



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*

A. – INLEIDING / ALGEMEENHEDEN

- De militaire vesting Antwerpen
- Aanleg van de Brialmontomwalling en de Brialmontforten
- Opening van de spoorlijn in 1878
- Korte beschrijving van de spoorlijn
- Opheffing van de spoorlijn

De militaire vesting Antwerpen

Door de Wet van 8 september 1859 werd beslist om te Antwerpen een militaire vesting aan te leggen, het Nationaal Reduit of nationale terugvalbasis van waaruit het Belgische leger weerstand kon bieden tijdens een belegering. De vesting bestond uit een omwalling, een fortengordel, een overstromingssysteem en een systeem van militaire erfdienstbaarheden, waardoor er bv. in bepaalde wijken van Antwerpse randgemeenten uitsluitend houten gebouwen mochten opgetrokken worden. De ontwerper was Henri Alexis Brialmont, een vestingbouwkundige die ook wel de Belgische Vauban wordt genoemd.

De omwalling (ook Grote Omwalling of Brialmontomwalling genoemd) bestond uit een aarden wal met een bakstenen onderbouw, met daarvoor een brede vestinggracht. De omwalling telde 19 poorten en was tevens voorzien van schansen en kazernes. In het noorden werd de fortengordel afgesloten door de citadel Noordkasteel en in het zuiden door de Citadel van Antwerpen, ook bekend als het Zuidkasteel of Zuiderkasteel. De omwalling bevond zich ter hoogte van de huidige Antwerpse Ring (R1) en de Singel (R10). De aanleg van de nieuwe omwalling ging gepaard met de sloop van de 16de-eeuwse Spaanse Vesten, die zich bevonden ter hoogte van de huidige Antwerpse Leien.

Op een afstand van ongeveer 3 tot 4,5 km van de omwalling kwam er een gordel van 8 vooruitgeschoven 'Brialmontforten' (forten 1 t/m 8), op ongeveer 2 km van elkaar, van Wijnegem tot Hoboken. Tijdens de bouw besliste men om nog een bijkomend fort aan te leggen, in Merksem.

In de tweede helft van de 19de eeuw kwamen er nieuwe forten en schansen bij in Walem, Lier en Duffel (het 'Spoorwegfort' ter verdediging van de spoorlijn Antwerpen – Brussel). Door de Wet van 30 maart 1906 werd beslist om ook een aantal kleine schansen te bouwen tussen de oudere Brialmontforten en om een aantal (pantser)forten aan de verdediging toe te voegen.

Zo ontstond er op ongeveer 20 km van de stad Antwerpen een tweede, buitenste, fortengordel, de zgn. Hoofdweerstandstelling. Achter deze fortengordel werd in 1914 in alle haast een strategische spoorlijn aangelegd (zie elders in deze studie), die niet mag verward worden met de fortenlijn binnen de eerste fortengordel (die in dit hoofdstuk aan bod komt).

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog bestond de verdedigingsgordel van Antwerpen uit twee ringen van forten en schansen: de buitenste gordel, de zgn. Hoofdweerstandstelling, en de binnenste gordel. Deze verdedigingsstructuur noemde men de PFA (Position Fortifiée d'Anvers of Versterkte Stelling Antwerpen).

Aanleg van de Brialmontomwalling en de Brialmontforten

De openbare aanbesteding van de werkzaamheden vond plaats op 30 november 1859 in Hotel Rubens in Antwerpen. De opdracht werd toegewezen aan de Compagnie Générale des Matériels de Chemin de Fer. De Genie van het Belgische leger was verantwoordelijk voor het toezicht op de uitvoering van de werkzaamheden. Naast burgerwerklieden werden ook soldaten van de Genie en infanteriesoldaten ingezet.

