 0,05, 0,02, 0,01 F.) geslagen onder de regering van Leopold I, met het jaartal 1835; twee nikkelen stukken (0,10 en 0,05 F.) in het kistje gelegd bij de verplaatsing van de zuil in 1878 en vier koperen stukken van de onafhankelijke Kongostaat (0,10, 0,02, en 0,01 F.) geslagen onder de regering van Leopold II (1888).

Het tweede, een op metaal gegraveerd afschrift van de ceremonie die plaats had bij de inhuldiging van de spoorweg, afgekondigd op 1 mei 1834.

Het derde, twee onleesbare perkamenten van de oprichting op 5 mei 1835 en van zijn verplaatsing in 1878, alsmede een afschrift op perkament van onderhavig proces-verbaal (77).

Gedaan te Mechelen, dag, maand en jaar als hierboven.

De sectiechef  
(get.) HENRION

De hoofdingenieur-directeur  
van de dienst  
(get.) DE PAEPE

De onder-sectiechef  
(get.) VERCAMMEN

W. GOFFIN, scripsit”

De aannemer  
(get.) FEREMANS



De mijlpaal op zijn vierde plaats.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Op het voorplan het overzetbootje van de herberg: "Au pont de fer".

De 30 m hoge koepel met in de verte enkele gebouwen van het Arsenaal.

(77) Daar op 5.5.1835 onder de mijlpaal de vijf platen met de gegraveerde tekst van proces-verbaal van de openingsplechtigheid gelegd werden, is het onwaarschijnlijk dat er toen nog een geschreven proces-verbaal werd aan toegevoegd.

De twee onleesbare perkamenten zijn zoek geraakt na de ontmanteling van de mijlpaal in 1957; vermoedelijk waren dit de processen-verbaal van de verplaatsingen in 1838 en in 1878.

Op deze vierde plaats zal de mijlpaal een mensenleven lang blijven staan, tot in 1957. Niemand scheen zich nog zijn ware historische betekenis te herinneren. In dit rustig hoekje kon hij ongestoord mediteren over zijn vervlogen levensloop, zijn glorie tijd en zijn uitstoting. Zou hij nog wel ooit geherwaardeerd worden?

De twee draaibruggen over de vaart waren voor de mijlpaal trouwe burens. Hij herinnerde zich nog hoe het op 5.5.1835 begon zelfs zonder spoorbrug, zodat de treinen niet eens konden rijden tot aan zijn voet, tot in het centrale punt van de spoorwegen. De enkel-sporige brug van 1836 was in 1865 op twee sporen gebracht en er neven lag nog steeds de dubbelsporige draaibrug van 1843.

Het rangeerstation waarvoor de mijlpaal in 1878 verplaatst werd was in 1908 overbodig, toen het vormingsstation van Muizen en de nieuwe spoorlijn Antwerpen-Zuid - Muizen in dienst werden genomen (78). Hetzelfde lot onderging het locomotiefdepot bij de vaart, als in 1913 het locomotiefdepot van Muizen in gereedheid kwam.

Begin deze eeuw had men grootse plannen, de lijn Brussel-Antwerpen zou op vier sporen gebracht worden en bijna over haar ganse lengte verhoogd worden. Bovendien zou het vormingsstation Muizen verbonden worden met Weerde bij middel van een verhoogd spoor. Jammer genoeg kon het Mechelse station niet opgehoogd worden, zolang de ijzeren koepel over de ontvangstsporen niet gesloopt werd.



De twee draaibruggen.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Voorste brug: gebouwd in 1865; gesloopt in 1952.

Achterste brug: gebouwd in 1843; gesloopt in 1941.

Links het herbouwde seinhuis met daarneven het locomotiefdepot, het pomphuis en de watervergaarbak.

(78) Stadsarchief van Antwerpen: Nota van de stad Antwerpen van 21.2.1902: "IJzeren weg van Antwerpen-Zuid naar Brussel".



Het elektrische seinhuis.

Spoorwegarchief N.M.B.S.

Gebouwd in 1925; gesloopt in 1959.

De mijlpaal in een uithoekje van het Mechelse station, nabij het seinhuis bij de brug over het kanaal (U. Lamalle 1943).

Het stuk Nekkerspoel-Brussel met de aftakking Weerde-Muizen kwam maar in dienst op 20.7.1926, na de eerste wereldoorlog. Van nu af moesten nog alleen de goederentreinen voor de lijn naar Dendermonde door het Mechelse station rijden. Hierin had men de spoorbundels moeten aanpassen en vlakbij de mijlpaal had men een elektrisch seinhuis met bijhorend onderstation opgetrokken (79).

In 1935 wilde men het honderdjarig bestaan van de Belgische spoorwegen op passende wijze herdenken. Het gedeelte Nekkerspoel-Antwerpen zou dan eindelijk vier verhoogde sporen tellen en de dubbelsporige snelle lijn Brussel-Mechelen-Antwerpen zou geëlektrificeerd zijn. Hiervoor moest een berm van 7 tot 11 m hoog in het Mechelse station aangelegd worden, gedeeltelijk op het terrein van het vroegere rangeerstation en gedeeltelijk op een strook grond van het Arsenaal.

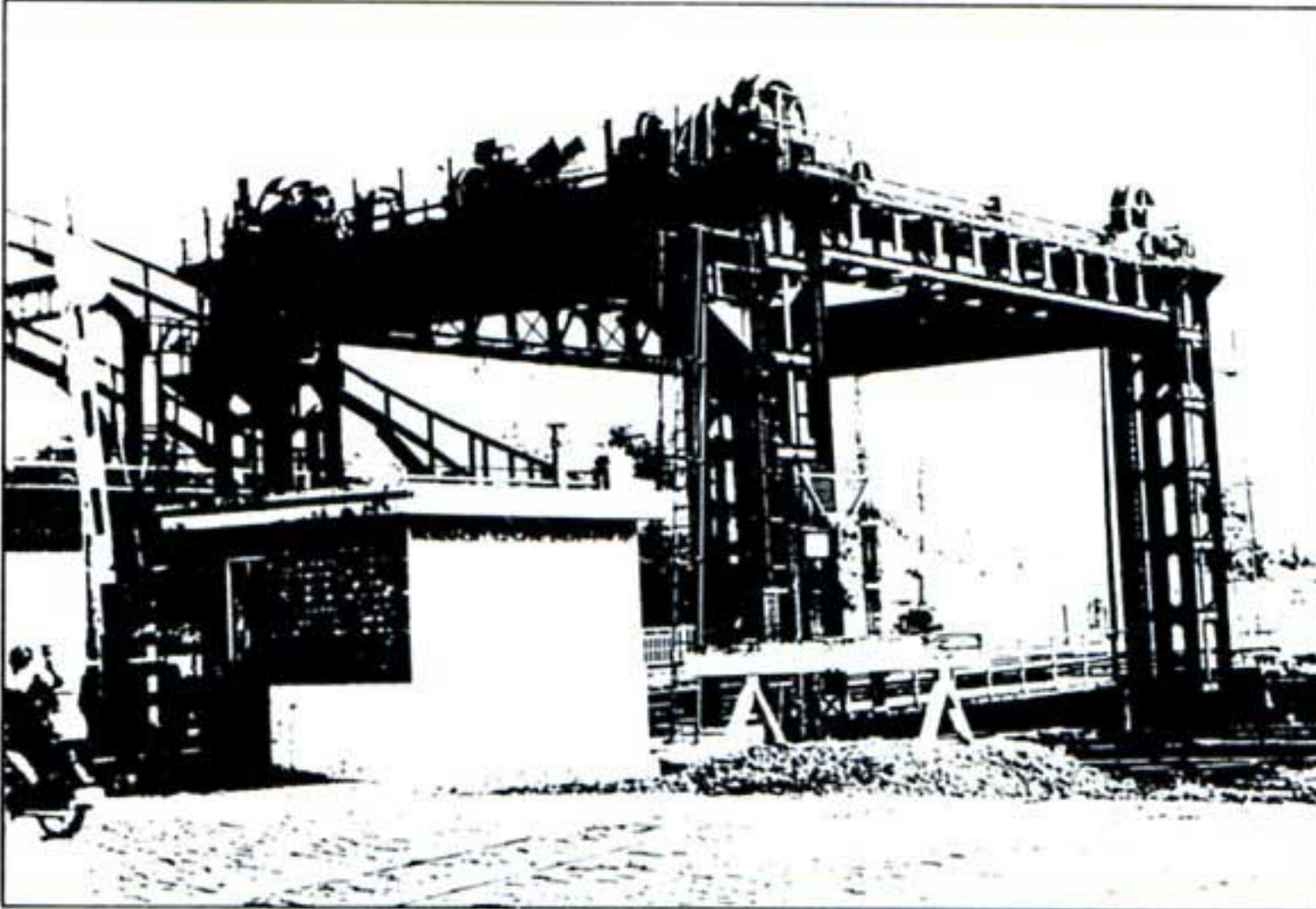
De oude stenen brug over de Dijle zou een verhoog in beton van 9 meter krijgen. Een 90 m lange metalen brug van het Vierendeeltype zou de Leuvensesteenweg en tevens de spoorlijn Mechelen-Leuven overspannen. Een nieuwe brug van 63 m eveneens van het Vierendeeltype zou over de vaart geslagen worden (80).

(79) Spoorwegarchief van de groep Antwerpen: Het gebouw met twee verdiepingen (het elektrische seinhuis) en het bijhorend onderstation kwamen klaar tegen eind 1925. Het seinhuis bleef een unicum in zijn soort; de wissels en de seinen werkten wel elektrisch, doch hun bediening was nog mechanisch (systeem Theysbaert).

Spoorwegarchief "De Mijlpaal": "De omgeving van de mijlpaal in 1926" — zie bijlage 9.

(80) Spoorwegarchief "De Mijlpaal": "Omgeving van de mijlpaal in 1935" — zie bijlage 10.





De hefbrug over de vaart.  
Gebouwd in 1941;  
gesloopt in 1959.

Spoorwegarchief  
"De Mijlpaal".

Van 1952 tot 1959 bleef deze brug nog alleen over voor het gelijkgronds treinverkeer. Na haar sloping werd men eindelijk verlost van de lastige overwegen op beide vaartoevers.

De openingsrit van de geëlektrificeerde spoorlijn had plaats op zondag 5 mei 1935, dag op dag honderd jaar na de historische dag, toen het allemaal begon.

Koning Leopold III en Koningin Astrid werden in het station Brussel-Noord ontvangen door de HH. Ministers VAN ISACKER, LIPPENS, SOUDAN, SPAAK en door de HH. RULOT, Directeur-Generaal en LAMALLE, Directeur der exploitatie van de N.M.B.S.

Om 15 h 10 vertrok de trein en stopte 16 minuten later te Mechelen. De plechtigheid had plaats op het perron waar een prachtige tribune opgesteld stond. Baron HOLVOET, Gouverneur van de provincie Antwerpen, VAN CAUWELAERT, Staatsminister, Ridder DESSAIN, Burgemeester van Mechelen en zijn stadsbestuur hielden hier hun opwachting.

De vorsten, ministers en personaliteiten werden op gejuich van schoolkinderen ontvangen, terwijl het muziekkorps van de weesjongens het vaderlandse lied speelde. De burgemeester van Mechelen verwelkomde de vorsten, waarna minister SOUDAN de evolutie van honderd jaar spoorwegen schetste. Minister SPAAK herhaalde dezelfde rede in het Frans. Na twintig minuten oponthoud te Mechelen stapte iedereen in om in snelle vaart naar Antwerpen door te rijden.

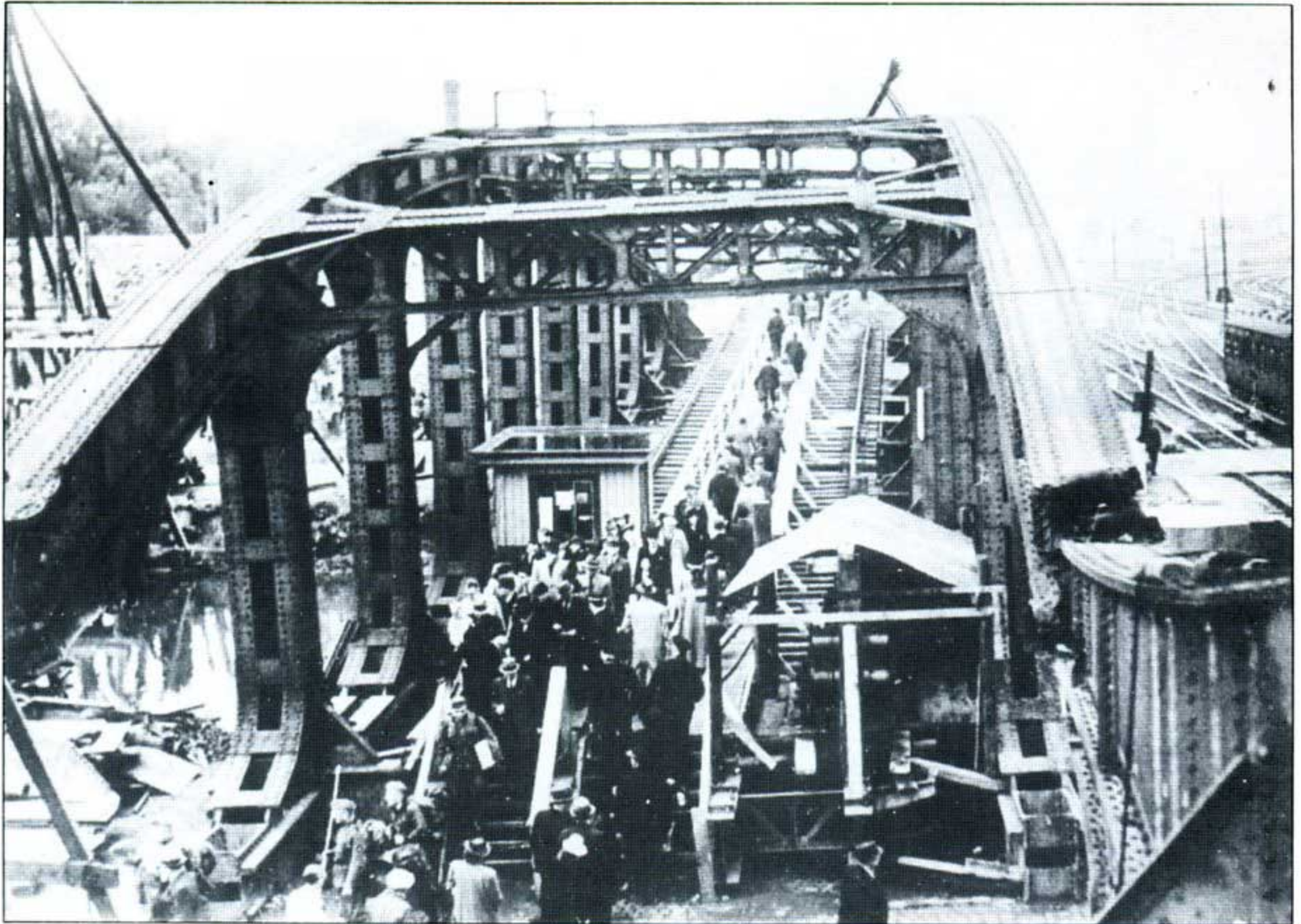
Aan de andere honderdjarige, de mijlpaal, symbool van de Belgische spoorwegen, werd niet eens gedacht! Waren de hoogste instanties hem dan ook vergeten?

