



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

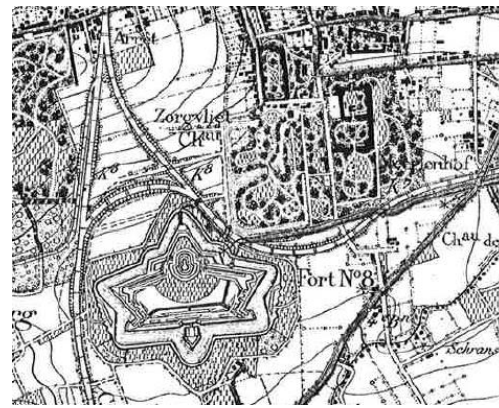
D. – HET LIJNGEDEELTE TUSSEN DE STOPPLAATS HOBOKEN-KAPELSTRAAT EN DE KRUISSING VAN DE SPOORLIJN MET DE BOOMSESTEENWEG IN WILRIJK *incl. de verbinding van de fortlijn met de lijn Antwerpen-Zuid – Boom*

- De verbinding van de fortlijn met de lijn Antwerpen-Zuid – Boom (westelijk uiteinde van de fortlijn)
- De verbindingsboog met de lijn naar Boom ten zuiden van Fort 8
- Het aansluitingsspoor van Fort 8
- De overwegen met de Schansstraat / Jozef Leemanslaan, de Sint-Bernardsesteenweg, de rector Vermeylenlaan, de Albert Einsteinlaan en de Legerstraat
- Het aansluitingsspoor van de firma Bulens
- Het aansluitingsspoor van Fort 7, de firma Henschel en de elektriciteitsmaatschappij De Schelde (later EBES)
- De overweg met de Valaardreef
- De overweg(en) met de Boomsesteenweg en de ‘Kemelbrug’ in Wilrijk over de spoorlijn en de Jules Moretuslei

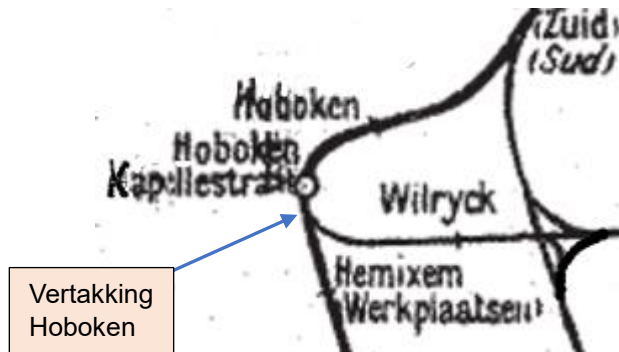
De verbinding van de fortenlijn met de lijn Antwerpen-Zuid – Boom (westelijk uiteinde van de fortenlijn)

De dubbelsporige fortenlijn sloot in de richting van Antwerpen-Zuid aan op de spoorlijn naar Boom (de latere lijn 52) met de vertakking Hoboken, nabij de stopplaats Hoboken – Kapelstraat. Ten noorden van Fort 8 was er bovendien een enkelsporige verbindingsboog met een kleine boogstraat in

de richting van Hemiksem en Boom. Vanaf 1906/1907 had deze verbindingsboog van de spoordriehoek geen nut meer en is hij niet meer terug te vinden op de netkaarten; blijkbaar werd hij toen opgebroken.



De spoordriehoek aan het westelijke uiteinde van de fortenlijn, die de verbinding vormde met de lijn Antwerpen-Zuid – Boom (de latere lijn 52); situatie eind jaren 1890 / begin jaren 1900. Bemerkt de militaire stopplaats van Fort 7 op het linker kaartje.



Situatie vóór WO I, na de afschaffing van de zuidelijke verbindingsboog tussen de fortenlijn en de lijn Antwerpen-Zuid – Boom. Eerst in 1952 werd de boog opnieuw aangelegd, ditmaal ten zuiden van Fort 8.



Foto Guy Verheyen, verzameling Jef Van Olmen

De vertakking Hoboken met Blok 28. Rechtdoor = naar Hemiksem en Boom; links = naar Wilrijk (fortenlijn).

Foto (1965): Guy Verheyen, verzameling Jef Van Olmen.



Op 26 februari 1976 rijdt locomotief 6297 met een lokale goederentrein naar Boom voorbij de stopplaats Hoboken (voor 1974: Hoboken-Kapelstraat), de overweg van de Kapelstraat en de vertakking Hoboken. Beide foto's zijn genomen vanuit Blok 28. Enkel het baanvak (enkelspoor) van Hoboken-Kapelstraat tot aan het aansluitingsspoor van de firma Henschel in Wilrijk is op dat ogenblik nog in dienst, als industriële lijn nr. 280.

Foto's: Jef Van Olmen.



Locomotief 7003 heeft op 26 februari 1976 wagens naar het aansluitingsspoor van de firma Henschel in Wilrijk gebracht en is met een pakwagen op de terugweg naar Antwerpen-Kiel. Het (tweestanden)sein is geopend (stand 45°); het treintje zal zo dadelijk via de vertakking Hoboken zijn rit voortzetten. De bedieningstreinen naar/van Henschel waren de enige treinen die nog (tot in 1978) over het (op enkelspoor gebrachte) resterend deel van de fortenlijn reden. Op de achtergrond is vaag de grote Titan-kraan te zien van de scheepswerf Cockerill Yards Hoboken die in 1982 failliet ging.

Foto's: Jef Van Olmen.

De verbindingsboog met de lijn naar Boom ten zuiden van Fort 8

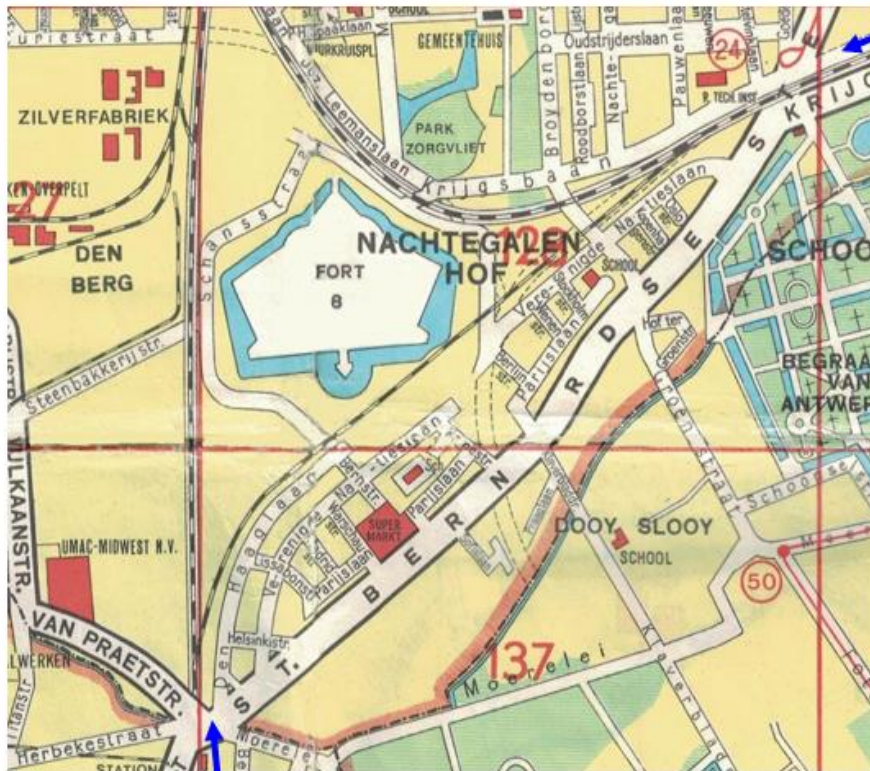
In 1948 maakte de NMBS aan de gemeente Hoboken een plan over om een nieuwe verbindingsboog aan te leggen richting Boom tussen de fortenlijn en de lijn Antwerpen-Zuid – Boom, ten zuiden van Fort 8. In 1952 werd de dubbelsporige boog in dienst genomen, meer bepaald tussen de vertakking Schoonselhof op de fortenlijn en de vertakking Hemiksem-Werkplaatsen op de lijn naar Boom. De nieuwe boog kreeg het lijnnummer

52/1 en liet toe om vanuit naar Boom via Hemiksem en Wilrijk in de richting van Luithagen (H/T) te rijden. Van zodra de nieuwe boog in dienst kwam, kon men de spoorlijn Boom – Kontich-Dorp – Kontich-Kazernen afschaffen, met inbegrip van de drukke overweg op de weg Antwerpen – Brussel (de latere A12) in Boom.



Foto van een maquette van Fort 8 in Hoboken, met een luchtfoto uit de jaren vijftig, waarop de volledige westelijke spoordriehoek van de fortenlijn in Hoboken, inclusief de nieuwe verbindingsboog, te zien is foto: Jef Van Olmen (Fortendag in Fort 8, 13 december 2016).





Richting waarin de linker foto van blz. D-17 genomen is.

Richting waarin de foto van blz. D-10 genomen is.

De verbindingsboog (lijn 52/1) tussen de fortelijn en de lijn Antwerpen-Zuid – Boom, ten zuiden van Fort 8. Een trein die van Boom naar Wilrijk reed (of omgekeerd), kruiste tweemaal de Sint-Bernardsesteenweg.



