

Centrale werkplaats van Gentbrugge

Bouwjaar: 1881, in gebruik genomen in 1884

Einde van de activiteiten: 2018

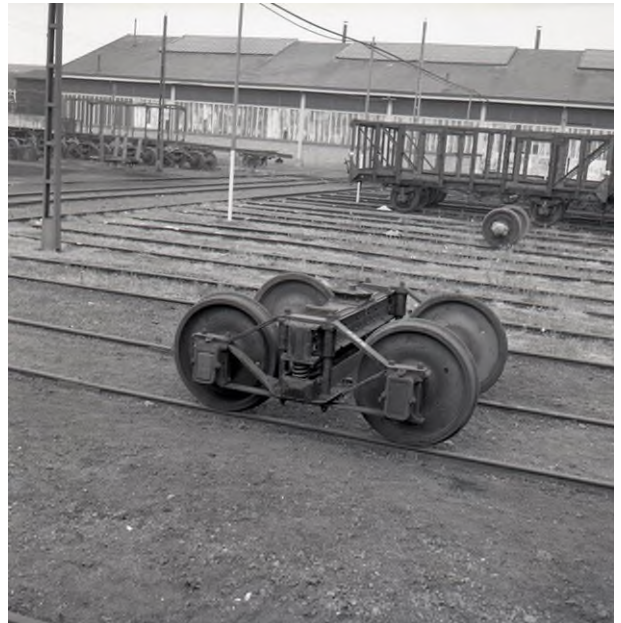
Locatie: De werkplaats was gevestigd op een rechthoekig perceel van meer dan 12 hectare ten oosten van de Gentse ring en werd begrensd door de Oefenpleinstraat, de Brusselsesteenweg, de Jules de Saint-Genoisstraat en de Heidestraat.

Activiteiten:

- langetermijnonderhoud
- moderniseringswerken en de aanpassing en herstelling van verschillende types reizigers-materieel
- herstelling van assen van het rollend materieel
- voorraadbeheer, opslag en verdeling van reserveonderdelen voor alle eenheden van NMBS
- serres van NMBS

Afkorting: FUG

In een notendop: Deze centrale werkplaats, bijgenaamd *het Arsenaal*, heette oorspronkelijk het *Atelier Central de Réparation*. Deze CW stond in voor de herstelling van stoomlocomotieven en goederenwagens.



Draaistel in de herstellwerkplaats van Gentbrugge, 1960-1970 (Re. Z06991).

Historiek

Op 4 juni 1881 gaf koning Leopold II opdracht tot de bouw van een herstellwerkplaats voor locomotieven in Gentbrugge, op een uitzonderlijk gunstige locatie in de Gentse rand.

Hiervoor werden 14 hectaren aan tuinen en landbouwgrond onteigend.

Drie jaar later, in 1884, rolden de eerste locomotieven de werkplaats binnen. Het *Atelier Central de Réparation*, in de volksmond *Het Arsenaal* genoemd, stond in voor de herstelling van stoomlocomotieven en goederenwagens.

Rond deze werkplaats ontstond al snel de nieuwe wijk *Gentbrugge-Arsenaal*.

De installaties van de CW Gentbrugge



1884

Een monumentale toegangspoort aan de Brusselse steenweg markeert de ingang van de centrale werkplaats.

Uittreksel uit het finale verslag "Makerswijk Arsenaal - Eindnota conceptstudie "(Ref. BIB_Z802964, p. 12)

De plannen werden getekend door de architect Stasino¹, die later ook het station Gentbrugge-Zuid ontwierp. Het bouwdoossier werd op 30 juli 1881 ingediend en op 13 augustus goedgekeurd. Op 11 oktober 1881 gingen de werken van start.

Deze gebouwen werden als eerste opgericht: een werkplaats voor de herstelling van locomotieven, een draaijerij en een smederij, een wagenwerkplaats en een wieldraaijerij, voornamelijk voor het vervangen van wielbanden.

Daarnaast beschikte de werkplaats ook over een spuiterij.



Toegangspoort tot de centrale werkplaats van Gentbrugge aan de Brusselsesteenweg 1939 (Ref. Z07093b).

