



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



DE FORTENLIJN HOBOKEN – WILRIJK – MORTSEL

*Research: PJ & JVO
Redactie: JVO*

K. – HET SPOORWEGKNOOPPUNT MORTSEL

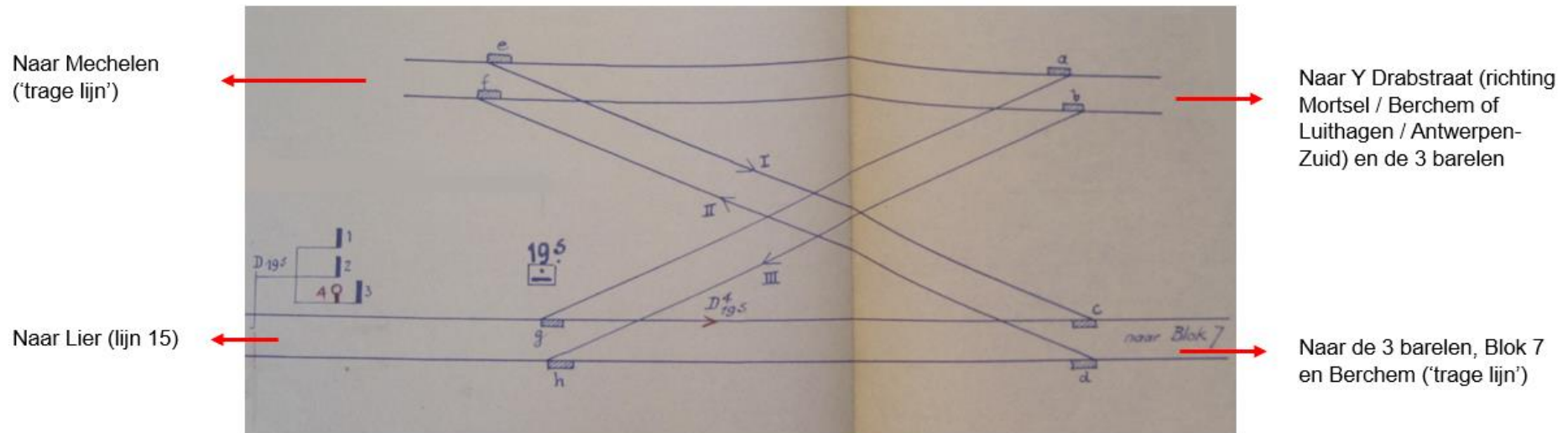
- Het spoorwegknooppunt Mortsel en de werkzaamheden aan het knooppunt, eind jaren veertig / begin jaren vijftig
- Seinhuis Blok 10 (voorheen Blok 19S)
- Het aansluitingsspoor van de zagerij van de Meubelfabrieken Aubry
- Het aansluitingsspoor van Fort 3
- De nummering van de spoorlijnen aan het spoorwegknooppunt Mortsel

Het spoorwegknooppunt Mortsel en de werkzaamheden aan het knooppunt, eind jaren veertig / begin jaren vijftig

Het spoorwegknooppunt Mortsel werd begin jaren dertig aangelegd, samen met de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel. Het knooppunt vormt de kruising tussen deze en de lijn Antwerpen – Lier. Oorspronkelijk ging het om een gelijkgrondse kruising van beide lijnen.

Zoals in het hoofdstuk over de niet-gerealiseerde spoorlijnen wordt uiteengezet, bestonden er (nooit uitgevoerde) plannen om het knooppunt Mortsel uit te bouwen tot een 'spoorwegvierhoek' (in het Frans: 'quadrilatère') waarop een ringspoorlijn zou aansluiten die het knooppunt zou verbinden met het geplande nieuwe rangeerstation Antwerpen-Noord.

Knooppunt Mortsel: oorspronkelijke situatie met de gelijkgrondse kruising van de lijn Antwerpen – Lier met de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel begin jaren dertig



De gelijkgrondse kruising van de lijn Antwerpen – Lier en de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel.

De seinen en wissels werden bediend vanuit Blok 19S, de latere Blok 10.

Het richtingssein (kandelaarsein) links heeft drie seinpalen: nr. 1 heeft betrekking op het spoor naar Luithagen (Y Drabstraat), nr. 2 op het spoor naar Mortsel / Berchem (Y Drabstraat) en nr. 3 (hoofdrichting) op het spoor naar Blok 7 en Berchem.

Document: NMBS Train World Heritage.



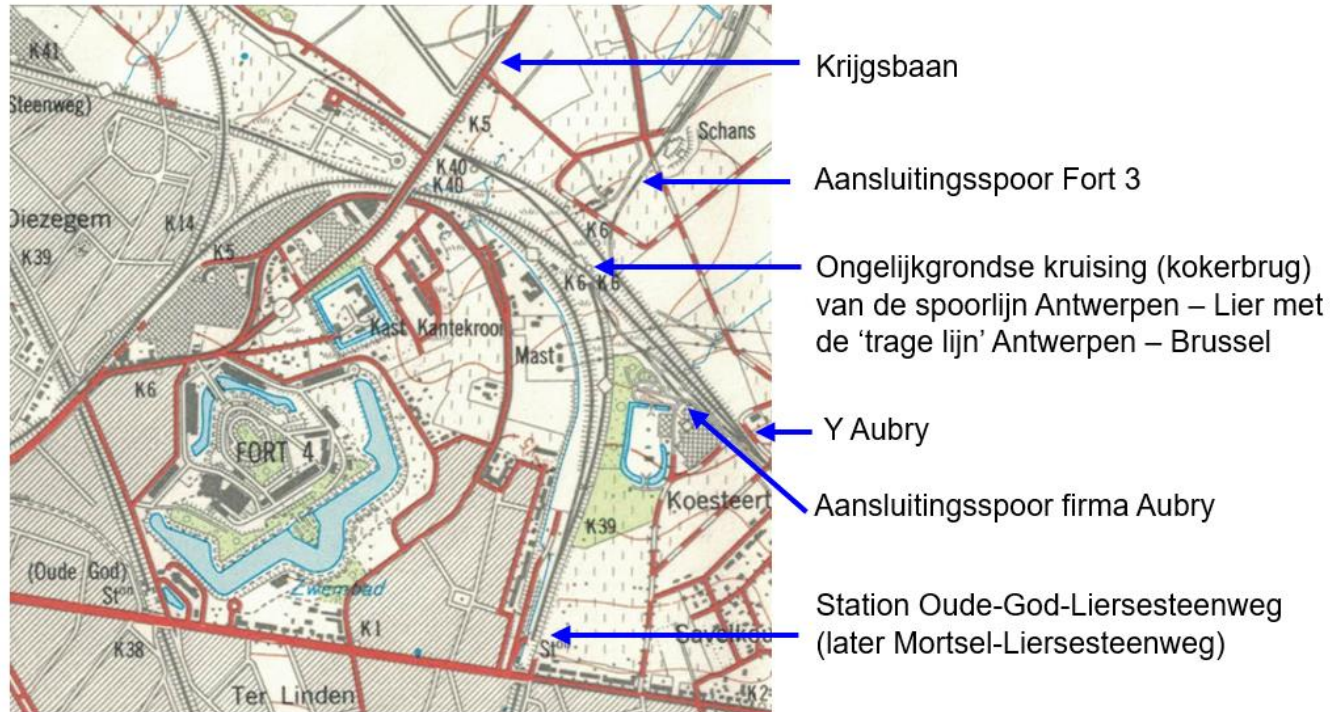
*Nog twee kaartjes van de gelijkgrondse kruising van de lijn Antwerpen – Lier en de verdubbelingslijn Antwerpen – Brussel in Mortsel vóór 1950.
Documenten: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.*

