



SPOREN NAAR ANTWERPEN-ZUID



STUDIE OVER HET VROEGERE STATION ANTWERPEN-ZUID, DE VERDWENEN EN DE NIET-GEREALISEERDE SPOORLIJNEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN

Paul Jacops & Jef Van Olmen



- **SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORLIJNEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN (JAREN)**
- **EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN**
- **OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER**

*Research: PJ & JVO
Redactie: PJ & JVO*

SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

Versie 2024 09 09

Sleutelmomenten in de geschiedenis van de spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen (jaren)

1836	Het lijngedeelte Mechelen – Antwerpen-Borgerhout wordt geopend, waardoor de gehele hoofdlijn (de latere lijn 25) van Antwerpen naar Brussel in dienst komt. Later zal de benaming van het station wijzigen (zie hieronder).
1843	Het goederenstation Gare Principale aan de (nu gedempte) Ankerrui komt in dienst, als eindpunt van de spoorverbinding met Duitsland (Keulen) via Mechelen, Leuven en Luik.
1864	De lijn Antwerpen – Lier komt in dienst; tot in 1898 geëxploiteerd door de Grand Central Belge.
1859 – 1875	Bouw van de Brialmontforten. Ontstaan en eerste stappen tot uitvoering van een project om op de plaats van de Zuidercitadel in Antwerpen een spoorwegstation voor reizigers en goederen te bouwen en een spoorlijn aan te leggen van Antwerpen-Zuid naar Mechelen en Brussel als ontlasting van de klassieke lijn uit 1836, de latere lijn 25.
1875 – 1876	Het lijngedeelte Oude-God – Boom van de lijn Antwerpen-Borgerhout – Boom en de verbindingsboog tussen Kontich-West en Kontich (het latere Kontich-Dorp en Kontich-Kazernen) komen in dienst; in 1875 voor goederen, in 1876 voor reizigers.
1878	Opening van de fortенlijн Mortsel – Wilrijk – Hoboken – Antwerpen-Zuid en van het eerste voorlopige station Antwerpen-Zuid. De lijn sluit in Mortsel Oude-God met een spoordriehoek aan op de hoofdlijn Antwerpen – Brussel (lijn 25).
1879	De naam van het station Antwerpen-Borgerhout wijzigt in Antwerpen-Oost.
	Het lijngedeelte Hoboken – Boom van de lijn Antwerpen-Zuid – Boom komt in dienst. Boom is een kopstation. Ten noorden van Fort 8 komt er een verbindingsboog tussen de fortенlijн en de nieuwe lijn richting Boom. Deze verbindingsboog werd vóór de Eerste Wereldoorlog opgebroken; wanneer precies is niet bekend.
1881	De lijngedeelten Boom – Willebroek – Londerzeel-Oost en Boom – Puurs van de lijnen Antwerpen-Zuid – Boom – Aalst-Noord en Antwerpen-Oost – Boom – Dendermonde komen in dienst. Boom is geen kopstation meer.
1894	Opening van het eerste deel van de lijn van Antwerpen-Zuid naar Mechelen en Brussel, het lijngedeelte van Antwerpen-Zuid tot aan de fortенlijн in Wilrijk.
1899	De benaming van het station Antwerpen-Oost wijzigt in Antwerpen-Centraal.
1903	Het nieuwe prestigieuze station Antwerpen-Zuid komt in dienst.
1907	De hele spoorlijn van Antwerpen-Zuid naar Mechelen en Brussel via Waarloos komt in dienst. De lijn dient vooral om de goederentreinen naar het noorden en het zuiden van Antwerpen (en terug) te laten rijden.
	In Wilrijk en Kontich wordt de nieuwe spoorlijn ingegraven. Er ontstaan ongelijkgrondse kruisingen met de fortенlijн in Wilrijk en de lijn Antwerpen-Centraal – Oude-God – Boom in Kontich. Beide gemeenten worden voortaan doorsneden door een ‘diepe route’. In Wilrijk wordt een spoorwegknooppunt aangelegd dat eerst in 1909 volledig afgewerkt is. In Kontich komt er een verbindingsboog tussen de nieuwe lijn en de lijn Antwerpen-Centraal – Oude-God – Boom.
1908	Op de klassieke lijn (lijn 25) komt door de indienstname van de volledige lijn via Waarloos mét de knooppunten van Wilrijk en Kontich capaciteit vrij, zodat er nieuwe sneltreinen, de zgn. ‘bloktreinen’ kunnen rijden tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Noord.
1912	De fortенlijн wordt met een brug over de hoofdlijn Antwerpen – Brussel (lijn 25) gevoerd en met een spoordriehoek aangesloten op de lijn Antwerpen-Centraal – Lier. De noordelijke boog van de spoordriehoek van de fortенlijн met de lijn 25 wordt opgebroken.

