

Centrale werkplaats Mechelen

Oprichting : 1836

Standplaats : Mechelen

Activiteiten : - Langetermijnonderhoud, de modernisering en de aanpassing en herstelling van verschillende types reizigersmaterieel.
- Herstelt het ook de wielstellen van het rollend materieel.
- voorraadbeheer, de opslag en de verdeling van losse onderdelen voor alle eenheden van NMBS.

Afkorting : CWM

In enkele woorden : De CW Mechelen is de oudste werkplaats van NMBS en waarschijnlijk van alle spoorwegmaatschappijen op het continent. Tegenwoordig is het ook de belangrijkste van de centrale werkplaatsen van NMBS ¹. De CW Mechelen is belast met het langetermijnonderhoud, moderniseringswerken en de aanpassing en herstelling van verschillende types reizigersmaterieel. Daarnaast herstelt het ook de wisselstukken en de wielstellen van het rollend materieel. Tot slot staat de CW Mechelen ook in voor het voorraadbeheer, de opslag en de verdeling van losse onderdelen voor alle eenheden van NMBS. Ook worden er treinbestuurders opgeleid in een rijnsimulator.



Centrale werkplaats van Mechelen (Ref. B0075-60)

¹ Anno 2022 beschikt NMBS over 3 centrale werkplaatsen (Mechelen, Salzinnes en Cuesmes) die verantwoordelijk zijn voor het langetermijnonderhoud en de modernisering van het rollend materieel. Ze beschikt ook over 9 tractiewerkplaatsen (TW Antwerpen-Noord, TW Aarlen, TW Charleroi, TW Schaarbeek, TW Hasselt, TW Kinkempois, polyvalente werkplaats Melle, TW Oostende en de hst-werkplaats Vorst). Deze zorgen voor het onderhoud en de herstellingen op korte termijn.

Historiek

Op 5 mei 1835 werd de eerste openbare spoorlijn op het Europese continent in gebruik genomen, tussen Brussel en Mechelen.

Mechelen werd zo het vertrekpunt van de verschillende lijnen die het Belgische netwerk zouden vormen. Er werd dan ook vanzelfsprekend besloten om in de buurt van het station de eerste herstel- en onderhoudsinstallaties voor het materieel te bouwen.

De centrale werkplaats kent een woelige geschiedenis: ze is in de loop der jaren opgebouwd, uitgebreid, afgebroken, verwoest en herbouwd!

Het begin: 1836-1839

De werkplaats was oorspronkelijk ondergebracht in een voormalig dominicanenklooster, dat sinds de Franse Revolutie was omgebouwd tot een militair arsenaal, waaraan het zijn bijnaam 'het Arsenaal' ontleent.

In 1836 werd achter de stationssporen een eerste loods voor het materieel gebouwd, waardoor het voormalige klooster verlaten kon worden. In 1835 telde de werkplaats ongeveer 200 arbeiders.

De leiding van de werkplaats werd toevertrouwd aan Pierre Ragheno, een ingenieur-mecanicus van de Belgische Staatsspoorwegen, die deze functie bekleedde tot december 1850. In 1851 richtte zijn zoon Willem de firma Ragheno op, die wagens voor de Belgische spoorwegen bouwde.

In die tijd bestond het materieel van de staat uit vier locomotieven: *L'Eléphant*, *La Flèche* en *Stephenson*, aangekocht in Engeland, en de locomotief *Le Belge*, gebouwd in de fabriek van Cockerill.

Het omvatte ook ongeveer 100 reizigersrijtuigen: rijtuigen eerste klas (diligencerijtuigen) en tweede klas (bankwagens), die werden gebouwd in Engeland, en rijtuigen derde klas (open wagens), gebouwd door het personeel van de Mechelse werkplaatsen.



Postkaart van de centrale werkplaats Mechelen (Ref. Z00936)

Het aanvankelijke personeel werd gekozen uit de beste arbeiders van Cockerill in Seraing. In de jaren die volgden kwam nog steeds 60% van de arbeidskrachten uit andere streken dan Mechelen, velen uit het Luikse industriegebied. Ook buitenlanders van verschillende nationaliteiten kwamen naar het Arsenaal om te werken en keerden naar huis terug na waardevolle ervaring te hebben opgedaan..

