

Heemkundige Kring

Dr. Croquet - Walem

MAGAZINE



nummer 4 - herfst 2006

Colofon

Dit magazine is een uitgave van de vzw Heemkundige Kring Dr. Croquet Walem

vzw Heemkundige Kring Dr. Croquet Walem
Kloosterstraat 76 | B-2800 Walem
info@heemkundewalem.be

Jaargang 2, nummer 4, herfst 2006

Redactie en medewerkers van dit nummer:

Annick De Greve, Frans De Greve,
Marc De Wever, Richard Hofmans,
Rudy Michiels, Hugo Rom, Jan Van
Buggenhout, Tom Van Buggenhout,
Maurice Van Oosthoven, Dirk
Verreth, Kris Verreth

Verklaring foto's omslag

Voorpagina:

Overstroming 1928 - boerderij van
Corneel Nuytkens, naast het kasteel
van Emmaüs
(copyright Stadsarchief Mechelen)

Keerzijde:

Koning Boudewijn en gouverneur
Kinsbergen in Battenbroek
ter gelegenheid van de over-
stroming in 1976

Achterzijde:

Molen van Battenbroek

Inhoud

Editoriaal

Eerste schooldag en aanvang van ons tweede werkjaar

'Den Tram' en Walem

De tram is sinds 1956 uit het Walems straatbeeld verdwenen maar Walemaars die in het eerste stuk van de Koning Albertstraat wonen (voor de kruising met de Lange/Korte Zandstraat) blijven beweren dat ze "aan de wissel wonen" - vergeten is hij dus nog lang niet...

De prehistorie

Wat we van Walem kunnen vertellen over de tijd toen het officieel (= op papier) nog niet zo heette

Wazeitiëna

Van de N tot 'halverwege' de P: de 3 volgende letters uit het sappig Walems dialect

80 jaar in het nieuws

3 artikeltjes uit 1926: over een erg auto-ongeval op de Antwerpsesteenweg, een 'onrustwekkende' verdwijning en de inhuldiging van het monument voor de Walemse gesneuvelden

Vroeger... en nu

Het molenhuis: het staat er nog steeds, lang na de teloorgang van de molen: een vergelijking vroeger/nu door de huidige - trotse - bewoner

On revient toujours à ses premiers amours!

Dit geldt zeker voor Edmond Keersmaekers die terugkeerde naar zijn geboortedorp om er de laatste jaren van zijn leven te slijten en er zijn jeugdherinneringen neerpende

Figurentheater

Over 'den Tist' en 'Zotte Maria'

Het molenhuis

Wat de molen met 'de Liebig' en toondichter Ghesquiere zou kunnen te maken hebben gehad

Vrijdag 1 september 2006

Het is halfacht 's morgens en ik haast me naar de bakker. Aan de bushalte staat een jongen met een boekentas op zijn rug. Onwennig, een beetje stijf, wacht hij op de bus. Wanneer ik even later terugloop met een zak koffiekoeken, komt vanuit het dorp een tweede scholier aangelopen. Deze ventileert de spanning van de eerste schooldag op zijn manier; hij roept luidkeels naar de eerste om alzo zijn eigen onwennigheid te kunnen verbergen. Een klassiek tafereel aan een bushalte op de eerste schooldag; eigenlijk gaat dat al jaren zo. Tussen halfacht en acht uur troept de schoolgaande jeugd van Walem samen rond de drie bushaltes van het dorp. Wanneer de bus aankomt, stommelen ze het voertuig in; er wordt geduwd en getrokken, de snelsten bemachtigen de laatste zitplaatsen. De deuren zwaaien dicht en even later is de omgeving van de bushalte schoongeveegd.

In het tijdperk voorafgaand aan dat van 'koning auto', was de 'feftig' het aangewezen middel om naar Mechelen te rijden. Een groep trouwe gebruikers, die zich ieder jaar hernieuwt, is de schoolgaande jeugd. Velen bewaren de herinnering aan 'zich spoeien' om de bus nog te kunnen 'pakken', soms ongewassen en zonder ontbijt. Ik heb eens iemand horen beweren dat hij zelfs nog in bed lag toen de bus aan de Begijnenstraat begon te vertragen, en dat hij twee minuten later op de bus zat, hum... hoe ouder hoe straffer de verhalen...