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

Versie 2024 09 09

1914	Aanleg, in september en begin oktober, van een strategische spoorlijn van Boom-Krekelenberg via Duffel en Lier naar Stabroek, met het oog op de bevoorrading van de buitenste fortengordel van de vesting Antwerpen. Na de val van Antwerpen maakten de Duitsers zelf gebruik van de lijn.
WO I – 1920	Tijdens de Eerste Wereldoorlog wordt de lijn van Waarloos tussen Antwerpen-Zuid en Mechelen opgebroken, behalve de militaire aansluitingen van Fort 6 en van het Wilrijkse Plein. De lijn van Waarloos wordt na de oorlog weer aangelegd en komt in 1920 in dienst.
1930	Het baanvak Oude-God – Kontich-Dorp van de lijn Antwerpen-Centraal – Boom gaat buiten dienst en wordt opgebroken. Als compensatie wordt het eerder opgebroken lijngedeelte Kontich-Dorp – Kontich-Kazernen heraangelegd.
tweede helft jaren twintig – 1935	Tussen Mechelen / Mechelen-Nekkerspoel en Berchem wordt naast lijn 25 een nieuwe lijn aangelegd (de zgn. ‘trage lijn’ of ‘verdubbelingslijn’, de latere lijn 27). In Mortsel komt er een nieuw spoorwegknooppunt nabij de luchthaven van Deurne. Vanaf de grens van Hove met Mortsel tot aan het knooppunt Mortsel loopt de nieuwe lijn via een boog rond het centrum van Mortsel (Sint-Benedictus). De noordelijke boog van de spoordriehoek die de fortenlijn verbond met de lijn Antwerpen-Centraal – Lier, wordt opgebroken en de lijn wordt met een brug over de lijn Antwerpen-Centraal – Lier gevoerd om aan te sluiten op de nieuwe ‘trage lijn’ ter hoogte van de luchthaven van Deurne. Ook in Sint-Katelijne-Waver ontstaat er een nieuw spoorwegknooppunt. Het tot dan toe nog niet-gerealiseerde lijngedeelte tussen de vertakking Elzestraat en de vertakking Duivenstraat van de lijn via Waarloos wordt aangelegd, zodat de lijn van Waarloos verbonden blijft met het station Mechelen. Lijn 25 wordt vernieuwd en geëlektrificeerd.
1935	Op de klassieke lijn (lijn 25) rijden vanaf 1935 uitsluitend directe elektrische (reizigers)treinen tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Noord (H/T), waarvan de meeste stoppen in Mechelen.
1937	Het lijngedeelte Antwerpen-Zuid – knooppunt Wilrijk van de lijn Antwerpen-Zuid – Mechelen/Muizen – Brussel-Noord gaat buiten dienst en wordt opgebroken.
	Het lijngedeelte Duffel – Lier van de strategische spoorlijn uit 1914 gaat buiten dienst en wordt daarna opgebroken. De treinen van Lier naar Duffel (en terug) rijden voortaan via een nieuwe verbindingsboog (lijn 13/1) tussen lijn 13 Lier – Kontich-Kazernen en lijn 27.
1939	Op de klassieke lijn (lijn 25) rijden nu ook elektrische stoptreinen (‘omnibustreinen’).
1950	Elektrificatie van de verdubbelingsspoorlijn (de ‘trage lijn’) tussen Antwerpen-Noord / Antwerpen-DS, sectie Stocatra tot Mortsel (vertakking Liersesteenweg) en tussen Mortsel (vertakking Liersesteenweg) en Sint-Katelijne-Waver, en het lijngedeelte tussen de vertakking Sint-Katelijne-Waver/vertakking Otterbeek en het rangeerstation Muizen.
begin jaren vijftig	Het belang van de spoorlijn via Waarloos en de goederen- en rangeerstations Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Kiel vermindert door de definitieve verschuiving van de havenactiviteiten van het zuidelijke naar het noordelijke havengebied.
1952	Een nieuwe spoorboog tussen de fortenlijn en de lijn Antwerpen – Hemiksem – Boom ten zuiden van Fort 8 komt in dienst (lijn 52/1).
	De lijn Kontich-Kazernen – Kontich-Dorp – Boom gaat buiten dienst en wordt opgebroken, behalve het emplacement van Kontich-Dorp.
1954	Kaalslag in het reizigersverkeer naar/van Antwerpen-Zuid. ’s Morgens en in de late namiddag rijden er nog maar een paar spitsuurtreinen naar/van Antwerpen-Zuid; alle andere reizigerstreinen worden vervangen door bussen.
1957	Elektrificatie van het lijngedeelte van Berchem via het station Mortsel tot aan het knooppunt Mortsel (vertakking Liersesteenweg).

