

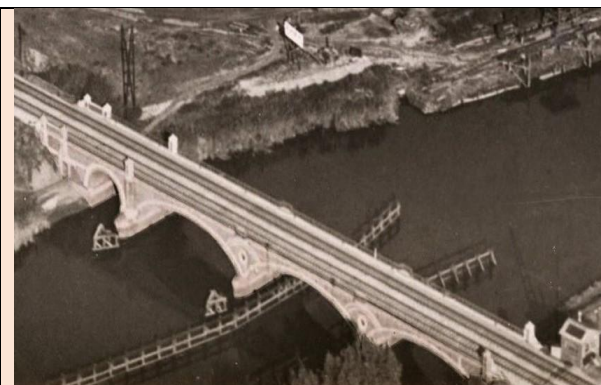


SPOREN NAAR ANTWERPEN-ZUID



**STUDIE OVER HET VROEGERE STATION
ANTWERPEN-ZUID, DE VERDWENEN
EN DE NIET-GEREALISEERDE
SPOORLIJNEN TEN ZUIDEN VAN
ANTWERPEN**

Paul Jacops & Jef Van Olmen



DE 'LIJN VAN WAARLOOS' ANTWERPEN-ZUID – WAARLOOS – MECHELEN/MUIZEN

A. - DE MOEIZAME REALISATIE VAN DE LIJN VAN WAARLOOS (1890 – 1907)

- De wet van 1890
- Vertraging bij de aanleg van de lijn en indienstneming van een eerste lijngedeelte tussen Antwerpen-Zuid en Wilrijk in 1894
- Aanleg van het lijngedeelte Wilrijk – Waarloos – Mechelen/Muizen vanaf 1902
- In 1907 is de hele lijn in dienst
- Zijsporen in Waarloos (?) – Problemen met een verbindingsboog in Wilrijk
- Krantenartikels over de bouw en de indienstneming van de lijn van Waarloos (1904 – 1908)
- Invoering van de sneltreindienst met 'bloktreinen' op de klassieke lijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord na de indienstneming van de lijn van Waarloos

*Research: Paul Jacops & Jef Van Olmen
Redactie: Jef Van Olmen*

De wet van 1890

Op 10 mei 1890 werd een overeenkomst gesloten tussen de stad Antwerpen, de vastgoedmaatschappij Compagnie Immobilière de Belgique en de Staat. De Staat verplichtte zich ertoe om binnen de vijf jaar een prestigieus Zuidstation te bouwen en binnen de drie jaar een rechtstreekse spoorlijn van Antwerpen-Zuid naar Brussel via Mechelen. In de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd heftig gedebatteerd over het ontwerp van wet tot goedkeuring van de overeenkomst. Men was zich bewust van de noodzaak om een tweede spoorlijn te bouwen tussen Antwerpen en Brussel, maar er bestond al een plan voor een nieuwe lijn Brussel – Londerzeel – Boom – Antwerpen-Zuid. De aanleg van deze lijn met een paar vrij zware hellingen zou duurder zijn dan een lijn via Mechelen. Een lijn via Mechelen zou bovendien korter zijn dan een lijn via Londerzeel.

Ter vergelijking, de afstand tussen Brussel-Noord en Antwerpen-Zuid:

- via de bestaande lijn Mechelen – Kontich (toen Kontich-Oost) – Oude-God – Wilrijk – Hoboken – Antwerpen-Zuid (de fortlijn): 51,603 km;
- via de voorgestelde nieuwe lijn Mechelen – Waarloos – Antwerpen-Zuid: 42,594 km;
- via de vroeger geplande lijn Londerzeel – Tisselt-West – Willebroek – Boom – Hoboken – Antwerpen-Zuid: 44,730 km.

Uiteindelijk werd beslist om de nieuwe lijn van Antwerpen-Zuid naar Mechelen aan te leggen en werd het wetsontwerp goedgekeurd. De wet werd door de koning ondertekend op 27 mei 1890. De gemeentebesturen die een belang hadden bij de aanleg van een lijn via Londerzeel bleven het

oude plan steunen, hoewel ze geen bezwaar hadden tegen een lijn tussen Antwerpen-Zuid en Mechelen. In 1893 werd het plan van de spoorlijn Antwerpen-Zuid – Londerzeel – Brussel-Noord definitief afgevoerd. De NMVB (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen) legde later een tramlijn aan tussen Brussel en Londerzeel.

Men hoopte dat de nieuwe lijn naar Brussel via Mechelen zou leiden tot een toename van het aantal reizigers van/naar Antwerpen-Zuid. Bovendien zouden veel treinen die over de overbelaste oude lijn tussen Antwerpen-Oost (het latere Antwerpen-Centraal) en Brussel-Noord reden, kunnen worden omgeleid via de nieuwe lijn.

De nieuwe lijn zou ook een grote rol kunnen spelen voor de aan- en afvoer van bezoekers aan de Wereldtentoonstelling die in 1894 in het Zuidkwartier was gepland. Na de indienstneming van de nieuwe lijn kon het station Antwerpen-Zuid bovendien worden uitgebouwd tot een volwaardig goederenstation voor de bediening van de Zuiderdokken en de Scheldekaaien.

Dit alles moest leiden tot een stijging van de waarde van de stadsgronden in het Antwerpse Zuidkwartier. Tenslotte zou de bouw van de nieuwe lijn ook een soort van compensatie vormen voor de schrapping van het oude plan om een brug over de Schelde te bouwen, conform de overeenkomst van 1874 tussen de Staat, de stad Antwerpen en de Compagnie Immobilière de Belgique. Zie ook het hoofdstuk over het reizigersstation Antwerpen-Zuid.