Ondertussen is de 'feftig' de 'vaafhonderd' geworden. De verschillende generaties van autobussen volgden elkaar op: van groen naar rood naar oranje, tegenwoordig wit en met een harmonica in het midden. De oude bussen verdwenen in België uit het straatbeeld maar... doken plots terug op... in Afrika (op de foto een bus van lijn 55 Lier-Duffel-Mechelen). Veel is echter gebleven: het jonge zenuwachtige volkje dat iedere schooldag samentroept aan de bushaltes... en oh ja, stevast zie je er ook nog wel één die zich moet 'spoeien' om de bus te halen, al dan niet gewassen.



Vóór de bus was er de tram. Door zijn ligging tussen Mechelen en Antwerpen is Walem steeds voorzien geweest van regelmatig openbaar vervoer. Dat aan de tram veel herinneringen verbonden bleven, kan je opmaken uit het eerste artikeltje van dit tijdschrift.

Bij het opstarten van deze tweede jaargang maken we meteen goede voornemens. Het is onze intentie om jullie nog meer lees- en kijkvoer te bezorgen, want we nemen ons voor om vanaf nu telkens 20 bladzijden te vullen. De succesvolle en gesmaakte rubrieken van vorig jaar zijn terug van de partij: volksfiguren, dialect, vroeger en nu, de krant van... en verhalen uit het molenhuis. We starten met twee nieuwe vervolgrubrieken. In een eerste rubriek behandelen we de geschiedenis van Walem. Onlangs werd ons ook nog een handschrift aangeboden waarin Edmond Keersmaekers zijn jeugdherinneringen aan Walem op papier heeft gezet. Hij schreef deze neer tijdens zijn verblijf in het rusthuis in Battenbroek. Het lezen van deze herinneringen is als een schatkist die opengaat. Vele kleine details laten ons toe om het gewone leven van toen te reconstrueren. Langs deze weg willen we dan ook de familie van Edmond Keersmaekers van harte danken omdat zij ons dit manuscript ter publicatie wilde toevertrouwen.

Veel leesplezier!

'Den Tram' en Walem

Walemaars die voor 1956 hier woonden, zullen zich het beeld zeker herinneren: de tramsporen aan de linkerkant (komende van Mechelen) van de Koning Albertstraat, het Napelsgele tramtuig dat zich door zijn gedaver van ver aankondigde, de twee trambaltes in het dorp: de eerste aan 'Walem-brug' (ter hoogte van de huidige dagbladhandel), de tweede ter hoogte van 'Walem-kerk' (rechtover de Muskensstraat). Even verder richting Mechelen, juist

voorbij de Korte Zandstraat, was de 'wissel'. Na 1964 werd het geheel afgebroken; een buslijn was actief vanaf 1956. De lijn bielde wel het nummer 52 en bebielde dezelfde baltes; deze van Walem-fort werd toegevoegd. Maar hoe is die lijn, die Mechelen met Antwerpen verbond, ontstaan? Hoe evolueerde ze, hoe werd aan het comfort van de reizigers gedacht?

A. De geschiedenis

Sinds december 1891 komt het in de betrokken gemeenteraden van Boom-Rumst-Walem-Mechelen ter sprake een vraag te richten aan de Kempische Stoomtram Maatschappij "om zo spoedig mogelijk een plan voor een buurtspoorweg van Mechelen naar Boom te bestuderen".

In overleg met genoemde gemeentebesturen (plus die van Terhagen, Duffel en Lier) en het provinciebestuur werd in februari 1892 een verlenging naar Duffel en Lier aangevraagd.

Iedere gemeente onderschreef haar deel in het kapitaal. De staat stond voor 50% borg, de provincie voor 25%; de resterende 25% viel ten laste der gemeenten. Op 22 mei 1895 werd uiteindelijk een vergunningaanvraag met het tracé aan de regering overgemaakt.

Na enkele wijzigingen werd dit plan goedgekeurd door een K.B. van 23 juni 1896. De aanbesteding der werken gebeurde op 19 oktober 1898 voor het vak Rumst-Walem-Mechelen, een jaar later voor het deel Rumst-Boom en Duffel-Lier.