In 1937 werden de twee draaibruggen over de vaart uitgerust met een elektrisch draaimechanisme en de brug van 1843 kreeg bovendien nog een nieuw brugdek (81).

Opnieuw werd het oorlog. Vlakbij de mijlpaal werden de drie spoorbruggen voorzien van springladingen. Wat stond hen nog te wachten? Op 17.5.1940 werden de drie bruggen door het Belgische leger opgeblazen. Langs alle kanten vlogen de brokstukken rond de mijlpaal, als bij wonder bleef hij ongedeerd, doch eenzaam staan bij de vaartkant.

---

(81) Spoorwegarchief van de groep Antwerpen.



De gedynamiteerde Vierendeelbrug.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Gebouwd in 1935; gesloopt in 1941.

Zoals in 1835 moesten de reizigers over een noodbrug gaan om de trein naar Brussel te nemen.

Nog dezelfde dag namen Duitse troepen Mechelen in; ze sloegen onmiddellijk een noodbrug over de vaart, rustend op de bruggehoofden van de vernielde brug (anno 1843). De andere draaibrug werd voorlopig geschoord en was eind 1941 reeds hersteld (82).

Het was erger gesteld met de brug van 1843; ze moest verder gesloopt worden. Een nieuwe brug, een hefbrug, verving haar tegen eind 1941. De Vierendeelbrug van het verhoogde spoor lag gebroken in de vaart. In afwachting van een nieuwe brug konden de reizigers over een voetbrug, aangebracht op de vernielde brug, de overkant van de vaart bereiken om er de elektrische trein te nemen.

Door het springen van de bruggen waren de meeste gebouwen in de omgeving verwoest. Hierdoor werd het nu mogelijk om aan de nieuwe Vierendeelbrug een meer gepaste plaats te geven dan in 1935. Een identieke brug werd in 1941 tien meter verder gelegd, richting Leuven. Nog hetzelfde jaar kon ook de scheepvaart hernemen op de Leuvensevaart (83).

(82) "Mechelse kronieken" van BERLEMONT — blz. 394:  
Vrije vertaling uit akte van 17.5.1940: "Ik heb om 12 h de stad Mechelen in Duits bezit genomen, die mij door burgemeester DESSAIN, overgegeven is".

(83) Spoorwegarchief "De Mijlpaal": "Omgeving van de mijlpaal in 1941" — zie bijlage 11.

Gezien het strategisch belang van zijn spoorweginstallaties werd Mechelen uitzonderlijk zwaar geteisterd door de geallieerde luchtbombardementen van 1944. Het Arsenaal werd op 19.4.1944 voor drie vierden verwoest; er bleef nog maar een puinhoop over. Bij het geallieerde luchtbombardement op de Mechelse spoorweginstallaties van 1.5.1944 bleef de mijlpaal nogmaals ongedeerd! Daarentegen waren alle ruiten, deuren en vensters stuk van het stationsgebouw en zijn koepel. Te Mechelen betreurde men 171 doden en 3.891 gebouwen waren vernield of beschadigd (84).

Op een mooie dag in 1951, 25 jaar na de oprichting van de N.M.B.S., metselde men een sokkel aan de voet van de mijlpaal, waarop een bronzen plaat bevestigd werd. Was men de onbekende dan toch niet vergeten en had men zijn ware afkomst achterhaald? Had de onlangs verschenen tekst van LAMALLE, aangaande de gedenkzuil in een uithoekje van het Mechelse station, sommigen tot nadenken gestemd?

Groot was zijn desillusie; op de gedenkplaat stond :

**GEDENKSTEEN OPGERICHT OP DE PLAATS WAAR  
OP 5 MEI 1835 DE EERSTE BELGISCHE TREIN UIT  
BRUSSEL AANKWAM.**

Men was klaarblijkelijk nog niet op de hoogte van zijn waar doopceel, van zijn adeltitel. Hij was zeker niet opgericht als herinnering aan de eerste trein. In dat geval zou men hem in Brussel, de hoofdstad van het land, geplaatst hebben, bovendien het vertrekpunt van de eerste trein. Volgende tekst zou heel wat mooier geklonken hebben :

*"Gedenksteen opgericht op de plaats waar op 5 mei 1835 de eerste Belgische trein uit Brussel vertrok, in aanwezigheid van Z. M. Koning Leopold I".*



De bronzen gedenkplaat. Spoorwegarchief "De Mijlpaal".  
Aangebracht ter gelegenheid van de 25<sup>e</sup> verjaring van de N.M.B.S. (1951).

(84) "Mechelse kronieken" van BERLEMONT — blz. 401:  
"Het geallieerde bombardement van 1.5.1944 wordt "het groot bombardement" genoemd; het duurde 35 minuten. Zij die het hebben meegemaakt, dachten dat hun laatste uur geslagen was. Iedereen was verwonderd, toen hij uit zijn kelder kwam, dat er nog iets overeind stond".

De trouwste buur van de mijlpaal, de draaibrug van 1865, begon hoe langer hoe meer te sukkelen. Eind 1952 werd ze gesloopt (85). Al het gelijkgronds spoorvervoer over de vaart gebeurde nu over de hefbrug. Ten einde deze te ontlasten besloot men eveneens de omnibus-treinen Antwerpen-Brussel over het elektrische spoor te laten lopen. Daartoe werd er in 1953 een derde ontvangstspoor op de verhoogde lijn aangelegd. Na afbraak van het oudste gebouw van het Mechelse spoorwegencomplex, de in 1836 gebouwde rijtuigloods, en het bouwen van een steunmuur werd de spoorwegberm verbreed.

In 1956 werd de grote stationskoepel gesloopt. Samen met een nieuw stationsgebouw zou men een groots urbanisatieplan van het stationskwartier uitvoeren. Al de sporen in het station zouden verhoogd en geëlektrificeerd worden. Een hoge betonnen brug voor het wegverkeer zou over de vaart geslagen worden. Door het stationsgebouw zes meter achteruit te bouwen zou het stationsplein nogmaals vergroten (86).

In grote trekken zouden de werken hierop neerkomen :

- verhoging van de spoorwegberm vanaf Nekkerspoel tot halweg Weerde, met verhoging van de bruggen aan Roestenberg, een nieuwe brug over de Leuvensesteenweg en twee nieuwe hoge Vierendeelbruggen over de vaart waar de hefbrug en de twee overwegen zouden verdwijnen (87);
- verhoging van het spoor naar Dendermonde tot aan de Zenne, waardoor de overweg aan de Brusselsesteenweg eveneens kon verdwijnen.

Niet te verwonderen dat de mijlpaal voor de vierde maal moest verhuizen! In juni 1957 plaatste men een takel boven zijn hoofd en stuk na stuk werd hij gedemonteerd.

In afwachting van zijn herplaatsing werd hij in het Arsenaal bewaard, terwijl zijn historische schat naar het spoorwegmuseum van Brussel-Noord werd overgebracht (88).

## 5. De mijlpaal onder bij de hoge bruggen geplaatst (1959).

De mijlpaal droomde ervan om opnieuw zijn oorspronkelijke plaats van 1835 te mogen innemen, ongeveer waar nu de kaartjesknipper zit in het huidige station. Het zou een enige gelegenheid zijn om rondom dit historische monument, het nieuwe station op te trekken. Het mocht niet zijn; in deze periode van economische expansie dacht men zo weinig aan het verleden!

De werken in en rond het nieuwe station naderden hun voltooiing en nog altijd lag de mijlpaal in het Arsenaal. Uiteindelijk kreeg hij een plaatsje toegewezen op de hoek van de Vaartdijk met de Postzegellaan, onder bij de drie hoge Vierendeelbruggen en de hoge betonnen brug voor het wegverkeer. De gedenkplaat, met de foutieve tekst van 1951, werd opnieuw bij de mijlpaal bevestigd. Hierover lezen we :

---

(85) "Gazet van Mechelen" van 14.12.1952.

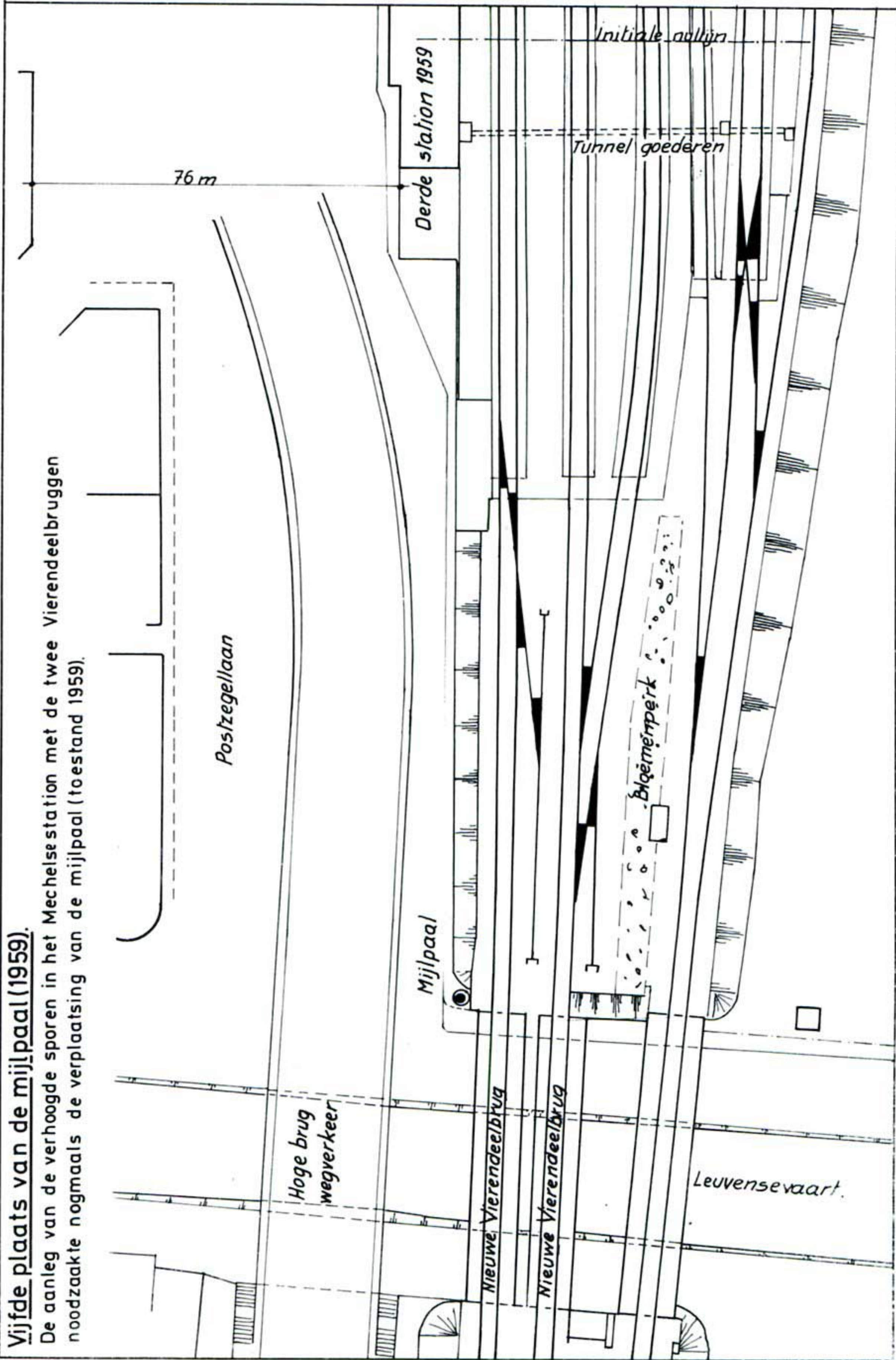
(86) "Gazet van Mechelen" van 6.12.1957.

(87) De spoorbruggen over de Leuvensevaart — zie bijlage 12.

(88) Spoorwegarchief "De Mijlpaal": "Proces-verbaal van de plechtigheid op 21.6.1957" — zie bijlage 13.

Vijfde plaats van de mijlpaal (1959).

De aanleg van de verhoogde sporen in het Mechelse station met de twee Vierendeelbruggen noodzaakte nogmaals de verplaatsing van de mijlpaal (toestand 1959).



*"Herplaatsen van de herdenkingszuil opgericht ter gelegenheid van de aankomst van de 1<sup>e</sup> trein in 1835 te Mechelen (89).*

*Deze zuil werd opgericht op 1 mei 1835, op de plaats waar zich nu het landhoofd kant Antwerpen bevindt aan de meest westelijke "Vierendeelbrug" (90).*

*Deze zuil een eerste maal verplaatst in 1878 ter gelegenheid van de verbouwingen van het station, werd op 8 mei 1892 vernield ingevolge een brand van een seinhuis (91).*

*De zuil werd terug opgericht de 17 april 1893 een tiental meter westelijk van de huidige plaats.*

*In 1957 moest deze zuil terug afgebroken worden ter gelegenheid van de nieuwe urbanisatiewerken in station Mechelen.*

*Proces-verbaal.*

*De vijftiende van de maand juni in bijzijn van :*

*HH. Ir. BASTIN., eerste ingenieur  
Ir. DE GROODT A.G., ingenieur  
Ir. VERVAET R., ingenieur  
D'HULST Fl. en zoon aannemers  
VAN MEERBEECK, architect  
HEYMANS J.A., werkopzichter*

*verklaar ik ondergetekende Ir. VAN LOOCKE M., hoofdingenieur, onder de fundering van de zuil een kistje in lood te hebben geplaatst inhoudende :*

- 1) een afschrift van het proces-verbaal opgemaakt ter gelegenheid van de inhuldiging van de Spoorweg ingevolge het besluit van 1 mei 1834 (92);*
- 2) een afschrift van het proces-verbaal opgesteld ter gelegenheid van het oprichten in 1893 van de herdenkingszuil (93);*
- 3) een afschrift van het proces-verbaal opgemaakt ter gelegenheid van de plechtigheid gehouden te Mechelen op vrijdag 21 juni 1957 van het openen van de 3 loden kistjes gevonden onder de herdenkingszuil. De originele documenten en geldstukken gevonden in de loden kistjes, werden overgebracht naar het Nationaal Spoorwegmuseum in het station Brussel-Noord (94);*
- 4) een geldstuk van 50 F geslagen ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling te Brussel in 1958 gehouden.*

*Gedaan te Mechelen, de 15 juni 1959*

*(get.) VAN LOOCKE".*

(89) Spoorwegarchief "De Mijlpaal": "Proces-verbaal van het herplaatsen van de mijlpaal in 1959".

(90) Betekenis, datum en plaats stemmen niet overeen met de historische feiten. (Zie hiervoren).

(91) In 1878 werd hij reeds voor de 2<sup>e</sup> maal verplaatst. (Zie hiervoren).