Voor het vervoer van de (met mankracht !) uitgegraven grond gebruikte men kruiwagens en stootkarren, omdat het transport met door paarden getrokken karren te moeilijk was. Op enkele plaatsen werden smalspoorwagentjes getrokken door paarden. Er waren ook hellende vlakken waarop smalspoorwagentjes met een paardenmolen of een stationaire stoommachine voortbewogen werden. De grondverplaatsing voor het uitgraven van de grachten en de funderingsputten en het opwerpen van de wallen, bedroeg meer dan 15,5 miljoen m³.

In 1860 besliste men om binnen deze fortengordel een militaire weg aan te leggen, de Krijgsbaan, die de forten onderling met elkaar moest verbinden en die moest dienen voor de aanvoer met paard en kar van de grote hoeveelheden baksteen, natuursteen, hout en andere materialen die voor de bouw van de omwalling nodig waren.

Omdat het transport via de weg niet voldeed, legde de aannemer twee tijdelijke dienstspoorlijnen aan, een langs de Krijgsbaan en een parallel met de grote omwalling. Beide spoorlijnen waren verbonden met het bestaande spoorwegnet en met een speciaal gebouwde aanlegplaats op het Kempisch Kanaal bij Schoten. Voor de exploitatie van de spoorlijnen kocht de Compagnie Générale 7 stoomlocomotieven, 150 paarden en 600 wagens aan. In 1861 was de spoorlijn langs de grote omwalling meer dan 8 km lang; een stoomlocomotief kon 9 ritten per dag maken en daarbij telkens 40 ton vervoeren.

De werkzaamheden aan de omwalling en de forten waren in 1867 voltooid.

Twee jaar vroeger, in 1865, stelde de Minister van Oorlog voor om naast de Krijgsbaan een definitieve spoorlijn aan te leggen die zou aansluiten aan het Kempisch Kanaal, de Schelde en enkele spoorlijnen van het bestaande spoorwegnet. De Minister van Openbare Werken ging hier echter niet op in. Eerst in 1876 besliste men om de fortenlijn aan te leggen. Door de Wet van 27 mei 1876 werd een krediet vrijgemaakt voor de aanleg door de Belgische Staatsspoorwegen van een spoorlijn tussen Antwerpen-Zuid en Oude-God, achter de fortengordel, meer bepaald achter de ring van de forten 4 t/m 8.

Voor meer informatie over de forten verwijzen wij naar het boek **Antwerpse Forten, 1914**, door Robert Gils, Uitg. Lannoo, 2014.

Opening van de spoorlijn in 1878

Op 6 december 1876 vond in het Provinciaal Gouvernementshotel in Antwerpen de openbare aanbesteding plaats voor *“het leggen eener ijzeren spoorwegs van den Ouden God tot Antwerpen (Zuidergedeelte) en het leveren eener ijzeren draaischijf van 13 m 50 diameter te plaatsen Zuiderstatie van Antwerpen, van de ijzeren-weg van de Ouden-God tot*

Antwerpen (Zuidergedeelte)”. Omdat de Staat nog geen rekening moest houden met allerhande procedures, voorschriften, milieuwetgeving, inspraak van burgers en actiegroepen, kon de fortенlijn, samen met de stations Antwerpen-Zuid, Hoboken en Wilrijk, al op 10 juli 1878 in gebruik worden genomen.

Artikels in De Koophandel van Antwerpen en Le Précurseur, 11 juli 1878

De Koophandel van Antwerpen:

“Gisteren morgend heeft de opening der linie van den ijzeren weg van Antwerpen (Zuid) naar den Ouden God plaats gehad. De bijzonderste ambtenaars dezer linie hebben de eerste reis gedaan. De statiën van Hoboken en Wilrijck waren bevlagd; de harmoniënmaatschappijen dezer gemeenten wachtten de aankomst van den eerste trein af, en speelden de Brabançonne onder de toejuichingen der aanwezigen. Ieder is het eens om de goede inrichting der linie te prijzen.”