Vertraging bij de aanleg van de lijn en indienstneming van een eerste lijngedeelte tussen Antwerpen-Zuid en Wilrijk in 1894

De belofte om de lijn binnen de drie jaar te voltooien bleek al snel geen haalbare kaart. Op 4 mei 1891 verklaarde een hoofdingenieur van de Staatsspoorwegen dat men waarschijnlijk toch wat te voorbarig geweest was met de aankondiging dat de lijn in drie jaar gereed zou zijn!

In het Staatsblad van 31 augustus 1892 werd de eerste officiële aanbesteding aangekondigd. In 1893 begon men met de aanleg van het eerste lijngedeelte tussen Antwerpen-Zuid en Wilrijk. Dit lijngedeelte kon vrij vlug worden gerealiseerd en werd geopend op 1 mei 1894.

In Wilrijk sloot de nieuwe lijn aan op de fortenlijn. De aansluiting bevond zich ten oosten van het station Wilrijk, dat overigens niet bediend werd door de treinen die over de nieuwe lijn reden. Aan het gestelde objectief om binnen drie jaar deze lijn te bouwen werd dus slechts gedeeltelijk voldaan. De treinen naar/van Brussel moesten 'tijdelijk' via Oude-God en de fortenlijn omrijden. De hele lijn moest al in 1894 volledig afgewerkt geweest zijn!

In 1894 werd de overeenkomst uit 1890 aangepast. De geplande lijn werd vanuit Mechelen-Nekkerspoel via Muizen verlengd tot Schaarbeek en verder via een ringspoor rond Brussel tot Halle. In de Kamer zei de bevoegde minister Julien Liebaert dat men tevreden mocht zijn dat het

project uit 1890 nog niet volledig uitgevoerd was zoals oorspronkelijk gepland. Men kon nu een veel ruimer project realiseren. Een uitstekend alibi voor de forse vertraging. De stad Antwerpen protesteerde sterk tegen de trage gang van zaken. Van de verwachte waardeverhoging van de stadsgronden in het nieuwe Zuidkwartier kwam niets terecht.

De vertraging was mede te wijten aan moeilijkheden met onteigeningen én aan de problemen bij de realisatie van de brug over de Nete. De militaire overheid verzette zich om strategische redenen tegen een vaste brug. Daarom moest er een brug met een draaibaar gedeelte komen zoals op de oude lijn in Duffel.

Naast de bezwaren tegen een vaste brug had het ministerie van Oorlog ook geëist dat de overbruggingen van de Lange Zandstraat en Kuikenstraat in Sint-Katelijne-Waver moesten gebeuren met één viaduct met verschillende bogen. Het strategische idee hierachter was eenvoudig. Door al die bogen kon men vlug een groot aantal soldaten verplaatsen van het fort van Walem naar dat van Sint-Katelijne-Waver, het Spoorwegfortje van Duffel en de twee schansen Dorpveld en Bosbeek in het centrum van Sint-Katelijne-Waver.

Aanleg van het lijngedeelte Wilrijk – Waarloos – Mechelen/Muizen vanaf 1902

In 1902 kon eindelijk de aanleg van het lijngedeelte Wilrijk – Waarloos – Mechelen starten. Het volgende jaar deelde minister Liebaert mee dat de bouw van de lijn langzaam vorderde maar dat de aanvoer van 300.000 m³ grond voor de aanleg van de spoorbermen een vertragende factor was.

Op 15 september 1904 wordt door de bevoegde ambtenaren van de Staatsspoorwegen een inspectiebezoek gebracht aan de bouw van de brug over de Nete in Walem en de bouw van de stenen boogbruggen over de Lange Zandstraat en Kuikenstraat in Sint-Katelijne-Waver. Alle werkzaamheden zijn op schema en verlopen volgens de planning.

Tijdens deze inspectie stelt de hoofdingenieur Motte, belast met de aanleg van de lijn, voor om, in afwachting van de afwerking van het spoorwegknooppunt in Mechelen-Nekkerspoel, een tijdelijke aansluiting van de lijn naar Antwerpen-Zuid op de oude lijn naar Antwerpen-Centraal aan te leggen, ter hoogte van de noordkant van de brug over de Vrouwvliet. Zodra de nieuwe verbinding zou zijn aangelegd, kon men reeds een aantal goederentreinen via Waarloos, de fortentlijn en de driehoek van Oude-God naar het noorden van Antwerpen (H/T) laten rijden om de oude lijn te ontlasten. Dit impliceerde wel een gezamenlijk traject met de oude lijn van 1.700 meter. Een reden om het voorstel af te voeren.

De voorgestelde verbinding, meer bepaald het lijngedeelte tussen de vertakkingen Duivenstraat en Elzestraat, zal pas jaren later worden aangelegd, naar aanleiding van de bouw - eind jaren twintig, begin jaren dertig - van de verdubbelingslijn tussen Mechelen en Antwerpen, de latere lijn 27. Hoofdingenieur Motte stelt daarna nog een nieuw plan voor, waarbij de oude lijn wat naar het oosten gelegd werd en de lijn van Antwerpen-Zuid via een tijdelijke overbrugging deze lijn zou kruisen. Wegens de steile helling (7 promille) en de hoge kostprijs (163.000 fr) werd ook dit voorstel geschrapt.

In het verslag van het inspectiebezoek van de hoge ambtenaren op 12 juli 1906 staat vermeld dat de nieuwe lijn wordt aangelegd zonder overwegen

en met een maximale stijgingsgraad van 3 promille. De spoorbedding is grotendeels klaar, behalve in Kontich waar nog gewerkt wordt aan de ingraving tussen km 8 en km 11 en verder op de lijn, tussen km 17 en km 19. Het dubbelspoor is vanuit Mechelen tot aan km 17 aangelegd, behalve een gedeelte van 2,5 km vanaf km 8. Vanaf km 17 is één spoor over een lengte van 800 meter ook al aangelegd. In totaal moet er nog 15 km enkelspoor geplaatst worden.