Het personeelsbeleid

Deze grote concentratie van arbeidskrachten in Mechelen veranderde het stedelijk weefsel en de omstandigheden op de arbeidsmarkt. Het Arsenaal was een echte stad in een stad geworden!

Het werk werd geregeld door een tekst die in het Belgisch Staatsblad verscheen. Er werd in de parlementaire documenten zelfs een arbeidsreglement voor het Arsenaal gepubliceerd. Het omschreef de discipline die gehandhaafd moest worden in de werkplaatsen, de werktijden, straffen en boetes.

Op sociaal gebied werden aan de arbeiders faciliteiten verleend met de oprichting van een pensioenfonds en een hulpfonds voor spoorwegarbeiders. Al deze inspanningen ten behoeve van het personeel zouden in belangrijke mate bijdragen tot een vertrouwensklimaat, een groepsgeest en een bedrijfscultuur.

Evolutie van het Arsenaal

De voortdurende ontwikkeling van het staatsnet leidde tot een geleidelijke uitbreiding van het personeel van de Mechelse werkplaats, dat in 1855 uitgroeide tot ongeveer 700 arbeiders en 10 jaar later tot 1700 arbeiders.

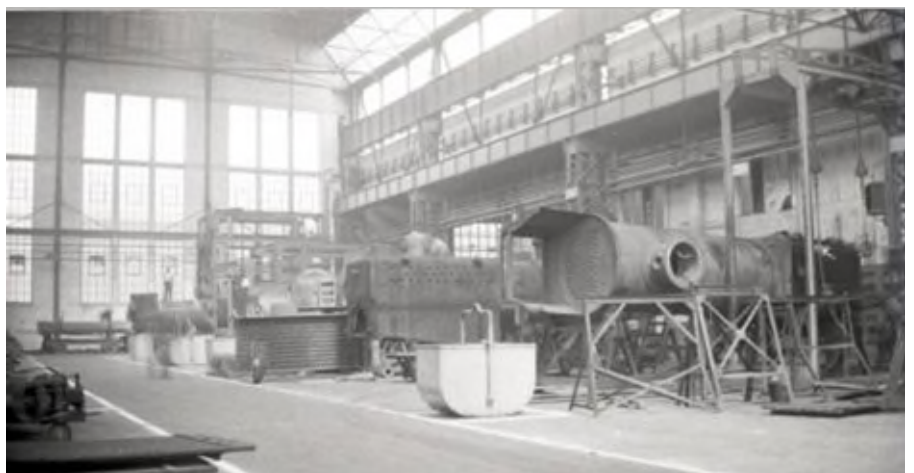
Na het Koninklijk Besluit van 1 mei 1843, dat de werking en het kader van het spoorwegbestuur organiseerde, werd het Arsenaal in twee afzonderlijke delen opgesplitst: de locomotiefwerkplaats en de rijtuigwerkplaats. Die organisatie bleef bestaan tot 1882. In 1880 telde de werkplaats 2.574 arbeiders en kon ze in één jaar een honderdtal locomotieven, vijftigtal tenders, meer dan 2.000 rijtuigen en 750 wagens verwerken.

In 1865 werd de hoofdingang verplaatst van de Stationsstraat naar de Leuvensesteenweg.

De werkplaats voor locomotieven was verantwoordelijk voor alle herstelwerk aan tractie-uitrusting in het algemeen (locomotieven, tenders, sleepwagens, kraanwagens) en omvatte ook een ketelhuis, smederijen en gieterijen.