Eind jaren veertig en begin jaren vijftig vonden diverse werkzaamheden plaats aan het spoorwegknooppunt van Mortsel. De verdubbelingslijn (de 'trage lijn') Antwerpen – Brussel werd geëlektrificeerd (gereed in 1950) en bij die gelegenheid verving men de bestaande gelijkgrondse kruising van deze lijn met de lijn Antwerpen – Lier door een brug waarmee de lijn Antwerpen – Lier over de trage lijn werd geleid. Hierdoor kon het spoorverkeer veel vlotter en soepeler verlopen. Om de treinen van de lijn

Antwerpen – Lier toe te laten om naar de trage lijn Antwerpen – Brussel te rijden (en omgekeerd) legde men twee verbindingssporen aan naar de nieuwe vertakking 'Aubry', genoemd naar een de aldaar gelegen zagerij van de Meubelfabrieken Aubry, die ook beschikte over een eigen spoor aansluiting. Bovendien werden de drie overwegen met de Krijgsbaan vervangen door een brug die in 1954 werd geopend voor het wegverkeer (zie hoofdstuk J).

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

Knooppunt Mortsel: situatie na de aanleg van de ongelijkgrondse kruising van de lijn Antwerpen – Lier en de ‘trage lijn’ Antwerpen – Brussel, begin jaren vijftig



Situatie na de aanleg van de ongelijkgrondse kruising van de lijn Antwerpen – Lier met de ‘trage lijn’ Antwerpen – Brussel en de indienstneming van de vertakking Aubry. Let op de aansluitingsspooren van de firma Aubry en Fort 3, én de brug van de Krijgsbaan.

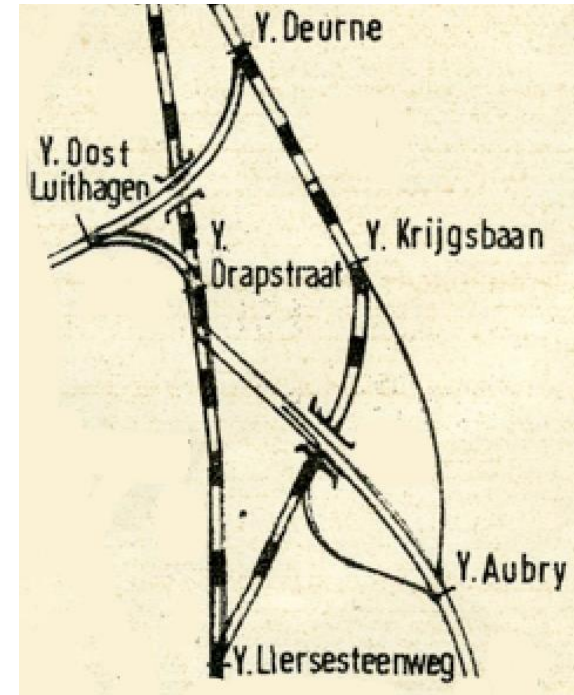
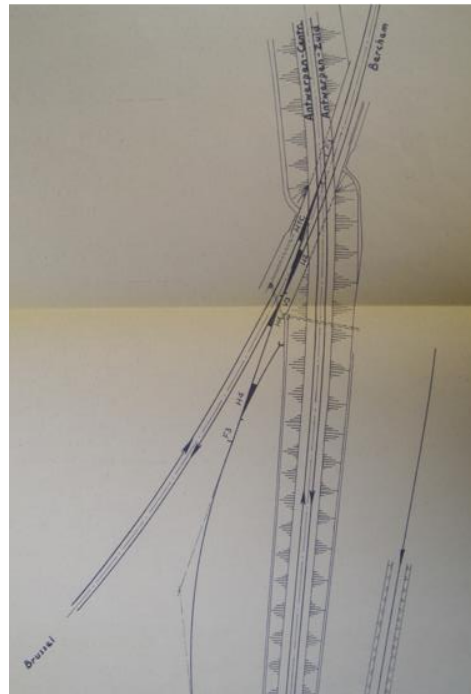
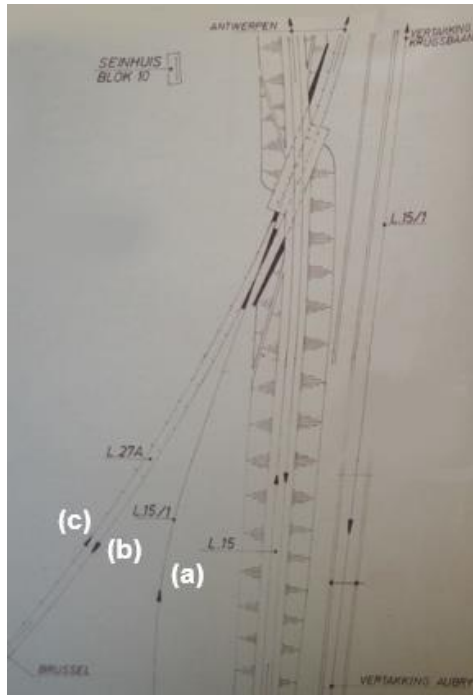


