



**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*

**E. – HET STATION WILRIJK**

- Het station Wilrijk: benaming(en), data, locatie, gebouw(en)
- Het stationsemplacement van Wilrijk
- Reizigersverkeer in Wilrijk
- Goederenverkeer in Wilrijk
- De aansluitingssporen, bediend vanuit Wilrijk (firma's De Wachter en Rossetti)
- De overweg met de Heistraat
- De laatste officiële doorgaande trein in Wilrijk, op 25 september 1970

**Het station Wilrijk: benaming(en), data, locatie, gebouw(en)**



Oorspronkelijke benaming	Gewijzigde benaming	Telegrafische afkorting	Opening voor reizigersverkeer	Sluiting voor reizigersverkeer
Wilryck	Wilrijk (01/02/1938)	FYK	10/07/1878	02/06/1957
Het station wordt een halte in 1934, beheerd door Luithagen. Geen reizigersverkeer tijdens WO I en tijdens WO II; na WO II pas heropend op 05/10/1952.				

**Locatie van het station Wilrijk**



*Het station Wilrijk op de fortenlijn (links: begin jaren dertig; midden: eind jaren derig; rechts: eind jaren zestig).*

In 1878 werd het station Wilrijk geopend, samen met de reizigersdienst op de fortenlijn tussen Oude-God en Antwerpen-Zuid. Het was gelegen tussen de overweg met de Heistraat en de overweg met de Boomsesteenweg en (vanaf 1901) de buurtspoorweglijn Antwerpen – Aartselaar – Rumst (vanaf 1932 ook Antwerpen – Aartselaar (Vertakking) – Boom).

Het stationsgebouw van Wilrijk was een typisch trapgevelstation. Vele Belgische stations behoorden tot dit type, waarvan er talrijke varianten bestonden. Ook de stations van Oude-God en Hoboken waren stations met trapgevels. In Wilrijk bevond zich ook een goederenloods (zie verder).

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



*Het trapegevelstation Wilryck (Wilrijk) in de jaren twintig van de vorige eeuw, gefotografeerd in de richting van Hoboken en Antwerpen-Zuid.  
Bemerk de schuilplaats voor de reizigers (rechts) en de goederenkoer met de goederenloods (links achter het stationsgebouw).  
Prentbriefkaart: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.*

---

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



*Het station Wilryck (Wilrijk), gefotografeerd vóór WO I in de richting van het knooppunt Wilrijk en Oude-God.  
Bemerk de overweg (O.W. 23) met de Heistraat en de bijhorende overwegwachterswoning.  
Prentbriefkaart: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.*

---

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



*De straatzijde van het stationsgebouw van Wilrijk in de jaren dertig (linksboven) en zestig van de vorige eeuw.  
Prentbriefkaart en kleurenfoto: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica; zwart-witfoto: archief Gazet van Antwerpen.*

---

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



*Nog een beeld van de straatzijde van het station Wilrijk, met links de goederenloods.  
Prentbriefkaart: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica*



