



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

H. – DE STOPPLAATS LUIHAGEN

incl. de industrielijns van Luithagen naar de Antwerpse Mouterijen

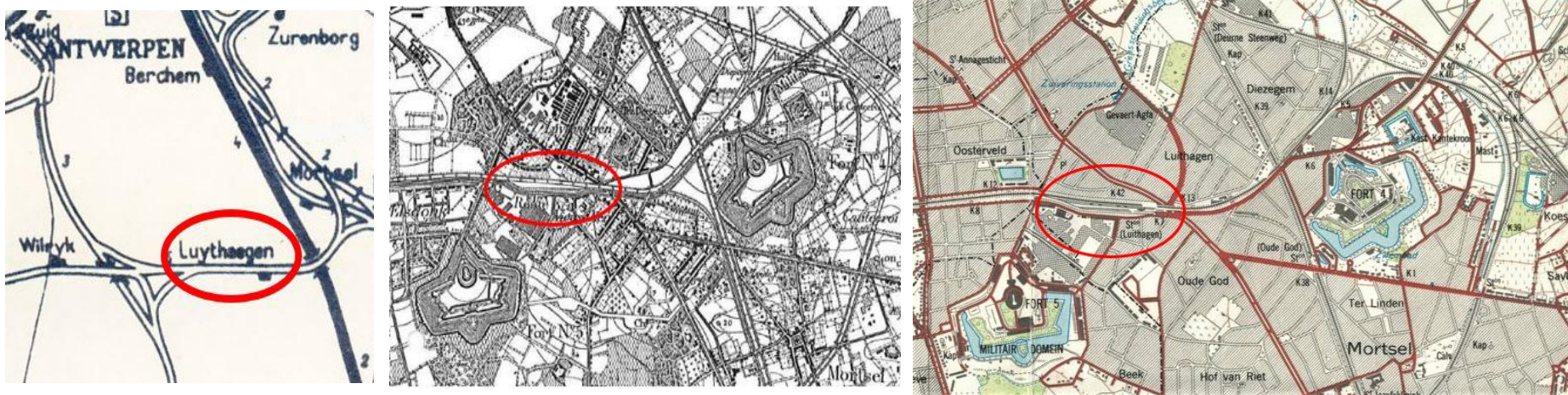
- De stopplaats Luithagen: benaming(en), data, locatie, gebouw(en)
- Het spoorwegemplacement van Luithagen
- Reizigersverkeer in Luithagen
- Goederenverkeer in Luithagen
- Aansluitingssporen, bediend vanuit Luithagen:
 - ✓ Aansluitingsspoor van de firma Minerva Motors
 - ✓ Aansluitingsspoor van de firma Roelants-Antverpia
 - ✓ Aansluitingsspoor van het tractieonderstation, naast Blok 6
 - ✓ Aansluitingsspoor van de firma Antwerpsche Mouterijen en Maalderijen

De stopplaats Luithagen: benaming(en), data, locatie, gebouw(en)

LUTHAGEN

Oorspronkelijke benaming	Gewijzigde benaming	Telegrafische afkorting	Opening voor reizigersverkeer	Sluiting voor reizigersverkeer
Luythaegen	Luithagen (01/02/1938)	-	04/02/1934	02/06/1957
Stopplaats, beheerd door Mortsel. Gesloten tijdens de eerste jaren van WO II, heropend op 17/05/1943, terug gesloten op 03/07/1944 en heropend op 05/10/1952.				

Locatie van de stopplaats Luithagen



De stopplaats Luythaegen / Luithagen op de fortenlijn (links en midden: situatie jaren dertig; rechts: eind jaren zestig).

In Luithagen bevond zich enkel een eenvoudige wachtzaal (schuilplaats) voor reizigers op het perron richting Wilrijk. Er was wel 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.