Le Précurseur (vertaling):

“De spoorweg van den Ouden God naar Antwerpen Zuid werd op 10 dezer geopend met de trein die om 11 uur 25 in Oude-God vertrok en om 11 uur 48 in Antwerpen Zuid aankwam. Deze trein vervoerde de ambtenaren en bedienden van de administratie van Bruggen en Wegen die met de studie en de aanleg van de lijn waren belast, evenals de ambtenaren van de administratie van de Staatsspoorwegen die vanaf heden instaat voor de exploitatie en het onderhoud van de spoorweg.

Toen de trein om 11 uur 34 u door het station van Wilrijk reed, losten de inwoners van dit dorp vreugdeschoten en hief de plaatselijke fanfare de Brabançonne aan. Tijdens de uitvoering van de Brabançonne werd een prachtige ruiker aangeboden aan ingenieur De Schrijver, de leider van de werkzaamheden.

De Hobokenaars waren eveneens rond het station samengestroomd. Ook hier was de fanfare present. Bij het passeren van de trein klonk eveneens het volkslied. Alle stations van deze nieuwe lijn waren met vlaggen getooid. De gebouwen die in het station Antwerpen-Zuid door aannemer Terneus waren neergezet, waren extra bevlagd. Na de inwijding had een banket plaats in het restaurant van de heer Nagent aan het Meirplein. Aan het banket zaten de ambtenaren van de eerder genoemde administraties aan, de gebroeders Bosmans, de aannemers van de lijn, en directeur De Keyser van de Société Anonyme du Sud d’Anvers. Er werd meermaals getoost. De heildronk op de koning werd uitgebracht door hoofdingenieur Cognioul. Hoewel het feest een zeker officieel karakter had, heerste er een vrolijke stemming.”

Korte beschrijving van de spoorlijn

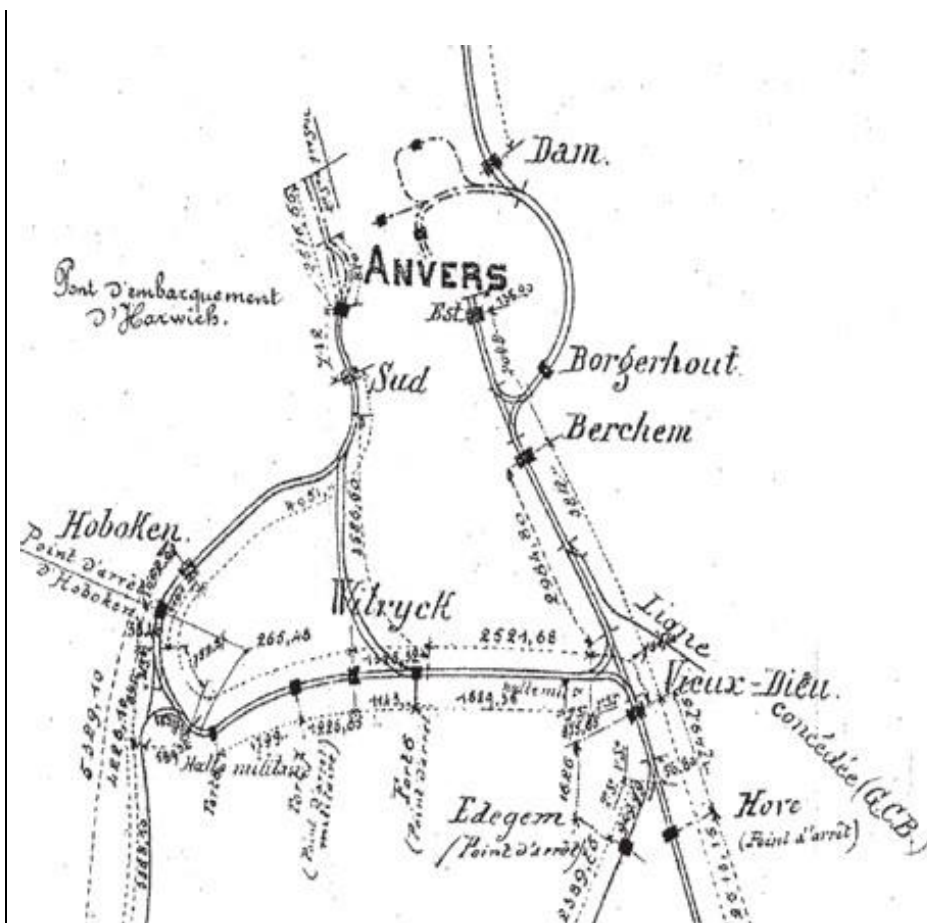
De lijn had bij de opening een totale lengte van 14,391 km tussen Antwerpen-Zuid en Oude-God en was dubbelsporig. De lijn liep gelijkgronds met diverse overwegen, waaronder enkele met drukke verkeerswegen.