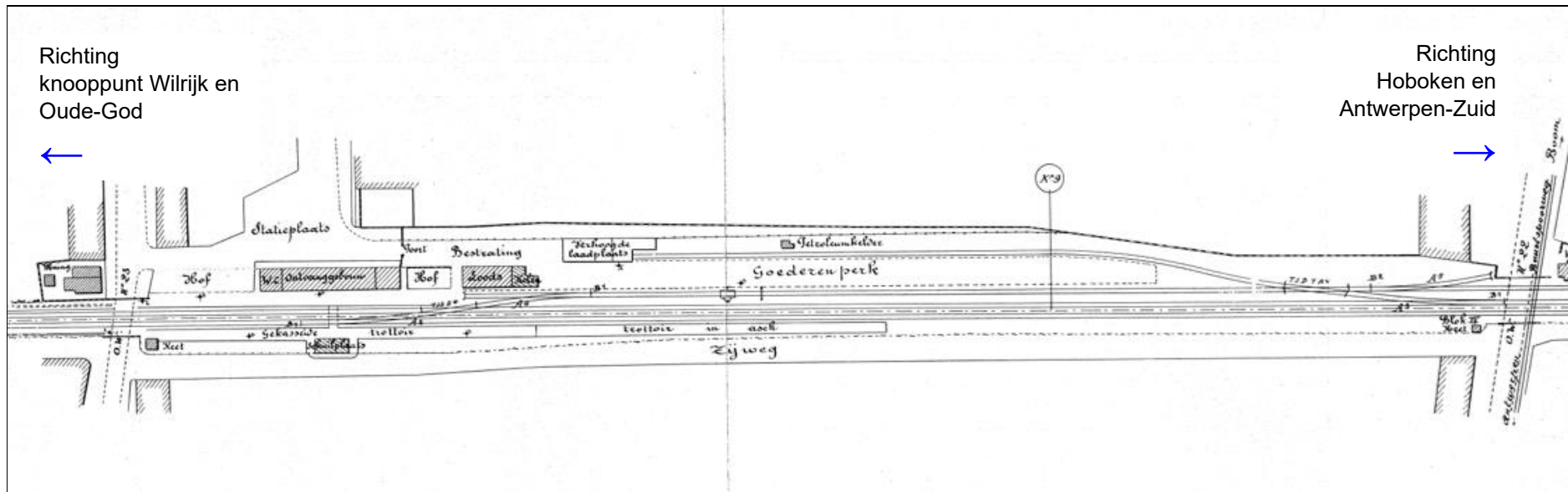
Archief Gazet van Antwerpen

*Een prachtige foto, genomen in de jaren dertig van de vorige eeuw, vanuit het venster van een trein die in Wilrijk vertrekt (of voorbijrijdt) in de richting van het knooppunt Wilrijk (en verder naar Boom, Dendermonde, Gent-St.-Pieters, Brussel, ? ...). Misschien gaat het wel om een radio- of excursietrein die kort tevoren vertrokken is uit Antwerpen-Zuid. Vóór WO II vertrokken vanuit Antwerpen-Zuid in het zomerseizoen geregeld toeristische treinen naar diverse bestemmingen in België. Bemerk de overweg met de Heistraat, de rolbareel en het perron (richting Hoboken en Antwerpen-Zuid) dat zich aan beide zijden van de overweg uitstrekt. Foto: archief Gazet van Antwerpen.*

---

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

**Het stationsemplacement van Wilrijk**



*Het stationsemplacement van Wilrijk in 1925; bemerk het ontvangstgebouw, de schuilplaats voor de reizigers op het perron richting knooppunt Wilrijk en Oude-God, overweg 23 met de Heistraat, overweg 22 met de Boomssteenweg, de gelijkgrondse kruising met de buurtspoorweglijn Antwerpen – Aartselaar – Rumst (vanaf 1932 ook Antwerpen – Aartselaar (Vertakking) – Boom), het 'goederenperk' en de goederenloods.*

*Document: NMBS Train World Heritage.*

*Opgelet: op bovenstaand kaartje ligt het oosten links en het westen rechts  
(links = richting knooppunt Wilrijk en Oude-God – de stopplaats Luithagen bestond nog niet – en rechts : richting Hoboken).*



**Reizigersverkeer in Wilrijk**

In de jaren vóór WO I en in de jaren dertig van de 20ste eeuw werd Wilrijk vrij goed bediend door reizigerstreinen. Tijdens WO I en WO II was er

geen reizigersverkeer. Na WO II stopten er vanaf 1952 tot in 1957 terug enkele treinen per dag.

Periode ↓ (diverse jaren tussen 1880 en 1965)	Aantal treinen bij vertrek in Wilrijk + hun eindbestemming (enkel treinen met een reisweg die geheel of gedeeltelijk verliep via de verdwenen spoorlijnen en die van maandag t/m vrijdag reden gedurende de hele geldigheidsperiode van de dienstregeling)
15 mei 1880 tot ...	12 naar Antwerpen-Zuid en Lier
3 nov. 1893 tot 2 jan. 1894	8 naar Antwerpen-Zuid, Kontich-Oost en Lier
1 mei 1914 tot 30 juni 1914	20 naar Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Zuid, Kontich-Kazernen, Lier en Oude-God
1 mei 1916 tot 30 sept. 1916	0
15 mei 1929 tot 5 okt. 1929	5 naar Antwerpen-Zuid, Dendermonde en Gent-St.-Pieters
15 mei 1938 tot 1 okt. 1938	16 naar Aalst-Noord, Antwerpen-Zuid, Baasrode-Noord, Brussel-Noord, Charleroi-Ouest, Gent-St.-Pieters, Londerzeel-West en Schaarbeek
17 mei 1943 tot ...	0
14 mei 1950 tot 7 okt. 1950	0
17 okt. 1954 tot 21 mei 1955	4 naar Antwerpen-Oost, Antwerpen-Zuid, Boom en Dendermonde
22 mei 1955 tot 1 okt. 1955	2 naar Antwerpen-Oost en Willebroek
30 mei 1965 tot 21 mei 1966	0

(zie ook het hoofdstuk over het reizigersverkeer over de verdwenen spoorlijnen)

