



2013

Archeo Rapport 21  
Mechelen – MST031



PIETERS H.

KRUG C.

DE SMAELE B.





ADEDE  
SEARCH & RECOVERY

Archeo-Rapport 21

Vlakdekkend archeologisch  
onderzoek op de  
Arsenaalsite te Mechelen.

PIETERS H., KRUG C. & DE SMAELE B.



## Colofon

Opdrachtgever	Louis Mols NV (Arendonk)
Project	Mechelen – MST (MEC-ARS)
Vergunningsnummer	2012/285; 2012/408
Vergunningshouder	Hadewijch Pieters
Ons kenmerk	3/1/2012/12009/2
Auteurs	H. Pieters, B. De Smaele
Redactie	H. Pieters, Bart De Smaele
Kaarten & plannen	H. Pieters (©NGI/GIS Vlaanderen)
Foto's & tekeningen	H. Pieters, J. Coenaerts, F. De Kreyger, C. Krug, L. Tombeur
ISSN	2033-6810

© ADEDE, augustus 2013

---

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ADEDE.*

---

## Inhoudsopgave

1	Administratieve fiche .....	6
2	Inleiding .....	7
3	Landschappelijk kader.....	9
3.1	Topografie van de regio.....	9
3.2	Bodemopbouw van de regio .....	9
3.3	Bodemopbouw van de site.....	10
4	Historisch kader .....	13
4.1	18 <sup>e</sup> – 19 <sup>e</sup> eeuw.....	13
4.2	Omvorming tot stationsbuurt.....	14
4.3	Bouwhistorisch onderzoek .....	16
4.4	Historisch onderzoek naar UXO.....	16
5	Archeologisch kader: vlakdekkend onderzoek.....	17
5.1	Doel van het onderzoek .....	17
5.2	Methodiek .....	17
5.3	Aangetroffen sporen en structuren.....	18
5.3.1	Hal 1: ‘Smederij’ .....	18
5.3.1.1	Cokesopslagplaatsen .....	20
5.3.1.2	Aan-/afvoerkanalen.....	23
5.3.1.3	Poeren .....	25
5.3.1.4	Structuur met houten balken .....	26
5.3.2	Hal 2: ‘Herstelplaats’ .....	29
5.3.2.1	Smeerputten .....	30
5.3.2.2	Binnenmuren.....	33
5.3.2.3	Aan-/afvoerkanalen.....	34
5.3.2.4	Pijlers.....	35
5.3.2.5	Losse structuren .....	37
5.3.3	Hal 3: ‘Schilderswerkhuis’ .....	39
5.3.3.1	Aan-/afvoerkanalen.....	42
5.3.3.2	Losse structuren .....	44
5.3.4	Andere structuren .....	45
5.3.5	Roerende archeologica.....	48
6	Koppeling met het bouwhistorisch onderzoek .....	49
7	Besluit .....	52
8	Bronnen .....	53
9	Bijlagen .....	56
10	Lijst van afbeeldingen.....	54

## 1 Administratieve fiche

---

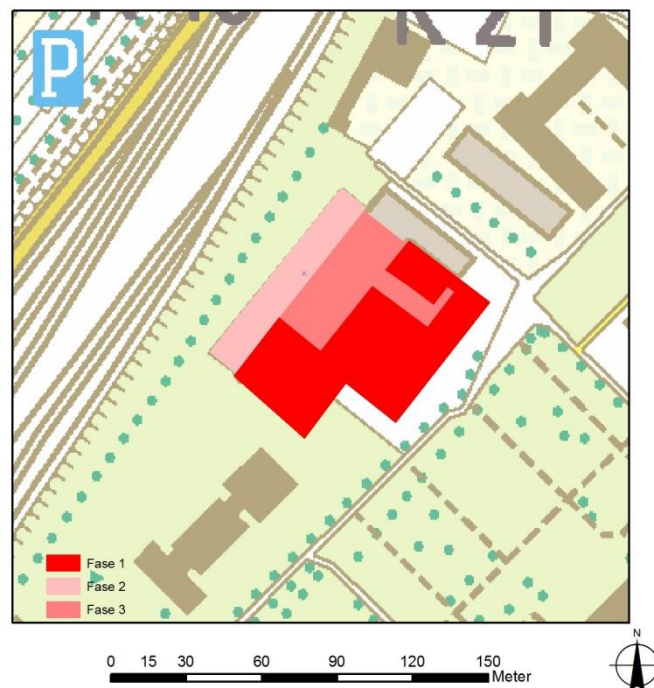
Administratieve gegevens	
Opdrachtgever	Louis Mols NV
Uitvoerder	ADEDE bvba Antwerpsesteenweg 56 9000 Gent
Naam Vergunninghouder	Hadewijch Pieters
Beheer en plaats van geregistreerde data	Archief ADEDE bvba
Beheer en plaats van vondsten en stalen	Depot ADEDE bvba (tijdelijk depot)
Projectcode	12009_MEC-MST
Vindplaats naam	Mechelen, Arsenaalsite
Locatie	Antwerpen, Mechelen 158415,177x189961,922 (Oost) 158303,644x189942,089 (West)
Kadasterpercelen	111B2
Begin- en einddatum project	6 augustus 2012 – 28 februari 2013

## 2 Inleiding

---

Door de structurele werken aan de zogenaamde Tangent-Bypass moet het beschermde Arsenaalgebouw op de site van de NMBS te Mechelen, dat momenteel het spoorwegmuseum 'De Mijlpaal', alsook een magazijn huisvest, verplaatst worden. De verplaatsing brengt echter graafwerken met zich mee tot ca. 70 cm onder het maaiveld met plaatselijk sleuven tot -1,45 m. Gelet op deze verstoring, werd een archeologisch onderzoek uitgevoerd op de gronden die kadastraal gekend zijn als afdeling 3, sectie D, perceel 111B2.

Het archeologisch onderzoek werd opgesplitst in 3 fasen. Tijdens de eerste fase werd de zone buiten het gebouw, of de nieuwe positie van het gebouw, onderzocht. Tijdens de tweede en de derde fase werd binnen het gebouw gewerkt. De tweede fase betrof het spoorwegmuseum, de derde fase het magazijn, alsook een stuk van de toegangsweg naar het magazijn.



Figuur 1. Overzicht van de verschillende fasen.

---

De eerste fase van het archeologisch onderzoek werd uitgevoerd van 6 tot en met 20 augustus 2012. Het terrein, dat een oppervlakte van 3303,22 m<sup>2</sup> beslaat, was voor de aanvang der werken in grote mate in gebruik als parking met steenslag waarbij de afzonderlijke parkeerplaatsen werden afgebakend met langwerpige betonnen blokken die verankerd waren met ijzeren staven. De

verbindingsweg tussen de hoofdweg van de NMBS-site en de parking en het magazijn bestond uit beton. Het meest zuidwestelijke deel van het onderzoeksgebied bestond uit gras.

Het veldteam voor deze eerste fase bestond uit Hadewijch Pieters (archeoloog-vergunninghouder), Jan Coenaerts (archeoloog/topograaf), Frederik de Kreyger (archeoloog) en Bart De Smaele (archeoloog-projectleider).

De tweede fase van het archeologisch onderzoek werd uitgevoerd van 21 tot en met 27 november 2012. Het terrein besloeg een oppervlakte van 1099,88 m<sup>2</sup>. Een deel van het gebouw was tot vlak voor aanvang van de werken nog in gebruik als spoorwegmuseum waardoor de ondergrond was afgedekt met een betonnen vloerplaat.

Het veldteam voor de tweede fase van het onderzoek bestond uit Hadewijch Pieters (archeoloog-vergunninghouder), Jan Coenaerts en Camille Krug (archeologen) en Bart De Smaele (archeoloog-projectleider).

De derde fase van het archeologisch onderzoek werd uitgevoerd van 21 tot en met 28 februari 2013. Het terrein besloeg een oppervlakte van 1416,62 m<sup>2</sup>. Het gebouw was tot vlak voor aanvang van de werken in gebruik als magazijn waardoor de ondergrond was afgedekt met een betonnen vloerplaat. Het veldteam voor de derde fase van het onderzoeksgebied bestond uit Hadewijch Pieters (archeoloog-vergunninghouder) en Camille Krug (archeoloog).

Wetenschappelijke begeleiding werd verzorgd door Bart Robberechts (archeoloog-diensthoofd van de dienst Archeologie van de stad Mechelen). De grondwerken tijdens de eerste fase werden uitgevoerd door ADEDE bvba. Het afgraven tijdens de tweede en de derde fase gebeurde door N.V. Mols.

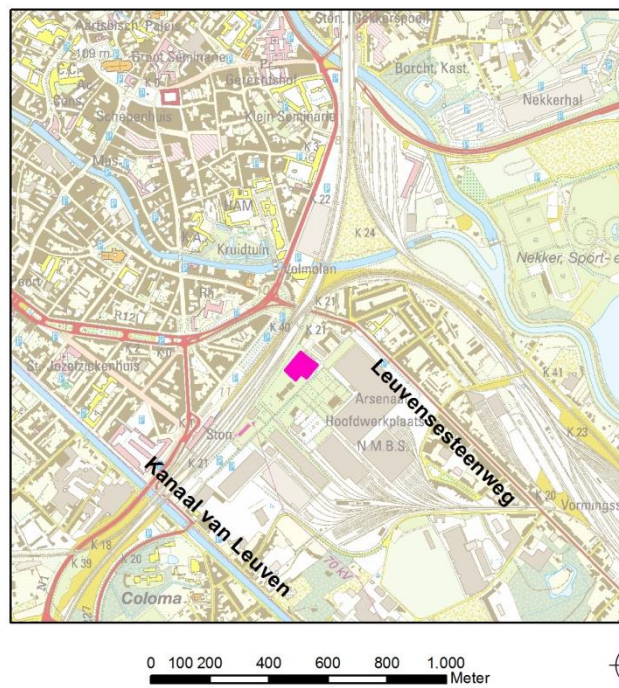
De verschillende fasen gingen telkens gepaard met een magnetometrische detectie om de mogelijke aanwezigheid van vliegtuigbommen ten gevolge van de bombardementen in '40 – '45 na te gaan. Op basis van deze detectie werden een aantal anomalieën in kaart gebracht. Deze werden vervolgens benaderd. Het bleek echter steeds om onschadelijke voorwerpen te gaan.



## 3 Landschappelijk kader

### 3.1 Topografie van de regio

Het onderzoeksgebied bevindt zich ten zuidoosten van Mechelen, net buiten het centrum van de stad. Belangrijke verkeersaders, zoals de Leuvensesteenweg in het noordoosten en het Kanaal van Leuven in het zuidwesten, stimuleerden de urbane ontwikkeling van het gebied.



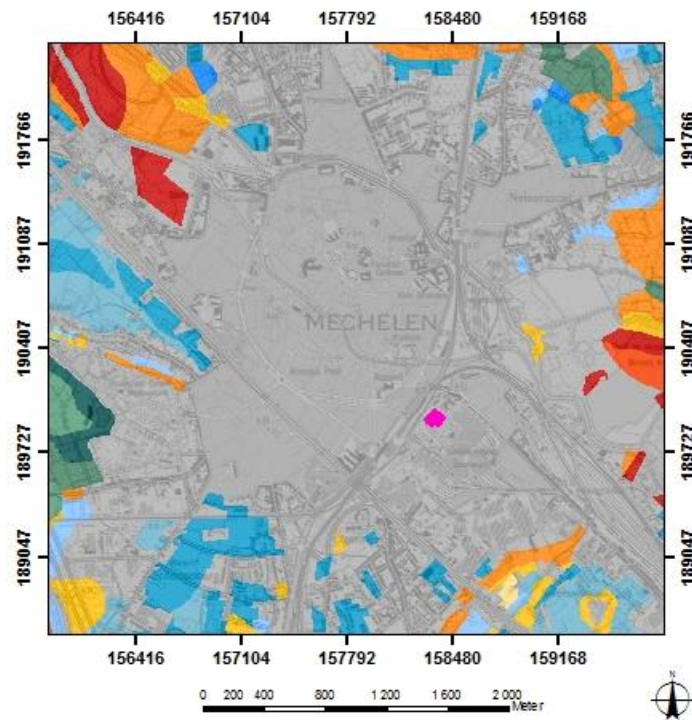
Figuur 2. Situering van het onderzoeksgebied op de topografische kaart (©NGI).

### 3.2 Bodemopbouw van de regio

Het Mechelse landschap is licht glooiend. Het gebied ligt in de zandstreek aan de zuidwestrand van de Kempen. Rijke landbouwgronden zijn er in de omgeving van de Zenne, de Dijle en de talrijke vlieten die bijna alle tot het stroomgebied van de Dijle behoren<sup>1</sup>.

Op de bodemkaart van België wordt het onderzoeksgebied aangeduid als bebouwde zone. In de ruimere regio zijn voornamelijk vochtige tot natte zand(leem)gronden terug te vinden.

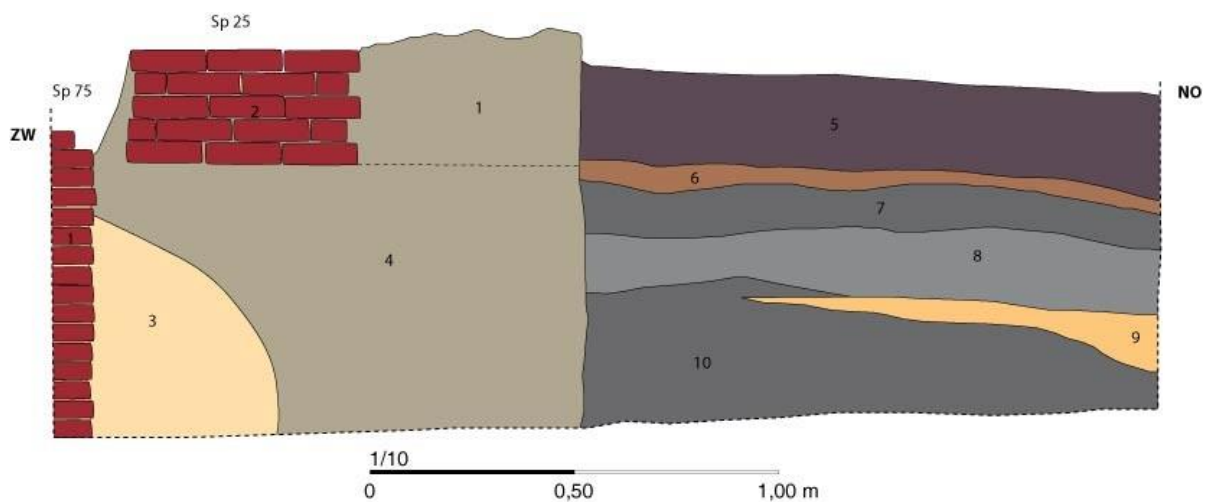
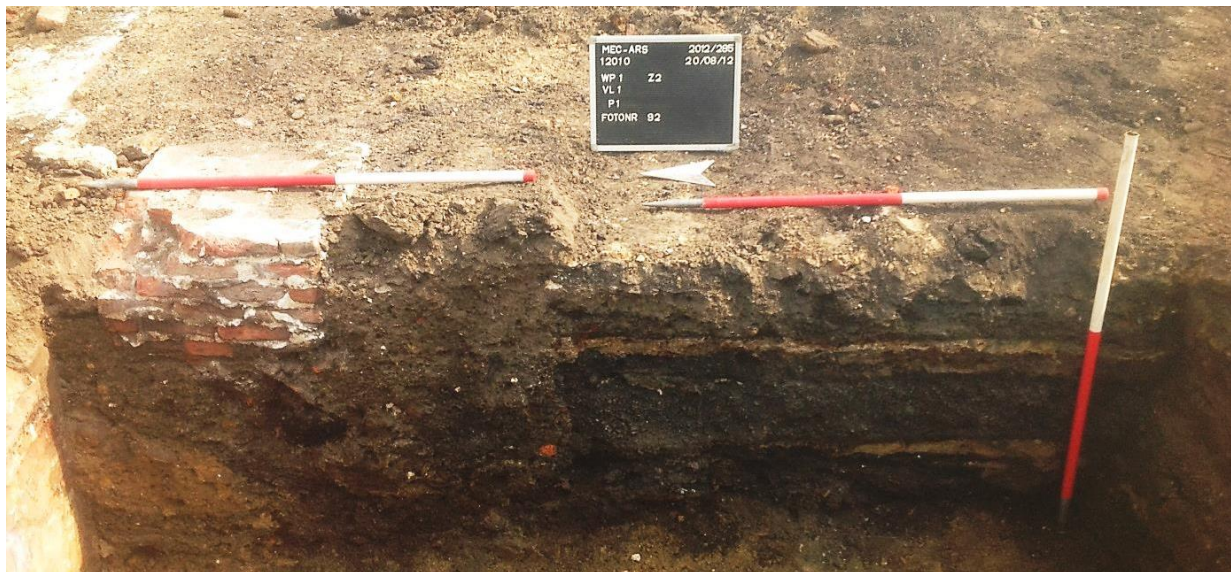
<sup>1</sup> <https://inventaris.onroerendergoed.be/dibe/geheel/20411>



Figuur 3. Situering van het onderzoeksgebied (paars) op de bodemkaart (©AGIV).

### 3.3 Bodemopbouw van de site

De bovenkant van de aangetroffen structuren bevindt zich op een gemiddelde diepte van 40 à 50 cm onder het huidige looppniveau. In werkput 2 kon een typeprofiel worden aangelegd waaruit de samenstelling en de opvulling van de bodem geregistreerd kon worden.



Figuur 4. Coupefoto en -tekening van het aangelegde profiel.

Een eerste laag van  $\pm 20$  cm dik bestaat uit steenslag waarmee de parking was aangelegd. Deze dekt een sterk gecompacteerd zwarte laag (5) af die bestaat uit klein los bouwpuin, alsook uit een stoffige, uitgedroogde vulling die sterke gelijkenissen vertoont met cokes-afval. Deze laag dekt een beige laag (6) met omgezet lemig zand af, die gekenmerkt wordt door een roestige afboording. Daaronder ligt opnieuw een zwarte stoffige laag (7) met cokes-afval, hier vermengd met kleilig zand en organische, niet-identificeerbare elementen. Deze laag dekt een zeer homogene, compacte laag (8) met cokes-afval af. Daaronder ligt een beige laag (9) met omgezet en samengedrukt lemig zand, waaronder alweer een vrij homogene zwarte laag (10) met cokes-afval. Dit wijst op een snelle, doelbewuste aanvulling van het terrein waarbij vermoedelijk gebruik werd gemaakt van aanwezig puin en cokes-afval.

Het opvullingspakket wordt doorsneden door een grote aanlegkuil (4) die bij spoor 7.2 hoort, i.e. de noordwestelijke buitenmuur van een langwerpige hal, vermoedelijk de 'smederij' (infra). Dit pakket

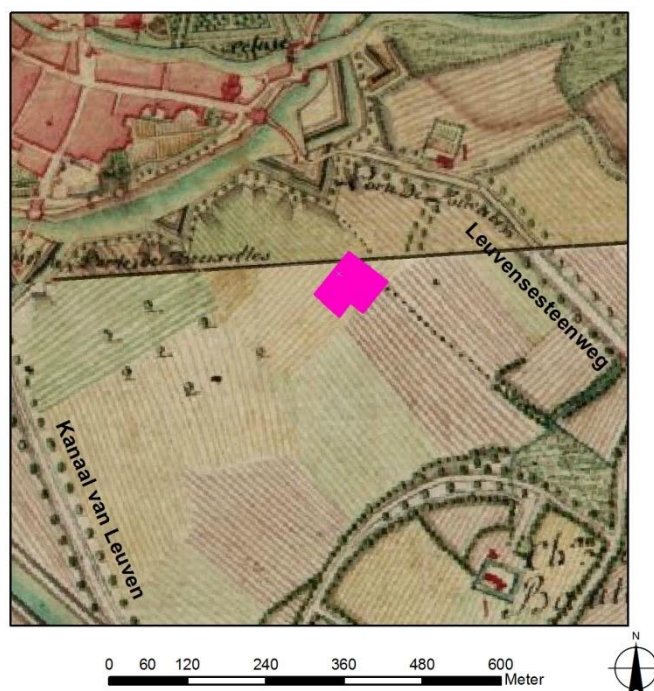
bestaat in hoofdzaak uit een opeenhoping van fijn bouwpuin en cokesafval. Onderaan (3) , tegen de muur, heeft de vulling een andere samenstelling, namelijk fijn bouwpuin en omgezet beige lemig zand.

Het opvullingspakket (laag 5 tem 10) toont de snelle, doelbewuste ophoging van het terrein. Voor de bouw van het station diende het terrein, dat als landbouwgrond in gebruik was (cf. infra), gestabiliseerd en genivelleerd te worden. Daarvoor werd handig gebruikt gemaakt van wat in overvloed voorradig moet zijn geweest, i.e. cokes-afval van de stoomtreinen en ander (bouw)puin. De compacte ondergrond die aldus gecreëerd werd, was een stevige fundering voor de bouw van het station en de bijhorende werkplaatsen.

## 4 Historisch kader

### 4.1 18<sup>e</sup> – 19<sup>e</sup> eeuw

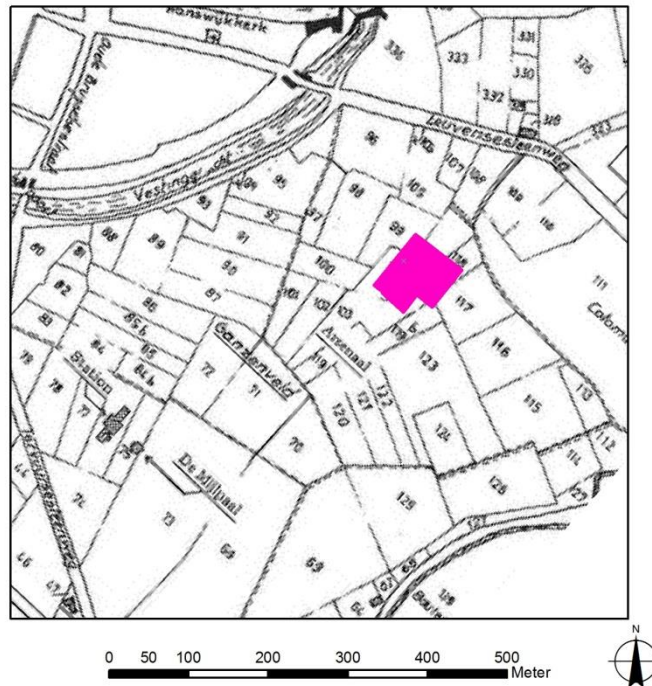
Het gebied rondom de binnenstad bestond uit zes gehuchten met oudere woonkernen. Pas in de tweede helft van de 18<sup>e</sup> eeuw ontstaan kleine bewoningskernen met de aanleg van de Leuvensesteenweg en het Kanaal van Leuven, de Leuvense Vaart (1750-1752). Deze gehuchten blijven echter dunbevolkt. Op de kaart van Ferraris is duidelijk het landelijk karakter van de buitenwijken te zien.



Figuur 5. Aanduiding van het onderzoeksgebied (paars) op de kaart van Ferraris.

De aanleg van het spoor bracht daar verandering in. Tot 1830 was Mechelen nog een kleine provinciestad. Negentig procent van de bevolking woonde in de binnenstad, die een middeleeuwse structuur had met een kerkelijk en een burgerlijk centrum. Op verscheidene plaatsen binnen de stad werd nog aan landbouw en veeteelt gedaan. Buiten de stad lagen een aantal landelijke gehuchten. En wanneer op 16 juni 1835 in de gemeenteraad wordt beslist om een nieuwe stationswijk aan te leggen, wordt geopteerd om één van deze gehuchten te onteigenen. De dunbevolkte Hanswijk, gelegen tussen de Leuvense Vaart, de vestingsgracht en de Dijle, wordt als locatie voor het nieuwe station aangewezen<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Vandegehuchte 2010, p. 5.



Figuur 6. Kaart van de Mechelse Hanswijk uit 1933 met aanduiding van het onderzoeksgebied.

## 4.2 Omvorming tot stationsbuurt

Op 5 mei 1835 werd, als eerste spoorlijn op het vasteland van Europa, de sectie Mechelen - Brussel ingehuldigd; kort daarop gevolgd door andere spoorverbindingen met Mechelen als draaischijf.

In 1835 was er nog geen station: de treinen reden over één spoor tot aan de oever van de Leuvensevaart, waar een opstapplaats voorzien was, met een houten barak als ontvangstlokaal. Met een bakboot werden de reizigers vervolgens over het kanaal gezet. De eerste metalen draaibrug dateert van 1836, net als het eerste station aan het huidige Koning Albertplein. Het volgende station dateert van 1888; terwijl het huidige station dateert van 1959.