(92) Staat in bijlage 4.

(93) Zie hiervoren: "4. De mijlpaal in een uithoekje van het Mechelse station".

(94) Staat in bijlage 13.



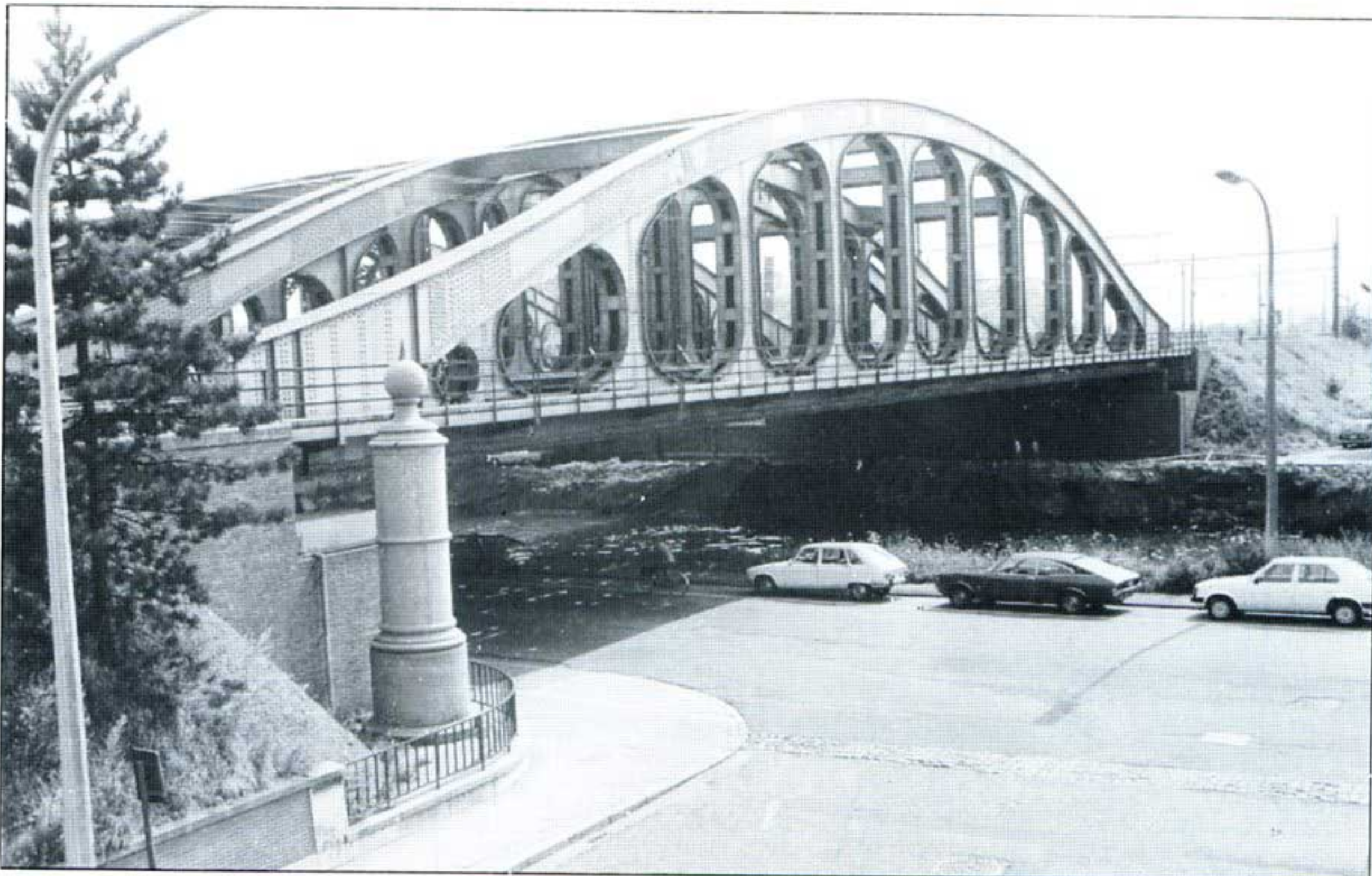
Het herplaatsen van de mijlpaal in 1959.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

De mijlpaal krijgt een hoekje van het bruggehoofd toegewezen.

De 8 ton wegende schacht schijnt niet erg happig op dit hoekje.

De arduinen mijlpaal weegt ongeveer 25 ton en zijn fundering zo wat 30 ton.



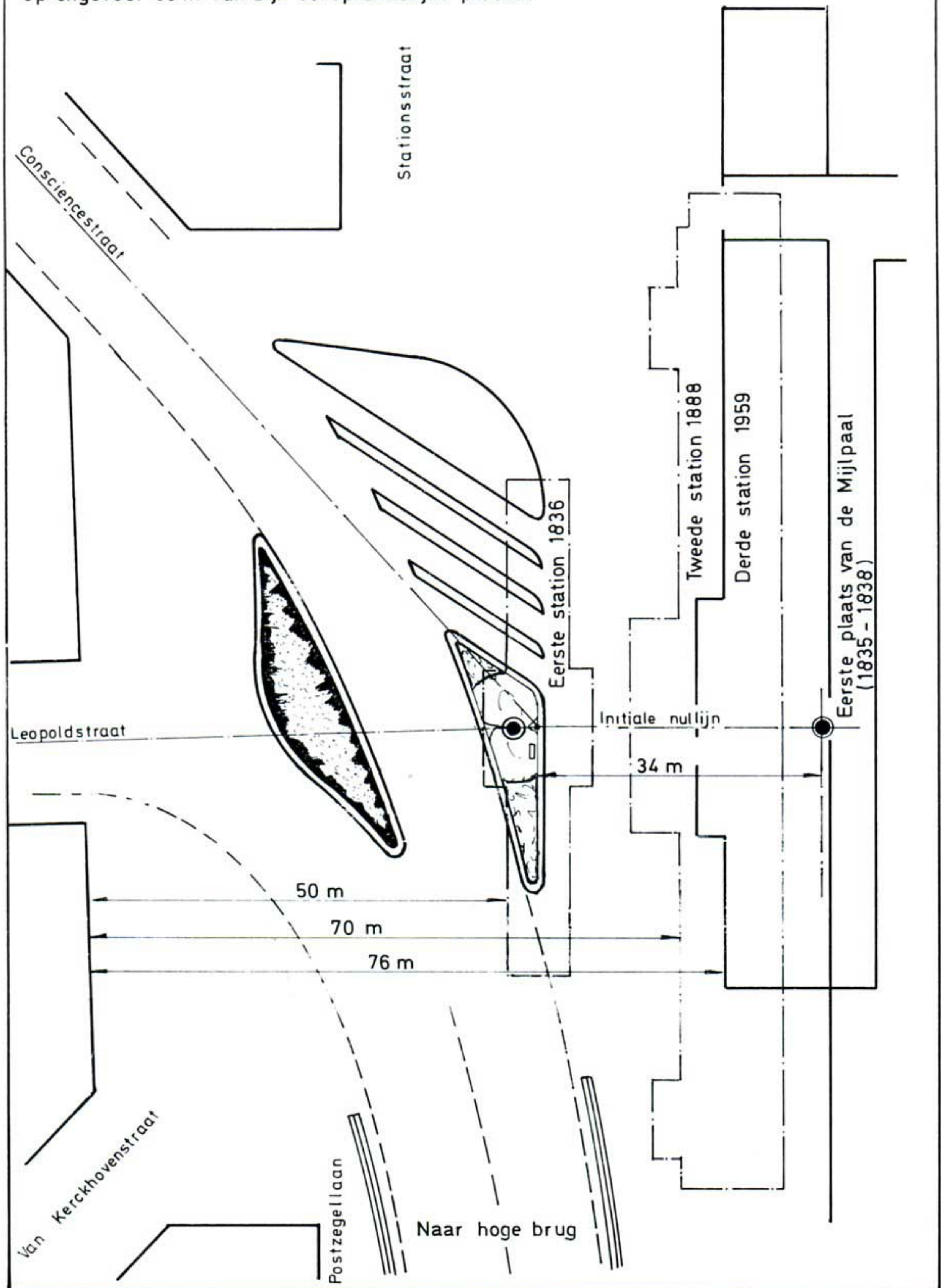
De mijlpaal op zijn vijfde plaats.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Hij schijnt zich wanhopig vast te klampen aan het bruggehoofd; zijn spits reikt nauwelijks tot aan het brugdek. De spoorwegaanleg zijn hem letterlijk en figuurlijk boven het hoofd gegroeid.

Zesde plaats van de mijlpaal ?

Midden het bloemenperk voor het Mechelse station zou de mijlpaal terug op de initiale nullijn staan, op ongeveer 38 m van zijn oorspronkelijke plaats.





Nogmaals had er een officiële plechtigheid plaats op het stadhuis te Mechelen :

*"Maandag 14 december 1959 ontving de stad Mechelen officieel uit de handen van de ministers een gloednieuw station (95).*

*Tussen de meer dan 200 genodigden, waren aanwezig o.m. minister SEGERS, burgemeester SPINOY, hulpbisschop SUENENS, de voorzitter van het bestendig comité van de N.M.B.S., G. CLAEYS".*

Ook deze maal niet de minste aandacht voor de mijlpaal!

Het nieuwe stationsgebouw heeft een voorgevel van 174 m. De aslijn van zijn hoofdingang stemt nog altijd overeen met deze van de beide voorgaande stations. De reizigers begeven zich naar de negen verhoogde perrons door een tunnel met roltrappen. Een tweede tunnel dient uitsluitend voor het vervoeren van goederen naar de perrons.

## 6. De mijlpaal opnieuw op de initiale nullijn?

Al meer dan twintig jaar staat de mijlpaal eenzaam en vernederd onder bij de voet van de vier hoge bruggen. Wat een verandering sedert de beginperiode van zijn levensloop! Toen domineerde hij het Ganzenveld en het Mechelse stationscomplex. Toen wekte hij de belangstelling van alle hooggeplaatste personen van het land. Bij iedere indienstneming van een nieuwe spoorlijn vertrokken de feesttreinen aan zijn voet.

Toch werd de spoorweg vanaf de eerste dagen van zijn bestaan een buitengewoon succes. België kwam in de belangstelling, niet als een kunstmatig opgerichte staat maar als internationaal model van ondernemingsgeest. Het nieuwe vervoersysteem bevorderde de activiteiten van de landbouw, de handel en de nijverheid. De industrie verwierf vakmanschap en erkenning op nieuwe terreinen. Met de verhoogde mobiliteit van de arbeiders kon de tewerkstelling worden verbeterd en de ellende bestreden. De noodzakelijke grondstoffen en materialen voor de modernisering van afgelegen streken konden vlug en ononderbroken worden aangevoerd.



Het derde Mechelse station.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Vele Mechelaars denken nog met weemoed terug aan hun vorig station.

(95) "Gazet van Mechelen" van 15.12.1959.  
Omgeving van het station — zie bijlage 14.



De huidige plaats van de mijlpaal. Spoorwegarchief "De Mijlpaal".  
Velen bezien hem nu als een zuil van de hoge spoorbruggen.  
Dit waardevol historisch monument verdient wel een betere plaats!

Samen met de verdere uitbouw van het spoorwegnet nam ook te Mechelen de spoorwegbedrijvigheid toe. De stad, in 1835 nog omsloten door haar vestingmuren, brak door haar isolement en koos voor de toekomst. Samen met haar Arsenaal zou de stad zich ontwikkelen, uitbreiden en haar bevolking zien toenemen. **Ze zijn mekaar veel verschuldigd.**

Op de historische dag van 5.5.1835 kreeg Mechelen een nieuw impuls: "Mechelen, centraal punt van de Belgische spoorwegen!". Dank zij de spoorwegen, maar vooral dank zij zijn Arsenaal herleefde de stad; haar bevolking steeg van 23.000 in 1835 naar 59.000 in 1907. Het Arsenaal besloeg toen 44 ha en telde 3.400 personeelsleden (96); nog altijd is het de grootste werkplaats van de N.M.B.S. en van het Mechelse gewest (97).

De mijlpaal, die eens deze grootse verwezenlijkingen symboliseerde, moet nu tevreden zijn met een vergeten hoekje tussen de vier hoge bruggen over het kanaal. Een plaats die geenszins in overeenstemming is met zijn oorspronkelijke functie en betekenis, noch in verhouding met een gewettigde waardering voor de spoorwegen in hun bijdrage tot de welvaart van ons land en van de stad Mechelen.

De mijlpaal heeft echter recht, ook bij het nageslacht, op meer erkentelijkheid en waardering.

Waarom hem niet op een meer passende en historisch verantwoorde plaats oprichten?

(96) "Malines, jadis et aujourd'hui" van GODENNE — blz. 550.

(97) Het huidige Arsenaal — zie bijlage 15.



Een droom : de mijlpaal op zijn zesde plaats?

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Moge deze droom weldra werkelijkheid worden!

De mijlpaal wederom op de initiale nullijn?

De binding tussen het monument en het spoorwegverkeer zou hier wel duidelijk tot uiting komen.

Toch is er nog een kans om hem op een verantwoorde ereplaats te zetten, namelijk opnieuw op de initiale nullijn, midden in het bloemperk voor de hoofdingang van het Mechelse stationsgebouw.

Daar zou hij niet alleen bijdragen tot verfraaiing van het stationsplein, maar er voortdurend herinneren aan de spoorwegpioniers van anderhalve eeuw geleden. Het zou bovendien een onmiskenbare blijk van dankbaarheid zijn vanwege het land en de stad Mechelen.

Moge deze vurige wens, weldra een werkelijkheid worden!





Het Mechelse station ca 1845.

Spoorwegarchief N.M.B.S.

Rechts: de mijlpaal op zijn tweede plaats.

Mechelen centraal punt (wet 1.5.1834), bakermat, draaischijf en zetel (K.B.: 1.9.1838) van de Belgische staatsspoorwegen.

## BIJLAGEN



Mechelen, centraal punt van de Belgische spoorwegen (98).

*Léopold, Roi des Belges.*

*A tous, présents et à venir, Salut.*

*Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit:*

*Art. 1<sup>er</sup>: Il sera établi dans le royaume un système de chemins de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers; au nord par Anvers; à l'ouest sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et au midi sur Bruxelles et vers les frontières de France par le Hainaut.*

.....  
.....

---

(98) Art. 1 van de wet van 1 mei 1834, verschenen in het Staatsblad van 4 mei 1834.





Programma voor de plechtige opening van de ijzeren weg (99).