In Kontich passeert de nieuwe lijn onder de lijn Oude-God – Boom en wordt een verbindingsboog gebouwd die beide lijnen met elkaar verbindt. Ook de fortentlijn wordt in Wilrijk via een onderbrugging gekruist. Er zal een verbinding worden aangelegd tussen de nieuwe lijn en de fortentlijn richting Oude-God voor de goederentreinen die het noorden van Antwerpen (Antwerpen-Austruweel) als bestemming of herkomst hebben, én een verbinding richting Wilrijk/Hoboken voor de goederentreinen naar/van Antwerpen-Kiel. De aanleg van beide verbindingen loopt vertraging op omdat er nog onteigeningen moeten gebeuren. Tevens moet worden gewacht op de toelating van de militaire overheid wegens de nabijheid van Fort 6.

Aan de aansluiting van de lijn met de oude lijn ten noorden van Mechelen was nog veel werk. In het oorspronkelijke plan was er slechts een eenvoudige aansluiting van de nieuwe met de oude lijn. Dat zou resulteren in een gemeenschappelijk lijngedeelte tussen de aansluiting van beide lijnen en de vertakking Nekkerspoel.

Na een eerder inspectiebezoek had men beslist om de verbinding tussen beide lijnen anders uit te voeren, zodat de treinen van Antwerpen-Centraal naar Mechelen (H/T) en die van Antwerpen-Zuid naar Muizen (H/T) elkaar niet meer konden hinderen. Door deze beslissing waren er bijkomende werkzaamheden nodig, maar hoofdingenieur Motte verwachtte toch dat de lijn uiterlijk op 31 december 1906 in dienst kon komen.

DE 'LIJN VAN WAARLOOS' ANTWERPEN-ZUID – WAARLOOS – MECHELEN/MUIZEN

A. – DE MOEIZAME REALISATIE VAN DE LIJN VAN WAARLOOS (1890 – 1907)

Versie 2025 01 27

In het verslag wordt voorgesteld om eventueel bij elke blokpost een dubbele wachterswoning te bouwen voor het personeel, waardoor er van bij de indienstneming van de nieuwe lijn een nachtdienst kon worden georganiseerd. Ook werd voorgesteld om bij elke seinpost wissels te

leggen om in geval van nood of problemen de dienst op enkelspoor zoveel mogelijk uit te sluiten. De dienst op enkelspoor op dubbelsporige lijnen kon met de toen geldende reglementeringen alleen uitgevoerd worden door het uitwisselen van zogenaamde diensttelegrammen.

In 1907 is de hele lijn in dienst

De datum die hoofdingenieur Motte had vooropgesteld voor de opening van de lijn – uiterlijk 31 december 1906 – werd niet gehaald. Van verschillende zijden werd aangedrongen op een spoedige indienstneming om het goederenverkeer te kunnen omleiden van de 'oude' naar de 'nieuwe' lijn. Daarna kon men werkzaamheden uitvoeren aan de oude lijn, zodat die in 1908 zou klaar zijn voor de sneltreindienst met de nieuwe 'bloktreinen' tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Noord.

Uiteindelijk kwam het lijngedeelte tussen Wilrijk en Mechelen/Muizen en daarmee ook de hele lijn in dienst op 16 april 1907.

Een week later, op 25 april 1907, vond een inspectierit plaats op de nieuwe lijn. De ambtenaren stellen vast dat de dienst vlot verloopt. Sommige lijngedeelten moeten nog extra ballast krijgen. De bij een voorgaande inspectie gevraagde wissels bij de verschillende blokposten, om zonder problemen een dienst op enkelspoor te kunnen rijden, werden niet gelegd.

In plaats daarvan zou men de lijn bij problemen opdelen in twee enkelsporige secties nl. Antwerpen Zuid – Waarloos en Waarloos – Mechelen.

Dat betekent extra personeel in Waarloos: één bediende voor de dag- en één voor de nachtdienst. In Mechelen en Antwerpen-Zuid is er permanent voldoende personeel aanwezig om bij problemen in te grijpen.

Er wordt opgemerkt dat men nog niet alle vaste bedienden voor de blokposten heeft kunnen aanstellen.

Eerst moet worden gekeken of ze voldoende Nederlands en Frans kennen om bij onregelmatig treinverkeer met de machinisten te kunnen communiceren. Een andere bezorgdheid is dat het nog even kan duren vooraleer er voldoende (onder)stationschefs beschikbaar zijn die de procedures kennen om een enkelspoordienst op de nieuwe lijn te organiseren en te leiden.

Zijsporen in Waarloos (?) – Problemen met een verbindingsboog in Wilrijk

De directeur van de dienst Exploitatie van de groep Antwerpen stelt tijdens een inspectierit op 19 maart 1908 voor om in Waarloos een aantal zijsporen aan te leggen. Deze zijsporen konden de bestaande uitwijksporen op de oude lijn in Hove vervangen omdat er normaal geen goederentreinen meer over de oude lijn zouden rijden. Omdat men elders, meer bepaald op de fortenlijn, over voldoende uitwijkmogelijkheden beschikt, wordt op dit voorstel niet ingegaan. In het inspectieverslag staat vermeld dat de uitwijksporen in Hove voorlopig kunnen blijven om ze eventueel als uitwijkmogelijkheid te gebruiken bij een uitzonderlijke overbelasting van de Antwerpse rangeerstations.

In hetzelfde verslag wordt aandacht besteed aan de verbindingsboog tussen de fortenlijn en de lijn van Waarloos voor de treinen komende van Antwerpen-Kiel via Hoboken en Wilrijk (°). De verbindingsboog was nog steeds niet aangelegd. Men had eerst moeten wachten op de goedkeuring door de militaire overheid. Daarna was vertraging opgetreden wegens een

aanslepende onteigeningsprocedure. Hierdoor moeten de goederentreinen van Antwerpen-Kiel via Hoboken en Wilrijk eerst naar Oude-God rijden om daarna hun rit voort te zetten over de oude lijn via Duffel naar Mechelen/Muizen.

