

Uit in Mechelen



Lamot (ingang Haverwerf)
Van Beethovenstraat 8/10 | 2800 Mechelen

Info en inschrijven:
Uit in Mechelen
Hallestraat 2-4-6 | 2800 Mechelen
070 22 28 00 | www.uitinmechelen.be

Meer informatie:
www.ergoedcelmechelen.be
soireelamot@mechelen.be
015 29 49 10

Soirée Lamot Boeiende vertellingen uit de coulissen van het Mechelse erfgoed

Iedere tweede en vierde donderdag van de maand nemen we je mee achter de coulissen van het Mechelse erfgoed. We nodigen telkens een deskundige uit die je gepassioneerd én op een toegankelijke manier vertelt over zijn of haar onderzoek. Zo maak je kennis met de vele gezichten van erfgoed en leer je meer over de geschiedenis, zowel over de petite histoire als over de grootse feiten. En als het onderwerp het toelaat, neemt de spreker je mee op plaatsbezoek.

We bundelen de lezingen in reeksen die telkens een thema als rode draad knijgen. In deze reeks kom je meer te weten over de spoorwegen, stations en reizen met de TREIN.

In het najaar van 2010 nemen we de Begijnenstraat onder de loep.

En het decor? Een gezellig ingerichte zaal in Lamot. De spreker beweegt zich tussen de toehoorders. Een drankje staat op tafel. Laat je verleiden door de boeiende vertellingen uit de coulissen van het Mechelse erfgoed.

Schrijf je op voorhand in, dan ben je zeker van je plaats. Wil je de hele reeks volgen en koop je 5 tickets, dan belonen we je graag met een extra ticket. Hiermee kan je naar keuze een lezing volgen uit een volgende reeks.

78

Stationsarchitectuur in sneltreinvaart

De stations van Mechelen-Centraal
Adelina Fahnenstich

Mechelen staat in België en Europa bekend als een treinstad, de stad waar ooit de eerste trein op het vasteland arriveerde. Ondertussen zijn we bijna 200 jaar later, de tijden zijn veranderd en het stationsgebouw ook. Binnenkort wordt in Mechelen het vierde station gebouwd.

In deze lezing kijken we naar de architectuur van de opeenvolgende stations in Mechelen. Hoe zagen de stationsgebouwen eruit? Welke architect tekende het ontwerp, en in welke stijl waren ze gebouwd? Hoe paste die architectuur in de context van de tijd? En waarom werden de stations telkens weer afgebroken en vervangen?

De stationsarchitectuur kadert in de ruimere (bouw)geschiedenis van de stad Mechelen. Ze werd beïnvloed door hoe men over het treinverkeer dacht en door belangrijke gebeurtenissen zoals de beide wereldoorlogen en Expo '58.

Aansluitend bezoeken we het huidige station.

Adelina Fahnenstich volgde na een opleiding kunstzinnige therapie de richting kunstwetenschappen, om zich te verdiepen in de kunstzinnige processen van de beeldende kunst. Al in het eerste jaar echter bleek haar interesse voor architectuur groter. Haar afstudeerproject spitst zich toe op de geschiedenis van de Mechelse stationsarchitectuur.

MECHELEN

donderdagavond | 13 mei 2010
20u

'Le train de plaisir'

De spoorwegen en de bloei van het
toerisme in België (1835-1950)

Gerrit Verhoeven

'Ik heb mij verzoend met de spoorwegen: het is echt iets heel moois. (...) Het is een prachtige beweging, die je moet meegemaakt hebben om het te beseffen.'

Victor Hugo, 22 augustus 1837

In 1835 reed de eerste trein van Brussel naar Mechelen. Het groeiende netwerk van stations en spoorlijnen leidde in de 19de eeuw tot de bloei van het toerisme. Mechelse burgers reisden een dagje naar zee, doorkruisten de Vlaamse en Brabantse kunststeden of verkenden de Ardennen.

Vanaf de vroege 20ste eeuw konden steeds meer mensen zich korte plezierreises veroorloven, dankzij voordeeltarieven en goedkope formules van de Belgische spoorwegen. Langzamerhand nam ook het comfort toe, van houten banken in derde klasse tot luxeuze salons in de peperdure wagon-lit-rijtuigen.