<sup>3</sup> Vandegehuchte 2010, p. 6.



Figuur 7. Het station van Mechelen<sup>4</sup> in 1844.

Voor het onderhoud en de herstelling van het rollend materieel hadden de ontwerpers van de staatsspoorweg ook herstellingswerkplaatsen voorzien. Voor Mechelen voorzagen ze een centrale werkplaats waar, naast herstellingen en herzieningen, ook nieuwe voertuigen werden gebouwd. Een voorlopig atelier werd ondergebracht in het oude dominicanenklooster in de Goswin de Stassartstraat, dat sedert de Franse Revolutie omgevormd was tot wapenarsenaal. In 1836 werd op een terrein tussen het toenmalige station en de Leuvensesteenweg gestart met de bouw van werkplaatsen en een rijtuigloods. Het “Arsenaal” (genoemd naar de arbeiders of “arsenaal mannen” die verhuisden van het voormalige wapenarsenaal naar de nieuwe werkhuizen) was bedrijfsklaar in 1839. Van de oorspronkelijke werkplaats (1839 – 1860) bleven slechts een klein gedeelte van het schilderswerkhuys, en een heel klein deel van de herstellingswerkplaats voor locomotieven bewaard (cf. infra).

Tussen 1860 en 1885 was de centrale werkplaats één grote bouwwerf. Het territorium werd uitgebreid in noordelijke, oostelijke en zuidelijke richting en bebouwd met gebouwen bestemd voor de herstelling van rijtuigen en wagons. De periode 1885 – 1926 wordt gekenmerkt door aanzienlijke terreinuitbreiding en de bouw van vier grote werkhuizen. Tussen 1926 en 1944 werden de werkplaatsen heringericht voor de herstelling van stoomlocomotieven; betonwegen werden aangelegd en het terrein werd verfraaid met bomen, gras- en bloemperken. In 1944 werd de site

<sup>4</sup> <http://www.mechelenblogt.be/2010/05/en-toen-vertrok-trein>, 20130301.

echter zwaar gebombardeerd door de geallieerden. Op die manier wilden ze voorkomen dat het Duitse leger versterkingen konden aanvoeren. Bijna driekwart van de Mechelse spoorweginstallaties werd aldus vernield. Na de oorlog werd onmiddellijk met de heropbouw gestart.

### **4.3 Bouwhistorisch onderzoek**

In 2010 werd door Studiebureau Monumentenzorg bvba uit Tessenderlo een bouwhistorisch onderzoek uitgevoerd om de monumentenwaarde van de nog bestaande gebouwen te onderzoeken. Hieronder volgt een beknopte samenvatting.

De bouwwerken voor de oudste loodsen vonden plaats tussen 1836/1837 en 1839. Het betreft het schilderswerkhuis en de schrijnwerkerij, respectievelijk het Spoorwegmuseum en het magazijn. In 1841 werd gestart met de bouw van de herstellingswerkplaats voor locomotieven. Reeds in 1843 werd de laatste hand gelegd aan het gebouw. Oorspronkelijk bestond deze hal uit twee beuken, maar al vlug werd ze uitgebreid tot een vierbeukige loods. Het huisvestte een afdeling voor de herstelling van locomotieven, en is effectief in gebruik geweest als herstelplaats tot 1930-1935.

In 1871 werd begonnen met de bouw van een werkhuis, inclusief zagerij, smidse en draaierij. Door de uitbreiding van het spoorwegnet werd rond deze periode al een deel van de bestaande gebouwen, waaronder de schrijnwerkerij, afgebroken.

Het station en de bijhorende gebouwen werden fel geteisterd door de geallieerde bombardementen in 1944: slechts een kwart van de bestaande gebouwen werd In 1948 werden de restanten van de oude loodsen opgeknapt en bleef een tweebeukige loods over die vanaf nu dienst deed als magazijn. In 1952 werd het werkhuis heropgebouwd op dezelfde locatie.

Het huidige gebouw maakt dus deel uit van de allereerste gebouwen van de Centrale Werkplaats, met name de schrijnwerkerij en het schilderswerkhuis, het werkhuis met smidse, en de herstelwerkplaats.

### **4.4 Historisch onderzoek naar UXO**

In 2012 werd door ADEDE bvba een historisch onderzoek uitgevoerd om de aanwezigheid van mogelijke explosieven en/of vliegtuigbommen na te gaan. Dit onderzoek is vooral gericht op de aanwezigheid van deze gevaarlijke materialen en geeft een overzicht van de bombardementen, dit middels luchtfoto's. Dit historisch onderzoek is beschikbaar bij ADEDE bvba.



## 5 Archeologisch kader: vlakdekkend onderzoek

---

### 5.1 Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek was het registreren van de archeologische resten die door de geplande werken zouden worden verstoord, met name de registratie van alle archeologische relictten uit de spoorweggeschiedenis tot een maximale diepte van 70 cm.

### 5.2 Methodiek

Het volledige onderzoeksgebied besloeg een oppervlakte van 5844,17 m<sup>2</sup>. Er diende echter rekening gehouden te worden met een veiligheidsperimeter van 3 à 5 m ten opzichte van de nog bestaande gebouwen. De totale onderzochte oppervlakte bedroeg 3841,91 m<sup>2</sup>. Hiervoor werd binnen het onderzoeksgebied de steenslag, respectievelijk de betonnen vloerplaat of de betonnen weg, met behulp van een graafmachine verwijderd. Vervolgens werd een vlak aangelegd op ongeveer 40 à 50 cm diepte, het niveau waarop de muurrestanten zichtbaar waren. Er werden in totaal 7 werkputten aangelegd die doorlopend genummerd werden.

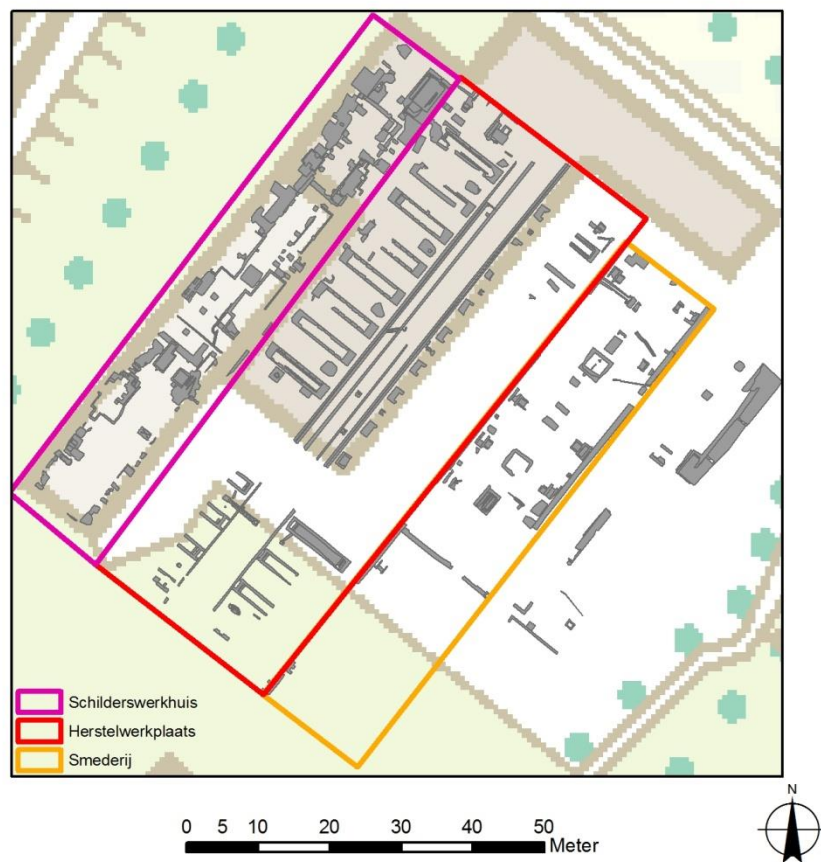
Het hele vlak werd met de schop opgeschaafd. De aangetroffen sporen werden opgeschoond en duidelijk zichtbaar gemaakt, afgelijnd en doorlopend genummerd. Spoorsegmenten in verschillende werkputten die duidelijk tot dezelfde structuur behoorden kregen een gecombineerd nummer bestaande uit het spoornummer en het werkputnummer. Hierna werden de sporen digitaal gefotografeerd en geregistreerd. Elk spoor werd in een inventaris opgenomen in de vorm van een databank. Hierin werden de afmetingen, kleur, bodemtextuur, inclusies, mogelijke genese, enz. geregistreerd. Archeologische vondsten die bij het opschaven of het couperen werden aangetroffen, werden onmiddellijk verzameld en van een identificatielabel voorzien.

De werkputten en de sporen werden in het vlak digitaal ingemeten met een *Total station* en naar Lambert 72-coördinaten gerefereerd (geconverteerd vanuit Lambert 2008), op basis van een op het terrein uitgezet meetsysteem. Hierbij werd gebruik gemaakt van een GPS (Leica GPS System 500) en het Flepos-netwerk (AGIV).

In werkput 2 werd een relevant typebodemprofiel geregistreerd, waarin kleur, textuur, bijmenging en mogelijke genese van elke laag werden opgenomen.

### 5.3 Aangetroffen sporen en structuren<sup>5</sup>

Er werden in totaal 388 sporen geregistreerd, voornamelijk muurresten en restanten van kleinere structuren, behorende tot de interne inrichting van verschillende grotere gehelen. Op basis van de aangetroffen structuren kunnen minstens 3 hallen onderscheiden worden, behorend tot de eerste spoorwegfase uit de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw. Het gaat wellicht om overblijfselen van een schilderswerkhuis, een smederij/gieterij en restanten van een herstelplaats van treinstellen.



Figuur 8. Allesporenkaart met aanduiding van de verschillende hallen.

#### 5.3.1 Hal 1: 'Smederij'

Dit gebouw wordt begrensd door 2 dragende muren (spoor 7, 16 en 384) van 50 cm breed die in verschillende werkputten doorlopen. Beide muren werden geïdentificeerd op basis van hun relatie tot de structuren die tot de interne inrichting van het gebouw behoren. Spoor 7 heeft een totale lengte van 80,50 m en is de noordwestelijke muur van een gebouw dat parallel ligt aan de

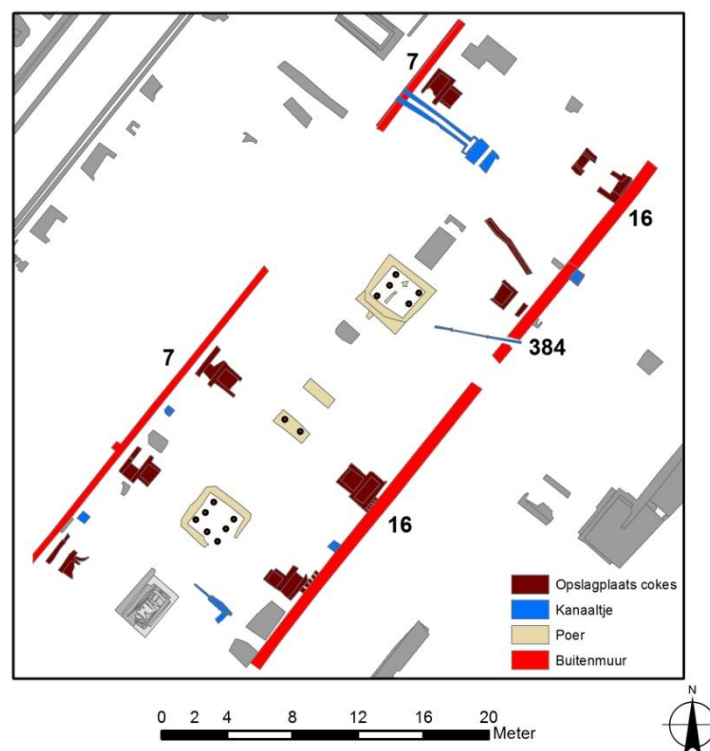
<sup>5</sup> Voor gedetailleerde overzichtsplannen wordt verwezen naar de bijlagen.

beschermde loods, waar het magazijn en het spoorwegmuseum gehuisvest zijn. Bij spoor 7 werden 4 metalen voorwerpen (V014) aangetroffen. Het betreft een ijzeren sleutel en 3 bronzen staafjes waarvan één een afgeplatte verbreding en kleine tandjes vertoont (misschien een soort spatel of beitel ?).



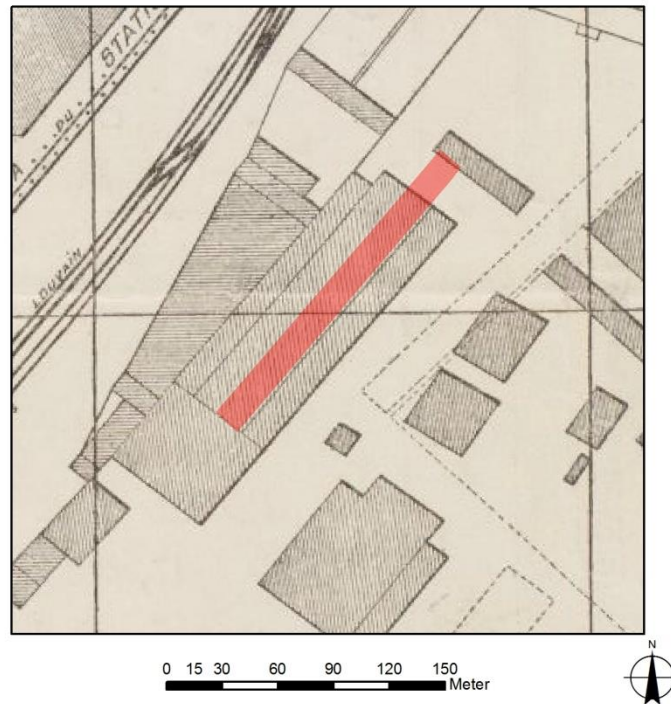
Figuur 9. Foto van een sleutel en drie metalen staafjes.

Spoor 16 heeft een lengte van 39 m. Spoor 384 vormt de verbinding van deze muur tussen werkput 1 en 2.



Figuur 10. Sporen die behoren tot de smederij.

De muren op de kopse zijden zijn niet in het vlak gevat, omdat het gebouw in het noordwesten vermoedelijk begrensd was door het gebouw dat haaks op de bewaarde loods stond; en in het zuidoosten de muur waarschijnlijk *buiten* het onderzoeksgebied ligt.



Figuur 11. De smederij op een stadsplattegrond van Mechelen door C. Hamaïde (1898)<sup>6</sup>.

### 5.3.1.1 Cokesopslagplaatsen

Aan de binnenzijde van beide muren werden de restanten van 11 gelijkaardige structuren aangetroffen. Zij liggen op regelmatige afstand van elkaar, met name 5,5 m.

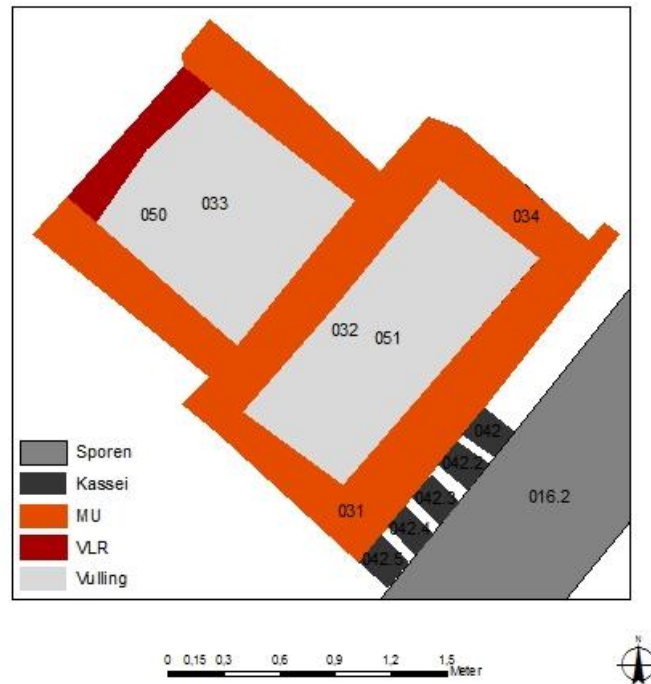
Aangezien de bewaringstoestand van deze structuren erg varieerde, worden ze besproken aan de hand van de meest compleet bewaarde structuur, bestaande uit sporen 31, 50 en 51.

<sup>6</sup> [www.beeldbankmechelen.be](http://www.beeldbankmechelen.be)



Figuur 12. Overzichtsfoto van zo'n structuur.

Deze sporen liggen in het zuidoostelijke deel van het gebouw en zijn aangebouwd tegen één van de lange muren (spoor 16). Ze bestaan uit 2 verschillende vloerniveaus (sporen 50 en 51), van elkaar gescheiden door een bakstenen constructie. De structuren leunen bijna volledig tegen de buitenmuur van de hal aan, alleen nog gescheiden door een enkele rij grijze, quasi vierkante kasseien in graniet of porfier met afmetingen van 14 x 14 cm (spoor 42). Enkel spoor 13 leunt niet tegen een muur, maar ligt precies tussen de twee muren.



Figuur 13. Detailplan van de besproken structuur.

De bakstenen van de omringende muur (spoor 31) hebben een grootte van 19 x 8 x 4 cm en zijn opgemetst met lichtbeige kalkmortel. Qua ligging vertonen de bakstenen van de vloerniveaus (spoor 50 en 51) duidelijk een verschillende oriëntatie: de bakstenen van spoor 50 liggen op hun brede kant en zijn noord-zuid georiënteerd; terwijl de bakstenen van spoor 51 op hun smalle kant liggen en oost-west georiënteerd zijn. Hun grootte varieert slechts in beperkte mate, respectievelijk 18 x 8 x 5 cm, en 17,5 x 8 x 4,5 cm, maar suggereert desondanks een industriële productie en gelijktijdige opbouw. Spoor 51 loopt af van buiten naar het midden van de vloer, waar één rij bakstenen met een noord-zuid-oriëntatie ligt. Spoor 50 loopt af van buiten naar binnen en is meer afgebogen.

De vulling van beide vloerniveaus kende een zelfde compacte samenstelling en kleur, namelijk zwartgrijs met kleine baksteenfragmenten, ijzerslakken en cokes-afval in bijmenging. Aan de bakstenen van spoor 50 zijn vastgesmolten metaalslakken aangetroffen. In een gelijkaardige structuur (spoor 23) werden 2 ringen van koper of een koperlegering aangetroffen waaraan een fragment lederen touw was bevestigd (V031).



Figuur 14. Twee ringen in koper(legering) met een restantje touw uit spoor 23.

### 5.3.1.2 Aan-/afvoerkanalen

Tevens werden enkele lineaire bakstenen structuren (sporen 12, 48 en 381) aangetroffen, die vermoedelijk als aan- of afvoerkanaal geïnterpreteerd kunnen worden. Deze sporen volgen een lineair tracé en hebben een maximale aangetroffen lengte van 5 m en een breedte van 0,60 m.

Ze bestaan uit twee parallelle muurtjes van drie rijen baksteen hoog met een bakstenen vloer. De constructie was afgedekt met rechthoekige metalen dekplaten (30 x 70 cm), waarvan er een aantal in context lag. De afmetingen van de bakstenen en de samenstelling van de mortel ertussen zijn vergelijkbaar met deze van sporen 50 en 51 (cf. *supra*). De inhoud van vulling 48 werd bemonsterd en toont een donkerbruine tot zwarte samengekoekte laag van 4,5 cm dik, bestaande uit kleine fragmenten organisch materiaal en resten van metaalslakken. Spoor 12 was beter bewaard, waardoor hier nog zichtbaar is dat deze goot aan één zijde eindigt in een rechthoekig bassin van 0,40 op 1,25 m. Dit bassin ligt met de lange zijde tegen de hierboven besproken structuur.



Figuur 15. Overzichtsfoto van een afvoerkanaal dat aansluit op een cokesopslagplaats.

Er werden een aantal kleine vierkante structuren (sporen 21, 25 en 40) aangetroffen, die vermoedelijk het uiteinde van deze afvoerkanalen vormen. Ze hebben een afmeting van 50 op 55 cm en liggen telkens precies tussen twee structuren in. Mogelijks dienden zij tevens als basis voor pijlers die het dak ondersteunden (zie infra). Nabij spoor 25 werden twee wandfragmenten aardewerk aangetroffen (V010). Het betreft een fragment roodbakend geglazuurd aardewerk en een fragment steengoed.

Er werden tevens twee afvoerkanalen (spoor 125 en 385) aangetroffen die onder één van de buitenmuren doorlopen (spoor 16). Het betreft een bijna vierkante structuur van 80 op 90 cm. Spoor 385 was bedekt met twee metalen platen.





Figuur 16. Detailfoto van de toegang tot een afvoerkanaal.

### 5.3.1.3 Poeren

Daarnaast werden ook twee vierkante betonnen poeren (sporen 29 en 17/379) aangetroffen waaruit een aantal ijzeren staven staken. Ze hebben een afmeting van 3,5 op 3,5 m en liggen in de centrale as van het gebouw. De afstand tussen de twee poeren bedraagt 14 m.



Figuur 17. Overzichtsfoto van een poer met metalen staven (Sp 29).

De exacte functie van deze twee structuren is niet duidelijk, maar gezien de dikte van de ijzeren staven kunnen ze geïnterpreteerd worden als de basis voor een (metalen?) constructie (waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan een portaalkraan).

Vermeldenswaardige vondsten zijn bronzen ringen (V041) aangetroffen nabij spoor 120 in het zuidoostelijk deel van WP 2. Het geheel werd zwaar verstoord door betonafval, mogelijk gebruikt voor de nivellering van het terrein om er een parking van te maken. Er werden twee verschillende

formaten van ringen aangetroffen: enerzijds met een hoogte van 11 cm en anderzijds met een hoogte van 9,5 cm. De diameter was telkens 19 cm. De ringen vertonen ook een productie- of serienummer: B24/NO 217/08 en B24/NO 187/08.

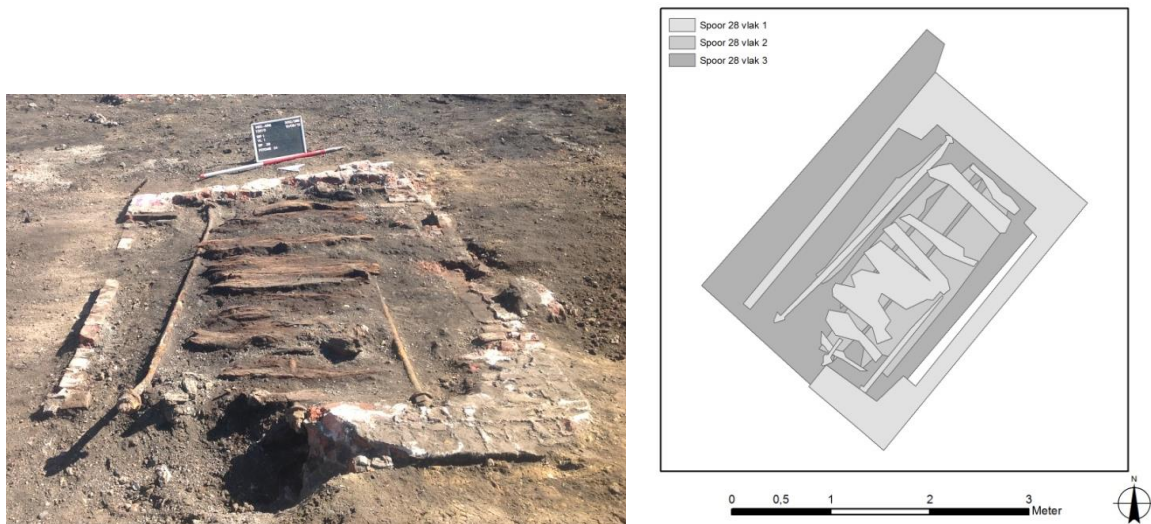


Figuur 18. Bronzen ringen gevonden in een verstoorde zone nabij spoor 120.

Mogelijk kunnen deze bronzen voorwerpen in verband gebracht worden met de productie van hydraulische treinonderdelen, met name delen van de motoren.

