



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

HET SPOORLIJNTJE VAN MECHELEN-NEKKERSPOEL NAAR HET KEERDOK IN MECHELEN

- De goederenspoorlijn van het station Mechelen-Nekkerspoel naar het Keerdok in Mechelen
- Organisatie van de treindienst naar het Keerdok
- De opheffing van het lijntje
- Foto's
- De kazerne Dossin en de deportatietreinen naar de uitroeiingskampen in de Tweede Wereldoorlog

*Research: PJ & JVO
Redactie: PJ & JVO*

De goederenspoorlijn van het station Mechelen-Nekkerspoel naar het Keerdok in Mechelen

Rond 1900 kende de Mechelse industrie, vooral de meubelproductie, een enorme bloei. Al vanaf 1890 was men druk bezig met grote waterwerken. Op 2 juni 1907 werd de Afleidingsdijle plechtig geopend. Vóór 1907 voeren de schepen ver op de Dijle tot in de binnenstad van Mechelen. Vanaf 1907 werd het zwaartepunt van de industrie naar het nieuwe Keerdok verplaatst. Er was daar een enorme bedrijvigheid. Door het Keerdok en de sluizen konden grotere schepen aanmeren om goederen te leveren.

Op 8 december 1910 brachten inspectieleden van de Staatsspoorwegen een bezoek aan het station Mechelen. In hun verslag werd voor de eerste maal over een verbinding met het Keerdok gesproken. Het verslag vermeldt dat de stad Mechelen had gevraagd om het goederenstation Nekkerspoel te verbinden met hun loods en ter hoogte van het Keerdok. De kosten zouden verdeeld worden. De stad Mechelen betaalde de spoorbrug over de Afleidingsdijle. Het resterende spoor betaalden de Staatsspoorwegen. De eerste plannen voor dit verbindingsslijntje waren gemaakt. De Eerste Wereldoorlog vertraagde de realisering. Pas in 1925 sloten de stad Mechelen en de toenmalige Staatsspoorwegen de overeenkomst 21-84. Hierin werd bepaald dat de stad de gronden ter beschikking stelde en de Staat het spoorlijntje vanuit het goederenstation Nekkerspoel parallel met de Afleidingsdijle naar het Keerdok aan het Rode

Kruisplein zou aanleggen. Deze overeenkomst werd op 11 december 1925 ondertekend door burgemeester Dessain van de stad Mechelen en Minister van Spoorwegen Anseele. Het lijntje kwam in dienst in 1926. Het werd beschouwd als een aansluitingsspoor en niet als een industriële spoorlijn; het kreeg dan ook geen lijnnummer.

De stad Mechelen had aan het Keerdok een stapelloods opgericht waarin men de goederen die per boot aankwamen kon opslagen. De spoorwegen hadden er een dienstgebouw, de douane zorgde voor de in- en uitklaring van de goederen. Geladen wagens werden van hieruit naar het goederenstation Nekkerspoel en daarna naar het rangeerstation Muizen gebracht. Later werd het spoor rechtstreeks verbonden met het rangeerstation van Muizen. Hetzelfde gebeurde in de andere richting. Wagens konden vanuit Muizen via het verbindingsslijntje naar het Keerdok gebracht worden. Na het verrichten van alle administratieve verplichtingen werden de goederen in schepen overgeladen.

Het lijntje kende een groot succes, ook omdat verschillende firma's verbindingssporen lieten aanleggen. Zo was er onder meer kort na de Tweede Wereldoorlog een aansluitingsspoor naar het toenmalige meubelbedrijf Tobback.

Organisatie van de treindienst naar het Keerdok

's Morgens werd in het rangeerstation van Muizen de trein samengesteld met het Keerdok als bestemming. De trein bestond uit stukgoedwagens en wagens met volle lading. De trein vertrok rond 8 u naar het goederenstation Nekkerspoel. De stukgoedwagens voor het stukgoedcentrum van Nekkerspoel werden hier afgekoppeld. De rest van de trein reed vervolgens naar het Keerdok; aankomsttijd rond 9 u. De locomotief bleef de hele dag aan het Keerdok om wagens te rangeren. Als er geen rangeerwerk was, keerde de locomotief terug naar het station Nekkerspoel om in de namiddag weer naar het Keerdok te rijden.

Rond 16 u werd de terugrit naar Muizen aangevangen. In het goederenstation Nekkerspoel werden ook stukgoedwagens meegenomen naar het rangeerstation van Muizen.

In de stoomperiode was de sleeplocomotief een type 51 en later een type 58 of 53 van de stelplaats Muizen. Bij onbeschikbaarheid van een rangeerloc werd er soms een type 81 van Muizen ingezet. In de dieselperiode was de sleeplocomotief een rangeerlocomotief type 232 / reeks 92 en later een rangeerlocomotief type 250, 251, 252 / reeksen 84 en 85 van de stelplaats Antwerpen-Dam.