De spoorwegmaatschappijen speelden een belangrijke rol in de promotie van het toerisme in België. Met kleurrijke brochures, plakbrieven en affiches brachten ze bestemmingen in beeld.

In deze lezing ontdek je de fascinerende relatie tussen spoorwegen en toerisme, geknuid met Mechelse verhalen en met oog voor de ruimere Belgische context. Gerrit Verhoeven is als onderzoeker verbonden aan het Centrum voor Stads geschiedenis van de Universiteit Antwerpen. Hij behaalde een doctoraat in de geschiedenis met een onderzoek naar de evoluties in de vroegmoderne reiserivningen van Hollandse en Brabantse elites (1600-1750).

MECHELEN

donderdagavond | 27 mei 2010
20u



© collectie NMBS Holding

MECHELEN

donderdagavond | 10 juni 2010
20u

Hoe ziet een 'cheminot' eruit? Beeld en verbeelding van het spoorwegpersoneel

Paul Van Heesvelde

'Never marry a railroad man', zong Shocking Blue in de jaren 1970. De reden was dat een spoorman met zijn hart meer bij de trein dan bij zijn vrouw zou zijn.

Het beeld dat spoorwegmensen van zichzelf hebben, verschilt van hoe mensen van buitenaf hen zien. Maar al deze beelden zijn mentale constructies, dingen die men over zichzelf of anderen vertelt. Hoe de spoorwegman wordt afgebeeld en verbeeld is het resultaat van een verhaal, veel meer dan van wat er echt te zien is. De identiteit van 'de' spoorwegman komt tot stand in de werrelaties met collega's en chefs, in de verhouding tot andere beroepsgroepen, door externe gebeurtenissen,...

Deze lezing gaat over het beeld dat spoorwegmensen zelf, de spoorwegdirectie en de treingebruikers hebben van spoorweglui. Aan de hand van foto's, tekst en muziekfragmenten schetst Paul Van Heesvelde het beeld van en de verbeelding over spoorwegmensen.

Paul Van Heesvelde is licentiaat geschiedenis. Hij publiceerde over spoorweggeschiedenis en specialiseerde zich in spoorwegen en oorlogsvoering.

80



© Verzameling Guy Bertrand

MECHELEN

donderdagavond | 24 juni 2010
20u

Mechelen-Centraal Het ontstaan van de spoorwegen in België

Bart Van der Herten
Greet De Block

In deze lezing staan de beginjaren van de Belgische spoorwegen centraal. België was een kersverse natie, die haar eigen transportpolitiek moest uitbouwen.

Hoe pasten de Mechelse spoorwegen daarin? Welke transportmogelijkheden bestonden er ten tijde van de Belgische onafhankelijkheid? De keuze voor vervoer per spoor in plaats van over water, met Mechelen als centraal knooppunt, kaderde in een internationale economische en politieke context.

Ook de ruimtelijke ontwikkeling van het jonge België komt aan bod. Aan de basis van het nationale spoorwegontwerp lagen welbepaalde ideeën over industrialisatie en verstedelijking. Hoe werd dit concreet uitgewerkt in de Mechelse spoorweginfrastructuur? En welke gevolgen had dat op de ontwikkeling van de stad?

In de 19de eeuw moest Mechelen zijn rol van centraal station van de Belgische spoorwegen aan Brussel afstaan. Ook dit beïnvloedde de verdere ontwikkeling van het transport in België.

Bart Van der Herten maakte een doctoraat over de ontwikkeling van communicatie en transport tijdens de 19de eeuw. Hij publiceerde over de economische ontwikkeling van België en de evolutie van transport en communicatie.

Greet De Block is burgerlijk ingenieur-architect en ruimtelijk planner. Zij werkte als stedenbouwkundig ontwerper en is als doctoraatsstudent verbonden aan het departement Architectuur, Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening van de KULeuven. Ze heeft gepubliceerd over de geschiedenis van de technologie, kunst, architectuur, stedenbouw en ruimtelijke ordening.

81