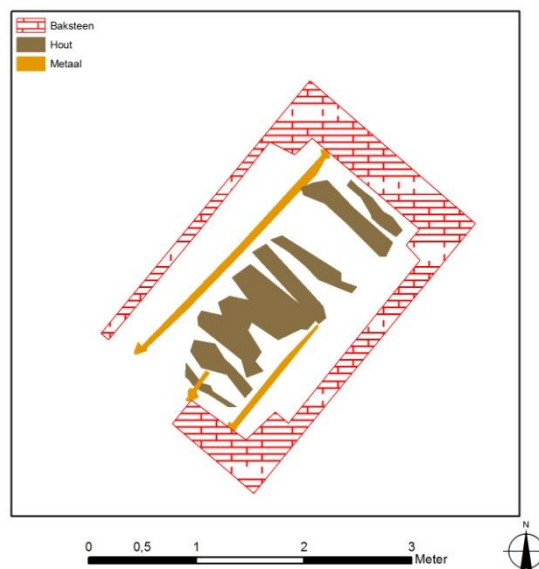
#### 5.3.1.4 Structuur met houten balken

In het zuidwestelijke deel van dit gebouw werd een bijzondere structuur aangetroffen. Het gaat om een rechthoekige baksteenconstructie (spoor 28) met cementmortel. De bakstenen, soms bewaard tot 4 stenen hoog, zijn oost-west georiënteerd en hebben dezelfde afmetingen als de andere structuren in deze zone (19 x 8 x 4 cm). De kalkmortel is geelwit van kleur. Om een duidelijker beeld te krijgen van deze structuur werden hierbinnen verschillende vlakken aangelegd.



Figuur 19. Overzichtsfoto en overzichtsplan van spoor 28 met aanduiding van de verschillende vlakken.

Vlak 1 werd aangelegd op een aantal grote houten balken met een zeer onregelmatige vorm, die werden samengehouden door drie metalen staven die op regelmatige afstand van elkaar in de muur verankerd waren. De houten balken lagen noordoost-zuidwest gerangschikt, de metalen staven lagen daar haaks op.



Figuur 20. Detailplan van spoor 28 zoals zichtbaar in vlak 1.

Daaronder (vlak 2) bevond zich een soortgelijke laag, maar de oriëntatie van de houten balken en de metalen staven was anders: deze lagen immers in dwars op de balken (spoor 73). Eén van de houten balken vertoonde een kleine uitsparing. De functie hiervan is onduidelijk.



Figuur 21. Overzichtsfoto van vlak 2 waarop de uitsparing in één van de balken duidelijk zichtbaar is.

Hieronder (vlak 3) werd een vloerplaat aangetroffen, met een dikte van minimum 55 cm. De vloerplaat bestond uit beton met kiezelstenen en was vermoedelijk uit twee gietlagen opgebouwd. Aan de zuidwestelijke zijde werden houtresten (van een bekisting van de betonnen plaat?) teruggevonden.



Figuur 22. Overzichtsfoto van spoor 28. De betonnen fundering, alsook houtresten (van een bekisting?) zijn duidelijk zichtbaar.

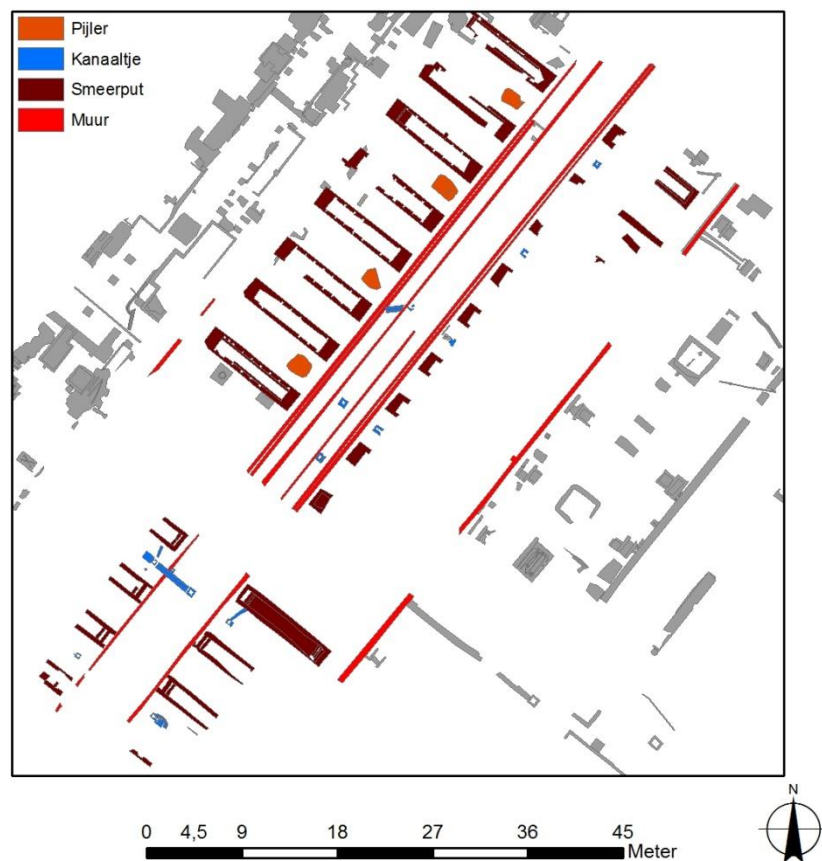
Nabij spoor 28 werden een fragment geglazuurd roodbakkerend bouwkeramiek (V008) aangetroffen, alsook een fragment plaatijzer (V015) en een metaalslak (V030). Daarnaast werden enkele ijeren voorwerpen aangetroffen, met name een spijker en een klinknagel (V028), alsook een koperdraad, een vijs en nog 3 fragmenten gecorrodeerd plaatijzer (V017). Tevens werd een fragment van een

kleipijp aangetroffen (V009). Het betreft een deel van het rookkanaal, zonder verdere diagnostische kenmerken.

De interpretatie van deze structuur is niet duidelijk. Men heeft een betonnen sokkel gegoten en vervolgens afgewerkt met een baksteen muur. Hierin vormden de houten balken als het ware een vloerplaat, wat kan doen vermoeden dat deze balken dienden om een bepaald gewicht op te vangen; bijvoorbeeld wanneer een machine gedemonteerd wordt kunnen de balken gebruikt worden om zware onderdelen op te zetten, zodat noch het onderdeel, noch de betonvloer beschadigd wordt.

### **5.3.2 Hal 2: 'Herstelplaats'**

Een systematische en symmetrische indeling is niet alleen te vinden in gebouw 1, maar zeker ook waar te nemen in gebouw 2. In het zuiden wordt de buitenmuur van dit gebouw gevormd door spoor 7 die dit gebouw gemeenschappelijk heeft met de 'smederij'. In het noorden wordt de buitenmuur gevormd door de nog bestaande muur die het magazijn van het spoorwegmuseum scheidt. De oostelijke buitenmuur wordt gevormd door de nog bestaande kopse muur van het magazijn; terwijl deze in het westen niet in het vlak gevat kon worden, aangezien deze waarschijnlijk buiten het onderzoeksgebied ligt.



Figuur 23. Sporen die behoren tot de herstelwerkplaats.

### 5.3.2.1 Smeerputten

Binnen dit gebouw zijn de restanten zichtbaar van 25 nagenoeg identieke structuren. Zij liggen in twee parallelle rijen tegen de buitenmuren van het gebouw. De bewaringstoestand van deze structuren verschilde in die mate dat slechts één structuur volledig gedocumenteerd kon worden. Deze structuur bestaat uit een rechthoekige bakstenen (18 x 7 x 4,5 cm) constructie (spoor 58) van 2 op 10 m. De muren hebben een breedte van 40 cm.



Figuur 24. Overzichtsfoto van een smeerput.

Bovenaan steken op regelmatige afstand van elkaar (90 cm) dunne ijzeren staven uit. Op een dieper niveau komen deze staven overeen met kleine 'nissen' in de muur waaruit blijkt dat de staven met behulp van een plat vierkant ijzeren plaatje bevestigd werden op de muur.



Figuur 25. Links een detailfoto van zo'n plaatje in situ, rechts een detailfoto van een los plaatje.

Op beide kapse uiteinden van de structuur is een kleine trap (spoor 59) met drie treden zichtbaar. Deze treden bestaan uit grote rechthoekige blokken kalksteen. De trap leidt naar een onregelmatig vloerniveau (spoor 78) bestaande uit bakstenen die met de zijkant naar boven zijn gelegd. Deze bakstenen hebben bovendien dezelfde afmetingen als deze van de buitenmuur van de structuur (met een zelfde formaat als deze van de muren).



Figuur 26. Detailfoto van een 'trap' op het uiteinde van de structuur.

De vulling van de structuur bestaat uit een mengeling van afval van metaalverwerking en cokesproductie. Er is eveneens veel klein bouwafval aanwezig. Er kan melding gemaakt worden van ovale voorwerpen in kunststof, waarbij mogelijks gedacht kan worden aan een verstorven elastiek of een dichtingsring (V038 en V050); een rond voorwerp bestaande uit een koperlegering met hout aan de binnenzijde (V044) dat vermoedelijk geïnterpreteerd kan worden als een deel van de as van een (karren)wiel; een meetpaaltje bestaande uit een ijzeren staaf met een kunststof plaatje aan de bovenkant waarin de vermelding 'Vermessungspunkt' (V025); een sleutel en een splitpen (V026).



Figuur 27. Foto van enkele voorwerpen die in de smeerputten werden aangetroffen.

Daarnaast werd ook een deel van een isolator aangetroffen (V013). Het gaat om een smeedijzeren ophangbeugel met schroefdraad waarop een isolator in industrieel wit aardewerk was bevestigd.





Figuur 28. Foto van een fragment van een isolator.

Deze structuren kunnen geïnterpreteerd worden als smeerpotten waarin aan het ondergestel van de locomotieven/treinwagons gewerkt kon worden. De uitstekende ijzeren staven kunnen gediend hebben om rails vast te houden waarover de treinstellen konden binnengereden worden.

### 5.3.2.2 Binnenmuren

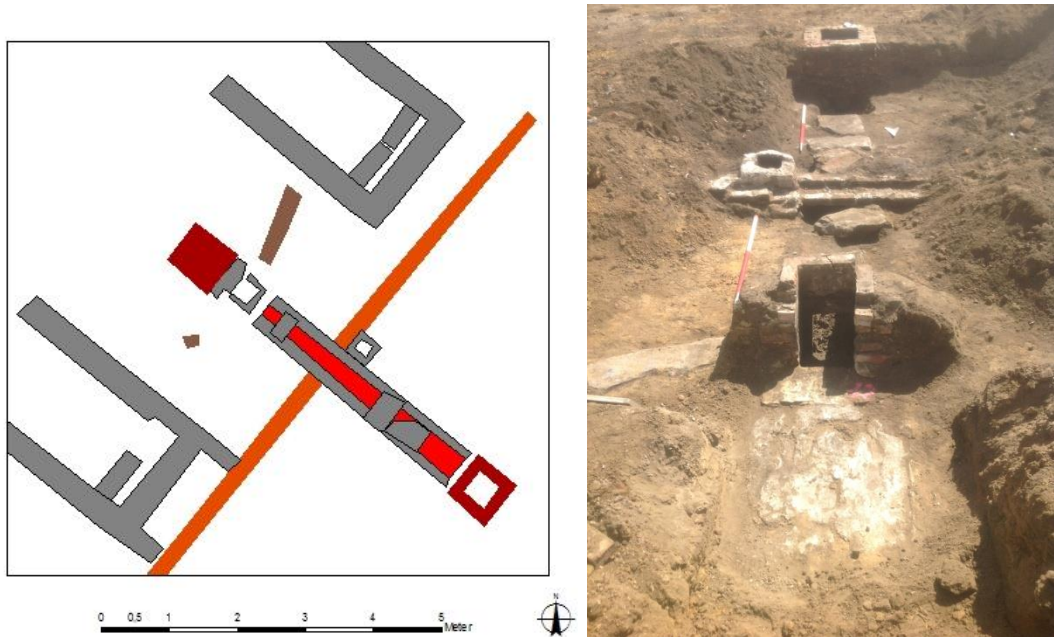
De twee rijen smeerpotten worden van elkaar gescheiden door twee lange muren (sporen 62/345 en 53/346) die parallel liggen aan de buitenmuren van het gebouw. De beperkte breedte (30 à 40 cm) ervan suggereert dat deze muren functioneerden als binnenmuren. Alternatief kunnen deze muren ook geïnterpreteerd worden als een soort van vloer- of platformafbakening tussen de smeerpotten aan beide kanten. Via dit platform konden dan treinstellen en/of goederen worden aan- en afgevoerd.



Figuur 29. Overzichtsfoto van de parallelle muren in de herstelplaats.

### 5.3.2.3 Aan-/afvoerkanalen

De smeerpotten waren paarsgewijs met elkaar verbonden via een complex geheel van gootjes die vertrekken vanuit het midden van deze twee binnenmuren. Het betreft telkens een bijna vierkante structuur van 40 op 50 cm (Sp 61). Van daaruit vertrekt, onder de binnenmuur (Sp 62) door, een lineair tracé (Sp 96 en 97) (3,5 m lang en 70 cm breed), dat precies in het midden tussen twee smeerpotten ligt. Deze goot vertoont twee aftakkingen (Sp 86, 88), één naar beide smeerpotten.



Figuur 30. Overzichtplan en overzichtsfoto van een afvoerkanaal tussen twee smeerpotten.

Op het einde van dit tracé werd een fragment van een blauwbeschilderde hardtegel aangetroffen waarop vermoedelijk een genretafereel te zien is (V043). Het verband tussen spoorweggebouwen en een hardtegel uit de 18<sup>e</sup> - 19<sup>e</sup> eeuw is niet duidelijk, misschien gaat het om residueel materiaal van de verdwenen Hanswijk.



Figuur 31. Fragment van een haardtegel, teruggevonden in een afvoerkanaal.

#### 5.3.2.4 Pijlers

Het punt waar de vertakking start, vormde tevens de basis voor een gietijzeren pijler (Sp 84).



Figuur 32. Overzichtsfoto van een afvoerkanaal rond de basis van een gietijzeren pijler waarvan rechts een detailfoto.

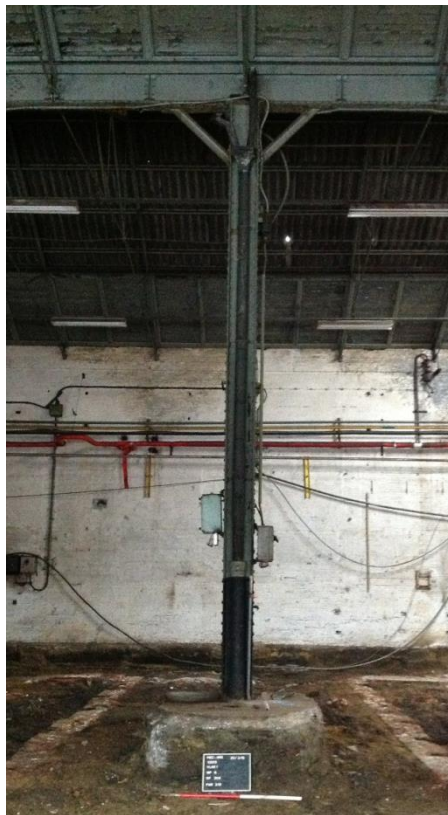
Het betreft een natuurstenen sokkel waarrond een halfronde goot ligt. Daarop zijn restanten van een gietijzeren pilaar zichtbaar. Dit is vermoedelijk een restant van de fundering van brandvrije gietijzeren zuilen waarmee de daken van de lange hallen ondersteund werden. Deze rijen gietijzeren kolommen met opengewerkte kapitelen en rozetten hebben een repetitief karakter en zijn gericht op functionaliteit<sup>7</sup>. Een dergelijke pilaar is nog in situ zichtbaar in de zuidelijke buitenmuur van het magazijn.

<sup>7</sup> Vandegehuchte 2010, p. 24.



Figuur 33. Zicht op de oostelijke muur van het magazijn. Er zijn nog twee gietijzeren zuilen zichtbaar.

Binnen het magazijn bevinden zich ook nog vergelijkbare ijzeren pijlers. Zij steunen op een betonnen poer, bestaande uit een mengeling van cement, baksteengruis en kiezelstenen. Aan elke pijler is een regenpijp bevestigd. De afvoer van regenwater kan de aanwezigheid van de lager gelegen afvoerkanaaltjes verklaren.



Figuur 34. Een pijler die tevens dienst doet als regenbuis zoals die te zien is in het magazijn.

Op basis van de aangetroffen structuren, met name smeerpotten, kan dit gebouw geïnterpreteerd worden als een ‘herstelplaats’ voor locomotieven en treinstellen. Onderstaande foto toont een weergave van hoe de indeling van het gebouw er uit gezien moet hebben.



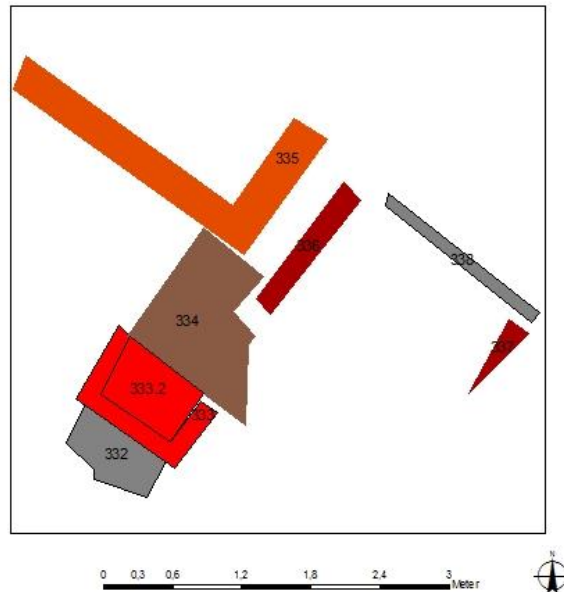
Figuur 35. Zicht op de Centrale werkplaats te Mechelen<sup>8</sup>.

#### 5.3.2.5 Losse structuren

In het noordoosten van de herstelplaats bevinden zich een aantal structuren die sterk verschillen van deze die hierboven werden besproken.

Een eerste structuur bestaat uit sporen 332, 333, 334 en 335. Het betreft een rechthoekige bakstenen structuur (Sp 333) van 105x70 cm, met aansluitend een onregelmatige bakstenen structuur (Sp 334) van 125x112 cm. Hierop sluiten vervolgens twee muren aan. De ene is L-vormig (Sp 335); de andere is U-vormig (Sp 336, 337).

<sup>8</sup> <http://rixke.tassignon.be/spip.php?article1034&lang=fr>; 20130313.



Figuur 36. Detailplan van spoor 332-336.

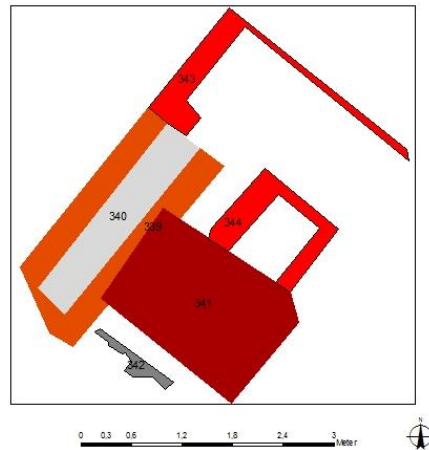
De bakstenen hebben dezelfde afmetingen als deze die bij de andere structuren in de hal zijn gebruikt. Wat de functie van deze structuur is, is niet duidelijk.

Een tweede structuur wordt gevormd door sporen 339 tot en met 344. Het betreft een rechthoekige betonnen poer (Sp 341). In het noordwesten wordt dit begrensd door een bakstenen U-vormige muur (Sp 339) waarbinnen zich een rechthoekige metalen bak bevond met een zwarte, versinterde vulling (Sp 340).



Figuur 37. Links een overzichtsfoto van sporen 339 tem 341. Rechts een detailfoto van de vulling van spoor 340.

Aansluitend op deze U-vormige muur bevindt zich een muur die eveneens een U-vorm maakt (Sp 343). In het noordoosten bevindt zich een kleine vierkante bakstenen constructie (Sp 344) waarvan één zijde bedekt wordt door de betonnen poer.

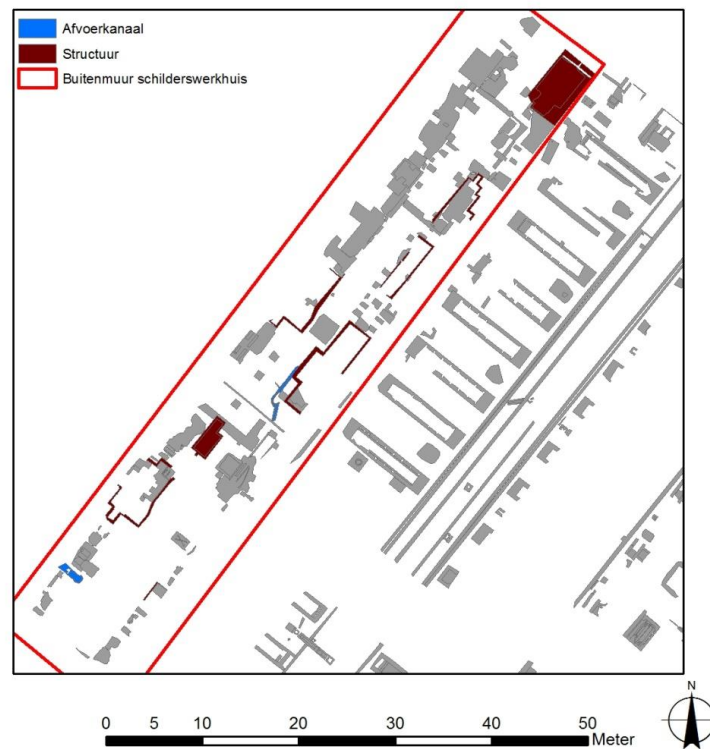


Figuur 38. Detailplan van Sp 339-344.

Ook aan deze structuur kan geen functie worden toegekend.

### 5.3.3 Hal 3: 'Schilderswerkhuis'

De indeling van het derde gebouw is minder duidelijk dan de twee voorgaande gebouwen. De buitenmuren van gebouw 3 worden gevormd door de muren van het Spoorwegmuseum.



Figuur 39. Overzichtsplan van het schilderswerkhuis.

Binnen het gebouw werden twee gelijkaardige structuren (spoor 176 en 213) aangetroffen, bestaande uit een rechthoekige bakstenen muur met een uitsprong in het zuidwesten. Deze structuren zijn 8,5 m lang en 4,4 m breed. De muren hebben een breedte van 25 à 30 cm. Daarbinnen werden de restanten van een betonnen bodemplaat aangetroffen.

Tevens werden vier gelijkaardige structuren (sporen 210, 225, 236 en 253) aangetroffen, maar dan met een betonnen constructie in plaats van baksteen. Spoor 253, in het meest noordelijke deel van de hal, bestaat uit een betonnen muur met aan beide lange zijden van de structuur een trap van twee treden. Op de bodem van de structuur ligt een betonnen vloerplaat.



Figuur 40. Overzichtsfoto van deze structuren, met links de bakstenen en rechts de betonnen constructie.

De bodemplaten vertonen sterke verschillen. Terwijl ze bij de ene structuur volledig vlak zijn en de volledige bodem bedekken, hebben ze bij andere structuren duidelijke onderbrekingen. Op de bodem (Sp 181) van één van deze structuren werd ook een verticale metalen staaf aangetroffen. In een andere gelijkaardige structuur werden dan weer houten planken aangetroffen. Het betreft spoor 210 die eveneens bestond uit een bakstenen muur, met een verbreding in de lange zijden, maar zonder treden. Op de bodem van deze structuur werden restanten van houten balken (spoor 297) aangetroffen, die op een betonnen vloerplaat (spoor 298) lagen.





Figuur 41. Detailfoto van de houten balken.

Een bakstenen constructie met houten balken die rustten op een betonnen funderingsplaat werd in de 'smederij' ook aangetroffen (cf. Sp 28 supra). Deze was echter rechthoekig, zonder verbredingen aan de lange zijden. Bovendien waren de houten balken zeer grillig van vorm, terwijl deze bij spoor 297 duidelijk bewerkt waren tot planken om zo een vlakke vloer te bekomen.

Net naast een dergelijke structuur werd een bakstenen constructie (Sp 177) aangetroffen die bedekt was met een dunne betonlaag. Hierin werden inkervingen aangetroffen. Wat de functie hiervan is, blijft onduidelijk. De inkervingen zijn mogelijk afkomstig van slijtage van een draaiende of bewegende machine.



Figuur 42. Links een overzichtsfoto, rechts een detailfoto van spoor 177.

Aangezien dit de restanten zijn van het schilderswerkhuis (cf. infra) kunnen deze structuren mogelijk geïdentificeerd worden als een putten waarboven de treinstellen konden gereden worden, om ze vervolgens te verven.