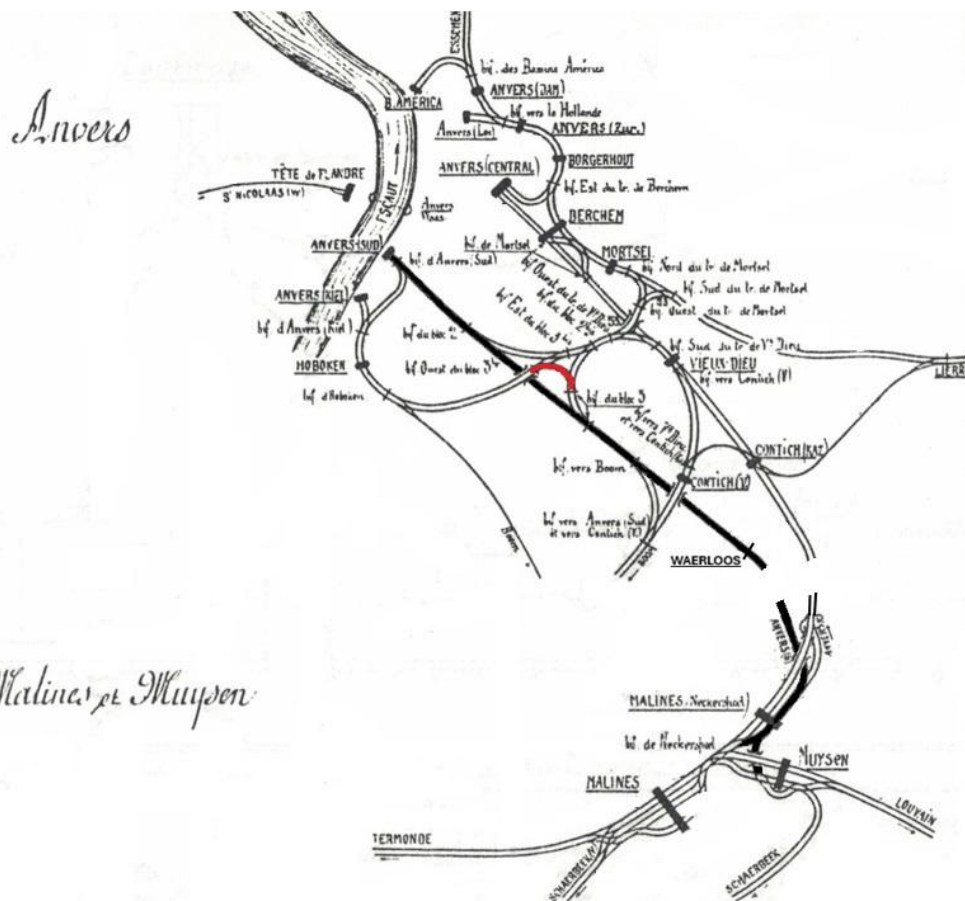
In de zomer van 1908 zouden de nieuwe bloktreinen gaan rijden tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Noord. Men vreest dat deze goederentreinen de bloktreindienst ernstig zouden kunnen verstoren. Om dit probleem op te lossen, wordt voorgesteld om in afwachting van de indienstneming van de verbindingsboog de goederentreinen uit Antwerpen-Kiel eerst naar Antwerpen-Zuid te laten rijden, daar te laten kopmaken om vervolgens via de lijn van Waarloos naar Muizen te rijden. Om alles vlot te laten verlopen stelt men zelfs voor om aan beide uiteinden van de goederentreinen een locomotief te plaatsen, waardoor de frontverandering in Antwerpen-Zuid niet te veel tijd in beslag zou nemen. De verbindingsboog kwam eerst op 22 februari 1909 in dienst.

(°) De verbindingsboog is in het rood aangeduid op het kaartje van blz. A-7.

DE 'LIJN VAN WAARLOOS' ANTWERPEN-ZUID – WAARLOOS – MECHELEN/MUIZEN

A. – DE MOEIZAME REALISATIE VAN DE LIJN VAN WAARLOOS (1890 – 1907)

Versie 2025 01 27



De lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen/Muizen en de verbindingen van de lijn van Waarloos met de rest van het spoorweginet in 1914.

Bemerk de verbindingsbogen met de fortlijn, de verbindingsbog met de lijn Oude-God – Boom en het spoorwegknooppunt ten noorden van Mechelen. Op drie plaatsen kruisten andere spoorlijnen de lijn van Waarloos met een brug, nl. de fortlijn in Wilrijk, de lijn Oude-God – Boom in Kontich en de 'oude lijn' Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord in Sint-Katelijne-Waver, ten noorden van Mechelen-Nekkerspoel.

De rood aangeduide verbindingsbog tussen de vertakking West van Blok 3bis en de vertakking van Blok 3 was het laatste lijngedeelte dat met vertraging in dienst kwam (zie blz. A-6).

Kaartjes: Lignes de la Belgique – Carnet de Marches-types, 1915 (bewerkt).

Gazet van Antwerpen, 27 november 1904

De lijn Antwerpen-Zuid – Brussel-Noord (uittreksels)

Veel is er in den laatsten tijd gesproken over de rechtstreeksere lijnen van Antwerpen-Zuid naar Brussel-Noord, maar voor de overgrote meerderheid van de bevolking der provinciën Antwerpen en Brabant is het onbekend welke hoeveelheid werk zulke inrichting vergt, welke wijzigingen dienen genomen, welke tegenkantingen men ontmoeten kan.

