



**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*



**KLACHTEN, PETITIES EN BRIEVEN OVER DE REIZIGERSTREINDIENST  
IN DE JAREN TWINTIG EN DERTIG**

*Research: JVO  
Redactie: JVO*

- Klachten over de dienstverlening op de spoorlijn Kontich-Dorp – Edegem – Oude-God (1919 – 1924)
- Klachten over de aangekondigde sluiting van de spoorlijn Oude-God – Kontich-Dorp (1929)
- Kritiek op de sluiting van de spoorlijn Oude-God – Kontich-Dorp en op de afgelegen nieuwe stopplaats Kontich-Molenstraat (1933)
- Briefwisseling over de sluiting van het station Oude-God op lijn 25 (jaren dertig)
- Kritiek op de nieuwe tijdelijke stopplaats Mortsel-Deurnesteenweg en het nieuwe station Oude-God op de verdubbelingslijn (de 'trage lijn') Antwerpen – Brussel

### Klachten over de dienstverlening op de spoorlijn Kontich-Dorp – Edegem – Oude-God (1919 – 1924)

Na WO I besliste men om het aantal treinen tussen Boom en Antwerpen-Centraal via Kontich-Dorp te reduceren en de meeste resterende treinen om te leiden naar Antwerpen-Zuid (H/T). De beslissing werd genomen wegens capaciteitsproblemen in het station Antwerpen-Centraal en op lijn 25, de hoofdlijn van Antwerpen-Centraal naar Brussel-Noord, tussen Antwerpen-Centraal en Oude-God. Zie ook het hoofdstuk over het reizigersverkeer in 1929. Dit betekende een enorme verslechtering van de dienstverlening. Het eindstation Antwerpen-Zuid lag excentrisch t.o.v. het stadscentrum en was voor veel reizigers dan ook geen aantrekkelijke eindbestemming.

Reizigers uit Klein-Brabant, Boom, Reet, Kontich-Dorp en Edegem, die vroeger een rechtstreekse en snelle verbinding met Antwerpen-Centraal hadden en die dit station toch als eindbestemming verkozen, moesten nu in Oude-God overstappen op stoptreinen van de hoofdlijn Brussel-Noord – Antwerpen-Centraal (lijn 25).

Hier een paar voorbeelden van krantenartikels, brieven, enz. (Bron: Gemeente-Archief Kontich).

Naast een oncomfortabele overstap en overvolle treinen tussen Oude-God en Antwerpen-Centraal betekende dit ook een langere reistijd. Vóór WO I konden reizigers uit bv. Kontich-Dorp op 23 minuten Antwerpen-Centraal bereiken, terwijl daar nu op sommige momenten van de dag meer dan een half uur of zelfs meer dan drie kwartier voor nodig was!

Verschillende gemeentebesturen protesteerden – zonder succes – tegen deze verslechtering van de dienstverlening. Volksvertegenwoordigers stelden in het parlement vragen aan de bevoegde minister, er werden ‘actie-comiteiten’ opgericht die petities indienden en er verschenen kritische artikels in diverse kranten en andere bladen.

Nadat in 1930 het baanvak Boom – Kontich-Dorp – Edegem – Oude-God was opgeheven en opgebroken en de verbinding met Antwerpen-Centraal nog verslechterde, nam het aantal klachten verder toe.

#### **Het Handelsblad, 25 september 1919**

##### ***De belangen van Contich***

*Volksvertegenwoordiger Duysters heeft in de Kamer volgende vraag gesteld:*

*“ Contich, kantonhoofdplaats, 11 km verwijderd van Antwerpen, tellende 6.748 inwoners, waaronder vele bedienden en werklieden die in Antwerpen hun werk vinden, heeft tot nog toe een onvoldoende treinverkeer. Aan de dorpstation vertrekken enkel de volgende treinen naar Antwerpen-Zuid: 5.53 u, 11.37 u. en 17.23 u. De talrijke bedienden zijn dus genoodzaakt ofwel om 5.53 u. te vertrekken en komen aldus veel te vroeg aan te Antwerpen, ofwel 5 km te voet af te leggen tot aan den elektrischen tram in den Ouden God. Ware het niet mogelijk verbetering te brengen in het verkeer met Antwerpen en namelijk:*

- a) eenen trein in te richten die 's morgens rond 7.30 u. uit Contich-Dorp naar Antwerpen-Middenstation zou vertrekken;*
- b) den trein n° 3561 uit Boom om 21.03 u. vertrekkende, in Contich-Dorp te doen stilhouden;*
- c) de treinen uit Contich-Dorp vertrekkende naar Antwerpen-Middenstation te doen bollen. De richting der treinen naar Antwerpen-Zuid stelt eenen aanzienlijken en langdurenden omweg daar en brengt de reizigers verre van het centrum der stad, toestand die vóór den oorlog niet bestond.*

*Antwoord: Minister Renkin heeft beloofd de zaak te zullen onderzoeken.”*

**Brief van het gemeentebestuur van Edegem, gericht aan de burgemeester van Kontich (11 november 1921):**

Edegem, den 11 november 1921.

Aan Mijnheer den Burgemeester der gemeente Contich

Door een verzoekschrift, bekleed met ongeveer 250 handteekens van belanghebbenden der gemeente, wordt de bemiddeling afgesmeekt van het Gemeente-Bestuur, om te verkrijgen van den Heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posteryen en Telegrafen, dat de aankomst der treinen van de lijn Boom – Antwerpen opnieuw zou plaats hebben te Antwerpen-Middenstatie. Tevens wordt ons gevraagd in overeenstemming met andere belanghebbende gemeenten te handelen. Zijn er soms door uw Bestuur reeds stappen aangewend ? In het ontkennend geval, en om meer kans te hebben voldoening te bekomen, durven wij Ued verzoeken, ook op dit ogenblik een verzoek in dien zin te zenden aan den Heer Minister voornoemd.

Aanvaard, Mijnheer de Burgemeester, de verzekering onzer ware hoogachting,

Namens de Gemeenteraad, de d.d. Burgemeester, XXX

--- ---

*Nota in handschrift, in de kantlijn van de brief: "Den 22-11-1921 aan Edegem geantwoord dat wij op 14-8-1919, 2-4-1920 en 19-1-1921 hebben geschreven naar 't Ministerie en nog heden op 22-11-1921."*

**Antwoord van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen, gericht aan het gemeentebestuur van Contich (8 dec. 1921)**

Brussel, den 8 December 1921.