Reizigerstreinen.	Vertrek uit WILRIJK naar
HOBOKEN	4,38 Zondag niet
"	6,05 "
DENDERMONDE	6,14 "
CHARLEROI	6,38 "
HOBOKEN	7,06 Zondag niet
BRUSSEL NOORD	7,42 "
LONDERZEEL	8,14 "
HOBOKEN	11,54 "
"	12,37 "
DENDERMONDE	13,— Zaterdag alleen
HOBOKEN	13,30 "
GENT	13,52 "
SCHAERBEEK	15,47 Zondag niet
GENT	16,57 "
HOBOKEN	18,— Zaterdag en Zon- en Feestdagen niet
BOOM	18,10 "
HOBOKEN	19,55 Zondag alleen
"	22,15 "

BUURTSPORWEGEN. Lijn Antwerpen-Boom					
Regelmatigen dienst alle 20 minuten.					
ANTWERPSCHE TRAMWEGEN					
Lijn 2	Weekdienst		Zondagdienst		
	Eerste vertrek	Laatste vertrek	Eerste vertrek	Laatste vertrek	
Hoboken	6,14	0,02	6,19	0,13	
V. Rijswijcklaan	5,12	0,14	5,15	0,25	
Suikerrui	5,41	0,57	5,39	0,56	
Lijn 5	Wilrijk	5,00	0,33	5,31	0,25
	Antwerp stadion	5,08	0,32	5,06	0,35 (tot Drieh.)
Lijn 17	Wilrijk	5,43	0,25	5,44	0,26
	Middenstatie	6,05	0,50	6,06	0,50

Vertrekstaten van de reizigerstreinen en de trams in Wilrijk in 1935.

De treinen (tabel links) naar Hoboken hadden Antwerpen-Zuid als eindbestemming.

Document: verzameling Dimitri Schoenborn.

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

**Goederenverkeer in Wilrijk**

De goederenkoer van Wilrijk beschikte over een laadhelling (een zgn. verhoogde laad- en losplaats of 'rampe') (zie het kaartje van het stationemplacement). Tevens was er een goederenloods voor de ontvangst, opslag en verzending van stukgoederen.

Verschillende plaatselijke bedrijven en brandstofhandelaars (o.a. de firma Torfs) ontvingen en verzonden er hun goederen. Wilrijk werd jarenlang bediend door een dagelijkse lokale goederentrein vanuit Antwerpen-Zuid of Antwerpen-Kiel. De goederenkoer werd niet meer bediend vanaf 25 september 1970.



Archief Gazet van Antwerpen

*De goederenloods van Wilrijk in de tweede helft van de jaren zestig. Bemerkt de stortwagen voor kolenvervoer op de goederenkoer en de stoomlocomotief. Het gaat om een locomotief type 64 (een Wapenstilstandslocomotief, ex-Pruisische P8) van de stelplaats Dendermonde. De loc is onderweg met de dagelijkse lokale goederentrein van/naar Antwerpen-Kiel of Antwerpen-Zuid. Op de achtergrond is de noodbrug (de zgn. 'Kemelbrug') van de A12 te zien, die in 1968 afgebroken werd.  
Foto: archief Gazet van Antwerpen.*



Archief Gazet van Antwerpen



Archief Gazet van Antwerpen

*Het station Wilrijk in de 2de helft van de jaren zestig. Op de achtergrond is de goederenkoer te zien.  
De rechter foto is genomen vanop de Kemelbrug van de A12, met op de voorgrond een van de slagbomen van overweg 22bis met de Boomsesteenweg (rechter rijbaan, gezien in de richting Antwerpen). Op de foto is goed te zien dat de spoorlijn oorspronkelijk rechtdoor liep in de richting van Hoboken (zie het struikgewas rechts), maar dat ze later verlegd werd, als gevolg van de aanleg van de brug en de overwegen met de naast de brug liggende rijbanen van de Boomsesteenweg.  
Foto's: archief Gazet van Antwerpen.*