*Het spoorwegknooppunt Mortsel in de jaren zestig. Bemerkt de brug van de Krijgsbaan, de ongelijkgrondse kruising van de spoorlijnen Antwerpen – Lier en de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel, de verbindingssporen tussen beide lijnen en de aansluitingssporen van de firma Aubry en Fort 3.
Document: verzameling Dimitri Schoenborn.*



De ongelijkgrondse kruising (kokerbrug) van de verdubbelingslijn (de 'trage lijn') Antwerpen – Brussel (onderaan) en de lijn Antwerpen – Lier (bovenaan) in Mortsel, begin jaren vijftig.

*De wissel en de sporkruising op de achtergrond maken het mogelijk dat treinen uit Lier via de vertakking Aubry richting Blok 7 en Berchem kunnen rijden.
Foto: NMBS Train World Heritage.*

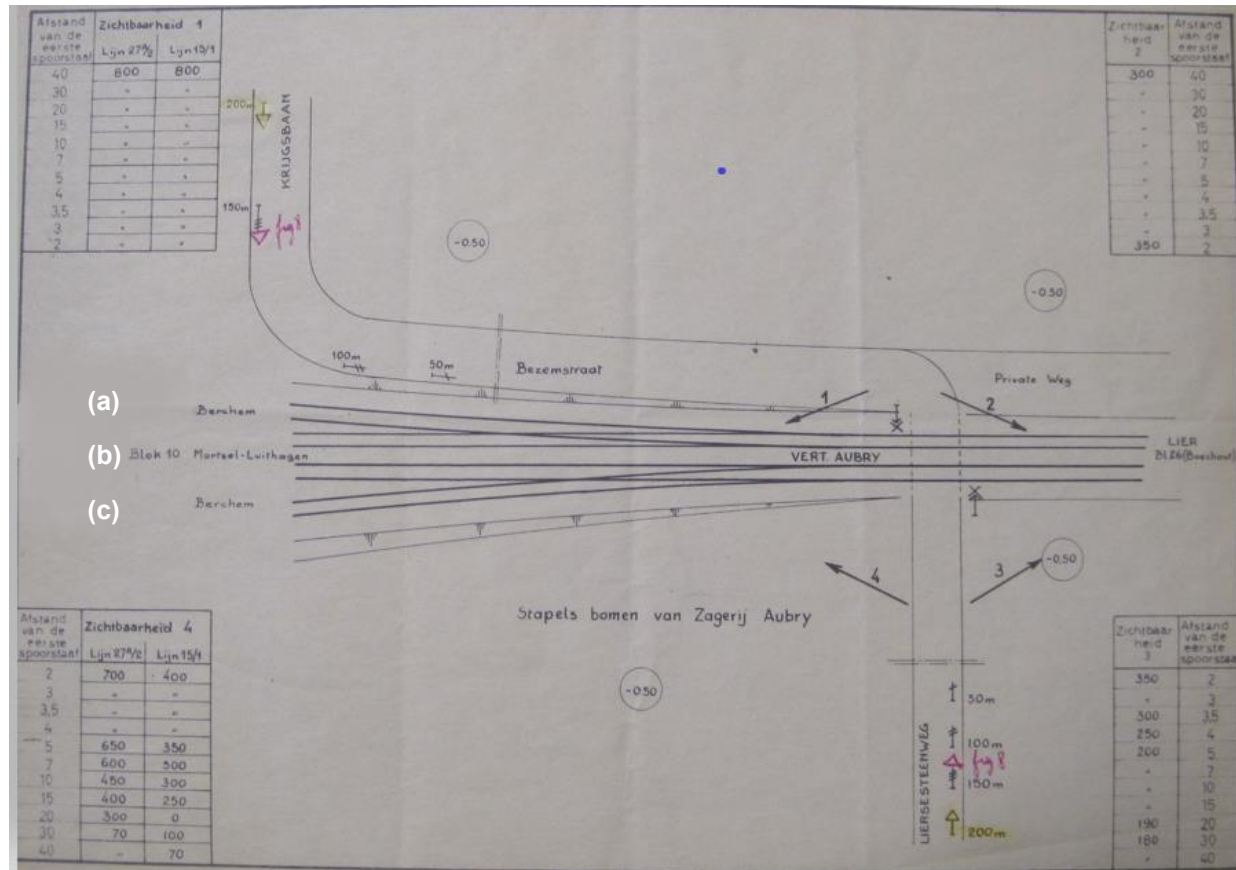


Kaartjes hierboven: de kokerbrug waarmee de lijn Antwerpen-Lier over de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel wordt geleid. Het enkelspoor, komende van de vertakking Aubry (a), kruiste spoor (b) om dan met een wissel verbonden te worden met spoor (c), zodat de treinen richting vertakking Krijgsbaan verder links konden rijden, zoals gebruikelijk op het Belgische spoorwegnet (zie de twee kaartjes links).

Later besliste men om de kruising in spoor (b) en de wissel in spoor (c) te verwijderen en te vervangen door een wissel in spoor (b). De treinen uit Lier rijden sedertdien noodgedwongen een korte afstand op tegenspoor, dus rechts. Even verder (vóór de vertakking Krijgsbaan) bevinden zich twee wissels die het mogelijk maken om van spoor te wisselen en opnieuw links te rijden (zie foto rechts).

Documenten: NMBS Train World Heritage. Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).





De vertakking Aubry.

Rechts = richting Lier; links = (a): verbindingsspoor van vertakking Krijgsbaan naar vertakking Aubry (richting Lier),
(b) = twee sporen naar/van vertakking Drabstraat (naar/van Luithagen / Antwerpen-Zuid of naar/van Mortsel / Berchem),
(c) = verbindingsspoor van vertakking Aubry naar de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel, vertakking Krijgsbaan, Blok 7 en Berchem.