*”De 5<sup>e</sup> mei a.s., 's middags, zal de plechtige opening van de ijzeren weg plaats hebben.*

*Een tent, behangen met de nationale driekleur, zal in het station te Brussel opgericht worden voor de ontvangst van de genodigden.*

*Artillerieschoten zullen het vertrek van uit Brussel, de doorgang te Vilvoorde en de aankomst te Mechelen aankondigen. Bij het eerste schot te Brussel zal de stoet zich in deze volgorde in beweging zetten:*

- 1) de Pijl, slepende zeven rijtuigen;*
- 2) de Stephenson, eveneens zeven rijtuigen slepende;*
- 3) de Olifant, slepende zestien rijtuigen, waarvan negen versierd met de provinciewapens.*

*De genodigden en allen met een toegangskaart zullen in het aangeduide rijtuig plaats nemen. Elk convooi zal door een muziekkapel vooraf gegaan worden.*

*De gemeenten, waar de treinen passeren, zullen palen met vlaggen plaatsen, waarop de naam van de gemeente en de afstand tot het vertrekpunt zullen aangeduid worden.*

*Een tent zal opgericht worden in het centrale punt van de spoorweg (wet van 1 mei 1834). Onmiddellijk na de aankomst van de stoet zal, in naam van de koning, overgegaan worden tot het plaatsen van de milliaire kolom, waaronder zullen neergelegd worden: de herdenkingspenning, geldstukken en het proces-verbaal van de openingsplechtigheid.*

*De personen, deel uitmakende van de stoet, hernemen daarna hun plaats in de rijtuigen, dertig in getal, die door de Olifant zullen gesleept worden.*

*Artilleriegeschut zal het vertreksein geven.*

*'s Avonds zal er te Brussel vuurwerk ontstoken worden.*

*Een allegorische herinneringspenning van de inhuldiging van de ijzeren weg zal geslagen worden.*

*Besloten door ons, minister van Binnenlandse Zaken.*

*Brussel, 28 april 1835.*

*De Theux ”*

(99) Vrije vertaling uit het Staatsblad van 1.5.1835.



De mijlpaal als herinnering aan de plechtige opening van de Belgische Spoorwegen (100).

*Inauguration du chemin de fer.*

*Hier, 5 mai, a eu lieu l'ouverture du chemin de fer. Cette grande fête de l'industrie a été célébrée avec solennité.*

.....

.....

*Arrivés devant Malines, les voyageurs se sont réunis autour de la colonne milliaire, dont la base était disposée pour recevoir la médaille d'inauguration, des pièces de monnaies de 40, 20, 5, 2 en 1 F, de 1/2 et 1/4 de franc, de 10 et 1 centimes, au millésime de 1835, et le procès-verbal de la cérémonie.*

*Monsieur le Ministre de l'intérieur, placé au centre de l'assemblée, a prononcé le discours suivant :*

*Messieurs,*

.....

.....

*Que la colonne que nous allons poser en commémoration de l'ouverture du chemin de fer soit en même temps le symbole d'une union morale toujours croissante entre tous les Belges.*

*Vive le Roi!*

*Ce discours a été suivi des acclamations de l'assemblée, qui a fait retentir les cris prolongés de Vive Le Roi.*

*Le Ministre de l'interieur, assisté de ses collègues, ont ensuite procédé à la pose de la colonne milliaire initiale, et les pièces commémoratives de cet heureux événement ont été placées et scellées dans la base de la colonne.*

.....

.....

---

(100) Uittreksel uit het Staatsblad van 6.5.1835.



Proces-verbaal van de plechtigheid ter gelegenheid van de plechtige opening van de spoorweg, afgekondigd op 1 mei 1834 (101).

*”Ridder Barthélemi de Theux de Meylandt, minister van binnenlandse zaken van het Koninkrijk België, vergezeld van de HH. de Meulenaere, minister van buitenlandse zaken en van zeevaart; Ernst, minister van justitie; baron d’Huart, minister van financiën; baron Evain, minister van oorlog en de graaf Felix de Merode, staatsminister, heeft zich te half twaalf naar het beginpunt van de spoorweg Brussel — Mechelen begeven, nabij de Groendreef, waar een met de nationale driekleur bevlagde tent werd opgericht.*

*Op de middag hebben kanonschoten het vertrek van de stoet aangekondigd, die bestond uit:*

- 1) de zeven rijtuigen, gesleept door de Pijl, waarin zaten de voorzitter van de handelskamer, de militaire corpsoversten, de oversten van het ingenieurscorps van bruggen, wegen en mijnen; de staf van de burgerwacht; de staf van het leger en de plaatscommandant van Brussel; de chefs van de algemene administratie; de voorzitter van: de verbrekingshoven; het rekenhof; het beroepshof en het hoger militaire hof; de secretarissen-generaal van de ministeries en voorop de muziekkapel van de Gidsen;*
- 2) verder zeven rijtuigen, gesleept door de Stephenson, waarin zaten: de ministers van het koninkrijk, het diplomatenkorps, de voorzitters van Kamer en Senaat, de senatoren en volksvertegenwoordigers, de hoofdgeneraal van de burgerwacht, de generaal-majoor van het leger en vooraan een versierde wagen met het muziek van de Grote Harmonie van Brussel;*
- 3) zestien rijtuigen, gesleept door de Olifant, met daarin: burgerlijke en militaire ambtenaren, geestelijkheid, beroemde kunstenaars van het land, provincieraadsleden, industriëlen, professoren, ambtenaren van de administraties, de burgerwacht, invaliden van 1830, militairen van de verschillende legerkorpsen en vele genodigde dames voor deze optocht, voorafgegaan door de muziekkapel van het 2<sup>e</sup> Linierregiment; negen rijtuigen waren versierd met de banieren en de wapens der provincies.*

*De stoet heeft de aangelegde spoorweg tussen Brussel en Mechelen gevolgd, waarlangs palen met de nationale driekleur stonden. Een talrijke toegelopen menigte genoot van deze plechtigheid.*

*Aangekomen bij de ingang van de stad Mechelen, op de plaats waar de spoorweg het kanaal zal kruisen, stopten de rijtuigen en de Heer Ch. Rogier, gouverneur van de provincie Antwerpen, ontving de genodigden bij het uitstappen en leidde ze naar het centrale punt van de spoorwegen, afgekondigd door de wet van 1 mei 1834, waar een tent stond opgesteld.*

*Onmiddellijk na de aankomst van de stoet, die gepaard ging met kanonschoten en militaire muziek, heeft de minister van binnenlandse zaken volgende rede gehouden (102).*

(101) Vrije vertaling van de tekst, gegraveerd in de vijf metalen platen, opgeborgen in de schatkamer van de mijlpaal op 5.5.1835.

(102) Tekst gegeven onder de rubriek "De openingsplechtigheid te Mechelen".

Vervolgens heeft de minister van binnenlandse zaken de eerste steen gelegd van de herdenkingszuil, waarin men verzegeld terugvindt :

- 1) een zilveren penning met de afbeelding van Leopold I, met de keerzijde de tekst :

”De 5<sup>e</sup> mei 1835.

Het 4<sup>e</sup> regeringsjaar van Leopold I, koning der Belgen.

Ridder de Theux de Meylandt, minister van Binnenlandse Zaken, heeft de eerste steen gelegd van de herdenkingszuil van de spoorwegen, gedecreteerd door de wet van 1 mei 1834.

P. Simons — De Ridder, ingenieurs”.

- 2) Geldstukken in goud, zilver en koper geslagen onder Leopold I met het jaartal 1835.
- 3) Ten laatste een afschrift van dit proces-verbaal, gegraveerd in metaal.

Na de plechtigheid boden de ingenieurs-directeur der werken aan de minister van binnenlandse zaken de erewijn aan.

Kanonschoten en nationale liederen hebben het ogenblik voor de terugreis naar Brussel aangekondigd. De optocht gebeurde in dezelfde volgorde als bij het vertrek, doch al de dertig rijtuigen werden door de Olifant gesleept.

Dit proces-verbaal opgemaakt de dag, maand en jaar zoals hierboven aangeduid werd getekend door de minister van binnenlandse zaken en de andere ministers van het Koninkrijk.

Getekend :

de Theux, minister van binnenlandse zaken

de Meulenaere, minister van buitenlandse zaken en zeevaart

Ernst, minister van justitie

Evain, minister van oorlog

Graaf Felix de Merode, staatsminister” (103).

---

(103) Dit proces-verbaal wijkt op twee essentiële punten af van het officiële verslag in het Staatsblad van 6.5.1835 :

— het eerste spreekt van de eerste steenlegging van de mijlpaal, terwijl het tweede expliciet over de oprichting ervan handelt ;

— het eerste vermeldt de aanwezigheid van de Koning in het Groendreefstation niet, terwijl het tweede dit uitdrukkelijk bevestigt.

Deze afwijkingen waren te wijten aan het feit dat men verplicht was geweest dit proces-verbaal op voorhand op te stellen, zodat het op 5.5.1835 in de schatkamers van de mijlpaal kon opgeborgen worden. Zelfs het voorziene programma, gegeven in de bijlage 2, werd niet gerespecteerd, daar de aanwezigheid van de Koning bij het vertrek van de trein uit het Groendreefstation er niet in vermeld stond.

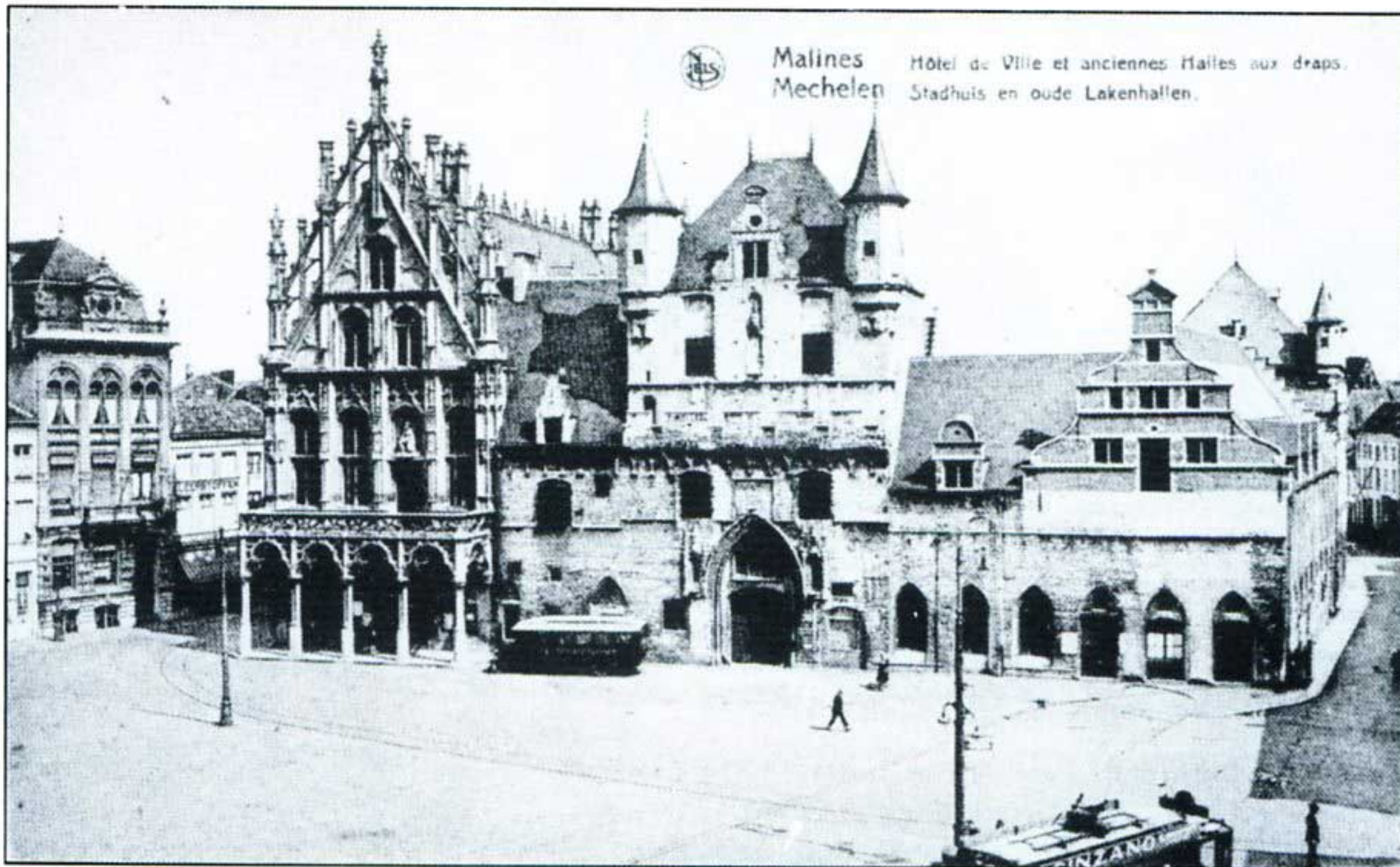
### De stad Mechelen.

Het 13<sup>e</sup> eeuwse Mechelen beleefde een ongewone bloei, wolhandel en wolnijverheid waren de voornaamste bronnen van welstand.

Mechelen werd op 't einde van de 13<sup>e</sup> eeuw in een nieuwe vestinggordel gevat, bestaande uit een gracht, een aarden wal of vest, twaalf versterkte poorten en een aantal halfronde torens, stedewaarts met een trapgeveltje gesloten. Later werden er nog uitspringende bastions (bolwerken) in lanspuntvorm aan de buitengordel toegevoegd. Het grondgebied intra-muros bedroeg slechts 281 ha.

De Halle omringt een vierkantig binnenplein en werd gebouwd van 1311 tot 1326 (104). Na de verschrikkelijke brand in 1342, die een groot deel van de houten huizen van de stad verwoestte, werd de Halle heropgebouwd.

De rechtervleugel van de Halle werd vroeger gebruikt als lakenhalle (105). Het middenstuk is de aanzet van een onvoltooid gebleven belfort; de ondergang van de Mechelse lakennijverheid was hiervan de oorzaak. De linkervleugel was oorspronkelijk bedoeld als paleis van de "Grote Raad". De eerste steenlegging ervan gebeurde op 13.3.1529, doch in 1535 werd het werk reeds stilgelegd. Het werd maar in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw hervat. Toen dacht men er het postkantoor onder te brengen, doch door ruil met het ministerie van posterijen kwam in 1911 het gebouw in stadsbezit en werd ingericht als stadhuis.



Het stadhuis en de halle.

Stadsarchief Mechelen.

De rechtervleugel werd sedertdien gemoderniseerd en gaf aanleiding tot polemieken.

(104) "Malines, jadis et aujourd'hui" van GODENNE — blz. 285.

(105) "Namen der straten van Mechelen" van VAN CASTER — blz. 88.

De bouw van de Sint-Romboutskerk ving aan in de 13<sup>e</sup> eeuw: ze werd ingewijd in 1312 en was volledig afgewerkt in 1487 (106). De fundering van de Sint-Romboutstoren werd begonnen in 1449 en de eerste steenlegging gebeurde op 22.5.1452. Hij moest 167 m hoog worden, doch meet slechts 97,3 m of 350 Mechelse voet.

Het gebouw vóór de toren werd in de 13<sup>e</sup> eeuw gebouwd en werd in 1383 door de stad aangekocht om gebruikt te worden als stadhuis (107). In 1911 werd het stadhuis postkantoor, toen het huidige stadhuis in gebruik werd genomen.

Het standbeeld van Margaretha van Oostenrijk werd op 2.7.1849 onthuld, ze keerde toen haar rug nog niet naar het stadhuis. Onder haar bewind (1507-1530) was Mechelen de hof- en hoofdstad der Nederlanden.