Aan het Gemeentebestuur van en te Contich

Als gevolg aan uwen brief van 22 november l.l. aan den Heer Minister, spijt het ons U te moeten laten weten, dat de moeilijkheden bij de uitvoering van den dienst te Antwerpen (Centraal) niet toelaten, in deze statie, in stede van te Antwerpen (Zuid), de treinen naar en uit Dendermonde te laten vertrekken en aankomen.

Hoogachtend,

Namens het Bestuurscomiteit, de Beheerder der Exploitatie, de Hoofdingenieur-Bestuurder, hem toegevoegd, XXX

**Brief van het Gemeentebestuur van Contich, gericht aan de bevoegde minister, i.v.m. wijzigingen dienstregeling lijn Boom – Contich-Dorp – Oude-God – Antwerpen-Zuid (22 juli 1924) (uittreksel)**

Contich, 22 Juli 1924.

Aan den Heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posteryen en Telegrafien te Brussel.

Mynheer de Minister,

Door het kanaal der dagbladen en volgens ingewonnen inlichtingen hebben wy vernomen dat het Beheer van Yzeren Wegen eerstdaags zal overgaan tot eene geheele en algemeene herziening der uurtafel der reizigerstreinen met het oog op het aanstaande winterseizoen. Tevens werd vermeld dat zelfde Beheer tot einde Julimaand welwillend de wyzigingen zou onderzoeken haar voorgesteld door gemeentebesturen, handelskamers of andere aangewezen organismen. Willende van deze gelegenheid gebruik maken, zoo zyn wy eerbiediglyk zoo vry de hiernavermelde wyzigingen en verbeteringen aan de uurtafel der reizigerstreinen in doortocht te Contich Dorp (lijn Antwerpen-Zuid – Boom) aan het Beheer voor te stellen met dringend verzoek een gunstig en voordeelig gevolg daaraan te geven. Voorafgaandelyk dient hier aangemerkt dat de gemeente Contich, kantonhoofdplaats, eene bevolking telt van 7250 inwoners, waarvan het meerendeel werklieden en bedienden die genoodzaakt zyn zich dagelyks voor werkaangelegenheden naar Antwerpen te begeven, het centrum van handel en nyverheid. Het is voor onze gemeente Contich eene levenskwestie een druk en doelmatig reizigersverkeer te hebben met voornoemde handelsmetropool en durven veronderstellen dat de tyd gekomen is de gebrekkige na-oorlogsche toestanden op de ruimen om plaats te maken voor het intensief verkeer

van vóór den oorlog. Een referendum uitgeschreven tusschen de bedienden, werklieden, scholieren en andere standen der bevolking welke het treinenverkeer benuttigen heeft uitgewezen dat de volgende wyzigingen aan de thans in voege zynde uurtafel eenieder voldoening zou geven en eene volkomen en doelmatige oplossing zou daarstellen. Na deze enkele beschouwingen laten wy hiernaast de geopperde voorstellen volgen:

(...)

Indien in onze vorenstaande vraag herhaalde malen en gedurig de aansluiting van meestal de treinen te Oude-God naar de Middenstatie wordt gevraagd, ligt de oorzaak daarvan besloten in het feit dat de reizigers van Contich van alle klassen en standen het centrum der stad Antwerpen voor reisdoel hebben en dit vooral voor bedienden en scholieren zonder uitzondering; daarenboven dient deze beschouwing aangevuld dat de werkplaatsen van de Contichsche werklieden ter stede gelegen zyn, niet op het Zuid, maar meestendeels in het centrum en een groot deel in het Noord-gedeelte der stad.

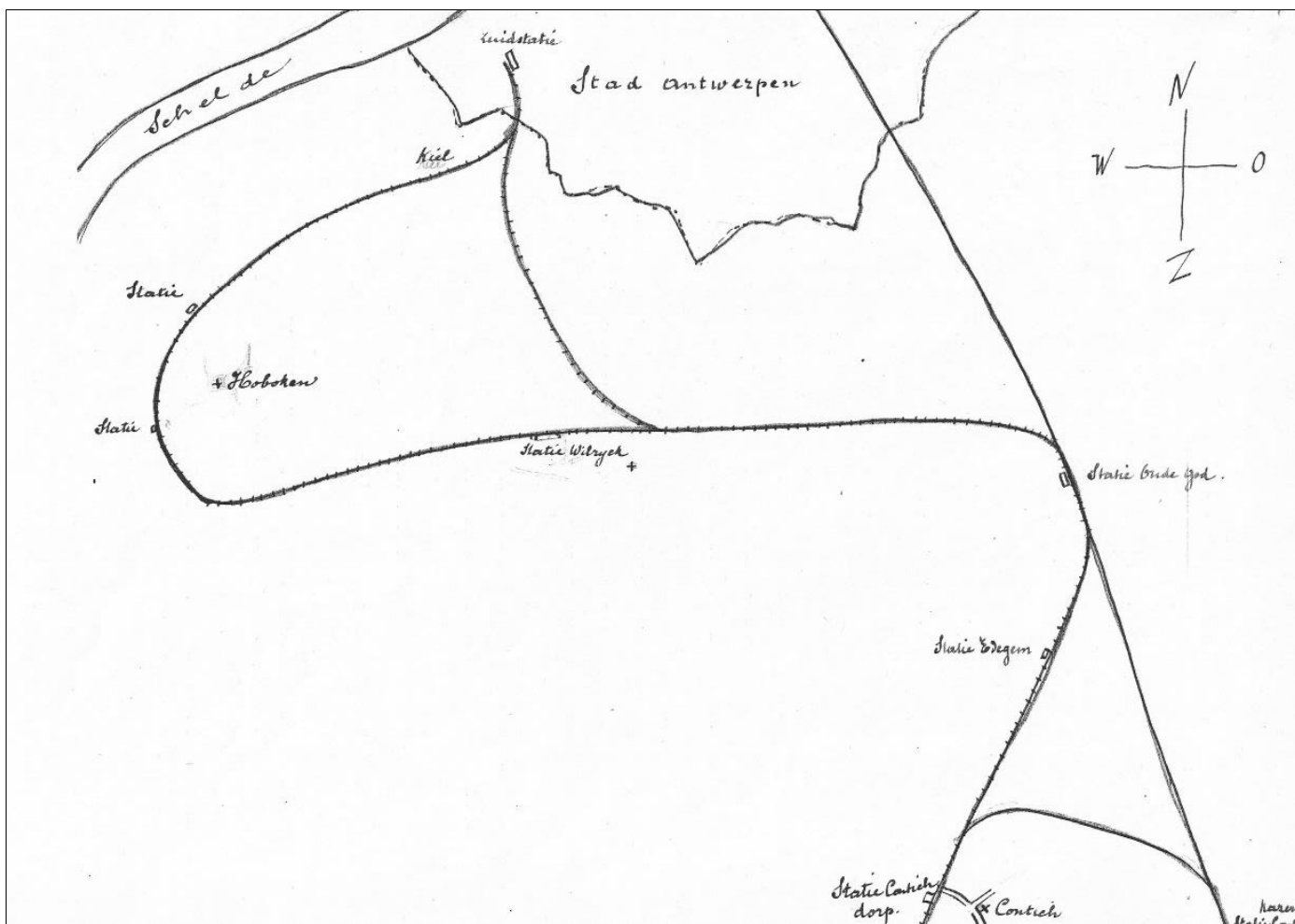
(...)