Foto Georges Engelen, verzameling Frans Engelen

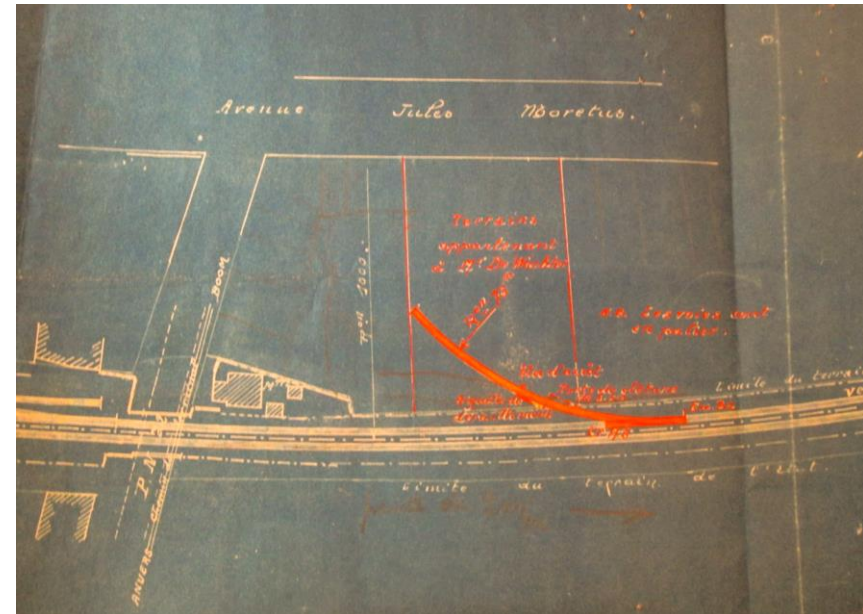
*Het station en de goederenloods van Wilrijk, begin jaren zeventig, kort voor de afbraak. Bemerkt de handwissels en de seinpaal met bovenaan een stopsein en daaronder een waarschuwingsein en een rangeersein (seinrichting 'met twee standen').*

*Foto: Georges Engelen, verzameling Frans Engelen.*

**De aansluitingssporen, bediend vanuit Wilrijk**

**Aansluitingsspoor van de firma De Wachter**

De toelating voor het aanleggen van dit aansluitingsspoor werd verleend in 1922, maar over de indienstnaming en het gebruik van het aansluitingsspoor werd tot nu toe niets gevonden. Het spoor takte af van het hoofdspoor in de richting van Hoboken, op enkele honderden meter van het station Wilrijk. Mogelijk is de aansluiting er nooit gekomen of heeft ze maar kort bestaan; de terreinen van de firma De Wachter blijken nadien in het bezit gekomen te zijn van de firma Irmo Rossetti, die vanaf 1924 beschikte over een eigen aansluitingsspoor dat aansloot op de goederenkoer (zie verder).



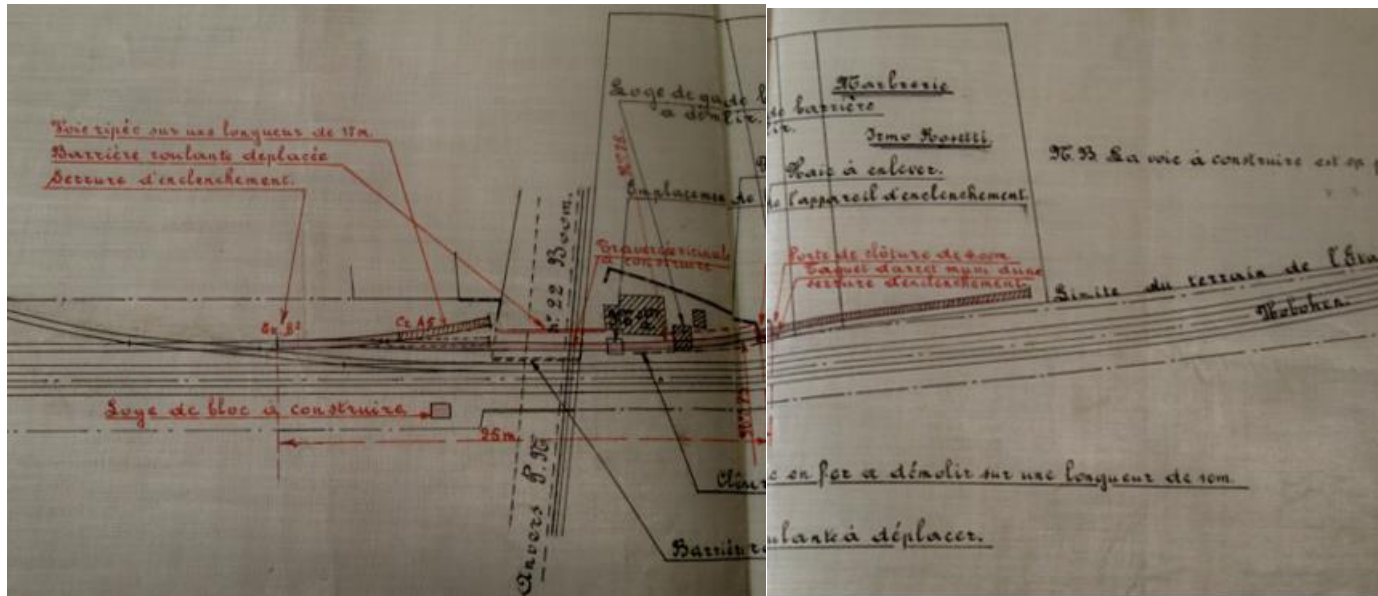
*Aansluitingsspoor van de firma De Wachter in Wilrijk.  
Document: NMBS Train World Heritage.*

