

# salvator



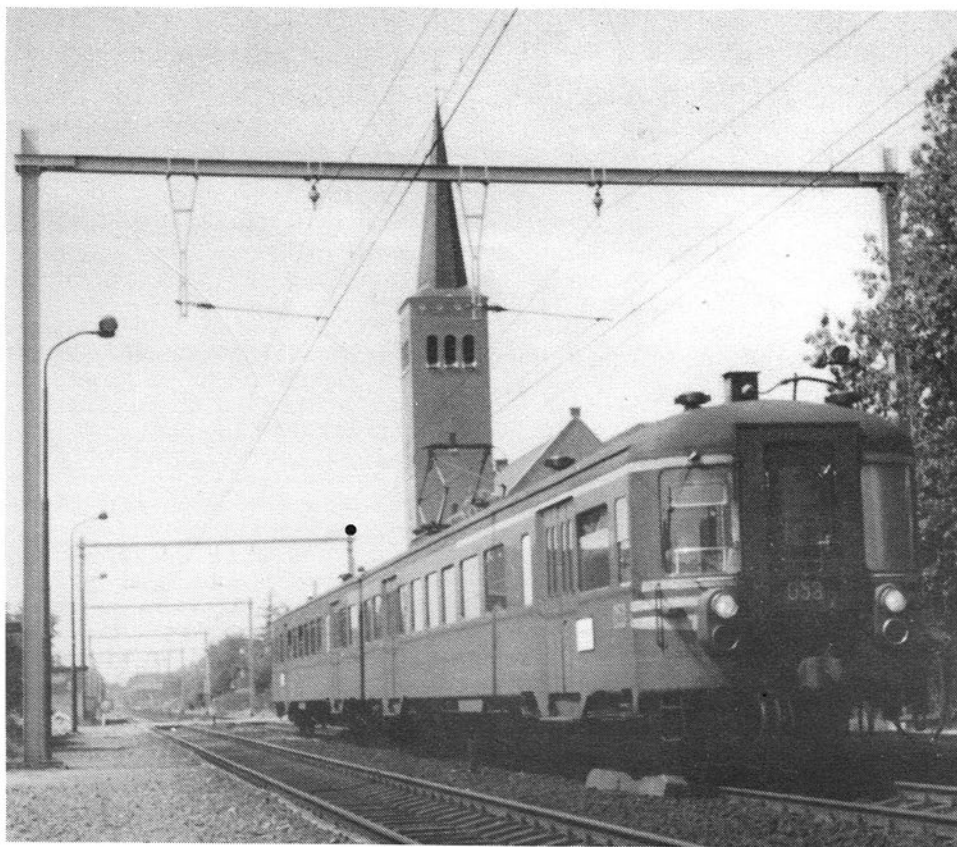
DAVIDSFONDS

GROENCOMITE

HEEMVRIENDEN

KESSELS DRIEMAANDELIJKS CULTUREEL TIJDSCHRIFT

Nr. 38



*Zondag 31 mei 1981, juist 102 jaar na de uitvinding van de allereerste elektrische trein, stopte aan Kessel-Station de allereerste trein aangedreven door elektrische stroom.*

Juni 1981

## TREIN IN KESSEL VAN STOOM NAAR STROOM ...

Tegen een snelheid van 7 km per uur werd 102 jaar geleden het boeiende tijdperk van de milieuvriendelijke elektrische trein ingeluid. Dit gebeurde op 31 mei 1879 op de industriële tentoonstelling van Berlijn waar de elektrisch aangedreven lilliputtrein van Werner von Siemens zijn eerste rondje draaide op een 300 meter lang traject.

De 'attractie' van Berlijn kostte 20 Pfennig. Het treintje was gedurende 4 maanden dagelijks in aktie van 11 tot 13 uur en van 15 tot 17 uur. Zo'n 90.000 bezoekers stonden in de rij om de sensatie van hun leven mee te maken : een trein voortbewogen door stroom in plaats van stoom !

Weinigen zullen toen vermoed hebben dat de bezienswaardigheid van Berlijn een mijlpaal zou betekenen in de rijke en fascinerende spoorweggeschiedenis. Moest er soms toen in Berlijn ook iemand uit Kessel met dat treintje gereden hebben - maar voor die tijd klinkt een dergelijke veronderstelling erg ongeloofwaardig - dan zal die Kesselaar wel zeker nooit gedacht hebben dat nu, juist 102 jaar later, op 31 mei 1981 in KESSEL eveneens een elektrische trein zou rijden en er ondanks alle heibel nog zou stoppen ook!

De eerste elektrifikatie die de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen (NMBS) doorvoerde was op de spoorweg Antwerpen-Brussel (45 km). Deze elektrische lijn werd officieel ingewijd op zondag 5 mei 1935. Al vlug bleek dat het elektrificeren van trajecten op velerlei gebied grote voordelen bood en er volgden dadelijk verschillende ontwerpen om ook andere lijnen zo spoedig mogelijk onder draad te brengen. De tweede wereldoorlog deed de plannen echter in de schuif belanden zodat de eerstvolgende elektrifikatie op het traject Brussel-Charleroi pas op 19 november 1949 kon voltooid worden.

Op 1 januari 1980 was er al 1.344 km van het NMBS-net onder draad, dat is 33 %. Na voltooiing van de elektrifikaties vervat in het plan 1981-1985, zal eind 1986 liefst 2.428 km van het ruim 4.000 km lange Belgische spoorwernet door elektrische treinen bereden worden. Dat is 60 % ! Daaronder valt nu reeds de spoorweg van KESSEL wat er eens te meer duidelijk op wijst hoe belangrijk KESSEL wel is ...! Of zou de huidige energieproblematiek misschien de stimulerende faktor in deze ontwikkeling zijn ? Elektrische energie kan immers uit verschillende bronnen opgewekt worden en is dus minder afhankelijk van één grondstof, nl. de haast onbetaalbaar geworden aardolie die nodig is voor de huidige dieseltraktie.

Voor de geïnteresseerden willen wij even aanstippen dat in België de motoren van de elektrische treinstellen en elektrische lokomotieven gevoed worden met 3.000 Volt gelijkstroom.



*Kessel-Station anno 1900 ... Rechts vóór de spoorweg staat nu de kerk. Links vooraan het spoorweghuisje (nu kleine private parking) en daarachter het stationsgebouw dat in 1944 werd verwoest.*

Antwerpen-Brussel werd destijds reeds met die spanning geëlektrificeerd omdat de NMBS dit tractiesysteem op dat ogenblik technisch het meest geschikt vond. Men is om allerlei redenen de spanning van 3.000 Volt tot hier toe blijven behouden.

Niettegenstaande onze buurlanden hun spoorlijnen met een ander stroomsysteem elektrificeerden dan het onze, trekken elke dag elektrische lokomotieven en treinstellen van de NMBS zonder moeilijkheden de grens over naar Amsterdam, Keulen, Parijs en Luxemburg. Dat kan omdat die loks en treinstellen geschikt zijn voor het rijden onder verschillende stroomspanningen en -systemen. De NMBS bezit elektrische tweerijtuigtreinen en loks die zowel voor de spanning in Nederland 1.500 Volt, als voor de Belgische 3.000 Volt geschikt zijn. Ook beschikt zij over loks die op 1.500 Volt, 3.000 Volt en op 25.000 Volt 50 Herz wisselstroom (voor Frankrijk) kunnen rijden. Verder rijdt de NMBS met machines die 1.500 Volt (Nederland), 3.000 Volt (België), 15.000 Volt 16 2/3 Herz (voor West-Duitsland) en 25.000 Volt 50 Herz (Frankrijk) aankunnen.

Uit al deze cijfers en gegevens blijkt eens te meer hoe eenvoudig en efficiënt alles verloopt in de 'Verenigde Staten van Europa'....!



*Peerke Verstappen had een boerderij in de Puttingbaan en reed na de eerste wereldoorlog nog met een muilezel.*

De wet van 1 mei 1834 voorzag in de aanleg van een spoorwegnet in België met als centraal punt Mechelen. Een jaar later werd reeds de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen plechtig ingehuldigd en nog een jaar later reed men al door tot Antwerpen, een as die de basis vormde van wat later het dichtste spoorwegnet ter wereld zou worden. Toen in 1836 de eerste trein in Antwerpen toekwam, vanuit Brussel over Mechelen, ging dit gepaard met vlaggen, muziek, vuurwerk en een diner waarover heel wat te doen was ! De heuglijke feestdag viel immers op een vrijdag en ... de toenmalige bisschop moest een bijzondere toelating verlenen om op het menu ook vlees te voorzien ! Een viering met contestanten ook want een krant drukte volgend ironisch bericht :

'De een zijn dood is de ander zijn brood !  
Openbare verkoop van een diligentie met alle daarvoor te spannen peerden, harnassuren, enz., in de herberg De Kemel, op de Peerdenmarkt'.