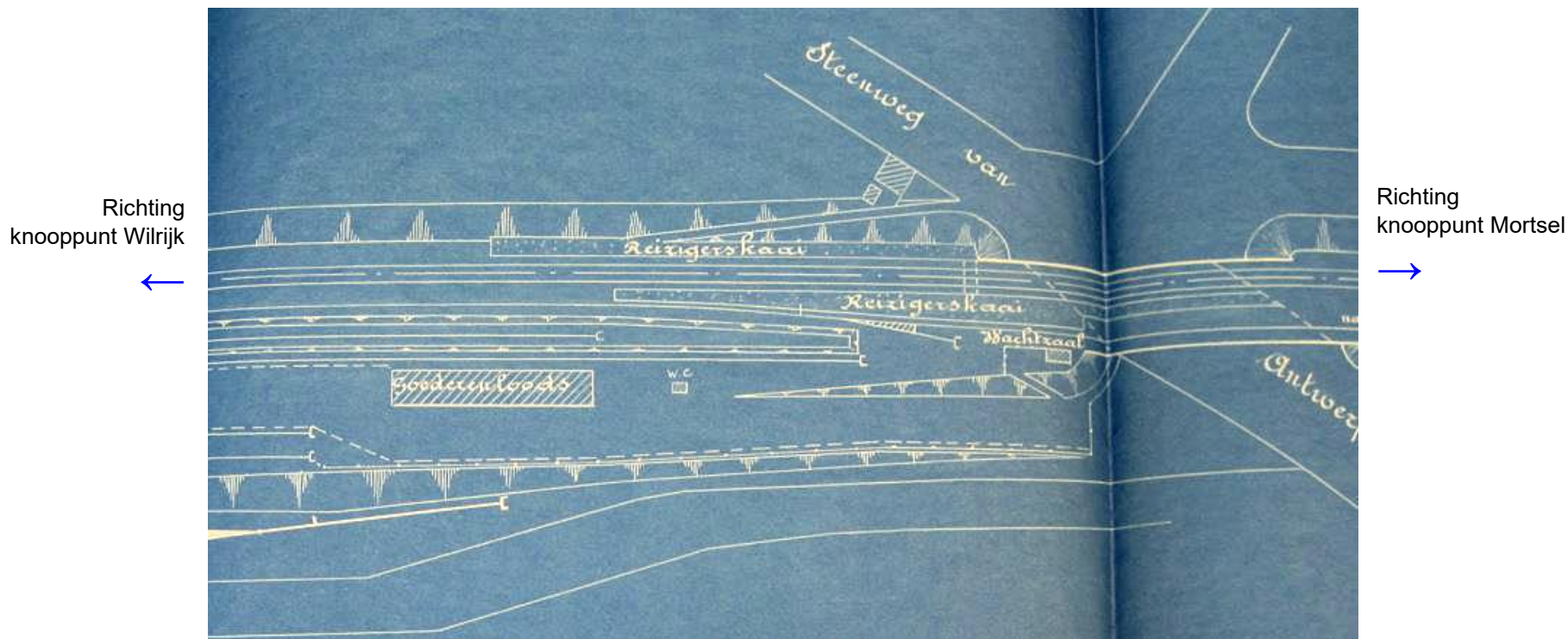
Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

De stopplaats Luithagen op de spoorberm van de fortенlijn, naast de brug over de Antwerpsestraat. De foto is genomen vóór de naamswijziging ('Luythaegen' > 'Luithagen') in 1938. De blokpost (Blok nr. 5) was toen al niet meer in dienst. De benedenverdieping van het gebouwtje werd gebruikt als wachtzaal (zie het kaartje op de volgende blz.).

Verzameling Mortselse Heemkundige Kring.

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

Het spoorwegemplacement van Luithagen



*De stopplaats Luithagen in de jaren dertig. Bemerkt de twee 'reizigerskaaien', de wachtzaal in het gebouwtje van de vroegere blokpost (Blok 5), de goederenloods en de brug over de N1 (Antwerpsestraat).
Document: NMBS Train World Heritage.*

Reizigersverkeer in Luithagen

In 1934 werd een **stopplaats voor reizigerverkeer** geopend in Luithagen, op de verhoogde spoorberm die in 1923 in gebruik genomen was. Deze stopplaats is tot 1957 – maar niet doorlopend – in dienst geweest. Er

stopten in de regel slechts twee treinen per dag: 1 's morgens naar Antwerpen-Centraal of Antwerpen-Oost en 1 in late namiddag in de tegenrichting met bestemming Boom of verder.

Periode ↓ (diverse jaren tussen 1880 en 1965)	Aantal treinen bij vertrek in Luithagen + hun eindbestemming (enkel treinen met een reisweg die geheel of gedeeltelijk verliep via de verdwenen spoorlijnen en die van maandag t/m vrijdag reden tijdens de hele geldigheidsperiode van de dienstregeling)	
15 mei 1880 tot ...	0	
3 nov. 1893 tot 2 jan. 1894	0	
1 mei 1914 tot 30 juni 1914	0	
1 mei 1916 tot 30 sept. 1916	0	
15 mei 1929 tot 5 okt. 1929	0	
15 mei 1938 tot 1 okt. 1938	2	naar Antwerpen-Centraal en Boom
17 mei 1943 tot ...	2	naar Antwerpen-Centraal en Bornem
14 mei 1950 tot 7 okt. 1950	0	
17 okt. 1954 tot 21 mei 1955	2	naar Antwerpen-Oost en Boom
22 mei 1955 tot 1 okt. 1955	2	naar Antwerpen-Oost en Willebroek
30 mei 1965 tot 21 mei 1966	0	