De overweg die op het kaartje te zien is, werd afgeschaft.

Document: NMBS Train World Heritage.



Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

*De werkzaamheden aan het spoorwegknooppunt Mortsel, eind jaren veertig. Op de achtergrond Blok 19S / 10.
Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).*



Verzameling Mortsele Heemkundige Kring



Verzameling Mortsele Heemkundige Kring

Twee foto's, genomen tijdens de bouw van de nieuwe brug van de Krijgsbaan, begin jaren vijftig.

De verdubbelingslijn (de 'trage lijn') Antwerpen-Brussel is reeds geëlektrificeerd en de brug van de spoorlijn naar Lier over de 'trage lijn' (niet zichtbaar op de foto's) is in dienst. Zowel de goederentrein als de reizigerstrein worden gesleept door een locomotief type 38 en rijden richting Lier.

Beide foto's: verzameling Mortsele Heemkundige Kring.



Foto Raf Vlietinck, verzameling Mortselse Heemkundige Kring

Het knooppunt Mortsel in 1955 - 1956. Het treintje (één GCI-pakwagen, gesleept door een locomotief type 64, ex-Pruisische P8) komt uit Lier en rijdt richting Mortsel en Berchem. Op de achtergrond de geëlektrificeerde 'trage lijn' Antwerpen – Brussel, met de kokerbrug onder de lijn van Lier. Vooraan rechts zien we de verbindingsboog richting Oude-God-Liersesteenweg: de werkzaamheden voor de elektrificatie zijn gestart (de bovenleidingsportalen zijn al geplaatst) en zullen nog duren tot in 1957. Op de achtergrond is Blok 10 (voorheen 19S) zichtbaar. Rechts bevindt zich de Drabstraat.

Foto: Raf Vlietinck, verzameling Mortselse Heemkundige Kring.

Seinhuis Blok 10 (voorheen Blok 19S)

Bij de aanleg van de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel werd aan de kruising van deze lijn met de lijn Antwerpen – Lier in 1932 - 1933 een nieuwe blokpost gebouwd, die oorspronkelijk het nummer 19S kreeg en later het nummer 10.

Blok 10 bediende alle seinen en wissels van het knooppunt Mortsel tot in juli 1997. Toen werd de bediening overgenomen door Blok 12 in Berchem-Antwerpen. Na de buitendienststelling viel het leegstaande gebouw ten prooi aan vandalen en graffiti-sputters. Het werd enkele jaren later afgebroken.



*Blok 10 aan het spoorwegknooppunt Mortsel in 1997, kort voor de buitendienststelling.
Foto's: Walter Pinet.*



Foto Walter Pinet

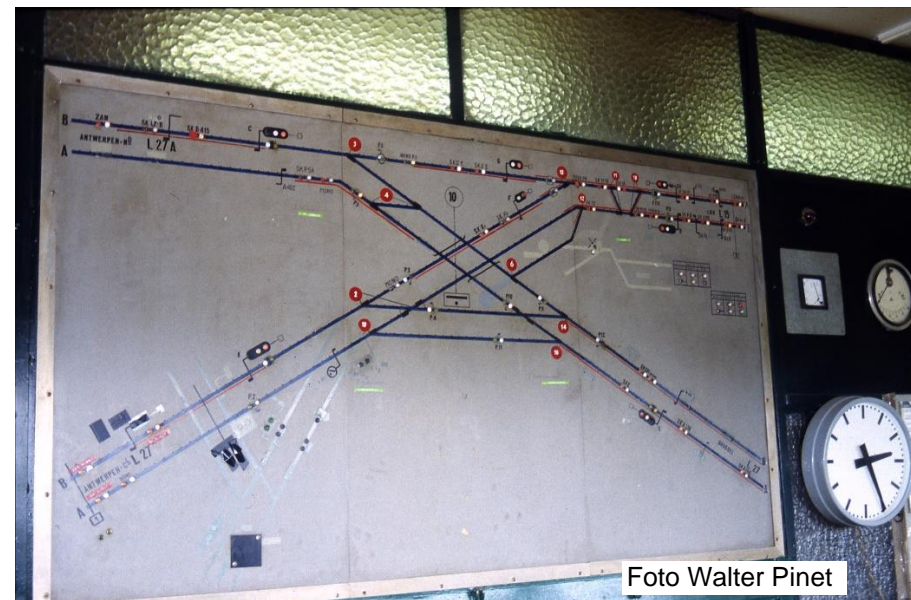


Foto Walter Pinet

*Twee foto's van het interieur van Blok 10. Op het controlebord rechts zijn vaag nog de sporen zichtbaar van het aansluitingsspoor van de firma Aubry (rechtsboven) en van de fortenslijn (linksonder), met inbegrip van de brug van deze lijn over de lijn Antwerpen – Lier.
Foto's (1997): Walter Pinet.*



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

Nog een foto van Blok 10, genomen tijdens de bouw van de kokerbrug waarmee de lijn Antwerpen – Lier over de verdubbelingslijn Antwerpen - Brussel werd geleid. De nog niet afgewerkte brug is zichtbaar achter de locomotief. Achter het seinhuis passeert een trein naar Lier met houten GCI-rijtuiggen, vermoedelijk gesleept door een locomotief type 38. Op de voorgrond bevindt zich de Drabstraat en Schans V. Deze schans is ondertussen grotendeels gesloopt; de restanten staan momenteel op een klein industrieterrein. De schans is aangeduid op het kaartje van blz. K-3 rechts.