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

Versie 2024 09 09

1958	Afschaffing in Sint-Katelijne-Waver van het lijngedeelte vertakking Elzestraat – vertakking Duivenstraat van de lijn via Waarloos naar Muizen en Mechelen. Hierdoor kon vanuit Antwerpen-Zuid niet meer rechtstreeks via Mechelen naar Brussel (en omgekeerd) worden gereden.
1959	Elektrificatie van het lijngedeelte van lijn 27 tussen de vertakking Sint-Katelijne-Waver/vertakking Otterbeek en het nieuw gebouwde station Mechelen.
1965	Het monumentale stationsgebouw van Antwerpen-Zuid wordt afgebroken. De sporen van het reizigersstation blijven nog enkele jaren in dienst.
1968	Door de aanleg van de Antwerpse Ring, de ringspoorlijn (de zgn. 'vestinglijn') en de Kennedytunnel moeten de meeste spoorbundels en de sporen van het reizigersstation van Antwerpen-Zuid verdwijnen. In 1968 is er enkele maanden een tijdelijk kopstation aan de Emiel Vloorsstraat in gebruik, tot de treinen via een nieuw aangelegde spoorboog het nieuwe doorgaande station Antwerpen-Zuid aan de vestinglijn kunnen bereiken.
1969 en begin jaren zeventig	Definitieve buitendienststelling van de spoorlijn via Waarloos, de fortenlijn en het rangeerstation Antwerpen-Zuid.
	In 1970 wordt een klokvaste reizigersdienst ingevoerd tussen Antwerpen-Centraal en Boom via het nieuwe doorgangstation Antwerpen-Zuid aan de vestinglijn.
	Aan de twee uiteinden van de fortenlijn blijven nog enkele jaren lokale goederentreinen rijden. In Antwerpen-Kiel is er nog een bescheiden goederenactiviteit, met bediening van enkele bedrijven en de Scheldekaaien.
1973	Definitief einde van de bediening van het oostelijk deel van de fortenlijn (goederenkoer van Luithagen).
1978	Definitief einde van de bediening van het westelijk deel van de fortenlijn (firma Henschel (Fort 7)).
1980	Officiële buitendienststelling van het laatste lijngedeelte van de fortenlijn tussen de vertakking Hoboken en de firma Henschel.
1980	Elektrificatie van lijn 52 Antwerpen-Zuid – Boom.
1981	Elektrificatie van het lijngedeelte tussen het knooppunt Mortsel en Lier (lijn 15).
1982	Elektrificatie van lijn 13 Lier – Kontich.
1998	Elektrificatie van het lijngedeelte Boom – Puurs van lijn 52.
2012	Laatste bediening Scheldekaaien (firma Mexico Natie).
2017	Laatste bediening van een firma op 'Petroleum-Zuid' aan de d'Herbouvillekaai (Alca Petroleum Company).

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

Evolutie van het spoorwegnet ten zuiden van Antwerpen

(zonder industriespoorlijnen en aansluitingssporen van bedrijven en forten)

(voor gemeentenamen wordt de hedendaagse schrijfwijze gebruikt)

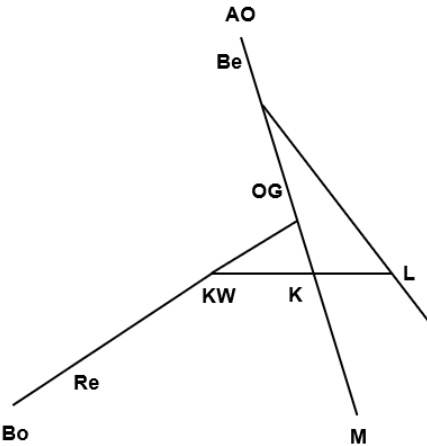
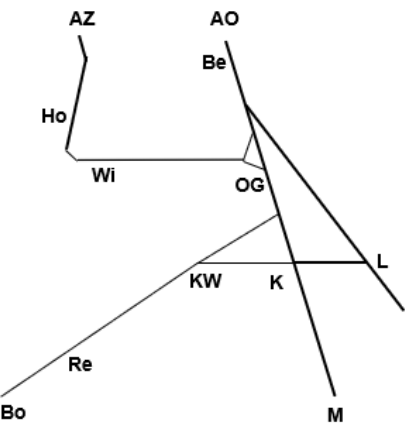
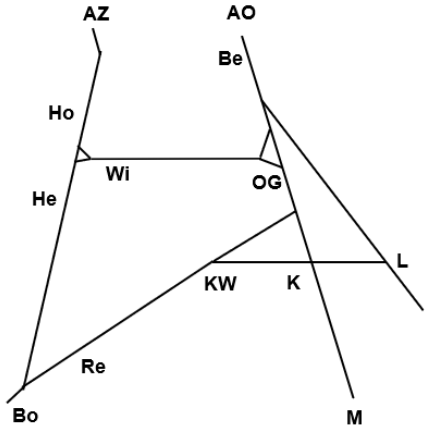
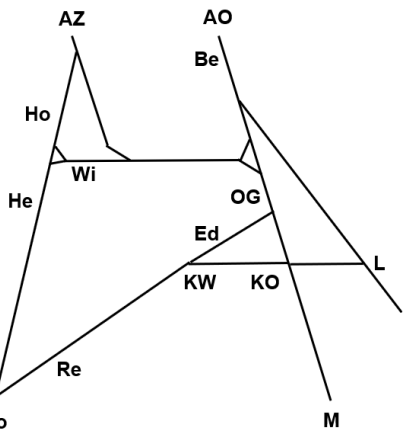
AC = Antwerpen-Centraal	Ho = Hoboken	L = Lier
AO = Antwerpen-Oost (tot 1879 Antwerpen - Borgerhout, vanaf 1899 Antwerpen-Centraal)	KD = Kontich-Dorp	Lui = Luithagen
AZ = Antwerpen-Zuid	KW = Kontich-West (vanaf 1903 Kontich-Dorp)	OG = Oude-God
Be = Berchem	K = Kontich (vanaf 1885 Kontich-Oost, vanaf 1903 Kontich-Kazernen, vanaf 1974 Kontich en vanaf 2016 Kontich-Lint)	M = Mechelen (of Mechelen-Nekkerspoel)
Bo = Boom	KK = Kontich-Kazernen	Re = Reet
BoKr = Boom-Krekelenberg	KMo = Kontich-Molenstraat	Wa = Waarloos
Du = Duffel	KNL = Kontich – Nieuwe Lei	Wi = Wilrijk
Ed = Edegem	KO = Kontich-Oost	WiM = Wilrijk-Molenveld
He = Hemiksem		

Omvang van het net in **1876, 1878, 1879, 1894, 1907, 1912, 1920, 1930, 1937, 1952, 1970, 1980**.