De opheffing van het lijntje

Omdat het lijntje op verschillende plaatsen over drukke kruispunten liep, waren de ritten van en naar het Keerdok telkens een ware expeditie. Tot ongeveer 1960 werd de trein begeleid door rangeerders die met een vlag of verbodsteken het wegverkeer moesten tegenhouden. Later nam de politie deze taak op zich.

Hoewel het lijntje grotendeels op een eigen bedding lag, waren er dikwijls 'wildparkeerders' die niet op het spoor letten. Mechelaars waren met de doorrit van de goederentreinen groot geworden, maar toeristen, bezoekers van het naast het spoor gelegen Mechelse ziekenhuis of Malinwa-supporters die een match bijwoonden in het nabijgelegen voetbalstadion durfden al wel eens hun auto op het spoor achterlaten waardoor de organisatie van de treindienst in het honderd liep.

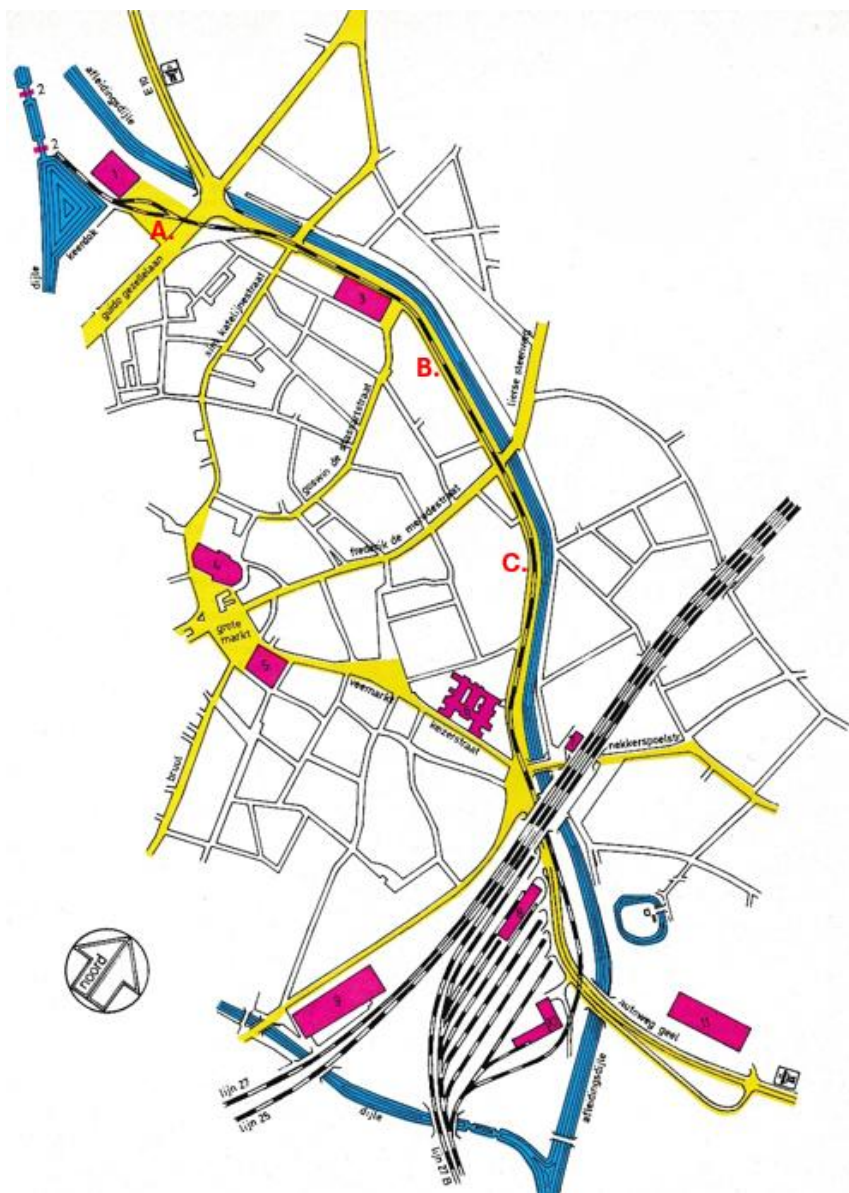
Deze hindernissen, minder scheepvaart naar het Keerdok en de geplande modernisering van de Edgard Tinellaan en het kruispunt Nekkerspoel betekenden het doodvonnis voor het lijntje naar het Keerdok.