*Op bovenstaand kaartje ligt het oosten links en het westen rechts;  
links = richting knooppunt Wilrijk en Oude-God – de stopplaats  
Luithagen bestond nog niet – en rechts: richting Hoboken.*

**Aansluitingsspoor van de firma Irmo Rossetti**

Irmo Rossetti baatte een marmer- en natuursteenbedrijf uit aan de Jules Moretuslei in Wilrijk. Vermoedelijk werd het marmer per trein aangevoerd uit Italië. Na het overlijden van de stichter werd de zaak overgenomen door de firma Raffo Frères et Cie, die nog andere vestigingen had in België. Het spoor kruiste de Boomsesteenweg én de buurtspoorweglijn Antwerpen –

Aartselaar – Rumst (vanaf 1932 ook Antwerpen – Aartselaar (Vertakking – Boom), waardoor men genoodzaakt was om de rolbareel van overweg 22 te verplaatsen. Het aansluitingsspoor was rechtstreeks verbonden met de goederenkoer van Wilrijk. De aansluiting werd gebruikt van 1924 tot einde 1954.

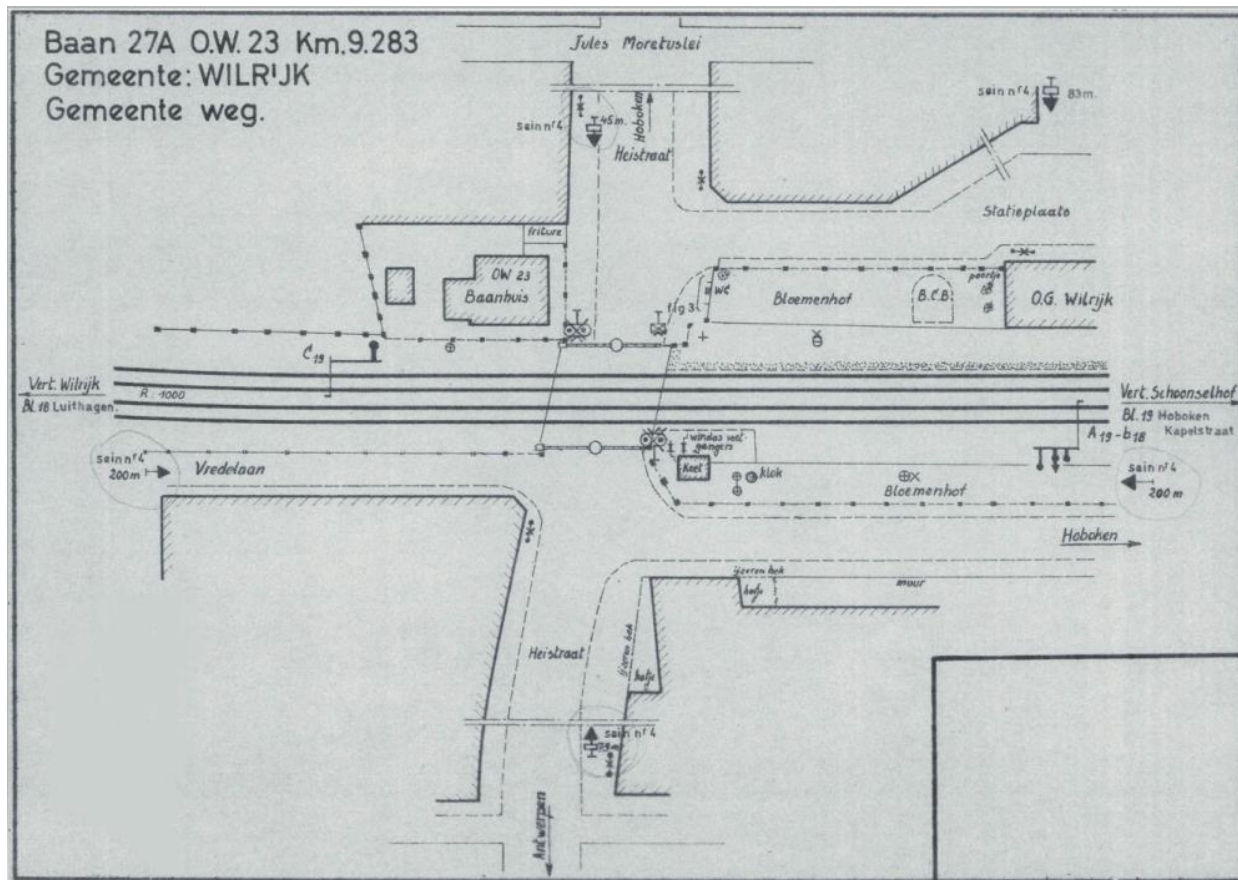


Het aansluitingsspoor van de firma Irmo Rossetti in Wilrijk. Document: NMBS Train World Heritage.