Meer informatie over de evolutie van het spoorwegnet is te vinden in de **afzonderlijke hoofdstukken over de fortenlijn (Hoboken – Wilrijk – Mortsel), de lijn van Waarloos (Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen) en de lijn Oude-God – Kontich-Dorp – Boom**.

SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

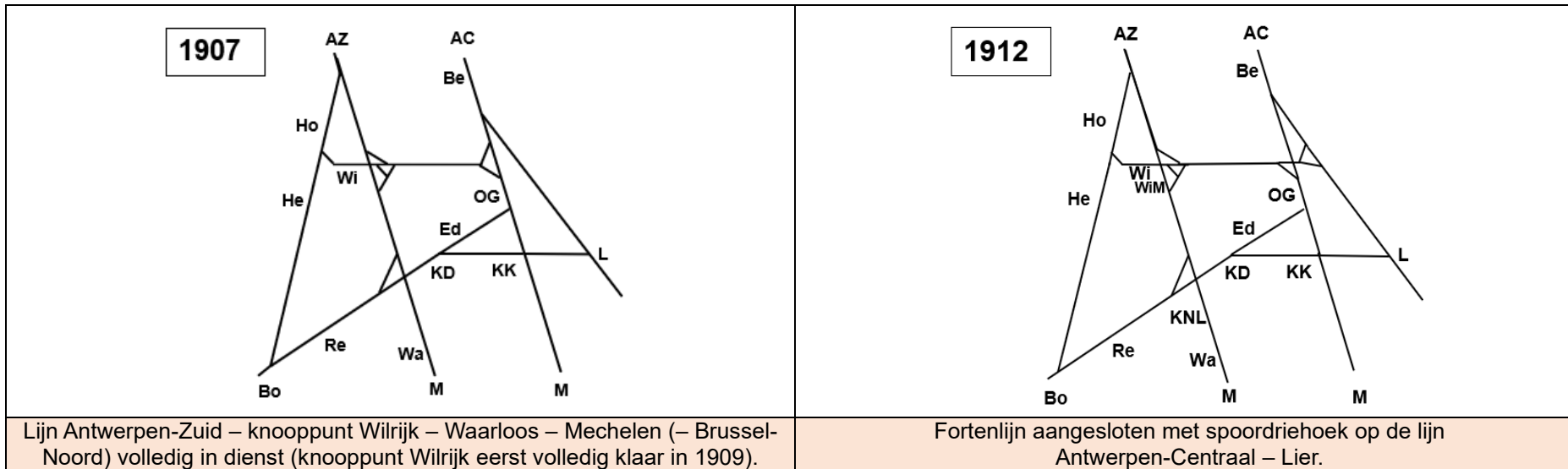
Versie 2024 09 09

<div data-bbox="369 236 481 295" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1876</div> 	<div data-bbox="1310 263 1422 319" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1878</div> 
<p>Lijngedeelte Oude-God – Boom van de lijn Antwerpen-Oost (het latere Antwerpen-Centraal) – Boom in dienst.</p>	<p>Fortenlijn en eerste station Antwerpen-Zuid in dienst.</p>
<div data-bbox="380 813 481 869" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1879</div> 	<div data-bbox="1321 813 1433 869" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1894</div> 
<p>Lijngedeelte Hoboken – Boom van de lijn van Antwerpen-Zuid – Boom in dienst.</p>	<p>Lijngedeelte Antwerpen-Zuid – knooppunt Wilrijk van de toekomstige lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen (– Brussel-Noord) in dienst.</p>

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

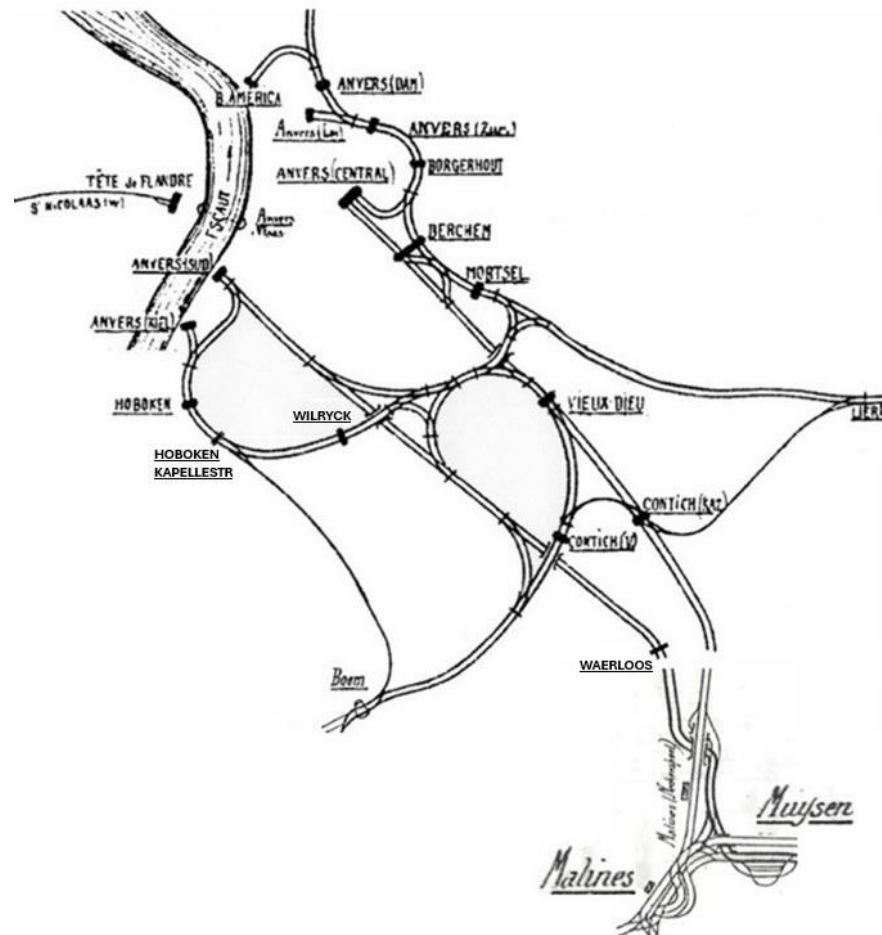
SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