Bij de opening waren er waren twee tussenstations, nl. in Wilrijk en Hoboken. Het station Hoboken (= het huidige Hoboken-Polder) bestaat nog steeds en is gelegen op de huidige lijn 52 Antwerpen – Boom – Puurs. Tussen 1894 en 1993 bestond er bovendien een tweede station (eigenlijk een stopplaats) in Hoboken, nl. Hoboken-Kapellestraat / Hoboken-Kapelstraat. Tussen 1934 en 1957 (met onderbrekingen) bestond er ook een stopplaats in Luithagen en tussen 1880 en de Eerste Wereldoorlog (en daarna nog tot in 1920) was er nog een aantal militaire stopplaatsen in dienst, ter hoogte van de forten 4, 5, 6, 7 en 8.

De fortenspoorlijn werd op Mortsels grondgebied voor en na de Eerste Wereldoorlog in twee fasen opgehoogd, waarbij uiteindelijk meerdere straten en twee spoorlijnen overbrugd werden.

De fortenspoorlijn was zowel in het westen als in het oosten door middel van een spoordriehoek verbonden met de rest van het spoorwegnet. De westelijke spoordriehoek verbond de fortenspoorlijn met de lijn Antwerpen-Zuid – Boom (de latere lijn 52) en was gelegen op het grondgebied van de gemeente Hoboken. De zuidelijke verbindingsboog van deze driehoek, die ten noorden van Fort 8 gelegen was, werd nog voor WO I afgeschaft, maar na WO II werd er een nieuwe boog aangelegd ten zuiden van Fort 8.

De oostelijke driehoek vormde oorspronkelijk de verbinding met de hoofdlijn Antwerpen – Brussel (de latere lijn 25) en was gelegen op het grondgebied van Morsel. In de loop der jaren werd deze driehoek enkele malen verplaatst en sloot hij niet meer rechtstreeks aan op lijn 25.