Vooraan het administratief gebouw prijkte een monumentale poort die de conciërgewoning met de personeelskantine verbond.

In 1936 werd de monumentale poort gesloopt om plaats te maken voor het viaduct dat de Brusselsesteenweg over de sporen leidde.

¹ Maurice Stasino, geboren op 28 augustus 1888 te Gent onder de naam Maurice Clemens.

In 1966 werd begonnen met de verhoging van de spoorlijn, waardoor de Brusselsesteenweg onder de sporen kwam te liggen. Het viaduct en het station Gentbrugge-Zuid werden daarbij afgebroken.

In 1976 was 50% van de 12 hectare bebouwd en 25% in gebruik als garage voor wagens en serres (zie verder).

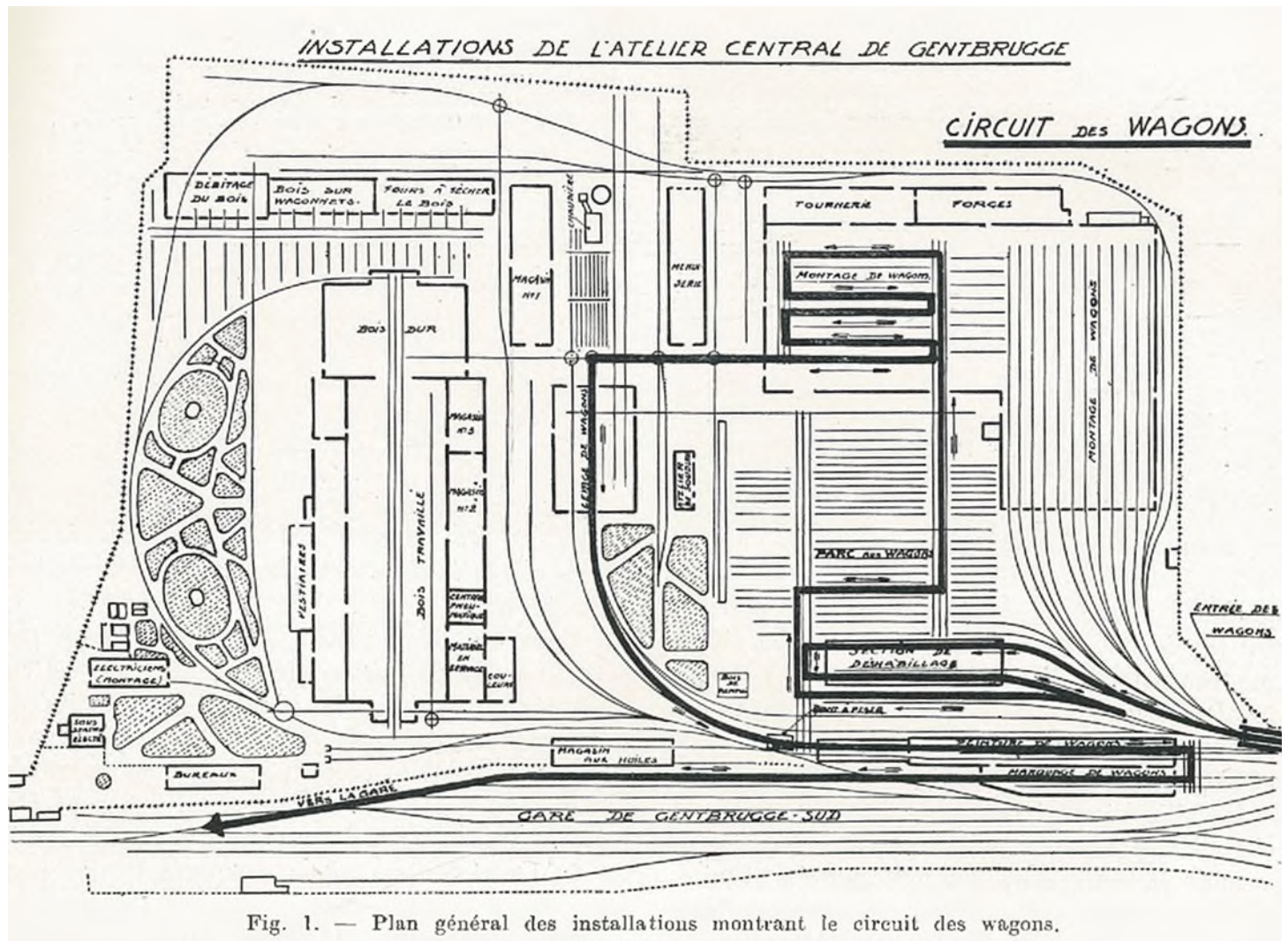


Fig. 1. — Plan général des installations montrant le circuit des wagons.