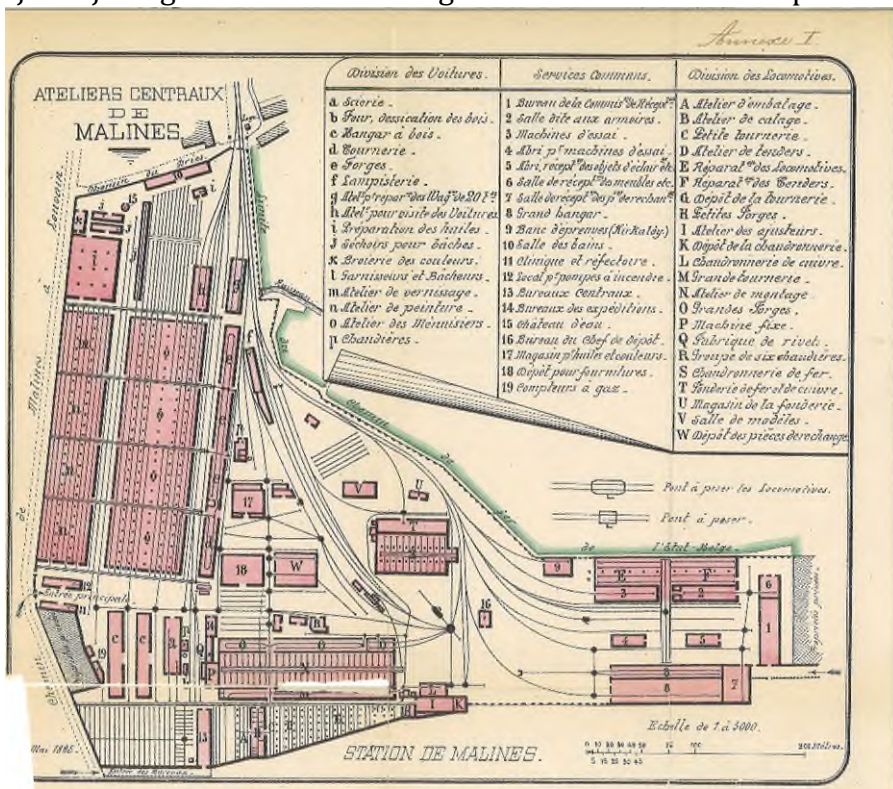
Foto van een groep blikslagers en lampenmakers uit de centrale werkplaats Mechelen (Ref. Z12597)



Het ketelhuis van de centrale werkplaats van Mechelen (Ref. Q0682)

De centrale werkplaats werd beetje bij beetje uitgebreid met nieuwe gebouwen en loodsen. De periode 1885-1926 werd gekenmerkt door een aanzienlijke uitbreiding van het Arsenaal, waarvan de oppervlakte toenam van 25 hectare in 1885 tot 48 hectare in 1901. Er werden toen vier grote werkplaatsen gebouwd.

De rijtuigwerkplaats hield zich bezig met de reparatie van reizigersmaterieel en ook met de sloop van materieel. Er was ook een exclusieve zeildoekwerkplaats, een afdeling waar het materieel werd geleverd² en een lampisterie³. Bovendien bouwde de centrale werkplaats ook spoorwagematerieel, waaronder 42 stoomlocomotieven en verbouwde ze vele andere.



Plan uit het boek van Teugels & Roussel : *Notice sur les installations du chemin de fer de l'Etat à Malines, 1885* (Ref. B00814)

De twee centrale werkplaatsen omvatten gemeenschappelijk:

- A: een gezondheidsdienst met een ziekenhuis, een badkamer en de eetzaal
- B: een algemene verzend- en afhandeldienst
- C: een nachtwacht
- D: een brandweerkorps

Grote magazijnen, in het centrum van de werkplaatsen, bevatten de grondstoffen en wisselstukken voor de centrale werkplaatsen en de secundaire werkplaatsen van het net.

Het interbellum

De Eerste Wereldoorlog bracht geen grote schade toe aan de installaties, maar leidde wel tot grote moderniseringswerken.

In 1929 besloot NMBS het beheer van haar herstelwerkplaatsen te centraliseren en de technische aspecten van het werk te reorganiseren door gebouwen in te richten.

Het doel van de reorganisatie was het samenvoegen van de werkplaatsen en diensten die dubbel bestonden in de twee afdelingen - rijtuigen en locomotieven - zoals smederijen, draaierijen en gereedschapswerkplaatsen; het oprichten van een planningsdienst die verantwoordelijk was voor de

² Dit is het gedeelte van de werkplaats waar de verf wordt aangebracht.

