

	<p>SPOREN NAAR ANTWERPEN-ZUID</p> <p>=====</p> <p>STUDIE OVER HET VROEGERE STATION ANTWERPEN-ZUID, DE VERDWENEN EN DE NIET-GEREALISEERDE SPOORLIJNEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN</p> <p><i>Paul Jacops & Jef Van Olmen</i></p>	
---	---	---

**ANTWERPEN-ZUID EN DE WERELDTENTOONSTELLINGEN
VAN 1885, 1894 EN 1930**

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

- Antwerpen-Zuid en de Wereldtentoonstellingen van 1885 en 1894
- Het koninklijke station en de koninklijke treinen tijdens de Wereldtentoonstelling van 1894
- Antwerpen-Kiel en de Wereldtentoonstelling van 1930
- De lilliputtreinen op de Wereldtentoonstelling van 1930

Antwerpen-Zuid en de Wereldtentoonstellingen van 1885 en 1894

Omdat na de afbraak van het Zuiderkasteel een groot braakliggend terrein was vrijgekomen en de ontwikkeling van de nieuwe wijk aan 'Het Zuid' niet echt van de grond kwam, had men voldoende plaats voor de organisatie van ... Wereldtentoonstellingen!

Een eerste expo liep **van 2 mei 1885 tot 2 november 1885**. Er waren ruim 3,5 miljoen bezoekers, van wie ongetwijfeld een groot aantal per trein naar Antwerpen gereisd is. Omdat de rechtstreekse lijn Antwerpen-Zuid – Brussel via Waarloos nog niet bestond, kwamen de expobezoekers, die zich met de trein verplaatsten, via de fortelijnen naar het eerste 'voorlopige' station Antwerpen-Zuid.

Een tweede Wereldtentoonstelling vond plaats **van 5 mei tot 5 november 1894**. Deze keer waren er ongeveer 3 miljoen bezoekers; van wie velen per trein naar Antwerpen-Zuid spoorden. Het eerste voorlopige station aan de Coburgstraat was toen nog in gebruik, maar de treinreizigers konden al wel gebruik maken van de nieuwe spoorlijn die op 1 mei 1894 was in dienst genomen en die de fortelijnen ter hoogte van het toekomstig spoorwegknooppunt van Wilrijk verbond met Antwerpen-Zuid. Het was het eerste baanvak van de nieuwe spoorlijn naar Mechelen en Brussel die pas in 1907 over haar volledige lengte was afgewerkt.



Affiches van de Wereldtentoonstellingen van 1885 en 1894. Bron: Internet.

Het koninklijke station en de koninklijke treinen tijdens de Wereldtentoonstelling van 1894

Om koning Leopold II de mogelijkheid te geven om 'in stijl' de Wereldtentoonstelling te bezoeken werd er een speciaal station gebouwd waar de koninklijke trein kon stoppen. De reisweg van deze koninklijke trein liep van Brussel via Mechelen naar Oude-God waar de trein dan via de fortenlijn en het pas geopende lijngedeelte tussen Wilrijk en Antwerpen-Zuid van de toekomstige lijn Antwerpen-Zuid – Mechelen – Brussel naar het koninklijke station op de terreinen van de Wereldtentoonstelling kon rijden.

Men wilde de koning vooral laten kennismaken met de nieuwste technieken die op deze Wereldtentoonstelling getoond werden. Daarom vroegen de organisatoren van de expo in de brief van 14 november 1893 aan de Staatsspoorwegen om bij het Paviljoen van de Elektriciteit een perron te bouwen waar de koninklijke trein kon stoppen. Dit perron werd gebouwd door aannemer Verdonck uit Borgerhout.

In een brief van 3 april 1894 schreven de Staatsspoorwegen aan de organisatoren dat voor de aanleg van dit perron een toegangspoort tot het Paviljoen van de Elektriciteit moest worden afgebroken. Dat was nodig voor een perronlengte van 52,5 meter waardoor de koninklijke berline op

de juiste plaats aan het Paviljoen van de Elektriciteit kon stoppen. Voor het slopen van de poort werd door de betrokken bouwfirmas in een brief van 4 juni 1894 een schadevergoeding van 49,52 frank aangerekend ...