### 5.3.3.1 Aan-/afvoerkanalen

Daarnaast werden ook restanten van aan-/afvoerkanaaltjes aangetroffen. Ze verschillen van deze die tijdens de eerste fase werden aangetroffen. Er werd immers geen basis voor pilaren teruggevonden. Bovendien werden hier ook geen vertakkingen aangetroffen. De twee afvoerkanaaltjes verschillen in sterke mate van elkaar. Het eerste betreft een bakstenen vloertje (sporen 193 en 194) met daarboven een bakstenen constructie (spoor 195) waardoor een tunnel ontstaat. Vermoedelijk werd hiermee hete lucht aan- of afgevoerd. De bakstenen hebben een afwijkend formaat, 23 x 12 x 7 cm.



Figuur 43. Overzichtsfoto van Sp 193, 194 en 195.

Het andere afvoerkanaaltje lijkt meer op deze uit de herstelwerkplaats, in die zin dat het een lineair tracé (spoor 208) beslaat en op een gegeven moment een bocht (spoor 209) maakt. Bovendien werden op de bodem van dit kanaaltje roestkleurige, schilferachtige restanten aangetroffen, mogelijk de afzetting van een vloeistof die hierdoor gestroomd heeft. Het kan eventueel gaan om bezinsel van roest, dat bij het reinigen van metalen onderdelen in de goten is afgezet.



Figuur 44. Overzichtsfoto van Sp 208 en 209.

Aansluitend bij deze kanaaltjes kan nog de aanwezigheid van een soort wasbak gemeld worden. Het betreft een kleine rechthoekige metalen bak (Sp 201) van 55x33 cm, waaraan een kleine afvoerbuis bevestigd was. Een gelijkaardige ‘wasbak’ werd aangetroffen in de herstelplaats. Deze lag echter niet meer in situ, maar werd aangetroffen nabij een kanaaltje (cf. Sp 48 supra). De helft van de bodem van deze ‘wasbak’ was bedekt met een rooster met kleine gaatjes.



Figuur 45. Links een overzichtsfoto van Sp 201: rechts een detailfoto van een gelijkaardige ‘wasbak’.

### 5.3.3.2 Losse structuren

Een opmerkelijke structuur is spoor 148. Het betreft een rechthoekige bakstenen structuur van 159x87 cm op een betonnen fundering. Aan de bovenkant is een X-vormige uitsparing zichtbaar. Deze is opgevuld met ijzeren staven, met ijzeren blokjes aan de verdikte uiteinden.



Figuur 46. Overzichtsfoto van spoor 148.

De functie van deze structuur is niet duidelijk.

De oorspronkelijke hal dateert vermoedelijk uit de eerste spoorwegfase (tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw). Dit kan afgeleid worden uit het formaat van de gebruikte bakstenen (18 x 8 x 5 cm), het formaat dat ook aangetroffen werd bij de bakstenen structuren in de smederij en de herstelwerkplaats. Na de bombardementen van de Tweede Wereldoorlog werd de hal (gedeeltelijk) heropgebouwd. Het gaat in grote mate om structuren van gewapend beton. Enkele daarvan werden hierboven reeds beschreven. Het betreft vermoedelijk herstellingen van de baden om treinstellen te kunnen verven.

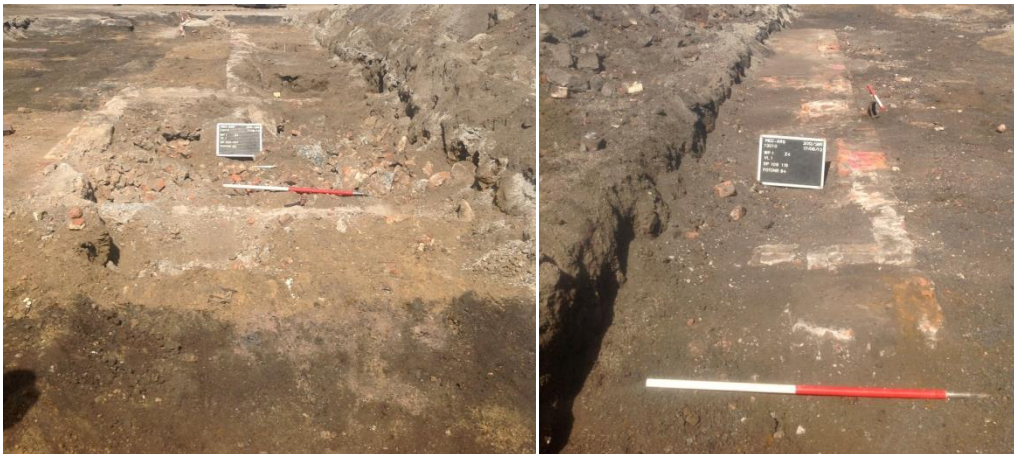
In één van deze betonnen structuren (Sp 223) stond een ingekraste datum: [27-11-49], wat een duidelijke aanwijzing is voor de heropbouw van de hal na de bombardementen van '40-'45. Het gaat om een datum en vermoedelijk niet om een serienummer, aangezien er geen andere vergelijkbare inkrassingen werden aangetroffen en geen van de getallen het systeem van de Gregoriaanse kalender overstijgen (het getal van de dagaanduiding kan niet hoger zijn dan 31, enz.).



Figuur 47. Inscriptie in beton: "27-11-49".

#### 5.3.4 Andere structuren

Ten zuidoosten van deze drie hallen werden nog enkele kelderresten aangetroffen. Het betreft vier rechthoekige structuren die in hoofdzaak uit beton en baksteen zijn opgebouwd. Één van deze structuren was nog bedekt met een vloer.



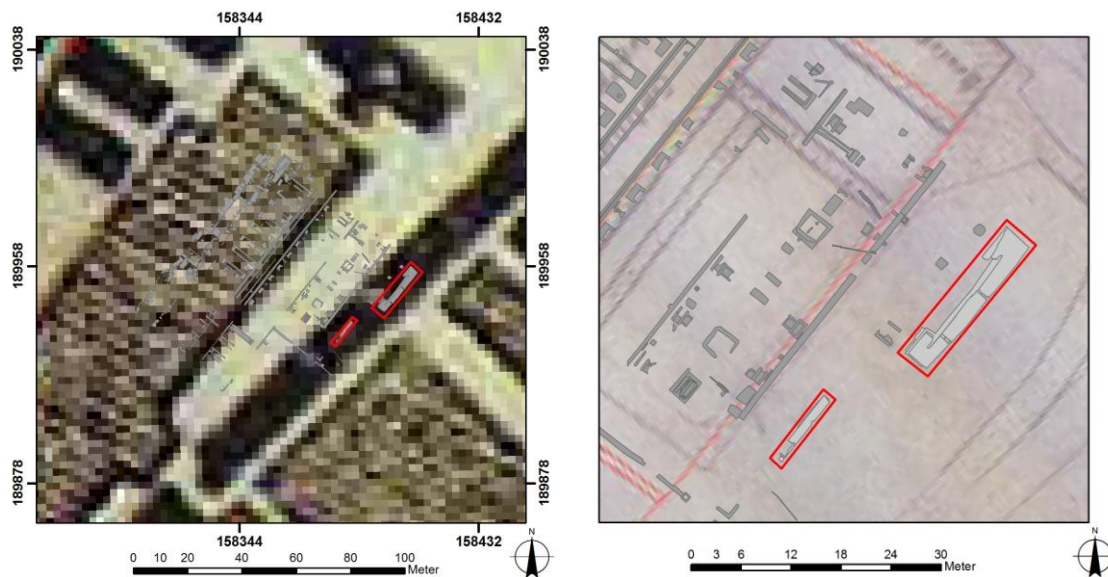
Figuur 48. Overzichtsfoto's van de aangetroffen kelders. Op de rechterfoto is achteraan de vloer zichtbaar.

Tussen de verschillende kelderdelen zijn nog restanten zichtbaar van deuropeningen. Het betreft bakstenen muurtjes waarop ijzerbeslag te zien is.



Figuur 49. Rechts een overzichtsfoto van deuropening. Links een detailfoto van het ijzerbeslag.

De betonnen constructie doet vermoeden dat deze kelders van meer recente datum zijn dan de werkplaatsen. Vermoedelijk zijn ze te dateren aan het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw, aangezien op een topografische kaart uit 1905 een langwerpige structuur te zien is op de plaats waar deze kelders gesitueerd zijn. Deze structuur moet echter kortstondig in gebruik zijn geweest, aangezien ze niet meer te zien is op een kaart uit 1957. Ook op een schets van ‘Mechelen voor 1940’ (cf. infra) is op deze locatie geen gebouw meer zichtbaar.



Figuur 50. Situering van de kelders op een topokaart van 1905 (links) en een kaart uit 1957 (rechts).

De kelders waren volledig opgevuld met puin bestaande uit baksteengruis en betonblokken. Dit puin is vermoedelijk afkomstig van de afbraak van het gebouw dat terug te vinden is op de kaart van 1905. Op basis van deze kelders alleen is het moeilijk te bepalen wat de juiste functie van dit gebouw was.

Naast het beschermde gebouw bevindt zich tenslotte een grote natuurstenen blok met een vierkante uitsparing.



Figuur 51. Overzichtsfoto van een natuurstenen blok.

Nader bronnenonderzoek toonde aan dat dit (waarschijnlijk) de restanten zijn van 'De Mijlpaal'. Deze mijlpaal was een arduinen zuil van 7 meter hoog: een voetstuk van 2 meter diameter waarop een kolom staat met bovenop een bol met een koperen spits. De zuil werd opgericht op 5 mei 1835 ter gelegenheid van de opening van de eerste Europese vastelandsspoorlijn te Mechelen, het centraal punt van het toekomstige Belgische spoorwegennet. De grondvesten deden oorspronkelijk dienst als opslagplaats voor historische documenten.



Figuur 52. Foto van 'De Mijlpaal' zoals hij er heeft uitgezien.

Als een logisch gevolg van de voortdurende uitbreiding van het spoorwegennet groeiden het station en het Arsenaal in verhouding mee. De mijlpaal kreeg op die manier verschillende keren een andere plek toegewezen, maar werd steeds meer weggestopt<sup>9</sup>. Uiteindelijk kreeg de mijlpaal toch nog een zichtbaar plaatsje op het rond punt voor het station. Het monument voor de eerste spoorlijn op het vasteland in de geschiedenis van Europa, iets wat de Mechelaar toch met trots zou moeten vervullen, krijgt op die manier alsnog een vooraanstaande plek in het Mechelse stadsbeeld.



Figuur 53. De mijlpaal op zijn huidige locatie<sup>10</sup>.

### 5.3.5 Roerende archeologica

Er is slechts een beperkt aantal archeologische voorwerpen aangetroffen. Het gaat hier meestal om resten van werktuigen (onder andere een gebroken vijl of rasp), delen van grotere machines (bouten, kettingen, ...) of treinonderdelen.

Slechts een klein deel van de vondsten zijn 'traditioneler' in archeologische zin. Er zijn met name enkele potscherven en kleipijpen gevonden. Het aardewerk is afkomstig van waterflessen in steengoed. De fragmenten van de kleipijpen betreffen enkele witbakkende delen van rookkanalen, zonder merktekens of diagnostische elementen.

<sup>9</sup> <http://rixke.tassignon.be/spip.php?article154&lang=fr>

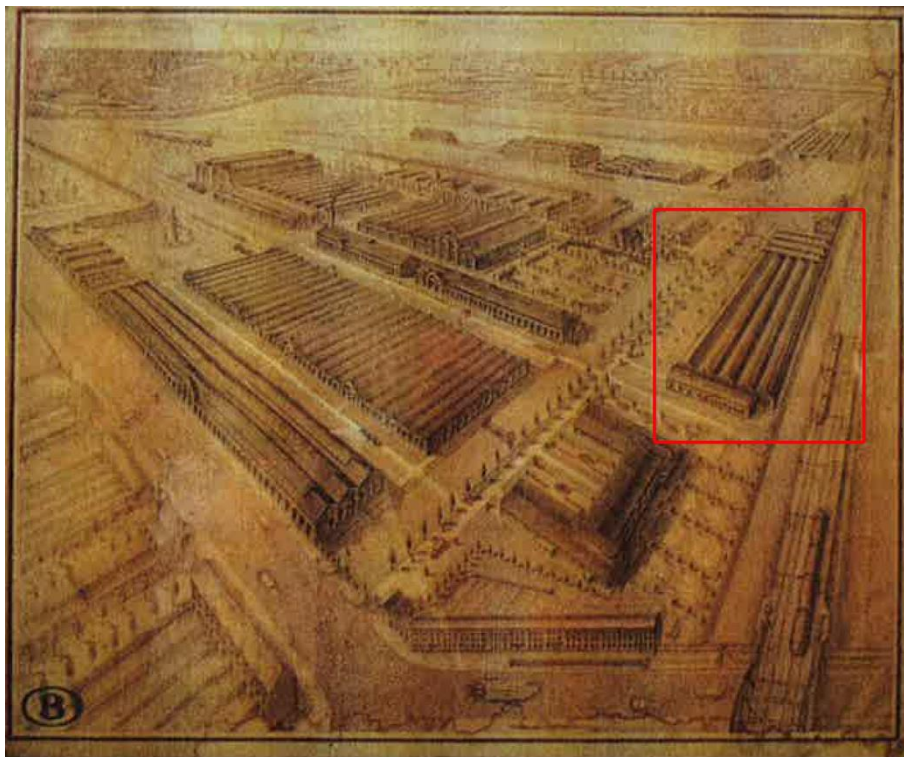
<sup>10</sup> [http://mechelen.mapt.be/wiki/Mijlpaal\\_%28gedenkpaal%29](http://mechelen.mapt.be/wiki/Mijlpaal_%28gedenkpaal%29)



## 6 Koppeling met het bouwhistorisch onderzoek

---

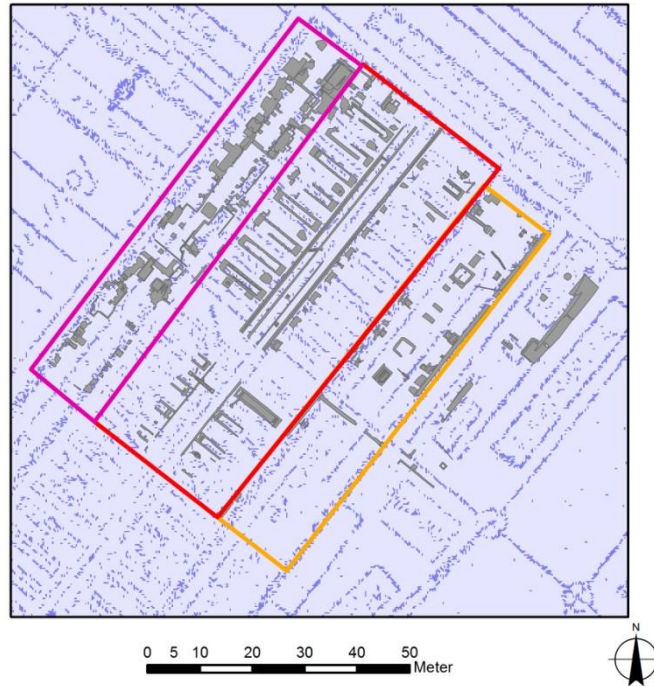
Op een tekening die dateert van vóór 1940 zijn duidelijk 5 hallen in de lengterichting zichtbaar. Daarvan zijn er vandaag nog 3 bewaard (het magazijn en het spoorwegmuseum). De ‘smederij’ met noordoost-zuidwest oriëntatie is een restant van dit grote centrale magazijn, en lag parallel aan de nog bewaarde hallen. De ‘herstelplaats’ heeft eveneens dezelfde oriëntatie en ligt in het verlengde van de nog bewaarde hal. De lengte van het gebouw was in die periode immers opmerkelijk groter.



Figuur 54. ‘Zicht der hoofdwerkplaats Mechelen vóór 1940’. Planmatige schets gemaakt in opdracht van de Belgische Spoorwegen. Rechts op de tekening is het gebouw duidelijk zichtbaar.

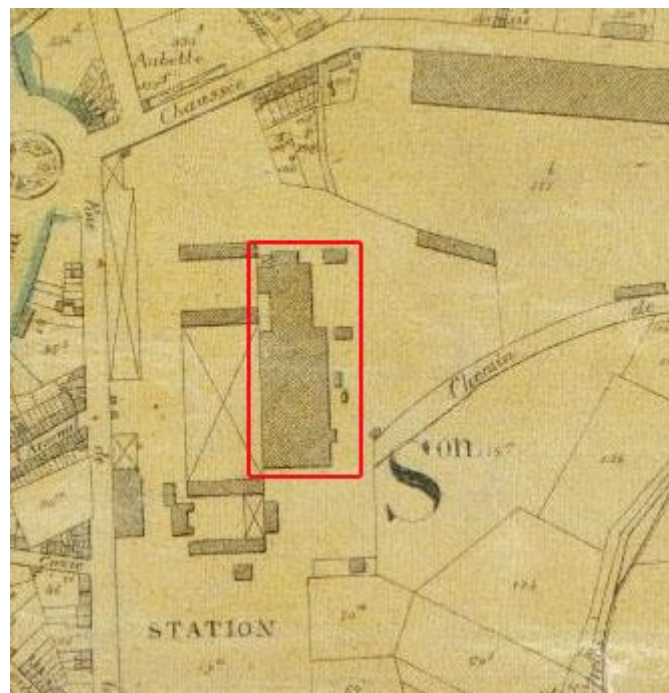
---

Op het algemeen liggingsplan van de centrale werkplaats, dat dateert uit 1921, vinden we deze gebouwen duidelijk terug. Onderstaande figuur toont de positie van de opgegraven structuren ten opzichte van dit liggingsplan.



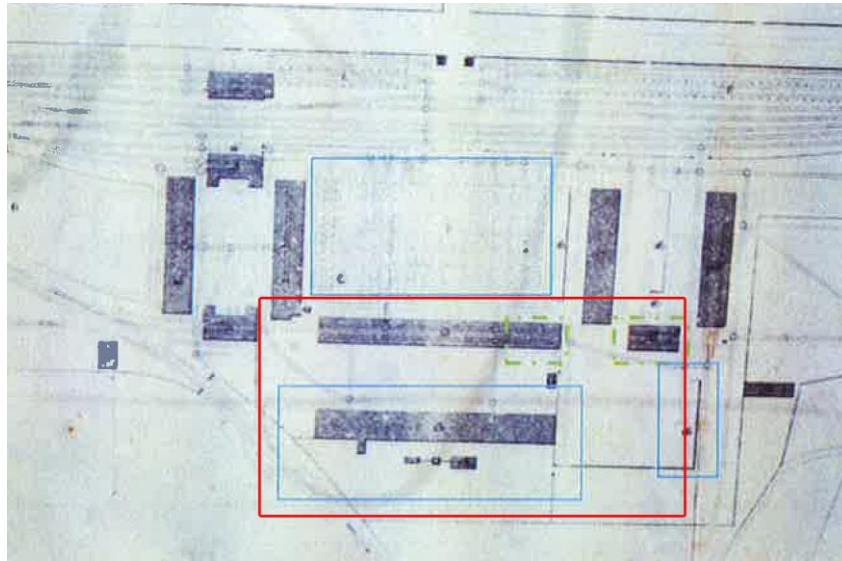
Figuur 55. Projectie van het opgravingsplan op het Algemeen Liggingsplan van de Centrale Werkplaats uit 1921.

Het bouwhistorisch onderzoek toont aan dat dit gebouw voor het eerst terug te vinden is op een kaart die door Philippe-Christian Popp werd opgesteld tussen 1842 en 1879. Dit gebouw is aanzienlijk korter dan dat uit 1921: de uitbreiding in zuidwestelijke richting wordt pas vermeld op de stadplattegrond van Mechelen die door C. Hamaïde werd opgesteld in 1898.



Figuur 56. Uittreksel uit de Popp-kaart met aanduiding van het desbetreffende gebouw in het rood.

Op een kaart uit 1850 zijn enkel twee kleine parallelle gebouwen te zien.



Figuur 57. Uittreksel uit een kaart van 1850 met aanduiding van het desbetreffende gebouw in het rood.

Tussen 1850 en 1879 werden deze twee losstaande gebouwen met elkaar verbonden. Het vormde de basis voor het grote centrale magazijn zoals dat uiteindelijk te zien is op de tekening die dateert van vóór 1940. Het gebouw werd tussen 1940 en 1945 zwaar gebombardeerd en uiteindelijk werd enkel het noordwestelijk gelegen deel, dat nu het spoorwegmuseum en het magazijn huisvest, opnieuw opgebouwd.

Door bouwhistorisch onderzoek te combineren met de resultaten van het archeologisch onderzoek uit fase 1, kan gesteld worden dat de aangetroffen sporen dateren uit de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw. De systematische en symmetrische organisatie en industriële bouwwijze en interne opbouw van de opgegraven structuren toont een duidelijk geplande manier van bouwen. Bovendien toont het een strakke verdeling en aanpak in deze fase van de spoorweggeschiedenis. Het toont eveneens aan dat met dit archeologisch onderzoek reeds de vroegste fase van de spoorweggebouwen werd aangetroffen.

## 7 Besluit

---

Het archeologisch onderzoek op de Arsenalsite te Mechelen leverde een vrij volledig beeld op van de allereerste fasen van de spoorweggeschiedenis van de centrale werkplaats te Mechelen. Zo werden drie grote hallen aangetroffen, die in combinatie met het bouwhistorisch onderzoek geïdentificeerd kunnen worden als een ‘smederij’, een herstelplaats en een schilderswerkhuis. Deze hallen zijn terug te vinden op het Algemeen Liggingsplan van de Centrale Werkplaats te Mechelen dat dateert uit 1921.

De hallen vertoonden een grote symmetrie in hun interne inrichting, die duidelijk gericht was op industriële productie, gaande van smeerpotten tot opslagplaatsen voor onder andere cokes en een ingenieus netwerk van aan- en afvoerkanalen voor water, hete lucht of gesmolten metalen. De aangetroffen artefacten, met in hoofdzaak gereedschap en treinonderdelen, onderschrijven de functie van bovenstaande hallen.

De aangetroffen hallen gaan echter terug op kleinere hallen die dateren uit de allereerste periode van de spoorweggeschiedenis, met name de 1<sup>e</sup> helft van de 19<sup>de</sup> eeuw. Zo zijn (delen van) deze hallen al terug te vinden op de Popp-kaart (1842-1879). Stelselmatig werden deze hallen uitgebreid. De bombardementen van 1940-1945 zorgden echter voor een kentering in de groei van de centrale werkplaats: de hallen werden grotendeels vernietigd en slechts voor een deel heropgebouwd. Zo was het gebouw dat het magazijn en het spoorwegmuseum huisvestte, uitgegroeid tot een vierbeukig gebouw dat tot 1930-1935 als herstelplaats werd gebruikt. Daarna werd het omgebouwd tot magazijn en na 1944 bleven slechts twee beuken over.

Er werden geen oudere sporen aangetroffen dan deze van de drie vernoemde hallen. Hiervoor kan alvast als reden aangeduid worden dat de diepte van het archeologisch onderzoek beperkt was tot de verstoringsdiepte. Dit betekent dat de lagen met oudere sporen –indien al aanwezig- niet geraakt zijn. Van de verdwenen Hanswijk en mogelijke oudere sporen werden geen sporen aangetroffen. Een fragment van een hardtegel kan eventueel aan de Hanswijk verbonden worden, maar dit is een zeer voorzichtige hypothese.

## 8 Bronnen

---

Beeldbank Mechelen (website)

[www.beeldbankmechelen.be](http://www.beeldbankmechelen.be)

De Craene T., 2012. *Masterplan Stationsomgeving Mechelen. Historisch onderzoek naar niet-gesprongen explosieven. Probleeminventaris en –analyse*, Historisch onderzoek ADEDE, Gent.

Inventaris Onroerend Erfgoed (website)

<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/dibe/geheel/20411>

Mechelen Blogt (website)

<http://www.mechelenblogt.be/2010/05/en-toen-vertrok-trein>, 20130301

Mechelen Mapt (website)

[http://mechelen.mapt.be/wiki/Mijlpaal\\_%28gedenkpaal%29](http://mechelen.mapt.be/wiki/Mijlpaal_%28gedenkpaal%29)

Rixke's Rail Archives (website)

<http://rixke.tassignon.be/spip.php?article1034&lang=fr>; 20130313

Vandegehuchte C. et al., 2010. *Bouwhistorische begeleiding verplaatsing beschermde gebouwen op arsenaalsite te Mechelen*, Tessenderlo.