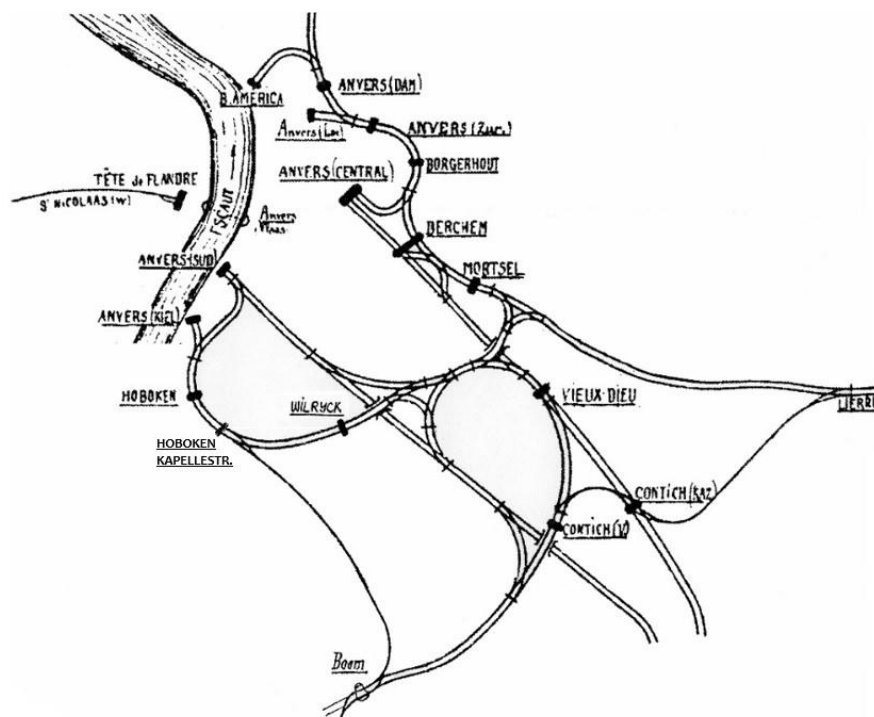


De fortenspoorlijn en de aansluitende spoorlijnen in 1896. De lijn was dubbelsporig. Het rechtstreekse baanvak tussen Antwerpen-Zuid en de fortenspoorlijn in Wilrijk was in 1894 in dienst gekomen. Aan beide uiteinden van de lijn bevond zich een spoordriehoek. De lijn Antwerpen – Lier werd nog tot in 1898 uitgebaut door het consortium van privé-spoorwegmaatschappijen Grand Central Belge (ligne concédée, G.C.B.). Document: NMBS Train World Heritage.

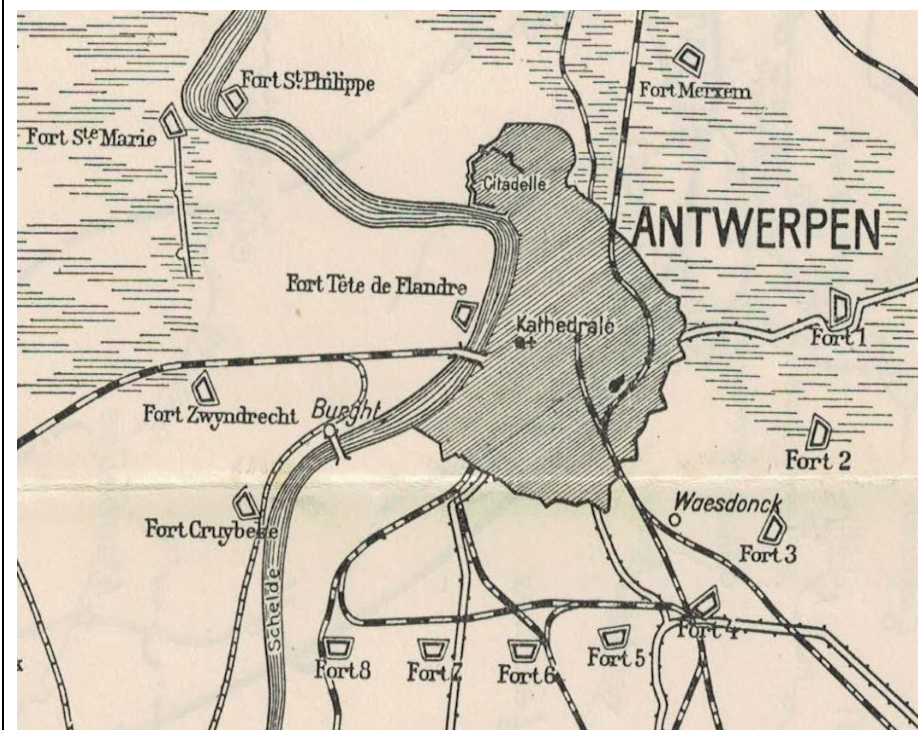


De binnenste fortengordel, de fortenspoorlijn en de militaire baan (Krijgsbaan), begin jaren 1890.
Bemerk de twee spoordriehoeken aan de uiteinden van de fortenlijn.
Bron: Brockhaus Konversation-Lexikon.