De Katholieke Zuiderbond, de eenige bestaande maatschappij welke de belangen van het kwartier behartigt, heeft kortelings drie leden

afgevaardigd om den toestand der werken op geheel de lijn te gaan nazien en Woensdag avond gaf de heer Leclef, advocaat, zoon van den geachten heer senator, daarover eene voordracht. Wij hebben die belangrijke vergadering gevolgd, en ook een interview bekomen van heer Van de Branden, die sedert jaren zich met de Zuidkwestie bezig houdt en met heer bouwkundige Van der Hoyden deel maakte de afvaardiging. Wij laten in volgorde al de belangrijke vaststellingen, saamgevat. volgen.

In de Zuidstatie

Een tweetal maanden geleden werd de overdekte hal dezer statie aanbesteed en thans is dit werk goed gevorderd. De groote horloge komt eerstdaags in den toren der statie, 't is te zeggen zoonast de draad der Normal Zeit die de horloge in werking brengt, geplaatst is. Nevens de

statie staat eene electrieke machien, waarmee de statie Antwerpen-Kiel, is verlicht. Als de groote dynamo werkt, zal de Zuidstatie insgelijks electrisch verlicht worden.

In de statie Antwerpen-Kiel

Deze statie, gelegen aan de Petrooltanks dient als vertrekplaats van al de koopwaren van het gebied Zuid, van voorbij het Steen. Alles wat aan de bassins en langs de Schelde geladen wordt, moet langs Antwerpen-Kiel

vertrekken. Belanghebbenden verzoeken de overheid de waakzaamheid te verdubbelen om de dieften zooveel mogelijk te voorkomen.

De beweging in de Zuidstatie

Niettegenstaande men de slechtste uren voor het rechtstreeksche treinverkeer van Antwerpen-Zuid naar Brussel-Noord heeft gesteld, is het getal reizigers groot en dagelijks vermeerderd het getal van hen die den weg naar de Zuidstatie inslaan. De rechtstreeksche trein Brussel-Noord naar Antwerpen-Zuid die rond 11 ure Brussel verlaat en om 12 u te Antwerpen toekomt, wordt druk genomen, hetzelfde dient gezegd van dien trein vertrekkende om 2 u. 5 uit de Zuidstatie Men ziet personen van uit Borgerhout naar hier komen. De neringdoeners van 't Zuid zullen insgelijks niet klagen over de beweging, welke toeneemt.

Veel bijzondere treinen zijn er dezen Zomer geweest. Niet enkel de reizigersmaatschappijen en de bedevaarders vertrokken en kwamen alhier aan, ook de soldaten. Geen veertien dagen geleden, had men in de Zuidstatie op een dag zes speciale treinen voor Scherpenheuvel en voor Brussel. Plezietreinen uit Duitschland en Holland zijn dezen Zomer er toegekomen. Wat zal het zijn met het drukker rechtstreeks verkeer met Brussel? Men weet dat in de Zuidstatie al de lijnen verlegd zijn; dezen Zomer hebben alhier een ontzaglijk getal werklieden bezigheid gevonden.

Het werk aan de nieuwe lijn Antwerpen – Zuid-Brussel-Noord: 7000 man aan den arbeid

Van de Zuidstatie ligt de lijn gedeeltelijk tot Wilryck, tot aan den Molen. In de toekomst zijn de lijnen Antwerpen-Middenstatie en Antwerpen-Zuid bestemd voor gemengde treinen —reizigers en goederen— tot aan Neckerspoel. Eens daar worden de goederen der twee lijnen naar Muysen vervoerd. Er zullen dus geen goederen meer gevoerd worden te Mechelen-statie. Men is bezig te werken aan het gedeelte Neckerspoel tot Schaerbeek, dat bijna voltrokken is. De lijn Antwerpen-Zuid tot Wilryck-

Molen, sedert lang gemaakt, wordt door de rechtstreeksche treinen op Brussel gebruikt. Eens de nieuwe lijn gemaakt, rijdt de trein onder den ijzerenweg die komt van Hoboken naar den Ouden God. De rechtstreeksche treinen loopen thans van Wilryck-Molen naar Ouden-God en nemen zoo den gewonen weg langs Contich, Duffel naar Mechelen, enz.

Zes viaducts

Tot in Edegem is de nieuwe lijn gereed; op het gedeelte achter Edegem, grondgebied Contich, is men bezig viaducts te maken, waarvan vier voltrokken zijn en twee groote dienen gemaakt. Deze loopen onder de lijn Antwerpen – Dendermonde – Gent, de lijn van 't Zuid zal daar onder komen. Men verlegt den spoorweg Ouden God-Contich-Boom op de plaats

waar de lijn van 't Zuid moet onder doorkomen, juist achter Contich-Dorp-statie. Deze twee viaducts moeten nog aanbesteed worden, de eene gaat onder den ijzerenweg, de andere onder den grooten steenweg van Antwerpen naar Mechelen en Brussel. Van daar verderop is de bedding af tot Duffel aan de Neeth.

De brug over de Neeth

Buiten de brug en de viaducten — werk in aanbesteding komende — heeft het personeel van den spoorweg alles te regelen. In April II. werd de brug over de Neeth aanbesteed voor meer dan 300 000 fr. Het werk diende op

korte tijd voltrokken. De groote baggerwerken aan de Neeth zijn gedaan, men is bezig aan het metselwerk en alles gaat goed vooruit. Men werkt dag en nacht.