Uittreksel uit het artikel van OP 'T EYNDE G.: *L'organisation de la réparation des wagons à l'Atelier central de Gentbrugge de la S.N.C.F.B*, 1935 (Ref. BIB_K708691)

Naast de centrale werkplaats zelf beschikte het arsenaal ook over een uitgebreide bundel om de wagens te parkeren. Dit interne spoorwegnet zorgde voor een verbinding met de goederenstations van Merelbeke en Gent-Zeehaven, waar zich de houtopslagplaats (2 ha) bevond.

Op het uitgestrekte terrein stonden nog een deel van de oorspronkelijke gebouwen, met name het directiegebouw en verschillende bakstenen werkplaatsen die volgens hetzelfde architecturale principe waren gebouwd. Je vond er verder nog een oliedepot uit circa 1900 en diverse technische installaties.

Naast een uitgebreid spoorwegnetwerk dat de bevoorrading van wagens en materialen vergemakkelijkte, was de centrale werkplaats ook uitgerust met specifieke technische voorzieningen, zoals:

- in het eerste gedeelte drie portaalkranen voor het heffen van wagononderdelen, die volledig handmatig werden bediend met behulp van handbediende lierwielen;
- een draaischijf voor het rangeren van wagens, gelegen in de buurt van het derde gedeelte;
- een weegbrug en overladers in de tweede afdeling.

Het complex omvatte ook een kleine ronde watertoren en serres, vlakbij de Jules de Saint-Genoisstraat. De oude werkplaats is beschermd als industrieel erfgoed.



Draaischijf. Foto genomen in 1981: Mieke Verbeeck (Ref. <https://id.erfgoed.net/afbeeldingen/205166>)

De werkplaats telde drie kassen met planten en bloemen. De bloementeel zat immers ingebed in het DNA van de stad Gent.

Een speciale brigade van tuiniers was verantwoordelijk voor het onderhoud van deze kassen. Ze maakten deel uit van de tuinbouwdienst. Deze dienst kweekte kamerplanten voor de administratieve diensten en sierplanten (geraniums, begonia's enz.) die de stations in heel België opvrolijkten. Bij evenementen of festiviteiten zorgde de dienst voor de decoratie van de lokalen met planten. Het gebeurde ook dat de verschillende ruimtes werden afgebakend met laurierplanten in potten. De dienst beschikte over een eigen mobiel team dat niet alleen instond voor het transport van de planten, maar ze ook verzorgde na de levering.

De tuiniersbrigade van FUG had in dit kader toegang tot alle NMBS-installaties: zij waren de enigen met dit voorrecht!

In 2000 doofde men de lichten in de befaamde serres van de CW Gentbrugge. Hiermee viel dan ook het doek voor de tuinbouwdienst van NMBS...

Bandwerk

Bij de opening werd de werkplaats gebruikt voor het herstellen van locomotieven en wagens.

In 1928 voerde Narcisse Rulot², toenmalig directeur Materieel en Tractie, een ingrijpende reorganisatie door van de werkplaatsen. Het belangrijkste aspect daarvan was de specialisatie van elke werkplaats en de invoering van het bandwerk.

Zo specialiseerde Gentbrugge zich in de herstelling van goederenwagens en voerde het in 1930 het bandwerk in om dit proces te optimaliseren. Er werd een grondige analyse van de verschillende fasen van het werk uitgevoerd om te bepalen welke taken moesten worden uitgevoerd en welke pisten moesten worden gevolgd. Elk team was voortaan verantwoordelijk voor een specifieke fase van de keten.