Links = richting knooppunt Wilrijk en Oude-God – de stopplaats Luithagen bestond nog niet – en rechts : richting Hoboken.

**De overweg met de Heistraat in Wilrijk**

Deze overweg (O.W. 23) lag aan de uitrit van het station, kant Luithagen.



Overweg 23 in Wilrijk. Document: verzameling Jef Verstappen.

Opgelet: op bovenstaand kaartje ligt het oosten (richting Luithagen) links en het westen (richting Hoboken) rechts !



*Overweg 23 met de Heistraat in Wilrijk in de jaren twintig (met rolbarelen). De stoomlocomotief is een type 71, vermoedelijk van de stelplaats Antwerpen-Zuid. Het is een ex-Pruisische G7 die krachtens het Wapenstilstandsverdrag van 1918 aan België was afgestaan.  
Foto: Kring voor Heemkunde Wilrica.*





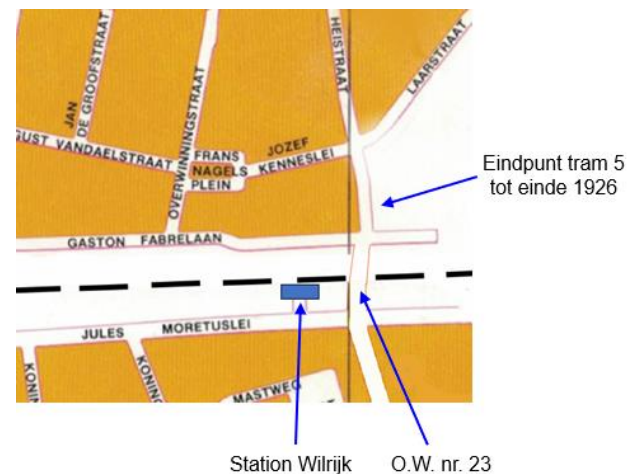
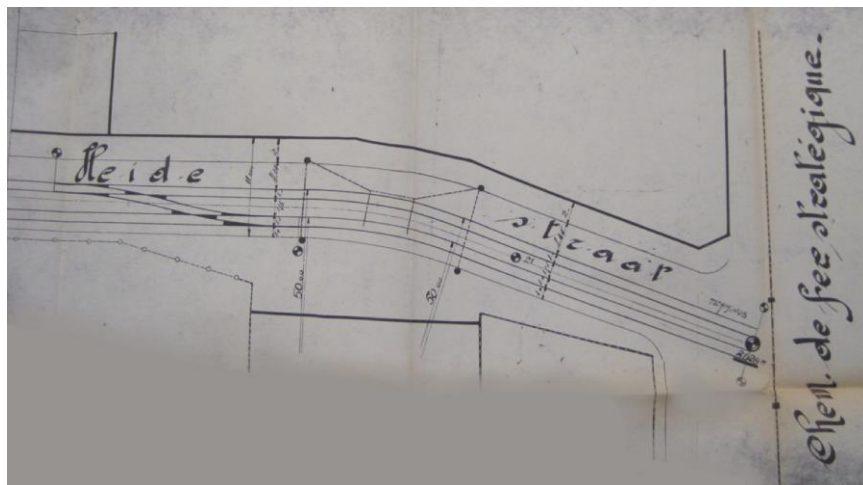
*Overweg 23 met de Heistraat in Wilrijk in de jaren zestig (met slagbomen).  
De bus op de foto hiernaast is een Büssing met koetswerk Van Hool. De bus is zojuist vertrokken aan de Bist  
in Wilrijk en heeft Antwerpen-Groenplaats als eindbestemming (MIVA-lijn 25).  
Foto's: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.*

Aan de overkant van de overweg bevond zich het eindpunt van tramlijn 5. De tramlijn kruiste de sporen van de 'grote spoorweg' niet. Dat was eveneens het geval was voor tramlijn 7 in Luithagen (zie hoofdstuk G, blz. G-11). Einde 1926 verplaatste men het eindpunt naar de Jozef Kenneslei. Het nieuwe eindpunt werd vanaf 1926 ook bereikt door trams van lijn 17. In

1938 kwam er een keerlus op het August Van Daelplein (vanaf 1948 Frans Nagelsplein), met een opstaphalte aan de hoek van de Heistraat met de Jozef Kenneslei. De tramlijnen 5 en 17 werden op 31 december 1956 opgeheven.



*Het eindpunt van de tramlijn 5 bevond zich tot eind 1926 aan de overweg met de Heistraat.  
Foto: archief Gazet van Antwerpen.*



Het eindpunt van tram 5 tot einde 1926. Kaartje links: archief VlaTAM.



Verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica



Verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica

De overwegwachtster van overweg 23 in actie. De opnamen dateren van 25 september 1970, toen de laatste doorgaande trein over de fortенlijn reed.  
Foto's: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.

**De laatste officiële doorgaande trein in Wilrijk, op 25 september 1970**

Op 25 september 1970 reed de laatste officiële doorgaande trein over de fortенlijn. De trein stopte uitzonderlijk in Wilrijk, waar de stationschef en enkele plaatselijke notabelen de machinist met veel egards ontvingen en daarna de trein uitwuiden. Volgens de verslaggever van Gazet van

Antwerpen was dit eigenlijk niet de laatste trein! Er was namelijk nog een trein aangekondigd voor even na de middag, maar die mocht de vooraf geplande uitwuiwing om 12:01 uur niet verstoren ...



Verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica

---

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



*De officiële laatste doorgaande trein in Wilrijk, op 25 september 1970. De trein wordt gesleept door diesellocomotief 201.054 (de latere 5954). Van links af: F. Huysmans (schepen en laatste burgemeester van Wilrijk), M. Wittock (schepen Wilrijk), B. Lensclaes (gemeente Wilrijk) en stationschef Langens (die na de sluiting van Wilrijk verplaatst werd naar Ruisbroek nabij Brussel). Uiterst rechts: machinist Van Haesendonk.*



*Foto's op deze en de vorige bladzijden: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica en archief Gazet van Antwerpen.*

De laatste trein te Wilrijk (artikel in Gazet van Antwerpen, 26 september 1970).

# Wilrijk wuifde voor de laatste trein

Het was eigenlijk niet de laatste, want er was nog een trein aangekondigd voor even na de middag, maar die mocht de uurtabel van de NMBS niet verstoren en moest Wilrijk-station letterlijk en figuurlijk links laten liggen. Dus werd er gevierd voor de voorlaatste trein, die even over elf binnenliep bij het nu eerder armelijk aandoend stationsgebouw.

Stationchef Langens, die daar de laatste tijd voor éénmansbediening zorgde, plantte een rode vlag naast het spoor en de mastodont met 17 wagens, bestemd voor Antwerpen-Kiel, hield halt. Op het perron stonden de schepenen Huysmans en Wittock om de machinist, Frans Van Haesendonck uit Sint-Katelijne-Waver te verwelkomen en hem, ook al bestaat Wilrijk voor de NMBS nu niet meer, nog veel sukses te wensen. Dezelfde wensen golden de h. Langens, die evenals zijn NMBS-kollega een herinneringsdiploma en een schotel met het Wilrijks wapen kreeg. Schepenen Huysmans verwees in enkele woorden naar de huidige situatie: «Hier

sterft de folklore, enkele honderden meters verder hebben wij een gloednieuwe brug, die ons uit de verkeersknoop helpt.»

En daarmee is de tijd van Wilrijk-Station voorbij. De meeste mensen herinneren zich ternauwernood dat er ooit reizigersverkeer op de spoorlijn was, maar de ouderen weten nog wel dat het perron in het begin van de eeuw op- en afstapplaats was voor de soldaten van Fort VII en VIII.

Het station, dat er nu nogal vervallen bij staat, werd rond de jaren 1900 gebouwd en heeft heel wat lokomotieven zien voorbijvenderen. Het is er trouwens lang druk gebleven: in 1969 kwamen er per dag nog 70 stellen voorbij,

begin van dit jaar verminderde dit aantal tot 35 en sedert 15 juli, aldus de h. Langens, waren er nog maar zes treinen per dag. Toen was het al duidelijk en beslist dat het station sterven moest. Chef Langens verhuist — toch met wat spijt — naar Ruisbroek bij Brussel.

Het personeel raakte mettertijd in het isolement. Waar de spoorlui vroeger nog klanten met een luxe- of ander telegram aan het winket kregen, werd die service verlegd naar het postkantoor. Het station diende alleen nog voor vrachtverzending en die nam met de jaren ook fel af.

Er was geen enkele reden om een actiegroep te mobilizeren om het gebouw te bewaren, want het was alleen maar typisch voor een stijl uit een tijd toen men nog geen vast stijlbegrip had. Bij de nu niet meer verzorgde moestuin en een gammele serre kwam er tijdens de oorlog nog een mini-

bunkertje, maar Wilrijk-Station werd gelukkig ook niet het toneel van een historische slag. Dus kreeg de vooruitgang alle troeven in handen en mocht het onkruid opschieten tussen de perronstenen voor het oude gebouw, waar knalgele margrietten nog wat kleur brengen bij... de toiletten.

Het voorhistorisch kachelkje in de zaal ronkt niet meer, maar er lag nog wel een gloednieuwe kachelpot in het magazijn naast enkele spoorlantaarns die beslist antiekwaarde krijgen.