Een locomotief type 7 rijdt met een reizigerstrein over de verbindingsboog (lijn 52/1) in de richting van de vertakking Hemiksem-Werkplaatsen en Boom. Het gaat om een omgeleide trein uit Antwerpen-Centraal met bestemming Gent-Sint-Pieters, Kortrijk of Rijsel (Lille, F). Eind jaren vijftig waren er ingrijpende werkzaamheden in het station van Mechelen, waardoor het noodzakelijk was om heel wat treinen om te leiden. De fortенlijn en de nieuwe verbindingsboog in de richting van Boom bleken daarbij van groot nut te zijn. Foto (eind jaren vijftig): verzameling Roger Stouthuyzen.



Foto J. Govaert, verzameling Thierry Heylen

Midden jaren zestig: locomotief 64.148, een ex-Pruisische P8, vertrekt 's morgens in Hemiksem-Werkplaatsen met een trein naar Antwerpen-Zuid. Achter de locomotief bevindt zich het kandelaarsein van de vertakking Hemiksem-Werkplaatsen. Het sein richting Hoboken en Antwerpen-Zuid staat open (stand 90°, driestandenstelsel). De auto's rechts staan stil voor de overweg met de Sint-Bernardsesteenweg. Foto J. Govaert, verzameling Thierry Heylen.

(voor meer info en foto's over de laatste jaren van de inzet van stoomlocomotieven in Antwerpen-Zuid wordt verwezen naar het boek
De Stoomlocomotieven type 64 (P8) en type 90 (G10) – deel 1 en deel 2
door Julien Casier, Jean-Luc Vanderhaegen en Jef Van Olmen, uitg. TSP/PFT, 2019/2020.

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



Foto J. Govaert, verzameling Thierry Heylen

Nog een foto van het richtingssein (kandelaarsein) in Hemiksem-Werkplaatsen. De hoge seinpaal heeft betrekking op de hoofdrichting (in dit geval de richting vertakking Schoonselhof en Wilrijk) en de kleine seinpaal op de richting Hoboken en Antwerpen-Zuid (met een snelheidsbeperking tot 60 km/h). Op de linkerseinpaal bevindt zich ook een kleine rangeerseinarm.

Bemerk ook de overweg met de Sint-Bernardsesteenweg en (op de achtergrond) Blok 27 en de vertakking Hemiksem-Werkplaatsen.

Foto J. Govaert, verzameling Thierry Heylen.

DE FORTENLIJN HOBOKEN – WILRIJK – MORTSEL

D. – HET LIJNGEDEELTE TUSSEN HOBOKEN-KAPELSTRAAT EN DE BOOMSESTEENWEG IN WILRIJK

Versie 2024 09 03

De verbindingsboog (lijn 52/1) werd ook gebruikt door goederentreinen die van Boom naar het noorden van Antwerpen (H/T) reden, nadat de lijn Boom – Kontich-Dorp – Kontich-Kazernen eind 1952 opgeheven was. Voorheen reden deze treinen van Boom naar Kontich via de (net voor Kontich-Dorp gelegen) verbindingsboog naar de lijn van Waarloos om daarna verder via het knooppunt Wilrijk in de richting van Luithagen te rijden.

Reiswegen goederentreinen tussen Boom en het noorden van Antwerpen vóór en na de indienstneming van de verbindingsboog van lijn 52/1

AC = Antwerpen-Centraal

AK = Antwerpen-Kiel

AN = bestemmingen ten noorden van Antwerpen

AZ = Antwerpen-Zuid

Be = Berchem

Bo = Boom

He = Hemiksem

Ho = Hoboken

KD = Kontich-Dorp

KK = Kontich-Kazernen

L = Lier

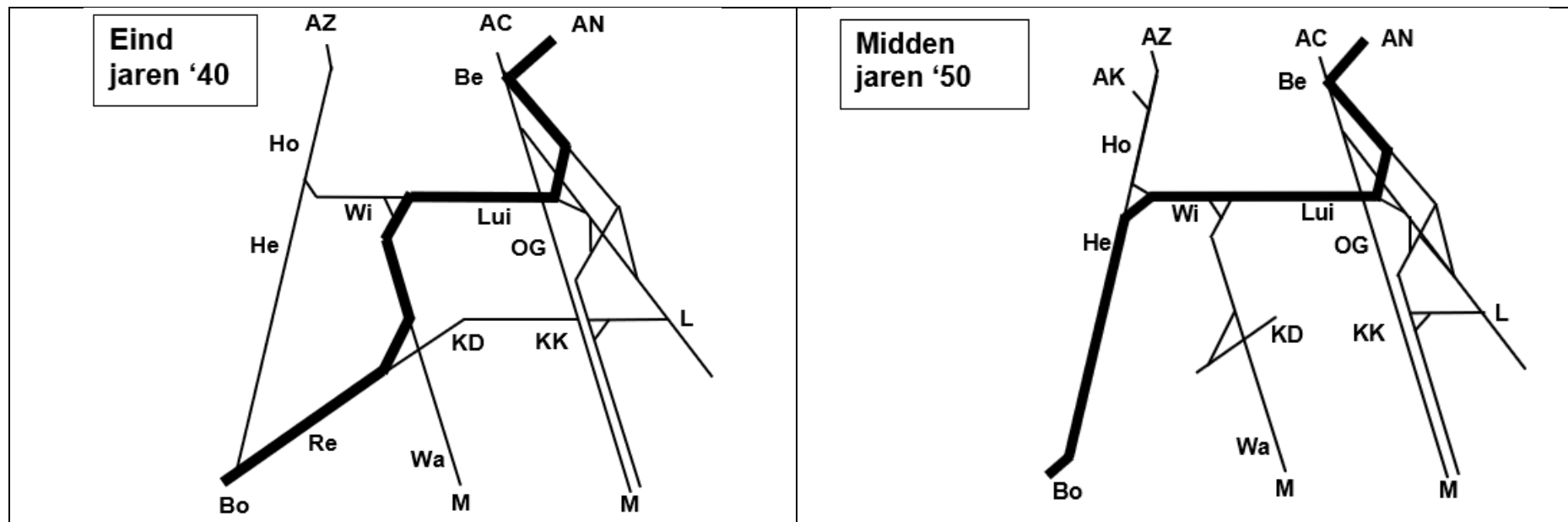
M = Mechelen of Mechelen-Nekkerspoel

OG = Oude-God

Re = Reet

Wa = Waarloos

Wi = Wilrijk



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



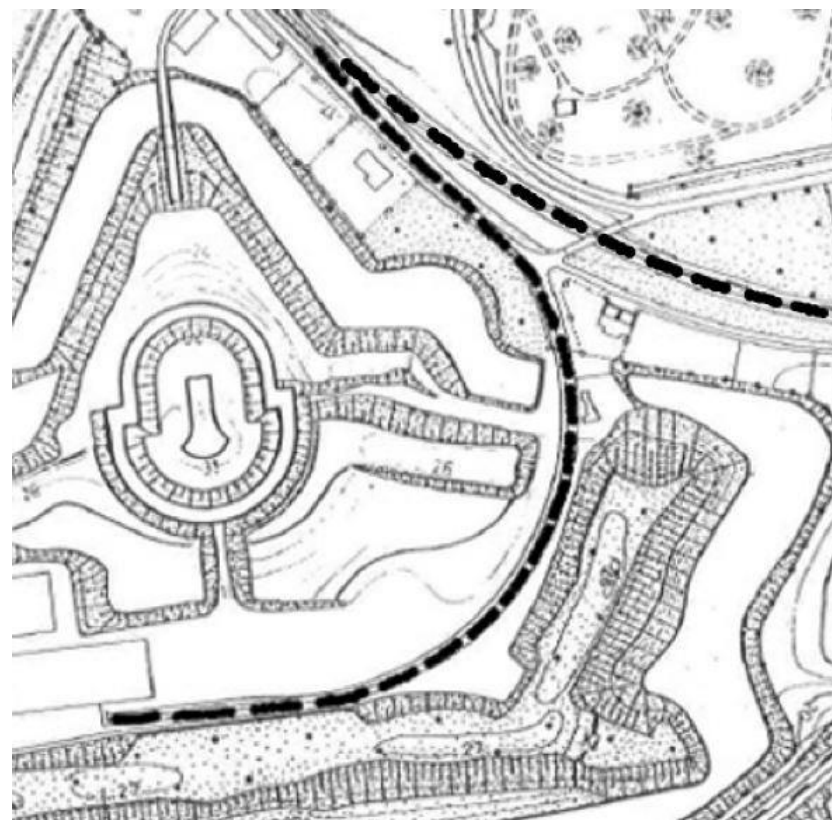
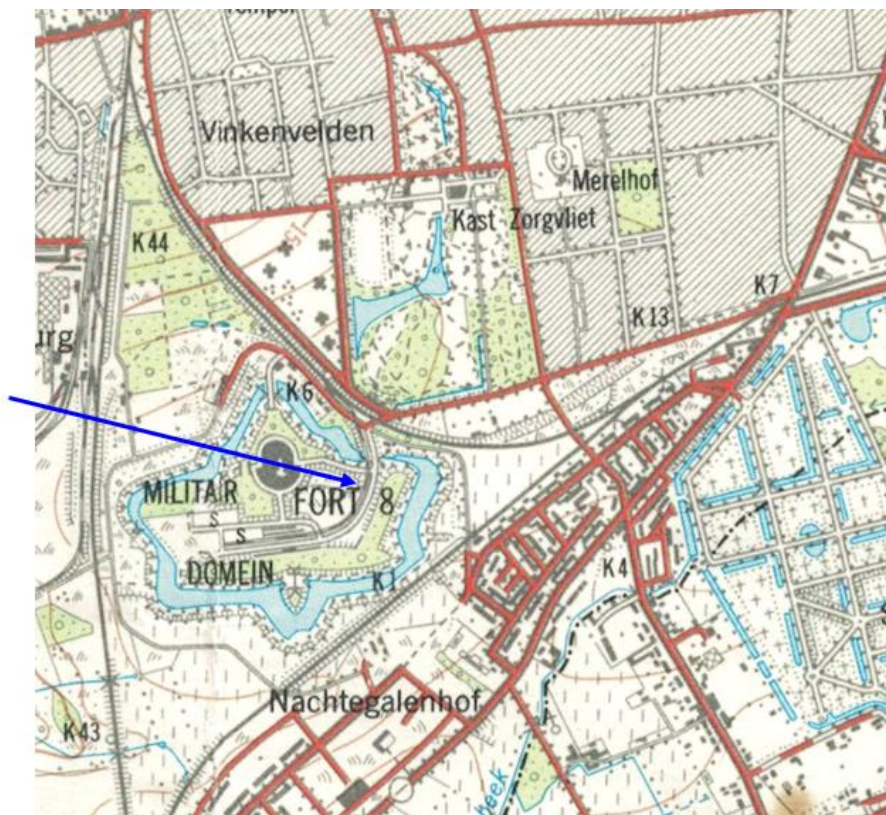
Foto <https://www.railaitons.net>