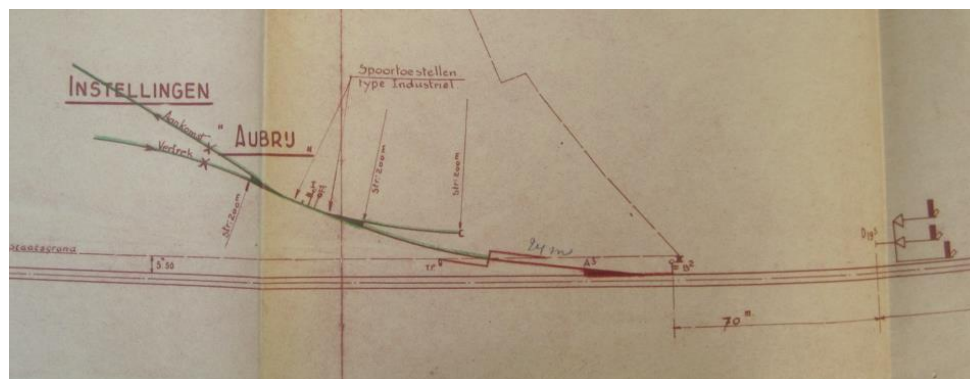
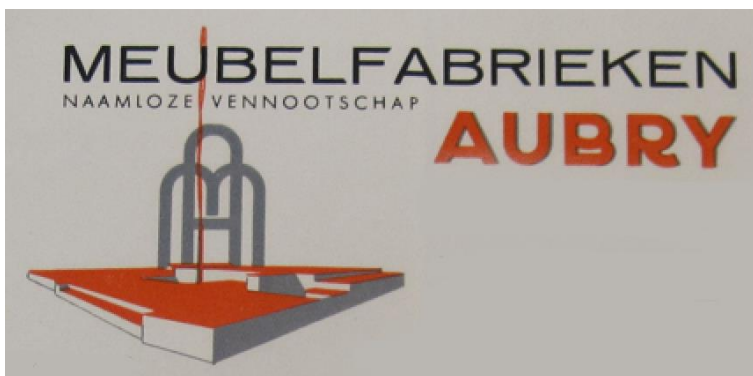
Foto: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.

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

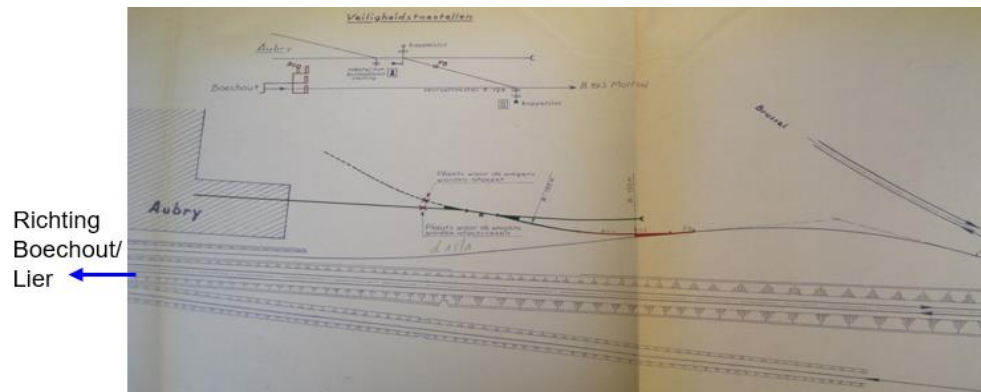
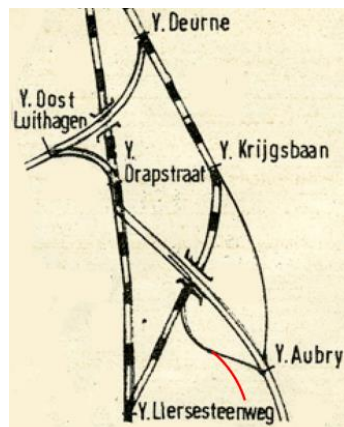
Het aansluitingsspoor van de zagerij van de Meubelfabrieken Aubry

Het aansluitingsspoor van de firma Aubry kwam in dienst in 1947 en takte af van het spoor richting Antwerpen van de lijn Lier – Antwerpen, vlakbij het spoorwegknooppunt Mortsel. Tijdens de ingrijpende werkzaamheden aan het knooppunt werd de aansluiting enkele jaren niet meer bediend. Vanaf 1952 kwam een nieuw aansluitingsspoor in dienst; het takte

voortaan af van het verbindingsspoor tussen de vertakking Aubry en de verdubbelingslijn Antwerpen – Brussel. Begin jaren zeventig was het verkeer zodanig sterk gedaald (1970: 2 wagens, 1971: 1 wagon, 1972: 8 wagens, 1973: 4 wagens ...), dat de exploitatietoelating voor de aansluiting ingetrokken werd. Het spoor werd in 1974 - 1975 opgebroken.



Het aansluitingsspoor van de firma Aubry.
Bovenaan rechts: situatie vanaf 1947;
hiernaast: situatie vanaf 1952.



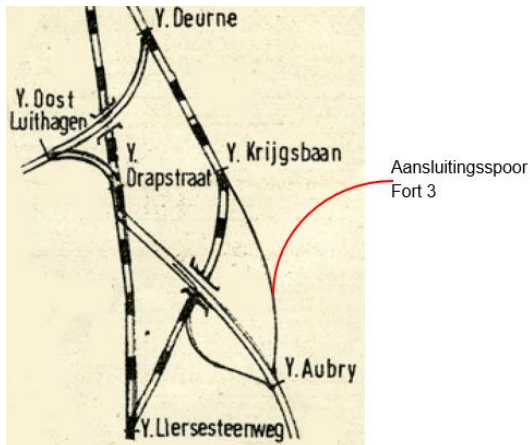
Documenten, NMBS Train World Heritage.

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

Het aansluitingsspoor van Fort 3

Ook het Fort 3 in Borsbeek was aangesloten op het Belgische spoorweganet, via een spoor dat aftakte van het verbindingsspoor van de verdubbelingslijn Antwerpen – Brussel naar de lijn Antwerpen – Lier, tussen de vertakkingen Krijgsbaan en Aubry.

Het spoor werd aangelegd in 1950 en bleef in gebruik tot in de jaren zeventig. Het werd opgebroken in 1976. Volgens ooggetuigen werd het spoor in de eerste helft van de jaren vijftig intens gebruikt voor de aanvoer (en afvoer?) van militaire (weg)voertuigen.



Het aansluitingsspoor van Fort 3. Het aansluitingsspoor bevindt zich op het grondgebied van Mortsel, maar het fort ligt in Borsbeek.

Opgelet: het bovenstaande kaartje is anders georiënteerd (links = oost, rechts = west) dan de onderste kaartjes (links = west, rechts = oost).

Documenten: NMBS Train World Heritage.