Er werden op de terreinen van het goederenstation Nekkerspoel een nieuwe opslagloods en een tolkantoor gebouwd waardoor men in 1982 besliste om het lijntje op te heffen. De officiële buitendienststelling vond plaats begin 1983. Het duurde nog een hele tijd alvorens de sporen opgebroken werden. Achter het administratiegebouw van het goederenstation Nekkerspoel liggen nu nog steeds enkele restanten van het lijntje naar het Keerdok.

Zie ook het artikel **De trein zal in Mechelen nog drie keer fluiten** door Raymond Rombout in het tijdschrift 'Het Spoor' van oktober 1982.

Opmerking over het Stedelijk Onze-Lieve-Vrouweziekenhuis dat op sommige foto's van de Zwartzustersvest te zien is

Het oude 'Gasthuis' in de Keizerstraat (zichtbaar vanuit de Zwartzustersvest) werd geopend in 1857. In 1973 breidde het ziekenhuis uit met een L-vormige nieuwbouw met hoofdingang aan de Zwartzustersvest. In de fotobijschriften wordt verwezen naar het 'oude' en het 'nieuwe' ziekenhuis. Het ziekenhuis is in 2018 verhuisd naar het Algemeen Ziekenhuis Sint-Maarten aan de Lierseseesteenweg, naast de R6-ringweg rond Mechelen. Vele gebouwen, waaronder het gebouw aan de Zwartzustersvest, werden ondertussen afgebroken. Van het voormalige ziekenhuiscomplex rest enkel nog de U-vormige vleugel van het oude 'Gasthuis' aan de Keizerstraat en de kapel; in 2005 werden de kapel, de gevels en de daken van het U-vormig gebouw beschermd als monument.

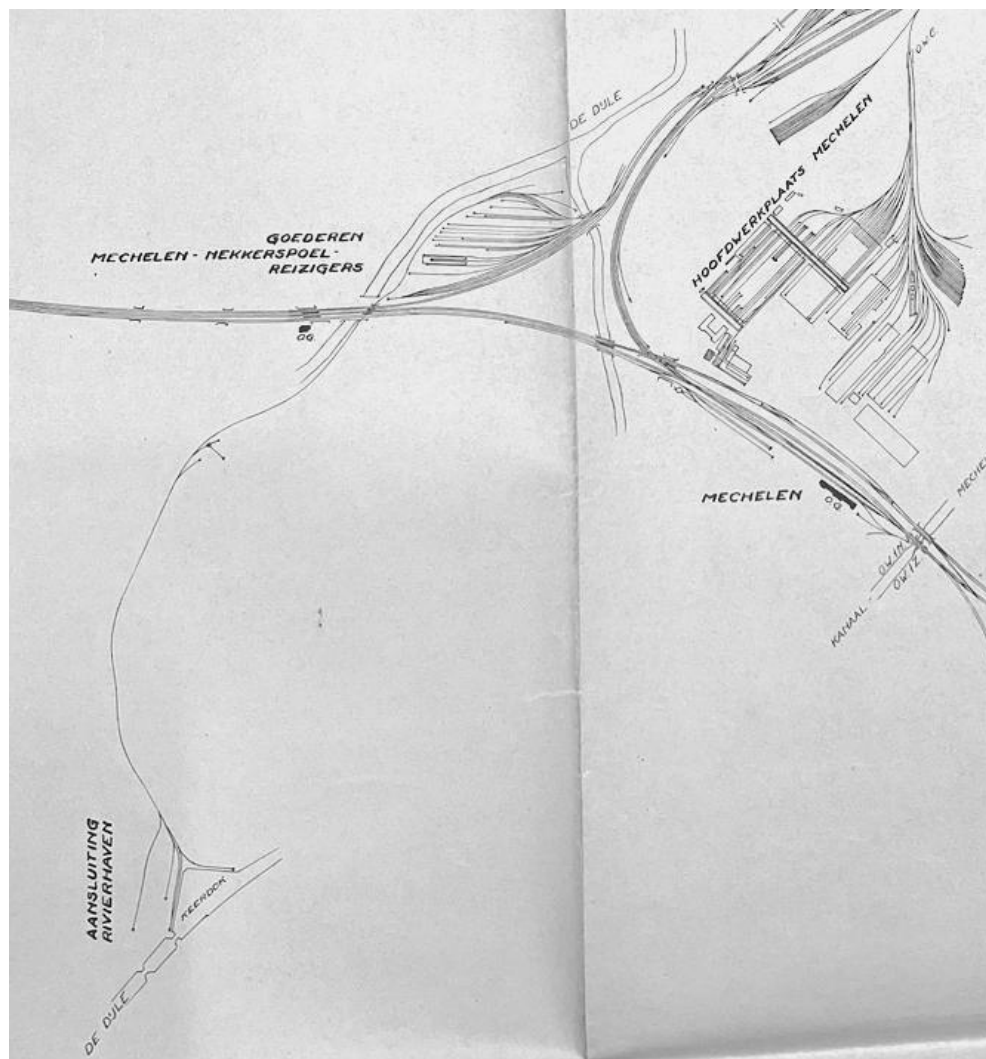


1. Stapelplaats (douanegebouw)
2. De 'sleuskens'
3. Kazerne Dossin
4. Sint-Romboutskathedraal
5. Stadhuis
6. Onze-Lieve-Vrouweziekenhuis
7. Nekkerspoel reizigersstation
8. Nekkerspoel goederenstation
9. Oude groentenhof
10. Nieuw douanegebouw
11. Nieuwe groentenhof