Onteigeningen

Vorbij de Neeth tot Mechelen zijn alle onteigeningen gedaan. Nog een huis bleef onlangs over, de herberg Het Bergske juist tegen den ijzerenweg in Neckerspoel, maar dit zal geregeld zijn. Als men de Neeth voorbij is, ligt de lijn niet meer in eene diepte, zooals op verschillende andere plaatsen, maar op eene hoogte, derwijze dat de lijn gekomen op

Neckerspoel zo hoog ligt dat al het gerij, de stoomtram enz. van den steenweg Mechelen naar Heyst op den Berg, er onder rijdt. Aan Neckerspoel, bij het wisselspoor, worden al de goederen van de twee lijnen naar Muvsen en de reizigers naar Mechelen vervoerd.

Waarom de onteigeningen zo lang geduurd hebben

Als de bijzonderste reden der vertraging in de werken geeft men de volgende op: in Waelhem en in Duffel ligt er een fort. Men was eerst van zin eene draaibrug over de Neeth te maken, tusschen Waelhem en Duffel. Vermits de draaibrug gevaar voor den spoorweg opleverde besloot het ministerie van IJzerenwegen eene vaste brug te maken. De vaste brug moest op zekere hoogte komen, 7 à 8 meter boven den waterspiegel, zoodat de schepen er met gemak door kunnen. Welnu, het ministerie van Oorlog vond dat zulks het zicht belemmerde van de forten. Vandaar tegenkanting gedurende verscheidene jaren, totdat een goed jaar geleden het ministerie van Oorlog eindelijk toegaf eene vaste brug te leggen. (°)

Op het grondgebied St-Kathelijne-Waver naar Mechelen is de lijnrichting wat veranderd. Het volgende is meldenswaard. Op dit grondgebied stond eene hoeve die onteigend werd, verder terug opgericht is en nadien weder door verandering van lijnrichting is onteigend. Bijgevolg werd de hoeve tweemaal onteigend. Vroeger was de oude lijnrichting tusschen St-Kathelijne-Waver en Mechelen afgeteekend. Alles diende nog onteigend... Met de tegenkanting van het ministerie van Oorlog onteigende men niet meer. Wat had dit voor gevolg ? De eigenaars begonnen te bouwen, met het gedacht zooveel geld mogelijk voor de onteigeningen later los te maken. De Staat heeft echter eene lijnrichting er nevens bepaald zoodanig dat slechts de bovenbedoelde hoeve tweemaal moest onteigend worden. Te Neckerspoel heeft men vele huizen moeten afbreken voor de nieuwe lijnrichting, juist aan het kruispunt dichtbij de herberg Het Bergske.

Tegenkantingen

O, die Zuidstatie te Antwerpen, die nieuwe lijn op Brussel, alles is op geen wieltjes geloopt. Het oprichten van de Zuidstatie begon met moeilijkheden tusschen Staat en stad, moeilijkheden welke wij vroeger reeds beoordeelden. Zeggen wij enkel dat het gemeentebestuur van Antwerpen altijd onder geldelijk oogpunt bevoordeeld is geweest. De statie moest reeds vroeger voltrokken geweest zijn, dit weet iedereen. De vertraging is aan het gemeentebestuur van Antwerpen toe te schrijven die de verdaging vroeg tot na de tentoonstelling van 1894. Zooals het met het opbouwen en openen der statie gegaan is, ontmoette men bij het leggen der nieuwe lijn tegenkantingen, nu eens van het departement van

Openbare Werken, dan eens van dat van Oorlog. Het werk aan de Neeth heeft nogal vertraging ondergaan, wel drie jaren stil gelegen voor de forten.

Aan het kruispunt Antwerpen-Boom, waar het grootste werk moest verricht worden, werkten ongeveer 200 arbeiders. Deze hadden het onder de markt niet om tegen het water te strijden. De kunstwerken zijn gelukkig goed gevorderd, en alles voorspelt dat het rechtstreeksch treinverkeer tusschen Antwerpen-Zuid en Brussel-Noord gauw volgen zal.

(°) Uiteindelijk is er toch een draaibrug gekomen. De brug werd vernield op 30 september 1914 (zie het hoofdstuk over de rol van de spoorwegen voor de val van Antwerpen in 1914, blz. 29) en na de Eerste Wereldoorlog heropgebouwd als vaste brug.

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

Welnu ?

Waar blijft de bewering der liberale pers dat nooit iemand naar de Zuidstatie zou gaan ? Dat die statie enkel dienen zou voor goederenvervoer ! De neringdoeners kennen thans hunne tienden. Niemand anders dan de katholieken, en in 't bijzonder de Katholieke Zuiderbond van Antwerpen, hebben gewerkt en zich geene moeite gespaard om tot de uitslagen hierboven uiteengezet, te geraken.

Opvolgenlijk heeft men in de Zuidstatie te Antwerpen gekregen : aansluitingstreinen, bijzondere treinen, pleiziertreinen, twee

rechtstreeksche treinen op Brussel. Eerstdaags houden die rechtstreeksche treinen ook stil te Mechelen. Wij blijven bij ons oordeel dat de Zuidstatie geroepen is tot eene groote toekomst en al wie onbevooroordeeld is zal bekennen dat de katholieken knap gewerkt en veel verkregen hebben. Het vertrouwen der kiezers in de katholieke Regeering en in hunne katholieke gekozenen kan anders niet dan aangroeien!

Gazet van Antwerpen, 8 december 1904

Een nieuwe spoorweg in België (uittreksels)

Er zijn ongeveer 7000 werklieden aan den arbeid om 't nieuwe spoor te leggen dat Antwerpen-Zuid met Brussel-Noord moet verbinden. Het spoor ligt er tusschen Antwerpen en Wilryck en anderszijds tussen Neckerspoel en Schaarbeek. De viaducs van Contich zullen nog al vertraging verwekken daar er zes moeten gebouwd worden, waarvan slechts vier voltooid zijn, en twee die eerst in aanbesteding zijn gelegd. De brug over de Nethe die werd aanbesteed voor 308.000 fr. Is verre gevorderd. Alles is in gereedheid gebracht om de lijn te beginnen tusschen de Nethe en

Mechelen. Te Neckerspoel zal ook een viaduct moeten worden gebouwd. Eens 't spoor afgemaakt zullen geene koopwarentreinen meer door de spoorhal van Mechelen rijden.