De sectie Rumst-Mechelen, met eindstop ter hoogte van de St.-Katelijnepoort, werd op 6 mei 1900 in dienst genomen. Het deel tot Mechelen-station volgde op 22 juni 1902. Rumst-Antwerpen werd bereiden vanaf 15 september 1901.

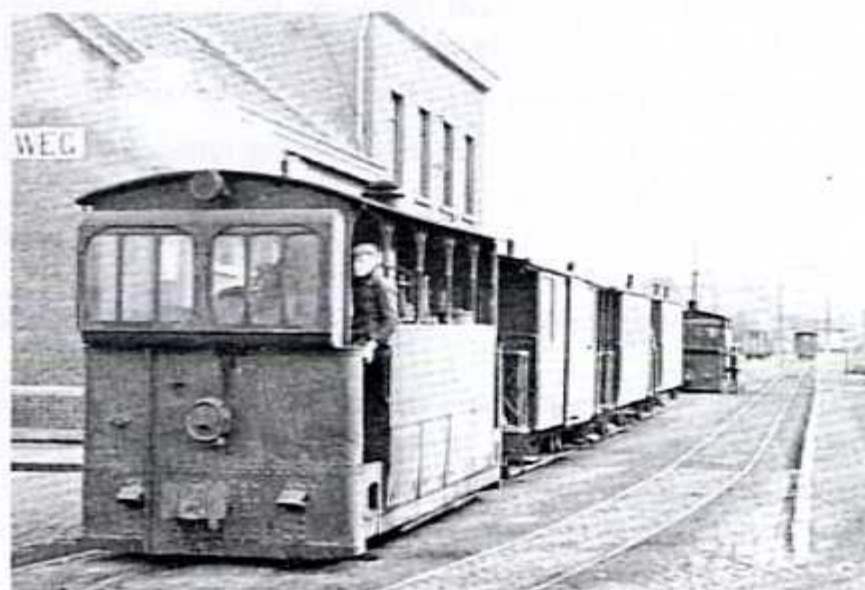
Tijdens de oorlogsjaren (1914-1918) werden de lijnen zwaar getroffen. Walem-brug was buiten gebruik, maar in mei 1915 werd deze door de Duitsers hersteld; sinds 1 oktober 1915 was de stoomtram weer actief.

Op 1 april 1920 werd de exploitatie der lijnen overgedragen aan de NMVB.

Tot zover het droge datagebeuren.

De stoomtram vervoerde zowel goederen als personen. De burgers stonden de eerste jaren wat achterdochtig tegenover gebruik ervan. Kar en paard en te voet gaan waren tot dan de vaste verplaatsingsmogelijkheden. Niemand voelde zich te mooi of te lui om 10 km te stappen!

De personenwagens werden tijdens de wintermaanden (die toen volgens onze ouders veel kouder waren dan nu) verwarmd door een 'duveltje' waarvan de schouw door het dak stak.



Beeld van de stoomtram zoals hij ook door Walem reed

Petroleumlampen zorgden voor de nodige verlichting (en stank).

Sinds 1930 werd met de elektrificatie der lijnen begonnen. De eerste elektrische tram voor Mechelen-Rumst reed op 20 oktober 1932 door de Koning Albertstraat. De stoomtram bleef echter functioneren, althans voor het goederenvervoer. Dat zou tot vlak na de tweede wereldoorlog blijven duren.

Autobusdiensten begonnen de tramlijnen te vervangen vanaf 22 mei 1955. Sinds 11 november 1956 rijden er uitsluitend nog autobussen tussen Mechelen en Rumst. De tramlijn Rumst-Boom-Antwerpen was nog tot 21 mei 1966 actief.

B. De gebruikte rijtuigen

De **stoomtram** werd getrokken door een stoomlocomotief type 3 (NMVB). Hiervan werden er 232 gebouwd. Hij bezat 2 stuurposten, woog 15 ton leeg en rijklaar 18,5 ton, ontwikkelde 80 PK, had 160 vlampijpen, een watertank van 2 m³ en een kolenbak van 0,65 m³. Hij ontwikkelde een maximumsnelheid van 30 km/uur en had een spoorbreedte van 1 m.