A. = Rode Kruisplein
B. = Edgard Tinellaan
C. = Zwartzustersvest

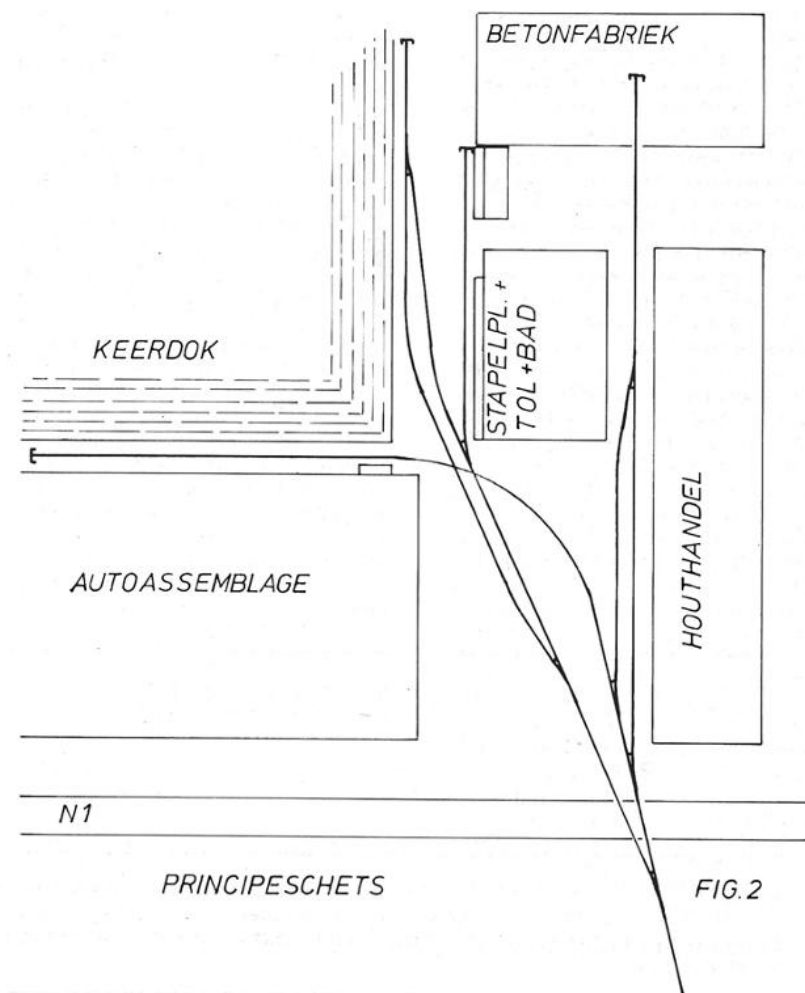
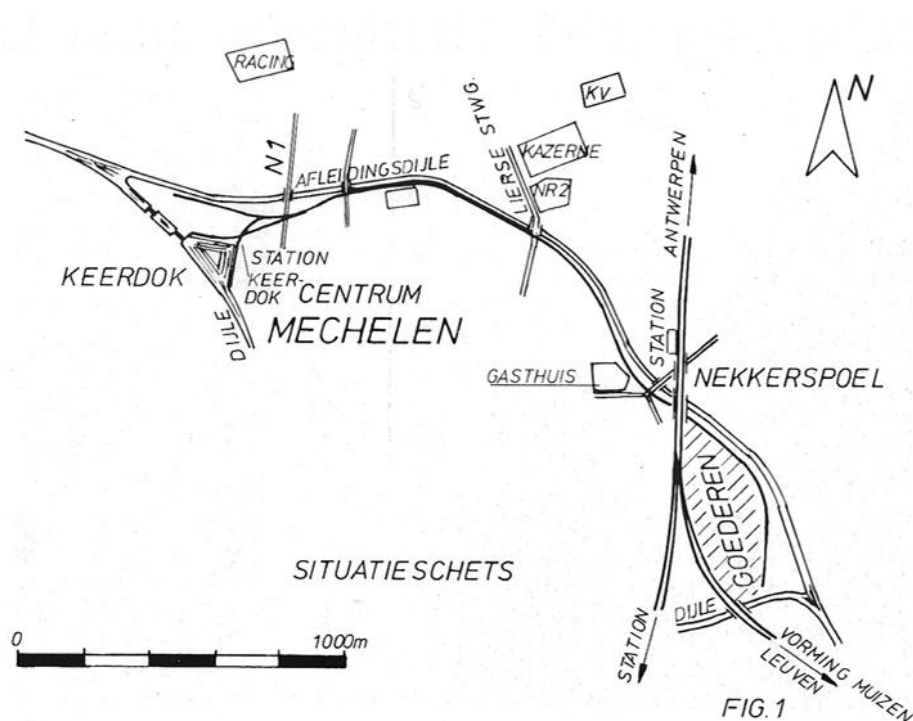
Kaartje van de goederenspoorlijn van Mechelen-Nekkerspoel naar het Keerdok in Mechelen.