Het restant van de vertakking Schoonselhof in 1979 (foto genomen in de richting van Wilrijk). Enkel één doorgaand spoor van de industriële lijn nr. 280 naar de firma Henschel (Fort 7) is nog intact, maar al een tijdje niet meer in gebruik. De sporen die naar rechts afbuigen, zijn deze van de verbindingsoog (lijn 52/1) tussen de fortenlijn (vertakking Schoonselhof) en de lijn Antwerpen-Zuid – Boom (vertakking Hemiksem-Werkplaatsen).

Foto: <https://www.railaitons.net>

Het aansluitingsspoor van Fort 8

Fort 8 ligt op het grondgebied van Hoboken en was met een aansluitingsspoor verbonden met de fortenlijn ter hoogte van de huidige Moretusstraat. Het spoor kwam in dienst in 1898 en werd buiten gebruik gesteld in 1962.



Kaartje: verzameling Wim De Ridder.

De overweg aan de Schansstraat / Jozef Leemanslaan (Hoboken)

Deze overweg bevond zich tussen de Schansstraat en de Jozef Leemanslaan en kruiste zowel de fortenlijn als het aansluitingspoor van Fort 8 (tot aan de afschaffing van het aansluitingspoor in 1962).

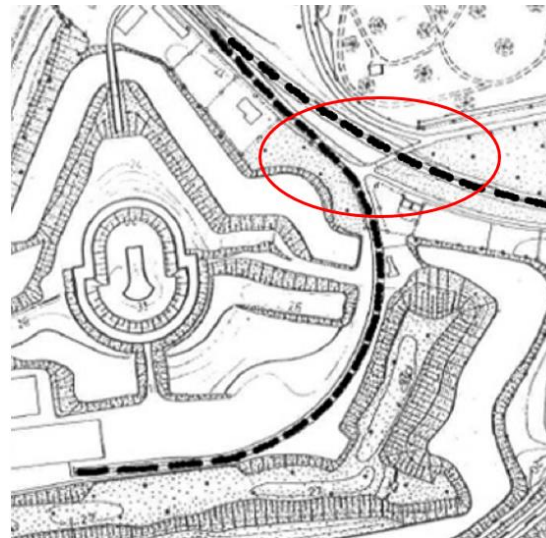
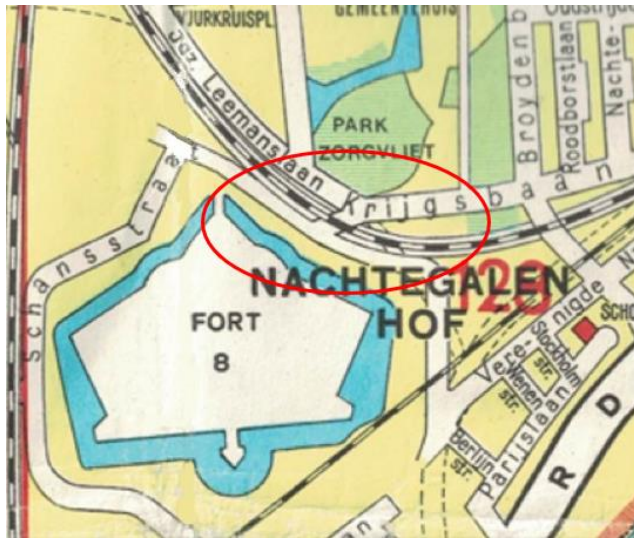


Foto (1965): Guy Verheyen, verzameling Jef Van Olmen.

Tijdens de bediening van Fort 8 moesten de weggebruikers soms veel geduld oefenen (zie hieronder) ...

6 december 1953

Brief aan het Gemeentebestuur van Hoboken, vanwege inwoners van de Schansstraat in Hoboken,.

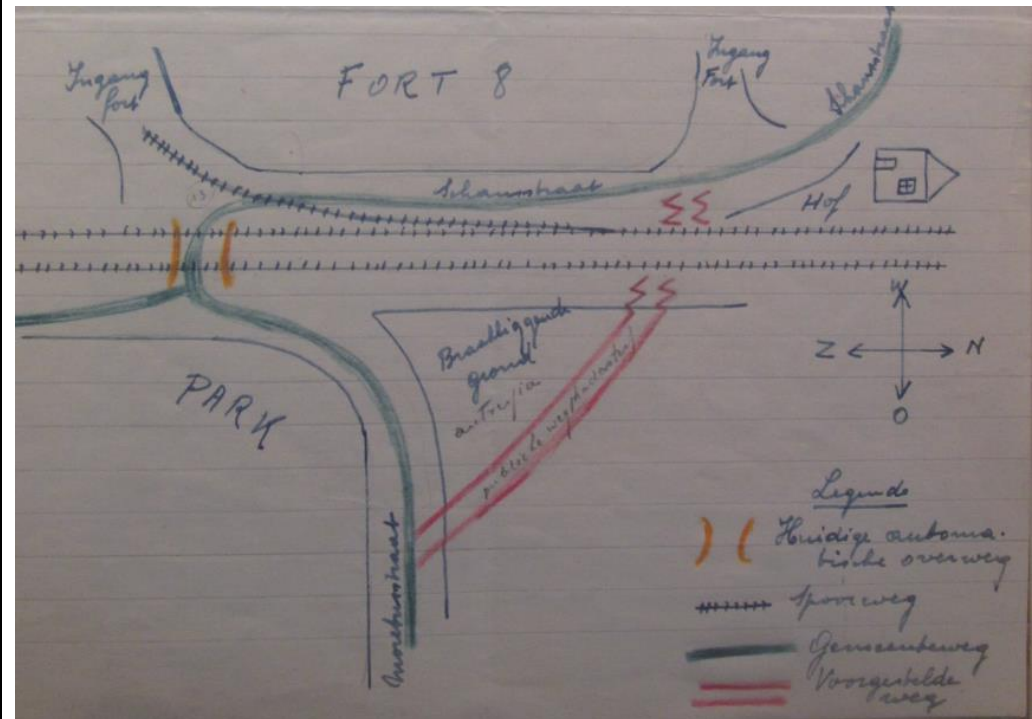
Zeer Geachte Heren Burgemeester, Schepenen, Raadsleden

Sinds meer dan één jaar, nl. sinds de spooroverweg aan het Fort 8 onbewaakt is en voorzien werd van automatische lichten, ondervinden de inwoners van de Schansstraat en andere weggebruikers moeilijkheden aan diezelfde overweg. De trein die op het Fort 8 wagens opneemt en afzet, verspert normaal (wanneer hij uit meer dan tien wagens samengesteld is), de rijweg van 13u53' tot 14u22', d.w.z. 29 minuten. Wanneer we zeggen "normaal", dan bedoelen we dat dit de voorziene uurregeling is. De werkelijkheid is soms gans anders. Eerlijkheidshalve geven we toe dat deze rangeertrein vaak zo weinig wagens heeft dat de overgang niet versperd is, maar tegenover werpen we op dat de versperring ook soms langer duurt. We kunnen u desgevallend de naam noemen van een ziekelijke vrouw die verleden jaar 45 minuten voor de overweg in de sneeuw stond en een hevige verkoudheid opliep. We kunnen u ook twee vrouwen noemen en een dokter uit de Heidestraat, die op 23 november 1953 gedurende 30 minuten stonden te "wachten". De dokter verklaarde hierbij "dat het gelukkig geen dringend geval was, anders had de patiënt kunnen dood zijn". (...)

Ziehier ons voorstel: er heeft vele jaren geleden een overweg voor voetgangers bestaan, uitgaande van de Moretusstraat naar de Schansstraat over de braakliggende grond. Deze weg is nog goed zichtbaar en vergt geen bijzondere kosten van aanleg. Hij geeft uit schuin over de ingang van Fort 8, tegen de hof van het spoorweghuis in de Schansstraat.

Indien de spoorwegmaatschappij aldaar een nieuwe persoonsdoorgang (een zogenaamde "slingerdoorgang" bv.) wilde plaatsen, zou men personen doorgang kunnen geven terwijl de treinlocomotief op Fort 8 rangeert. Indien u, Zeer Geachte Heren, het nodige daarvoor zoudt willen doen bij de officiële instanties, zoudt u ons een grote dienst bewijzen, waardoor U ons zeer zoudt verplichten. Zie de bijhorende schets.