De treinen uit Antwerpen zullen vooraleer Mechelen te bereiken over de Dyle rijden op twee vaste bruggen en van Mechelen tot Brussel zullen al de doorgangen en barrelen gesloten blijven. Verkeerswegen zullen boven en onder de sporen worden aangelegd.

Gazet van Mechelen, 1906

Ongeval

Maandag is er op 't grondgebied der gemeente Ste-Kathelijne-Waver, waar men aan het werk is voor het aanleggen der nieuwe spoorlijn Antwerpen-Zuid een erg spoorwegongeluk gebeurd. De meestergast aardewerker

werd door het omkantelen eener locomotief op slag gedood. Hij was gehuwd en vader van vier kinderen, te Duffel woonachtig.

Gazet van Mechelen, 24 februari 1907

Nieuwsjes – Onze spoorwegen

Binnenkort zal de nieuwe spoorlijn Antwerpen (Zuid) – Mechelen, uitsluitend dienende voor de koopwarentreinen, voor het verkeer geopend worden. Het voornaamste werk is geëindigd, 't is te zeggen dat de twee sporen volkomen afgemaakt zijn. Men moet er nog slechts de kabiënen voor de bewaking oprichten, den seindienst volledigen, kortom de lijn

uitrusten voor wat betreft de bijhorige werken en het personeel. Daar er op de lijn geene barreelen zijn, zoals men kan bestatigen te Waarloos, Contich, Edegem en Wilryck, waar de lijn ingesloten is, kan er een druk verkeer op plaats hebben.

Gazet van Antwerpen, 21 maart 1907

Spoorweg Antwerpen-Mechelen

Tien tegen een zal op 1 April (°) de nieuwe spoorweglijn Antwerpen-Zuid naar Mechelen, langs Waarloos, in uitbating komen. Vanaf dien datum zullen al de koopwarentreinen, komende van de dokken, de Antwerpse Staties (Zurenborg), van Austruweel, van de Hollandsen spoorweglijn, in bestemming voor het binnenland en de beide Vlaanderen, en omgekeerd, die welke bestemd zijn voor de staties van Antwerpen en de Scheldekaaien, uitsluitend de nieuwe baan bezigen. Te dien einde is eene

nieuwe verbinding gemaakt op het grondgebied van Wilryck en eene andere te Contich. Later zal nog een derde verbindingsspoor gelegd worden met de spoorbanen der kaaien en de statie van 't Kiel, Deze nieuwe spoorwegbaan zal de lijn Antwerpen-Mechelen grootelijks ontlasten; deze zal voortaan bijna uitsluitend door de reizigerstreinen gebruikt worden.

(°) De lijn is uiteindelijk in dienst gekomen op 16 april 1907.

Gazet van Antwerpen, 29 juli 1908

De bloktrein

Gisteren werd, in zekeren zin, de bloktrein of bliksemtrein ingehuldigd, die te beginnen van 1 Augustus tusschen Antwerpen en Brussel rijden zal. Wij hebben er mee gereden, en we mogen zonder overdrijvig getuigen: zóó rijden is pleizant. Op minder dan 5 kwartiers over en weer naar Brussel, in comfortabel ingerichte wagens, wie zou er niet naar verlangen! En dan, 't is niet enkel voor 't genoegen der treinreizigers dat die bliksemtrein tot stand kwam. Hij was er noodig, daar er meer en meer behoefte komt aan snelle verbindingen tusschen de twee hoofdsteden des lands. Maar zooals de baan vroeger gesteld was met haar oneindig getal treinen van aller aard, hare hindernissen en moeilijkheden, kon er niet gedacht worden aan 't loslaten van eenen bliksemtrein, zoolang die moeilijkheden niet waren weggeruimd en een tweede baan gelegd, waar de nieuwe sneltrein geen gevaar zou loopen, stukken te maken.

Zoudt ge gelooven dat, een jaar of twee geleden, er dagelijks 173 treinen reden tusschen Brussel en Mechelen, en 182 tusschen Mechelen en Antwerpen? Om de baan te ontlasten van koopwarentreinen en zekere bommeltreinen voor reizigers, werd een nieuwe baan gelegd tusschen Schaarbeeck en Antwerpen, over Muysen en Waerloos. De lijn is ten deel voltooid en thans rollen er over de oude baan nog slechts dagelijks 120 treinen tusschen Brussel en Mechelen en 116 tusschen Mechelen en Antwerpen.

Daaronder zijn de 16 bloktreinen begrepen die van af Zaterdag a.s. dagelijks in de twee richtingen zullen vertrekken en den afstand tusschen de twee steden in 36 minuten zullen afleggen. Die duurtijd zal nog verminderd worden als de baan gansch in orde zal wezen en zekere andere werken zullen uitgevoerd zijn. Nu legt de nieuwe trein al 72 km in

het uur af; om nog 6 minuten te winnen, waar het bestuur naar streeft, zal hij een snelheid verkrijgen van 88 km in het uur.

De blok- of bliksemtrein bestaat uit een zware locomotief, eenen pakwagen die tevens tot kijkuit ingericht is, een voorbehouden rijtuig met 54 zitplaatsen, twee rijtuigen van 2e klas met 160 zitplaatsen, twee rijtuigen 3e klas met 240 zitplaatsen. In 't geheel 454 zitplaatsen. Eens al de plaatsen bezet zijn, wordt geen man meer opgeladen. De rijtuigen, wij zeiden het reeds, zijn zeer comfortabel ingericht: overal doorgangen in 't midden, kussens in 1e klas, rieten zittingen (zooals op de Antwepersche trams) in 2e klas, houten banken in 3e klas.