De grote markt.  
Stadsarchief Mechelen.

Mechelen:

- juridische hoofdstad der Nederlanden (1474-1796);
- hof- en hoofdstad der Nederlanden (1507-1530);
- kerkelijke hoofdstad der Nederlanden (1559);
- centraal punt van de Belgische spoorwegen (wet 1.5.1834);
- zetel van de Belgische spoorwegen (K.B. 1.9.1838).

(106) "Malinis, jadis et aujourd'hui" van GODENNE — blz. 69 en 109.

(107) "Namen der straten van Mechelen" van VAN CASTER — blz. 89.



## Het gehucht Hanswijk

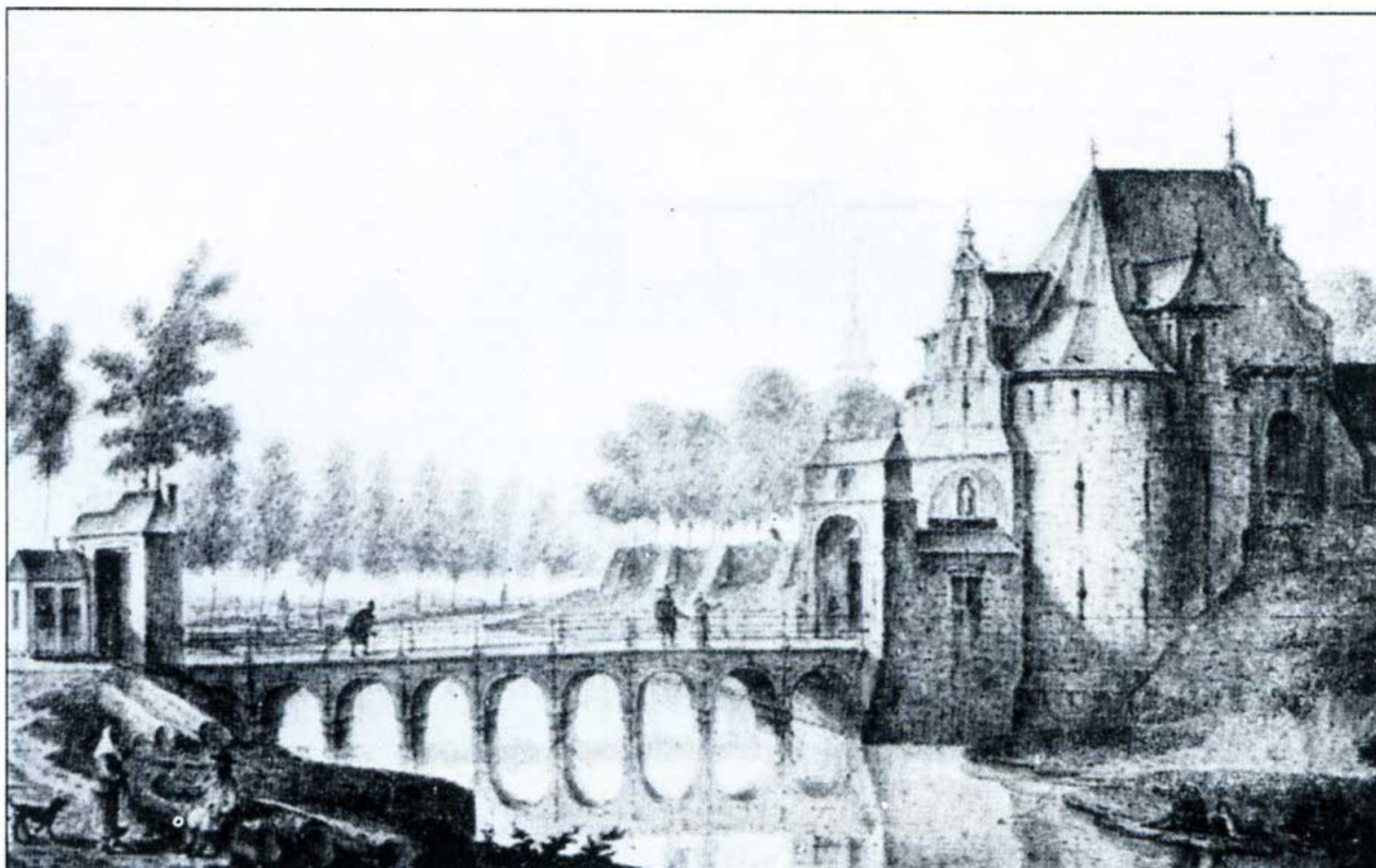
Extra-muros waren er op het grondgebied van Mechelen zes gehuchten met een totale oppervlakte van 2.415 ha. Het kleinste hiervan, Hanswijk, 183 ha groot was gelegen ten Zuid-Oosten van de stad tussen de Dijle en Oude Brusselsesteenweg, nu de Tervuursesteenweg.

De eerste bidplaats, gelegen op Hanswijk de Bercht, behoorde tot de Sint-Romboutsparochie en werd er van afgescheiden in 1255, toen de parochie van Muizen opgericht werd. In 1288 werd het gehucht Hanswijk een zelfstandige Mechelse parochie (108). Sedert 988 wordt er het beeld van O.-L.-Vrouw van Hanswijk vereerd.

In 't begin der 16<sup>e</sup> eeuw werd de kapel op Hanswijk de Bercht vervangen door een kerk en een klooster, die de gouverneur van Mechelen op 11.2.1578 deed afbreken, gelijk al de andere gebouwen rondom de stad, om aan de vijand iedere mogelijkheid tot beschutting te ontnemen. Een nieuw kerkje werd in 1647 gebouwd binnen de stadswallen. Op 10.5.1663 werd de eerste steen gelegd van de huidige kerk, waarvan de koepel zich 34 m boven de vloer verheft.

Heel wat gronden, zeker de helft van het residentiële gehucht van Hanswijk, werden opgeofferd of onherroepelijk verminkt om het spoorwegcomplex aan te leggen: het Arsenaal, het Mechelse station, de spoorlijn naar Leuven en het vormingsstation. Hierdoor verdwenen volledig het Ganzenveld en het domein van Boutersem, terwijl van Hanswijk de Bercht slechts een gedeelte overbleef.

Het gehucht Hanswijk bracht wel uitzonderlijk zware offers aan de industriële revolutie van de spoorwegen.



De Hanswijkpoort in 1780.

Stadsarchief Mechelen

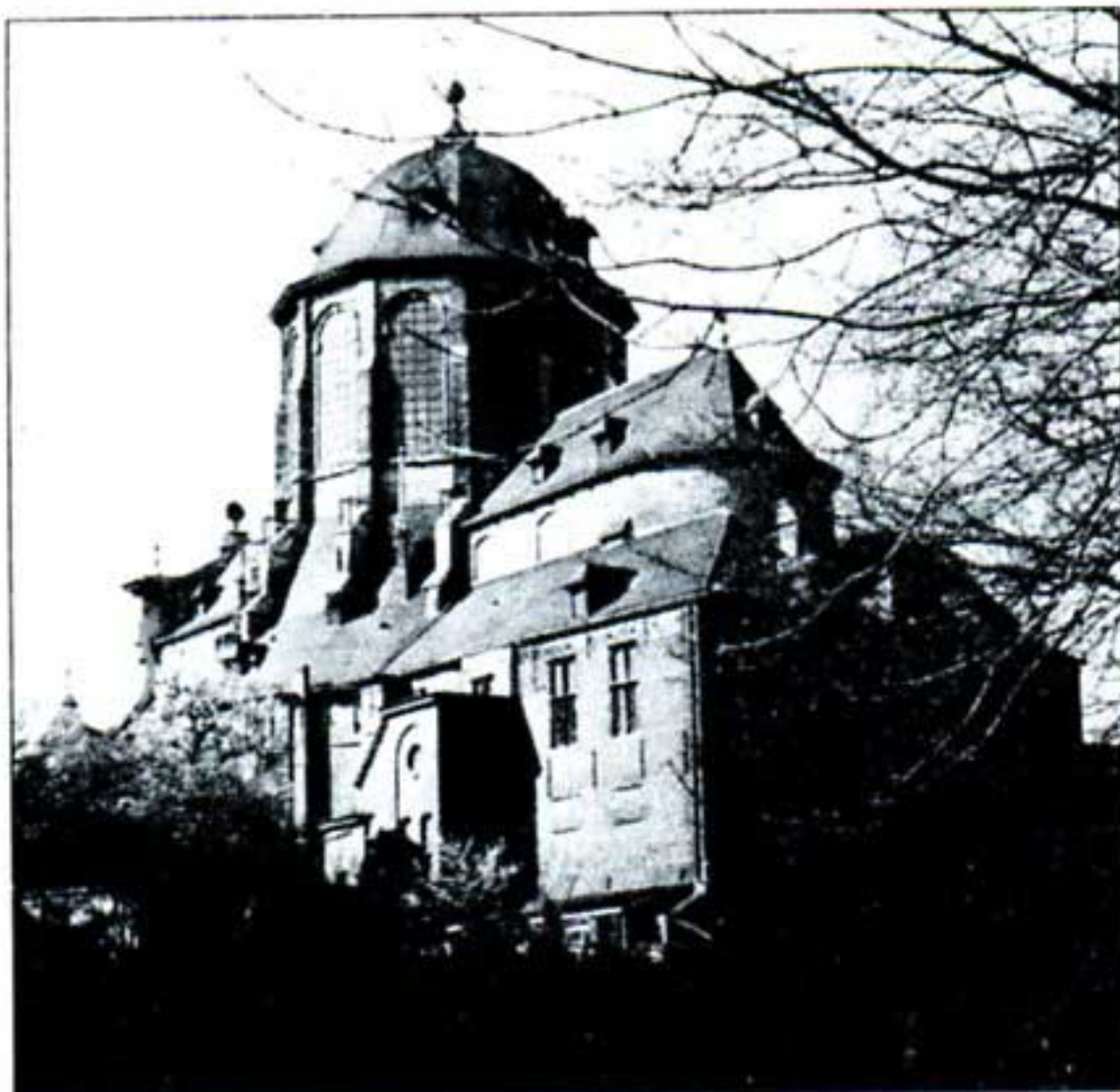
Gebouwd in de 13<sup>e</sup> of de 14<sup>e</sup> eeuw.

Deze poort werd ook Leuvense- of zelfs Luiksepoort genoemd.

Buitenpoort en bolwerken werden gesloopt in 1782 (bevel Jozef II van Oostenrijk).

Binnenpoort gesloopt in 1829.

(108) "Namen der straten van Mechelen" van VAN CASTER — blz. 104.



De Hanswijkkerk.  
Stadsarchief Mechelen.  
Gebouwd door Lucas Fayd'herbe (Mechelen 1617 -  
Mechelen 1697).



Burcht van Boutersem in 1580.

Stadsarchief Mechelen.

Op de zuidelijke kant van de oude baan Schelde-Keulen, op het gehucht Hanswijk-Dries, bouwden plaatselijke landsheren de "Burcht van Hanswijk". Bij verandering van eigenaar werd ze later de "Burcht van Boutersem" genoemd.

In 1835 stond er nog maar een grote hoeve op het domein van Boutersem.

### Het hof van Coloma.

De eerste vermelding van dit landgoed, Vorscheborgh geheten, dagtekent uit 1553 (109). Op het einde van de 16<sup>e</sup> eeuw stonden er in dit domein, omsloten door grachten, poedermolens (het buskruit werd uitgevonden in de 14<sup>e</sup> eeuw). Over het Vorscheborgh der 17<sup>e</sup> eeuw weten we praktisch niets. In de 18<sup>e</sup> eeuw behoort het achtereenvolgens aan kanunnik Van den Driessche (110), Jaspas Boots (111), het klooster van Hanswijk (112) en in 1786 aan de graaf Coloma, baron van Sint-Pieters-Leeuw. Deze toverde het landgoed om tot een uitgelezen luthof, het "Hof van Coloma". Zijn erfgenamen verkochten het opnieuw in 1826 (113).

*"Op zijn schonen eigendom Coloma, opent Mr Van Hasselt op Pinksterzondag, den 7<sup>e</sup> juni 1835, een hotel en spijshuis ten behoeve van de reizigers" (114).*

Het was maar een succes zolang de spoorlijn Brussel — Mechelen haar terminus had nevens het hof van Coloma, n.l. tot de opening van de spoorlijn Mechelen — Antwerpen op 3.5.1836.

*"Malines étant en quelque sorte devenu un faubourg de Bruxelles" (115).*

In 1844 kocht de kloosterstichting "Dames de Marie" het hof van Coloma om er een select pensioonaat voor juffrouwen van te maken. De eerste steenlegging had plaats op 18.03.1846.

Tijdens de laatste wereldoorlog werden de gebouwen van het hof van Coloma zwaar beschadigd, dit vooral tijdens de verschillende luchtbombardementen en de vliegende bommen in 1944 en 1945. De monumentale poort, die gespaard bleef, verdween in 1968 om de oprit te verbreden van de Tervuursesteenweg naar de nieuwe Colomabrug.



Het Pensioonaat van Coloma.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

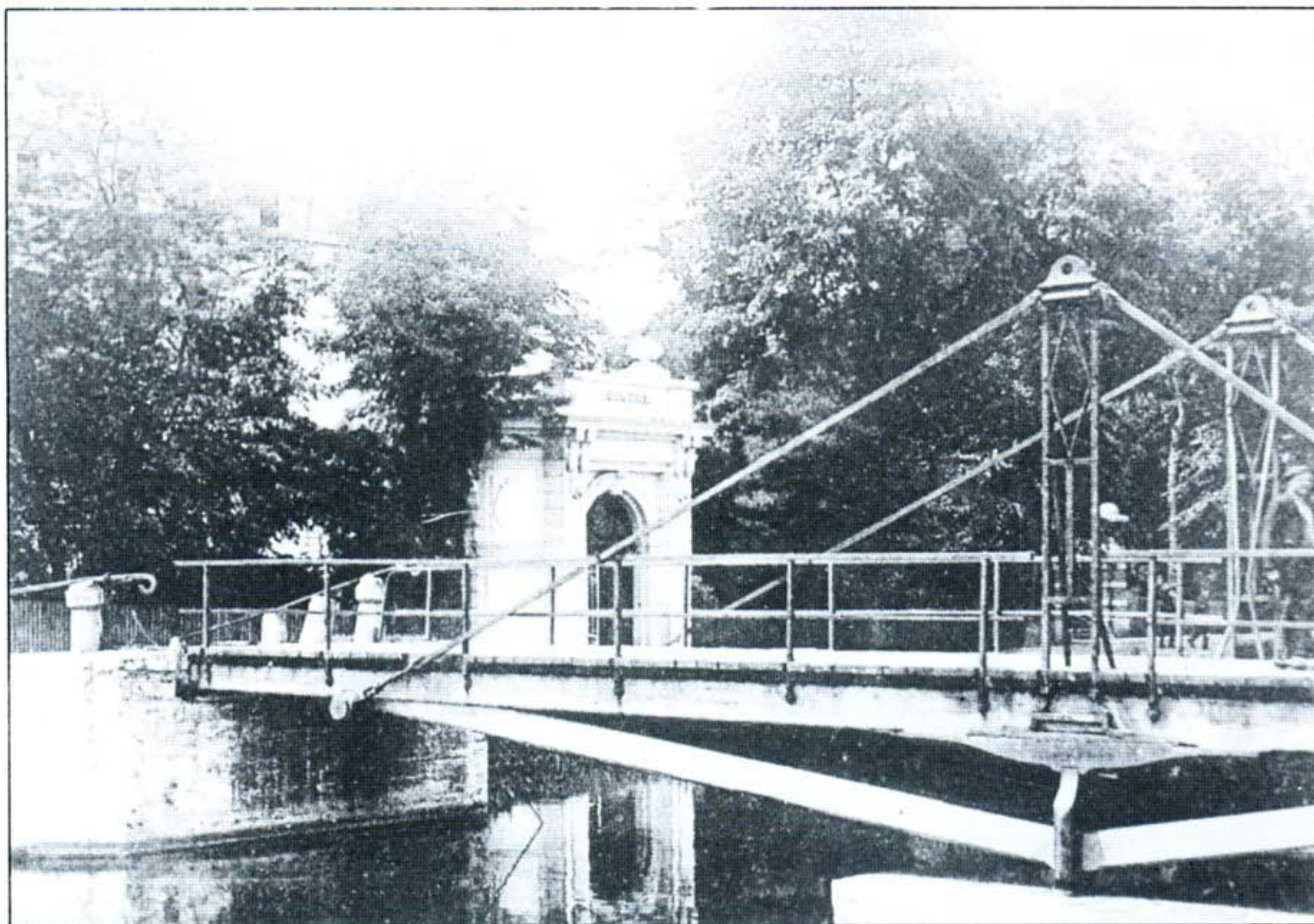
Waar is die oude glorie gebleven?