Bron: artikel 'De trein zal in Mechelen nog drie keer fluiten ...' door Raymond Rombout in het tijdschrift 'Het Spoor' van oktober 1982.



Een spoorwegkaart van Mechelen uit 1955 waarop het lijntje naar het Keerdok is aangeduid. Op de lijn zelf was ook een bedrijf aangesloten (bemerkt de wissels en de wagondraaischijf); waarschijnlijk betrof het de firma Tobback.

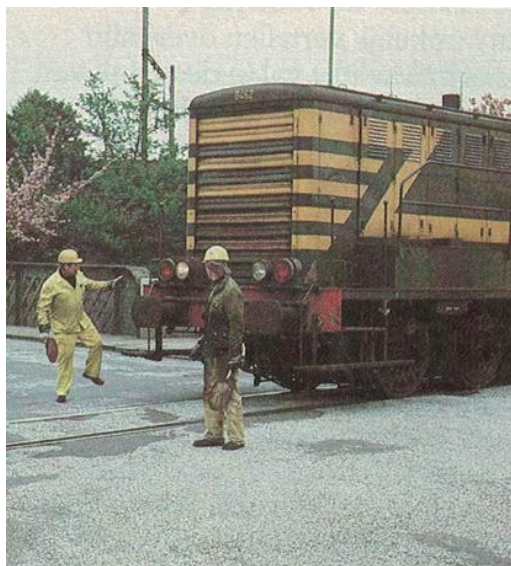
Document: NMBS Train World Heritage.



Kaartjes van de goederenspoorlijn van Mechelen-Nekkerspoel naar het Keerdok in Mechelen en van het sporenemplacement aan het Keerdok tijdens de laatste jaren vóór de opheffing. Het Keerdok heeft de vorm van een rechthoekige driehoek. De haakse zijden waren met sporen uitgerust. Aanpalend bevonden er zich een stapelplaats met douanekantoor, een laad- en loskade, een houthandel, een betonfabriek en een slachthuis (later een autoassemblagebedrijf). In het gebouwencomplex bevond zich ook het stedelijk zwembad van Mechelen.

Bron: artikel 'Mechelen-Keerdok' door Walter Temmerman in het tijdschrift 'Rail Revue' nr. 20 / 1990.

Foto's uit het tijdschrift 'Het Spoor' van oktober 1982



Enkele foto's uit het artikel 'De trein zal in Mechelen nog drie keer fluiten ...' door Raymond Rombout in het tijdschrift 'Het Spoor' van oktober 1982.

Foto's van het lijntje, van Nekkerspoel tot aan het Keerdok (zie ook het kaartje op blz. 4)



Stadsarchief Mechelen

De bruggen onder de spoorlijnen van Antwerpen naar Mechelen/Brussel en naar Muizen/Leuven (lijnen 27, 25 en 27B) en de inrit van het goederenstation Mechelen-Nekkerspoel in 1974. Bron: Stadsarchief Mechelen.



*De bruggen onder de spoorlijnen van Antwerpen naar Mechelen/Brussel en naar Muizen/Leuven (lijnen 27, 25 en 27B). Links het spoorlijntje naar het Keerdok (aangeduid met 'treinspoor'). Rechts achter de brug was het spoorlijntje verbonden met de goederenkoer van Mechelen-Nekkerspoel.
Foto genomen in juli 1982 door Axel Vermeulen.*



Locomotief 8503 komt uit de richting van het goederenstation van Mechelen-Nekkerspoel en is met twee gesloten goederenwagens op weg naar het Keerdok. Vermoedelijk is de foto genomen kort voor de opheffing van het lijntje. Bron: Flickr.