Namens den Gemeenteraad, daartoe vergaderd in in byzondere gemeenteraadzitting te Contich, den 22 Juli 1924.

De Secretaris, XXX.

De Burgemeester, XXX.

Bijlage bij de brief van het Gemeentebestuur van Kontich:



**Klachten over de aangekondigde sluiting van de spoorlijn Oude-God – Kontich-Dorp (1929)**

**Vragen en antwoorden, Belgische Wetgevende Kamers, 28 februari 1929**

**Vraag van den heer Joris, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, 5 februari 1929**

Believe het den heer Minister mij te zeggen of het echt is dat de Nationale Maatschappij der Spoorwegen de afschaffing beslist heeft van de lijn Oude-God – Contich (Dorp) vanaf de bifurcatie 'Mortsel Molen' via Edeghem en tot Contich (Dorp) ?

De Minister weet voorzeker dat dusdanige maatregel een groot getal inwoners van Contich, Edeghem en Mortsel van elk praktisch verkeersmiddel met Antwerpen berooven zou. Het merendeel dezer agglomeraties hebben in deze laatste jaren een groote uitbreiding genomen ingevolge het opbouwen aldaar van talrijke villa's en tuinvijken, in hoofdzaak bewoond door handelaars en bedienden die alle dagen naar Antwerpen reizen.

De afschaffing van bedoelde lijn zou zeer schadelijk zijn voor de belanghebbenden, des te meer daar volgens een ander ontwerp de statie van Oude-God eveneens zou verplaatst worden, zoodat de inwoners van de dichtst bijgelegen agglomeratie ongeveer twee kilometer van elke statie zouden verwijderd zijn en sommige andere agglomeraties 4 tot 5 kilometer van een spoorstatie zouden gelegen zijn.

Acht de Minister niet dat er bij de Nationale Maatschappij dient aangedrongen te worden opdat zij op hare beslissing terugkome en de lijn Oude-God – Contich (Dorp) via Edeghem handhave ?

**De Vrije Stem, 24 juni 1929 – Edegem – Slecht nieuws**

*In ons vorig nummer beloofden wij het schrijven mede te deelen van den brief door den Heer Joris, ons werkzaam liberaal kamerlid voor Antwerpen, ontvangen van de Nationale Maatschappij van Spoorwegen, als gevolg op de stappen door hem aangewend om de lijn Contich-Dorp – Oude-God en onze statie te behouden (zie tekst hierboven). Hier geven wij de letterlijke vertaling:*

*Brussel, 18 februari 1929.*

*Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*

*Bestuur der Uitbating*

*Mijnheer Joris,*

*Lid der Kamer van Volksvertegenwoordigers*

*U hebt ons wel willen vragen of het waar was dat de Nationale Maatschappij besloten had de lijn Contich-Dorp – Oude-God op te breken en er opmerkzaam op gemaakt op de gevolgen die hier zouden uit voortspruiten.*

*Het besluit, waarvan kwestie, is wel degelijk genomen bij gelegenheid van het opmaken der plannen voor daarstelling van het vierdubbel spoor op de lijn Mechelen – Antwerpen; integendeel zal de lijn Contich-Dorp – Contich-Kazernen in voege komen.*

*Bovendien zal eene nieuwe stopplaats opgericht worden op de rechtstreeksche lijn Boom – Antwerpen-Zuid om Contich en Edegem te bedienen (1). Een lokale dienst Boom – Lier over Contich-Dorp en Contich-Kazernen zal ingesteld worden om de verbinding te verzekeren tusschen de streek van Boom en Lier en de aansluitingen met de lijn Brussel – Antwerpen.*

*Wat de huidige statiën van Oude-God en Hove betreft, deze zullen overgebracht worden op de nieuwe lijn, op de plaatsen destijds door de belanghebbende gemeentebesturen goedgekeurd.*

*Aanvaardt, Mijnheer de Volksvertegenwoordiger, de uitdrukking onzer eerbiedigste gevoelens.*

*Namens de Maatschappij, De Bestuurder Uitbating, XXX.*

*(1) Hiermee wordt de halte Contich-Molenstraat bedoeld.*

**Vrije Tribuun – xx xx 1929 – De statie Contich-Dorp, een levensvraagstuk voor onze gemeente**

*Het beheer der maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft een plan opgevat tot het oprichten van een statie op de baan Antwerpen – Waerloos – Brussel (in de putten) (2), wat de afschaffing zou medebrengen van de statie Contich-Dorp. Van een anderen kant wordt er gezegd dat de nieuwe statie zou opgericht worden op de rechtstreeksche lijn Boom – Antwerpen-Zuid en de gemeenten Edegem en Contich zou bedienen. Zulke statie zou ten minste een drie kwartier uurs gelegen zijn van beide gemeenten. Dit is geen oplossing.*

*Langs een anderen kant meldde men daarbij nog, dat het baanvak Contich-Dorp – Edegem – Oude-God eenvoudig zou afgeschaft worden. De statie Contich-Dorp zou behouden blijven, daar de opgebroken lijn Contich-Dorp – Contich-Kazernen terug zou herbouwd worden en rechtstreekse treinen tusschen Boom en Lier zouden ingericht worden.*