- (109) Stadsarchief Mechelen — Schepenregister 175 F — 130 F.  
(110) Stadsarchief Mechelen — folio 141 V<sup>o</sup> — 9.8.1709.  
(111) Stadsarchief Mechelen — M.Not. P.S. Croon — 3.2.1709.  
(112) Stadsarchief Mechelen — M.M.F. Kergaerts — 11.9.1756.  
(113) "Malines, jadis et aujourd'hui" van GODENNE — blz. 445.  
(114) Staatsblad van 29.5.1835.  
(115) "Journal d'Anvers" van 6.6.1835.

Het huidige Coloma-instituut met zijn heterogene gebouwencomplex doet met heimwee terugdenken aan het vroegere Coloma.

Vóór 1686 bestond er te Leuven een ontwerp voor het graven van een vaart van Leuven naar de Rupel (116). Reden was de zwakke economische toestand waarin de voormalige hoofdstad der hertogen van Brabant zich bevond.

Mechelen kreeg in 1730 van Karel VI van Oostenrijk de toestemming tot het aanleggen van de Leuvensesteenweg en kon hierdoor haar transitverkeer uitbreiden vooral naar het land van Luik en Keulen (117). De reactie van Leuven liet niet op zich wachten. In 1731 neemt de stadsraad van Leuven kennis van het verzoekschrift tot het bekomen van het octrooi, noodzakelijk tot het graven van de vaart.



De ouderwetse Coloma-brug.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Menige kar en auto haastte zich om het eerst op het brugje met slechts één rijstrook te komen.

(116) "De Colomabrug te Mechelen" door OP DE BEECK.

(117) Stadsarchief Mechelen — bundel 100.

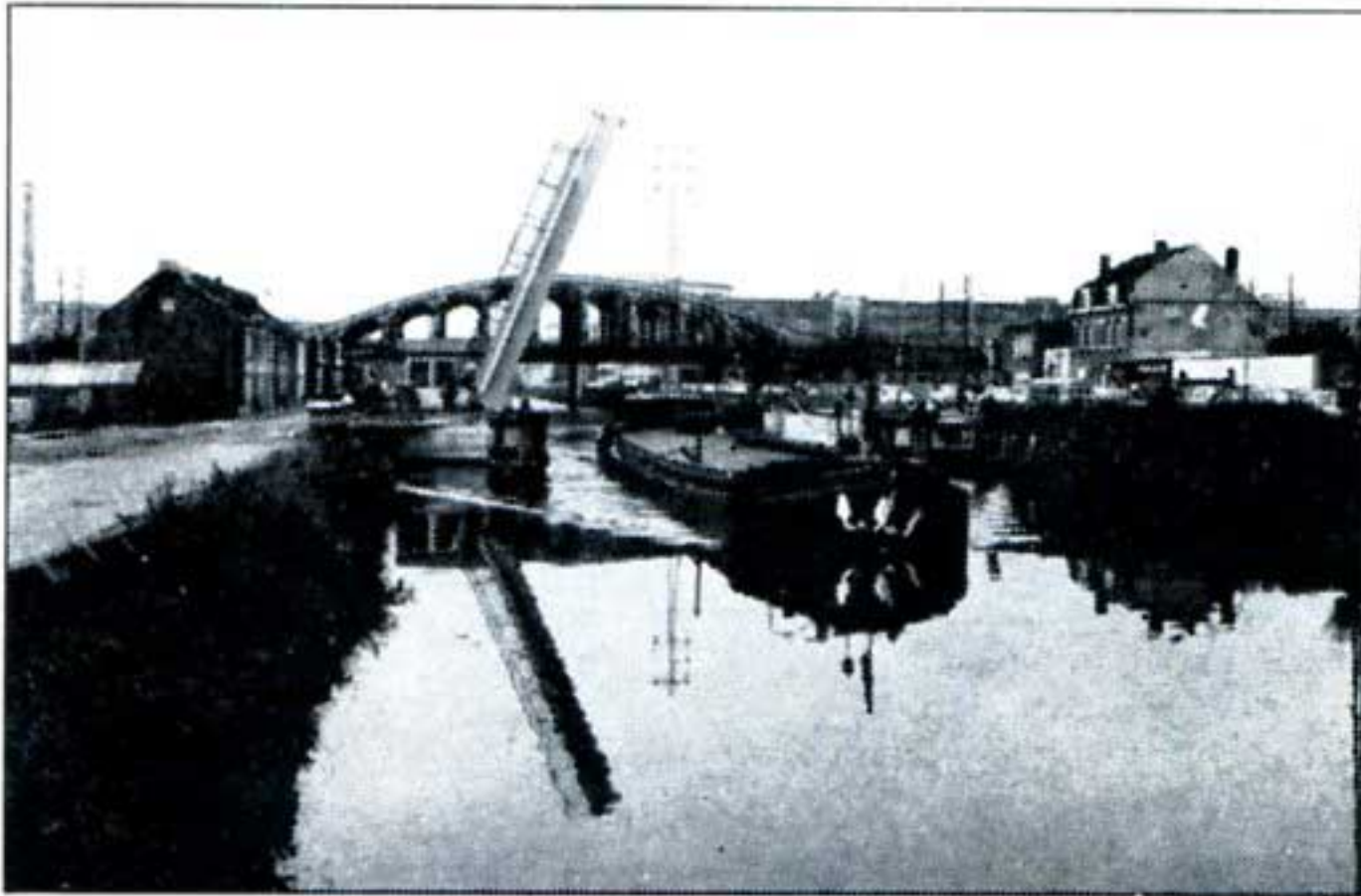
Daar Leuven alzo de meest vooruitgeschoven haven voor het land van Luik en Keulen zou worden, kwam er hevig verzet van Brussel en Mechelen. Zoals de Mechelaars twee eeuwen vroeger de tolgelden op de Zenne verloren, toen de Brusselaars hun kanaal naar de Rupel aanlegden, zo zouden ze nu ook de tolgelden op de Dijle verliezen. Hun pogingen om tolgelden op de Leuvensevaart te innen, die immers voor een vierde van haar lengte (7,5 km) over Mechels grondgebied zou lopen, bleven zonder resultaat. Maria-Theresia van Oostenrijk gaf vergunning voor het kanaal en weigerde de tolgelden (118).

In 1752 werd er een deel van het landgoed "Vorschenborgh" afgesneden om de Leuvensevaart te graven.

Op 9.7.1750 gaf Karel van Lorreinen de eerste spadesteek en in 1753 werd de vaart zo ongeveer als voltooid beschouwd. Er volgen nog wel ruim tien jaren van verbeteringen eer ze doelmatig kon gebruikt worden, zodat ze slechts op 11.7.1763 definitief geopend werd.

*"In het jaer 1759 den 16 January hebben die van Loven beginnen te maecken de brugge over de vaert aan "Vorschenborgh", te voorent wirt men met eenen boot overgezet" (119).*

In 1914 werd de Coloma-brug vernield ingevolge de oorlog, doch in 1915 kwam er een voorlopige brug ... tot in 1936, toen deze door een nieuwe ouderwetse brug vervangen werd, die bij wonder ontsnapte aan de vernieling gedurende de tweede wereldoorlog. Daar het verkeer te druk werd, kwam er in 1968 een nieuwe brede Coloma-brug; deze werd dichterbij de spoorbruggen gelegd in de verlenging van de nieuwe Jubellaan.



De moderne Coloma-brug.  
Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Op amper enige meters afstand liggen er hier vijf bruggen over de Leuvensevaart.

(118) Stadsarchief Mechelen — bundel 105.

(119) "Mechelse kronieken" van BERLEMONT.



### Het hof van Egmont.

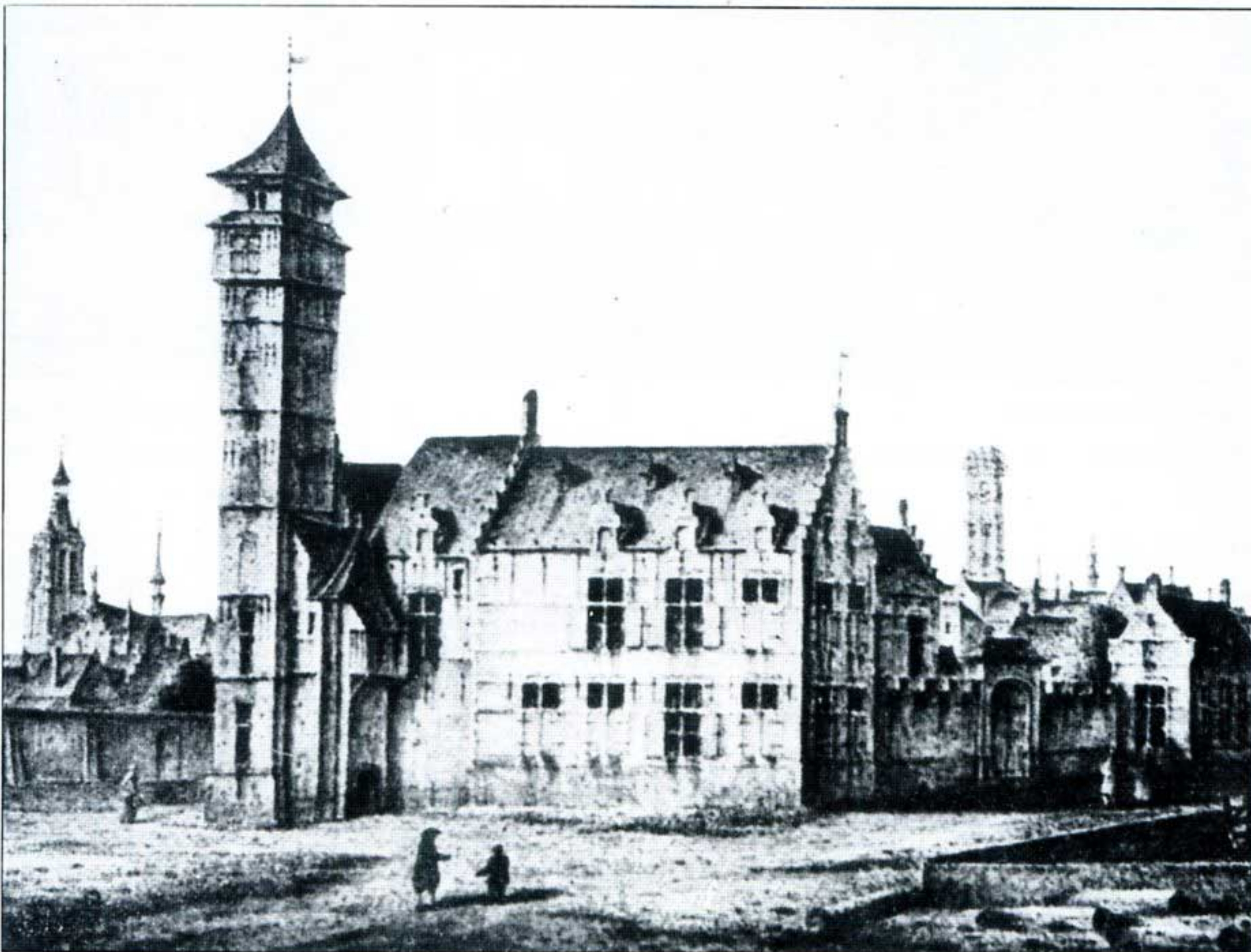
Het gebouw met toren, opgetrokken in het begin van de 16<sup>e</sup> eeuw, was reeds in 1539 in het bezit van de familie Egmont. Na de onthoofding van de Graaf van Egmont (5.6.1568) werd dit hof verbeurd verklaard en bij de koninklijke kanongierterij gevoegd (120).

In de Egmonttoren hing een klok waarop stond "La maison d'Orient me fit faire pour son usage en 1746 et dame Mechtilde Fax a payé ma façon" (121). Na afbraak van de toren in 1840 kwam deze klok in het Arsenaal terecht en werd er lange tijd gebruikt om het begin en het einde van het werk aan te kondigen. Wat er van die klok geworden is hebben we niet kunnen achterhalen.

De kanonindustrie verdween uit Mechelen gedurende de revolutionaire periode op het einde van de 18<sup>e</sup> eeuw. Ze werd naar het Luikse overgebracht, waar ze beter gelegen was voor haar bevoorrading aan grondstoffen.

Op de Egmonttoren heeft er nog een Chappe-telegraaf gestaan, zoals trouwens op de Brusselsepoort en de O.-L.-Vrouwkerk.

De terreinen van het Hof van Egmont en de kanongierterij behoren nu aan het stedelijk rustoord voor ouderlingen dat de betekenisvolle naam draagt "Hof van Egmont".



Het hof van Egmont.

Stadsarchief Mechelen.

Gebouwd in het begin van de 16<sup>e</sup> eeuw; gesloopt in 1840.

(120) "Malines, jadis et aujourd'hui" van GODENNE — blz. 218 en 505.

(121) "Namen der straten van Mechelen" van VAN CASTER — blz. 221.

Toen het stadsbestuur besloot een rechtstreekse verbinding van de stad naar het station aan te leggen (122), de Egmontstraat, zou ze eveneens de "Kommiezenhuizen" of Egmontpoort bouwen.

Ze werden in de jaren 1850-1852 gebouwd en als tolhuisjes gebruikt tot in 1860. Toen schafte de wet van 19.7.1860 deze tolrechten af.

In 1961 vielen deze gebouwtjes onder de slopershamer om er een groot verkeersplein aan te leggen; de Mechelse "Place de l'Etoile"?