Het station Mechelen-Neckerspoel, met het spoorlijntje naar het Keerdok (aangeduid met 'treinspoor', 'naar Rode Kruisplein' en 'naar Neckerspoel goederenkoer'). Het spoorlijntje kruist de sporen van de buurtspoorweglijnen naar/van Pasbrug, Heist op den Berg en Keerbergen (recht door, over de Afleidingsdijle) en het spoor van de lijn komende uit Rumst (eenrichtingstramverkeer van links naar schuin rechts, naar het station van Mechelen).
 Prentbriefkaart (opname begin jaren vijftig?): verzameling Axel Vermeulen.



Stad Mechelen vroeger en nu (Facebook)

*Panoramisch zicht in de richting Nekkerspoel, met links de Afleidingsdijle.
Foto genomen in 1973. Bron: Stad Mechelen vroeger en nu (Facebook).*



Foto Danny De Keyser, Mechelse Memories (Facebook)

*Het spoorlijntje naast de Zwartzustersvest, met vooraan een gebouw van het 'Gasthuis', het 'oude' ziekenhuis. Daarachter bevindt zich het 'nieuwe' ziekenhuis dat ondertussen ook afgebroken werd. De fotograaf staat met zijn rug richting Nekkerspoel. Foto genomen in 1973 door Danny De Keyser.
Bron: Mechelse Memories (Facebook).*

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



Locomotief 8523 rijdt met een goederentrein richting Nekkerspoel naast de Zwartzustersvest, ter hoogte van het 'nieuwe' ziekenhuis dat ondertussen ook afgebroken werd. Foto genomen begin jaren tachtig. Verzameling Axel Vermeulen.

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



Verzameling Axel Vermeulen

Met vereende krachten wordt geprobeerd om een auto te verplaatsen die op het spoor staat en die de doorrit van locomotief 8523 naar het Keerdok verhindert. Foto genomen kort voor de opheffing van het lijntje. Locatie: Zwartzustersvest, met vooraan een gedeelte van het 'Gasthuis', het 'oude' ziekenhuis. Verzameling Axel Vermeulen.