Versie 2024 09 09



Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

1914

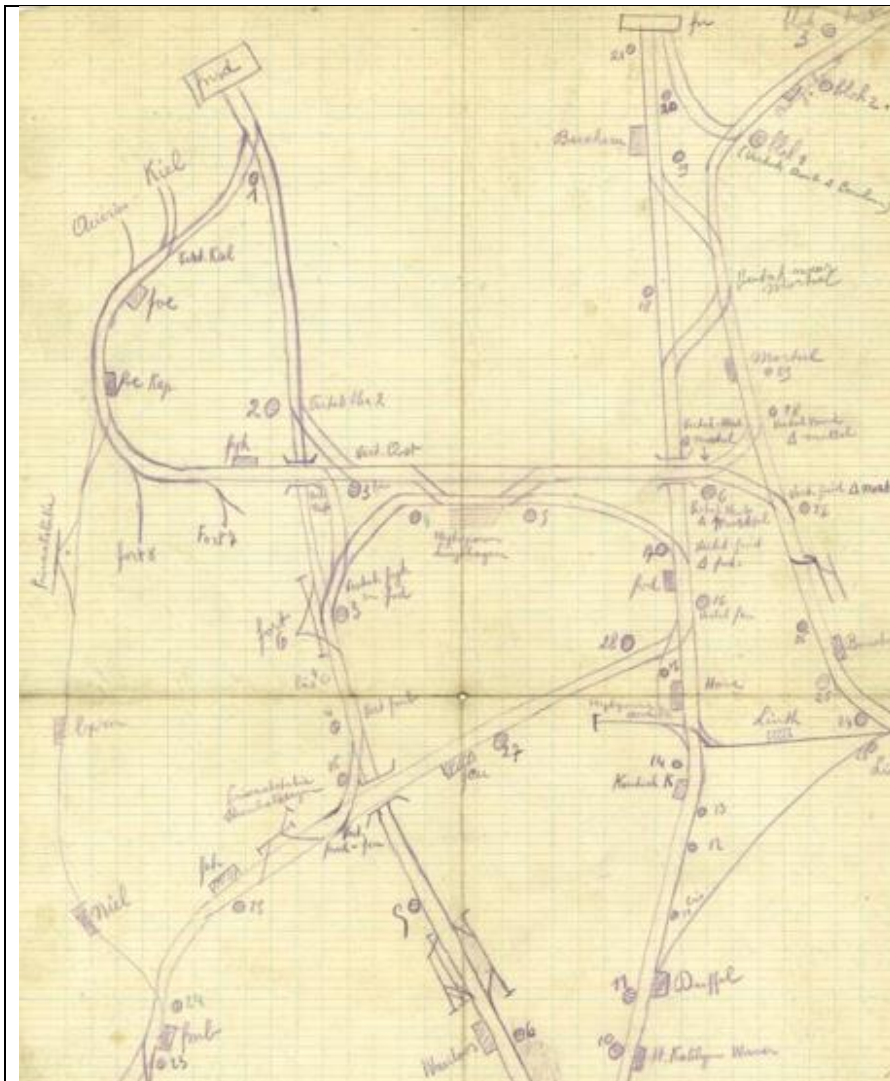


Het spoorwegnet ten zuiden van Antwerpen bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914. Alle lijnen zijn dubbelsporig, behalve Hoboken-Kapellestraat – Boom, de verbindingsboog tussen Kontich-Dorp en Kontich-Kazernen en Kontich-Kazernen – Lier.
Kaartje: Lignes de la Belgique – Carnet de Marches-types, 1915 (bewerkt).

SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

Versie 2024 09 09

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin-bottom: 10px;">1920</div> <p>The diagram for 1920 shows a railway network with stations labeled AZ, AC, Be, Ho, He, Wi, OG, Ed, KD, KK, L, Du, Re, Wa, Bo, M, and M. The network is a complex web of lines connecting these stations.</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin-bottom: 10px;">1930</div> <p>The diagram for 1930 shows a similar railway network to 1920, but with the addition of station KMo and the removal of station Ed. The connections between stations have also changed.</p>
<p>Lijngedeelte (verbindingsboog) Kontich-Dorp – Kontich-Kazernen buiten dienst en opgebroken. Lijngedeelte Duffel – Lier van de strategische lijn van 1914 in dienst.</p>	<p>Lijngedeelte Kontich-Dorp – Kontich-Kazernen terug in dienst. Lijngedeelten Oude-God – Kontich-Dorp en Oude-God – Luithagen buiten dienst en daarna opgebroken.</p>



Tweede helft jaren twintig

Schets van het spoorwegnet ten zuiden van Antwerpen, tweede helft jaren twintig.

Alle spoorlijnen zijn nog in dienst, inclusief de lijn Duffel – Lier.