³ Een plaats waar verlichtingsapparatuur wordt opgeslagen en hersteld.

studie van herstellmethoden en de logische organisatie van het werk, en tenslotte het wegwerken van de moeilijkheden die voortkwamen uit het verschil in de op het personeel toegepaste regimes.

Bij de bouw van de nieuwe werkplaatsen werden de installaties aangepast aan de vereisten van het lopende bandwerk, dat, eenmaal wijdverbreid, het rendement aanzienlijk zou verbeteren. De site kreeg ook betonnen wegen en werd verfraaid met bomen en bloemperken.

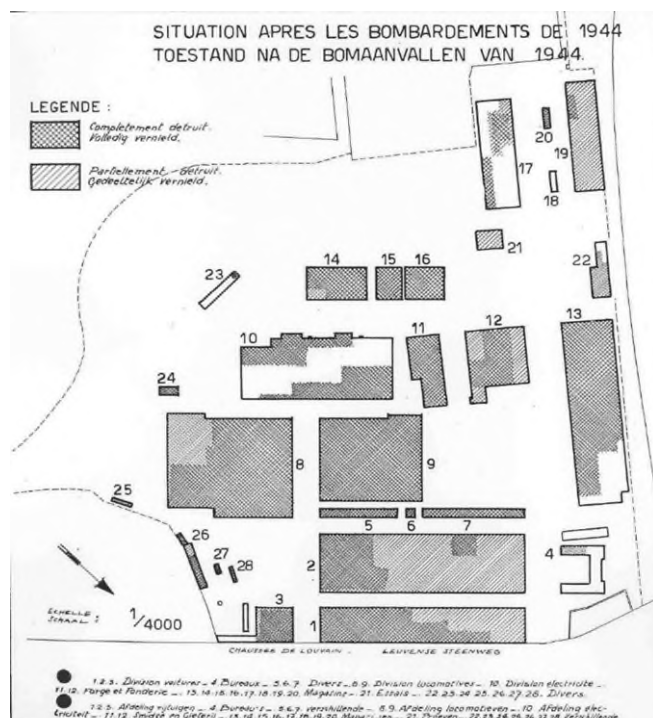
Terwijl de werkplaats gespecialiseerd was in groot onderhoud en herstellingen aan locomotieven en reizigersrijtuigen, ontwikkelde ze geleidelijk haar uitrusting en paste die aan de evolutie van de technieken aan: onderhoudsgebouwen voor draaistelrijtuigen in 1924, een ketelhuis en een vergaderzaal in 1932 en een nieuw kantorencomplex in 1935.

In 1940 had CW Mechelen 2.300 arbeiders en bedienden in dienst en was het ongetwijfeld de belangrijkste industriële onderneming in de streek. In die tijd besloegen de installaties 40 hectare, waarvan er 14 onder dak waren.