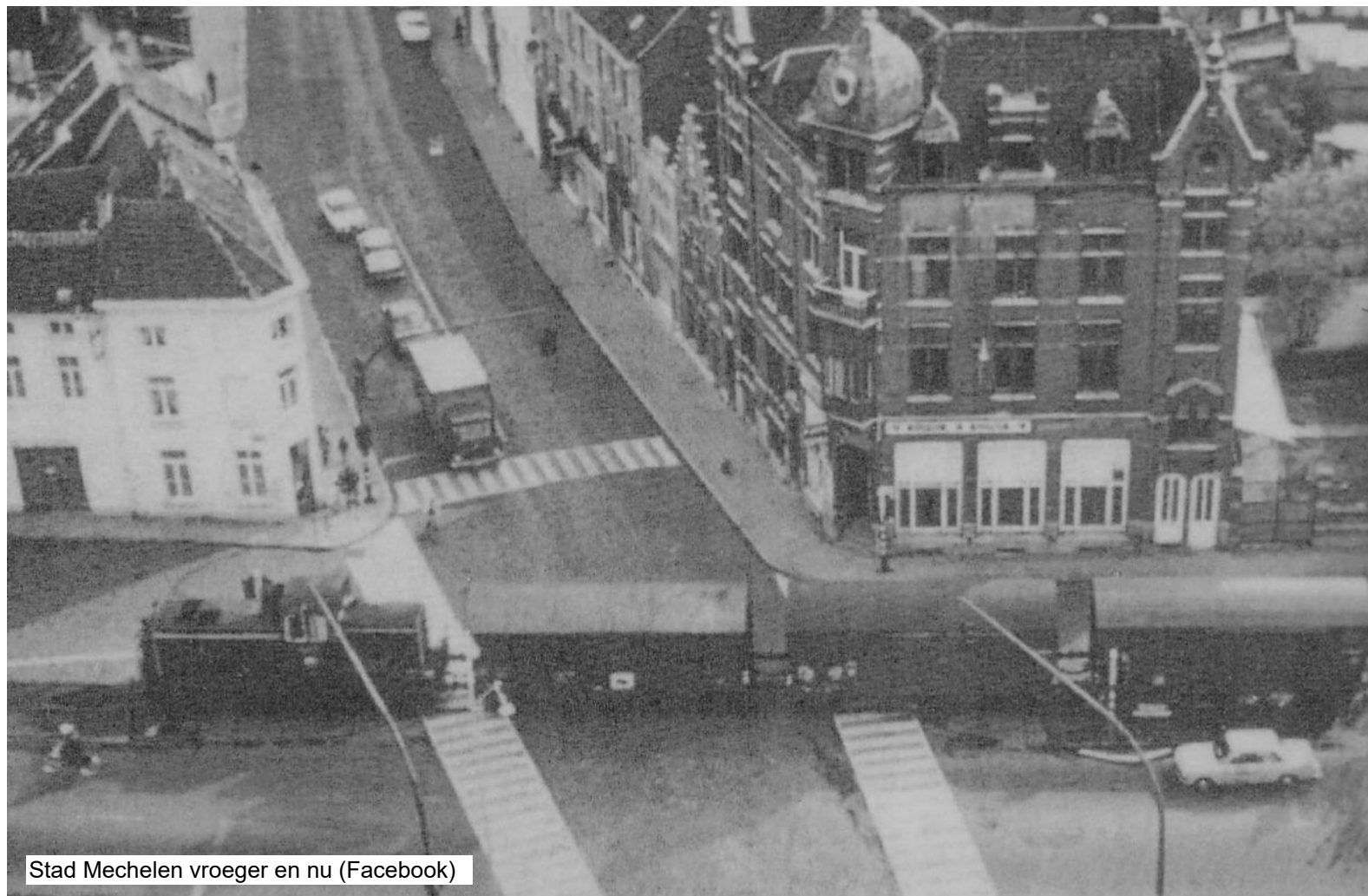


Verzameling Axel Vermeulen

Een goederentrein met locomotief 8523 naast de Zwartzustersvest. Op de achtergrond de Sint-Pieters-en-Pauluskerk. Zie ook op blz. 13 de foto van dezelfde trein ter hoogte van het 'nieuwe' ziekenhuis. Bemerkt de Deense goederenwagen (DSB) achter de stukgoedwagons van de NMBS. Foto genomen begin jaren tachtig. Verzameling Axel Vermeulen.



*Het spoorlijntje langs de Edgard Tinellaan, gezien vanaf het hoekhuis van de Frederik de Merodestraat in 1972.
Bron: Stad Mechelen vroeger en nu (Facebook).*



Stad Mechelen vroeger en nu (Facebook)

Locomotief type 232, later reeks 92, met een goederentrein onderweg naar Nekkerspoel op het kruispunt van de Edgard Tinellaan met de Frederik de Merodestraat. Opname begin jaren zestig. Bron: Stad Mechelen vroeger en nu (Facebook).



*Een locomotief type 232, later reeks 92, rijdt langs de Edgard Tinellaan richting Nekkerspoel.
Rechts de Aflleidingsdijle. Foto waarschijnlijk genomen begin jaren zestig. Bron: Internet.*



Het spoorlijntje ter hoogte van de Kazerne Dossin aan de Edgard Tinellaan in de jaren vijftig. Prentbriefkaart: verzameling Axel Vermeulen.

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



Stad Mechelen vroeger en nu (Facebook)

*Het spoorlijntje, met op de achtergrond rechts het gebouwencomplex aan het Keerdok aan het Rode Kruisplein.
Foto genomen in de jaren zeventig. Bron: Stad Mechelen vroeger en nu (Facebook).*



Foto Van Baelen, Stadsarchief Mechelen

Het eindpunt van het lijntje aan het Rode Kruisplein in de jaren dertig. Foto: Van Baelen, Stadsarchief Mechelen.



Foto L. Janssen, verzameling Axel Vermeulen

*Het eindpunt van het spoorlijntje aan het Rode Kruisplein, met het gebouwencomplex aan het Keerdok.
Foto genomen in 1961 door L. Janssen (verzameling Axel Vermeulen).*



*Locomotief 8464 vertrekt op het Rode Kruisplein met een goederentrein richting Nekkerspoel.
Foto waarschijnlijk genomen kort voor de opheffing van het lijntje. Op de achtergrond het gebouwencomplex aan het Keerdok.
Foto: verzameling M. Janssen.*



*Locomotief 58.001 van het depot Muizen nadert het eindpunt van het lijntje aan het Keerdok. Foto genomen op 22 augustus 1959 door Hans Oerlemans.
Bron: **Een eeuw stoom / Un siècle de vapeur, Deel 8 / Tome 8, Uitg. TSP/PFT.***



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

Links enkele gesloten goederenwagens voor het douanegebouw en rechts het Keerdok. Opname uit de jaren zeventig.

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



Foto W. De Vroey, verzameling Axel Vermeulen

*Een gesloten goederenwagen wordt op een rolwagen over de weg verplaatst ter hoogte van het douanegebouw aan het Keerdok.
Foto genomen op 15 september 1983 door W. De Vroey (verzameling Axel Vermeulen).*



Foto Roger Kokken, Flickr

Zicht op het Keerdok, met op de achtergrond rechts de Sint-Romboutskathedraal en links de Begijnhofkerk met ernaast in de verte de toren van de Katelijnekerk. De foto is genomen in de jaren vijftig vanop de Winketkaai. Het gebouwencomplex met het douanedepot – niet zichtbaar op de foto – bevindt zich aan de overkant van het dok, links van de fotograaf (niet zichtbaar op de foto). Bron: Flickr (Roger Kokken).