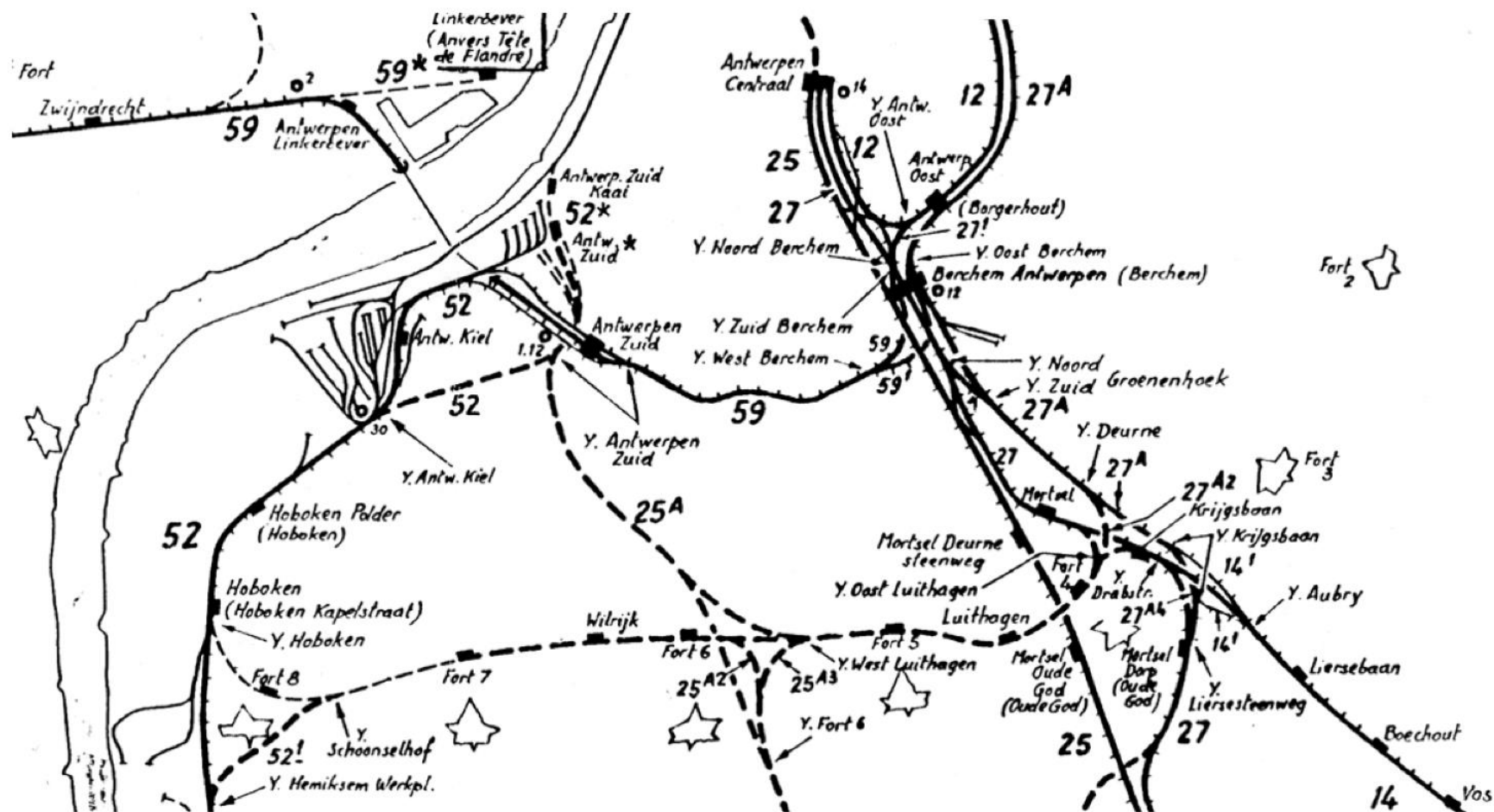
Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacobs & Jef Van Olmen.



De fortенlijn en de verbindingen met de rest van het spoorwegnet in 1914.
De verbindingsboog in de richting van Boom aan het westelijke uiteinde van de lijn was toen al afgeschaft.
Kaartje: Lignes de la Belgique - Carnet de Marches-types, 1915 (bewerkt).