De verbindingsboog tussen Kontich-Kazernen en Kontich-Dorp is nog niet terug aangelegd; in Kontich-Kazernen ligt enkel een uitwijkspoor, waarschijnlijk een uittrekspoor voor de bediening van de kazerne.

In Luithagen is de fortlijn opgehoogd; er liggen vier sporen op de spoorberm; de stopplaats Luithagen is nog niet in dienst.

Document: NMBS Train World Heritage.

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

Versie 2024 09 09

1937	1952
<p>Lijngedeelte Antwerpen-Zuid – knooppunt Wilrijk van de lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen (– Brussel-Noord) buiten dienst en daarna opgebroken. Verdubbelingslijn (de zgn. ‘trage lijn’, de toekomstige lijn 27) naast de elektrische lijn 25 in dienst. Nieuw spoorwegknooppunt Mortsel in dienst. Aansluiting van noordelijke boog van de driehoek van de fortenlijn met de lijn Antwerpen – Lier buiten dienst en vervangen door een aansluiting op de verdubbelingslijn, de latere lijn 27A. Lijn Duffel – Lier buiten dienst en daarna opgebroken. Verbindingsboog van lijn 27 met lijn 13 (lijn 13/1) naar Lier in dienst.</p>	<p>Lijn Boom – Kontich-Dorp – Kontich-Kazernen buiten dienst en opgebroken, behalve stationemplacement van Kontich-Dorp en de verbindingsboog met de lijn van Waarloos. Nieuwe verbindingsboog (lijn 52/1) tussen de lijn Antwerpen-Zuid – Boom en de fortenlijn in dienst.</p>

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

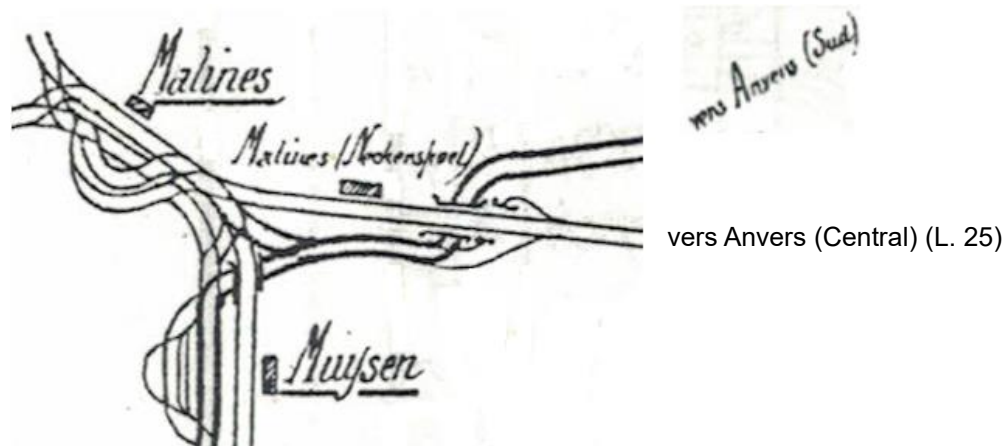
Versie 2024 09 09

<p>1970</p>	<p>1980</p>
<p>Lijn via Waarloos en fortenlijn buiten dienst en opgebroken, behalve twee korte lijngedeelten van de fortenlijn (westelijk deel: bediening firma Henschel (Fort 7) en oostelijk deel: bediening goederenkoer Luithagen). Lijngedeelte tussen Antwerpen-Kiel en het kopstation Antwerpen-Zuid buiten dienst en opgebroken. Nieuw lijngedeelte tussen Antwerpen-Kiel en het nieuw doorgangsstation Antwerpen-Zuid op de nieuwe ringspoorlijn (vestinglijn).</p>	<p>Resterende lijngedeelten van de fortenlijn buiten dienst. Laatste trein naar Luithagen in 1973 en laatste trein naar firma Henschel in 1978. Lijngedeelte Hoboken – Henschel officieel buiten dienst in 1980; daarna verdwenen de sporen.</p>

Kaartjes: Jef Van Olmen.

Aansluiting van de lijn van Waarloos op de lijn Antwerpen – Brussel (lijn 25) vóór de indienstneming van de ‘trage lijn’ (de latere lijn 27) tussen Antwerpen en Mechelen.

Situatie vanaf 1907 tot
tweede helft jaren twintig



De lijn van Waarloos was via Mechelen-Nekkerspoel verbonden met lijn 25 (en andere lijnen) in het station van Mechelen. Er was ook een verbinding met Muisen en Leuven, vooral belangrijk voor het goederenverkeer.

Kaartje: Lignes de la Belgique – Carnet de Marches-types, 1915 (bewerkt).

Aansluiting van de lijn van Waarloos op de verdubbelingslijn Antwerpen – Brussel (de latere lijn 27).

Situatie na de aanleg van de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel

Y Elzestraat →

Y Duivenstraat →

--- = In dienst tweede helft jaren twintig, afgeschaft in 1958

WAARLOOS

DUFFEL

KATELIJNE WEVER

Verf. Otterbeek

Verf. Katrijne Waver

Verf. Elzenstraat

Verf. Vrouwvliet.

Verf. Dairrenstraat.