Recente foto's van enkele restanten van het lijntje



Foto's Paul Jacops



Enkele restanten van het spoorlijntje in Mechelen-Nekkerspoel, het voormalige goederenstation. Foto's genomen door Paul Jacops op 18 november 2017.

De kazerne Dossin en de deportatietreinen naar de uitroeiingskampen in de Tweede Wereldoorlog

Het lijntje liep naast de Dossinkazerne en was verbonden met het rangeerstation Muizen en zo met het Derde Rijk. De Duitsers kozen daarom de Dossinkazerne als verzamelplaats voor Joden en zigeuners. Van hieruit werden ze naar de uitroeiingskampen gedeporteerd. Meer dan 26.000 mensen werden op transport gezet van wie er slechts ongeveer 1400 overleefden.

De lijst op blz. 30 vermeldt alle transporten, maar niet alle transporten zijn aan de Dossinkazerne gestart. Voor sommige transporten werden slechts enkele wagens daar klaar gezet. Andere gevangenen werden naar het station Mechelen of Mechelen-Nekkerspoel of naar het rangeerstation van Muizen gebracht om daar in te stappen. De algemeen geldende opvatting dat alle transporten met gesloten goederenwagens uitgevoerd werden klopt niet. Tot het negentiende transport werden afgedankte rijtuigen derde klas gebruikt waar wel meer reizigers in moesten plaats nemen dan

normaal toegelaten. Vanaf het twintigste transport werden gesloten goederenwagens gebruikt. Het was dit transport dat ter hoogte van het station Hambos (en niet Boortmeerbeek) door drie jonge verzetsstrijders gedwongen werd om te stoppen. Hierdoor kon een vrij groot aantal mensen ontsnappen.

Na de opheffing van het lijntje werden de sporen uitgebroken. Dat leidde tot protesten van de Joodse gemeenschap in België. Voor hen had dit lijntje een emotionele waarde. Het baatte niet, het spoorlijntje moest wijken voor Koning Auto! Veel later werd op het originele tracé een gesloten goederenwagen als herdenkingsmonument op een sokkel geplaatst. Na klachten van bewoners van appartementen in de verbouwde Dossinkazerne – de wagen belemmerde hun uitzicht – werd hij verplaatst. De wagen staat nu aan de ingang van het museum en dus niet meer op het originele tracé.



*De gesloten goederenwagen op het plein voor het museum van de Kazerne Dossin heeft een belangrijke symbolische waarde en roept herinneringen op aan de transporten naar de kampen in de Tweede Wereldoorlog.
Foto: Internet.*

Lijst van de deportatietreinen vanuit de Dossinkazerne naar de uitroeiingskampen

Nr. transport	Datum	Aantal gedeporteerden	Aantal kampoverlevenden	Aantal succesvolle ontsnappingen uit deportatietreinen
Transport 1	4 augustus 1942	999	9	
Transport 2	11 augustus 1942	1000	4	
Transport 3	15 augustus 1942	1000	5	
Transport 4	18 augustus 1942	1000	0	
Transport 5	25 augustus 1942	996	27	
Transport 6	29 augustus 1942	1000	36	
Transport 7	1 september 1942	1000	15	
Transport 8	8 september 1942	1000	34	
Transport 9	12 september 1942	1000	31	
Transport 10	15 september 1942	1047	27	
Transport 11	26 september 1942	1742	30	6
Transport 12	10 oktober 1942	1000	28	
Transport 13	10 oktober 1942	681	26	
Transport 14	24 oktober 1942	998	15	
Transport 15	24 oktober 1942	477	26	
Transport 16	31 oktober 1942	999	49	114
Transport 17	31 oktober 1942	938	37	33
Transport 18	15 januari 1943	997	4	30
Transport 19	15 januari 1943	627	7	10
Transport 20	19 april 1943	1631	151	122
Transport 21	31 juli 1943	1562	44	3
Transport 22A	20 september 1943	640	33	5
Transport 22B	20 september 1943	794	19	
Transport Z	13 december 1943	132	75	
Transport 23	15 januari 1944	659	99	
Transport Z	15 januari 1944	352	32	
Transport E	23 februari 1944	29	27	
Transport 24	4 april 1944	626	151	
Transport Z	19 april 1944	14	4	
Transport 25	19 mei 1944	508	133	
Transport E2	20 juni 1944	43	42	
Transport 26	31 juni 1944	563	189	

Bron: <https://kazernedossin.eu/onderzoeksproject/transporten> (geraadpleegd in april 2025).