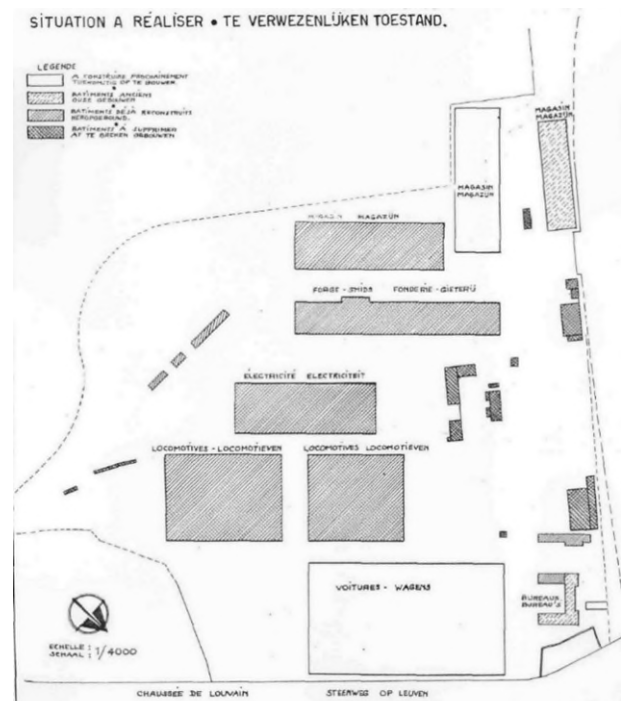
De naoorlogse periode

Tijdens de Tweede Wereldoorlog brachten bombardementen ernstige schade toe aan de installaties van het Arsenal. Driekwart van de gebouwen werd tijdens het conflict zwaar beschadigd.

Links op de kaart hieronder zijn de gewoon gearceerde delen volledig verwoest en die met kruispatroon gedeeltelijk



Extract uit : *La reconstruction de l'Atelier Central de Malines* (Ref. K37327)



Extract uit : *La reconstruction de l'Atelier Central de Malines* (Ref. K37327)

Aan het eind van de oorlog worden de installaties opgeknapt en herbouwd volgens het hierboven rechts afgebeelde plan: de gearceerde gebieden werden al in 1951 heropgebouwd en de witte gebieden zouden later gereconstrueerd worden. Gebieden aangeduid met kruispatroon werden niet herbouwd.

Tot in de jaren 1950 voerde Mechelen groot onderhoud en grote herstellingen uit aan de stoomlocomotieven, waarvan de laatste op 24 januari 1956 het Arsenal verliet.

Het Arsenaal verrichtte daarna hetzelfde onderhouds- en reparatiewerk aan elektrische locomotieven, tot de werkplaats in Salzannes dit overnam.

En daarna ...

Momenteel werken er ongeveer 1360 personeelsleden in de werkplaats, die zich uitstrekt over een oppervlakte van bijna 36 hectare, waarvan een derde bebouwd is.

Naast grote revisies, herstellingen en modernisering van rijkstroken en treinstellen is de centrale werkplaats ook verantwoordelijk voor de terbeschikkingstelling van materieel. Dit omvat de herstelling van diverse onderdelen, het aanvullen van de voorraden en de fabricage, opslag en distributie van uitrustingsonderdelen⁴.

De werkplaats wordt voortdurend gemoderniseerd met nieuwe installaties om de ontwikkeling van de spoorwegtechnologie bij te houden.



Schilderen van een 'Break'-motorstel in de centrale werkplaats Mechelen (Ref. D3706)



Modernisering van een motorstel reeks 09 in de centrale werkplaats Mechelen (Ref. D3716)

⁴ Per jaar worden meer dan 125.000 wisselstukken hersteld. Het gamma is zeer divers, met onder meer draaistellen, tractiemotoren, remuitrustingen, elektronische apparatuur, elektrische onderdelen, sanitair, mechanische onderdelen en uitrustingen voor synthetische bekleding. De 'klanten' van deze activiteit zijn de assemblagelijnen van de werkplaats, maar ook andere NMBS-werkplaatsen en zelfs bedrijven buiten de onderneming.

Speciale werken

De uitgebreide industriële uitrusting van de Centrale Werkplaats maakt het mogelijk om tijdens perioden van minder drukke herstelprogramma's het beschikbare personeel in te zetten voor de bouw van moderne spoorweguitrusting. In de periode dat stoomtractie vervangen werd door elektrische en dieseltractie, werden de volgende reeksen er gebouwd: ongeveer 1200 containers, 170 metalen wagens, 32 tweeledige elektrische motorstellen, 7 driedelige dieselmotorstellen, 8 krachtvoertuigen met dubbele stuurpost, 150 goederenwagens en verschillende speciale rijtuigen (testwagens, sanitaire wagens, exporijtuigen, bar-dancingrijtuigen, bioscooprijtuig, enz.).

Het net van CW Mechelen

De centrale werkplaats heeft een uitgebreid intern spoorwegcomplex. Ongeveer 7 km werkplaatssporen en meer dan 15 km toegangssporen, waaronder een 2,6 km lang geëlektrificeerd baanvak dat het mogelijk maakt het elektrische materieel op eigen kracht naar de werkplaatsen te brengen en om met beperkte snelheid proeven uit te voeren op een enkele honderden meters lang recht stuk.