Ondanks deze 'harde contestatie' reed men al in 1843 van Antwerpen tot Keulen en negen jaar later naar Rotterdam. Antwerpen was dus al een heel spoorwegknooppunt toen men aan de spoorweg naar Lier begon.

Op 19 april 1855 werd de spoorweg Lier-Turnhout officieel in gebruik genomen. Deze spoorweg, lengte 37 km en 373 meter, werd volledig aangelegd door de private firma Bisschoffsheim, Matthyssens en Leysen voor een totaal bedrag van F 4.300.000.

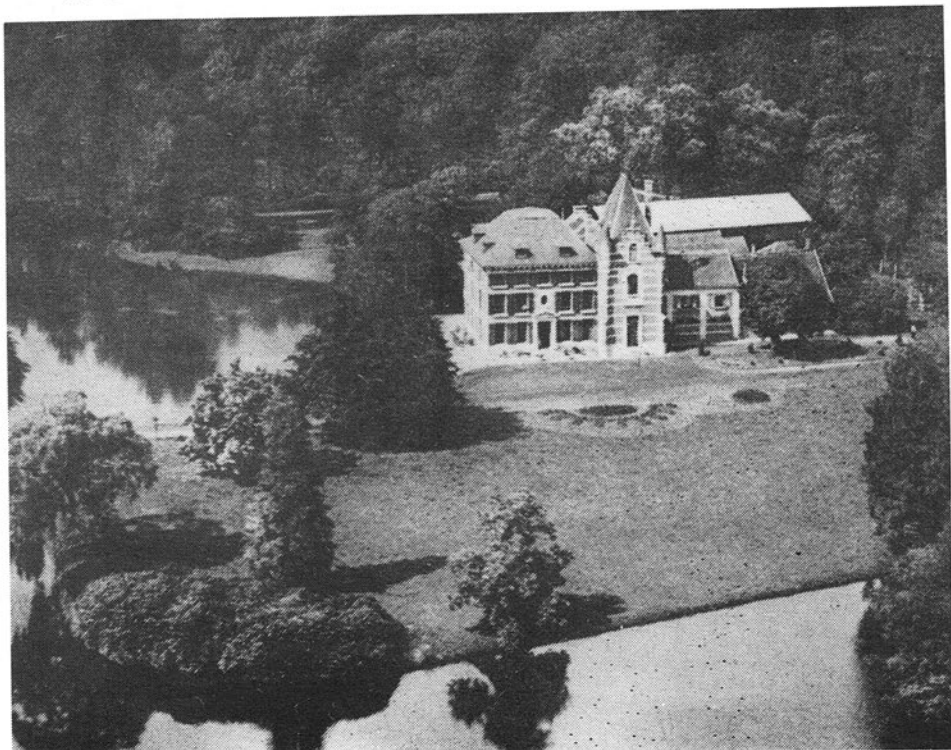
Door Kessel reed dus al in 1855, amper 20 jaar na de aanleg van de allereerste spoorweg in België, een stoomtrein ! Het was een enkel spoor alhoewel de beddingen, ophogingen en alle kunstwerken reeds voorzien waren voor het later aanleggen van een tweede spoor.

De spoorlijn werd vóór de uitbating in concessie gegeven aan een andere privé-maatschappij, MM. Masterman, Laing en Ashwell.



*'t Boerke van de Fout wijst hier nog eens heel speciaal naar zijn kampioenduijf die hij 'de Kop-af' had genoemd. Van waar deze lugubere naam? Louis van den Eynde had die duif zo gedoopt omdat hij er veel geld en eerste prijzen mee had gewonnen en dit ondanks het genadeloze verdicht van een gekend duivenkeurder die 't Boerke eens de wijze raad had gegeven 'dat misbaksel maar best de kop af te snijden!...*

Lier was echter niet zo gelukkig met deze totaal geïsoleerde in concessie aangelegde spoorlijn. Heel wat belangrijker voor de stad was immers een aansluiting op het net van de staatsspoorweg in Kontich, gelegen op de lijn Brussel-Antwerpen. Om aan deze wens tegemoet te komen zou de staat daarom het 6,6 Km lange baanvak Lier-Kontich voor zijn rekening nemen maar tijdens een zitting in 1855 machtigde de wetgever de regering om ook dit baanvak in concessie te geven aan de toenmalige privé maatschappij die de spoorlijn Lier-Turnhout aanlegde, waardoor Lier en dus ook de lijn Turnhout (Kessel)-Lier in 1857 via Kontich aangesloten werd op het staatsspoorwegnet Antwerpen-Brussel. In datzelfde jaar, op 1 februari 1857, werd de spoorlijn Antwerpen-Lier over Boechout door de Staat voltooid. Het duurde dan nog tot 1862 vooraleer men de spoorweg Lier-Aarschot-Hasselt aanlegde die in 1863 bereden kon worden. De spoorlijnen werden dus tot einde van vorige eeuw voor het merendeel aangelegd en uitgebaat door verschillende privé-maatschappijen. Elke maatschappij paste haar eigen tarieven toe, had een eigen uitgebouwde exploitatie van de lijn en ook eigen voorschriften die soms sterk van elkaar afweken. Om aan die hinderlijke verscheidenheid een einde te stellen, beslisten een aantal maatschappijen een overkoepelend orgaan op te richten dat de ron-



*Luchtfoto van het kasteel 'De Bist'.*



*Op 4 november 1896 werd het station van Kessel officieel ingehuldigd. Op de zijgevel van dit betrekkelijk stijlvol gebouw stond in grote letters KESSEL LIER en niet Nijlen!!*

kende eentalig Franse naam 'Grand Central Belge' toebedeeld kreeg. De episode van de maatschappij 'Grand Central Belge' duurde echter niet zo lang. In 1880 begon de Staat immers de door privémaatschappijen in concessie aangelegde en geëxploiteerde spoorlijnen systematisch over te nemen en op 1 januari 1897 kwamen alle bestaande spoorwegen in België in handen van de Staat.

Toch moet alles niet zo erg vlot verlopen zijn want zoals in vele andere steden kende ook Lier moeilijkheden met de bouw van een station, meer bepaald over de plaats waar dit station juist moest komen. Bij het in dienst nemen van de lijn Lier-Turnhout in 1855 bestond er in Lier nog geen stationsgebouw en tot in 1861 werden de ticketten verkocht in het nu nog bestaande 'Casino' aan het Leopoldplein.

De 'statie' in Lier is er dan uiteindelijk toch gekomen maar bleek tamelijk vlug te klein te zijn om de stijging op te vangen van het reizigersverkeer en in het verslag over het dienstjaar 1887-1888 werd vermeld dat 'De gronden voor het vergrooten der statie zijn aangekocht; dit werk zal in de loop van het toekomstig jaar voltrokken worden'. Een jaar later is het dan zo ver en in hetzelfde verslag over het jaar 1888-1889 stond dat 'De vergroting der statie is voltrokken.'

Na deze nogal lange inleiding over het ontstaan van de spoorwegen in ons land spreekt het vanzelf dat de aanleg van de spoorweg Lier-Turnhout ook voor Kessel en vooral voor Kessel-Statie een enorme omwenteling heeft teweeggebracht. De toen nog schaarse bewoners aan Kessel-Statie, ongeveer 100 in totaal - nu zijn er dat 2.700 - waren mensen die eeuwenlang in totale afzondering leefden temidden van een prachtig kilometers ver uitgestrekt natuurlandschap van heide en dennenbossen.

Onze voorouders hebben niets anders gekend dan een leven van zwoegen en werken dat op geregelde tijdstippen alleen maar werd afgewisseld door plunderingen en brandstichtingen van roversbenden maar meestal nog door deze van Spaanse, Oostenrijkse en Franse overheersers.

Vóór de Franse revolutie hoorden de gronden in onze streek toe aan de Kesselse gemeenschap en aan enkele Lierse instellingen, zoals het Kapittel, het Heilig Geestbestuur en de abdij van Nazareth. De gronden en landerijen aan Kessel-Statie kwamen later voor een groot deel geleidelijk aan in handen van de toenmalige kasteelheren van het Toreven en de Bist en na de Franse revolutie van de zeer gekende familie Pouppez de Kettens die vanaf Lier tot in Herentals kon lopen zonder ook maar iemand anders eigendom te moeten betreden.