## 9 Lijst van afbeeldingen

Figuur 1. Overzicht van de verschillende fasen. ....	7
Figuur 2. Situering van het onderzoeksgebied op de topografische kaart (©NGI). ....	9
Figuur 3. Situering van het onderzoeksgebied (paars) op de bodemkaart (©AGIV). ....	10
Figuur 4. Coupefoto en -tekening van het aangelegde profiel. ....	11
Figuur 5. Aanduiding van het onderzoeksgebied (paars) op de kaart van Ferraris. ....	13
Figuur 6. Kaart van de Mechelse Hanswijk uit 1933 met aanduiding van het onderzoeksgebied. ....	14
Figuur 7. Het station van Mechelen in 1844. ....	15
Figuur 8. Allesporenkaart met aanduiding van de verschillende hallen. ....	18
Figuur 9. Foto van een sleutel en drie metalen staafjes. ....	19
Figuur 10. Sporen die behoren tot de smederij. ....	19
Figuur 11. De smederij op een stadsplattegrond van Mechelen door C. Hamaïde (1898). ....	20
Figuur 12. Overzichtsfoto van zo'n structuur. ....	21
Figuur 13. Detailplan van de besproken structuur. ....	22
Figuur 14. Twee ringen in koper(legering) met een restantje touw uit spoor 23. ....	23
Figuur 15. Overzichtsfoto van een afvoerkanaal dat aansluit op een cokesopslagplaats. ....	24
Figuur 16. Detailfoto van de toegang tot een afvoerkanaal. ....	25
Figuur 17. Overzichtsfoto van een poer met metalen staven (Sp 29). ....	25
Figuur 18. Bronzen ringen gevonden in een verstoorde zone nabij spoor 120. ....	26
Figuur 19. Overzichtsfoto en overzichtsplan van spoor 28 met aanduiding van de verschillende vlakken. ....	27
Figuur 20. Detailplan van spoor 28 zoals zichtbaar in vlak 1. ....	27
Figuur 21. Overzichtsfoto van vlak 2 waarop de uitsparing in één van de balken duidelijk zichtbaar is. ....	28
Figuur 22. Overzichtsfoto van spoor 28. De betonnen fundering, alsook houtresten (van een bekisting?) zijn duidelijk zichtbaar. ....	28
Figuur 23. Sporen die behoren tot de herstelwerkplaats. ....	30
Figuur 24. Overzichtsfoto van een smeerput. ....	31
Figuur 25. Links een detailfoto van zo'n plaatje in situ, rechts een detailfoto van een los plaatje. ....	31
Figuur 26. Detailfoto van een 'trap' op het uiteinde van de structuur. ....	32
Figuur 27. Foto van enkele voorwerpen die in de smeerputten werden aangetroffen. ....	32
Figuur 28. Foto van een fragment van een isolator. ....	33
Figuur 29. Overzichtsfoto van de parallelle muren in de herstelplaats. ....	33
Figuur 30. Overzichtsplan en overzichtsfoto van een afvoerkanaal tussen twee smeerputten. ....	34
Figuur 31. Fragment van een hardtegel, teruggevonden in een afvoerkanaal. ....	35
Figuur 32. Overzichtsfoto van een afvoerkanaal rond de basis van een gietijzeren pijler waarvan rechts een detailfoto. ....	35
Figuur 33. Zicht op de oostelijke muur van het magazijn. Er zijn nog twee gietijzeren zuilen zichtbaar. ....	36
Figuur 34. Een pijler die tevens dienst doet als regenbuis zoals die te zien is in het magazijn. ....	36
Figuur 35. Zicht op de Centrale werkplaats te Mechelen. ....	37
Figuur 36. Detailplan van spoor 332-336. ....	38
Figuur 37. Links een overzichtsfoto van sporen 339 tem 341. Rechts een detailfoto van de vulling van spoor 340. ....	38
Figuur 38. Detailplan van Sp 339-344. ....	39
Figuur 39. Overzichtsplan van het schilderswerkhuis. ....	39
Figuur 40. Overzichtsfoto van deze structuren, met links de bakstenen en rechts de betonnen constructie. ....	40
Figuur 41. Detailfoto van de houten balken. ....	41
Figuur 42. Links een overzichtsfoto, rechts een detailfoto van spoor 177. ....	41
Figuur 43. Overzichtsfoto van Sp 193, 194 en 195. ....	42
Figuur 44. Overzichtsfoto van Sp 208 en 209. ....	43
Figuur 45. Links een overzichtsfoto van Sp 201: rechts een detailfoto van een gelijkaardige 'wasbak'. ....	43
Figuur 46. Overzichtsfoto van spoor 148. ....	44
Figuur 47. Inscriptie in beton: "27-11-49". ....	45
Figuur 48. Overzichtsfoto's van de aangetroffen kelders. Op de rechterfoto is achteraan de vloer zichtbaar. ....	45
Figuur 49. Rechts een overzichtsfoto van deuropening. Links een detailfoto van het ijzerbeslag. ....	46
Figuur 50. Situering van de kelders op een topokaart van 1905 (links) en een kaart uit 1957 (rechts). ....	46
Figuur 51. Overzichtsfoto van een natuurstenen blok. ....	47
Figuur 52. Foto van 'De Mijlpaal' zoals hij er heeft uitgezien. ....	47

Figuur 53. De mijlpaal op zijn huidige locatie.....	48
Figuur 54. 'Zicht der hoofdwerkplaats Mechelen vóór 1940'. Planmatige schets gemaakt in opdracht van de Belgische Spoorwegen. Rechts op de tekening is het gebouw duidelijk zichtbaar. ....	49
Figuur 55. Projectie van het opgravingsplan op het Algemeen Liggingsplan van de Centrale Werkplaats uit 1921.	50
Figuur 56. Uittreksel uit de Popp-kaart met aanduiding van het desbetreffende gebouw in het rood.....	50
Figuur 57. Uittreksel uit een kaart van 1850 met aanduiding van het desbetreffende gebouw in het rood.....	51

## 10 Bijlagen

---

1. Allesporenkaart A3
2. TAW A3
3. Overzichtsplan 'smederij' A3
4. Overzichtsplan herstelplaats A3
5. Overzichtsplan schilderswerkhuis A3
6. Inventaris van de sporen
7. Inventaris van de foto's
8. Inventaris roerende archaeologica



Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
1	1	1	109	60		11,20	RH	GR			BS	FE	Poer		Stenen fundering
2	1	1	116	163		10,94	RH	GR	BR	OR	BS, BTN		MU		Muur en bakstenen vloer met betonlaag van 4cm; BS 17x8x5
3	1	1	386	200		10,98	RH	OR			BS		MU		BS 21x8x5; ligt onder Sp 4
4	1	1	316	28		11,01	RH	OR			BS		MU		Witte kalkmortel; net als bij Sp 3; BS 21x8x5
5	1	1	323	131		11,06	RH	OR			BS		MU		BS 21x8x5
6	1	1	221	21		10,73	RH	OR			BS		MU		BS 21x8x5; witte kalkmortel
7	1	1	900	38		11,08	RH	OR			BS		MU		BS 20x9x5; witte mortel met kalkbrokken
8	1	1	900	14		10,85	RH	OR			BS		MU		Fundering van Sp 7
9	1	1	178	120		11,10	RH	OR			BS		MU		Vloermaat 18x8x4; muurformaat 18x8x5; opslag kolen?
10	1	1	128	85		11,09	VK	OR			BS		MU		Idem Sp 9
11	1	1	200	190		11,05	ORM	LOR	LRO		BS		VLR		Kalkmortelvloer met kleine brokken baksteen
12	1	1	554	61/124		11,04	LIN	OR			BS		MU		Afvoerkanaal(?) met metalen afdekplaten; BS 28x8x5
13	1	1	147	142		11,06	VK	OR			BS		VLR		BS 18x7,5x4,5; witte kalkmortel
14	1	1	70	65		10,85	ORM	OR			BS	HK	VLR		Vloerniveau met drie lagen; bovenste laag met witte cementmortel; onderste lagen met beige kalkmortel
15	1	1	347	160		10,73	RH	OR			BS	HT	MU		Onderbroken muur met duidelijke uitsparingen voor houten balken langs beide zijden; hout enkel in noordzijde bewaard; 18x8x5; zelfde cementmortel als Sp 14 aan bovenzijde

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
16	1	1	3925	69		11,04	LIN	OR			BS		MU		BS 19x8x4; combinatie van vooral beige zandige mortel en een weinig cementmortel; trapsgewijs?; minstens 8 lagen (42 cm hoog)
17	2	1	317	87		10,66	RH	OR			BS		VLR		Steenblokken met cementmortel; onregelmatige brokken
18	2	1	124	94		10,57	RH	GR			BTN				Betonblok
19	2	1	39	33		10,63	ORM	OR			BS		VLR		Vloer (?) met onregelmatige bakstenen
20	2	1	253	195		11,02	RH	OR			BS		MU		Structuur met muren en vloerniveaus; muur: geschrante bakstenen (onderaan NZ, daarboven OW, daarboven terug NZ); vloer1:BS op zij met in midden balkje, vloer2:BS normaal; beige kalkmortel en witte cementmortel; BS 17x8x4,5
21	2	1	47	47		10,86	VK	OR	RO		BS		Sokkel?		BS 19x9x4; vnl. cementmortel
22	2	1	126	83		10,93	RH	OR	GR		BS		MU		Muur bestaande uit baksteenbrokken; witte cementmortel; ijzeren staven
23	2	1	204	185		10,89	RH	OR			BS		MU		Idem Sp 20 maar met gootje
24	2	1	71	55		11,01	ORM	OR			BS		MU		Idem Sp 22
25	2	1	59	55		10,96	VK	OR			BS		Sokkel?		Idem Sp 21?
26	2	1	197	151		10,93	RH	OR	GR		BS		MU		Idem Sp 20 en 23 maar rechtopstaande BS
27	2	1	74	54		10,95	ORM	OR			BS		MU		Halve boog; BS 19x9x4; witte kalkmortel

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
28	2	1	330	205		10,91	RH	OR			BS				Rechthoekige structuur; met 3 metalen staven die OW georiënteerd zijn waarop houten blokken met onregelmatige vorm; hoeken zijn iets breder uitgemetseld; witte cementmortel; BS 19x8x3,5
29	2	1	334	313		10,95	VK	OR	GR		BS	MTL	Fundering		Fundering gemetseld met cementmortel en baksteenbrokken; in het midden zitten 7 metalen staven
30	2	1	210	80		10,99	RH	GR			FE		Fundering		Blok beton met 2 metalen pijlers en uitsparing waar zich een houten balk bevond; enkel langs W-zijde te zien
31	2	1	140	140		11,00	RH	OR			BS		MU		Kalkmortel; BS 19x8x4
32	2	1	162	68		11,00	RH	GR	LGR	DGR	BS	MTL	Vulling		Vulling Sp 34
33	2	1	97	118		10,98	VK	GR	LGR	DGR	BS	MTL	Vulling		Vulling Sp 31
34	2	1	225	100		11,01	RH	OR			BS		VLR		Ligt tegen Sp 31; kalkmortel; BS 19x8x4; idem Sp 51
35	2	1	100	91		10,86	VH	DRO			BS		VLR		Zuidelijke vloer van Sp 20; idem BS
36	2	1	142	65		10,86	RH	DRO			BS		VLR		Noordelijke vloer van Sp 20; idem BS
37	2	1	91	70			VK	DRO			BS		VLR		Zuidelijke vloer Sp 23; idem BS
38	2	1	65	61			RH	DRO			BS		VLR		Noordelijke vloer Sp 23; idem BS
39	2	1	91	72			RH	DRO	PA		BS		VLR		Zuidelijke vloer Sp 26; idem BS
40	2	1	52	52		11,04	VK	OR			BS		MU		BS 17x7x4; witte kalkmortel
41	2	1	23	23		10,99	VK	OR			BS		VLR		Ligt in Sp 40

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
42	2	1	108	21		10,99	ORM	GR			NS				Rij met kasseistenen; vierkant; 14x14; ligt langs muur 16.2 aan de noordzijde; aan oostkant veel metaalresten
43	2	1	140	94		10,93	RH	OR			BS		MU		Witte kalkmortel; BS 19x8x5
44	2	1	156	27			LIN	GR			NS				Idem Sp 42
45	2	1	152	64		10,91	ORM	GR	LGR		BS	FE	Vulling		Zuidelijke vulling Sp 43
46	2	1	79	95		10,96	ORM	GR	LGR		BS	FE	Vulling		Noordelijke vulling Sp 46
47	2	1	283	83		10,96	ORM	GR	OR		BS	FE	Vulling		Funderingsblokken bij elkaar(?); idem Sp 24
48	2	1	42	160		10,96	ORM	GR	DGR		FE		Vulling		Opvulling Sp 49
49	2	1	160	123		10,96	ORM	OR			BS		MU		Bevat ook vloer; onregelmatige bakstenen; ten O: 2 parallelle muurtjes
50	2	1	107	102		10,92	VK	DOR			BS		VLR		Vloer in Sp 31; BS 18x8x5; beige; duidelijke ijzerslakken die aan vloer vastzitten
51	2	1	184	170		11,01	RH	DOR			BS		VLR		Vloer in Sp 34; BS 17,5x8x4,5; beige kalkmortel
52	2	1	105	102		10,89	VK	DOR			BS		VLR		BS 17,5x8x4,5; vloer van Sp 43; beige kalkmortel; veel ijzerslakken aan de vloer; stenen onderaan bevestigd met beton; vrij onregelmatige afmetingen van bakstenen
53	3	1	2300	29		11,04	LIN	GR	OR		BS		MU		2 rijen baksteen; BS 18x7x4,5; witte kalkmortel; stenen liggen met breedte verticaal

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
54	3	1	620	180		10,99	RH	OR	LBE	GR	BS	MTL	MU		Rechthoekige structuur; treinherstelplaats?; BS 18x8x4; witte kalkmortel; bevat ijzeren bouten in de muren op ongeveer 1m afstand van elkaar; muur opgebouwd zoals Sp 53; binnenbreedtestructuur: 127cm
55	3	1	183	29		11,07	RH	GR			BTN		Dorpel?		
56	3	1	620	207		11,00	RH	LGR	LBE	OR	BS	MTL	MU		Idem Sp 54
57	3	1	138	30		11,03	RH	GR			BTN		Dorpel?		Idem S 55
58	3	1	208	550		10,79	RH	OR	DOR		BS	MTL	MU		Idem Sp 56 en 54
59	3	1	140	30	23		RH	GR			BTN		Dorpel?		Idem Sp 57
60	3	1	140	30		10,96	RH	GR			BTN		Dorpel?		Idem Sp 59
61	3	1	75	75		11,03	VK	OR	GR		BS		MU		BS 18x8x4,5; witte kalkmortel; verzamelplaats afvoer?
62	3	1	2300	26		10,99	LIN	OR	GR		BS		MU		BS 18x8x4,5; witte kalkmortel
63	3	1	140	29		11,11	RH	GR			BS		Dorpel/trap		
64	3	1	331	203		11,08	RH	OR			BS	FE	MU		Idem Sp 59
65	3	1	84	30		11,12	RH	GR			BTN		Dorpel/trap		Idem Sp 63
66	3	1	387	205		11,10	RH	LOR	OR		BS	FE	MU		Idem Sp 64
67	3	1	140	30		11,09	RH	GR			BTN		Dorpel/trap		Idem Sp 65
68	3	1	365	205		11,02	RH	LOR	OR		BS	FE	MU		Idem Sp 66
69	3	1	68	48		11,05	ORM	LOR	OR		BS		Afvoerkanaal?		BS 18x8x4; witte kalkmortel
70	3	1	117	8		11,05	LIN	BR			HT		Balk		
71	3	1	46	36	63	10,90	ORM	OR	DOR		BS		Afvoerkanaal		BS 17x9x5; witte kalkmortel; loopt naar Z, O, W
72	3	1	103	80		10,56	VK	LGR	WI		BS		Fundering?		Brokken baksteen met witte kalkmortel

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
73	2	2	248	118	22	10,70	RH	BR			HT		VLR		Zware losse balken waarvan 1 met uitsparing; zitten aan elkaar vast met 3 ijzeren rails die NZ in de muur van Sp 28 vastzaten
74	2	2	45	19		9,99	LIN	OR	BE		BS		Afvoerkanaal		Gemetseld met BS 18x8x5; muren gestuud; vloertje met hellingsgraad naar W toe
75	2	2	110	17		10,01	ORM	OR	BE		BS		Gewelf		Idem BS-formaat als Sp 74; loopt door naar N toe
76	2	3	340	220	> 55	10,56	RH	GR	LGR		BTN		VLR		3° niveau van Sp 28; opgebouwd uit 2 lagen
77	3	2	140	30		10,62	RH	GR			BTN		Dorpel?		Idem Sp 59
78	3	2	760	120		10,48	RH	OR	DOR		BS		VLR		Bakstenen vloer; zwaar beschadigd; onregelmatige bakstenen; vloer in Sp 58
79	3	2	140	30	22	10,50	RH	GR			BTN		Dorpel?		Idem Sp 60
80	3	2	140	30		10,71	RH	GR			BTN		Dorpel?		Idem Sp 60
81	3	2	156	37		10,58	LIN	GR			NS		Afvoerkanaal		Richting Sp 82; OW-oriëntatie; afdekstenen
82	3	2	45	38	65	10,92	VK	OR	DOR		BS				Verzamelpunt voor diverse kanaaltjes uit O- en W-kant; loopt naar Sp 61; gemetseld; BS 18x8x4
83	3	1	243	30		11,04	LIN	OR	DOR		BS		MU		Loopt N-Z; BS 18x8x5; witte kalkmortel; verschillende lagen waarvan de stenen steeds haaks liggen tov de rij erboven
84	3	1	80	80		10,79	VK	GR			FE		Sokkel		Sokkel waarop ijzeren voet; diameter: <30 cm; sokkel in natuursteen?

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
85	3	1	160	27		10,85	ORM	OR	LOR		BS		Afvoerkanaal		Gedraaid kanaaltje ten O van Sp 84; BS 18x8x5; witte kalkmortel
86	3	2	120	26		10,67	LIN	GR			NS		Afvoerkanaal		Kanaaltje dat naar Sp 71 loopt; met afdekplaten
87	3	2	38	38			VK	WI	LGR		BS				Verzamelpunt buizen met rond gat van 15 cm diameter in N-kant; ligt op muur en ten O van Sp 72
88	3	2	19	14		10,55	LIN	GR			NS		Afvoerkanaal		Idem Sp 86 maar nu ten W van Sp 72 en 71
89	3	1	50	30		11,03	LIN	OR	LOR		BS				Gemetseld, idem BS als Sp 85; loopt ten N van Sp 84
90	3	1	350	210		11,02	RH	OR	LOR	WI	BS		MU		Idem Sp 66
91	3	1	60	30		10,86	RH	GR			NS		Dorpel/trap		Idem Sp 65
92	3	1	69	54		11,04	RH	DRO	GR		BTN		MU		Betonbouw; mogelijk deel van verstoring
93	3	2	37	40		10,99	VK	OR	WI		BS				BS 18x8x5; witte kalkmortel; sokkel?
94	3	2	38	40		10,87	VK	OR	WI		BS				Idem Sp 93
95	3	2	78	72		10,53	VK	LGR	WI		BS	BTN	Sokkel		Stukken baksteen met beton
96	3	2	377	55	28	10,61	LIN	OR	LOR		BS		Afvoerkanaal		Gootje afgedekt met natuursteen en ijzerplaten; BS 18x8x5
97	3	3	118	43		10,41	RH	DOR	OR		MTL				Ijzeren plaat
98	3	1	167	77		11,04	ORM	OR	LOR		BS				Idem Sp 58
99	4	1	120	117		11,15	VK	GR	WI		BTN		Sokkel		
100	4	1	500	150		10,91	LIN	GR	OR		BS		MU		Muur met cementlaag bovenop; BS 18x8x5; ten N van Sp 102
101	4	1	119	117		10,89	VK	GR			BTN				3 betonplaten met NZ-oriëntatie naast elkaar van ongeveer 117x37 cm

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
102	4	1	1200	50		11,09	LIN	GR			BTN		MU		Keldermuur met overwelling (niet meer zichtbaar)
103	4	1	63	25		10,89	LIN	OR			BS	FE	MU		In verlengde van Sp 104; zit tussen kelder Sp 116 en Sp 117; BS 18x8x5; ijzeren uitsparing aan zuidelijke kant
104	4	1	32	40		10,95	LIN	OR			BS	FE	MU		Idem Sp 103
105	4	1	40	26		10,98	LIN	OR			BS	FE	MU		Idem Sp 103
106	4	1	65	40		10,93	LIN	OR			BS	FE	MU		Idem Sp 103
107	4	1	500	150		10,95	LIN	OR			BS		MU		Idem Sp 100
108	4	1	200	38		11,04	LIN	OR			BS		MU		NZ-oriëntatie; deel van overwelfde kelder; BS 18x8x5
109	4	1	670	120		11,03	RH	OR			BS		VLR		Bakstenen met NZ-oriëntatie; BS 18x8x5; liggen plat; witte kalkmortel
110	4	1	215	120		10,94	RH	OR			BS		MU		Tussen Sp 119 en Sp 109
111	4	1	115	95		10,91	RH	OR			BS				Bakstenen constructie met holle binnenkant; BS 18x8x5; witte kalkmortel
112	4	1	100	100		11,11	VK	GR			FE		Sokkel		Sokkel met 4 metalen staven in
113	4	1	514	6		10,66	LIN	BR	OR		FE				Metalen buis met NNO-oriëntering
114	4	1	645	28		10,95	LIN	OR			BS		MU		BS 18x8x5; witte kalkmortel; 2 verstoringen door leidingen die door muur lopen; maakt in N een hoek van 90° naar westen en loopt nog 180 cm door tot aan sleufrand
115	4	1	196	54		10,95	ORM	OR			BS				Bakstenen gewelf tussen Sp 121 en Sp 108
116	4	1	790	170		10,92	RH	GR			BTN	BS			Idem Sp 117
117	4	1	660	170		10,95	RH	GR			BTN	BS			Idem Sp 118



Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
118	4	1	330	300	> 120	10,98	VK	GR			BTN				Opvulling kelderdeel; misschien trap in NO-hoek tov dorpel
119	4	1	63	59		10,87	VK	OR	GR		BS		Sokkel?		Naast Sp 110; beton met brokken baksteen in
120	2	1	156	114		10,99	ORM				MTL		VERST		Betonnen blok waarin koperen wielen (min. 10)
121	4	1	230	38		11,10	LIN	OR			BS				Foto getrokken als Sp 114
122	2	1	200	71		10,96	RH	GR			HT	FE			Idem Sp 30
123	4	1	200	38		10,61	LIN	OR			BS				Gaat 205 cm naar O; maakt hoek; BS 18x8x5; witte kalkmortel
124	4	1	1625	42		11,10	LIN	OR			BS		MU		BS 18x8x5; witte kalkmortel
125	4	1	86	89		10,94	VK	OR			BS				BS 18x8x5; witte kalkmortel; ten Z hiervan: vierkant van 86 op 89 cm; geen vloer in
126	4	1	135	124		10,91	LIN	OR			BS		MU		BS 18x8x5; witte kalkmortel
127	4	1	74	86			VK	OR	DOR		BS		VLR		BS 18x8x5; witte kalkmortel; bakstenen liggen op breedte
128	5	1	168	19	48	10,84	LIN	OR			BS		MU		BS 10x6x?; lichtgrijze cementmortel
129	5	1	162	134	36	10,82	ORM	OR			BS				BS-stukjes; lichtgrijze cementmortel
130	5	1	162	109	37	10,93	RH	OR			BS		VLR		BS 18x9x5; lichtgrijze cementmortel
140	5	1	103	57	49	11,12	RH	LGR	DOR		NS		Poer		
141	5	1	39	32	4	10,87	ORM	LGR					Cementlaag		Cementlaag met ribbels bovenaan
142	5	1	267	41	29	10,81	RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x5; lichtgrijze cementmortel
143	5	1	117	54	12	11,12	RH	GR			NS		Poer		
144	5	1	118	105	7		RH	GR			NS		Poer		
145	5	1	240	142	55		RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x5; grijze cementmortel

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
146	5	1	83	38	37		ORM	OR	RO		BS		MU		BS 16x8x4,5; grijze cementmortel
147	5	1	85	50	59	10,50	RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x5; donkergrijze cementmortel
148	5	1	159	87	13	10,48	RH	OR	RO		BS	BTN			BS 17x8x5; donkergrijze cementmortel; x-vormige uitsparing in metaal met metalen blokjes aan uiteinden
149	5	1	190	104	10	10,45	RH	GR							Cement; ondersteuning van Sp 148
150	5	1	179	16	37	10,86	LIN	RO	OR		BS				Grijze cementmortel; BS ?x8x6
160	5	1	83	26	34	10,83	LIN	RO			BS		MU		BS 18x8x5; lichtgrijze cementmortel
161	5	1	558	289	64	10,62	ORM	GR							Baksteenbrokken in bijmenging van cement
162	5	1	70	60	37	10,93	VK	RO			BS				BS 18x8x5; grijze cementmortel
163	5	1	151	56	19	11,15	LIN	GR					VLR		Betonnen vloer aan ingang met rode verlaag aan bovenkant
164	5	1	251	10	27	11,04	LIN	DBR			MTL				Metalen balk
165	5	1	210	10		11,06	LIN	DBR			MTL				Metalen balk
166	5	1	163	16		11,05	LIN	DBR			MTL				Metalen balk
167	5	1	205	10	27	11,05	LIN	DBR			MTL				Metalen balk
168	5	1	228	179	55	11,04	VK	GR			BTN				Grijze betonnen kelder die doorloopt onder metalen balken
169	5	1	161	163		10,51	VK	ZW					Vulling		Vulling van Sp 168; zwarte versinterde samenstelling

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
170	5	1	415	189	52	10,82	ORM	OR			BS				Bakstenen ruimte met uitsparing in NO; BS 18x8,5x5; enkele bakstenen groen geveerd aan buitenkant; binnenkant bepleisterd
171	5	1	427	162		10,94	ORM	GR	OR		BTN				Beton met baksteenbrokken in bijmenging
172	5	1	130	38	32	11,03	RH	GR			NS				
173	5	1	130	38	32	11,07	RH	GR			NS				
174	5	1	127	84	47	11,04	RH	RO			BS	MU + VLR			Muur met vloertje op; vloer: 16x4; muur: ?x8x5
175	5	1	114	40	26	10,76	RH	OR	RO		BS	MU			BS 17x7x4
176	5	1	741	441		10,55	ORM	OR	RO		BS	MU			BS 18x9x5
177	5	1	99	98	14	10,55	VK	GR			BTN	Poer			Betonnen poer met ijzeren staven en afdrukken
178	5	1	108	104	5	10,56	VK	LRO			BS				BS 18x8x5
179	5	1	138	63	44	10,57	ORM	OR	RO		BS	Afvoerkanaal			BS 18x7,5x5
180	5	1	397	185	14	10,51	ORM	GR			BTN	VLR			Betonnen vloer met ijzeren staaf en uitsparingen
181	5	1	153	127	10	10,70	ORM	GR			BS	VLR			BS 18x8x5; bakstenen vloer met cementlaag
182	5	1	126	101	19	10,68	ORM	RO			BS	MU			BS 18x8x5
183	5	1	52	49	16	10,49	VK	OR	RO		BS	Poer			Betonnen poer met bakstenen en ijzeren staaf; BS 18x9x5
184	5	1	131	128	33	10,89	VK	OR	RO		BS	MU			BS 18x8x5
185	5	1	74	30	16	10,37	LIN	RO			BS	MU			BS 18x8x4
186	5	1	62	19	40	10,84	LIN	DRO			BS	MU			BS 18x8x4
187	5	1	128	50		10,93	RH	GR			NS				
188	5	1	95	44		10,93	RH	GR			NS				
189	5	1	130	45	36	10,93	RH	GR			NS				
190	5	1	28	28	7	11,00	VK	RO	GR		BS	Poer			BS 17x8x4; bakstenen met cementlaag over
191	5	1	166	94		10,94	RH	RO			BS	VLR			BS 18x5x?