Op 5 mei 1894 vond de officiële opening van de Wereldtentoonstelling plaats. Op dezelfde dag reden er twee speciale treinen met uitsluitend rijtuigen eerste klas en twee pakwagens. De eerste trein vertrok uit Brussel-Noord, de tweede uit Brussel-Leopoldswijk, met bestemming het 'tijdelijke' reizigersstation van Antwerpen-Zuid aan de Coburgstraat. Met deze treinen reisden alle genodigden mee die de opening van de Wereldtentoonstelling bijwoonden. In de voormiddag werd bovendien een speciale trein ingelegd tussen Brussel-Groendreef en Antwerpen-Oost (het huidige Antwerpen-Centraal). Met deze trein werden de koninklijke paarden en koetsen vervoerd. Deze trein reed pas op 6 mei terug naar Brussel-Groendreef.

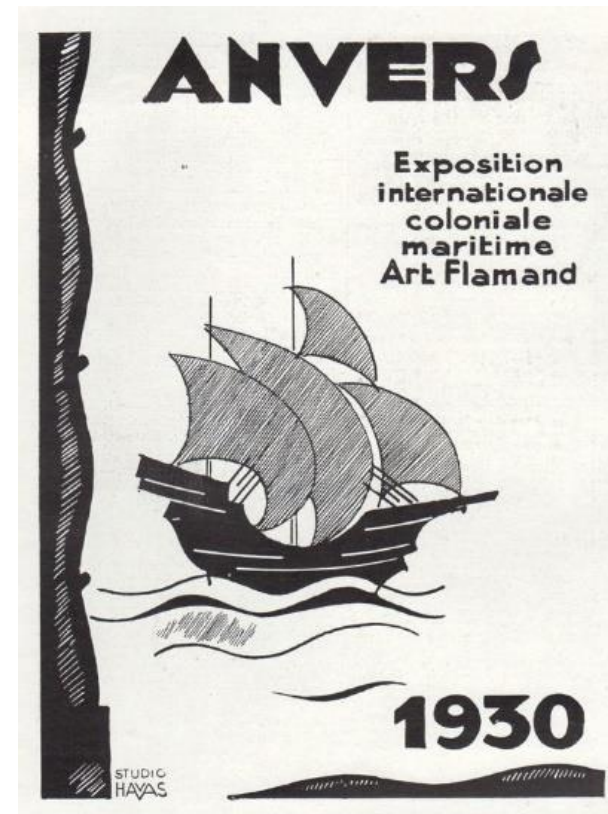
In de archieven is geen ander bezoek van de koning aan de Wereldtentoonstelling vermeld. Mogelijk is de koninklijke halte aan het Paviljoen van de Elektriciteit nooit gebruikt ...