MECHELEM (Nachtenpaal)

MECHELEM

MUIZEN (Vorming)

Door de aanleg van de nieuwe verdubbelingslijn, de zgn. 'trage lijn' Antwerpen – Mechelen – Brussel dreigde de lijn van Waarloos haar bestaande verbinding met het station Mechelen te verliezen (zie het kaartje op de voorgaande blz.). Tussen de vertakkingen Elzestraat en Duivenstraat werd in de tweede helft van de jaren twintig een nieuw baanvak aangelegd op een reeds bestaande spoorbedding, waardoor de lijn van Waarloos verbonden werd met de nieuwe trage lijn en zo haar verbinding met het station Mechelen behield. Deze verbinding werd afgeschaft in 1958. De trage lijn (de latere lijn 27) kwam tussen Mechelen en Kontich-Kazernen in dienst in 1931 en tussen Kontich-Kazernen en Antwerpen in 1933. Lijn 25 (het zgn. 'snelspoor', de gearceerde lijn op het kaartje) werd vernieuwd en geëlektrificeerd. In 1935 reden de eerste elektrische treinen. Het spoorwegknooppunt ten noorden van Mechelen (Sint-Katelijne-Waver) telde ook (en telt nog steeds) drie andere vertakkingen, nl. de Y Sint-Katelijne-Waver, de Y Otterbeek en de Y Vrouwvliet.

Document: verzameling NMBS Train World Heritage.

Overzicht van de verdwenen stations, haltes en stopplaatsen voor reizigersverkeer

De Belgische Staatsspoorwegen maakten een onderscheid tussen stations, haltes en stopplaatsen. **Stations** hadden een geregelde treindienst voor reizigers en beschikten over het algemeen ook over infrastructuur voor het goederenverkeer. Er was een ontvangstgebouw met een loket, een bureau en een (of meer) wachtzaal(en). In het ontvangstgebouw, of in een apart gebouw, bevond zich een woning voor de stationschef. In functie van de belangrijkheid waren de stations ingedeeld in categorieën. **Haltes** hadden eveneens een geregelde treindienst voor reizigers, maar er was geen infrastructuur voor het

goederenverkeer; ze beschikten slechts over een eenvoudig haltegebouw met een bureau/loket en een kleine wachtzaal. **Stopplaatsen** lagen meestal bij overwegen en beschikten in het beste geval over een klein gebouwtje of een eenvoudige schuilplaats voor de reizigers, bv. de kast van een oud buiten dienst gesteld rijtuig. Treinkaartjes moest men in de trein kopen. Er waren ook bewaakte stopplaatsen waar men tijdens de – beperkte – diensturen treinkaartjes kon kopen naar een klein aantal bestemmingen. Bron: **Stationsarchitectuur in België, deel I en deel II**, door H. De Bot, uitg. Brepols, 2002-2003.

Stations, haltes en stopplaatsen op de verdwenen spoorlijnen (huidige schrijfwijze gemeentenamen)

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Antwerpen (Zuid) (<i>kopstation</i>)- Antwerpen (Zuid – Kaai)- Boom (Krekelenberg)- Edegem- Fort 4, Fort 5, Fort 6, Fort 7, Fort 8 (<i>militaire stopplaatsen</i>)- Kontich (Molenstraat)- Kontich (West) / Kontich (Dorp) | <ul style="list-style-type: none">- Kontich (Nieuwe Lei)- Luithagen- Reet- Waarloos- Wilrijk- Wilrijk (Molenveld) |
|--|--|

Andere verdwenen stations, haltes en stopplaatsen die niet op de verdwenen spoorlijnen lagen (huidige schrijfwijze gemeentenamen)

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Antwerpen (Waas) | <ul style="list-style-type: none">- Hoboken (Kapelstraat) |
|--|---|

Vroegere overstapstations (nog bestaand):

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Boom- Kontich (Oost) / Kontich (Kazernen), het huidige Kontich-Lint | <ul style="list-style-type: none">- Oude-God |
|--|--|

Opmerkingen:

- de toevoegingen 'Zuid', 'West', 'Dorp', enz. worden in dit hoofdstuk tussen haakjes weergegeven, zoals in de toenmalige reisgidsen gebruikelijk was; elders in deze studie worden koppeltokens gebruikt (bv. 'Kontich-Kazernen') om de leesbaarheid van de teksten te vergemakkelijken;
- in de teksten wordt het woord 'stations' gebruikt om stations, haltes en stopplaatsen in het algemeen aan te duiden; het is mogelijk dat het statuut van een station, halte of stopplaats in de loop der jaren wijzigde (een station kon bv. 'gedegradeerd' worden tot een halte of een eenvoudige stopplaats).

SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

Versie 2024 09 09

Overzicht van de verdwenen stations, haltes en stopplaatsen voor reizigersverkeer ten zuiden van Antwerpen

(rangschikking op basis van de oorspronkelijke benaming)