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
192	5	1	176	110	55	11,04	RH	RO			BS		Trap?		BS 18x8x5
193	5	1	408	74		10,38	ORM	BE	LRO		BS		Afvoerkanaal		BS 23x12x7
194	5	1	182	92		10,42	ORM	RO			BS				BS 17x8x?; rand afvoerkanaal
195	5	1	140	62	60	11,01	ORM	OR	RO		BS				BS 16x8x5; bovenkant afvoerkanaal
196	5	1	65	46	37	10,98	RH	OR	RO		BS		MU		BS 19x9x5
197	5	1	207	36	42	10,99	LIN	RO	OR		BS		MU		BS 19x9x5
198	5	1	194	150	42	10,94	RH	OR	RO		BS				BS 18x8x4
199	5	1	117	53	58	11,02	RH	GR			NS				
200	5	1	158	140	53	10,92	RH	OR	RO		BS		MU		BS 17x9x5
201	5	1	55	43	14	11,05	ORM	DGR			MTL		Wasbak?		
202	5	1	716	89	33	10,45	LIN	OR			BS		MU		Muur met onderaan gewelf?; BS 19x8,5x4,5; LGR cementmortel
203	5	1	80	80	36	10,78	VK	OR	RO		BS		Poer		Poer van pilaar (3 op rij maar verschillende afstanden); BS 18x8,5x4
204	5	1	320	18		10,93	LIN	OR	RO		BS		MU		BS 18x8,5x4,5
205	5	1	88	75		10,40	RH	OR	RO		BS		MU		Deel van Sp 202?; ook wat gewelfachtig onderaan
206	5	1	809	19		10,49	LIN	DGR			MTL		Leiding		
207	5	1	80	80	20	10,61	VK	OR	RO		BS		Poer		Idem Sp 203
208	5	1	233	33		10,47	LIN	OR	RO		BS		Afvoerkanaal		Grijze natuurstenen dekplaten; ca. 2 cm dik
209	5	1	623	43		10,47	ORM	DOR	RO		BS		Afvoerkanaal		Komt samen met Sp 210/211; BS 18x7,5x5; idem dekplaten
210	5	1	1300	28	37	11,13	LIN	DOR	RO		BS		MU		Grote bakstenen structuur; smeerput?
211	5	1	95	85	15	10,59	RH	DRO	LOR		BS		Poer		Sp 211 poer van Sp 210; zelfde BS-formaat Sp 209
212	5	1	235	235	80	11,21	RH	RO	DGR		BTN		Fundering		Idem als WP 2
213	5	1	1400	27	45	11,08	ORM	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x4,5; grijze cementmortel
214	5	1	80	80	20	10,61	VK	OR	DOR		BS		Poer		Idem Sp 207 en Sp 203

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
215	5	1	516	225	75	11,07	ORM	OR	DOR		BS		MU		
216	5	1	150	95	85	11,15	RH	DGR			BTN				Bedekt Sp 210; zelfde niveau als Sp 217-224 (recenter dan andere sporen in nabijheid)
217	5	1	90	65	75	11,14	RH	GR			NS		VLR		
218	5	1	105	60	75	11,11	RH	DGR	RO		NS	BS	VLR		DGR NS; BS (onduidelijk formaat) vloer afgedekt met laag cement/mortel?
219	5	1	92	40	80	11,11	TRP	GR			NS		VLR		
220	5	1	84	34	78	11,22	ORM	DGR	OR		BS		MU		BS (onduidelijk formaat); afgedekt met laag cement/mortel?
221	5	1	147	88	78	11,10	ORM	DGR	OR		BS		MU		BS (onduidelijk formaat); afgedekt met laag cement/mortel?
222	5	1	63	43	85	11,22	ORM	DGR			BTN		Fundering		Betonnen funderingspaal voor ijzeren pilaar; idem als Sp 291
223	5	1	92	80	82	11,17	ORM	OR	GR		BS		Poer		BS (onduidelijk formaat); afgedekt met laag cement/mortel?; met inscriptie "22-11-49"
224	5	1	132	88	89	11,17	ORM	OR	DOR		BS		MU		BS 18x8x4,5; grijze cementmortel; U-vormig
225	5	1	1500	18	80	11,12	LIN	DGR	OR		BS		MU		BS 18x8x4,5; grijze cementmortel
226	5	1	85	80	72	11,15	RH	RO	GR		BS		MU		Poer?; BS 18x8x4,5; GR cementmortel; leunt tegen Sp 227 aan; idem als Sp 228
227	5	1	600	18	80	11,18	LIN	DGR	OR		BS		MU		BS 18x8x4,5; GR cementmortel; deel van dezelfde structuur als Sp 225 en 229

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
228	5	1	85	80	72	11,19	RH	RO	GR		BS			MU	Poer?; BS 18x8x4,5; GR cementmortel; leunt tegen Sp 227 aan; idem als Sp 226
229	5	1	50	50	78	11,13	VK	GR						Dorpel	Cementmortel; ingang van structuur 225, 227?
230	5	1	210	50	62		RH	OR	LGR		BS			MU	BS 18x8x4,5; GR cementmortel met grote kalkbrokken; loopt door onder Sp 226, 228?
231	5	1	60	60	52	11,13	VK	GR			BTN			Poer	GR kalkbetonnen funderingspaal voor ijzeren pilaar; idem als Sp 285
232	5	1	121	34	23	11,10	RH	RO	OR		BS			MU	BS 18x8x4,5; grijze cementmortel
233	5	1	580	260	45	10,91	VH	LGR			BTN			Vulling	Vulling structuur 235, 236; latere opvulling?
234	5	1	520	80	52	10,83	LIN	OR	RO		BS			MU	BS 18x8x4,5; grijze cementmortel; loopt onder Sp 233, 235-236 door
235	5	1	1600	18	75	11,01	VH	DGR	LGR		BTN			MU	Beton met grove brokken steen; samen met Sp 236
236	5	1	1200	18	45	11,00	LIN	DGR	LGR		BTN			MU	Beton met grove brokken steen; samen met Sp 235
237	5	1	52	30	15	10,81	RH	OR	RO		BS			MU	BS 18x8x5; grijze cementmortel; in verband met Sp 235
238	5	1	110	110	15	10,95	VK	RO	OR		BS			MU	BS 18x8x5; grijze cementmortel; in verband met Sp 235
239	5	1	67	63	15	11,04	VH	DGR			BTN				Betonnen plaat (5 cm dik); onder Sp 235; boven Sp 240

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
240	5	1	80	56	20	10,96	VH	LGR			BTN				Betonnen plaat (20 cm dik); zuivere beton zonder inclusies (modern?); onder Sp 239, 235
241	5	1	170	117		10,64	VH	OR	LGR		BS				BS 18x8x5; grijze cementmortel
242	5	1	170	145	89	11,24	RH	LGR			BTN		VLR		Betonnen vloerplaat (10 cm dik); boven Sp 243
243	5	1	120	38	65	11,16	RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x5; GR cementmortel; onder Sp 242, 243; idem Sp 241
244	5	1	500	40		10,60	LIN	RO			BS		MU		BS 18x8x5; GR cementmortel; onder Sp 248; in verband met Sp 245
245	5	1	138	60	25	10,70	LIN	RO	OR		BS		MU		BS 18x8x5; GR cementmortel; in verband met Sp 244
246	5	1	80	48	52	11,13	RH	DGR	DBL		NS		Dorpel?		
247	5	1	80	42	75	11,11	RH	DGR			NS				
248	5	1	189	133	26	10,63	VH	OR	RO		BS		VLR		BS 18x8x5; GR cementmortel en cementbrokken; in verband met Sp 244
249	5	1	170	67	52	10,69	VH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x5; GR cementmortel en cementbrokken; duidelijk niet verbonden met Sp 250
250	5	1	150	98	25	10,79	RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x5; GR cementmortel en cementbrokken; duidelijk niet verbonden met Sp 249
251	5	1	985	166	89	11,19	VH	DGR			BTN		VLR		Betonnen vloerplaat (10 cm dik); boven Sp 243
252	5	1	90	70		10,73	RH	OR	RO		BS		MU		BS 20x10x5; grijze cementmortel met kalkbrokjes; onder Sp 254
253	5	1	2500	18	68	11,14	VH	GR			BTN		Smeerput?		Betonnen structuur; opgevuld met Sp 256, 268, 260

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
254	5	1	170	70	53	10,92	VH	GR			BTN		Sokkel		Beton vermengd met kleine steentjes; onder Sp 253
255	5	1	107	72	30	10,82	RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x5; grijze cementmortel
256	5	1	165	120	10	10,81	VH	DGR			BTN		VLR		Betonnen vloerplaat (10 cm dik)
257	5	1	400	52	7	10,89	RH	DGR			BTN		MU		Samen met Sp 258
258	5	1	400	22	7	10,79	RH	DGR			BTN		MU		Samen met Sp 257
259	5	1	400	52	7	10,79	RH	DGR			BTN		MU		Samen met Sp 260
260	5	1	400	22	7	10,88	RH	DGR			BTN		MU		Samen met Sp 259
261	5	1	165	160	50	11,04	VH	OR	RO		BS		VLR		BS 18x8x5; grijze cementmortel
262	5	1	135	80		10,72	VH	RO			BS		MU		BS 18x8x5; grijze cementmortel; onduidelijk verband met Sp 263
263	5	1	85	80		10,76	RH	RO			BS		MU		BS 18x8x5; grijze cementmortel; beschadigd; onder Sp 265
264	5	1	550	140	10	11,20	VH	DGR			BTN		VLR?		Brokkelig
265	5	1	60	40	50	11,02	VH	DGR			BTN		VLR?		Resten van ijzerbewerking?
266	5	1	40	32	2	11,10	RH	BR			FE		Plaat		Geribde vloerplaat?; naast Sp 268; boven Sp 267
267	5	1	40	32	2	10,87	RH	OR	RO		BS		VLR		BS 18x8x5; sluit aan bij Sp 269; onder Sp 268; zelfde VLR als Sp 262-263?
268	5	1	100	68	50	11,13	L	DBL			NS		VLR?		Bedekt Sp 267
269	5	1	60	50	40	10,81	RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x5; grijze cementmortel; sluit aan bij VLR 26
270	5	1	300	150	10	11,20	RH	DGR			BTN		VLR		Zelfde niveau als Sp 251
271	5	1	164	70	60	10,92	RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x58x5; grijze cementmortel; ijzeren baren in elke hoek
272	5	1	135	60		11,14	RH	DGR			NS		VLR		



Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
273	5	1	60	37		11,14	RH	DBL	GR		BTN		VLR		In Sp 274
274	5	1	8000	2200	85	11,09	VH	DGR			BTN		VLR		BS 18x8x5; twee 'bassins' in vloer (50x30)
275	5	1	80	73		10,67	VH	OR	RO		BS		VLR		BS 18x8x5; grijze cementmortel
276	5	1	80	73		10,69	VH	OR	RO		BS		VLR		BS 18x8x5; grijze cementmortel
277	5	1	110	55	10	10,75	RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x4,5; grijze cementmortel; onder Sp 274
278	5	1	40	35		10,73	RH	RO			BS		MU		BS 18x8x4,5; grijze cementmortel; onder Sp 274
279	5	1	100	60	20	10,80	RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x4,5; grijze cementmortel; onder Sp 280-281
280	5	1	68	30	2	11,09	RH	DBR	RO		FE		VLR		Geribde vloerplaat?; onder Sp 281
281	5	1	183	160	20	11,24	RH	DGR			BTN		VLR		Betonnen vloerplaat
282	5	1	350	250	89	10,70	VH	DGR			BTN				Beton van goede kwaliteit
283	5	1	70	69	10	11,14	RH	OR	RO		BS		MU		BS 18x8x5; grijze cementmortel met fijne kalkbrokken; onder Sp 282
284	5	1	174	75	60	11,15	RH	GR			BTN		VLR		Ijzere baren in elke hoek; zelfde niveau als Sp 272
285	5	1	47	45	60	11,17	RH	DGR			BTN		Poer		Fundering voor ijzere pilaar; deel van Sp 286; parallel aan Sp 231
286	5	1	160	80	65	11,11	RH	DGR			BTN		VLR		Zelfde niveau als Sp 281
287	5	1	300	45	2	11,10	RH	DBR	RO		FE		VLR		Sterk gecorrodeerde, ijzere rechthoekige geribde platen
288	5	1	200	45	2	11,11	RH	DBR	RO		FE		VLR		Sterk gecorrodeerde, ijzere rechthoekige geribde platen
289	5	1	40	45	2	11,10	RH	DBR	RO		FE		VLR		Sterk gecorrodeerde, ijzere rechthoekige geribde platen

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
290	5	1	250	150	80	11,10	RH	DGR			BS	NS	VLR		Bakstenen vloer (18x8x5) met natuurstenen begrenzing aan W-kant
291	5	1	96	96	80	11,12	VK	DGR	LGR		BTN		VLR		Betonnen plaat/fundering; sluit aan bij Sp 213, 290 en 292
292	5	1	50	45	60	10,70	RH	DGR			BTN		VLR		Betonnen paal/fundering met vier ijzeren pinnen in elke hoek; sluit aan bij Sp 213 en 291; recenter dan Sp 213?
293	5	1	63	30	12	10,62	RH	DOR	OR		BS		MU		Loopt door onder Sp 213; slecht bewaard
294	5	1	80	29		10,81	RH	DRO	OR		BS		MU		Loopt door onder Sp 213
295	5	1	320	18		10,54	LIN	OR	RO		BS		MU		BS 18x8,5x4,5
297	5	1	210	24	5	10,52	LIN	DBR			HT		VLR		Vloer 210; slechts één plank bewaard
298	5	1	210	2		11,11	LIN	LGR					VLR		Cementen vloer onder Sp 297
299	5	1	117	108		10,62	LIN	OR			BS		MU		BS 18x8x5; grijze cementmortel; VLR van Sp 213
300	5	1	180	6	5	11,17	LIN	DBR	DRO		FE		Buis		Zwaar gecorrodeerd; aangelegd dóór Sp 209 (latere fase)
301	6	1	170	151	47	11,23	RH	GR			BTN		Poer?		Betonnen blok met bovenaan ronde uitsparing waarin 12 betonijzers
302	6	1	125	86	4	10,68	RH	DGR			MTL				Afdekplaat van afvoer waarin leidingen; met kleine opening als handgreep
303	6	1	156	95	48	10,72	RH	RO			BS		Afvoerkanaal		Afvoer waarin leidingen; cementmortel; BS 18,5x8x4

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
304	6	1	1025	210		11,25	RH	RO			BS			Smeerput	Aan beide lange zijden 8 uitsparingen waarin metalen VK plaat (30x25) waarop MTL staaf; BS 19x8,5x4,5; cementmortel
305	6	1	205	180	49	10,72	ORM	GR			BTN			Pijler	Pijler waarop metalen pilaar en regenbuis ter ondersteuning van het dak; waarin 2 betonijzers en metalen plaat (35,5x40) met 1 grote nagel in het midden; beton met baksteengruis
306	6	1	1021	210		10,67	RH	RO			BS			Smeerput	BS 18x8,5x4,5; cementmortel; 1 trede bewaard aan zuidelijke kant; aan N-kant is dwarsijzer zichtbaar (waarop natuurstenen trede steunde?); uitsparingen voor ijzeren staven
307	6	1	1030	210		11,20	RH	OR	RO		BS			Smeerput	BS 19x9x4,5; cementmortel; uitsparingen voor ijzeren staven
308	6	1	205	170	62	10,72	ORM	RO			BTN			Poer	Pijler voor metalen pilaar en regenbuizen ter ondersteuning van dak, cf. Sp 305; beton met baksteengruis; bovenste laag beton met kiezelstenen waaronder elektriciteitskabels; ijzeren plaat met 1 grote nagel
309	6	1	155	120		10,75	ORM	GR	RO		BTN				Bakstenen structuur waarop beton; met vierkante uitsparing; BS 18x8x?

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
310	6	1	80	38		10,73	ORM	GR			BS				BS 18,5x8x?; cementmortel
311	6	1	1041	210		10,76	RH	RO			BS		Smeerput		Uitsparingen voor ijzeren staven; BS 18,5x9x4,5; cementmortel; trede nog zichtbaar aan zuidelijke kant
312	6	1	49	45		10,69	VK	RO			BS				BS 19x9x4,5; cementmortel
313	6	1	196	35		10,83	LIN	RO			BS				BS 18x9x4,5; cementmortel
314	6	1	120	62		10,69	RH	RO			BS				Bakstenen constructie met beton over
315	6	1	1031	210		11,16	RH	RO			BS		Smeerput		Uitsparingen voor ijzeren staven; BS 18x8,5x4; cementmortel
316	6	1	240	170		14,93	ORM	GR			BTN		Poer		Pijler waarop pilaar en regenbuis ter ondersteuning van dak; metalen vierkante plaat zonder nagel
317	6	1	1035	210		10,77	RH	RO			BS		Smeerput		Uitsparingen voor ijzeren staven; cementmortel; BS 18x8x4; zwarte zeer compacte (cokes?)afval
318	6	1	45	42		10,78	ORM	GR			BTN				Bakstenen constructie waarover cementlaag
319	6	1	132	85		10,77	RH	RO			BS		VLR?		Binnen smeerput (Sp 317); kalkmortel; BS 18x8x4,5
320	6	1	1031	210		11,30	RH	RO			BS		Smeerput		Uitsparingen voor ijzeren staven; cementmortel; BS 18,5x8,5x4,5

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
321	6	1	215	140	54	11,04	ORM	GR			BTN				Pijler waarop pilaar en regenbuis ter ondersteuning van dak; onder bovenste laag beton zit zwarte metalen holle buis; aan zuidelijke kant van pijler is metalen plaat verdwenen: afvoerkanaal van water van regenbuis
322	6	1	258	112	38	11,14	RH	GR			BTN				Betonblok; verschoven; vermoedelijk deel van bodemplaats magazijn?
323	6	1	263	240	30	10,90	RH	GR			BTN				Betonnen structuur; deel van bodemplaats magazijn; betonijzers; aan meest zuidelijke kant: gladde beton met rechthoekige inkeping, deze ligt over houten balk die NW-ZO georiënteerd is; beton met baksteengruis
324	6	1	175	37	20	10,81	LIN	RO			BS				Bakstenen muur; cementmortel; BS 18x8,5x4,5; loopt NW-ZO en maakt hoek naar NO; onderbreekt Sp 325?
325	6	1	125	28		10,80	LIN	RO			BS				Bakstenen muur, slecht bewaard; beigebruine kalkmortel; BS 18x8x5
326	6	1	102	44	10	10,74	LIN	RO			BS		Smeerput		Deel van smeerput (Sp 328) samen met Sp 325 & 327
327	6	1	108	24		10,79	RH	DRO			BS		Smeerput		Deel van smeerput; bakstenen NW-ZO georiënteerd

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
328	6	1	1004	210		10,71	RH	RO				BS			Slecht bewaard (waarschijnlijk vernietigd bij aanpassingen oorspronkelijke hal?); met uitsparingen voor ijzeren staven; vernietigd bij aanleg Sp 324 & 329?
329	6	1	276	40		10,75	LIN	RO				BS			Bakstenen muur; cementmortel
330	6	1	176	88		10,75	RH	RO				BS			BS 18x8; bruinbeige kalkmortel met bovenaan resten van cementmortel aan binnenkant (alsof oorspronkelijk opening die in latere fase werd opgevuld met baksteen en cementmortel?)
331	6	1	124	77		10,71	RH	RO				BS			Bruinbeige kalkmortel; BS 17,5x8,5x4,5
332	6	1	96	54		10,76	ORM	GR				BTN			
333	6	1	105	70		10,79	RH	RO				BS			Gelijkaardig aan Sp 330-331; bruinbeige kalkmortel
334	6	1	125	112		10,83	ORM	RO				BS			BS 18x8,5x4,5; cementmortel (restanten van kalkmortel?)
335	6	1	230	28		10,79	LIN	RO				BS	MU		NW-ZO georiënteerd en maakt hoek naar NO; cementmortel
336	6	1	124	20		10,73	LIN	RO				BS			Cementmortel; BS 18x8,5x4,5
337	6	1	71	21		10,89	ORM	RO				BS			
338	6	1	140	20	31	10,84	LIN	RO				BS			
339	6	1	247	112	16	10,81	RH	RO				BS	MU		2 muren met daartussen Sp 340; cementmortel; BS 18,5x8,5x4,5
340	6	1	255	50		11,15	RH	ZW				MTL			Metalen rechthoekige bak met daarin zwarte cokesafval?