Antwerpen-Kiel en de Wereldtentoonstelling van 1930

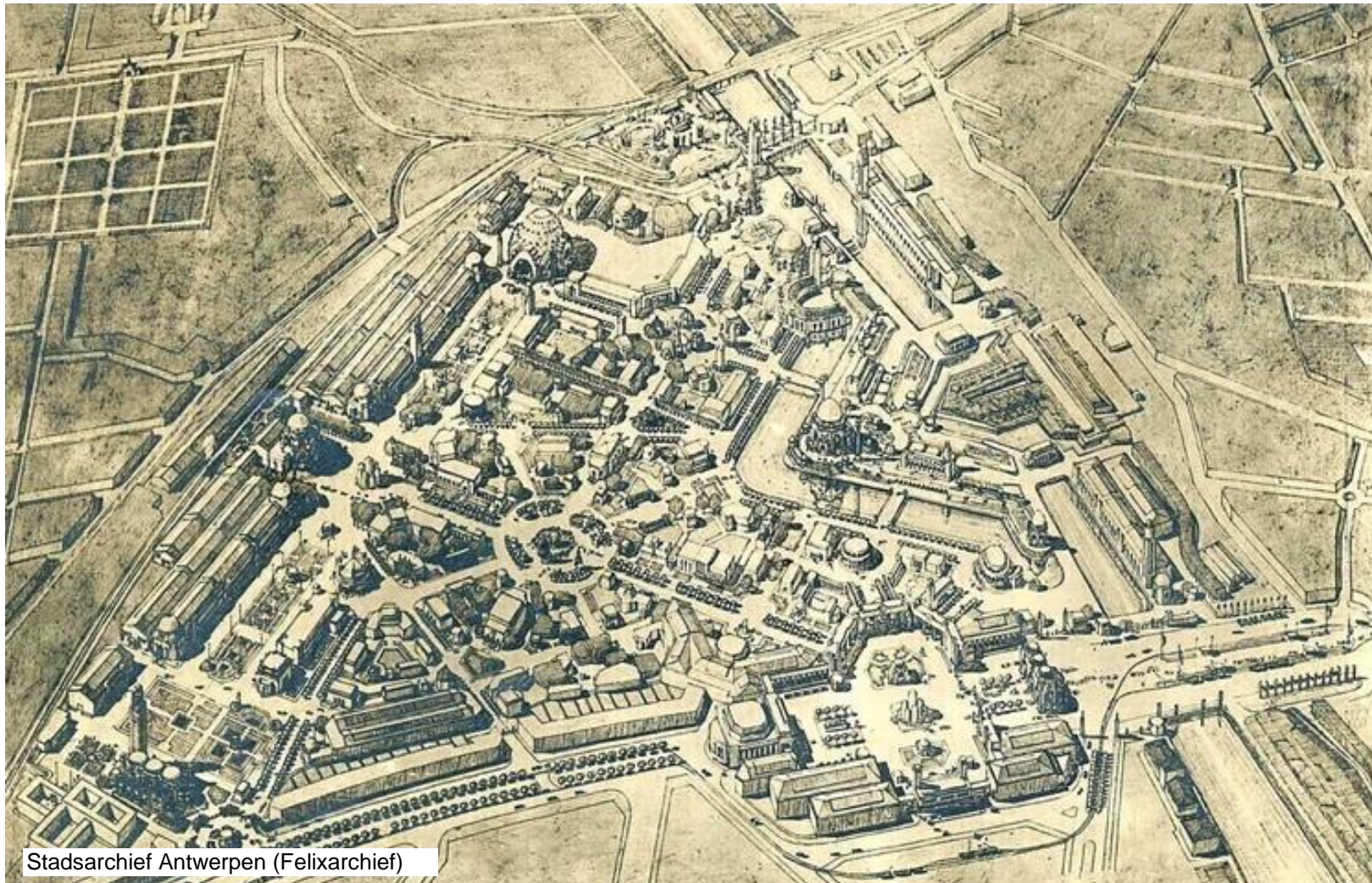
Van 26 april tot 4 november 1930 werd in Antwerpen opnieuw een Wereldtentoonstelling georganiseerd, de 'Wereldtentoonstelling voor Koloniën, Zeevaart en Vlaamsche Kunst'. Er waren 5.200.000 bezoekers. Hoewel de expoterreinen te Antwerpen-Kiel gelegen waren naast het

baanvak Antwerpen-Zuid – knooppunt Wilrijk van de lijn van Waarloos, werd er geen tijdelijke halte of stopplaats ingericht (zie verder).

Voor de aanvoer van materialen voor de bouw van de expopaviljoenen werd wel een tijdelijk aansluitingsspoor aangelegd.



Affiches van de Wereldtentoonstelling van 1930. Bron: Internet.



Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

Plattegrond van de Wereldtentoonstelling van 1930. Onderaan bevindt zich de Jan Van Rijswijcklaan en linksonder de Christus Koningkerk in de wijk Kiel. Bovenaan zien we de splitsing van de spoorlijnen naar Boom via Hoboken en naar Brussel-Noord via het knooppunt Wilrijk, en de viaduct van het Kiel. Document: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

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

De lilliputtreinen op de Wereldtentoonstelling van 1930

Op de terreinen van de expo reden er **lilliputtreinen** op een speciaal aangelegde spoorbaan. Soortgelijke treinen reden ook op de terreinen van de tentoonstellingen van 1935 in Brussel en 1939 in Luik. In tegenstelling met de spoorlijnen in Brussel en Luik, die een spoorwijdte van 600 mm hadden, had het spoor in Antwerpen in 1930 slechts een spoorwijdte van 381 mm. Er waren drie miniatuurstoomlocomotieven in dienst, gebouwd door Krauss (later Krauss-Maffei). De Duitse firma Brangsch uit Leipzig verhuurde de locomotieven en bijhorende rijtuigen aan klanten in heel

Europa voor de duur van een manifestatie, zoals bv. een grote tentoonstelling. De locomotieven werden ook (en worden nog steeds) ingezet op parkspoorlijnen, zoals bv. in het Praterpark te Wenen en in het stadspark in Dresden.