De **rijtuigen** :

- voor het goederenvervoer: dit waren groen beschilderde 'bakken' met aan de zijkanten twee kleine getraliede ruitjes; in het midden van de zijkanten was een grote schuifdeur voorzien;
- de reizigersrijtuigen: voor- en achteraan was er een 'open balkon'; de zitbanken waren van triplex; verder maakten het kleine kolenkacheltje (met schouw) en de petroleumlampen het interieur compleet.

De **elektrische tram**:

De motorwagon ('motrice'): bezat aan voor- en achterzijde besturing; het middengedeelte was voorzien voor reizigers.

De zitplaatsen waren eerst in hout, later met linnen bekleed.

Roken was overal toegelaten. Ik herinner me nog steeds de stank die in de wagons hing: een mengeling van sigaretten- en sigarenwalm, opstijgend uit de doorlopende overvolle as- en peukjesbakken, en de lijfgeur van de vaak als sardienen opeengepakte reizigers. Vooral bij vochtig weer of in de winter maakte die stank me dikwijls doodziek. Ik verkoos dan ook meestal de open balkonnetjes van de stoomtramrijtuigen die na de oorlog nog dienst deden bij de elektrische trams.

Tijdens de drukste uren waren aan de 'motrice' dikwijls 1 à 2 personenwagens gekoppeld.

C. Losse herinneringen aan de Walemse tram

Jarenlang nam ik 2 maal daags de Napelsgele tram 52 aan de halte Walem-kerk. Wij noemden de halte 'aan de Frenne' (rijwielenwinkel aan de Muskensstraat). Als het seinlichtje op rood stond, kwam hij na enkele minuten aangedonderd. Dit was ook het signaal dat de tram komende van Mechelen aan 'de wissel' (zie hoger) moest wachten.



In die tijd, toen Walem meer dan 30 herbergen rijk was, was er ook de herberg 'In de wachtzaal', uitgebaat door mevrouw Julia Goedhuys, moeder van Aline De Koninck (echtgenote M. Van Oosthoven). Hier had men de gewoonte, als er tramgebruikers in de gelagzaal zaten, een vlaggetje buiten te hangen zodanig dat de 'watman' (trambestuurder) wist dat hij eventjes moest wachten...

In een artikel verschenen in de Gazet van Mechelen in 1919 lezen we: "Dinsdag 16 april om 11 uur in de voormiddag kwam een zwaarbeladen goederentram in de Nethe terecht. De brug was open bij het opstoomen."

Een andere anekdote die ik me nog herinner uit mijn kindertijd was een brand (vlak na de tweede wereldoorlog) ontstaan in de Koning Albertstraat (in een huis vroeger bewoond door de familie Claes, later door Marcel Vergaelen). De brand zou ontstaan zijn doordat de stoomtram zoveel 'damp gaf' dat 'gensters op de zolder alles in de fik staken'. Het huisje werd volledig vernield.

Dat de stoomtram zo hevig dampte, was een gebeurtenis op zich. De 80 paardjes spuwden, puffend tegen



Postkaart uit de oude doos, getiteld 'Statie' - links de stoomtram

30 km/uur, een enorme rookpluim boven zich uit. In die rookpluim zagen we inderdaad dikwijls veel gensters.

▲ Een windwijzer hadden we toen niet nodig:

- roken we de rook van de stoomtram, dan kwam de wind uit het westen;
 - roken we de Nete, dan was er noord- of noordwestenwind;
 - hoorden we de spoorlijn Mechelen-Antwerpen Zuid, dan was het oostenwind;
- en hoorden of roken we niets...



De elektrische tram, voor houthandel VILBO, nadert de halte Walem-brug.

Tot slot

De crèmegele tramrijtuigen reden een stukje geschiedenis bijeen gedurende 56 jaar. De baan is geruimd voor moderner en comfortabeler vervoer. Er rest ons alleen nog een tikkeltje heimwee, eigen aan de ouderen onder ons...