*Er is geen enkele groote gemeente uit de omtrek van Antwerpen, die zoo stiefmoederlijk door het Beheer der Belgische Spoorwegen behandeld wordt als Contich. Wordt bovengenoemd plan uitgevoerd, wat zal het dan zijn ? Hoe zullen de honderden werklieden die van hier naar Oude-God gaan werken, bij Gevaert, op de Minerva, enz. te Oude-God geraken? Volgens de ontwerpers van het plan zou de verbinding gebeuren te Contich-Kazernen. Dit is onzin. Vooreerst, hoeveel treinen zullen er rijden tusschen Boom en Lier, om die honderden werklieden te vervoeren ? Nu rijden er vóór acht ure vier werkliedentreinen, elk van 20 rijtuigen, en die zijn opgepropt. Al die werklieden moeten dan verbinding nemen op treinen die uit Mechelen en tusschenstations komen en waar zelfs geen plaatsken meer op te vinden is. Daarbij, we kunnen ons moeilijk voorstellen dat er vóór 8 ure reeds vier zulke treinen naar Lier zouden rijden. We hebben nooit gehoord dat er zooveel verkeer tusschen Boom, Contich en Lier is, om een bijzondere spoorlijn noodzakelijk te maken.*

*Voor een tweektal jaren werd hier een autobusdienst Contich-Dorp – Contich-Kazernen – Lier ingericht; bij gebrek aan reizigers werd de dienst na eenige maanden afgeschaft. En de Maatschappij der Belgische Spoorwegen gaat millioenen uitgeven voor een nieuwe spoorlijn tusschen die gemeenten!*

*We hopen dat de Gemeentebesturen van Boom, Reeth, Contich en andere gemeenten op die lijnen gelegen, het mogelijke zullen doen om dit te vermijden, want dat ware voor onze werklieden een ware ramp. We hopen dat, zoohaast mogelijk een werking zal op getouw gezet worden door AL de betrokken gemeenten om te protesteeren tegen het afschaffen der baan Contich-Dorp – Oude-God. Wat het oprichten eener statie betreft op de lijn Brussel – Waerloos – Antwerpen-Zuid, die bestond reeds voor den oorlog (3) en spijtig genoeg werd zij afgeschaft na den oorlog. Het ware wenschelijk dat die statie terug ingericht werde, want nu moeten onze menschen nog altijd een half uur verre gaan om den trein te nemen voor Brussel. Er wordt dan ook in betrekking met hooger aangehaalde plannen gesproken van de opgebroken baan te vervangen door een prachtige boulevard tot aan het 'Café Musschenborg'. Op die nieuwe laan zou een tram- of autobusdienst ingericht worden met volgende weg: Oude-God, Morsel-Molen, Musschenborg, Edegemstatie, Contichstatie, Nieuwe Laan, over Edegem-Elsdonck langs Berchem terug naar Antwerpen. Als men nagaat hoe traag de onderhandelingen voor de nieuwe laan over Elsdonck vooruitgaan, dan zullen we nog wel jaren moeten wachten eer we per tram of per autobus langsdar naar Antwerpen zullen rijden. Gelukkig vernamen we bij monde van den heer schepen Hellemans van Edegem dat door den technischen dienst der IJzerenwegen nog niets definitiefs beslist was en dat alles nog zal moeten onderworpen worden aan het gebruikelijk onderzoek van commodo en incommodo. Men wachtte dus niet een werking tegen dit onzinnig ontwerp op getouw te zetten.*

(2) Hiermee wordt de halte Contich-Molenstraat bedoeld.

(3) Hiermee wordt de halte Contich-Nieuwe Lei bedoeld.



**Kritiek op de sluiting van de spoorlijn Oude-God – Kontich-Dorp en op de afgelegen nieuwe stopplaats Kontich-Molenstraat (1933)**

**Actie-Comiteit tot het Behoud van de Statie Oude-God**

**Verslag over de lijnverdubbeling tusschen Mechelen en Antwerpen (1932/1933)**

**Uittreksel i.v.m. Edeghem en Contich-Dorp**

(...)

Een zeer spijtig gebeuren was insgelijks het opdoeken van het baanvak Oude-God – Edeghem – Contich-Dorp. Die lijn werd zonder kik of mik opgebroken. Contich, een hoofdplaats van kanton en zeer belangrijke gemeente zit daar met een statie zonder treinen en met een wagon midden in 't veld (4). Uit nieuwsgierigheid zijn wij er eens den trein gaan nemen en hebben onze handen in de lucht geslagen als wij daar, midden in de weiden, gansch in de diepte, en afgelegen van Contich-centrum den wagon zagen staan. Boom werd, met het opbreken van dit baanvak, zonder verbinding gezet met Antwerpen-Centraal. Langs Contich-Kazernen om kan men er een paar keer per dag geraken, maar 't is al. En welke reis dan nog ! Globaal beschouwd gebeuren hier rond Antwerpen dingen die zouden beginnen doen veronderstellen dat ze den boel opzettelijk willen bederven!

*(4) Het betreft hier de halte Contich-Molenstraat op de lijn van Waarloos; blijkbaar had men daar de kast van een oude wagon of een oud rijtuig geplaatst die als schuilplaats diende voor de reizigers.*

**Briefwisseling over de sluiting van het station Oude-God op lijn 25 (jaren dertig)** (Bron: archief Technische Dienst Stad Mortsel)

**16 juni 1930 - Brief van het College van Burgemeester en Schepenen van Mortsel, gericht aan de Minister van Spoorwegen**

Mijnheer de Minister,

Volgens in omloop zijnde geruchten, zou het Spoorwegbestuur voornemens zijn eerstdaags alle stilstand van treinen af te schaffen in de statie Oude-God en zouden wij alzoo gansch beroofd zijn van alle spoorwegverbindingen. Moest die maatregel, waartegen wij ons uit al onze krachten zouden moeten verzetten, nu reeds toegepast worden, vooraleer de nieuwe ontworpen statie werd tot stand gebracht, zoo ware dit eene groote teleurstelling voor onze bevolking en vooral voor de zoo talrijke bedienden en handelaars die dagelijks zich naar Antwerpen en omliggende moeten begeven voor hunne betrekkingen en werkzaamheden. Wij hopen dus dat die geruchten valsch zouden zijn en richten ons in betrouwen tot den Heer Minister van Spoorwegen, opdat hij zich zou gewaardigen ons daartoe eenige inlichtingen te willen verschaffen, ten einde wij onze bevolking kunnen geruststellen. Wij doen een beroep op uwe welwillendheid en verwachten een bevredigend antwoord ten spoedigste te mogen ontvangen.

Intusschen bieden wij U, Mijnheer de Minister, de uitdrukking onzer gevoelens van oprechte hoogachting, enz.