Getekend: xxx.



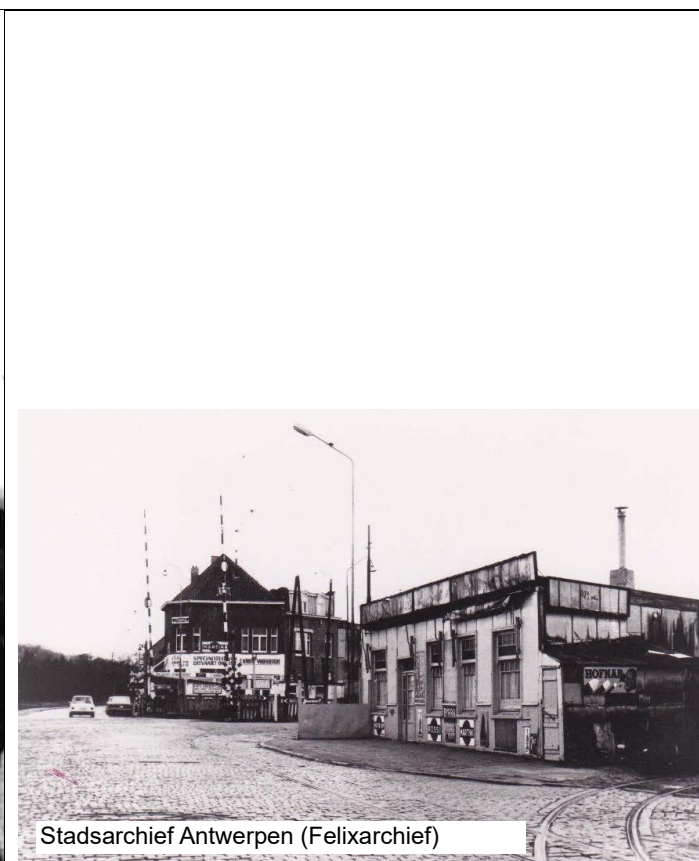
De overweg met de Sint-Bernardsesteenweg in Hoboken

Deze drukke overweg (O.W. 17) bevond zich nabij de ingang van het Schoonselhof, de stedelijke (park)begraafplaats van Antwerpen, en aan

het eindpunt van tramlijn 24. De overweg maakte ook deel uit van het ingewikkelde kruispunt van de Sint-Bernardsesteenweg met de Krijgsbaan.



De overweg van de fortенlijn met de Sint-Bernardsesteenweg, nabij het Schoonselhof. Links bevindt zich de vertakking Schoonselhof.



De overweg van de fortенlijn met de Sint-Bernardsesteenweg in Hoboken in de jaren zestig. Links bevindt zich de stedelijke begraafplaats Schoonselhof.

Op de linker foto (verzameling Jean-Luc Vanderhaegen) is een losse diesellocomotief type 201 te zien die uit Boom of Antwerpen-Zuid (of Antwerpen-Kiel) komt en in de richting van Wilrijk rijdt.

Op de rechter foto (Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)) zijn de tramsporen zichtbaar van de keerlus aan het eindpunt van de toenmalige tramlijn 24.

De overwegen aan de Rector Vermeylenlaan (Hoboken), de Albert Einsteinlaan en de Legerstraat (Wilrijk)

Deze overwegen (O.W. 18, 19 en 20) bevonden zich tussen de overwegen van de Sint-Bernardsesteenweg en de Valaardreef. De juiste locatie van O.W. 18 is niet bekend (mogelijk ter hoogte van de huidige Rector

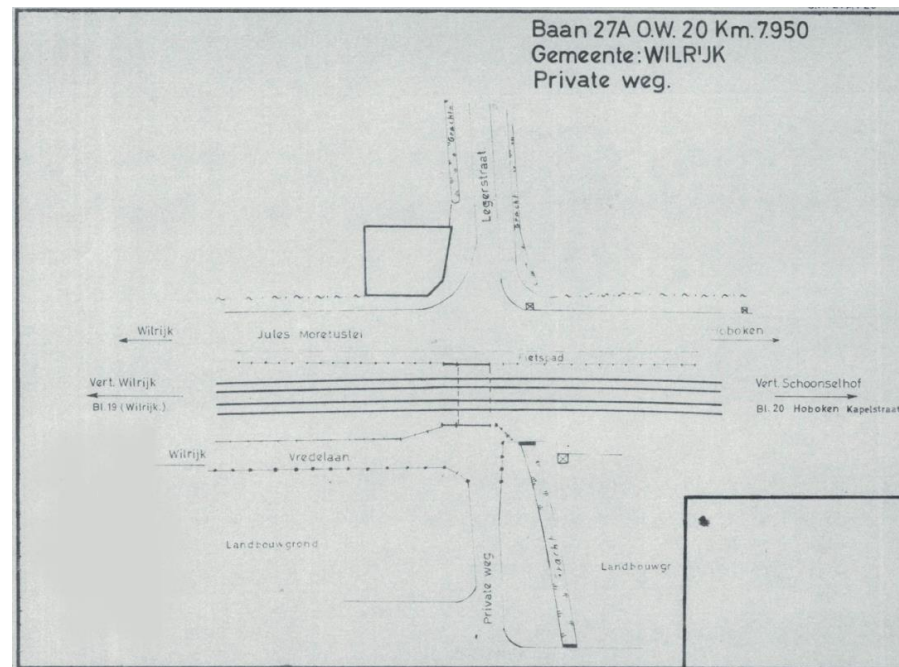
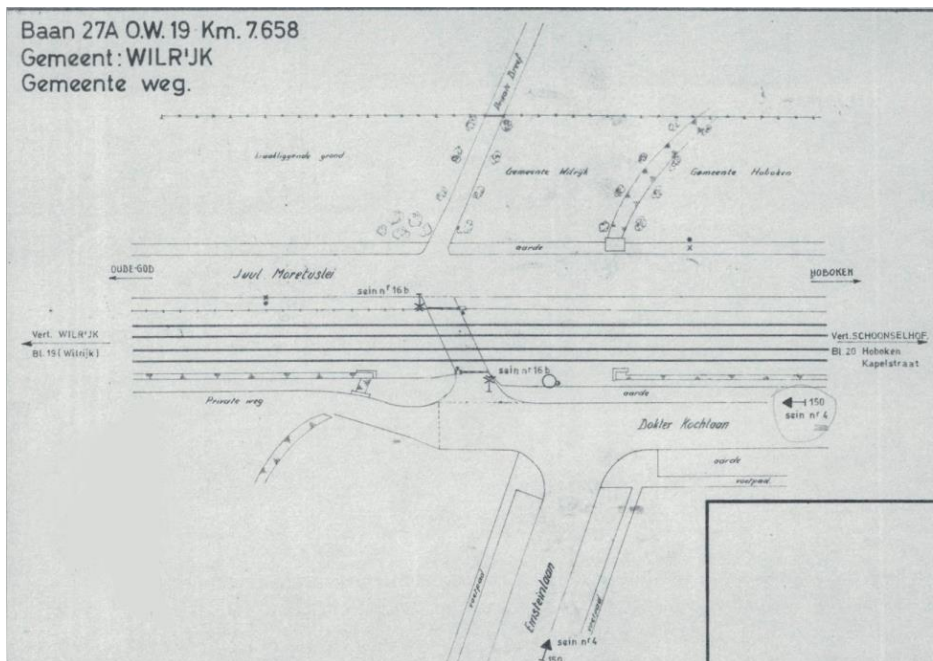
Vermeylenlaan in Hoboken, --vermoedelijk uitsluitend voor voetgangers en fietsers). Van de overige overwegen is de ligging wél gekend; O.W. 20 leidde naar een privéweg.



O.W. nr. 18

O.W. nr. 19

O.W. nr. 20



De overwegen 19 en 20 van de fortenlijn in Wilrijk. Documenten: verzameling Jef Verstappen.