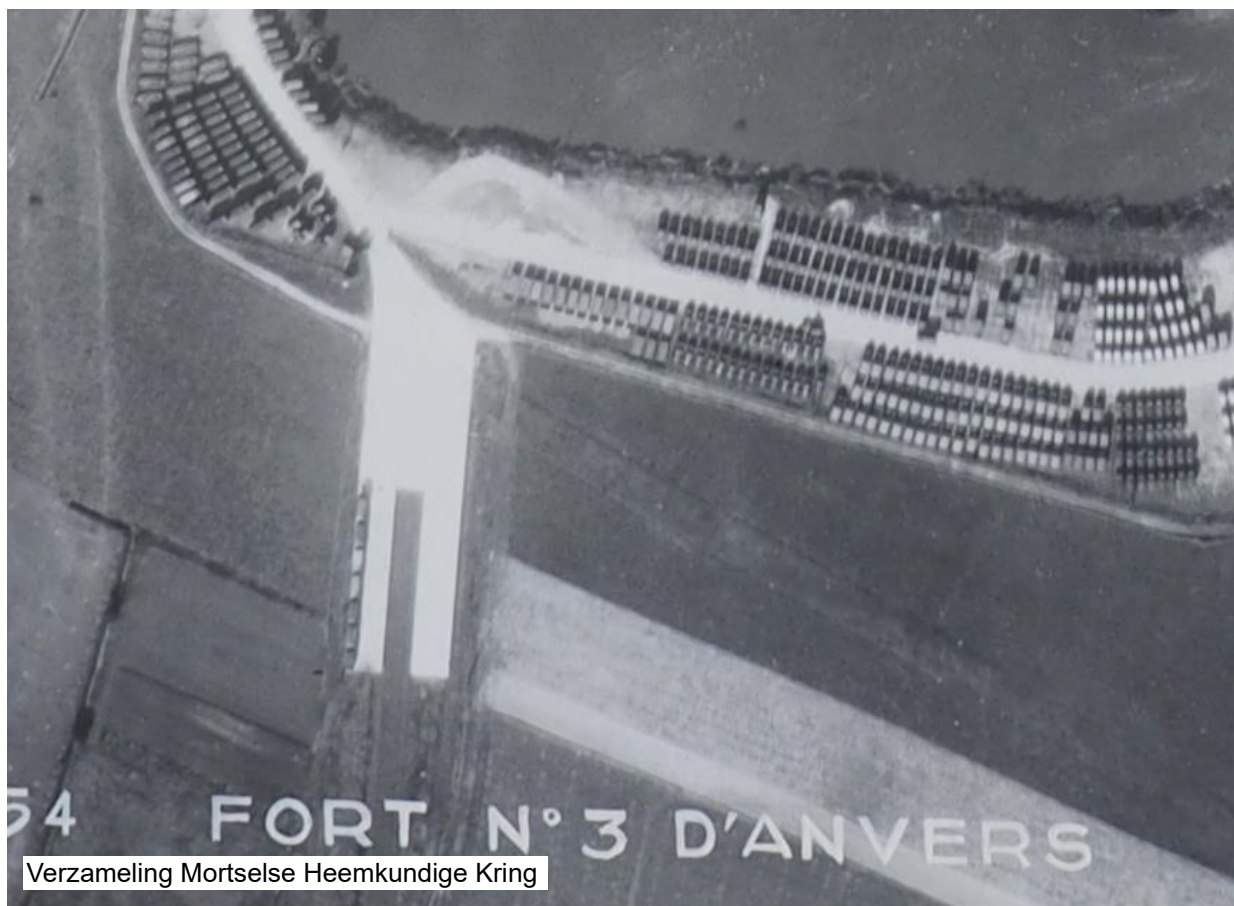
Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacobs & Jef Van Olmen.



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

Het aansluitingsspoor van Fort 3, met rechts Schans IV.

Foto (eerste helft jaren vijftig): verzameling Mortselse Heemkundige Kring.



*Het aansluitingsspoor van Fort 3 eindigde bij een verhoogde laad- en losplaats met een (of meer) laad- en loshelling(en) voor wegvoertuigen.
Bemerk de vele tientallen militaire voertuigen op het terrein.
Foto (eerste helft jaren vijftig): verzameling Mortselse Heemkundige Kring.*

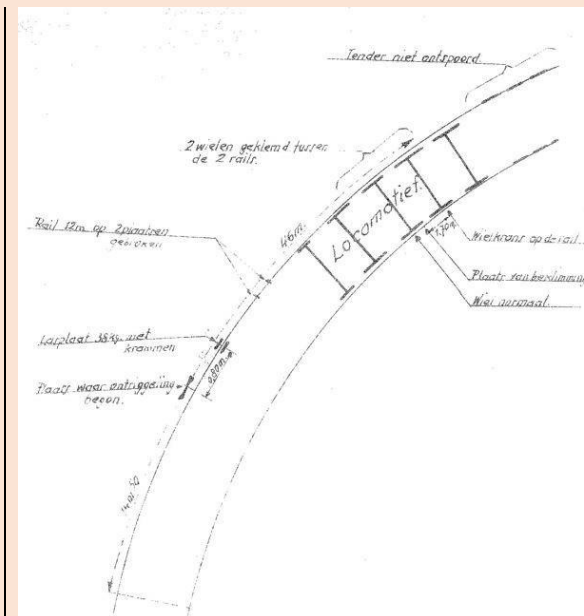
Het aansluitingsspoor van Fort 3 had een minder goede reputatie bij de spoormannen van treinen die er wagens kwamen brengen en halen. Door de aanwezigheid van een spoorboog met een beperkte straal en het

gebrek aan degelijk onderhoud van het spoor door het Belgische leger vonden er geregeld ontsporingen plaats. Hier twee korte uittreksels uit ongevalsrapporten:

Op 6 november, om 11:25 uur: ontsporing van een locomotief op het militair aansluitingsspoor Fort 3 in Borsbeek.