Oorspronkelijke benaming(en)	Gewijzigde benaming(en)	Telegrafische afkorting	Opening voor reizigersverkeer	Sluiting voor reizigersverkeer	Opmerkingen (reizigersverkeer)
Anvers (Sud) Antwerpen (Zuid)	-	FNSD/ FNZD	10/07/1878	02/02/1968	Het monumentale kopstation werd afgebroken in 1965, maar de perronsporen bleven nog in dienst. De laatste trein vertrok er op vrijdag 02/02/1968. Op 05/02/1968 kwam een voorlopig eindstation in dienst aan de Emiel Floorsstraat, dat in gebruik bleef tot 15/07/1968, waarna de treinen konden doorrijden naar het nieuwe station Antwerpen-Zuid op de Antwerpse ringspoorlijn; vanaf 27/09/1970 reden de treinen door naar Antwerpen-Centraal.
Anvers (Sud-Quais) Antwerpen (Zuid-Kaai) (aanhorigheid van Antwerpen-Zuid)	-	-	19/05/1884	WO II	Gesloten tijdens WO II; nadien niet meer heropend; enkel voor bootreizigers naar/van Harwich en gedurende enkele jaren vóór WO I ook Grimsby.
Anvers (Waes) Antwerpen (Waas) (aanhorigheid van Tête de Flandre / Vlaamsch Hoofd)	-	-	26/02/1845	01/04/1934	<i>Dit station lag aan de rechteroever van de Schelde, maar niet aan een van de verdwenen lijnen</i>
Boom (Krekelenberg) (stopplaats, beheerd door Boom)	-	-	04/02/1934	WO II	Niet te verwarren met de stopplaats Krekelenberg op lijn 52, open voor reizigersverkeer tussen 03/06/1973 en 03/06/1984
Contich (Molenstraat) (stopplaats, beheerd door Contich (Dorp))	vanaf 01/02/1938: Kontich (Molenstraat)	-	05/10/1930	WO II	Gesloten tijdens WO II; nadien niet meer heropend

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

Versie 2024 09 09

Oorspronkelijke benaming(en)	Gewijzigde benaming(en)	Telegrafische afkorting	Opening voor reizigersverkeer	Sluiting voor reizigersverkeer	Opmerkingen (reizigersverkeer)
Contich (Nieuwe Lei) (stopplaats, beheerd door Contich (Dorp))	-	-	01/10/1911	WO I	Gesloten tijdens WO I (spoorlijn opgebroken); nadien niet meer heropend
Contich (Ouest) Contich (West)	vanaf 16/03/1903: Contich (Village) Contich (Dorp) , vanaf 01/02/1938: Kontich (Dorp)	FCU	23/01/1876	05/10/1952	-
Edeghem (stopplaats, beheerd door Oude-God)	-	MDG	20/04/1885	05/10/1930	
Fort 4 (militaire stopplaats)	-	-	22/07/1886	WO I	Tijdens WO I gesloten; daarna niet meer heropend
Fort 5 (militaire stopplaats)	-	-	15/04/1880	01/05/1920	Verplaatst in 1886; na WO I heropend op 15/01/1919
Fort 6 (militaire stopplaats)	-	-	22/07/1886	01/05/1920	Na WO I heropend op 15/01/1919
Fort 7 (militaire stopplaats)	-	-	22/07/1886	01/05/1920	Na WO I heropend op 15/01/1919
Fort 8 (militaire stopplaats)	-	-	15/04/1880	01/05/1920	Na WO I heropend op 15/01/1919
Hoboken (Rue de la Chapelle) Hoboken (Kappellestraat)	Vanaf 1948 (?) Hoboken (Kapelstraat) Vanaf 26/05/1974 Hoboken	FOE	06/10/1894	26/09/1993	Gesloten op 03/06/1984; heropend op 29/05/1988 <i>(strikt genomen lag deze stopplaats niet op een van de verdwenen lijnen)</i>
Luythaegen (stopplaats, beheerd door Mortsel)	Vanaf 01/02/1938: Luithagen	?	04/02/1934	02/06/1957	Gesloten tijdens eerste jaren WO II; heropend op 17/05/1943, opnieuw gesloten op 03/07/1944, heropend op 05/10/1952
Reeth (halte, beheerd door Contich (West))	Vanaf 01/02/1938: Reet	FEH	23/01/1876	05/10/1952	-

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

SLEUTELMOMENTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE VERDWENEN LIJNEN, EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGNET EN OVERZICHT VAN DE VERDWENEN STATIONS, HALTES EN STOPPLAATSEN VOOR REIZIGERSVERKEER

Versie 2024 09 09

Oorspronkelijke benaming(en)	Gewijzigde benaming(en)	Telegrafische afkorting	Opening voor reizigersverkeer	Sluiting voor reizigersverkeer	Opmerkingen (reizigersverkeer)
Waerloos (halte, beheerd door Contich (Dorp))	Vanaf 01/02/1938: Waarloos	MOO	10/04/1907	WO II	Gesloten tijdens WO I (spoorlijn opgebroken); heropend op 01/06/1924
Wilryck	Vanaf 01/02/1938: Wilrijk	FYK	10/07/1878	02/06/1957	Gesloten tijdens WO II; heropend op 05/10/1952
Wilryck (Molenveld) (stopplaats, beheerd door Wilryck)	-	-	01/10/1911	WO I	Gesloten tijdens WO I (spoorlijn opgebroken); nadien niet meer heropend

Voor meer informatie over de stations, hun ligging, gebouwen, sporenplannen, reizigerstreinen bij aankomst en vertrek, enz. wordt verwezen naar de hoofdstukken over de betrokken spoorlijnen en over het reizigersverkeer over de verdwenen spoorlijnen.

Elders in deze studie wordt ook aandacht besteed aan de twee goederen- en rangeerstations die verdwenen zijn, nl. **Antwerpen (Zuid)** en **Antwerpen (Kiel)**.

Bronnen: de gegevens over de opening en de sluiting van de stations, haltes en stopplaatsen zijn gebaseerd op informatie uit de archieven van wijlen Hans de Herder en Jean-Pierre Schenkel (zie o.a. www.spoorweggeschiedenis.be) en uit de archieven van de NMBS (Train World Heritage).