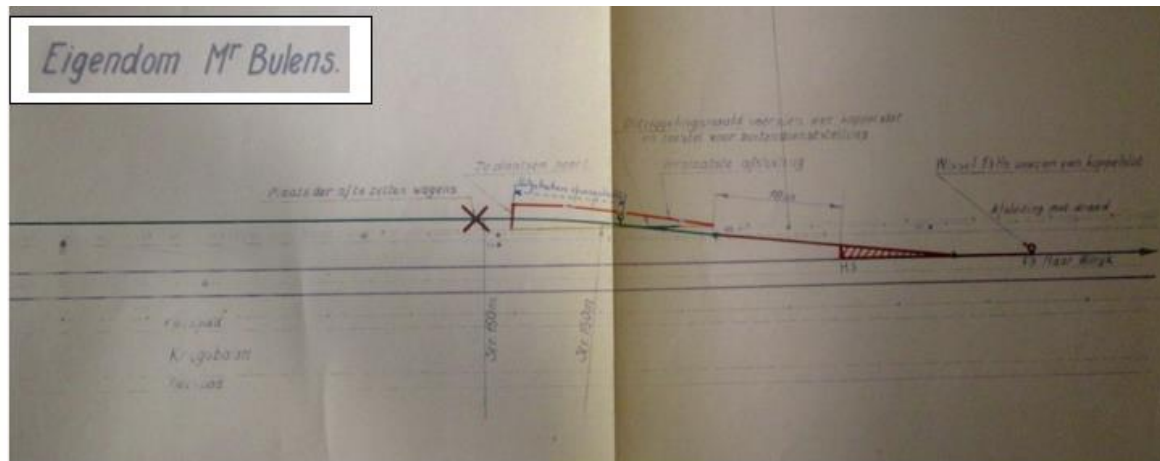
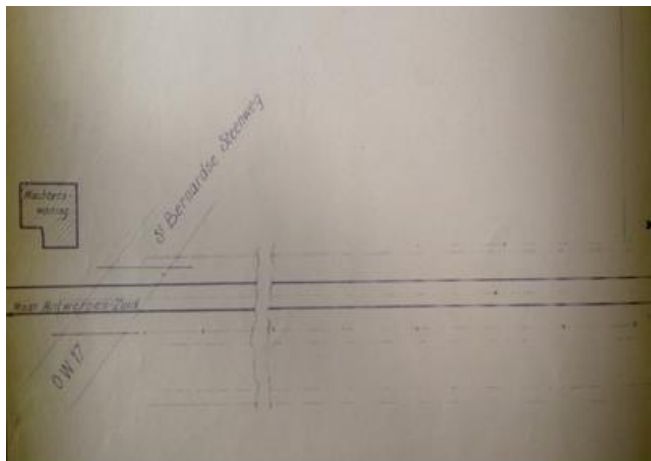
Opgelet: op deze kaartjes ligt het oosten (richting station Wilrijk) links en het westen (richting Hoboken) rechts!

Het aansluitingsspoor van de firma Bulens

Dit aansluitingsspoor bevond zich aan de linkerkant van de fortenlijn in de richting van Wilrijk, niet ver van de overweg met de Sint-Bernardsesteenweg. De firma Bulens was een metaalbedrijf, later bekend onder de benaming Bulmetal. De firma had ook een spooraansluiting te Boom (Kaai). Het aansluitingsspoor van Bulens heeft bestaan tussen 1953 en 1964.



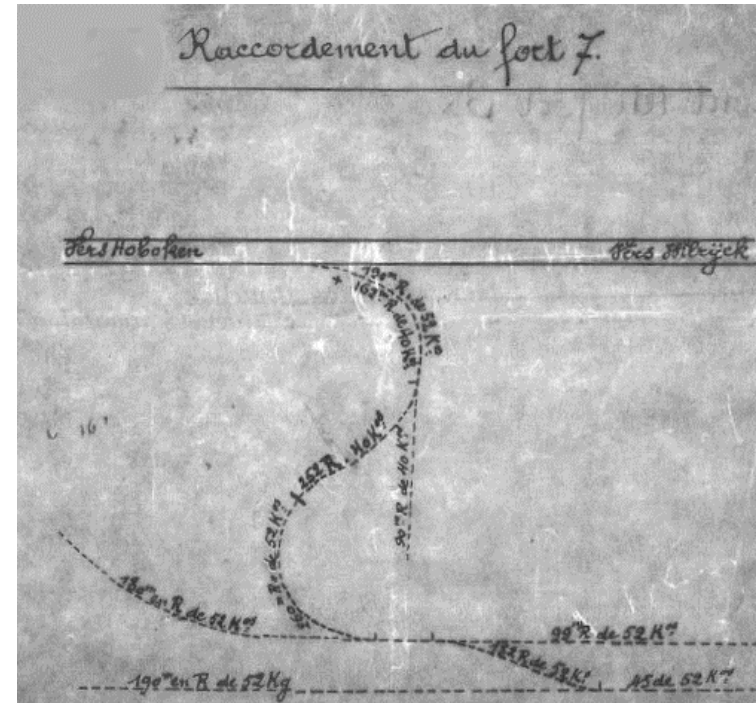
Overweg van de fortenlijn met de Sint-Bernardsesteenweg



Het aansluitingsspoor van Fort 7, de Firma Henschel en de elektriciteitsmaatschappij De Schelde (later EBES)

Fort 7 ligt in Wilrijk, aan de Legerstraat, een zijstraat van de Jules Moretuslei waar zich nu het crematorium bevindt. Tijdens WO I legden de Duitsers een aansluitingsspoor naar het fort aan. Het spoor werd na de oorlog tot in 1965 gebruikt door het Belgische leger. Na WO II vestigde zich naast het fort de firma Henschel, die het aansluitingsspoor gebruikte

voor de aan- en afvoer van pantservoertuigen die door de firma hersteld en gereviseerd werden, tot in het voorjaar van 1978. Van het aansluitingsspoor takte nog een kort spoor af voor de bediening van een elektrisch transformatorstation van het elektriciteitsbedrijf De Schelde, vanaf 1956 EBES, nu Elia (zie verder).



Het spoor naar Fort 7 vertoonde een scherpe S-boog.
Kaartje: Moskou-archief (Koninklijk Legermuseum),
via Wim De Ridder.



Foto Jef Van Olmen



Foto Jef Van Olmen



Foto Jef Van Olmen

Locomotief 7003 bedient op 26 februari 1976 de aansluiting van de firma Henschel. Na een stel platte wagens te hebben afgeleverd, keert de locomotief terug naar Antwerpen-Kiel via de vertakking Hoboken. Naast het spoor bevindt zich de Jules Moretuslei.

Dit laatste (enkelsporige) restant van de fortenspoor bleef in gebruik tot in het voorjaar van 1978 en werd (als industriële lijn nr. 280) officieel buiten dienst gesteld in 1980.

Foto's: Jef Van Olmen.



Foto Jef Van Olmen

Op 24 mei 1976 levert locomotief 8470 enkele platte wagens met pantservoertuigen af op het aansluitingsspoor van de firma Henschel. Daarna keert de locomotief terug naar Antwerpen-Kiel.

De wagens worden door een als tractor omgebouwd rupsvoertuig naar het fort gesleept, waar ze gelost worden aan een laad- en loshelling.

Foto's: Jef Van Olmen.



Foto Jef Van Olmen



Foto Jef Van Olmen

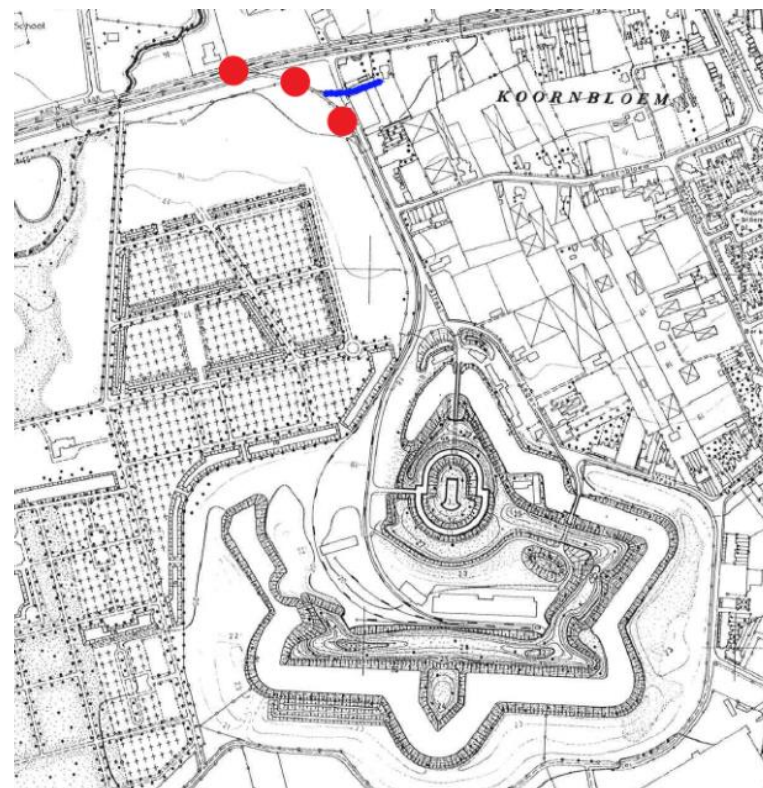


Foto Jef Van Olmen



Foto Jef Van Olmen

*Nog twee opnamen van de wagens die met een omgebouwd rupsvoertuig naar de losplaats in het fort gesleept worden.
Foto's (24 mei 1976): Jef Van Olmen.*



Het aansluitingsspoor van Fort 7. De fotolocaties zijn in het rood aangeduid.

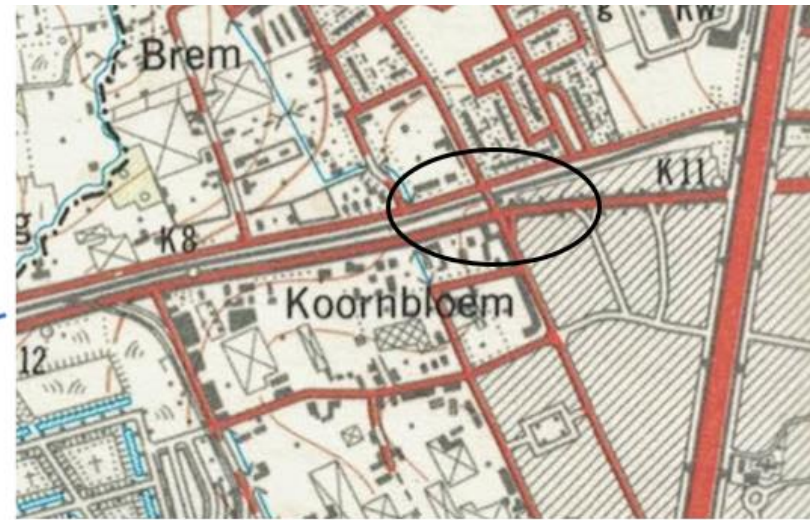
Van het aansluitingsspoor takte nog een (in het blauw aangeduid) kort spoor af naar een transformatorstation van het elektriciteitsbedrijf De Schelde (vanaf 1956 EBES, nu een vestiging van hoogspanningsnetbeheerder Elia). Waarschijnlijk werd het gebruikt voor de periodieke aanvoer van zware stukken zoals transformatoren; het is niet duidelijk wanneer dit spoor in dienst geweest is.