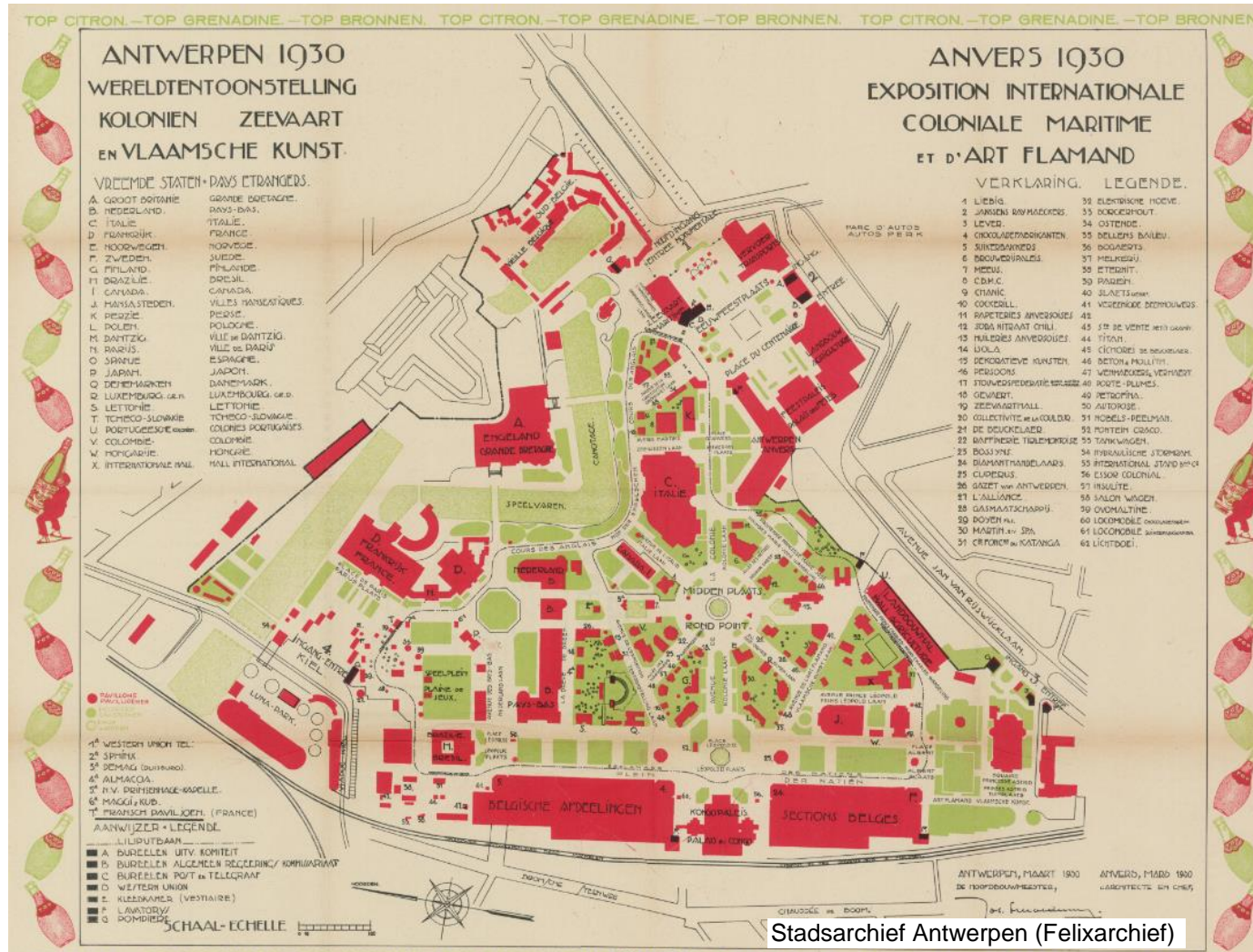
Met wat goede wil kan de lilliputspoorbaan op de expo van Antwerpen ook beschouwd worden als een van de verdwenen spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen ...



Twee beelden van een lilliputtrein op de spoorbaan van de Wereldtentoonstelling in Antwerpen in 1930 (spoorwijdte 381 mm).

Foto's: <https://www.worldfairs.info> en verzameling Jef Van Olmen.

Voor meer informatie over het onderwerp lilliputtreinen, vooral over het materieel dat reed op de spoorlijnen van de tentoonstellingen in Brussel in 1935 en in Luik in 1939, verwijzen we naar het boek **Joseph, Adolphe & Co – De Lilliputs van Tubize**, door André Dagant, uitg. TSP, 2013.



Plattegrond van de Wereldtentoonstelling in Antwerpen-Kiel in 1930. Het expoterrein was gelegen ten oosten van de spoorlijn Antwerpen-Zuid – knooppunt Wilrijk – Waarloos – Mechelen – Brussel-Noord. De lilliputbaan is aangeduid met een stippellijn.
Document: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

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