De trein is eene goede 125 m lang, weegt 240 ton – 260 ton als hij volgeladen is – en wordt getrokken door een stoomtuig dat een kracht ontwikkelt van 1200 tot 1800 peerden. Men noemt hem bloktrein omdat hij een onverdeelbaar geheel uitmaakt. Er kunnen geen rijtuigen af- of bijgehaakt worden, en men kan wandelen van het eene naar het andere einde van den trein. Dit zal natuurlijk de passagiers niet toegelaten worden: ieder moet in zijne klas blijven.

Al die – en nog meer andere – inlichtingen werden aan de Antwepersche en Brusselsche dagbladschrijvers verstrekt door den heer De Rudder, den algemeenen bestuurder van ons spoorwegnet. Na hem gaf de heer Weissenbruch nog eenige zeer belangwekkende uitleggingen nopens het seinenstelsel. Rond 1 uur verbroederden ambtenaars en dagbladschrijvers in het restaurant van den Dierentuin en kort voor 4 ½ ure deden allen het proeftochtje mede; om 5 ¼ vertrokken de Antwepenaars terug naar hunne stad waar zij ten 5.50 u. aankwamen.

DE 'LIJN VAN WAARLOOS' ANTWERPEN-ZUID – WAARLOOS – MECHELEN/MUIZEN

A. – DE MOEIZAME REALISATIE VAN DE LIJN VAN WAARLOOS (1890 – 1907)

Versie 2025 01 27

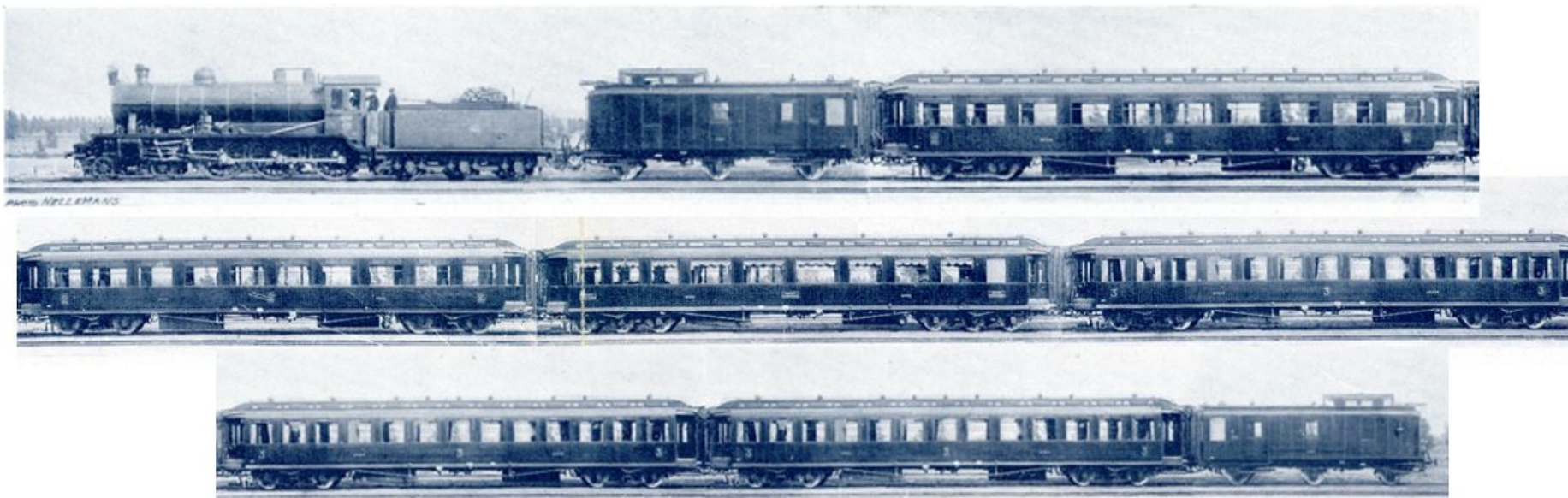
Invoering van de sneltreindienst met 'bloktreinen' op de klassieke lijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord na de indienstneming van de lijn van Waarloos

Alvorens te kunnen starten met de nieuwe sneltreindienst met zgn. 'bloktreinen' op de klassieke lijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord moest het verkeer op deze drukke lijn (lijn 25) eerst ontlast worden door de goederentreinen tussen Antwerpen (-Zuid en -Noord) en Mechelen (H/T) om te leiden via de nieuwe 'lijn van Waarloos'.

Nadat de nieuwe lijn op 16 april 1907 eindelijk was in dienst gekomen, had men nog een jaar de tijd om werkzaamheden (o.a. aan de signalisatie) uit

te voeren om de klassieke lijn 25 geschikt te maken voor het verkeer van de nieuwe snelle treinen.

Op 1 augustus 1908 reden de eerste bloktreinen in de dagelijkse dienst tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Noord. De afstand werd afgelegd in 36 minuten, met een gemiddelde commerciële snelheid van 72 km/h. Er reden 16 sneltreinen per dag, 8 in elke richting.



Bloktreinen waren sneltreinen met een vaste samenstelling. De fotomontage toont een bloktrein in 1912. Samenstelling: een stoomlocomotief (hier een type 9), een pakwagen, twee rijtuigen tweede klas, een salonrijtuig met voorbehouden plaatsen, drie rijtuigen derde klas en een tweede pakwagen. Oorspronkelijk, in 1908, waren er maar twee rijtuigen derde klas opgenomen in de trein, maar al snel bleek dat het aantal aangeboden zitplaatsen derde klas totaal onvoldoende was. Foto: Hellemans, Organe officiel de l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles - 1910.

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