Kaartje: verzameling Wim De Ridder.

De overweg met de Valaardreef in Wilrijk

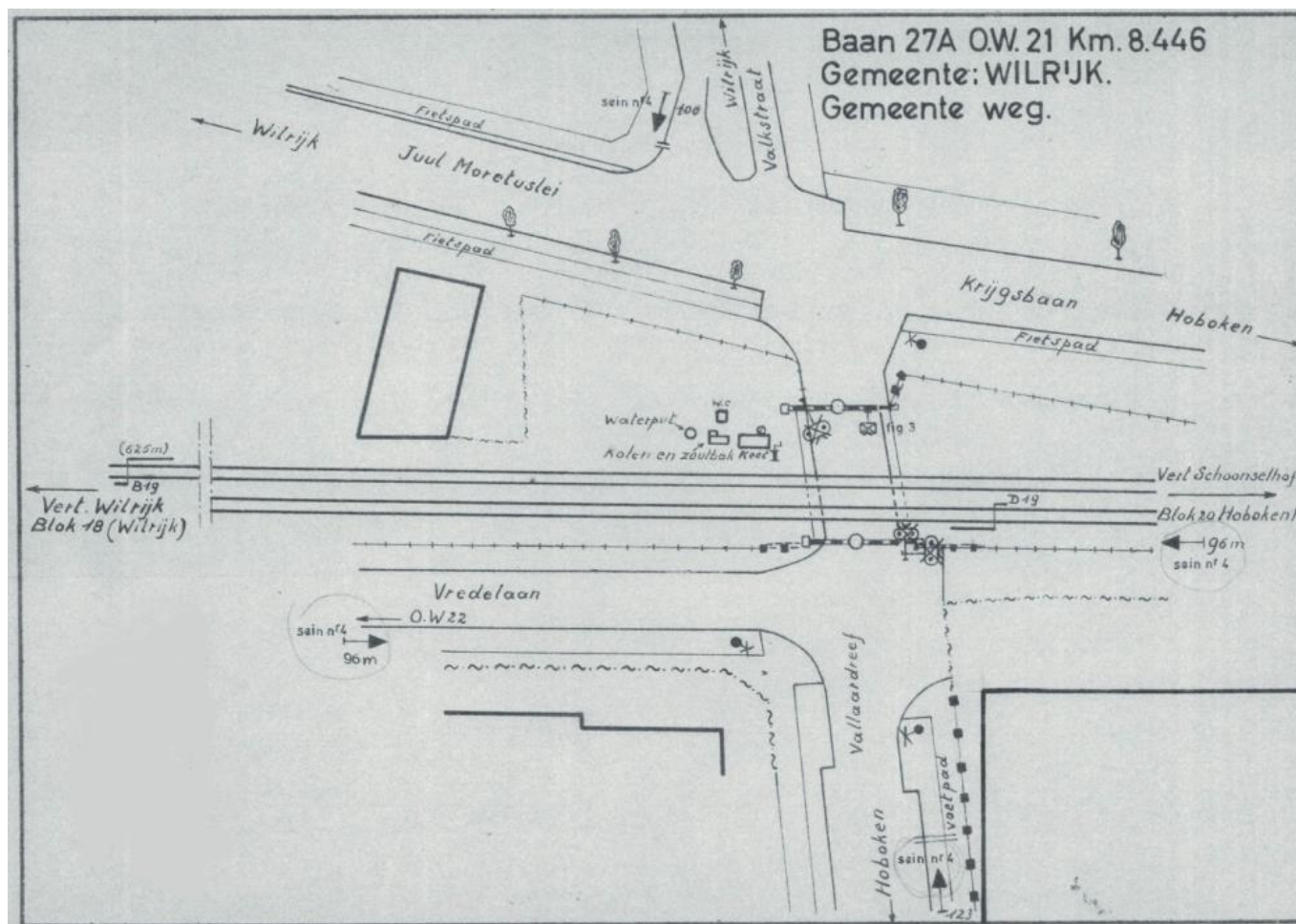
Deze overweg (O.W. 21) bevond zich tussen de spooraansluiting van Fort 7 en de Boomsesteenweg, op enkele honderden meter van de overweg met de Boomsesteenweg en de Kemelbrug. Ten noorden en ten zuiden

van de overweg kruiste de Valaardreef bovendien twee wegen die parallel liepen met de spoorweg, nl. de Vredelaan en de Jules Moretuslei.



naar Y
Schoonselhof

De overweg 21 van de fortенlijn met de Valaardreef in Wilrijk.



Overweg 21 van de fortенlijn. Document: verzameling Jef Verstappen.

Opgelet: op dit kaartje ligt het oosten (richting station Wilrijk) links en het westen (richting Hoboken) rechts!



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts



Archief Gazet van Antwerpen



Archief Gazet van Antwerpen

De overweg met de Valaardreef in Wilrijk in de jaren zestig. De witte woningen die op de foto's zichtbaar zijn, behoren tot de sociale woonwijk De Vallaer en werden gebouwd in de jaren vijftig naar een ontwerp van de architecten Léon Stynen en Paul De Meyer, in opdracht van huisvestingsmaatschappij De Goedkope Woning (nu De Ideale Woning) van het Arrondissement Antwerpen.

*Kleurfoto bovenaan: Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts (via Flickr.com).
Zwart-witfoto's: Gazet van Antwerpen.*



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts

Nog een foto van de overweg met de Valaardreef in Wilrijk, genomen in 1965. Bemerkt het (tweestanden)sein met een stop(sein)arm en een waarschuwings(sein)arm. Het waarschuwingssein gaat het stopsein vooraf dat zich in het station Wilrijk bevindt.

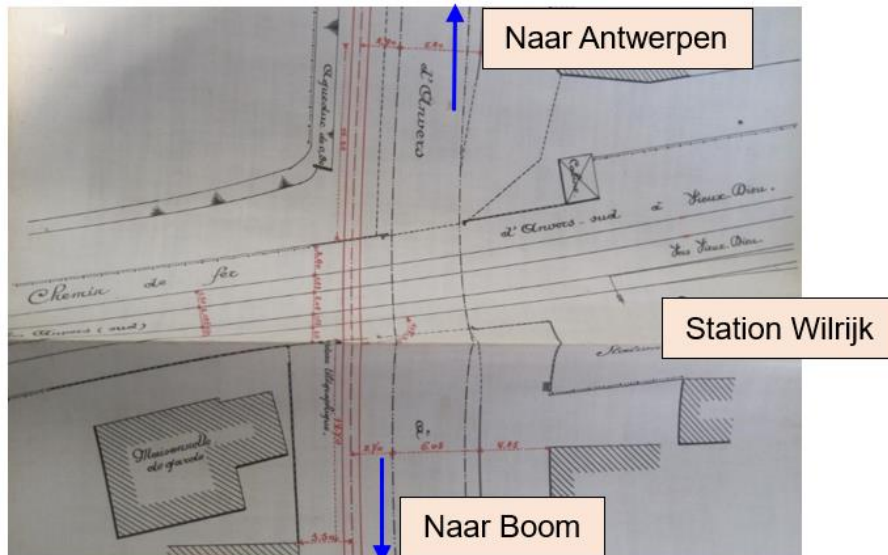
Vooraan links een naderingsbaken en even verder een bestendig snelheidssein dat een snelheidsbeperking oplegt van 60 km/h.

Foto: Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts (via Flickr.com).

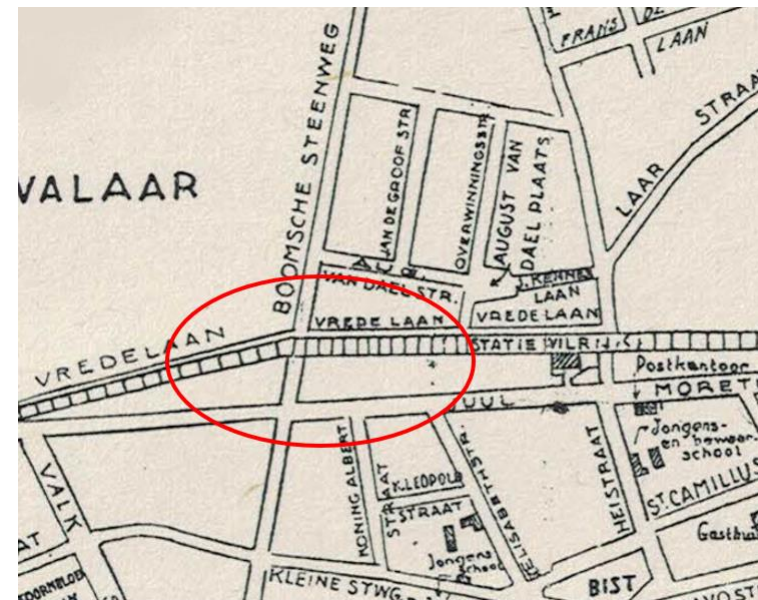
De overweg met de Boomsesteenweg in Wilrijk en de Kemelbrug over de spoorlijn en de Jules Moretuslei

Deze belangrijke en drukke overweg bevond zich nabij de uitrit van het station Wilrijk, kant Hoboken. In 1901 kwam de buurtspoorweglijn Antwerpen-Zuid – Rumst in dienst. De enkelsporige lijn bevond zich aan de linkerkant van de Boomsesteenweg (gekeken in de richting van Antwerpen) en kruiste het grote spoor gelijkgronds. In 1932 werd de

tramlijn geëlektrificeerd en werd ook het rechtstreekse baanvak Aartselaar (aansluiting) – Boom in gebruik genomen. In 1966 reden de laatste trams op de NMVB-tramlijn 50 Antwerpen (Noorderplaats) – Kiel – Wilrijk – Aartselaar – Boom – Terhagen – Rumst.