De Kommiezenhuizen.

Stadsarchief Mechelen.

Na het slopen in 1839 van de oude Brusselsepoort bouwde men de Egmontpoort of deze Kommiezenhuizen.

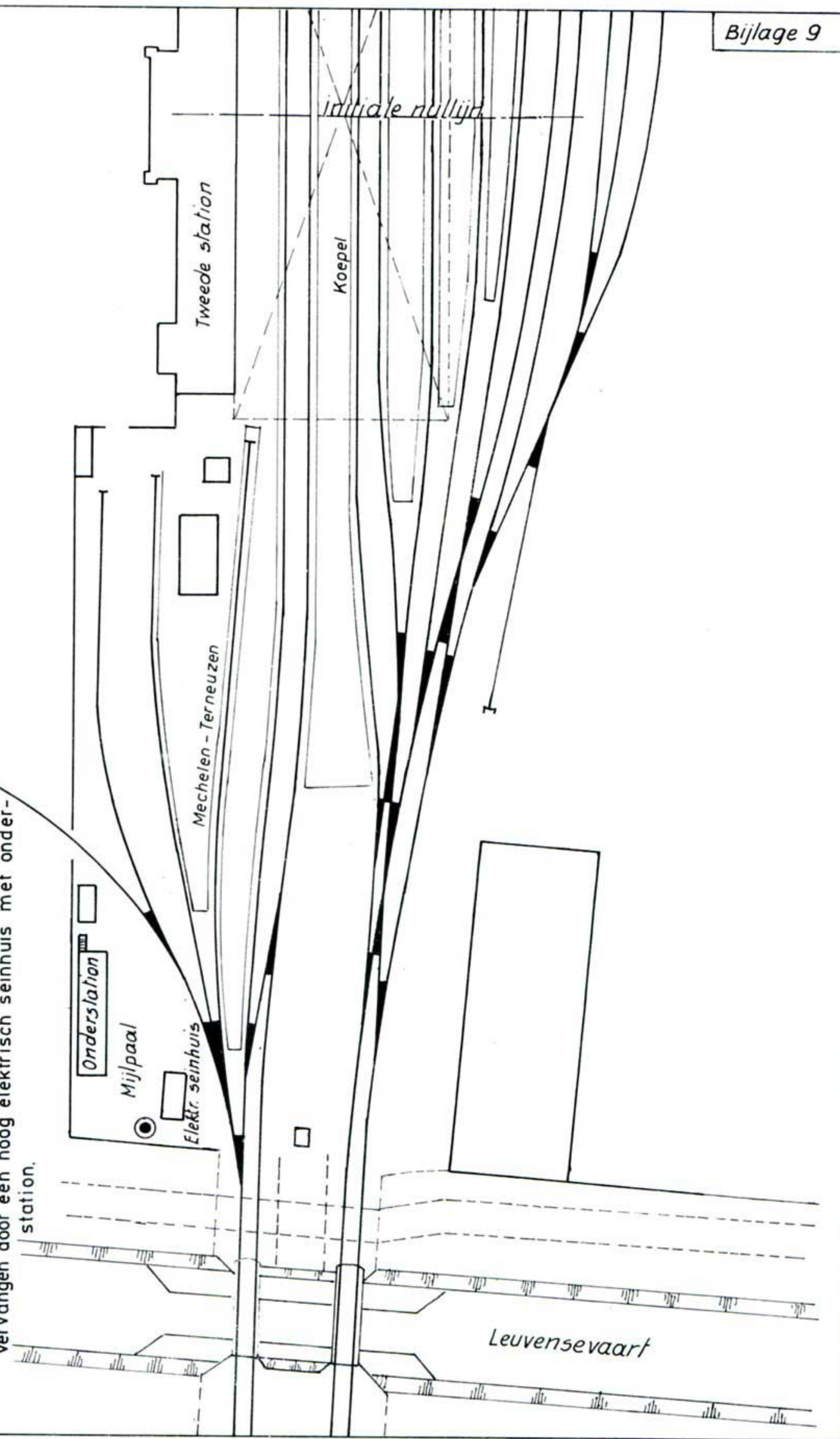
---

(122) "Mechelen, de Heerlijke" — blz. 321.



1926. Omgeving van de mijlpaal.

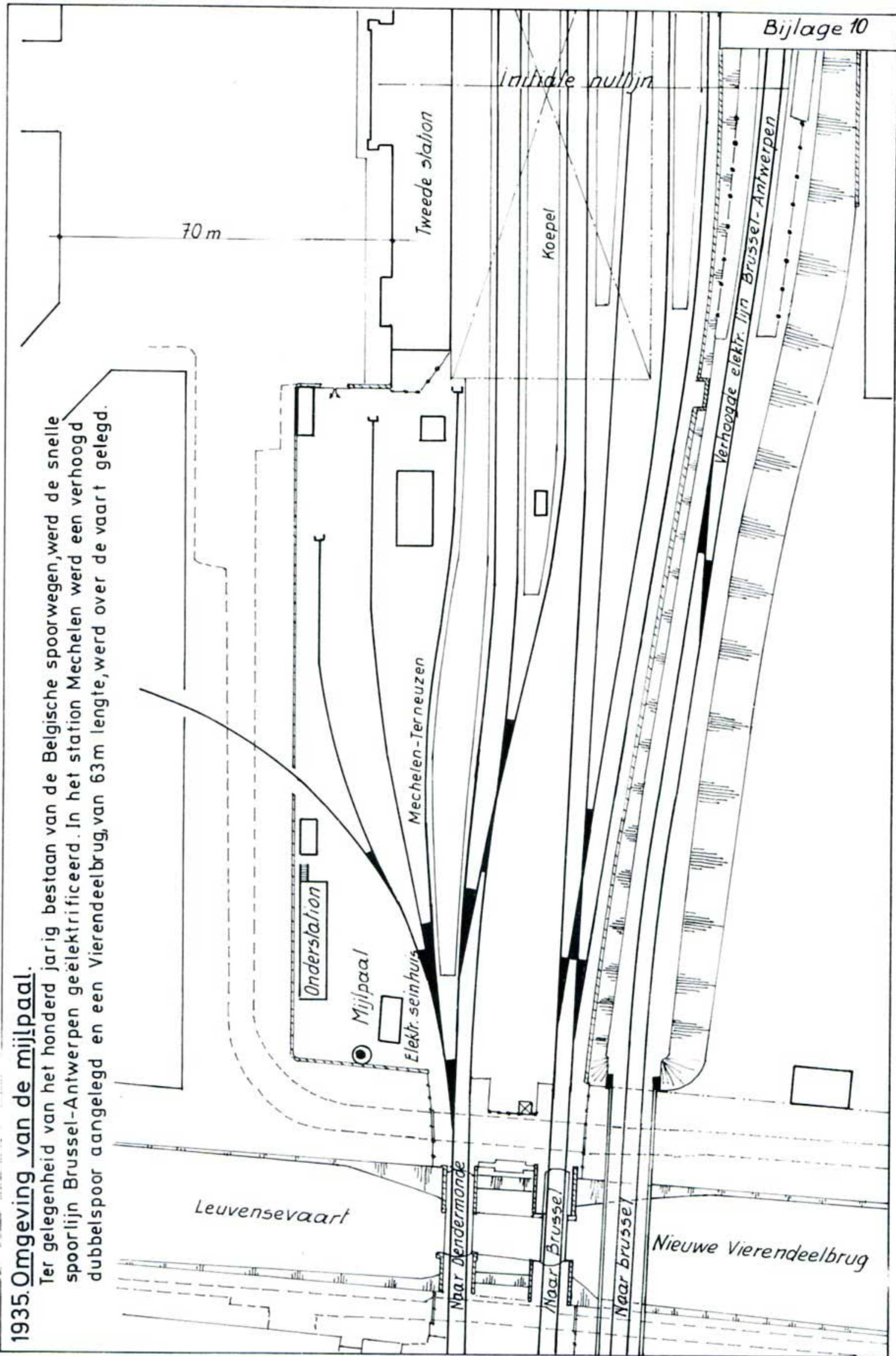
Bij het indienststellen van de twee verhoogde dubbel-  
sporige lijnen Brussel-Mechelen, werd het Saxby-seinhuys  
vervangen door een hoog elektrisch seinhuis met onder-  
station.





**1935. Omgeving van de mijlpaal.**

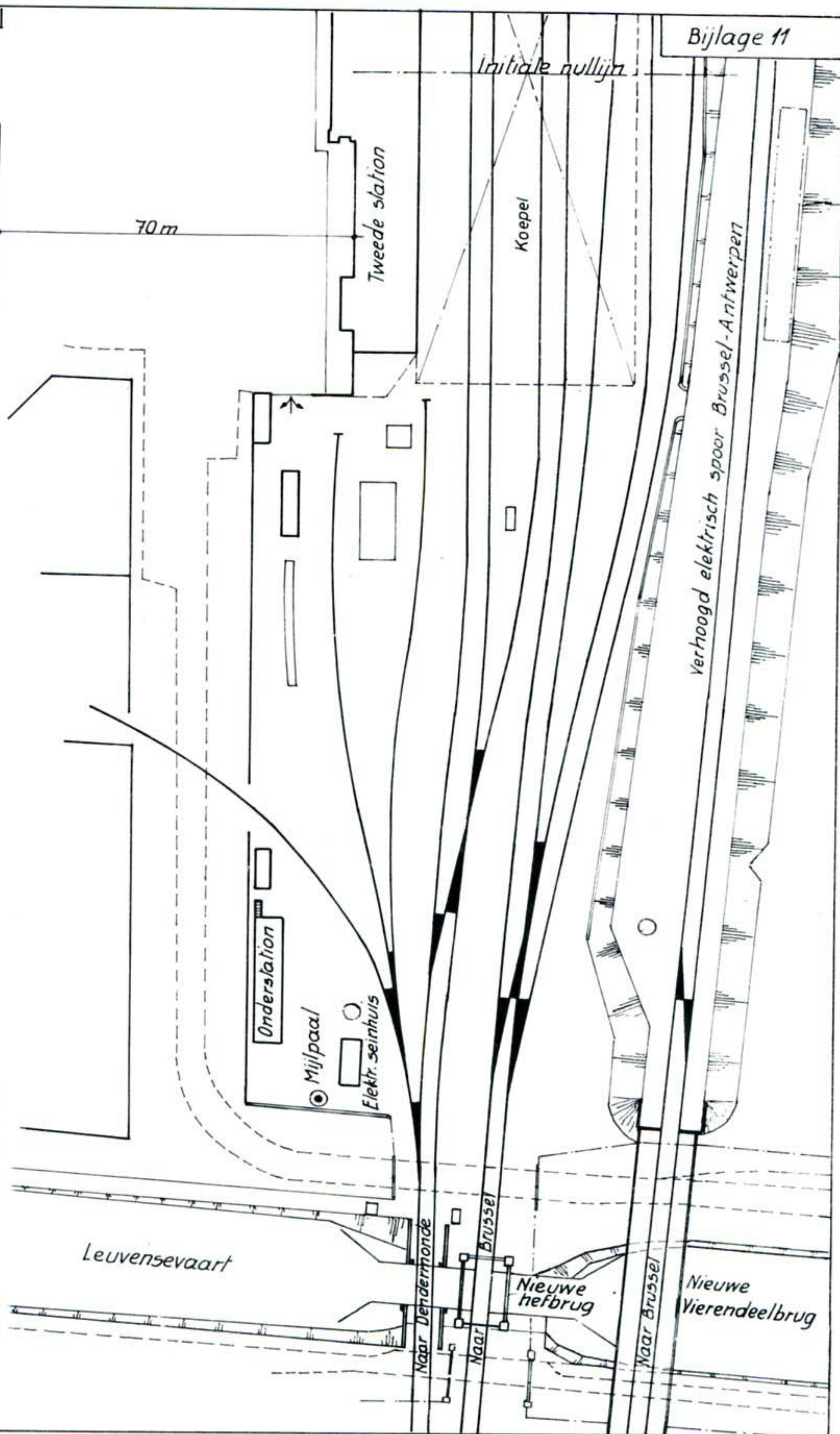
Ter gelegenheid van het honderd jarig bestaan van de Belgische spoorwegen, werd de snelle spoorlijn Brussel-Antwerpen geëlektrificeerd. In het station Mechelen werd een verhoogd dubbelspoor aangelegd en een Vierendeelbrug, van 63m lengte, werd over de vaart gelegd.





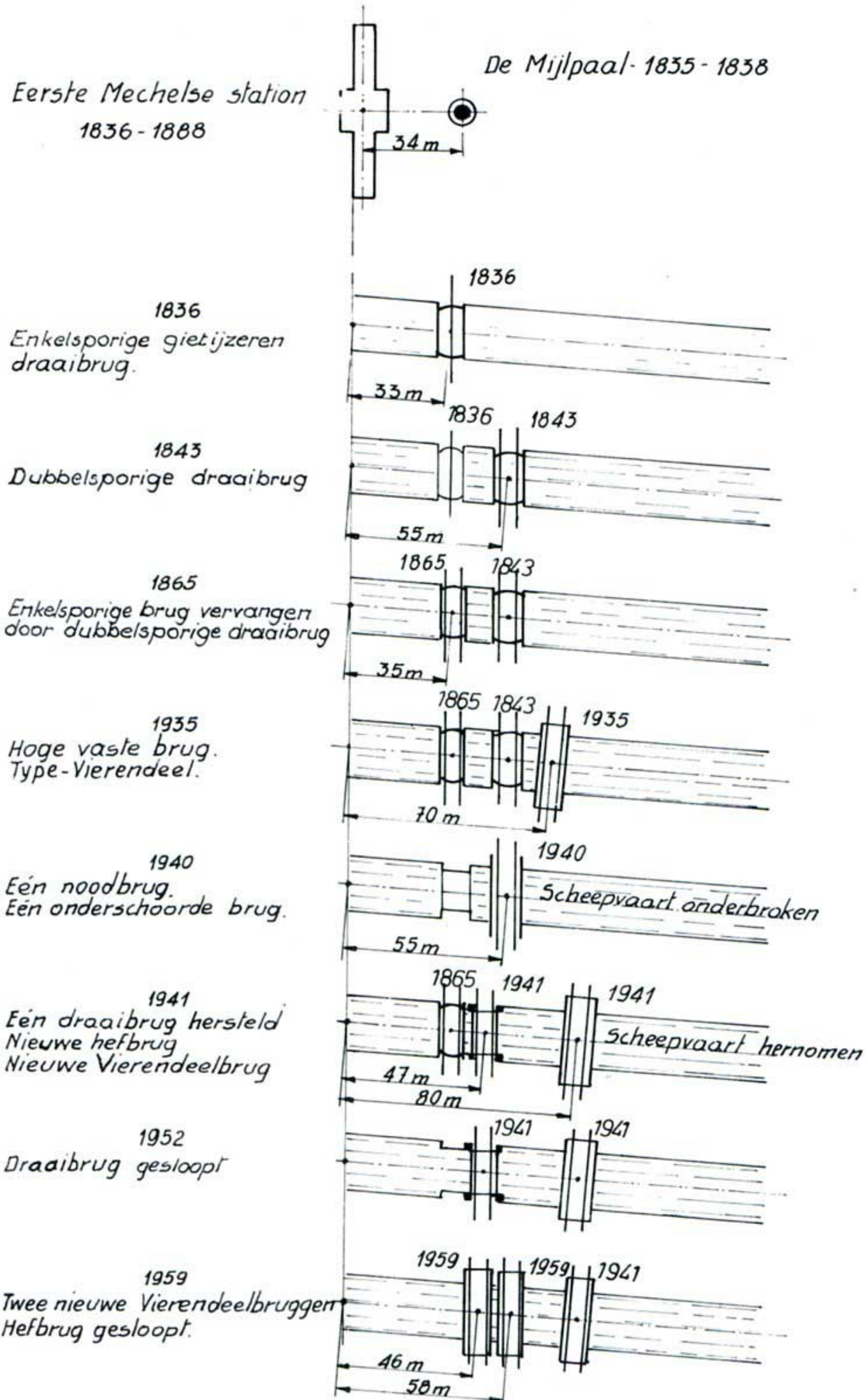
### 1941. Omgeving van de mijlpaal.