Geraadpleegde bronnen:

- De trams uit Haacht, Leuven en Mechelen in beeld - André ver Elst
- Boom, van de oudheid tot het jaar 2000 - Alex Vinck
- Tram-, trein- en busmuseum, Edgem

De prehistorie

In deze en volgende edities van het tijdschrift willen we onze lezers een brok geschiedenis meegeven: Walemse geschiedenis.

Daartoe putten we vooral uit de publicaties van pastoor Goetstouwers, die op zijn beurt dan weer inspiratie haalde uit de geschriften van de man naar wie onze beemkundige kring is genoemd: Dr. A.H.L. Croquet, en uit een aantal andere werken. Aanvankelijk zullen we telkens per editie lange periodes behandelen; naarmate we dichterbij de

21ste eeuw komen, valt er uiteraard steeds meer te melden.

Maar beginnen we bij het begin: de prehistorie. Daar dit per definitie de periode is waarin er nog geen geschreven bronnen Walem vermelden en waarin we naar andere overblijfselen moeten kijken, berust veel van het onderstaande op beredeneerd giswerk. Dat maakt het er echter niet minder boeiend om.

Het gebied rondom Walem wordt voor het eerst in een oorkonde vermeld in 1008, waarin sprake is van het 'Waverwald' maar nog niet van de plaats 'Walem'. Tot dan lagen inderdaad ten noordwesten van Mechelen uitgestrekte bossen. Dit Waverwald strekte zich uit tussen de Grote en Kleine Nete en de Dijle. De plaats waar later Walem-kerk gebouwd werd, draagt van oudsher de naam 'Het Woud'. In Battenbroek waren vroeger twee bossen: de 'Zwarte Donck' en de 'Meire-bosschen'. In 1255 verschijnt dan een oorkonde waarin de grenzen van de parochie 'Waelhem' worden herzien: de eerste vermelding van ons dorp op papier. Die parochie omvatte trouwens aanvankelijk een veel groter grondgebied dan het dorp (ofte 'vrijheid' - zie kaartje op blz. 8).

Toch moet het gebied rond Walem reeds vroegtijdig bewoond zijn geweest: talrijke silexstukken uit het jongere steentijdperk (van 4000 tot 2000 v. Chr.) zijn gevonden op de Zonnebergen, op 'Het Woud' en langs de Oude Baan.

Er zijn zelfs overblijfselen uit een nog verder verleden: bij de werken voor de aanleg van de snelweg werden verscheidene mammoettanden gevonden, waarvan er één werd tentoongesteld ter gelegenheid van 800 jaar parochie Walem. Het gaat hier om de half-versteende slagtaand van een jonge mammoet, daterend van het einde van de ijstijd (11.000 v. Chr.). Bij het smelten van de ijskappen weken de voorhistorische dieren uit naar het noorden, waarbij vele jonge en zwakke dieren verdronken. Daardoor werden aan de zuidkant van rivieren meermaals skeletdelen gevonden.



Mammoettand voor de tentoonstelling ter beschikking gesteld door E. Moerenhout

Van 57 tot 51 v. Chr. onderwierp Caesar de Keltische Belgae en werden onze contreien ingelijfd als een deel van Gallia. Later werd Belgica een bestuurlijk zelfstandige 'provincia' van het Romeinse Rijk. Ook uit die Romeinse tijd zijn er enkele overblijfselen teruggevonden in het Walemse. In de bedding van de Oude Dijle bij het Zennegat werd in 1930 een prachtige bronzen lans gevonden en te Rumst, vlakbij Battenbroek, werd een votiefhand van Sabazios ontdekt, een Phrygisch-Thracische godheid, steeds afgebeeld als nomadisch ruiter, die de Grieken - en de Romeinen, die de Griekse goden overnamen al gaven ze ze soms een andere naam - associeerden met Zeus (zie uitgang -zios - Zeus - Deus). Deze voorwerpen rusten nu in Brusselse musea. Vermoedelijk herinneren ook enkele oude benamingen zoals 'Nix' bij het veer aan de Nete en 'Latonabeke' (de latere Stenengootbeek - zie kaartje op volgende blz.) aan de Romeinen. Nyx was de Griekse godin van de nacht en Latona (of Leto) was eveneens een Griekse godin, de moeder van Apollo en Diana.