Tot George Stephenson op het einde van 18e eeuw de stoomlokomotief uitvond en de trein de eeuwenlange rust ook in ons landschap voor immer kwam verstoren.

Maar zoals het steeds met elke uitvinding het geval is bleek niet iedereen zo maar opgetogen over deze revolutionaire nieuwigheid die de duizenden jaren oude paardekracht meteen deed ophouden te bestaan. Ook in Kessel ging de aanleg van de spoorweg Lier-Turnhout gepaard met contestatie, niet vanwege de paarden en hun voerders, doch de grootgrondbezitters.

Volgens overlevering, doch dit is niet met zekerheid te achterhalen, zou een sterke groep Kesselaars om sociale redenen toen druk aktie hebben gevoerd om de spoorlijn in de onmiddellijke nabijheid van het dorp te laten lopen daar tenslotte enkel in het centrum een bevolkingsconcentratie te vinden was. Dit opzet stootte echter op geweldig verzet van de meestal rijke boeren die hun vruchtbare landbouwgronden door onteigening al zagen verdwijnen. Deze rijke boeren zaten in de gemeenteraad ... wonnen dus het pleit en de spoorweg kwam op de plaats van de onvruchtbare zandige gronden waar hij nu nog ligt. Topografisch beschouwd ten opzichte van de lijn Lier-Herentals lijkt ons dit nochtans de meest logische oplossing te meer daar in die tijd het aanleggen van een spoorweg in de eerste plaats bedoeld was om goederen te vervoeren. De trein heeft trouwens vele jaren lang (toen ook al) niet in Kessel gestopt. Wanneer een Kessels boerke, misschien één keer in zijn leven dan toch eens Antwerpen wou zien, moest hij voor deze onvergetelijke belevenis het er maar voor over hebben te voet naar het station van Lier op te stappen.





*Een historisch dokument dat ons toont hoe belangrijk en gewichtig een vanger er in de jaren 1875-1880 bij de uitoefening van zijn ambt uitzag.*

Een dergelijke zware lichamelijke inspanning werd echter niet geëist van de toenmalige kasteelheer van het domein 'De Bist'. Deze rijke man genoot het voorrecht om op zijn verzoek de trein ter hoogte van zijn kasteel te doen stoppen, wellicht als compensatie voor de vele gronden die hij voor de aanleg van de spoorweg had moeten afstaan en de verschillende bomen die toen zijn geveld (van een of ander Groencomité was nog geen sprake ...).

Er wordt verteld dat de trein in latere jaren ook wel eens in Kessel-Heide zou gestopt hebben.

In 1855 stond aan Kessel-Station al een houten wachthuis, doch dit deed enkel dienst voor de treinwachters en de seingever. De spoorlijn was in de vorige en in 't begin van deze eeuw volledig afgesloten door twee hoge beukenhagen. Rond 1920 verdwenen die en werden vervangen door grachten aan beide zijden.

Aanvankelijk waren de sporen zeer primitief aangelegd. Nadat er een treinstel voorbij gereden was moesten spoorwegaarbeiders steeds op post zijn om de sporen terug te stutten. Dit gebeurde met zware hamers. De sporen lagen immers niet vast zoals dat hoorde. De locomotieven slingerden dan ook als het ware ver-  
vaarlijk over de rails heen en weer. Nachtwakers bewaakten 's nachts de spoorweg over het volledige traject.

Einde 1896, toen de in concessie uitgebete spoorweg volledig in handen kwam van de NMBS, legde de staat een tweede spoor aan en bouwde men het eerste eigenlijke stationsgebouw in Kessel met een 'moderne' wachtzaal. Een paar jaar nadien, in 1899, kwam ook de pleisterplaats Kloosterheide op de lijn Lier-Aarschot tot stand. Kessel telde dus een kleine 100 jaar geleden, zoals de meeste grootsteden nu, twee stations ! Toch hing er enkele jaren terug tegen het afsluitingsmuurtje van de spoorweg aan Kessel-Station een witte plakkaat met het opschrift 'Paris Gare d'Austerlitz'. Achteraf bleek die plaatsaanduiding dan toch op een of andere vergissing te berusten of was de plaat misschien van een voorbijrijdende exprestrein gevallen en had iemand ze, natuurlijk met de allerbeste bedoelingen, aan Kessel-Station opgehangen ... ?

De hele lengte van de spoorweg was vroeger bezaaid met 'roethuizekens'. Vanaf 'de Bist' tot aan Louiske van de Joppe in de Heide, op amper 2 km afstand, stonden er 5 ! Deze 'roethuizekens', alle gebouwd met bruine baksteen in dezelfde typische stijl werden uitsluitend bewoond door het spoorwegpersoneel en zijn familie. De huizekens waren in zeer kleine woonvertrekken ingedeeld maar degelijk en sterk gebouwd om vele jaren lang mee te kunnen gaan. De bedoeling was het personeel van de spoorweg in alle mogelijke omstandigheden op een efficiënte en vlugge wijze te kunnen bereiken. Niemand beschikte immers over telefoon. Dat technisch snuffje konden zich enkel rijke lieden veroorloven en bestond uit absolute noodzaak alleen maar in de stations.

Voor de stationschef was dan ook de gewichtige taak weggelegd er zorg voor te dragen dat op zijn beurt het in de 'roethuizekens' wonende personeel zo vlug mogelijk verwittigd werd. Hij mocht hiervoor het smalle gruiswegeltje gebruiken dat over de hele lengte naast het spoor aangelegd was. Dat wegeltje liet een snelle verplaatsing toe en was uitsluitend voorbehouden aan het spoorwegpersoneel. Andere mensen mochten hiervan geen gebruik maken en dit op straffe van boete ! Nu trouwens ook nog niet alhoewel de allereerste bedoeling van deze weg nu niet meer zo duidelijk naar voren komt.

Het is met het bouwen van het Kesselse stationsgebouw en het stoppen van de trein in 1896 dat Kessel-Station eigenlijk ontstaan is en uitgroeid tot een grote gemeenschap.



*Helemaal links het 'roethuizeke' aan Kessel-Station. In het midden het station met 'moderne' wachtsaal. Rechts café V 1. Bemerkt ook de lantaarnpalen aan beide zijden van de bareel. Die werden in het dorp en aan de statie jaren lang 's avonds aangestoken en 's morgens uitgedoofd door Sus Wuyts. (Zie artikel 't Cabaret in Salvator nr. 32 op bladzijde 11) (Fotoverzameling René Schoonvliet)*

Sindsdien woonde er in het stationsgebouw aan Kessel-Station onafgebroken een 'chef van de statie in groot ornaat' ! Dat was in die tijd nog een zeer gewichtig man, die, in zijn speciaal donkerblauw uniform en op zijn fiere kop een hoge pet met kleurige paarse rand, heel wat aanzien genoot en onbetwistbaar tot de uitverkoren elite van het Kesselse volk behoorde.

De 'chef van de statie' was ook een zeer geleerd man want hij sprak de taal van Molière. Vele jaren lang werden aankomst en vertrek van de treinen in Kessel eerst in het Frans en dan pas in het Nederlands aangekondigd. 'Voyageurs pour Lierre, entrez en voitures' Geen mens die aan deze aankondiging behoefte had, maar het stond chic en de vloeiende Franse volzin gaf alleszins een heerlijk gevoel van innerlijk welbehagen en hoogstaande voornaamheid aan de glunderende 'chef van de statie'.

De eerste 'chef van de statie', De Smedt Carolus, oefende die gewichtige taak uit van 1896 tot 1904.

Volgden dan achtereenvolgens :

Mertens Emile Frans van 1904 - 1908,  
De Boey Carolus Ludovicus van 1908 - 1913,  
De Vis Cornelius Ludovicus van 1913 - 1922,  
Achten August Lambert van 1922 - 1934,  
Vleminckx Hendrik van 1934 - 1938, en de laatste  
Mertens Jan Frans die het tamelijk lang vanaf 1938 tot 1954  
heeft getrokken toen Kessel als station definitief werd opge-  
heven.