Open brief van het Actie-Comiteit tot het Behoud van de Statie Oude-God / 1

(1933/1934)

Actie-comiteit tot behoud  
vroegere Statie OUDE GOD

Komt er nu ja of neen een stopplaats op de electrische lyn te Oude God?

Er zyn nu reeds zooveel artikeltjes verschenen in de pers omtrent de lyn-verdubbeling tusschen Mechelen en Antwerpen en het laatste woord is er bylange nog niet over gezegd. Dat de huidige statie van Oude God op verre na geen oplossing brengt, is bewezen door het geringe aantal reizigers en het gesakker van dezen die nog steeds geen andere uitkomst hebben gevonden en dagelyks naar de afgelegen plaats moeten tippelen. Nu dat de trage lyn er ligt en de bruggen voor de electrische lyn in opbouw zyn, valt over het verleden niet meer te kibbelen. Er is beter werk te verrichten met het oog op de toekomst.

Om goed het redelyke van onze uiteenzetting te begrypen moet worden gezegd voor dezen die Mortsel en Oude God maar half kennen, dat dit eene van de plaatsen is die het meeste beloven voor de toekomst. Gelegen op 4 Km. van Antwerpen, op de rechtstreeksche spoorlyn Brussel-Antwerpen, is Oude God zeker en vast aangewezen om de belangrijkste voorstad van Antwerpen te worden. Er is geene plaats die door Ambtenaren en bedienden meer aantrok heeft dan Oude God. Er bestaat een heel plan van stratenaanleg zoodat wy mogen zeggen dat Oude God voor Antwerpen worden zal, wat Schaerbeek voor Brussel is.

Op de plaats waar de oude alombekende statie stond van Oude God, krygt men thans een beeld van verwoesting. De oude statiegebouwen zyn afgebroken en nu eerst kan men zich een gedacht geven van de uitgestrektheid en de breedte van de gronden die aan den spoorweg toevoeren. Zonder moeite had men de vier sporen nevens elkander kunnen brengen en aldus zou de statie in 't midden van 't dorp gebleven zyn. Maar spreken wy daar niet verder over want gedane zaken hebben geen keer.

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

Open brief van het Actie-Comiteit tot het Behoud van de Statie Oude-God / 2

Nog enkele weken en de byzonderste brug op de plaats waar vroeger de barreel van de statie stond, zal voltooid zyn. Dan kan men de uitgravingen voortzetten om de electriche lyn in de diepte te brengen. En nu stelt zich de vraag: krygt Oude God nu een stopplaats op de electriche lyn, iets wat voor de maatschappij volstrekt niets kosten zou, of zullen de geldelyke belangen van den spoorweg en tevens ook deze van de aandeelhouders over 't hoofd worden gezien.?

Dat men niet zegge dat zekere technische kwesties in den weg staan want dat is lul. En indien er nu een tweeden en ergeren misstap moet worden begaan; dan zal het voor iedereen duidelyk zyn, dat er wanbeheer in 't spel is en wy verhopan dat, en parlementairen en Beheerraad en aandeelhouders, zich eens met de kwestie op ernstige wyze zullen bemoeien. Of is het ook by het spoorwegbeheer dat de functionarissen een soort burcht vormen en hun eigen goesting doen zonder dat iemand er maar iets aan verhelpen kan, en 't hoogste gezag in 't gedrang brengen?

De geldelyke opbrengst die in de afgelegene statie van Oude-God verwezenlykt wordt zal zeker wel onbeduidend zyn. Die statie is om zoo te zeggen niet meer te benuttigen. Een zeer groot aantal abonné's hebben hun heil moeten zoeken in het autobusverkeer.

En opdat deze uiteenzetting niet den schyne kryge van afbrekende critiek, volgt hier een plan dat aan de beoordeeling van ieder mensch met "gezond" verstand wordt voorgelegd. Indien de techniekers en de Financie-mannen van den spoorweg er iets ernstigs kunnen tegen inbrengen, dan leggen wy onmiddelyk de pen neer.

Ons plan ?

Op de plaats waar vroeger de statie stond van Oude God, is thans zocals wy reeds zegden een ruime breedte voorhanden. Zonder ook maar de minste uitgave te moeten doen zouden twee stukjes kaai by de uitgravingen worden voorzien. Wy zeggen: twee stukjes kaai; omdat op die wyze de twee sporen rechtdoor kunnen loopen en aldus een bocht vermeden wordt. Het moeten inderdaad maar stukjes kaai zyn, omdat gezegd wordt dat de electriche treinen maar enkel uit een paar wagens zullen bestaan.

Open brief van het Actie-Comiteit tot het Behoud van de Statie Oude-God / 3

Er is geen statiegebouw noodig want wy willen niet meer spreken van nieuwe onkosten, als wanneer reeds zooveel millioenen aan kostelyke bruggen zyn weggegooid geweest. Het zou volstaan op ieder van die kleine kaaien een schuildak aan te brengen in denzelfden zin als deze die bestaan in de statie van Brussel-Leopoldswyk voor den electricischen trein van Brussel naar Tervueren. Een trap langs weerskanten van de in opbouw zynde brug zou de reizigers op de kaaien brengen.

Aangezien maar enkele stoppunten op die lyn zullen bestaan ( wy veronderstellen: Vilvoorde, Mechelen en Contich casernen) is er absoluut geen personeel noodig. Een automatisch toestel zou door het insteken van een geldstuk u het noodige kaartje bezorgen, zooals dit in Holland het geval is op de electricische lyn, Den Haag-Amsterdam. Dit schynt mogelyk aangezien zonder kaartje, de reizigers thans reeds aan de stopplaatsen by de barrelen de kleine treintjes mogen nemen. De automatische distributietoestellen zouden de wachters van de electricische treinen ontlasten.

Volgens de berichten die ons toekwamen, zouden nog enkel electricische treinen op het rechtstreeksche spoor mogen ryden, zoodat de uurregeling al veel gemakkelijker wordt. Het stoppen en aanzetten van electricische treinen gebeurt veel vlugger als voor stoomtreinen met zestien wagons. Indien het materiaal dat zal gebruikt worden modern is, en practisch, kan het uitstappen en instappen van reizigers op een nietigheid van tyd gebeuren, zoodat zulks niet als een aanmerkelyk tydverlies kan beschouwd worden. Die enkele minuten kunnen trouwens ingewonnen worden met het stationnement in de eindstations te verkorten.