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
341	6	1	224	156	30	10,86	RH	GR			BTN				Beton met baksteengruis
342	6	1	109	12	10		LIN	RO			BS		MU	REC	BS 21x10x6; kalkmortel; bakstenen met groeven
343	6	1	136	31	33	10,97	LIN	RO			BS				BS 18,5x8,5x4,5; cementmortel; haaks op dwarsmuur van magazijn; maakt hoek naar ZO en loopt daar parallel aan dwarsmuur
344	6	1	115	102		10,78	VK	RO			BS				Cementmortel; BS 19x8x4,5; vierkanten structuur met gat erin
345	6	1	4994	28,5		10,75	LIN	RO			BS		MU		Parallel aan Sp 346; cementmortel; BS 18x9x4,5; loopt in korte buitenmuur
346	6	1	5411	28,5		10,72	LIN	RO			BS		MU		Cf. Sp 345; cementmortel; loopt in korte buitenmuur; BS 18x9x4,5
347	6	1	5427	34		10,68	LIN	RO			BS				Parallel aan Sp 346; loopt op 8,5 cm ernaast; kalkmortel; BS 18,5x8,5x4,5
348	6	1	2032	25,5		10,62	LIN	RO			BS		MU		Parallel aan Sp 347; kalkmortel; leisteel boven bakstenen waarop opnieuw baksteen maar op smalle kant
349	6	1	67	67		10,90	VK	OR	RO		BS				Cementmortel; ijzeren staaf aan binnenzijde
350	6	1	5138	27		10,63	LIN	RO			BS		MU		Cf. Sp 348; kalkmortel; leisteel
351	6	1	76	76		10,74	VK	RO			BS				Cementmortel; BS 18x8,5x4,5; gat vanbinnen waarin ijzeren staaf
352	6	1	4282	31,5	53	10,57	LIN	RO			BS				BS 17,5x8x4,5; cementmortel; vlak naast Sp 345

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
353	6	1	172	45	50	10,63	LIN	ZW	OR			MTL			Metalen dekplaten met op elk uiteinde gaten om volgende dekplaat vast te haken(?); daaronder holle ruimte opgevuld met zand en puin; zeer vet, nat organisch zand grijsgroen met plantaardige resten
354	6	1	70	50	48	10,63	VK	RO				BS			BS 17x9x4,5; cementmortel; afgedekt met metalen bijna rechthoekige plaat (57x46)
355	6	1	186	149		10,68	RH	RO				BS			Deel van smeerput; cementmortel; BS 18,5x9x4,5
356	6	1	210	141		10,59	RH	RO				BS			Deel v smeerput; cementmortel; BS 19x8,5x5; zwarte, compacte cokesvulling
357	6	1	80	57		10,83	RH	RO				BS			Kalkmortel; BS 18x8,5x4,5
358	6	1	210	134	28	10,78	RH	RO				BS			Deel v smeerput; cementmortel; BS 19x8,5x4,5; ook fragmenten tegels tussen baksteen
359	6	1	210	141	23	10,73	RH	RO				BS			Deel v smeerput; cementmortel; BS 18,5x8,5x4,5
360	6	1	62	59	34	10,62	VK	RO				BS			Cementmortel; BS 17x8x4,5; metalen geribbelde plaat aan NW-zijde
361	6	1	42	32	8	10,66	ORM	GR				NS			
362	6	1	50	27	6	10,67	RH	GR				NS			Fijne ribbels
363	6	1	101	9	6	10,97	LIN	DGR				MTL			Afvoerbuis?
364	6	1	210	137	16	10,78	RH	RO				BS			Deel v smeerput; cementmortel; BS 18,5x8,5x4,5



Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
365	6	1	210	142	11	10,85	RH	RO			BS			Smeerput	Deel v smeerput; cementmortel; BS 18x8x4,5
366	6	1	210	159	22	10,87	RH	RO			BS			Smeerput	Deel v smeerput; cementmortel; ijzeren dwarse staaf; BS 18,5x9x4,5
367	6	1	140	92		10,91	RH	RO			BS			Smeerput	Deel v smeerput; cementmortel; BS 18,5x8,5x4,5
368	6	1	136	210		10,80	RH	RO			BS			Smeerput	Deel v smeerput; cementmortel; ijzeren staven op lange zijden; BS 18,5x8,5x4,5
369	6	1	80	60	19	10,77	RH	RO			BS			Afvoerkanaal	BS 18x8,5x4,5; cementmortel
370	6	1	108	96		10,73	RH	RO			BS			VLR	Bakstenen liggen op smalle zijde; kalkmortel; BS 18,5x8x4,5
371	6	1	124	20		10,34	LIN	OR	RO		BS			MU	Kalkmortel; BS 18,5x8,5x4,5
372	6	1	118	16		10,72	RH	DGR			MTL			Afvoerkanaal	Op -44 cm tov vlak 1
373	6	1	542	207		10,79	RH	RO			BS				Deel v smeerput, idem Sp 367
374	6	1	123	55		10,74	RH	RO			BS				Kalk- en cementmortel; BS 18x8,5x5
375	7	1	250	130		10,69	RH	BR			HT				Dunne metalen plaat op houten balken
376	6	1	70	63		10,42	RH	RO			BS			Afvoerkanaal	BS 18x8x?
377	6	1	42	50	60	10,71	VK	RO			BS				BS ?x8,5x4,5; kalkmortel
378	6	1	212	20		10,81	LIN	RO			BS			MU	BS 8,5x8x4; cementmortel
379	7	1	361	295		10,77	VK	GR	RO		BTN				Vierkanten betonnen (baksteengruis) structuur met 6 betonijzers, hout en metaal
380	7	1	546	11		10,81	LIN	BR			MTL				Metalen afvoer(?)buis
381	7	1	426	30		10,78	LIN	RO			BS			Afvoerkanaal?	Bodem afvoerkanaal?; roestige vulling; kalkmortel; BS 18x8,5x4,5

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen			TAW (m)	Vorm	K1	K2	K3	Vulling	Inclusie	Interpretatie	Datering	Opmerking
			Lengte	Breedte	Diepte										
382	7	1	139	116		10,80	RH	RO			BS				Cokesnis? (cf. fase 1); BS 18x8,5x4; kalkmortel; vloer waarrond muur
383	7	1	127	26		10,96	RH	RO			BS				BS 18x8x4; kalkmortel; los van Sp 384
384	7	1	754	70		10,94	LIN	RO			BS		MU		BS 18,5x8,5x4; kalkmortel
385	7	1	75	73		10,93	VK	DBR			MTL		Afvoerkanaal		Afvoerkanaal met vierkante holte onder metalen platen
386	7	1	123	59		10,85	RH	OR	RO		BS				Tegen Sp 384; cementmortel
387	7	1	67	28		10,79	RH	RO	OR		BS				BS 18x8,5x4; kalkmortel grijs; tegen Sp 384
388	7	1	49	44		10,79	VK	RO			BS				BS 18x8,5x4; kalkmortel; tegen Sp 384

Fotonummer	Spoornummer	WP	Vlak	Windrichting	Aard				Omschrijving	Datum
					Overzicht	Vlak	Profiel	Detail		
1		1	1	N	x				Zone 1	7/08/08
2		1	1	Z	x				Zone 1	7/08/08
3	1,2	1	1	O		x				7/08/08
4	3,4,5	1	1	N		x				7/08/08
5	6	1	1	O		x				7/08/08
6	7,8,9,10,11	1	1	O		x				7/08/08
7	12,13	1	1	N		x				7/08/08
8	15	1	1	Z		x				7/08/08
9	16	1	1	Z		x				7/08/08
10	14	1	1	O		x				7/08/08
11		1	1	N	x				Zone 2, oostelijk deel	8/08/08
12	17,18,19	2	1	O		x				8/08/08
13	17,19	2	1	O		x				8/08/08
14		2	1	O	x				Zone 2, noordelijk deel	8/08/08
15	20,35,36	2	1	O		x				8/08/08
16	21	2	1	W		x				8/08/08
17	22	2	1	W		x				8/08/08
18	23,37,38	2	1	W		x				8/08/08
19	24	2	1	W		x				9/08/08
20	25	2	1	W		x				9/08/08
22	26,27,39	2	1	W		x				8/08/08
23		2	1	O		x				9/08/08
24	28	2	1	O		x				9/08/08
25	29	2	1	O		x				9/08/08
26	30	2	1	O		x				9/08/08
27		2	1	O		x				9/08/08
28	31,32,33,34,42	2	1	W		x				9/08/08
29	40,41	2	1	W		x				9/08/08
30	43,44,45,46	2	1	W		x				9/08/08
31	47	2	1	Z		x				9/08/08
32	31,34,42,50,51	2	1	Z		x				12/08/08
32A	48,49	2	1	W		x				9/08/08
33	43,44,45,52	2	1	Z		x				12/08/08
34		3	1	N		x				12/08/08
35	53	3	1	O		x				12/08/08

Fotonummer	Spoornummer	WP	Vlak	Windrichting	Aard				Omschrijving	Datum
					Overzicht	Vlak	Profiel	Detail		
36	54,55	3	1	Z		x			12/08/08	
37	56,57	3	1	Z		x			12/08/08	
38	58,59,60	3	1	Z		x			12/08/08	
39	7,3	3	1	O		x			12/08/08	
40		3	1	W		x			13/08/08	
41	61	3	1	N		x			13/08/08	
42	62	3	1	W		x			13/08/08	
43	63,64	3	1	N		x			13/08/08	
44	65,66	3	1	N		x			13/08/08	
45	67,68	3	1	N		x			13/08/08	
46	69	3	1	N		x			13/08/08	
47	70	3	1	N		x			13/08/08	
48	71,72	3	1	Z		x			13/08/08	
49	28,73	2	2	O		x			15/08/08	
50	28	2	1					x	Detail vondst	15/08/08
51	28	2	1					x	Detail vondst	15/08/08
52	28	2	1					x	Detail vondst	15/08/08
53	28	2	1					x	Detail vondst	15/08/08
54	49	2	1					x	Detail vondst	15/08/08
55	49	2	1					x	Detail vondst	15/08/08
56	28	2	1					x	Detail vondst	15/08/08
57	74,75	2	2	N		x				15/08/08
58	76	2	3	O		x				15/08/08
59	76	2	3	O		x				15/08/08
60	77,78,79,80	3	2	Z		x				16/08/08
61	81, 82	3	2	Z		x				16/08/08
62	83	3	1	Z		x				16/08/08
63	28	2	1					x	Detailfoto vondst	16/08/08
64	84,85	3	1	N		x				16/08/08
65	61, 71, 72, 86,	3	1	N		x				16/08/08
66	90, 91	3	1	N		x				16/08/08
67	72	3	1					x	Detailfoto, lag ten N van 71	16/08/08
68	87	3	1					x	Buizen die aan 87 waren gekoppeld	16/08/08
69		3	1						Detailfoto mijlpaal	16/08/08
70	93,94	3	1		x				Overzicht sp 93-94	16/08/08

Fotonummer	Spoornummer	WP	Vlak	Windrichting	Aard				Omschrijving	Datum
					Overzicht	Vlak	Profiel	Detail		
71	97	3	1	Z		x			16/08/08	
72	98	3	1	O		x			16/08/08	
73	84, 85, 89	3	1	N		x			16/08/08	
74		4	1	W	x				16/08/08	
75	99	4	1	W		x			16/08/08	
76	100	4	1	Z		x			16/08/08	
77	101	4	1	N		x			16/08/08	
78	102	4	1	Z		x			16/08/08	
79	103,104	4	1	W		x			16/08/08	
80	105,106	4	1	W		x			16/08/08	
81	107	4	1	Z		x			16/08/08	
82	100 - 107,	4	1	O		x			16/08/08	
83	108,114,115	4	1	N		x			16/08/08	
84	109,110, 119	4	1	O		x		Getrokken als 109, 113	16/08/08	
85	111	4	1	Z		x			16/08/08	
86	113	4	1	Z		x			16/08/08	
87	112	4	1	W	x				19/08/08	
88	121	4	1	Z	x				19/08/08	
89	116	4	1	O	x				19/08/08	
90	117	4	1	O	x				19/08/08	
91	118	4	1	Z	x				19/08/08	
92	Profiel 1	2	1	O			x		19/08/08	
93	48	2	2	Z		x			19/08/08	
94	120	2	2	N		x			19/08/08	
95	122	2	1	N		x			19/08/08	
96	12	1	1	N		x			19/08/08	
97	60	3						x	Detailfoto's vondsten	
98	28	2						x	Detailfoto hout vlak 2	
99	123	4	1	O		x			19/08/08	
100	124,125	4	1	N		x			19/08/08	
101	7,4	4	1	W		x			19/08/08	
102	126,127	4	1	W		x			19/08/08	
103		5	1	N	x				22/11/08	
104		5	1	N	x				22/11/08	
105		5	1	N	x				22/11/08	

Fotonummer	Spoornummer	WP	Vlak	Windrichting	Aard				Omschrijving	Datum
					Overzicht	Vlak	Profiel	Detail		
106		5	1	NO	x				22/11/08	
107		5	1	Z	x				22/11/08	
108		5	1	Z	x				22/11/08	
109		5	1	Z	x				22/11/08	
110		5	1	NO	x				22/11/08	
111		5	1	NO	x				22/11/08	
112		5	1	ZW	x				22/11/08	
113	128	5	1	ZW		x			22/11/08	
114	129/130	5	1	ZW		x			22/11/08	
115	140-143	5	1	ZO		x			22/11/08	
116	144-147	5	1	Z		x			22/11/08	
117	148-150	5	1	O		x			22/11/08	
118	160	5	1	ZO		x			22/11/08	
119	161-163	5	1	O		x			22/11/08	
121	160-169	5	1	NW		x			22/11/08	
122	164-167	5	1	ZO		x			22/11/08	
123	170	5	1	ZO		x			22/11/08	
124	170	5	1	NW		x			22/11/08	
125	171-174	5	1	N		x			22/11/08	
126	175-181	5	1	NW		x			22/11/08	
127	177	5	1	NO		x			22/11/08	
128	176-183	5	1	NO		x			22/11/08	
129	184-186	5	1	NW		x			22/11/08	
130	187-192/200	5	1	NW		x			22/11/08	
131	187-192/200	5	1	ZO		x			22/11/08	
132	193-195	5	1	NW		x			22/11/08	
133	196-199	5	1	ZO		x			22/11/08	
134		5	1	NW	x				22/11/08	
135		5	1	NW	x				22/11/08	
136		5	1	ZO	x				22/11/08	
137		5	1	ZO	x				22/11/08	
138		5	1	NO	x				22/11/08	
139		5	1	NO	x				22/11/08	
140		5	1	NO	x				22/11/08	
141		5	1	NO	x				22/11/08	

Fotonummer	Spoornummer	WP	Vlak	Windrichting	Aard				Omschrijving	Datum
					Overzicht	Vlak	Profiel	Detail		
142		5	1	NO	x				22/11/08	
143		5	1	N	x				22/11/08	
144		5	1	N	x				22/11/08	
145		5	1	N	x				22/11/08	
146		5	1	N	x				22/11/08	
147		5	1	ZO	x				22/11/08	
148		5	1	ZO	x				22/11/08	
149	204/205/295	5	1	ZO	x				22/11/08	
150	202/203/206	5	1	NO	x				22/11/08	
151	295	5	1	ZO			x		22/11/08	
152	208-209	5	1	ZO	x				22/11/08	
153	210-211	5	1	NO	x				22/11/08	
154	209/211	5	1	NO	x				22/11/08	
155	207/215	5	1	NO	x			Getrokken als 154	22/11/08	
156	212/213/294	5	1	ZO	x				22/11/08	
157	216-224	5	1	NW	x				22/11/08	
158	225-231	5	1	NO	x				22/11/08	
159	297-298	5	1	ZW	x				22/11/08	
160	210-211	5	1	O			x	Aansluiting 210-211	25/11/08	
161	294	5	1	NO	x				25/11/08	
162	293	5	1	ZW	x				25/11/08	
163	290-292	5	1	ZO	x				25/11/08	
164	223	5	1	Z			x		25/11/08	
165	227/230	5	1	ZO		x			25/11/08	
166	225/232	5	1	ZW		x			25/11/08	
167	234/237	5	1	ZO		x			25/11/08	
168	233/235/236	5	1	ZW		x			25/11/08	
169	238-240	5	1	ZW		x			25/11/08	
170	239-241	5	1	NO		x			25/11/08	
171	242/243	5	1	ZW		x			25/11/08	
172	244-245	5	1	NO		x			25/11/08	
173	246-248	5	1	ZW		x			25/11/08	
174	249/250	5	1	NO		x			25/11/08	
175	252-254	5	1	NO		x			25/11/08	
176	255	5	1	Z		x			25/11/08	

Fotonummer	Spoornummer	WP	Vlak	Windrichting	Aard				Omschrijving	Datum
					Overzicht	Vlak	Profiel	Detail		
177	255-260	5	1	NO		x			26/11/08	
178	256	5	1	Z		x			26/11/08	
179	257/258	5	1	NW		x			26/11/08	
180	259/260	5	1	NO		x			26/11/08	
181	261	5	1	ZW		x			26/11/08	
182	262-263	5	1	ZZO		x			26/11/08	
183	262-268	5	1	ZW		x			26/11/08	
184	264	5	1	ZW		x			26/11/08	
185	265	5	1	Z		x			26/11/08	
186	266	5	1	Z		x			26/11/08	
187	268	5	1	Z		x			26/11/08	
188	267	5	1	Z		x			26/11/08	
189	267-269	5	1	W		x			26/11/08	
190	269	5	1	N		x			26/11/08	
191	270	5	1	W		x			26/11/08	
192	271-274	5	1	W		x			26/11/08	
193	271	5	1	W		x			26/11/08	
194	275/276	5	1	Z		x			26/11/08	
195	277	5	1	W		x			26/11/08	
196	278/279	5	1	W		x			26/11/08	
197	280-281	5	1	Z		x			26/11/08	
198	280-282	5	1	Z		x			26/11/08	
199	283	5	1	Z		x			26/11/08	
200	284/285/287	5	1	Z		x			26/11/08	
201	286/288/289	5	1	Z		x			26/11/08	
202	299	5	1	N		x			26/11/08	
203	300	5	1	W		x			26/11/08	
204	297/298	5	1	O		x			26/11/08	
205	301	6	1	ZO	x				24/02/09	
206	301	6	1	NO				x	Bovenaanzicht Sp 301	
207	302	6	1	NW	x				Sp 302, 303	
208	302	6	1	NO				x		
209	303	6	1	NO	x					
210	304	6	1	NW	x					
211	305	6	1	NW	x					



Fotonummer	Spoornummer	WP	Vlak	Windrichting	Aard				Omschrijving	Datum
					Overzicht	Vlak	Profiel	Detail		
212	305	6	1					x		24/02/09
213	306	6	1	NW	x					24/02/09
214	306	6	1					x	detail uitsparing	24/02/09
215	306	6	1	ZO				x	detail ijzeren staaf	24/02/09
216	307	6	1	NW	x					24/02/09
217	310	6	1	ZO	x					24/02/09
218	309	6	1	ZO	x					24/02/09
219	308	6	1	NW	x					24/02/09
220	308	6	1					x		24/02/09
221	311	6	1	NW	x					24/02/09
222	312	6	1	ZO	x					24/02/09
223	313	6	1	ZW	x					24/02/09
224	314	6	1	NW	x					24/02/09
225	315	6	1	NW	x					24/02/09
226	315	6	1	ZO				x	Detail vulling v smeerput	24/02/09
227	316	6	1	NO	x					24/02/09
228	316	6	1					x		24/02/09
229	318	6	1	ZW	x					24/02/09
230	317	6	1	NW	x					24/02/09
231	319	6	1	NW	x				spoor 319 + detail spoor 317: ijzeren staaf	24/02/09
232	320	6	1	NW	x					24/02/09
233	321	6	1	NO	x					24/02/09
234	321	6	1	NW				x	detail afvoer v regenbuis naast pilaar	24/02/09
235	321	6	1	NW				x		24/02/09
236	322	6	1	NW	x				niet op oorspronkelijke positie!	24/02/09
237	323	6	1	NO	x					24/02/09
238	323	6	1					x	detail van hout en rechthoekige inkeping in beton	24/02/09
239	324	6	1	NW	x				sporen 324 + 325	24/02/09
240	326	6	1		x				sporen 326 + 327 + 328 (zelfde structuur: smeerput)	24/02/09
241	328	6	1	NW	x				betonblokken liggen los op structuur tgv uitgraven vlak	24/02/09
242	329	6	1	ZW	x					24/02/09
243	330	6	1	ZW	x					24/02/09
244	330	6	1					x	detail van verschil in mortel?	24/02/09
245	331	6	1	NW	x					24/02/09
246	332	6	1	ZO	x				+ 333	24/02/09

Fotonummer	Spoornummer	WP	Vlak	Windrichting	Aard				Omschrijving	Datum
					Overzicht	Vlak	Profiel	Detail		
247	334	6	1	NO	x				+ 335 + 336	24/02/09
248	335	6	1	NO				x	detail v sp 335 die in dwarsmuur van magazijn loopt	24/02/09
249	337	6	1	NO	x				+ 338	24/02/09
250	337	6	1	NO				x	+ 338	24/02/09
251	339	6	1	ZO	x				+ 340	24/02/09
252	340	6	1					x	detail metaal en zwarte vulling	24/02/09
253	341	6	1	NO	x				+ 342	24/02/09
254	342	6	1					x	detail geribbelde bakstenen	24/02/09
255	343	6	1	NO	x					24/02/09
256	344	6	1	ZW	x					25/02/09
257	317	6	1	NW			x		profiel lange zijde van smeerput (sp 317)	25/02/09
258	352	6	1	NW			x		zit 15 dieper dan sp 345 (68 onder vlak 1)	25/02/09
259	345	6	1	NO	x					25/02/09
260	345	6	1	ZO	x				+ 346 + 347	25/02/09
261	346	6	1	NO	x				+ 347	25/02/09
262	348	6	1	NO	x					25/02/09
263	349	6	1	NO	x					25/02/09
264	352	6	1	NO	x				+ 350	25/02/09
265	350	6	1					x	bovenaanzicht muur	25/02/09
266	351	6	1	NO	x					25/02/09
267	353	6	1	NO	x				+ 354	25/02/09
268	353	6	1	N				x		25/02/09
269	353	6	1					x	aansluiting 353 op 350 (muur)	25/02/09
270	354	6	1	NO				x	aansluiting 354 op 350	25/02/09
271	355	6	1	ZO	x					25/02/09
272	356	6	1	ZO	x					25/02/09
273	357	6	1	NO	x					25/02/09
274	358	6	1	ZO	x					25/02/09
275	358	6	1					x	detail bovenaanzicht	25/02/09
276	359	6	1	ZO	x					25/02/09
277	360	6	1	NO	x				+ 361 + 362	25/02/09
278	360	6	1					x		25/02/09
279	361	6	1					x	+ 362	25/02/09
280	363	6	1	NO	x					25/02/09
281	363	6	1					x		25/02/09

Fotonummer	Spoornummer	WP	Vlak	Windrichting	Aard				Omschrijving	Datum
					Overzicht	Vlak	Profiel	Detail		
282	364	6	1	ZO	x				25/02/09	
283	365	6	1	ZO	x				25/02/09	
284	366	6	1	ZO	x				25/02/09	
285	367	6	1	ZW	x				25/02/09	
286	368	6	1	ZO	x				25/02/09	
287	369	6	1	ZO	x				25/02/09	
288	367	6	1	NO	x			+ 368 + 369 + 346	25/02/09	
289	328	6	1				x	detail houtresten aan binnenzijde zuidelijke lange zijde	25/02/09	
290	320	6	1				x	detail plaats met ijzeren staaf	25/02/09	
291	370	6	1	NW	x				25/02/09	
292	371	6	1	NO	x				25/02/09	
293	372	6	2				x	Detail natuursteen	25/02/09	
294	372	6	2	NW	x			+ 345	25/02/09	
295	373	7	1	NW	x				25/02/09	
296	375	7	1				x	detail houtresten bovenop metalen plaat van spoor 375	25/02/09	
297	348	6	1				x	detail v baksteen die op korte zijde ligt	25/02/09	
298	348	6	1				x	detail v leisteen	25/02/09	
299	349	6	1	NW	x				25/02/09	
300	349	6	1	ZW			x	detail uiteinde ijzeren staaf	25/02/09	
301	353	6	1				x	detail aanhechtingsgaten (?)	25/02/09	
302	358	6	1				x	detail fragment tegel	26/02/09	
303	376	6	1	ZO	x				26/02/09	
304	353	6	1	W	x			spoor 353 zonder metalen dekplaten	26/02/09	
305	353	6	1				x	detail gaten in dekplaten, onderkant v platen	26/02/09	
306	377	6	1	ZO	x			+ 350	26/02/09	
307	377	6	1				x	detail overgang 377 naar 373	26/02/09	
308	378	6	1		x				26/02/09	
309	375	7	1	NO	x			+ 374	26/02/09	
310	375	7	1				x	sporen van houtresten	26/02/09	
311	375	7	1				x	detail hout onder dunne metalen plaat	26/02/09	
312	381	7	1	N	x				26/02/09	
313	381	7	1				x	detail bakstenen en roestige opvulling	26/02/09	
314	382	7	1	NO	x				26/02/09	
315	379	7	1	NO	x				26/02/09	
316	379	7	1				x	detail hout en ijzeren plaat naast beton	26/02/09	

Fotonummer	Spoornummer	WP	Vlak	Windrichting	Aard				Omschrijving	Datum
					Overzicht	Vlak	Profiel	Detail		
317	379	7	1					x	detail hout en metaal	26/02/09
318	380	7	1	ZO	x					26/02/09
319	384	7	1	NO	x				+ 385 tem 388	26/02/09
320	388	7	1	NW	x				+ 383 + 384	26/02/09
321	387	7	1	NW	x				+ 385 + 384	26/02/09
322	386	7	1	NO	x				+ 384	26/02/09
323	387	7	1					x		26/02/09
324	385	7	1	NW		x				26/02/09
325	384	7	1	ZO				x	detail holte onder 384 met plastieken grijze regenbuis	26/02/09
326	384	7	1					x	detail afvoerbuus gaat door 384	26/02/09