De herstelling van wagens werd onderverdeeld in twee categorieën: de volledige revisie, die om de 12 tot 18 jaar werd uitgevoerd, en de middelgrote herstelling, om de 6 jaar.

Tijdens de reconstructie werden zowel nieuwe als herstelde onderdelen gebruikt. Nadat de wagen was gereconstrueerd, werd hij opgetild door een hijsketting om de looporganen en ophangelementen te verwijderen. Daarna werd de wagen geleverd en van markeringen voorzien.

Om een vlotte doorstroming van de wagens te garanderen, werden verschillende logistieke maatregelen genomen, zoals de aanpassing van de gebouwen, de aanleg van sporen en de installatie van laders en draaischijven.

Er werden nieuwe werkhallen gebouwd, met een demontagestation en een verfafdeling.

² Narcisse Rulot (1883-1978) liep als jonge ingenieur stage bij de dienst Materieel en Tractie van de CW Gentbrugge. Zie ook de historische fiche over Narcisse Rulot : [Biografieën - TrainWorld](#)

In 1935 uitte Gaston Op't Eynde, hoofdingenieur en directeur van de centrale werkplaats van Gentbrugge, deze beschouwing over de reorganisatie van het werk: "In 1933 verzet een man evenveel werk als drie mannen in 1929. Deze rendementsverbeteringen worden bereikt zonder bijkomende inspanningen voor de arbeiders, dankzij een nauwkeurig omschreven taak en betere arbeidsomstandigheden, met meer orde en netheid."



Zicht op de centrale werkplaats van Gentbrugge, jaren 1960 (Ref Z06977a)

In 1935 had de centrale werkplaats van Gentbrugge ongeveer 1000 arbeiders in dienst, die de grote herstellingen en renovaties van bijna 80.000 voertuigen uitvoerden. De herstelling van wagens werd vrijwel gelijk verdeeld tussen de centrale werkplaats van Gentbrugge en die van Cuesmes.

De CW Gentbrugge concentreerde zich op de herstelling van gesloten wagens, platte wagens, pakwagens en speciale wagens, maar bouwde ook wagens voor het vervoer van cement en suiker, evenals tremelwagens en voertuigen voor het vervoer van auto's en voor de autoslaaptrein. In Cuesmes werden voornamelijk plaatijzeren bakwagens hersteld.

De centrale werkplaats Gentbrugge bood ook andere diensten aan, zoals houtbewerking en de opslag en levering van gereedschap en olie. De werkplaats verzorgde ook de opslag, reparatie en distributie van diverse artikelen, waaronder stopblokken, stouwtuigen, vaten en lint- en cirkelzagen. De werkplaats was ook verantwoordelijk voor de productie en reparatie van meubelen, enz.

In 1976 verzorgde de werkplaats de volledige revisie van 10.000 gesloten wagens, 15.000 platte wagens en 2.000 speciale goederenwagens van NMBS. Daarnaast hield ze zich bezig met de herstelling en fabricage van reserveonderdelen en de opslag van grondstoffen.

De centrale werkplaats beheerde ook de wagenwerkplaats van Merelbeke, waar kleine onderhoudswerkzaamheden werden uitgevoerd.

In 1999 was de belangrijkste activiteit nog steeds het reviseren van goederenmaterieel, met een samenwerking met CW Cuesmes voor de bouw van Shimmns-wagens.

Het takenpakket omvatte ook eerder speciale projecten, zoals de toegangsbrug voor de TGV-werkplaats in Vorst, de bouw en montage van bovenleidingpalen op het viaduct van Arbre en een reeks materiaaloverladers voor de werkplaats van Cuesmes en de nieuwe tractiewerkplaats in Antwerpen-Noord.

De activiteit van de CW Gentbrugge nam echter geleidelijk af, waardoor de werkplaats in het begin van de jaren 2000 nog maar duizend goederenwagens per jaar behandelde. Dit kwam door de verminderde activiteit van NMBS in het goederentransport.

In 2004 telde de centrale werkplaats Gentbrugge, samen met CHW Merelbeke en MWSH Zeebrugge, 365 personeelsleden. Aan het einde van haar activiteit kreeg de CW taken toevertrouwd zoals de verwijdering van asbest en de voorbereiding van de revisie van de vierledige motorstellen.