Burgemeester Frans Van Regenmortel, bijgenaamd Suske Preus (zie Salvator nr. 36 'Kesselse Soldaten van Napoleon') liet in 1896 een smalle kasseiweg aanleggen om het ver afgelegen dorp met Kessel-Statie te verbinden. Alleen aan Kessel-Statie was een bewaakte overweg. Voor het overige lagen er vele onbewaakte! Tinne Meulekens of met haar echte naam Tinne Verdaet genoemd want ze was getrouwd met Louis Verdaet, heeft vele jaren lang de bareel, een hekken op wielen dat over een rail liep, met een zwengel manueel dichtgedraaid. Wanneer de trein voorbij was en de bareel terug open, zat Tinne Meulekens urenlang te wachten op de volgende treinen in een klein houten hokje dat voorzien was voor de treinwachter.

Toen in 't begin van deze eeuw de treinen regelmatigiger halt hielden kreeg Tinne Meulekens dagelijks om 4 minuten vóór 3 uur in de namiddag een hoeveelheid dagbladen in de handen gestopt. Dré van de Witte Smits, alias den Beer, (de Witte Smits was een vrouw) haalde vanaf 1909 tot 1911 dagelijks de afgeleverde exemplaren van de Gazet van Antwerpen af om ze verder voor 1 cent (= 2 centiemen) te verkopen onder de 50 à 60 abonnés die hij in Kessel telde.

Om zijn eerder beperkte gazettenomzet een beetje rendabeler te maken had den Beer er niets beter op gevonden dan zich een roefhoorn aan te schaffen die hem ruimere mogelijkheden bood om het meest sensationele nieuws, zoals moorden en zo, over zijn onverschillig lezerspubliek uit te schreeuwen. Deze paardenremedie scheen wel degelijk vrucht af te werpen want hoe harder hij riep hoe meer zijn verkoopcijfer de hoogte in ging.

Het voornaamste nieuws werd ook dikwijls ter plaatse aan het bareelhokje van Tinne Meulekens voorgelezen maar dan door iemand die wat letters had gegeten want velen konden toen niet lezen of schrijven.

Om de uitslag van de ronde van Frankrijk te vernemen - die reed toen ook al - moesten de ongeduldige sportliefhebbers wachten tot de volgende dag in de namiddag. Radio bestond niet ! Eén keer per week verkocht den Dré ook nog het tijdschrift 'Het Huisgezin', waar vele Kesselaars verzet op waren. Dat deftig



*Vader De Vos-Kets (3e van links met das) begon aan Kessel-Statie in juni 1913 met een fabriek voor cementartikelen en poseert hier met zijn voltalig personeel. De firma breidde zich steeds uit en werd in 1951 een N.V.*

weekbladje kostte 5 centiem. Vervolgverhaaltjes zoals De Bende van Cartouche, De Gebroeders De Graeve, Genoveva van Brabant, De Graaf van Monte Christo, Baekelant, enz. behoorden ook tot de graag gelezen lektuur. Wanneer den Dré 's zaterdags dan nog exemplaren van de Gazet van Antwerpen over had, trok hij naar Emblem om die 's zondags na de vroegmis aan de kerk te verkopen. Vanaf 1911 haalden Mieke van Stevens en haar broer 't Waaltje dagelijks de kranten aan 't station af. Zondag en werkdag, zonder één enkele dag verlof, hebben beiden te voet de kranten jaren lang in heel Kessel rondgedragen.

Fons Verswijvel was in die tijd de 'dépêchendrager' en bracht de in Kessel afgeleverde treincollis ook altijd te voet naar hun uiteindelijke bestemming. Nogal dikwijls kreeg hij vanuit de stad pakjes voor Frans Kets, dat was een gekende kleermaker in 't dorp en daar trok hij graag naartoe want Frans Kets bedacht hem steeds loyaal met drinkgeld ...

De opkomende industrie lokte vele arbeiders naar de stad. Ze verdienden er meer dan met het armoedige knechtenbestaan bij een of andere boer waar je van de vroege morgen tot in de late avond je moest doodwerken enkel en alleen voor kost en inwoon.

De trein was toen het enige vlugge verplaatsingsmiddel. Vele Kesselaars bouwden hun huizeke in de onmiddellijke nabijheid van de treinstopplaats en de handelaars begonnen zich op hun beurt voor Kessel-statie te interesseren.

Gustje Diels achtte het juiste moment gekomen om zich als eerste schrijnwerker aan Kessel-Station te vestigen. De familie De Vos-Kets, die vroeger een kruidenierswinkel uitbaatte, schakelde in juli 1913 prompt over op cementartikelen. De firma breidde zich zodanig uit dat in 1936 een speciaal zijspoor vanuit het station tot in haar ateliers werd aangelegd. Verder in de straat verkocht Petattegust jaren lang petatten en kolen maar liet dit alles vallen om op haring over te gaan. Aan Haringsuske heeft hij in ieder geval altijd een kwade concurrent gehad! Pottekensviene, de broer van Petattegust, was een zeer gekende figuur. Hij leurde met alle mogelijke en onmogelijke pottekens en pannekens en is er ongelukkig failliet mee gegaan. Toen dokter August Truyen vóór enkele jaren achter zijn woning een koertje liet aanleggen, heeft men op die plaats nog tientallen pottekens en pannekens opgegraven, wellicht destijds door Pottekensviene, die daar woonde, nog stiekem verborgen vóór de uitspraak van zijn faillissement. Voor de rest telde Kessel-Station een paar kruidenierswinkels: bij Gust Van Loock, 't Boerke van de Fout (Louis van den Eynde) en beenhouwerij 'de Slagbijl' bij Frans Dillen of Frans de Menne.

Op de losplaats aan Kessel-Station is vele jaren lang een enorme aktiviteit geweest. Men loste er tonnen kolen en onder de oorlog slam en spriet. De boeren brachten met paard en kar aard-appelen aan en het was helemaal geen zeldzaamheid dat 's morgens om half vijf de bewoners van Kessel-Station uit hun diepe slaap werden geschud door het luidruchtige gekeel van de varkens die Verkenssus met de trein versaste. Op de wereld heeft nooit een mens bestaan die tijdens zijn leven in zijn nek en schouders met zo veel varkens heeft gesleurd als Verkenssus.

Het cement, ijzer en materiaal voor het bouwen van het fort van Kessel (zie onze artikels '1909 FORT DE KESSEL 1912' in Salvator nrs. 14, 16 en 17) werd allemaal in Kessel-Station van de trein gelost. Toen het fort voltooid was en de eerste tekenen van de nakende 'fröliche Krieg' zich duidelijk manifesteerden hebben soldaten en burgers dag en nacht aan Kessel-Station munitie gelost in vervanging van de in het fort opgeslagen bommen die niet deugden. De obussen weigerden te ontploffen en vlogen na het afschieten nauwelijks verder dan tot aan de overkant van 't water van 't fort ... Nog enkele oude Kesselaars hebben een onvergetelijke herinnering overgehouden aan een van de grootste belevenissen in hun leven, toen aan Kessel-Station in de laatste jaren van de 1e wereldoorlog een kilometers lange trein-zonder-begin-of-einde stond. (Zie 'DEN TREIN' Salvator nr. 10).



*In dit schilderachtige huizeke in de Vredestraat woonden Fons en Rozeke Diels. Fons was 'piocheur of piqueur' aan den ijzerenweg of 't gouvernement. Hij was zo sterk dat hij wel 150 kg over een enorme afstand kon kruien. Ook kon hij heel lang onder water blijven en wel zo lang dat iedereen dacht dat hij verdronken was tot hij tot ieders opluchting dan eindelijk toch weer zijn kop boven water stak!*

Na de eerste wereldoorlog schoot er van Kessel-Statie niet veel meer over. De huizen waren platgebrand en om aan de schrijnende woningnood te verhelpen bouwde men op de Kattenberg (de huidige Ringstraat) houten noodhuisjes. Zwette Rans, Sooi Machiel, Suske Janssens, Zotte Melle, den Hollander, Sooi van den Hollander, Roos van den Bleke, Krol van de Kwits, Charel van den Hoek, Jef Kor, Wies van den Abber en zijn vrouw 't Schipke, Trees van Mette Gattekens, De Sigaar, Jos Rebet, Den Hette, Jef Rottiers en de Kool hebben daar nog in gewoond.