“Trein 20032 kwam van de wissel welk vanuit het hoofdspoor lijn 15/1 toegang geeft tot het aansluitingsspoor van Fort 3, met 1 wagen en 1 pakwagen. De pakwagen werd afgehaakt; de locomotief (een type 29, nr. 29.290) duwde de wagen, tender vooruit, op het aansluitingsspoor, met een snelheid van ongeveer 7 km/h. In de bocht, aangelegd met een gemiddelde straal van 150 m, wrong de locomotief het spoor open. De leermeester-machinist die het treinpersoneel vergezelde, hoorde een gekraak en bemerkte toen dat de locomotief ontspoord was. Hij liet de locomotief stilstaan. De hulptrein van Atlv. Antwerpen-Dam werd gevraagd om 11:40 uur en kwam ter plaatse om 13:15 uur. De herstelling van het spoor werd aangevat door de ploeg Baan in samenwerking met het leger. Om 16:05 uur was de locomotief terug op het spoor gebracht en was het spoor voorlopig hersteld. Op 09/11/1959 heeft het leger het spoor volledig hersteld. De ontspoorde locomotief kon slechts om 17:04 uur vertrekken door de noodzakelijkheid het rollend personeel af te lossen. Schade aan het spoor: 1 rail 12 m, profiel 38 kg te vervangen; een tiental schroefbouten en een paar lasbouten te vervangen. Het leger zal de tussenkomst van ons personeel moeten vergoeden; ook de lichtingskosten komen ten laste van het leger.

De bocht heeft een theoretische straal van 150 m. Op de plaats waar de ontriggeling begonnen is, was de straal na de ontsporing 115 m. De locomotieven type 29 mogen stralen berijden van 100 m. De druk van de locomotief op de buitenrail was vooral groot omdat deze zich in het begin van de bocht bevond en ook door een lichte tegenverkanting. Door de aanwezigheid van een lasplaat profiel 38 kg, bevestigd met krammen, werd het spoor opengeduwde. De middenste drijfwielen geraakten tengevolge van hun verdunde wielkransen tussen de 2 rails en duwden verder het spoor open. De ontriggeling is gebeurd op een aansluitingsspoor waarvan het onderhoud door het leger verzekerd is.”



Op 1 maart 1961, om 14:58 uur: ontriggeling van een dieseltractor op het militair aansluitingsspoor van Fort 3 in Borsbeek.

“Bij het plaatsen van 4 wagens op het middenspoor van de aansluiting van Fort 3 te Borsbeek brak een rail in 5 stukken, gelegen aan de buitenkant van het begin van een bocht met een straal van 150 m, met het gevolg dat de dieseltractor met al zijn wielen ontspoorde. Dieseltractor 272.009 beschadigd; schade aan het spoor: 1 gebroken rail en enkele

dwarsliggers, schade ten laste van het leger. De ontsporing is te wijten aan de breuk van een rail profiel 38 kg, waarvan de sleet 10 mm bereikte. Hulpwagen Antwerpen-Dam gevraagd om 15:10 uur, deze was ter plaatse om 16:29 uur; om 21:15 uur werden de lichtingswerken voltooid.”

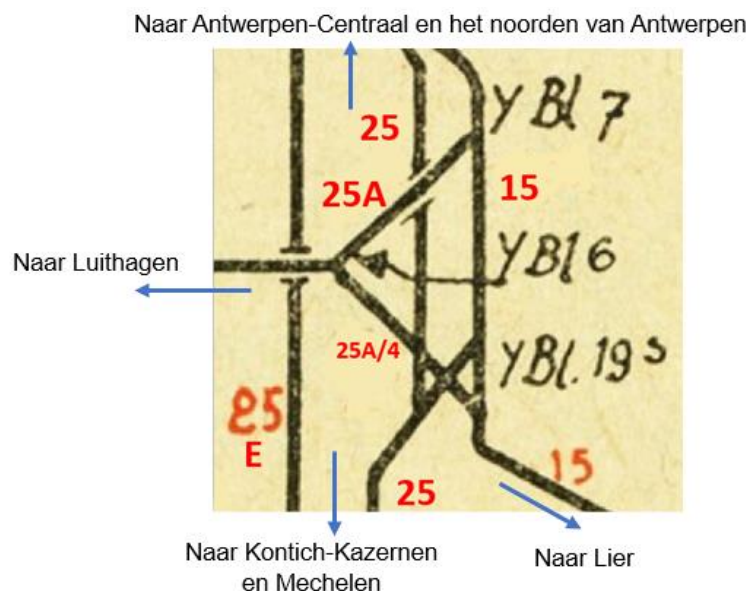
De nummering van de spoorlijnen aan het spoorwegknooppunt Mortsel

Zoals reeds aangehaald, wordt in de tekst van dit hoofdstuk verwezen naar de ‘verdubbelingslijn Antwerpen – Brussel’, ‘de trage lijn Antwerpen – Brussel’ en ‘de lijn Antwerpen – Lier’. Er is bewust ervoor gekozen om geen lijnnummers te gebruiken, omdat deze in de loop der jaren aan wijzigingen onderhevig waren.

Een overzicht van de nummering van de lijnen die via het knooppunt Mortsel liepen, na WO II:

toestand vanaf 1946

Lijn 15	Y Blok 7 – Y Blok 19S – Lier – ...
Lijn 25	Antwerpen-Centraal – Berchem – Mortsel – Y Blok 19S – Kontich-Kazernen – Mechelen ... (de elektrische lijn Antwerpen – Brussel droeg toen het nummer 25E)
Lijn 25A	Antwerpen-Noord – Berchem – Y Blok 7 – Y Blok 6 – Luithagen – Wilrijk – Hoboken-Kapelstraat (fortenlijn) (de lijn van Waarloos droeg toen overigens ook het nr. 25A)
Lijn 25A/4	Y Blok 6 – Y Blok 19S



Opmerking in verband met de vertakkingen:

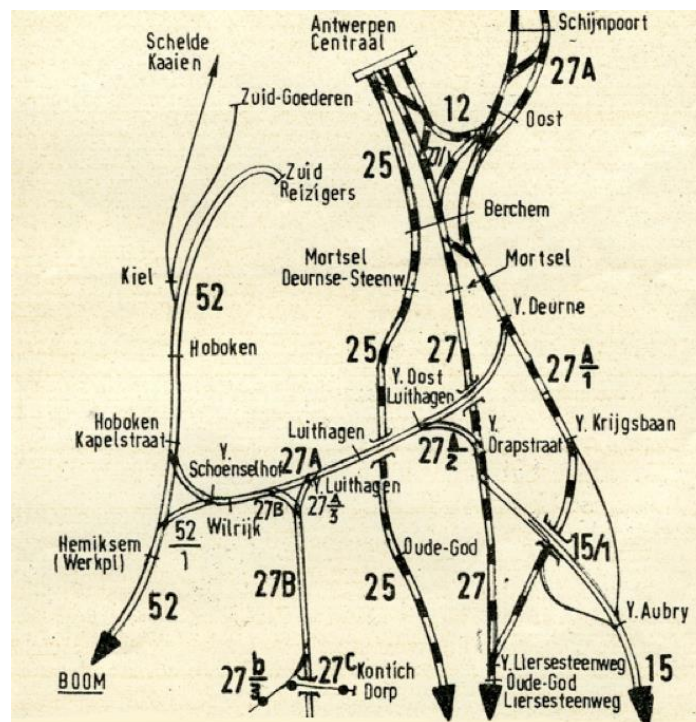
- Y Blok 19S werd later vervangen door de volgende vier vertakkingen:
- Y Krijgsbaan, Y Drabstraat, Y Aubry en Y Liersesteenweg (zie volgende blz.);
- Y Blok 7 kreeg later de benaming Y Deurne;
- Y Blok 6 kreeg later de benaming Y Oost-Luithagen.

Opmerking in verband met de lijnnummers:

- in sommige documenten van de Directie Exploitatie van de NMBS werd lijn 25 aangeduid als 25S ('S' van stoom), om duidelijk het onderscheid te maken met de geëlektrificeerde lijn 25E);
- lijn 27 bestond in 1946 nog niet.

toestand vanaf het begin van de jaren vijftig:

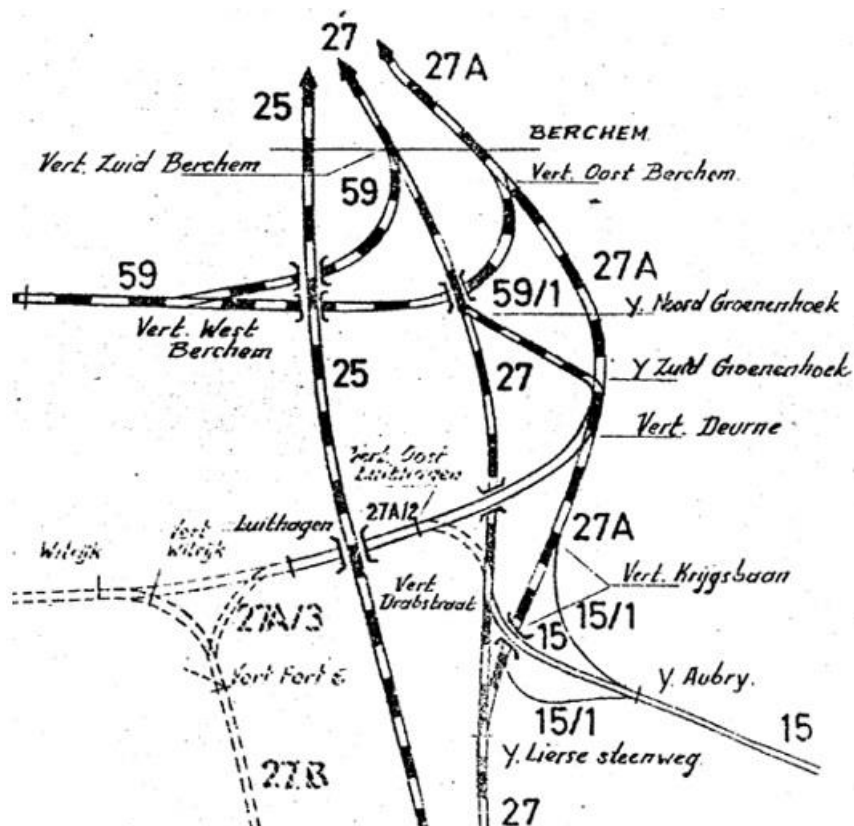
Lijn 15	Y Aubry – Lier – ...
Lijn 15/1	Y Krijgsbaan – Y Aubry (verbindingsbogen in beide richtingen)
Lijn 27	Antwerpen-Centraal – Berchem – Mortsel – Y Drabstraat – Y Liersesteenweg – Kontich-Kazernen – Mechelen – ...
Lijn 27A	Antwerpen-Noord – Berchem – Y Deurne – Y Oost-Luithagen – Luithagen – Wilrijk – Hoboken-Kapelstraat (fortenlijn) (de lijn van Waarloos droeg toen overigens het nr. 27B)
Lijn 27A/1	Y Deurne – Y Krijgsbaan – Y Liersesteenweg
Lijn 27A/2	Y Oost-Luithagen – Y Drabstraat – Y Aubry



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

toestand vanaf het einde van de jaren zestig (na de sluiting van de fortlijn):

Lijn 15	Y Drabstraat – Y Aubry – Lier – ...
Lijn 27	Antwerpen-Centraal – Berchem – Mortsel – Y Drabstraat – Y Liersesteenweg – Kontich-Kazernen – Mechelen – ...
Lijn 27A	Antwerpen-Noord – Berchem – Y Deurne – Y Krijgsbaan – Y Liersesteenweg



Opmerking over de fortlijn

Na de indienstneming van de zgn. 'vestinglijn' (lijn 59 op het kaartje), werd de fortlijn gesloten, maar de goederenkoer van Luithagen werd nog enkele jaren bediend. Zie hoofdstuk H. over Luithagen. Het lijngedeelte tussen de vertakking Deurne en Luithagen kreeg het nummer 27A/2.

Het westelijk uiteinde van de fortlijn (niet aangeduid op het kaartje) bleef eveneens nog enkele jaren in dienst, voor de bediening van de firma Henschel. Het lijngedeelte tussen de vertakking Hoboken en Henschel werd beschouwd als een industriële lijn, die het nummer 280 kreeg. Zie het hoofdstuk D.

Alle kaartjes: NMBS Train World Heritage (bewerkt).

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