De overweg met de Boomsesteenweg. Links is (in het rood) het spoor aangeduid van de tramlijn Antwerpen-Zuid – Rumst.
Kaartje uit 1899.
Document: archief VlaTAM.



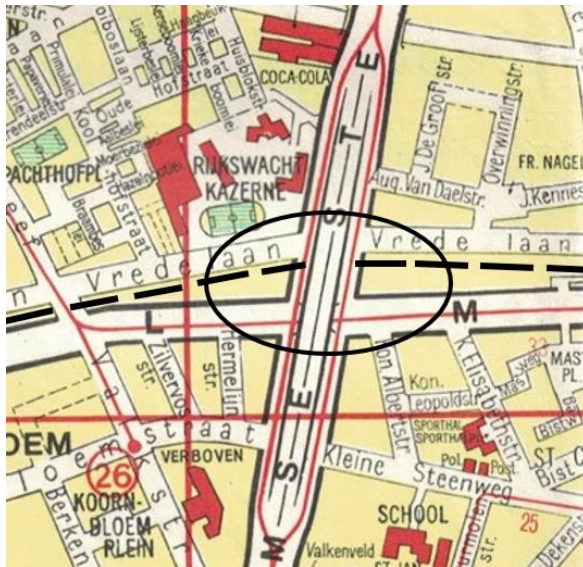
De overweg met de Boomsesteenweg in 1935.
Document: verzameling Dimitri Schoenborn.

DE FORTENLIJN HOBOKEN – WILRIJK – MORTSEL

D. – HET LIJNGEDEELTE TUSSEN HOBOKEN-KAPELSTRAAT EN DE BOOMSESTEENWEG IN WILRIJK

Versie 2024 09 03

Na WO II besliste men om de Boomsesteenweg uit te bouwen tot een snelweg (de A12), als alternatief voor de N1 die Antwerpen met Brussel verbond via Mechelen. De flessenhals in Wilrijk bleek een belangrijke hinderpaal te zijn voor een vlot verkeer tussen Antwerpen en Brussel door de vele kruispunten en de overweg met de fortenlijn. In de loop van de jaren vijftig werden door de Genie van het Belgische leger twee noodbruggen aangelegd: over de Jules Moretuslei en over de spoorweg. Vandaar de bijnaam Kemelbrug, naar analogie met de bulten van een kameel. Omdat er één aparte rijstrook per richting was, bestond de Kemelbrug eigenlijk uit vier afzonderlijke bruggen. De brug(gen) kwam(en) in dienst in 1958, zodat er een vlotte wegverbinding ontstond tussen Antwerpen en de Expo '58 in Brussel.

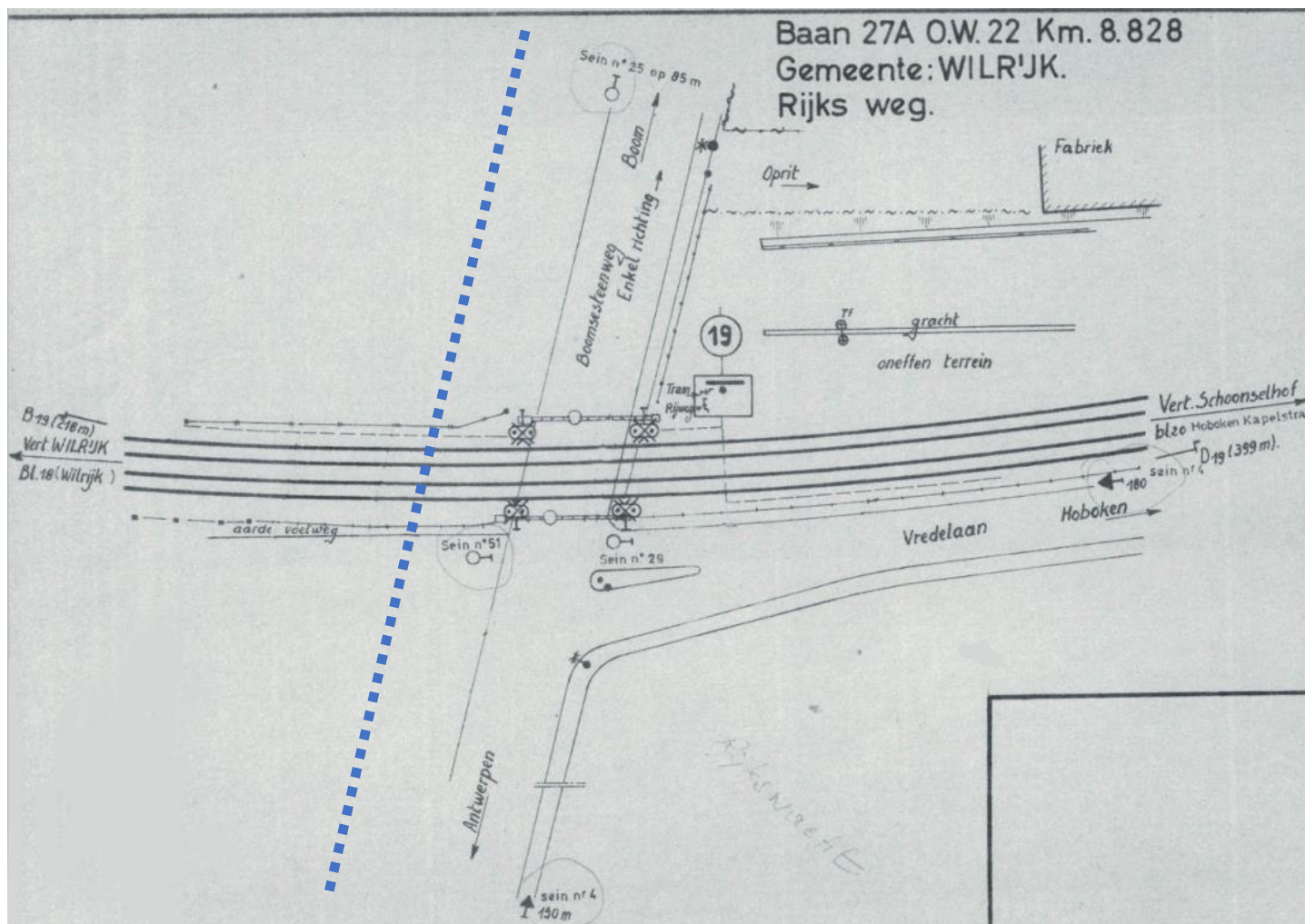


Naast de brug(gen) kwam er een rijweg in de richting van Antwerpen en een tweede in de richting van Boom/Brussel. Beide rijwegen kruisten de fortenlijn gelijkgronds via twee overwegen met slagbomen: O.W. 22 (rijbaan naar Boom) en O.W. 22bis (rijbaan naar Antwerpen).

De tijdelijke (!) Bailey-vakwerkbruggen werden pas afgebroken aan het einde van de jaren zestig en vervangen door een betonnen viaduct met een lengte van meer dan 1,7 km. Die werd in 1970 geopend. Voor de bouw van de bruggen moest men de fortenlijn een eindje in noordelijke richting verplaatsen.