De binnenste fortengordel en de fortенlijn in 1914. Op het planetje ontbreekt de oostelijke verbinding van de fortенlijn in de richting van Antwerpen.
Bron: Schlachten des Weltkrieges – Antwerpen 1914 (Gerhard Stalling, Oldenburg/Berlin, 1925).



Kaart van de spoorlijnen rond Antwerpen in 1978. De afgeschafte lijnen, waaronder de fortenlijn, zijn aangeduid door middel van stippellijnen.
Het op enkel spoor gebrachte baanvak tussen Hoboken-Kapelstraat en Fort 7 was het laatste lijngedeelte van de fortenlijn dat nog in dienst was, tot in het voorjaar van 1978.

Uittreksel uit **Carte des voies ferrées de Belgique, extension maximale arrêtée au 30/06/1978**, G. Close, G.T.F, 1978.

Zie ook de opmerking i.v.m. de nummers van de spoorlijnen op de volgende blz.

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

Opheffing van de spoorlijn

Op 25 september 1970 reed de laatste officiële doorgaande trein over de fortentlijn. De lijn was overbodig geworden na de opening van de ringspoorlijn, de zgn. vestinglijn, tussen Berchem en de Kennedy-spoortunnel via het nieuwe doorgangstation Antwerpen-Zuid.

Beide uiteinden van de lijn bleven echter nog enkele jaren in dienst voor het lokale goederenverkeer. De laatste bediening van de goederenkoer van Luithagen, vanuit Antwerpen-Schijnpoort, vond plaats op 15 oktober 1973. Het op enkelspoor gebrachte baanvak tussen Hoboken-Kapelstraat en Fort 7, voor bediening van de firma Henschel, was het laatste nog in dienst zijnde lijngedeelte van de fortentlijn, tot in het voorjaar van 1978.

De door de opheffing van de fortentlijn en de opbraak van de sporen vrijgekomen terreinen boden de kans om tussen Hoboken en de grens van Mortsel een volwaardige expresweg, de R1, aan te leggen, die op het grondgebied van Wilrijk kon aansluiten op de autosnelweg E19.

Wel jammer dat de spoorlijn verdwenen is. Ze had een nuttige rol kunnen spelen voor het openbaar vervoer ten zuiden van Antwerpen, als ringspoorlijn (of -tramlijn) die de Antwerpse districten Hoboken en Wilrijk en de stad Mortsel met elkaar had kunnen verbinden.

Opmerkingen

Het lijnnummer van de fortentlijn

De fortentlijn werd in de loop der jaren in de officiële documenten niet aangeduid met één vast lijnnummer. In de spoorboekjes (reisgidsen) van vóór de Eerste Wereldoorlog vinden we de dienstregeling van de reizigerstreinen op de fortentlijn (naargelang het jaar ...) in de tabellen 4, 8, 14, 25B, 26, ... Na de Eerste Wereldoorlog staan ze vermeld in de tabellen van de lijnen 25 en 52, en na de Tweede Wereldoorlog in de tabel van lijn 52.

Op de lijnkaarten van na de Tweede Wereldoorlog maakt de fortentlijn eerst deel uit van lijn 25A en vervolgens (tot aan de opheffing) van lijn 27A. Sommige baanvakken hebben zelfs tijdelijk de nummers 27B en 52A gehad.

De namen van de vertakkingen en de nummers van de blokposten / seinhuizen

In de teksten van deze studie wordt op verschillende plaatsen verwezen naar de namen van de vertakkingen en de nummers van de blokposten / seinhuizen. Deze wijzigden in de loop der jaren. Ze worden in de tekst steeds aangeduid met de benaming en het nummer die in de betrokken periode geldig waren.

Elders in deze studie wordt aandacht besteed aan deze ingewikkelde onderwerpen (lijnnummers, vertakkingen en blokposten).