De trein in Kessel heeft in het begin van deze eeuw ook bijgedragen tot de opkomst van minder stichtelijke gelegenheden. Verschillende herbergen, cafés en afspanningen tierden welig rond Kessel-Statie. Er stond een herberg waar nu de pastorie gebouwd is, bij de Zwetten Boak. Je had Boerke van de Foat, Rans van den hoek (huidig café Vl), De Paling waar momenteel de schilderswinkel Hellemans gelegen is. Gustje Diels hield café op de huidige plaats van café Simone. 't Smedje was een herberg waar momenteel Wis Vercammen woont, Op de plaats waar

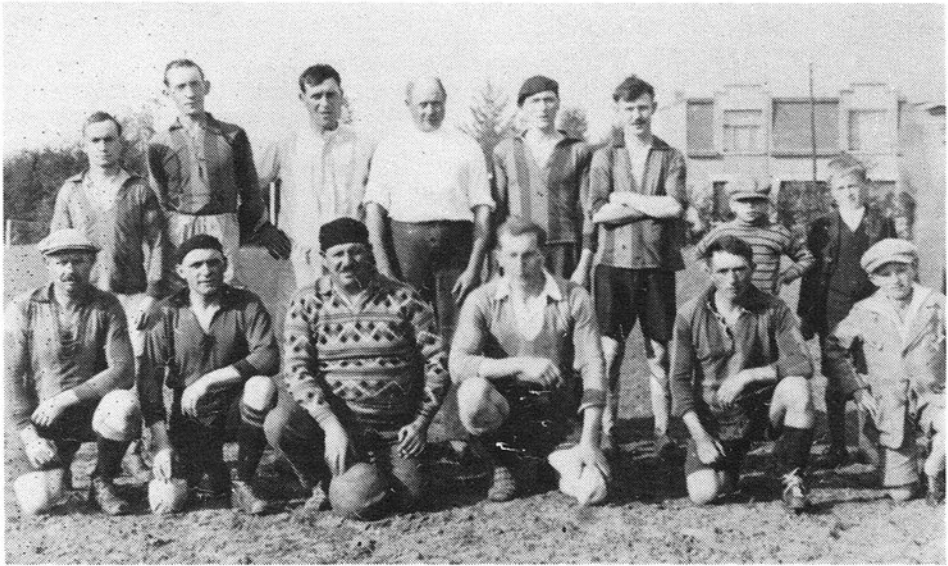
de firma De Vos-Kets gevestigd is, lag een kegelbaan aan het café van de Leebeeck. Bij den Bleke en Roos Haes stond een orgel die ge met een stukje van 10 centiemen met een veer kon opwinden. Stroom bestond immers nog niet en met stoom van de trein was met dat ding niet veel aan te vangen... Ge kon maar kiezen tussen negen dansnummertjes waarvan nr. 3 het meest succes kende. Het orgel opende de dans dan met een bekende Scottish die de niet mis te verstane volkse titel droeg : 'Heur gat zie zwet'. Verder had je Frans de Menne op 't pleintje; 't Duifke aan de Puttingbaan; de Fierens op de hoek van de Elzestraat en de Lindekensbaan, Gustje uit de Lindekens, de Pint in de Torevenstraat, café Suikertoren, de oudste herberg van het gehucht Suikertoren dat hooguit drie huizen en een kienkot telde en eigenlijk de allereerste kern van Kessel-Statie uitmaakte en ten slotte bij den Hengst, die een hengst hield bij wie de boeren hun merries konden laten dekken.

Den Hengst was een bieraftrekker, die boven zijn café nog een zaaltje had gebouwd dat je kon bereiken langs een trap buiten in open lucht. In dat zaaltje is rond 1920 de eerste veloclub van Kessel-Statie gesticht. De leden van deze veloclub hielden zich niet enkel bezig met koers rijden op fietsen die Fons Mus met veel geduld ineem had geknutseld, maar vormden samen ook een fanfare. Zij speelden op afgedankte muziekinstrumenten afkomstig van de turnkring van Kessel-dorp. Wanneer zij ergens moesten optreden monteerden ze hun muziekinstrumenten op hun fiets. Het hoogtepunt van de veloclub was de uitstap naar het muziekfestival dat in die jaren plaats vond in de Garden-City te Mortsel. Iedereen van Kessel-Statie die toen ook maar iets bezat dat op een fiets leek is daar naartoe gereden. Hoeveel voetbalmatches werden bij den Hengst niet achter pot en pint met veel kabaal ingericht en aan het grote Kesselse publiek aangekondigd met krachtige slogans zoals 'Oud en stijf tegen pijn in 't lijf !' 'Oud en stijf' zo noemde zich de plaatselijke voetbalclub van Kessel-Statie terwijl 'Pijn in 't lijf' de flatterende benaming was voor de Kesselse pompiers, die meestal in het dorp woonden.

Lallende zatlappen zongen in de herbergen en afspanningen menige liedjes over den trein, waarvan wij er hier eentje laten horen.

Ziet gij daar op de spoorwegbaan  
Eenen wisselwachter staan.  
Hij is een man die met vlijt  
hart en ziel aan zijn arbeid wijdt  
Zijn taak is niet zo zwaar  
maar ontzettend vol gevaar.  
Een kleine onoplettendheid  
brengt mensen om het leven altijd  
Opeens hoort hij een signaal  
een sneltrein die komen zal  
Er klinkt nog een tweede bel  
uit 't seintoestel.





*Wie kent nog deze stoere mannen van de toenmalige voetbalploeg van Kessel-Statie ?*

Twee treinen die in aantocht zijn  
hij schikt ze elk op een lijn.  
Zo heeft hij met een vast gedacht  
zijne plicht volbracht.

Daar in de verte ontwaart hij  
het monster komt naderbij  
Hooft het gekraak en gezocht.  
Ziet den rookzuil in de lucht.  
Maar op die zelfde stond  
zeeg hij neer van schrik ten grond.  
Zijn vijfjarig kindje klein  
spelend op de spoorweglijn.  
Hij slaakt een pijnlijke kreet  
die door merg en beenderen sneed.  
Voor kinds redding inderdaad  
was het te laat  
Hij dacht aan zijn plicht niet meer  
En rukte die hefboom neer  
en zwerfend rolde dan de trein  
op de andere lijn.

Dan snelt hij zeer gezwind  
naar zijn niets beseffend kind  
Dat daar rustig onverstoord  
Op de spoorbaan spelde voort.  
Lachend, wenend tegelijk

bibberend bleek zoals een lijk  
Keert hij met zijn lieveling teer  
naar het spoorweghuisje weer  
Opeens hoort hij een gekraak.  
Een huilend mensengeluid  
Onherstelbaar was het kwaad  
van zijne daad.  
Een spoorwegramp was volbracht  
met een ontzettende kracht  
Nu snelt hij met een droef gemoed  
naar den vuurgloed.

Kort nadien was 't tribunaal  
in een ruime rechterszaal  
Daar smeekte hij voor zijn verdediging  
Ik deed het voor mijn lieveling  
Ja maar sprak de rechter gij moet  
Zelfs uw eigen vlees en bloed  
Opofferen voor uwe plicht  
Gij zijt strafbaar, en wordt beticht  
Twintig jaar gevangenisstraf  
kreeg die vader zo braaf.  
Twee rijkaards waren gedood.  
Ja de ramp was groot.  
Maar nog steeds kraakt 't oorlogsvuur  
En slacht mensen van uur tot uur  
Niemand die daar voor gewis  
Nu nog strafbaar is.

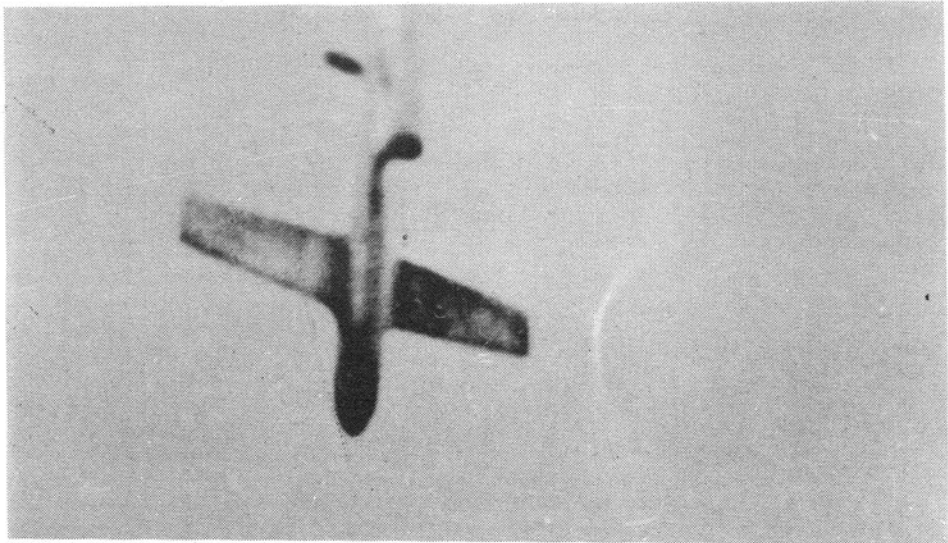
(Tekst werd ons bezorgd door Jef Hellemans of de Platte).