De drie spoorbruggen werden in 1940 door het Belgisch leger gedynamiteerd. Een draaibrug kon hersteld worden, de andere werd vervangen door een hefbrug. Zo kwam eveneens een nieuwe Vierendeelbrug, 10m verplaatst richting Leuven.





De spoorbruggen over de Leuvensevaart







Proces-verbaal van de plechtigheid gehouden op vrijdag 21 juni 1957 te Mechelen, voor het openen van de 3 loden kistjes, gevonden onder de Herdenkingspaal opgericht ter gelegenheid van de aankomst van de 1<sup>e</sup> trein in 1835 (123).

Deze plechtigheid ging door in aanwezigheid van de Heren van de lokale persdienst; de televisie, agentschap "Belga", de aannemers VAN DER STEEN en MOMMAERTS.

Waren aanwezig van de N.M.B.S. :

Algemene Directie: M. GODERIS — Perssecretaris.

Directie Baan: MM. VAN LOOCKE, Hoofdingenieur  
 BASTIN, Eerste Ingenieur  
 DE GROODT, Ingenieur  
 DE KEGEL, HOFMANS, MERENS, Opzichters.

Groep Antwerpen: MM. DE BERDT, Groepschef  
 STORDIAU, Eerste Ingenieur  
 ROOSE, I.P.X.  
 FEYTON, Chst. Mechelen  
 WEZEMAEL, S/ch.  
 DE SMEDT, Inspecteur van de beweging.

*"De inrichtingswerken in het station Mechelen, maakten het noodzakelijk de herdenkingszuil te verplaatsen, opgericht ter herinnering van de aankomst van de 1<sup>e</sup> trein in 1835.*

*Tijdens het wegnemen van het monument werd onder het opgaande gedeelte, ter hoogte van de begane grond, een geldbeugel gevonden, inhoudende: 1 stuk van 10 ct. (1864), 3 stukken van 2 ct. (1865, 1867 1875) en een herinneringsmedaille van de Wereldtentoonstelling van 1885, gehouden te Antwerpen (124).*

*Bij het wegnemen van de grondvesten van de zuil werden onder 2 arduinblokken van 0,50 m x 0,50 m doorsnede en respectievelijk van 1,15 m hoogte en 0,35 m hoogte op een diepte van ongeveer 1,50 m onder de natuurlijke grond, in de grondvesten 3 loden kistjes ontdekt. Na de ontdekking werden deze kistjes in de brandkast van het station opgeborgen.*

*Na een korte uiteenzetting van het historische feit door M. VAN LOOCKE, hoofdingenieur, werd op vrijdag 21 juni in aanwezigheid van de overheden van de N.M.B.S., de lokale pers, en de televisie overgegaan tot het openen van deze kistjes. Het 1<sup>e</sup> loden kistje, welke boven lag bij de ontdekking had als afmetingen 22 x 29 x 1,5 cm.*

*Bij de opening werden 5 metalen platen gevonden, waarin de tekst gegraveerd was van het proces-verbaal van de plechtigheid van de inhuldiging van het herdenkingsmonument, op 5 mei 1835, ter gelegenheid van de indienststelling van de 1<sup>e</sup> spoorlijn op het Europese vasteland, Brussel — Mechelen (125).*

(123) Zoals reeds aangehaald is dit niet de juiste historische betekenis van de mijlpaal.

(124) Deze geldbeugel werd waarschijnlijk bij de herplaatsing in 1893, door een van de werklieden stiekem in de inkeping van de bovenste afsluitblok gelegd.

(125) Staat in bijlage 4.

*Het 2<sup>e</sup> loden kistje, dat in het midden lag, had als afmetingen 23 x 18 x 3 cm.*

*Bij de opening werden 2 onleesbare documenten gevonden en het proces-verbaal van de verplaatsing in 1892-1893.*

*Het 3<sup>e</sup> loden kistje had als afmetingen 24 x 23 x 5 cm. Dit kistje bevatte:*

- 1) een herinneringsmedaille in zilver, dragende op de ene zijde de beeltenis van Z.M. Leopold I en op de andere zijde een inscriptie (aangeduid in het proces-verbaal van de plechtigheid van 5.5.1835) (126);*
- 2) de volgende muntstukken:*
  - a) met jaartal 1835: in goud: 40 F - 20 F - in zilver: 5 F - 2 F - 1 F - 1/2 F - 1/4 F - in koper: 10 ct - 5 ct - 2 ct - 1 ct;*
  - b) met jaartal 1861 en 1862: in nikkel: 10 ct en 5 ct;*
  - c) met jaartal 1888: de volgende koperen stukken van Belgisch Kongo, welke als opschrift dragen: Leopold II, Roi des Belges, souverain de l'Etat Indépendant du Congo: 10 ct - 5 ct - 2 ct - 1 ct.*

*"Na de plechtigheid werden de kistjes en hun inhoud in een verzegelde zak gestoken en in de brandkast van het station tot nadere orders gedeponneerd.*

*Verschillende stukken van het monument zelve en de herdenkingsplaat in brons die in 1951, bij de 25<sup>e</sup> verjaardag van het bestaan van de N.M.B.S. bij de voet van het monument werd geplaatst zijn tot nader orde in de C.W. Mechelen gestapeld".*

---

(126) Deze inscriptie staat in de bijlage 4.

Ter gelegenheid van de opening van de Belgische spoorwegen, werden er vier soorten gedenkpenningen geslagen: twee van Braemt en twee van Borrel. De zilveren gedenkpenning, onder de mijlpaal gevonden, heeft een doormeter van 7 cm; onder de afbeelding van Leopold I, staat erop vermeld "Braemt Fécit".

Omgeving van het huidige station.



De ontvangsthall van het huidige Mechelse station.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Bij de opening van de Belgische spoorwegen, op 5.5.1835, werd de mijlpaal opgericht op de plaats waar nu de kaartjesknipper zit.



De huidige Consciencestraat.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Deze slagader tussen het Mechelse station en het stadscentrum werd op 30.9.1839 de "Buitenwaartse Egmontstraat" geheten. Op 23.4.1885 werd ze herdoopt tot "Consciencestraat" en nu is ze tevens staatsbaan n<sup>o</sup> 1.

Wie kan zich hier nog het groene Ganzenveld van 1835 inbeelden?



De huidige Leopoldstraat.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Deze slagader tussen het Mechelse station en de Brusselsepoort werd op 26.3.1859 "Leopoldstraat" geheten. Nu is ze eveneens staatsbaan n<sup>r</sup> 1.

Wie kan zich hier nog de weelderige tuintjes van de "Langenhof" van 1835 inbeelden?

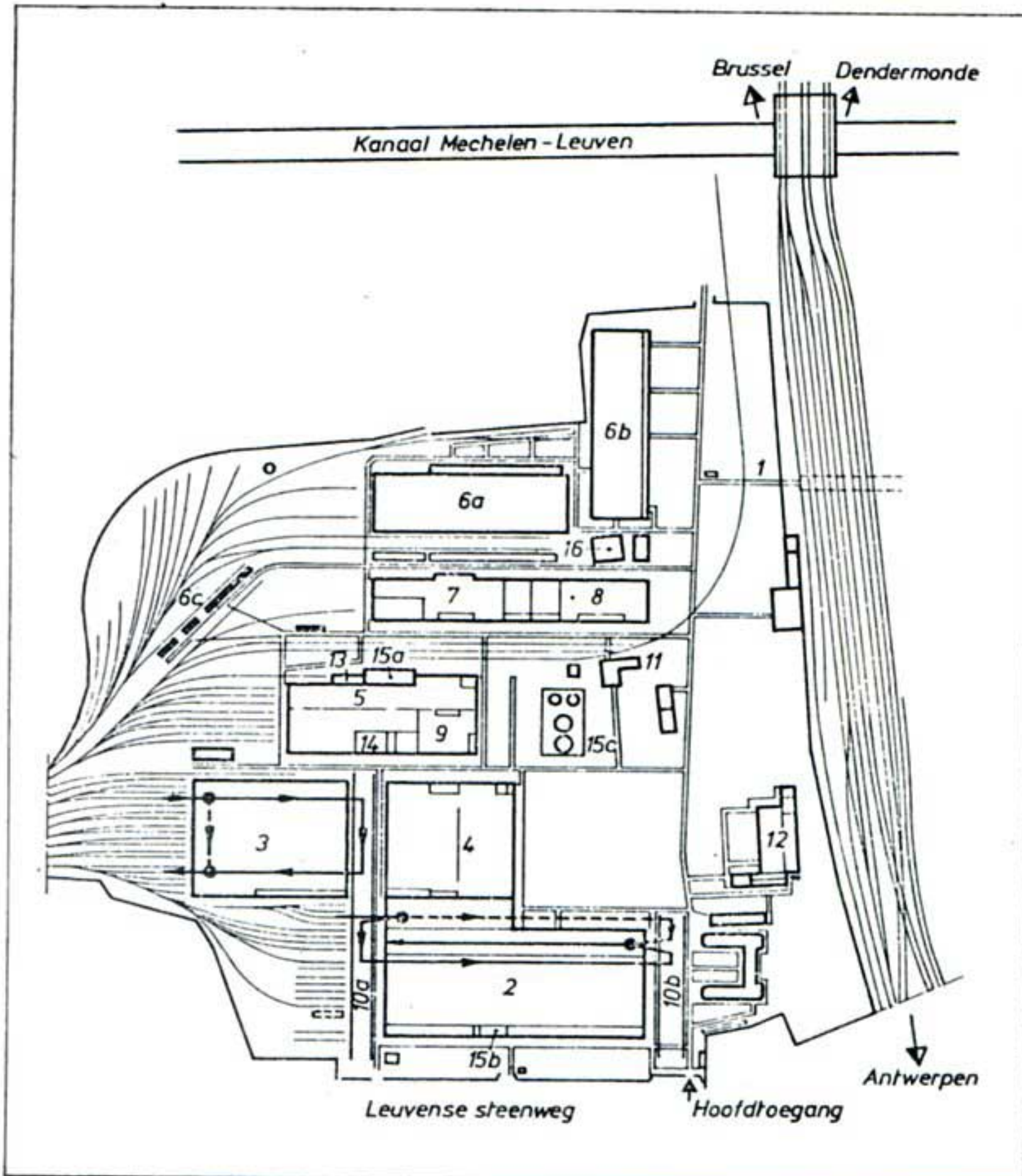


De hoge brug voor het wegverkeer.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

De staatsbaan n<sup>r</sup> 1, Antwerpen — Brussel, heeft bezit genomen van het Mechelse stationsplein!

ALGEMEEN LIGGINGSPLAN



- |  |   |
|--|---|
| 1 Ingang vanuit station Mechelen         | 10 Overladers                               |
| 2 Herstelling gesleepte rijtuigen        | 11 Algemene diensten                        |
| 3 Herstelling elektrische motorrijtuigen | 12 Onderhoud werktuigmachines               |
| 4 Herstelling elektrische lokomotieven   | 13 Onderhoud elektrische installaties       |
| 5 Herstelling dieselmotorwagens          | 14 Elektrische verdeelpost + Compressorzaal |
| 6 Magazijnen                             | 15a, b Thermische Centrales                 |
| 7 Gieterij                               | 15c Stookolietanks                          |
| 8 Smis                                   | 16 Onderhoudsgarage                         |
| 9 Draaierij                              |   |

Het huidige Arsenaal.

Spoorwegarchief "De Mijlpaal".

Het Arsenaal met zijn uitgestrektheid van  $\pm 38$  ha en  $\pm 2.200$  personeelsleden is nog steeds de grootste werkplaats van de N.M.B.S. en zelfs van het Mechelse. Dank zij het Arsenaal herleefde de stad Mechelen; beide zijn aan mekaar veel verschuldigd!



## Nawoord

*Dit werk is een bijdrage in het raam van de activiteiten van de vereniging "De Mijlpaal" die een levendig beeld tracht te geven over het ontstaan en de ontwikkeling van het spoor.*

*Zonder de evolutie van de nationale spoorweghistoriek uit het oog te verliezen gaat de aandacht in de eerste plaats naar het Mechelse, omdat:*

- de eerste spoorlijn van België en zelfs van het Europese Continent liep tussen Mechelen en Brussel;*
- de plechtige opening van het spoorwegnet op 5 mei 1835 gebeurde te Mechelen, waar er toen een gedenkzuil, de aanvangsmijlpaal, opgericht werd;*
- Mechelen de bakermat is van de Belgische spoorwegen waarvan het gedurende decennia het centrale punt (wet: 1.5.1834), de draaischijf en zelfs de zetel (K.B. : 1.9.1838) was;*
- de evolutie van Mechelen, het spoor en het Arsenaal zo nauw verweven waren.*



*Embleem van de "Mechelse Vereniging voor Spoorweghistoriek"  
Gesticht op 6.2.1976 voornamelijk voor  
spoorweggepensioneerden.*

*In een kameraadschappelijke sfeer, met vakmanschap en kunstzin wordt hier een eigen regionaal spoorwegmuseum met documentatiecentrum opgebouwd. Aan de hand van informatie, die van alle kanten verzameld wordt, tracht men de evolutie van het spoorweggebeuren aanschouwelijk voor te stellen. De steeds zeldzamer wordende spoorwegreliëken en documenten vullen deze uitbeelding aan.*

*Sommige onderwerpen worden meer gedetailleerd behandeld in publikaties waarvan onderhavige er één is.*

\*  
\* \*

*Met bijzondere erkentelijkheid voor de medewerking van:*

- de dienst Pers en Public relations van de N.M.B.S.;*
- het stadsbestuur van Mechelen;*
- het stadsarchief van Mechelen;*
- het kadaster van Antwerpen;*
- het Arsenaal van Mechelen;*
- de vereniging "De Mijlpaal".*

*De auteur.*

*6.2.1980.*











Centrale Drukkerij N M B B  
— Tweestationsstraat 128 —  
— 1070 BRUSSEL —  
792227.02.80 (500)\*

D/1980.0596/1