Inventarisnr.	WP	Spoor	Vlak	Kwadrant	Profiel	Laag	Materiaal categorie	Aantal	Datering	Opmerking
1	4		1			1	KER	5	19e	Industrieel wit, vermoedelijk v schenkan
2	4		1			1	GLS	1		Cilindervormig, met blauwe lijn in lengte, proefbuis?
3	1	O 12	1			1	KER	5	19e	1 kleipijp, 3 fragm roodbakkend glazuur, 1 witbakkend glazuur
4	2	28	1			1	HT	1		Vormeloos houten vwp, splinter?
5	1	15	1			1	HT			Splinters groengeverfd hout
6		62	1			1	KER	1		Industrieel wit, fragment v geleider
7	4	124	1			1	KER	1		Steengoed v waterfles (of rumkruik), uit profiel 1
8	2	28	1			1	KBW	1		Rodbakkend geglazuurd
9		73	1			2	KER	1		Kleipijp, fragment v rookkanaal
10		25	1			2	KER	2		1 roodbakkend geglazuurd, 1 steengoed
11		75				2	KER	3		1 fragm steengoed, 2 fragm versinterd aardewerk
12		32					TOU	2		
13		67					KER-MTL	1		Industrieel wit: geleider op smeedijzeren staaf met schroefdraad
14		7					MTL	4		1 ijzeren sleutel, 3 bronzen staafjes waarvan 1 met platte verbreding en kleine tandjes (spatel?)
15		28					MTL	1		Fragment plaatijzer
16		39					MTL	1		Dunne koperen strip
17		28					MTL	9		Verschillende metalen vwp, o.a. koperdraad, vijsje, 3 fragm plaatijzer met hout gecorrodeerd
18		7					SLK	1		
19		45					SLK	4		
20		69					MTL	1		Uitgeponsd fragmentje
21		61					MTL	1		Fragment v scharnier v koperlegering

Inventarisnr.	WP	Spoor	Vlak	Kwadrant	Profiel	Laag	Materiaal categorie	Aantal	Datering	Opmerking
22		33					MTL	2		2 zware fragmenten, mogelijk machineonderdelen
23		5					MTL	5		4 bouten, 1 mogelijk hoefijzer
24		32					MTL	1		Fragment plaatijzer
25		56					MTL	1		Vermessungspunkt, kunststof
26		56					MTL	3		1 sleutel, 1 splitpen
27		O 12					MTL	1		Koperen band
28		28					MTL	2		Spijker, klinknagel
29		47					MTL	5		1 kettingschakel, 1 spijker, 1 fragment v rasp
30		28					SLK	2		Ijzerslakken
31		23					MTL	2		2 koperen ringen met fragment touw
32		33					Bulkstaal			
33		74	2				Bulkstaal			
34		32					Bulkstaal			
35		48					Bulkstaal			
36		124					SLK			
37		28					HT			
38		78					Kunststof			
39							MTL			Ijzeren ring met serienummer
40							MTL			Ijzeren platen, onderdeel v rail
41		120					MTL			4 bronzen ringen met serienummers, 1 bronzen blokje
42	4		1			1	MTL	1		Rond vwp met schroefdraad, zamak-achtige koperleger
43	1	95	2				KBW	1		Fragm haardtegel met genretafereel, blauw, 8mm dik, 2°H18° tot 1°H19°E
44	1	78	2				MTL-HT	1		Rond vwp, koperlegering met hout aan binnenkant, deel v as v karrenwiel?
45	1	72	2				KPY	1		Deel v rookkanaal, onversierd
46	1	72	2				MTL	1		Loden schijfje, 36x8cm, zwaar gecorrodeerd, gewicht?

Inventarisnr.	WP	Spoor	Vlak	Kwadrant	Profiel	Laag	Materiaal categorie	Aantal	Datering	Opmerking
47	1	72	2				KER	1		Roodbakkend bruineglazuurd aardewerk, wandfragment, 2°H19°E
48	1	72	2				MTL	1		Koperlegering, zwaar gecorrodeerd machineonderdeel
49	1	84	2				MTL	2		Koperen schijfje, bout
50	1	78	2				Kunststof	1		Rubber? Dichtingsring of elastiek?, (2°H19°-) begin 20°E

## Verklaring Afkortingen

CODE	VORM
RH	Rechthoekig
ARH	Afgerond RH
VH	Veelhoek
TRP	Trapezium
VK	Vierkant
PLL	Parallelogram
RND	Rond
OVL	Ovaal
LIN	Lineair
ORM	onregelmatig
XXX	Onbekend

CODE	KLEUR
BE	Beige
BL	Blauw
BR	Bruin
GE	Geel
GN	Groen
GR	Grijs
OR	Oranje
PA	Paars
RO	Rood
WI	Wit
ZW	Zwart

CODE	CATEGORIE
BOT	Bot
GLS	Glas
KBW	Bouwaardewerk
KER	Aardewerk
KHL	Huttenleem
KPY	Kleipijp
KSC	Sculpturen
LEE	Leer
MHK	Houtskool
MHT	Houtmonster
MPL	Pollenmonster
MTL	Metaal
MZV	Zadenmonster
HOU	Hout
SLK	Produktieslakken
SLX	Vuursteen
STN	Natuursteen
TEX	Textiel
TOU	Touw
XXX	Overig

CODE	SEDIMENT
ZF	fijn zand
ZMF	matig fijn zand
ZMG	matig grof zand
ZG	Grof zand
ZL	Lemig zand
ZK	kleiig zand
LS	siltige leem
LZ	zandige leem
KL	lichte klei
KZ	zware klei
KLZ	lichte zanderige klei
KZZ	zware zanderige klei
VN	veen
GND	grind
U	uitgeploegd
B	verbruind
H	humeus
L	licht
S	Sterk

CODE	INSLUITSEL
AS	As
AW	Aardewerk
BMR	Botanische resten
BOT	Bot
BR	Brons
BS	Baksteen
BTO	Onverbrand bot
BTV	Verbrand bot
COP	Coproliet
FE	Ijzer/oer
FF	Fosfaat
GL	Glas
HK	Houtskool
HL	Hutteleem
HT	Hout
HUM	Humus
INH	Inhumatie
KI	Kiezels
KL	Kleibrokken
LR	Leer
MET	Metaal
MN	Mangaan
NS	Natuursteen
SC	Schelp
SL	Slakken/sintels
SLX	Vuursteen
VKL	Verbrande klei/leem
ZO	Zoden/plaggen

CODE	SPOOR
AWC	Aardewerkconcentratie
BES	Beschoeiing
BPT	Beerput/beerkelder
BRL	Brandlaag
DPR	Depressie
GBU	Bustum
GCR	Crematiegraf
GDI	Dierbegraving
GIN	Inhumatiegraf
GRA	Gracht
GRE	Greppel
HA	Haard
HAK	Haardkuil
HUK	Hutkom
KEL	Kelder
KGO	Ovale kringgreppel
KGR	Ronde kringgreppel
KGV	Vierkante kringgreppel
KL	Kuil
KS	Karrespoor
LAT	Latrine
LO	Ophogingslaag
LS	Stortlaag
MU	Muur
NAT	Natuurlijke verstoring
OV	Oven
PGK	Paalkuil met paalgat
PK	Paalkuil
PRI	Palenrij
PS	Ploegspoor
PST	Potstal
REC	Recente verstoring
SIL	Silo
SS	Spitspoor
STC	Steenconcentratie
STG	Standgreppel
VLR	Vloer
WAK	Waterkuil
WAP	Waterput
WDR	Drenkker
WG	Weg
WL	Wal

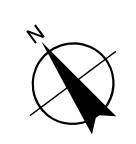
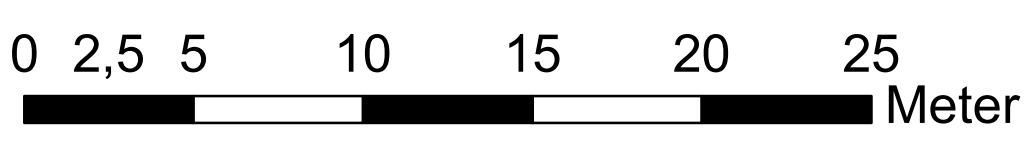
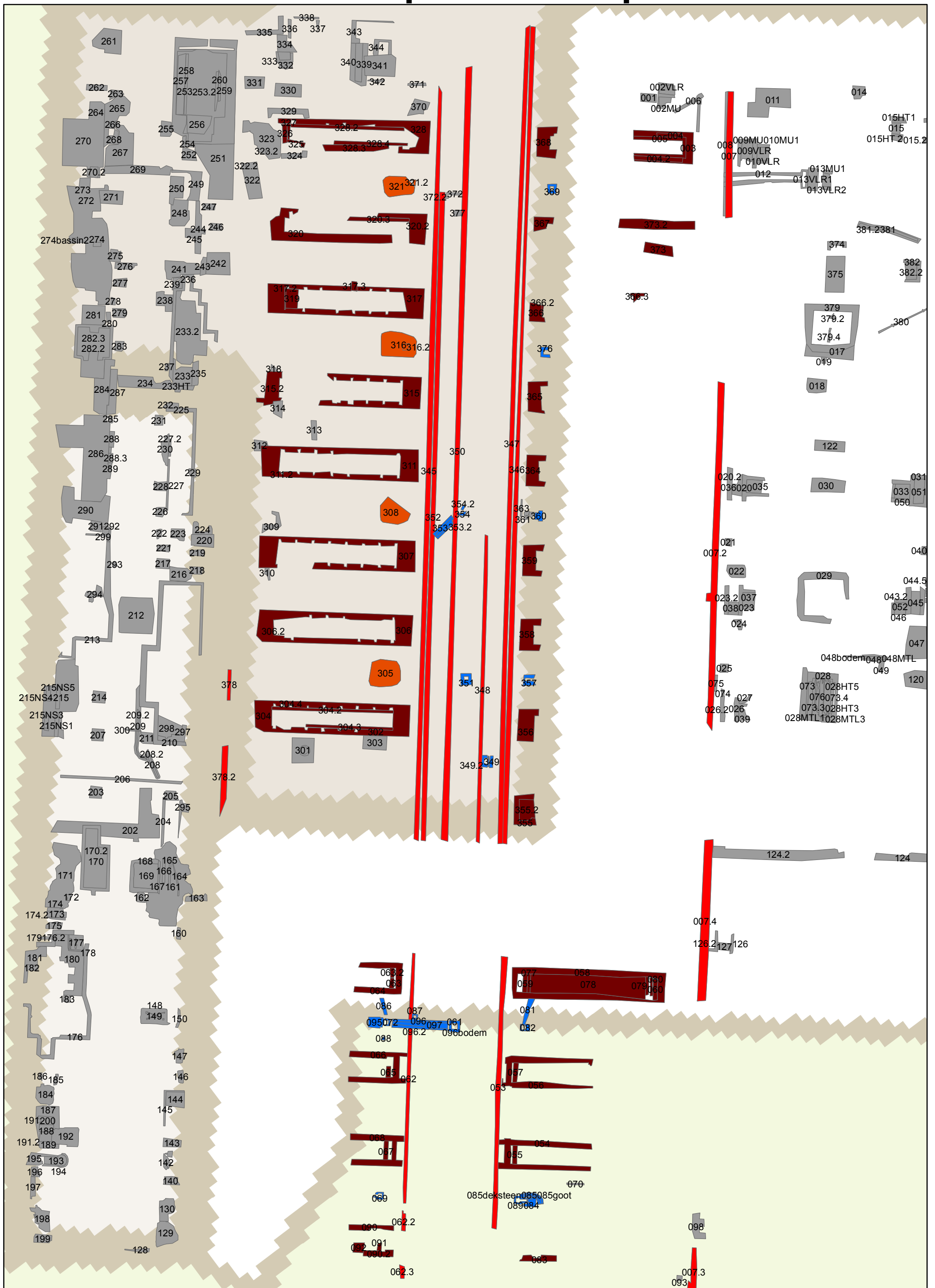




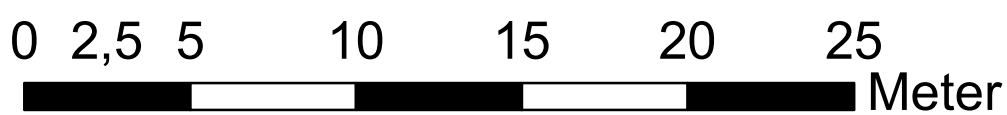
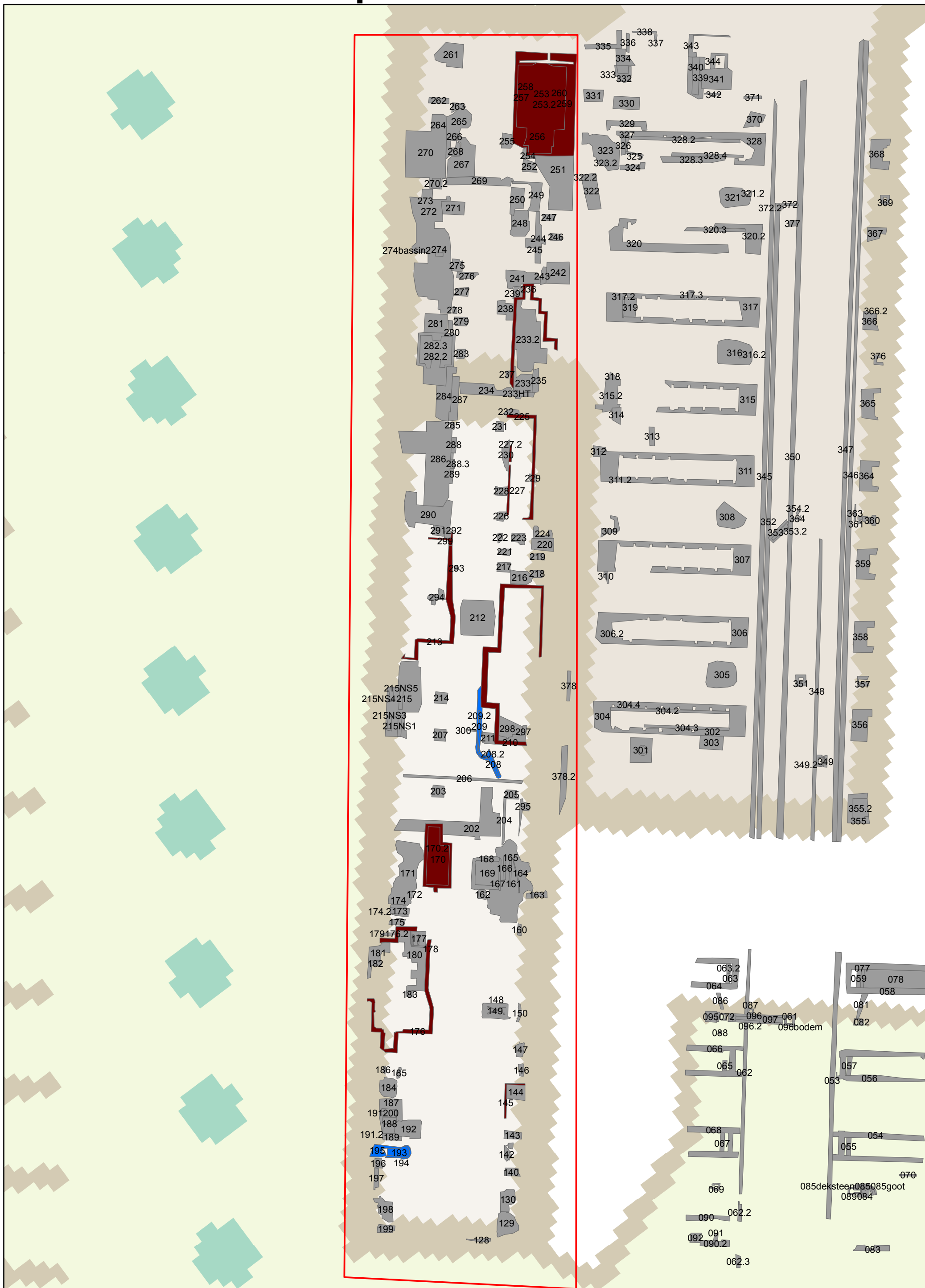


ADEDE  
SEARCH & RECOVERY

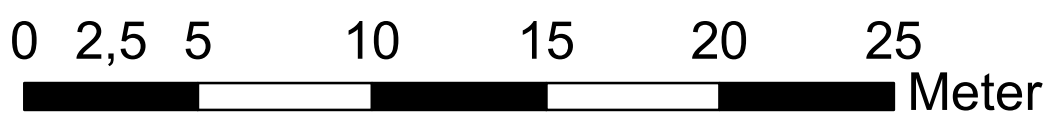
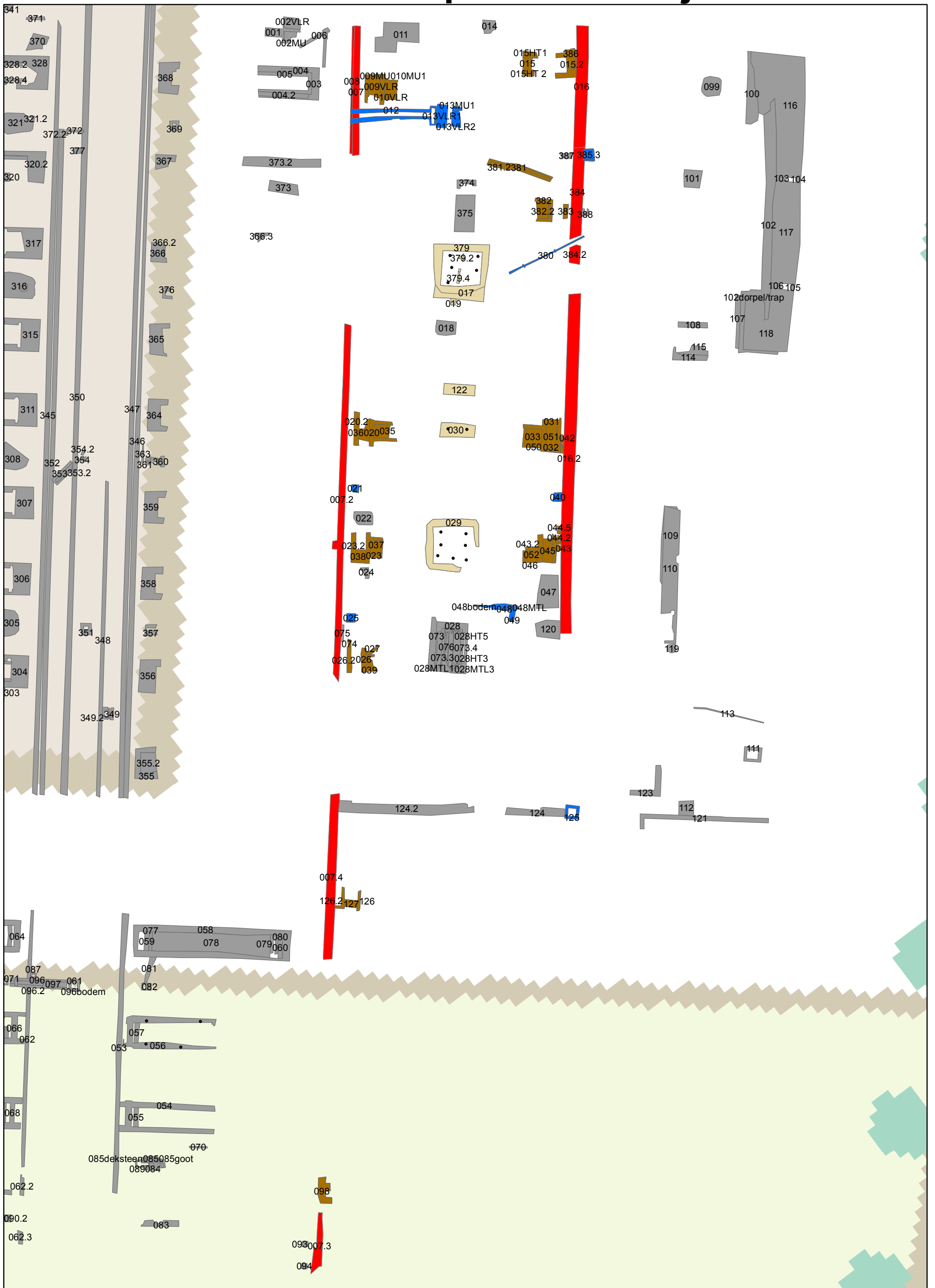
# Overzichtsplan herstelplaats



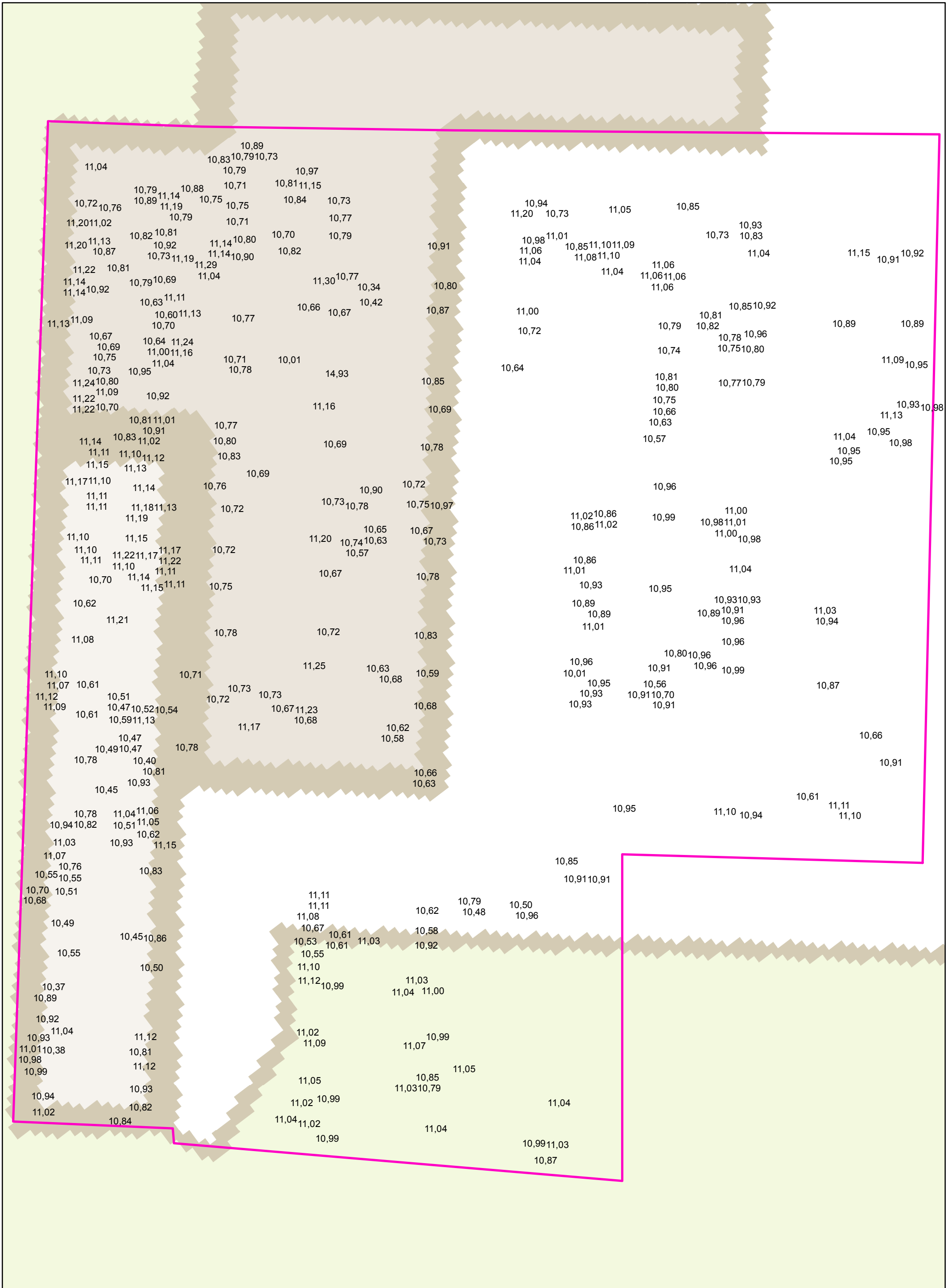
# Overzichtsplan schilderswerkhuis



# Overzichtsplan smederij



# TAW



0 3,5 7 14 21 28 35 Meter



# Allesporenkaart