En hoe smartelijk deze smartelijke smartlap ook moge klinken, Fien van Kleinkens heeft dat droevige treinliedje dikwijls gezongen met veel gevoel voor dramatiek in twee-wezen-stijl. Het bracht animo voor de medereizigers tijdens de lange rit in de overvolle beruchte smokkeltrein, die in de laatste oorlog dagelijks van Antwerpen naar Neerpelt en Hamont stoomde.

Wanneer de smokkeltrein 's avonds terugkeerde, zwaar beladen met vrouwen en hun smokkelwaar, gebeurde het vaker dat rijkswachters en controleurs de verknochte smokkelaars aan Kessel-Statie stonden af te wachten. Doch ook deze klip werd listig omzeild want de echtgenoten van de smokkelvrouwen stonden dan op hun beurt bij dergelijk dreigend gevaar de trein af te wachten in Kessel-Heide dit om de vrouwen teken te geven hun gesmokkelde boter, tarwe en tabak uit Nederland nog net tijdig door 't raampje van de trein te werpen.

In de jaren 1920 was de kermis aan de Statie het hoogtepunt van 't jaar ! Zelfs Petattegust toverde dan zijn smerig patattenkot om in een deftig danslokaal met een propere dansvloer.

Er was maar één kermis per jaar. Statiekermis vindt zijn oorsprong bij de inhuldiging van het stationsgebouw in 1896. Heikenskermis dateert al van veel vroeger en had voor het eerst plaats aan het Boshuis. Dat was een boerderijtje gelegen op



*Vallende V 1 die achter het fort is terechtgekomen en niet ontplofte. Uit de lege romp van deze vliegende bom hebben de koeien van boer Van Gorp nog lang gedronken.*

het kruispunt van de Lindekensbaan en de Elzestraat. Deze hoeve is tijdens de laatste wereldoorlog volledig weggeveegd door een inslaande V2 raket.

Buiten de volksspelen en andere attracties die vroeger aan Kessel-Statie nooit ontbraken, haalden sommigen nog veel plezier uit. Zo trokken zelfs in die jaren van café tot café de boottrekkers van de Wolga over Statie-kermis. In bloot bovenlijf sleurden krachtpaters met de Charge op kop, Jules Vranckx van 't Sas, Jos van den Bleke, de Stienus, Fee van de Roelants, Mon van de Chee, Beir van Zwette Rans en Jules van den hoek, de versierde zware slede voort van Louis van Cant. Boven op de slede stond plechtstatig en verkleed in officier Albert De Meyer, die op zijn viool het ontroerende Wolgalied speelde.

De opkomst van de bloeiende diamantnijverheid verschaftte niet alleen werk in eigen streek maar bracht voor velen van onze mensen een tot dan toe ongekende welstand met zich mee.

Niet alleen in Kessel-dorp rezen de diamantslijperijen als het ware uit de grond. Ook aan Kessel-Statie bouwde men in de jaren twintig achter het café van Jan van Laer (huidig café van Jean Van den Eynde) de eerste diamantslijpersfabriek.

Dat eerste slijpersfabriekje werd op een zaterdagavond plechtig ingehuldigd met een bal en nog veel meer bier. Om de nodige orde gedurende die hele avond te kunnen handhaven werd beroep gedaan op het gezaghebbende oog van onze veldwachter Ferdinand

Van Gorp die, om zich van deze moeilijke taak degelijk te kunnen kwijten, ook gedurende de hele avond van de nodige pinten bier moest worden voorzien. Deze noodzakelijke maatregel heeft wellicht geleid tot onvoorziene verwickelingen, want op een gegeven moment kreeg de garde zo maar ongevraagd een messteek toegediend door Frans Meeus. Een proces is er van dit voorvalletje wel nooit gekomen want Frans Meeus die 's anderendaags geleidelijk aan nuchter werd kreeg er spijt over en is de garde, samen met een vriend van de ordehandhaver, om vergiffenis gaan smeken. Dat behoorde toen allemaal tot de normale geplogenheden, want in Kessel trokken ze in die tijd wel eens meer hun mes.

Maar de trein bracht aan Kessel-Station niet alleen welstand, voorspoed, kermis, ruzie en plezier. Helaas is Kessel-Station in de loop der jaren niet gespaard gebleven van verschillende ongelukken waarvan het meest schrijnende in 1912 gebeurde toen een moeder haar op het spoor spelend kindje voor een aankomende trein nog net op het nippertje kon wegduwen maar er zelf onder vermorzeld werd.

Wij geven hier een volledig uittreksel van het proces verbaal dat door de oude veldwachter Ferdinand Van Gorp op 23 april 1912 voor dit ongeluk werd opgemaakt.

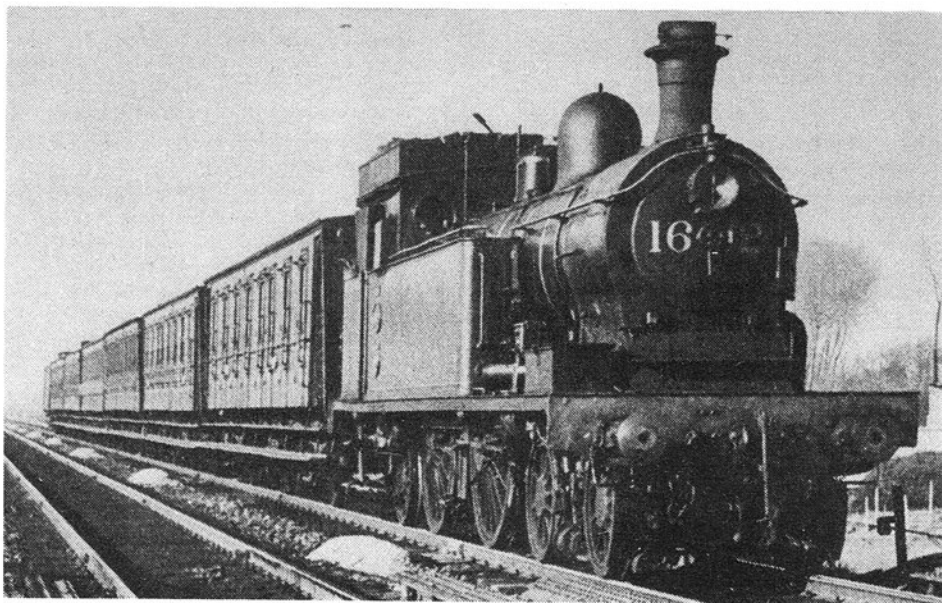
Kessel, 23 april 1912.

#### Ongeluk :

Voor mij verscheen zekere Nijsmans Jozeph 29 jaar ijzerenwegbediende die verklaart : "Ik heb orders gekregen van mijn overheid om de politie der gemeente te verwittigen, om reden Goormans Rosalie 37 jaar, Bareelwachtster te Kessel overreden was met den trein. Wij begaven ons ter plaatse en bestatigden dat het lijk van den ijzerenweg was weggenomen en in hare woning bareelhuis N 36 was gedragen.

Ter plaatse doen wij voorloopig onderzoek en onderhoren zekeren Torfs Jan Baptist 43 jaar, ooggetuige van het voorgevallen feit, welke verklaart.

Rond ? (onleesbaar) uur kwam ik met Thijs August, man van de verongelukte Goormans, over den ijzerenweg gegaan. Wij zagen een los machien aankomen gereden. Omtrents 50 meters van de woning van Thijs zagen wij het kind van Thijs August en Goormans Rosalie, genaamd Jozeph 4 jaar oud, over den bareel loopen, de moeder kwam achterna geloopt en gaf het kind een duw om het te redden, het kind was van de rels waarover het machien reed, maar de moeder werd door het machien gevat en omtrent drie meter ver omgeworpen en was op den slag dood, met behulp van andere personen hebben wij het lijk opgenomen en binnengedragen. Thijs August hebben wij niet onderhoord daar deze niet kon spreken van aandoening.