Na het korte oponthoud, waarbij machinist Van Haesendonck slechts even aan het feestelijk drankje nipte, loeide de treinklaxon voor het laatst. Er werd gefilmd en gefotografeerd dat het een aard had, want ergens voelde men het toch aan dat een stukje oud Wilrijk, dat nog uitstekend in een Zichem-feuilleton had gepast, gestorven was.



Voor machinist Van Haesendonck, die al sedert 1945 bij de NMBS is, was het de eerste «laatste trein». De spoorman en de stationchef Langens stonden te Wilrijk midden in de belangstelling — zo druk was het op het perron in lange tijd niet geweest.

**Bron van vele gegevens over Wilrijk:  
gesprekken met Jef Verstappen in 2019 en 2023.**

*Jef woonde in de jaren veertig en vijftig van de vorige eeuw vlak bij het station van Wilrijk en was als kleine jongen erg geïnteresseerd in alles wat met treinen te maken had, ook omdat zijn grootvader bij de Dienst Baan van de spoorwegen werkte. Zijn grootouders woonden trouwens in de wachterswoning aan de overweg van de Prinses Astridlaan (het gebouw is te zien op de foto met de stoomlocomotief type 9 in hoofdstuk F, blz. F-12. Hij bracht aan het begin van de jaren vijftig dikwijls een bezoek aan het station en de goederenloods en kende alle spoormannen van Wilrijk persoonlijk. Hij kende ook de diensregeling van de treinen en ging dikwijls een kijkje nemen aan de overweg met de Heistraat om de stoomtreinen te zien passeren.*

*In het station waren er drie loketten, inclusief één voor de goederendienst, waar men ook pakketten ter verzending kon inleveren. Om de lijm (die men nodig had om etiketten te kunnen kleven op pakketten en documenten) goed vloeibaar te houden, stond er in de winter constant een lijmpot op het vuur; Jef herinnert zich nog de typische geur van die warme lijm ... Men kon in het station ook telefoneren; men moest het telefoonnummer opgeven, waarna er een verbinding tot stand gebracht werd.*

*De ouders van Jef hadden een schoenwinkel en ontvingen geregeld pakketten met schoenen van diverse leveranciers, die als stukgoed per trein (later per vrachtwagen) in de goederenloods toekwamen en daar moesten opgehaald worden. Op de goederenkoer kwamen vooral brandstoffenhandelaars (o.a. de firma Torfs) met hun vrachtwagen kolen ophalen die per wagon aangeleverd werden met de dagelijkse lokale goederentrein.*

*Tijdens WO II arriveerden er geregeld Duitse soldaten per trein in Wilrijk, die zich vervolgens naar een van de forten begaven om daar ingekwartierd te worden. Tijdens het wachten kwamen sommigen in de schoenwinkel een kijkje nemen en kochten enkelen zelfs damesschoenen voor hun vriendin of echtgenote. Toen dit een eerste keer gebeurde, verklaarde de moeder van Jef "dat ze niets verkocht aan Duitsers", wat aanleiding gaf tot een confrontatie met de Ortskommandantur ...*

*De overweg met de Heistraat werd bediend door een overwegwachster, die in contact stond met het stationspersoneel dat er voor zorgde dat er een luide bel klonk, telkens er een trein aankwam en de overweg moest gesloten worden.*

*Wanneer de lokale goederentrein toekwam uit Antwerpen-Zuid of Antwerpen-Kiel, stopte die aan het sein dat op het perron stond (zie foto's en kaartje van het stationsemplacement in dit hoofdstuk). Vervolgens werd de overweg gesloten en het rangeersein geopend. De trein reed vervolgens voorbij het sein, waarna men de wissel ontgrendelde en deze met de hand omliegde. De trein reed vervolgens achteruit naar de goederenkoer. Al die verrichtingen vroegen veel tijd, waardoor de overweg lang gesloten was. Ongeduldige voetgangers durfden al wel eens over de slagbomen te kruipen en over de sporen lopen om op tijd hun tram te kunnen nemen aan de hoek van de Heistraat en de Jozef Kenneslei! De rangeerbewegingen werden begeleid door toezichtspersoneel dat door middel van vlaggen en (bij donkerte) lantaarns signalen gaf aan de machinist.*

*Jef heeft in de jaren vijftig ook dikwijls de reizigerstrein naar Boom en verder gezien die in de late namiddag in Wilrijk stopte; volgens hem stapten er maar een paar reizigers op en af ... Hij was als ambtenaar bij de gemeente Wilrijk ook aanwezig bij de stop van de laatste doorgaande trein in Wilrijk op 25 september 1970 (zie de vorige blz.).*