Wy willen ook niet het noodig geacht vlug verkeer tusschen Brussel en Antwerpen belemmeren en daarom wordt bylange niet gevraagd dat een groot aantal treinen te Oude God zouden moeten stoppen. Indien om het uur, edoch op een regelmatig en vast tydstip, een trein moest stilhouden, dan zou de geldelyke opbrengst wel de moeite waard zyn. Want wy moeten het toch zeggen dat de reis per tram van Oude God naar Antwerpen voor een bediende of zakenmensch niet doenbaar is en dat het reizen per autobus eveneens groote bezwaren oplevert, ofschoon de autobusdienst tusschen Antwerpen en Oude God als een model mag worden aangetoond.

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

Open brief van het Actie-Comiteit tot het Behoud van de Statie Oude-God / 4

De propaganda voor den electricischen trein zou gauw gemaakt zyn, want iedereen zou er aan houden eens een proefritje te doen en zou naderhand van niets anders meer willen hooren.

De reizigers voor Mechelen en Brussel zyn ook vry talryk want toen de statie Oude God nog in gebruik was, nam de morgentrein van 8,35 u. regelmatig een dertigtal reizigers op. Natuurlyk is dit nu het geval niet meer, maar de schuld ligt enkel aan 't beheer zelf dat niet hooren wil en zyn geldelyke belangen met de voeten treedt.

Over het belang van Oude God willen wy niet verder spreken. Het verleden is daar om te bewyzen en de spoorwegtechniekers van Brussel zouden verstandig doen zich eens goed over de belangrykheid van Oude God te laten voorlichten. Voor de toekomst is ons plan nog van grooter belang.

Men zou beginnen gelooven dat zy Oude God op hun zwart boekje hebben geschreven. Te Contich casernen worden op de electricische lyn kaaien voorzien; dit misschien omwille van de verbinding met Lier die van weinig beteekenis is. Omwille van de belangrykheid van Contich casernen zelf moeten zy het niet doen want er staam maar een honderd huizen en de vooruitzichten van uitbreiding zyn niet met Oude God in vergelyking te brengen.

Maar dan zou Oude God nog eens een statie te meer hebben ? Inderdaad, maar is daar bezwaar tegen? Licht het niet in de bedoeling van de spoorwegadministratie te komen tot rationeele bedryfsuitbating ? Dient niet al het mogelyke gemak aan de reizigers verschaft?

En de trage lyn zou men zeggen ? Die kan best dienen om de goederentreinen op hun bestemming te brengen en ten behoeve van die reizigers die de tusschenstations moeten benuttigen .

En de gevolgen ? Met een slag zou de gansche bevolking van Mortsel tevreden gesteld zyn en zou dan eindelyk kunnen gezwegen worden over het spoorwegvraagstuk. Iedereen zou toejuichen en het Behoer dank zeggen.

Open brief van het Actie-Comiteit tot het Behoud van de Statie Oude-God / 5

De abonné's zouden terugkeeren die op dit oogenblik voor den spoorweg verloren zyn. Moest de crisis verbeteren, dan zou 't een groot succes worden.

Maar wy herhalen... dat men nu niet zegge dat het niet kan, want dat is lul.

Er werd eveneens van zoogezegde bevoegde zyde uitgekraamd dat het raccordement voor de "Meuneries Anversoises" een onmogelykheid was... maar of het kan ! Er wordt daarmee eerstdaags aangevangen.

Maar indien er niets voor gedaan werd, dan zal het zeker niet gaan. Er dient yverig gewerkt en langs alle kanten. Er werden reeds zoovele smeekschriften naar Brussel gezonden. Alle parlementairen van 't arrondissement werden op de hoogte gebracht van den toestand en enkel van één parlamentslid kan worden gezegd dat er iets werd gedaan. Of staan onze vertegenwoordigers enkel voor de verdediging van Antwerpen's belangen?

Leden van den Beheerraad van de Nationale maatschappy werden aangesproken en zonder dat ook naderhand iets werd vernomen over hun welgelukken of hun werking. Van één lid van den Beheerraad kwam er antwoord.

En thans zien de inwoners van Mortsel ook op naar hun gemeentebestuur. Op zulke kwestie kunnen al de politiekers zich toch wel akkoord stellen want het gaat hier toch om de belangen van iedereen? Er heerscht groote opspraak en veel mistevredenheid ofschoon de belanghebbenden niet altyd in de gelegenheid zyn om de waarheid te vernemen, en deze waarheid ook niet altyd verteld wordt om den troef niet te vroeg uit te spelen en eerder materiaal te verzamelen voor den toekomstigen verkiezingsstryd.

En voor de maatschappy bestaat hier een eenige gelegenheid om eens een daad te stellen, dat zy op de hoogte is van hare taak en niet van

Open brief van het Actie-Comiteit tot het Behoud van de Statie Oude-God / 6

den ouden slenter is; Het is het moment om eens bewyzen te leveren dat de geldelyke belangen van de spoorwegaandeelhouders niet uit het oog worden verloren.

En zegde Minister Jaspar niet tydens de bespreking van de begrooting dat onze spoorwegen moesten beschermd worden en er niet te veel ontlasting mocht komen voor 't privaat vervoer omdat dit nadeelig zou zyn voor het verkeer per spoor.? Indien de maatschappy hare geldelyke belangen aldus moest verwaarloozen, dan verdient zy geene de minste belangstelling.

En het is ten slotte een gelegenheid voor het spoorwegbeheer om eens door daden te weerleggen wat onlangs in een artikkel van de "Libre Belgique" werd geschreven: " que l'administration des chemins de fer a toujours marché comme un hanneton que l'on marche sur les pattes".

Dat men niet zegge dat het te laat is. Wel is het tyd en de bevolking wacht!!

-:-:-:-:-:-:-

KRISTEN  
MIDDENSTANDBOND  
MORTSEL

Actie-comiteit tot behoud  
vroegere Statie OUDE GOD

**11 mei 1933 - Brief van de Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, gericht aan het Gemeentebestuur van Mortsel**

Mijne Heeren,

Als gevolg van uw brief van 24/12/1932, betrekkelijk het behouden van de huidige statie Oude-God, het inrichten van eene verbinding met Boom en het tot stand brengen van een nieuwe statie te Mortsel (Dorp), heb ik de eer U mede te deelen dat het nieuwe traagspoor aangelegd wordt volgens een vroeger goedgekeurd plan, opgemaakt in gemeen overleg met de betrokken gemeentebesturen en met de Commissie van de werken voor Grooter Antwerpen. In strijd met hetgeen gezegd is in de nota van het Actiecomiteit tot het behoud van de statie Oude-God zijn op vele plaatsen de gronden niet aanwezig die voor het aanleggen van het traagspoor nevens het bestaand snelspoor, noodig zijn, aangezien voor dien aanleg 21 m 50 en niet 15 m vereischt worden.