*Nostalgische treinfans zullen wellicht nog met stille heimwee terugdenken aan deze zeer oude houten treinstellen getrokken door een zwaar rokende stoomlokomotief zoals wij die zelfs nog vele jaren na de tweede wereldoorlog hebben zien voorbijrijden aan Kessel-Station. Wie herinnert zich nog het typische klappende geluid van de zware dichtslaaende deuren wanneer de trein in een station stopte. Of hoort ge soms nog het ritmische getik van de koperen deurslotjes die de treinwachter met zijn vinger handig en vliegensvlug vergrendelde, zich steeds aanpassend aan het versnellende tempo van de vertrekkende trein ?*

De overheid van den ijzerenweg is verwittigd door hare be-  
diende.

Hier gevoegd het certificaat van doctor Homans.

De Veldwachter  
Ferdinand Van Gorp

#### Betrokkenen

Goormans Anna Rosalie  
Bareelwachtster Geb.  
13 mei 1883  
Vrouw Thijs August  
Wonende Kessel  
Bareelhuis no. 36  
Wijk C N 1

Torfs Jan Baptist  
IJzerenwegwerker  
Geboren  
6 september 1866  
Woont Kessel Bareelhuis no. 38

Thijs August geboren Kessel  
3 maart 1879  
Ploegbaas op den ijzerenweg  
Bareelhuis no. 36

Nog andere ongelukken zijn er gebeurd. In de jaren twintig had Gust van den Toon zopas een nieuwe koersvelo gekocht. 't Schapeke, de broer van Louis Gazet, was licht gehandicapt door een vroeger ongeval met een zeis en vroeg om eens met de fiets te mogen rijden. Hij reed recht onder 't viteske, een expres-trein die altijd 's middags voorbijkwam. De bareel was niet dichtgedraaid ! Iemand anders had de gewone bareelwachter op die dag moeten vervangen.

De Witte Schuermans werd in 1918 op slag gedood en 't Pinderke en Tist de Pooter zwaar gekwetst door een ontploffende obus in een stilstaande Duitse trein (zie artikel 'DEN TREIN' Salvator nr. 10). Ongetwijfeld herinneren velen zich nog de afgrijse-



*Een beeld van de aangebrachte verwoesting veroorzaakt door een inslaande V 1 juist op de bareel aan het station. Het stationsgebouw, het spoorweghuisje en het huis van Fons van den Boer werden volledig van de kaart gevergd*



*Op 26 mei 1956 werd de Onze-Lieve-Vrouw kerk van Kessel-Statie plechtig ingewijd door Mgr. Suenens met assistentie van de toen 82-jarige kardinaal Van Roey. Op 21 oktober 1955, dus het jaar te voren, werd het kruis op de kerk verankerd. Hier poseert aannemer Jansens uit Turnhout met een deel van de toenmalige schooljeugd, nonnekens inclusief, even voor het ophalen van het torenkruis.*

lijke treinramp tijdens de laatste oorlog in Lier. De trein komende van Kessel reed 's morgens in volslagen duisternis in op een stilstaande trein juist vóór het station. De meesten onder ons kennen nog de houten wagons van onder de oorlog en de overvolle treinen ! De eerste wagon zat barstensvol met jonge meisjes. (Tijdens de oorlog moesten vrouwen bij vrouwen, mannen bij mannen, arbeiders bij arbeiders en bedienden bij bedienden plaatsnemen in afzonderlijke wagons). Vele jonge meisjes van Kessel die in de eerste wagon zaten verloren toen het leven en zijn als eersten begraven op het nieuwe kerkhof van Kessel op de Oude Bevelse Steenweg. De houten wagons waren verpulverd en de slachtoffers waren als het ware gespietst aan de gespleten houten planken. Deze ramp telde een veertigtal doden en honderden gekwetsten.

Wij zijn nu in 1943. Kessel-Statie was in volle oorlogstijd uitgegroeid tot een grote gemeenschap zonder school, zonder parochie of kerk en er ontstond hierdoor een zekere rivaliteit tussen het dorp en de statie. Kwam daar nog bij dat de kerk in 't dorp door de dappere Belzen opgeblazen was. Het bisdom,

toen nog het bisdom Mechelen, besloot daarom ook een parochie aan Kessel-Station op te richten. Die zware taak werd op de schouders geladen van een jonge dynamische priester, Alfons Van Hove uit Itegem, toen leraar aan het St.Gummaruscollege te Lier. Het was voorzeker geen aangename taak om te midden van een arbeiderswijk in volle oorlog met een nieuwe parochie te starten. Er waren geen organisaties, geen lokalen of gebouwen, geen pastorie, geen kerk, niets.

Toch is dat er allemaal gekomen maar het stationsgebouw van 1896 waarrond het allemaal begonnen is, werd in december 1944 door een inslaande V 1 totaal verwoest. Uit het puin trok men een noodgebouw op dat dienst deed tot einde 1967 maar toen werd afgebroken. De NMBS had om economische redenen immers beslist de treinen niet meer in Kessel te laten stoppen. Ze werden vervangen door een fel omstreden autobusdienst.

Na jaren heibel en actie tegen deze onsociale maatregel is Kessel-Station dan uiteindelijk toch terug een treinstopplaats geworden.

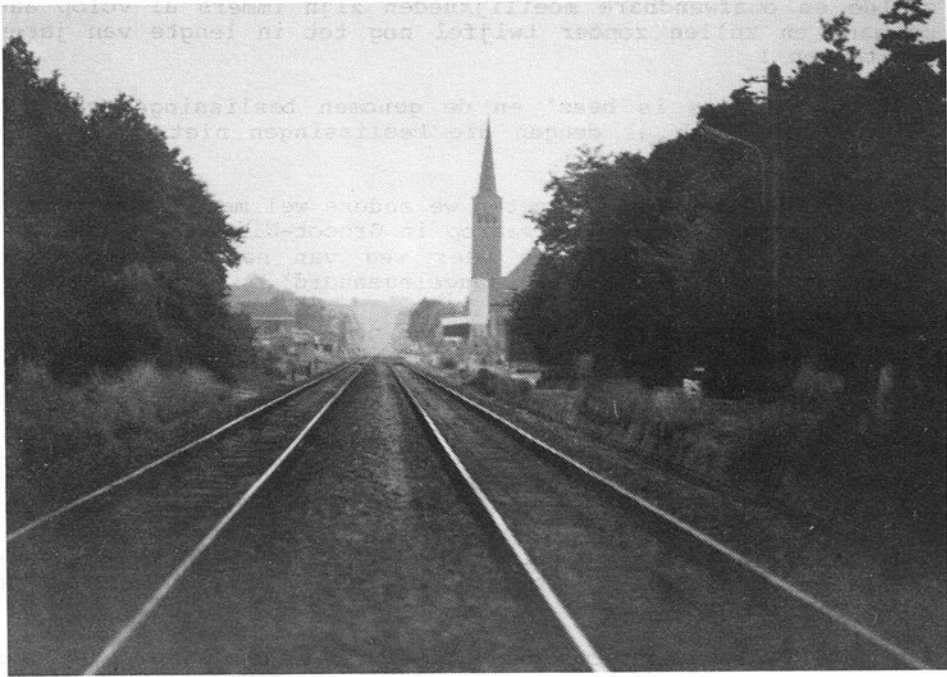
In het ons voorliggende uurrooster van de 'IJzerenwegen Grand Central Belge' zien wij dat in de vorige eeuw een reis van Kessel naar Lier welgeteld juist een luttel 7 minuten in beslag nam. Nu duurt dit met de elektrische traktie 4 minuten maar wanneer je van Antwerpen komt blijven volgens het nieuwe spoorboekje de treinen in Lier 6 tot 8 minuten halt houden omdat de treinstellen Lier-Herentals en Lier-Aarschot, van en naar Antwerpen, ingevolge onvoldoende capaciteit in Antwerpen-Centraal, in Lier gekoppeld en ontkoppeld moeten worden. Dit neemt veel tijd in beslag waardoor een treinreis met elektrische traktie van Lier naar Kessel of terug, dus in feite voor amper 5 km., 12 minuten in beslag neemt ! Beslist een hoogst eigenaardige vooruitgang in vergelijking met 100 jaar geleden !

Toch mogen wij ons hierop niet blind staren en moeten wij al bij al toegeven dat de nieuwe treindienstregeling, die vanaf 31.5.1981 in voege is, voor de Kesselaars interessante perspectieven biedt. Alle uren stopt nu te Kessel een trein op 19 minuten na het uur in de richting Herentals en op 51 minuten na het uur in de richting Antwerpen. Wij hopen dat velen nu ook van de stoptrein (en geen omnibus want dat is slecht Nederlands !) gebruik zullen maken te meer daar er heel wat te doen is geweest om de stopplaats KESSEL te behouden en uit te breiden !