Leerlingen en maquettes

Door maquettes te bouwen konden de leerlingen van de werkplaats zich vertrouwd maken met de werking van het rollend materieel. Dit vergde vele uren geduld en grote precisie.



Le Belge en Pays de Waes in Mechelen (Ref. Q0034)

Al in 1885, ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de Belgische spoorwegen, maakten de leerlingen van het Arsenaal een replica op schaal 1/1 van de locomotief *Le Belge*. Ze werd tijdens de Eerste Wereldoorlog verwoest. Na de Tweede Wereldoorlog reconstrueerde het Arsenaal *Le Belge* opnieuw uit verspreid geraakte replica-onderdelen. Deze is nu te zien in de museumshop van Train World.

Andere maquettes van leerlingen uit de werkplaatsen werden lang tentoongesteld in het voormalige spoorwegmuseum in Brussel-Noord en zijn nu ook te zien in Train World.

CW Mechelen en omgeving

De CW Mechelen stimuleerde ook de opkomst van talrijke nevenaannemingen die gespecialiseerd waren in de fabricage van spoorwegmaterieel, wisselstukken enz. Het Arsenaal, halverwege tussen Brussel en de haven van Antwerpen, stimuleerde de ontwikkeling van de plaatselijke industrie. Fabrieken als *Raghenon* en het *Atelier de Construction de Malines* (ACOMAL) vestigden zich in de buurt en bouwden rollend materieel voor spoorwegen en trams.

Veel van deze bedrijven werden ook met het spoor verbonden.

Catherine Walravens

Juni 2022

Beknopte bibliografie

- Artikels:** DE WULF, M. Comment naquit et se développa l'atelier des réparations électriques de l'A.C. Malines. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-12-1961, K24124
- GILLIEAUX L. AC Malines. Le grand spécialiste des voitures et automotrices. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-09-1997, p.8-13, K19071
- GILLIEAUX L. CW Mechelen. Specialist onderhoud (motor)rijtuig. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1997, p.8-13, K19071
- JACOBS, P. L'encombrante colonne milliaire. *En Lignes*, 01-09-1999, p.49-50, K30840
- LENFANT, H. De wederopbouw van de Centrale Werkplaats te Mechelen. *Treinen*, Vol. 6, nr 2, 01-06-1951, p.27-37, K705528
- LENFANT, H. La reconstruction de l'Atelier Central de Malines. *Trains (Fr)*, Vol. 6, nr 2, 01-06-1951, p.27-37, K37327
- Malines en avant ! *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-04-1940, p.42-45, K9162
- Malines, *Informations SNCB*, nr 4 (1967), p. 5-7, K709879
- Mechelen vooruit !. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-04-1940, K9161
- Mechelen. *Spoornieuws NMBS*, nr 4, 1967, K709878
- VAN HEESVELDE, P. Living apart together ? La ville de Malines et l'Arsenal – Atelier central des Chemins de fer de l'État (1836-1914), *Revue d'histoire des chemins de fer*, nr 28-29, 2003, p.420-437, K700162
- VERBEEEMEN A. Réorganisation des services des Ateliers centraux de Malines (Société Nationale des Chemins de fer Belges) (1), Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer ; Vol. XVI ; N° (01 05 1934), p.431-469, K701304
- Boeken:** *De centrale werkplaats Mechelen nodigt u uit*. Brussel : SNCB, 1980, 21 p., ill. A00143
- Spoorwerk. Centrale Werkplaats Mechelen*. Brussel : SNCB, 1991, 24 p., A20
- TEUGELS ; ROUSSEL *Notice sur les installations du chemin de fer de l'Etat à Malines*. Bruxelles : Impr. Adolphe Mertens, 1885. - 59 p. B00814
- Internet :** <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/1477>

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

Bibliotheekcatalogus: werkplaats Mechelen

Museumcollectie: werkplaats Mechelen