(...)

Er dient overigens opgemerkt dat uwe gemeente sinds verschillende maanden op de hoogte was van de uit te voeren werken. In die omstandigheden en gelet op het vorderen van de werken, is het niet mogelijk voldoening te geven ten aanzien van het behoud der statie Oude-God. Voor het overige heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, om zooveel mogelijk de plaatselijke bevolking tegemoet te komen, beslist om een nieuwe statie te bouwen voor het bedienen van de gemeente Mortsel (Oude-God) door de lokale treinen.

(...)

Hoogachtend, enz.

**29 mei 1933 - Brief van het College van Burgemeester en Schepenen van Mortsel, gericht aan de Minister van Verkeerswezen te Brussel**

Mijnheer de Minister,

Naar aanleiding van uw schrijven van 11 dezer, betreuren wij het ten zeerste daarin te moeten vernemen dat het U niet mogelijk is voldoening te geven ten aanzien van het behoud der statie Oude-God. Die maatregel lokt algemeen verzet uit, niet alleen van ons Bestuur maar insgelijks vanwege de gansche bevolking. Immers, met het verdwijnen der statie Oude-God verdwijnt insgelijks de mogelijkheid voor onze bevolking, vooral van de belangrijke gedeelten Oude-God-Luythaegen om van hier uit naar Brussel en verder naar het binnenland te reizen. Men zal dus verplicht zijn ruim een halve uur per tram te besteden om den trein in Antwerpen te

gaan nemen en dus meerdere kosten en tijdverlies voor gevolg hebben. Is die maatregel meer nadeelig voor onze inwoners, dan berokkent hij insgelijks groote schade aan het spoorwegbestuur, vermits het groote leger bedienden en handelaars dat zich dagelijks van hier heen en weer naar Antwerpen begeeft, nu onvermijdelijk voor het grootste gedeelte van de tram en autobuslijnen zal moeten gebruik maken. De nieuw statie kan daartoe geen voldoening schenken.

(...)

Intusschen bieden wij U, Mijnheer de Minister, de uitdrukking onze gevoelens van oprechte hoogachting, enz.



**9 januari 1934 - Brief van het College van Burgemeester en Schepenen van Mortsel, gericht aan de Algemeen Bestuurder van de NMBS**

Mijnheer de Bestuurder,  
De werken voor de elektrificatie der spoorlijn Antwerpen-Brussel vorderen snel. Dit geeft ons aanleiding om bij Ued. aan te dringen en beroep te doen op Uwe welwillendheid, ten einde een stopplaats op deze electricke lijn te kunnen bekomen op de plaats der vroegere statie van Oude-God. Wij vernemen dat het alhier bestaande Actiecomiteit tot het behoud van de vroegere statie van Oude-God thans ook wederom in de bres is gesprongen voor een stopplaats op de electricke lijn. Herhaalde malen reeds, Mijnheer de Bestuurder, drongen wij vroeger aan op het behoud der statie Oude-God, doch echter tevergeefs; de statie Oude-God werd verplaatst naar een verre afgelegen oord, ten hoogste ondoelmatig en zonder nut voor onze bevolking, met daarbij ten zeerste nadeelig voor de belangen van het spoorwegbeheer. Inderdaad, deze maatregel heeft een algemene teleurstelling verwekt en heeft het groote leger van handelaars-bedienden-werklieden enz. verjaagd naar de autobus- en tramdiensten,

hetwelk voor een groot deel onzer bevolking een schadelijke en lastige maatregel daarstelt. De mogelijkheid tot het daarstellen eener stopplaats in Oude-God schijnt ons alleszins, Mijnheer de Bestuurder, geen aanleiding te kunnen geven tot aanzienlijke kosten voor het spoorwegbeheer. Wel integendeel, wij zijn er ten volle van overtuigd dat de opbrengst van het reizigersvervoer in hooge mate de weinige uitgaven zal vergoeden. Die stopplaats zal daarenboven eene gansche bevolking bevredigen en de algemene misnoegdheid doen verdwijnen, waartoe de verplaatsing der huidige statie van Oude-God aanleiding heeft gegeven. Mogen wij U verzoeken, Mijnheer de Bestuurder, aan deze zaak uw bijzondere en welwillende aandacht te willen verleen, zoo betrouwen wij op eene gunstige oplossing van onze billijke en gegronde vraag. Intusschen bieden wij U, Mijnheer de Bestuurder, de uitdrukking onzer gevoelens van oprechte hoogachting, enz.

**3 februari 1936 - Brief van een ingenieur van de Directie Exploitatie van de NMBS, gericht aan het College van Burgemeester en Schepenen van Mortsel**

Mijnheeren,  
Als gevolg van uw brief van xx j.l. hebben wij de eer u mede te deelen dat de electricke treinen Brussel-Antwerpen op deze lijn ingelegd werden om een snelle en rechtstreeksche verbinding tusschen deze steden, alsmede

het belangrijk centrum Mechelen, tot stand te brengen. Als dusdanig kan er geen spraak wezen aan die treinen te Mortsel, of in welk ander tusschenstation ook, een bijkomenden stilstand op te leggen. Aanvaardt, Mijnheeren, enz.

**23 juli 1937 - Brief van de Adjunct-Directeur-Generaal, Directeur van den Dienst der Exploitatie van de NMBS, gericht aan het College van Burgemeester en Schepenen van Mortsel**

Mijne Heeren,  
Ingevolge uw schrijven van 30 juni laatstleden, hebben wij de eer u te laten weten dat besloten werd een dienst van electricke omnibustreinen op de

lijn Brussel-Antwerpen in de toekomst in te leggen. Een nieuw station werd te Oude-God voor den stilstand van deze treinen voorzien. Hoogachtend, enz.