Herman Van Regenmortel

Voor de aangehaalde geschiedkundige en technische gegevens danken wij heel speciaal ingenieur Frans Van Brandt, hoofd van de





*Zo zullen wij de spoorweg nooit meer zien want deze ligt nu volledig onder draad, 'netjes' afgezoomd met twee rijen ontelbare palen.*

Planning Elektrifikatie bij de NMBS, een echte Kesselaar die op ons boekske geabonneerd is, het Rijksarchief van Antwerpen, het stadsbestuur van Lier, de NMBS, en de vele goede mensen van KESSEL die mij dit allemaal hebben wijsgemaakt !

BEZWAARSCHRIFTEN TEGEN OVERBODIGE STRAATNAAMWIJZIGINGEN .....  
WAT IS DAT ?

Als gevolg van de ijzeren logika waarmee onze Nijlense 'beleidslieden' in één adem vaststelden dat de drie deelgemeenten KESSEL, Bevel en Nijlen afzonderlijke woonplaatsen zijn met een eigen naam en een eigen postnummer EN DAT DAAROM WEGENS DUBBEL GEBRUIK een hele trits straatnamen moest worden gewijzigd, zitten enkele honderden Kesselaars nu met de gebakken peren.

Nog eens alle kwalijke gevolgen van die totaal overbodige straatnaamwijzigingen opsommen lijkt ons overbodig. De voor- spelde en onafwendbare moeilijkheden zijn immers al volop aan de gang en zullen zonder twijfel nog tot in lengte van jaren voortduren !

Maar goed, 'baas is baas' en de genomen beslissingen van een gemeenteraad, ook al deugen die beslissingen niet, moeten nu eenmaal uitgevoerd worden.

Het woord 'beslissingen' moeten we anders wel met een korreltje zout nemen want de manier waarop in Groot-Nijlen de straatnamen gewijzigd werden heeft meer weg van een tragi-komische klucht dan van een 'werk van aangelegenheid'.

Immers, het punt 'straatnamen' stond nog eens op de dagorde van de raadszitting van begin maart, maar bij de behandeling van dit punt moesten de raadsleden tot hun stomme verbazing vaststellen dat ze voor voldongen feiten geplaatst waren. Ze waren gewoon voor schut gezet want de straatnaamwijziging was zo goed als in kannen en kruiken. De tellers die de volkstelling afhandelden waren immers al op pad met de nieuwe straatnamen op zak. Of tenminste een deel ervan. Want alles was nog niet 'gearrangeerd'. (1) Of hoe moeten we die gang van zaken anders noemen als er woordelijk verklaard wordt dat : "de straatnaamwijziging per telefoon geregeld was tussen de provincie en de Nijlense administratie" ?

Het hele pakket te veranderen straatnamen had men echter nog niet afgewerkt gekregen en op staande voet werden er dan maar in een sfeer van de grootste onverschilligheid, improvisatie, verwarring en berusting en MET EEN VOLKOMEN NEGEREN VAN DE WETTELIJK VOORGESCHREVEN PROCEDURE rap-rap nog enkele nieuwe straatnamen doorgejaagd.

DE HONDERDEN BEZWAARSCHRIFTEN die door de burgers volgens hun mening tegen de overbodige straatnaamwijzigingen waren ingediend kwamen niet eens meer ter sprake ! Die burger met zijn korte geheugen kan naar de maan lopen !

Eer we een jaartje verder zijn met de gemeenteraadsverkiezingen in 't zicht verandert dat wel ! Dan duikt het magische woord 'INSPRAAK' weer op. Dan worden we lekker weer belangrijk !

(1) Eén voorbeeldje van het 'rechtlijnig' denken van officiële instanties waardoor ze vaak mekaar klemrijden om dan meestal te komen tot in praktijk brengen van het oude gezegde : 'waarom het gemakkelijk maken als het moeilijk ook kan'.

De straatnamencommissie had onder meer voorgesteld om, in overeenstemming met het door hen voorgestane principe van de ont-dubbeling, de straat die vroeger zowel in Kessel als in Nijlen 'Vogelzangstraat' heette, in Kessel 'Vogelzangstraat' te blij-

ven noemen en het gedeelte dat onder Nijlen valt in de toekomst 'Vogelzanghoeve' te noemen. Op de provincie, waar men ook wat wil te zeggen hebben, zie men echter : 'njet'. 'De Vogelzangstraat is één straat en zal als geheel zo genoemd worden !'

Alzo geschiedde waarop men in Nijlen 'als tegenzet' of 'noodgedwongen' prompt de huisnummers in het Kesselse gedeelte van de Vogelzangstraat 'aanpaste'.

Waarom men dan weer de vele andere straten, die over de grenzen van de onderscheiden deelgemeenten heen te paard zitten, ongemoeid heeft gelaten (gelukkig maar) weet alleen God en klein Peerke !

#### HOEVEEL VERKEERSSLACHTOFFERS MOETEN ER IN GROOOOT-NIJLEN NOG VALLEN ?

Aan het kruispunt van de Pastoriestraat en de Nieuwstraat te Nijlen - dat moet natuurlijk KESSEL zijn, maar bepaalde Nijlense maniakken geven, ondanks de beslissingen van de gemeenteraad de bestaande plaatsnamen te gebruiken, aan alles de naam Nijlen - kwam de jonge Ingrid Vercammen uit de Torevenstraat, 24 te Kessel jammerlijk op het leven door een aanrijding met een autobus. Een berichtje zoals er dagelijks tientallen in de krant verschijnen en waarvoor wij haast onverschillig geworden zijn, behalve dan wanneer het slachtoffer iemand uit eigen familie-, vrienden- of kennissenkring is en wij zelf betrokken worden in het schrijnende leed dat dergelijk gebeuren met zich meebrengt.

Op dit kruispunt zal het laatste verkeersongeval nog niet gebeurd zijn. Tot hier toe telt men er op die plaats al vijf sinds het 'Stopteken' daar verdwenen is ! Toch vinden burgemeester en schepenen van Grooot-Nijlen het helemaal niet nodig hiertegen daadwerkelijk iets te doen. Integendeel, men laat alles over aan het willekeurig initiatief van één persoon die in Grooot-Nijlen geruisloos 'beetje bij beetje' zagezegde overtollige voorrangstekens aan sommige kruispunten laat wegnemen.

We vragen ons af wie er nu eigenlijk in deze gemeente de beleidslijnen vastlegt en de beslissingen neemt in een toch uiterst belangrijke zaak als het plaatsen of wegnemen van verkeerstekens die de voorrang van rechts regelen op de kruispunten en de verbindingswegen. We kunnen aannemen dat er voor- en tegenstanders zijn van het al dan niet verlenen van de voorrang van rechts aan T-kruispunten. Al zijn er weinig argumenten om de voorrang van rechts op die plaatsen goed te praten.

We kunnen echter onder geen enkele voorwaarde aanvaarden dat op de ene verbindingsweg de voorrang van rechts geldt (b.v. op de Oude Bevelsesteenweg) en dat op een andere verbindingsweg (b.v. op de Berlaarsesteenweg en de Stationssteenweg) de voorrang van rechts door middel van verkeersborden opgeheven wordt.

Men moet nu eenmaal weten wat men wil. Het is het één of het ander ! Het één en het ander is niet meer of niet minder dan een val voor weggebruikers.

In onze brievenbus kregen wij een verzorgde uitgave ter kennismaking van het Nijlense Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn compleet met de nieuwe adresopgave !

O.C.M.W. Gemeentehuis Kessel, Kessel-Dorp 54, 2508 KESSEL (Nijlen).

Voor degenen die dan nog niet zouden weten waar het O.C.M.W. eigenlijk gevestigd is willen wij de adresopgave ten behoeve van deze twijfelaars na de vermelding 'Nijlen' nog verder vervolledigen.

Kanton Lier - Arrondissement Mechelen - Provincie Antwerpen - België - Europa - Wereld - Heelal - Melkweg.

Welk Melkwegstelsel zullen sommigen dan misschien nog vragen. Wel, dit van Nijlen ! ...

Redactie en lay-out :

Tel. 031/80.36.80

Herman Van Regenmortel  
Salvatorbaan 9  
2508 KESSEL

PR 000-0603726-95  
BBL 320-0405166-67  
ASLK 001-0769107-70

Verantwoordelijke uitgever :

Lode Van Regenmortel  
Oude Bevelsesteenweg 56

2508 KESSEL