In 2012 werd stoomlocomotief 18.051 (type 18) gerestaureerd in de CW van Gentbrugge, waarna die werd overgebracht naar Train World. Ook stoomlocomotief 1152 (type 51), motorwagen 551.48 (Brossel), de draisine type 7, het GCI-rijtuig en vele objecten werden in Gentbrugge gerestaureerd voor Train World.



Restauratie van stoomlocomotieven 18.051 en 551.48 te Gentbrugge. Foto: D. Moinil, 2012 (Ref. D3819-31)

In 2015 ontwikkelde de werkplaats een systeem voor het openen van wagendeuren, een innovatie die uniek is in Europa.

In 2017 werden de activiteiten met betrekking tot goederenwagens echter overgedragen aan het bedrijf Lineas. NMBS bleef verantwoordelijk voor het onderhoud en de revisie van reizigersrijtuigen, maar in 2018 werden de laatste activiteiten van het Arsenaal overgebracht naar de nieuwe multifunctionele werkplaats van Melle. Eind februari 2019 sloten de deuren van de site voorgoed.

Een nieuw leven voor de site

De verlaten werkplaats werd meerdere keren gevandaliseerd voordat ze werd overgenomen door 3PK, een consortium dat in april 2022 de officiële eigenaar werd.

In maart 2022 werd een groot deel van de gebouwen verwoest door een zware brand die met opzet was aangestoken.

De huidige plannen voor de renovatie van de CW Gentbrugge zijn erop gericht het rijke industriële erfgoed van de site te behouden en tegelijkertijd tegemoet te komen aan de hedendaagse sociale en ruimtelijke behoeften. Deze ambitieuze stadsvernieuwing wil het historische erfgoed verzoenen met een moderne en strategische visie, waardoor de site wordt omgevormd tot een unieke en innovatieve plek om te wonen en te werken.

Catherine Walravens
September 2025

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Groene vingers van de NMBS, *Dit wil zeggen. Maandblad voor het personeel van de NMBS*, nr 4 (2000), BIB_K711281
- AVONDS K. CW Gentbrugge is niet meer, *Spoorweg Journaal*, Vol. 33, nr 230, 01- 08/09-2019, p.26 – 29, BIB_K708118
- MALISOUX Ch, VAN USSEL M. Het spoor vanuit de lucht (Deel 2) Merelbeke, Melle en Gentbrugge, *Spoorweg Journaal*, nr 253, 6/7-2023, p.58-61, BIB_K715563
- OP 'T EYNDE G. L' organisation de la réparation des wagons à l'Atelier central de Gentbrugge de la S.N.C.F.B. *Bulletin du CNBOS (Comité Belge de l'organisation Scientifique)*, nr 7, 15-07-1935, p.178-182, BIB_K708691
- STAES B. Arsenaal te koop : 30 miljoen euro voor 13 hectare midden Gentbrugge, *Nieuwsblad (Het)*, 30-03-2021, BIB_J711616
- VERPLANKEN G. Gentbrugge, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1959, p.7-10, BIB_K20916
- Boeken:** *De centrale werkplaats Gentbrugge nodigt u uit.* Brussel : NMBS, 1976, 19 p. BIB_A00129
- De centrale werkplaats Gentbrugge 1881 1985.* NMBS, 1985, 19 p. BIB_A702728
- DE CEUKELAIRE E. *Gent & architectuur langs de rails. Eindscriptie, 5de architectuur.* Gent : H.A.S.L.G., 1986, 145 p., BIB_C5321
- Internet :** <https://www.railtech.be/fr/infrastructure/2021/08/09/la-sncb-vend-son-ancien-site-de-gentbrugge/?gdpr=accept>
- <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/26447>
- <https://press.nmbs.be/nmbs-verkoopt-het-arsenaal-in-gentbrugge-en-is-op-zoek-naar-tijdelijke-invulling>
- <https://hetarsenaal.gent/>
- <https://visit.gent.be/nl/zien-doen/arsenaalsite>

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: *Werkplaats Gentbrugge*

Museumcollectie: *Werkplaats Gentbrugge*