Kritiek op de nieuwe tijdelijke stopplaats Mortsel-Deurnesteenweg en het nieuwe station Oude-God op de verdubbelingslijn (de 'trage lijn') Antwerpen – Brussel (1933)

**Gazet van Antwerpen, 17/10/1933 - De spoorwegen rond Antwerpen**

*De talrijke fabriekswerkers en arbeidsters van het Oosten der provincie, die dagelijks in de fabrieken van Oude-God hun loon komen verdienen, zijn nog niet uitgepraat over de ellendige dienstregeling der treinen, welke sinds 31 juli laatst, is ingetreden. Zoolang het zomerseizoen duurde, kon men zich min of meer schikken, maar nu het gure najaarsweder en de strengen wintertijd begint te woeden, groeit de bekommernis meer en meer aan. Sinds 31 juli zijn al de treinen der lijn 14 (Antwerpen – Lier) afgeleid langs de verhoogde lijn, op dewelke men een stilstand heeft ingericht, pronkend genaamd 'Halte van Mortsel-Deurnesteenweg', ter hoogte van het vliegveld. Met den laatsten storm hebben de reizigers zich reeds kunnen inbeelden wat het zal zijn in den winter, als de trein zal moeten afgewacht worden op een soort zeedijk. Daarbuiten nog, mag men niet vergeten dat al de arbeiders hunnen af te leggen weg ongeveer een kwartuur gaans verlengd hebben gezien, langs eene armzalige baan in akelingen toestand, waar een schijn van gaanpad bestaat bezijden eene gracht gevuld met besmet rioolwater.*

*En waarom dit alles nu, vraagt men zich af. Eenvoudig omdat met de werken van de elektrificatie der lijn Brussel – Antwerpen deze onbruikbaar is tusschen Hove en Berchem en dat dus al het treinverkeer afgeleid is langs Mortsel. Op het baanvak waarop de statie van Mortsel ligt, is het verkeer dus te druk, met al die treinen van lijn 25 Brussel – Antwerpen, en daarom moesten de treinen van lijn 14 maar wat verder. En wat nog erger is, en waar geen uitleg kan over gegeven worden, is het feit dat vanaf 31 juli, wanneer men het reeds zoo druk op de lijn had, er nieuwe bloktreinen tusschen Antwerpen en Brussel ingericht werden ten bate van onbestaande reizigers, daar de eenige mededinging welke de*

*ijzerenwegen te vreezen hebben op die lijn, niet de autobussen zijn, maar wel eenige groote bevooroordeelde die eigen motorvoertuigen bezitten.*

*Eene andere oplossing zou wel te vinden zijn. Ons werd verzekerd dat die heel eenvoudig is, met wat goeden wil, vooral nu dat de goederentrafiek verminderd is door de crisis en de grootere snelheid der goederentreinen door de invoering der Westinghouseremmen. Die oplossing zou bestaan in het gebruiken der goederenlijn langs Waerloos en de Krijgsbaan, om al die bloktreinen af te leiden, ware het alleenlijk in de drukke uren, wanneer men aan de reizigers der bommeltreinen niet de noodige voldoening kan schenken, gezien het drukke verkeer. Die lijn is gebouwd zonder overwegen, met krommingen van groote straal en heeft steeds gediend om de sneltreinen af te leiden, wanneer er aan de hoofdlijn Brussel – Antwerpen iets haperde. Indien zij wat in lengte kan verschillen, dan zullen die enkele minuten min of meer toch geen belang voor den reiziger hebben, indien er nota van gehouden wordt in den treingids. Eene vertraging is nog al wat schadelijker, want hierdoor mist men aansluiting of afspraak.*

*Diezelfde lijn overbrugt lijn 14 aan Mortsel Krijgsbaan en zoodus zou het ijververkeer geheel afgezonderd blijven van het half-doorgaand of lokaal verkeer. Nog andere beweegredenen kunnen voortgebracht worden, maar dit zou ons te ver drijven op technisch gebied. De oplossing schijnt ons zoo vanzelfsprekend, dat het vreemd voorkomt dat zij niet in de praktijk bewerkstelligd is geworden. Er waren, en dit is niet uit het oog te verliezen, wel werken aan de gang op de lijn van Waerloos, maar men is ook aan het werken aan Schaerbeek en dit belet toch niet dat de bloktreinen over de lijn bollen.*

*In elk geval, er zou een oplossing moeten komen, daar de huidige regeling totaal onvoldoende is. De belangen onzer werkersbevolking moeten ook niet uit het oog verloren worden.*

*Wat hierboven gezegd wordt over de statie 'Mortsel-Deurnesteenweg', kan ook gelden voor de statie 'Oude-God', welke om te beginnen veel te ver gelegen is van het dorp zelf en zeker voor de gansche agglomeratie Oude-God. Ook daar is niets voorzien om de reiziger te beschermen bij regen en guur weder. De oude statie was een vuile boel, de nieuwe is zoo onpractisch mogelijk.*

*Tenslotte moet nog aangeklaagd, de ondoelmatige verlichting die zoowel te Hove als te Oude-God werd aangebracht in de nieuwe staties. De verlichting bevindt zich slechts langs één zijde van den trein; aan de verlichtingspalen zijn geen naamplaten gehecht en de lampen zijn bovendien zoo hoog geplaatst dat men het opschrift op het groote bord niet ontcijferen kan. Reizigers die met de baan niet vertrouwd zijn, kunnen onmogelijk uitmaken of ze zich te Hove of te Oude-God bevinden. Zij zijn dan ook verplicht uit te stappen en inlichtingen te gaan vragen indien ze geen statie te vroeg willen neergezet worden of hun reis te ver voortzetten.*



*Kaartje met de locatie van de stations en stopplaatsen Mortsel-Deurnesteenweg, Mortsel en Oude-God, vermeld in bovenstaand artikel.*

*De tijdelijke stopplaats **Mortsel-Deurnesteenweg** bevond zich op de verdubbelingslijn (de zgn. 'trage lijn') Antwerpen-Brussel, aan de Vosstraat, nabij de grens met Berchem, en mag niet verward worden met het 'nieuwe' Mortsel-Deurnesteenweg dat in 1939 geopend werd op elektrische lijn 25.*

*De rode pijl duidt de tijdelijke stopplaats aan op de trage lijn en met ● wordt de locatie aangeduid van de latere (en huidige) stopplaats met dezelfde naam op lijn 25.*

*Met **Mortsel** wordt het station bedoeld op de lijn Antwerpen – Lier (aangeduid als 'lijn 14' in het artikel, zoals vermeld in het toenmalige spoorboekje), en met **Oude-God** het nieuwe station op de trage lijn Antwerpen – Brussel, dat het oude station met dezelfde naam verving op lijn 25.*

*Zie ook de hoofdstukken I en J over de fortenlijn, blz. I-21 en J-27.*