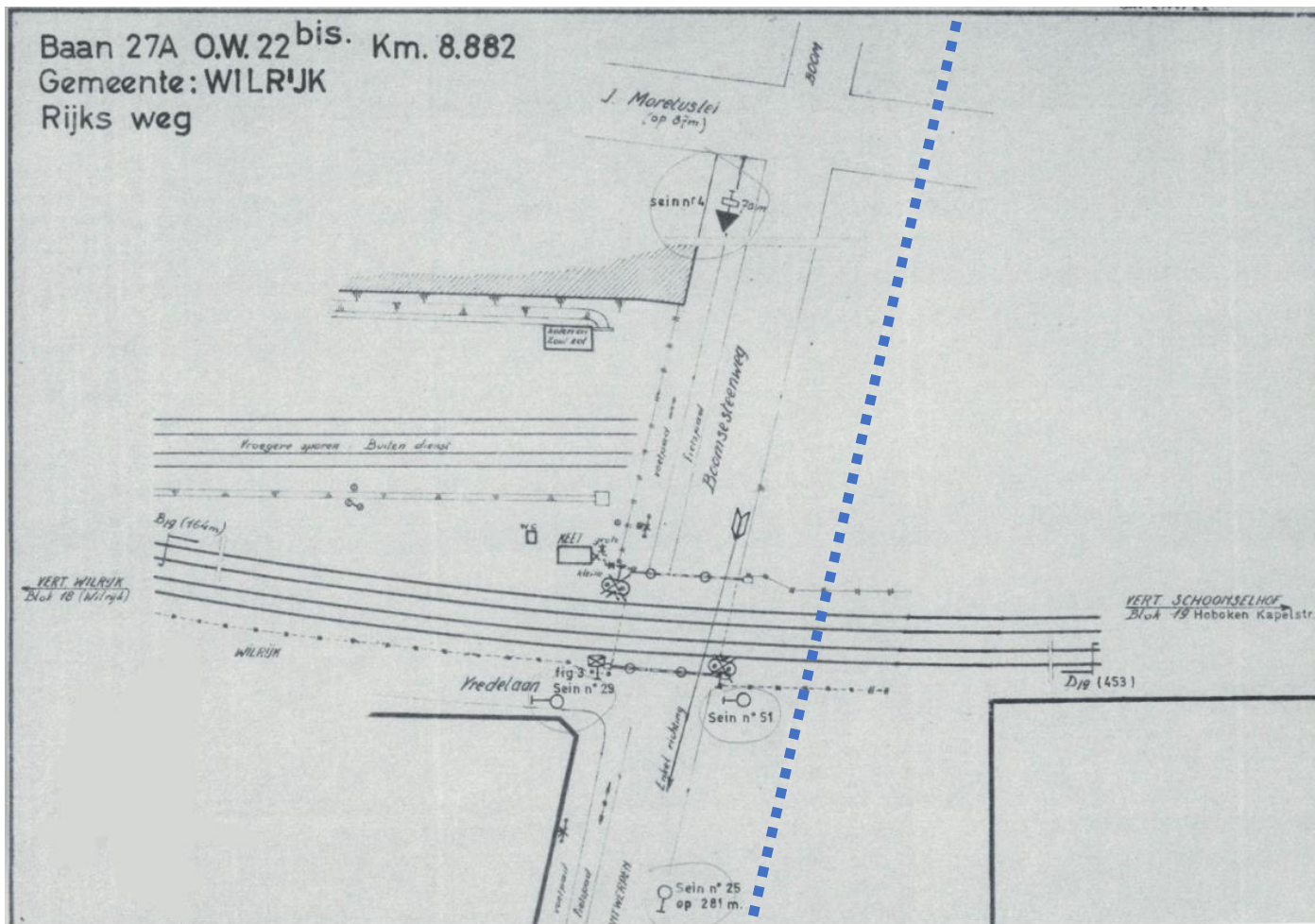


De locatie van de overweg(en) met de fortenlijn en de Kemelbrug. Deze werd vervangen door een betonnen viaduct die op 5 oktober 1970 in gebruik werd genomen, kort na de de doorrit van de laatste doorgaande trein op de fortenlijn en de sluiting van de Wilrijkse goederenkoer op 25 september 1970.



Overweg 22 van de fortelij (kruising van de zijweg van de Boomsesteenweg richting Boom). Links bevindt zich de verhoogde Boomsesteenweg en de Kemelbrug (blauwe stippellijn). Naast de overweg bevindt zich blokpost nr. 19. Document: verzameling Jef Verstappen.

Opgelet: op dit kaartje ligt het oosten (richting station Wilrijk) links en het westen (richting Hoboken) rechts!



Overweg 22bis van de fortенlijn (kruising van de zijweg van de Boomsesteenweg richting Antwerpen). Op het kaartje zijn de buiten dienst gestelde vroegere sporen nog aangeduid, die verplaatst werden om de bouw van de verhoogde Boomsesteenweg en de Kemelbrug (blauwe stippellijn) mogelijk te maken.

Document: verzameling Jef Verstappen.

Opgelet: op dit kaartje ligt het oosten (richting station Wilrijk) links en het westen (richting Hoboken) rechts!



*De Baileybruggen van de Kemelbrug in Wilrijk. De foto links toont de brug(gen) over de Jules Moretuslei en de foto rechts de brug(gen) over de fortенlijn. Beide foto's zijn genomen in de richting van Hoboken. Rechts bemerken we de overweg met de zijweg van de Boomsesteenweg richting Antwerpen, met op de achtergrond de bovenleiding van de buurtspoorweglijn.
Foto's: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.*

De Kemelbrug, gebouwd (en afgebroken) door de Genie van het Belgische leger

De tijdelijke Kemelbrug werd in 1958 in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Wegen van van de Provincie Antwerpen, gebouwd door het 27ste Geniebataljon van het Belgische leger en op 28 maart 1958 in gebruik genomen. Het 27ste Verbindingsbataljon Genie (constructiegenie) ontstond uit het Regiment Spoorwegtroepen en behoorde tot de Binnenlandse Verdedigingsstrijdkrachten. In 1962 werd het 27 Gn een reserve-eenheid. In de brug bevonden zich twee 'knikjes' die de Antwerpenaren, naar goede gewoonte, snel op het idee brachten om deze brug de 'Kemelbrug' (kemel = kameel in het Antwerps dialect) te bieleb. De knikjes verwijzen naar de dubbele golfbeweging die de voertuigen maakten omdat ze twee bruggen na elkaar moesten overschrijden, nl. over de spoorweg (de fortенlijn) en over de Jules

Moretuslei, met als tussenstuk een gedeelte van de berm van het verhoogde middendeel van de Boomsesteenweg (A12). Op de verhoogde Boomsesteenweg lag één rijstrook per richting, zodat de 'Kemelbrug' eigenlijk bestond uit vier aparte bruggen, zgn. Baileybruggen (twee bruggen voor elke rijrichting). In juni 1968 werden de vier bruggen afgebroken door de Genie.

In de jaren vijftig en zestig bouwde de Genie veel tijdelijke bruggen op diverse locaties, vooral over kanalen, rivieren en (nieuwe) autosnelwegen. Onder meer in Bree, Stene, Aalter, Heusden, Grobbendonk, Veurne, Aarschot, Mol, Doornik, Schoten, Massenhoven en Oudenaarde.



Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

*De Rijkswacht in actie na een aanrijding op de Kemelbrug, op het rijvak richting Boom/Brussel, begin jaren zestig.
Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).*



Verzameling Geniemuseum

De brug over de Jules Moretuslei (rijvak richting Antwerpen), waarschijnlijk kort voor de afbraak. In de verte zijn de slagbomen zichtbaar van de overweg 22bos van de fortенlijn met de Boomsesteenweg. Bemerkt het bord met het opschrift: 27 GN, 28-3-58. Foto: verzameling Geniemuseum.

Bron: Vincent Scarniet en Luc van den Bergh (Geniemuseum, Amay – <https://www.geniemus.be>).

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



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts

Een losse locomotief type 201 rijdt onder de Kemelbrug door richting station Wilrijk. Op de voorgrond zien we overweg 22 met de zijweg van de Boomsesteenweg richting Boom. Op de achtergrond overweg 22bis met de zijweg richting Antwerpen en de huizen van de Gaston Fabr laan. Bemerkt ook de overwegwachter die op post staat voor haar keet.

Foto (1965): Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts (via Flickr.com).



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts

*Een rangeerdiesellocomotief type 272 (272.006) rijdt met een goederentrein onder de Kemelbrug in de richting van Hoboken.
Foto (1965): Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts (via Flickr.com).*



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts

*Een NMVB-tram type S van lijn 50 rijdt richting Antwerpen. Op de achtergrond de Kemelbrug. Rechts vooraan bevindt zich blokpost 19.
Foto (1965): Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts (via Flickr.com).*



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts

*Een NMVB-tram type S van lijn 50 richting Antwerpen kruist de overweg met de fortenlijn (O.W. 22). De Kemelbrug bevindt zich aan de rechterkant. Achter de tram bevindt zich de Rijkswachtkazerne, nu Kwartier Valaar van de Federale Politie).
Foto (1965): Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts (via Flickr.com).*



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts

Een zwaar transport van de firma Sogetra, bestaande uit een vrachtwagen en een aanhangwagen met een bulldozer rijdt richting Boom en kruist de sporen van de fortенlijn.

Foto (1965): Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts (via Flickr.com).



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts

*Motorwagen 9743 rijdt naar Rumst via Boom en heeft zopas de overweg met de fortenspoorlijn gekruist. Rechts de Baileybrug over de fortenspoorlijn.
Foto's (21 mei 1966): Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts (via Flickr.com).*



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts

Nog twee foto's van NMVB-trams type S van lijn 50 aan de overweg met de fortенlijn (O.W. 22); beide (links motorwagen 9746 en rechts motorwagen 9648 met bijwagen) rijden richting Boom.

Foto's (21 mei 1966): Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts (via Flickr.com).



De gelijkgrondse kruising van het tramspoor met de dubbelsporige fortenlijn aan de Boomsesteenweg in Wilrijk (O.W. 22).

Foto: verzameling Herman Welter.



De zijweg van de Boomsesteenweg richting Boom met op de achtergrond de Rijkswachtkazerne.

De laatste trams reden op 21 mei 1966, maar de fortenlijn is nog in dienst. De werkzaamheden aan de nieuwe viaduct (rechts op de foto) zijn al ver gevorderd. De laatste doorgaande trein reed op 25 september 1970. De viaduct werd op 5 oktober 1970 in gebruik genomen.

Foto (genomen in 1969 of 1970): Gazet van Antwerpen.



Verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica

Een foto van blokpost 19, de twee overwegen met de Boomsesteenweg en de nieuwe viaduct. De foto is genomen aan het einde van de jaren zestig; de tramlijn is al verdwenen en de viaduct is bijna afwerkt. De viaduct werd op 5 oktober 1970 in gebruik genomen.

Foto: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.