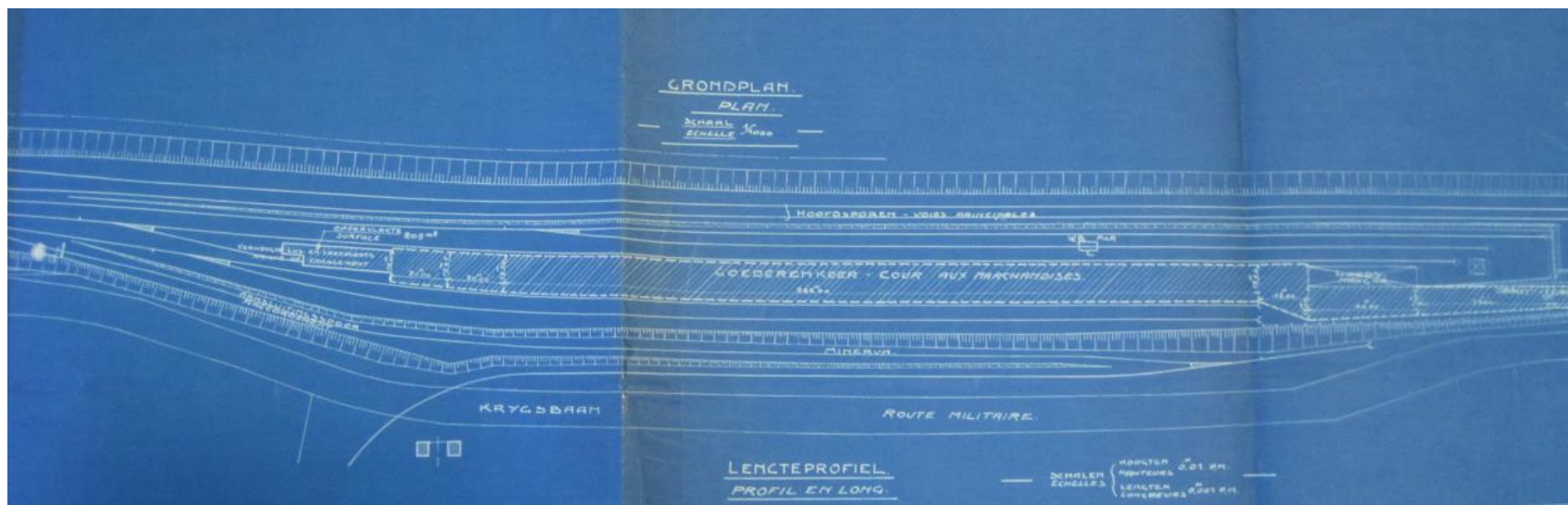
(zie ook het hoofdstuk over het reizigersverkeer over de verdwenen spoorlijnen)

Goederenverkeer in Luithagen

Door het ingraven van de (toekomstige elektrische) lijn 25 in Mortsel, moest het belangrijke goederenstation van Oude-God noodgedwongen verdwijnen. Ter vervanging legde de NMBS een goederenkoer (laad- en losplaats) aan te Luithagen op de fortenlijn, die werd geopend op 31 juli 1933. De goederenkoer was van groot nut voor de fabrieken en werkplaatsen die in de buurt gevestigd waren. Verschillende brandstofhandelaars ontvingen bovendien hun kolen en andere brandstoffen via de goederenkoer in Luithagen (bv. de firma's Van Peborgh, Smeets, Rombouts, ...). Er werden ook chemische stoffen overgeladen van ketelwagens in tank(vracht)wagens voor Gevaert en andere bedrijven. Er was ook een verhoogde laad- en losplaats voor het laden en lossen van wegvoertuigen (een zgn. laadhelling of 'rampe').

In de goederenloods konden colli en expresgoederen afgegeven en opgehaald worden; in de jaren vijftig gebeurde de bediening voor het stukgoedverkeer niet (meer) met goederenwagens, maar wel met vrachtwagens van het wegcentrum van Antwerpen Dokken en Stapelplaatsen.

Luithagen werd jarenlang bediend door een dagelijkse lokale goederentrein vanuit Antwerpen-Zuid. Op het einde kwam de trein vanuit Antwerpen-Schijnpoort. De laatste bediening vond plaats op 15 oktober 1973.



*Emplacement van Luithagen in de jaren dertig, met de goederenkoer (laad- en losplaats) en het aansluitingsspoor van Minerva Motors.
Document: archief stad Mortsel.*



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

Verdieping boven lampkamer

Goederenloods.
Kant sporen.

Verlieden dienst 18 19	Kantoor	Goederenloods	Lampkamer 18 19
Kantoor 18 19	Loket 18 19	25.50	Bevoering 18 19
			400

Keider:

Kaal- helder 18 19	Archief 18 19
	400

De goederenloods van Luithagen in de jaren vijftig.
Foto: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

De bekende ijzeren brug van de fortенlijn over de N1 (Antwerpsestraat) in Mortsel-Luithagen in de jaren zestig. Bemerkt (uiterst links) de toegangsweg met kinderkopjes naar de goederenkoer en de goederenloods van Luithagen. Op de steunmuur rechts wordt reclame gemaakt voor de firma Roelants-Antverpia aan de Krijgsbaan / IJzerenweglei, die daar beschikte over een spooraansluiting.
Foto: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.

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

Enkele beelden van de goederenkoer in Luithagen in de jaren vijftig.



Foto L. Van Peborgh, verz. J. Van Olmen



Foto L. Van Peborgh, verz. J. Van Olmen

Op de goederenkoer beschikten de brandstofhandelaars over aparte opslagplaatsen per kolensoort (antraciet 20/30, magere kolen, eierkolen, briketten, enz. ...). De foto boven links is genomen tijdens de winter 1955/1956; het lossen van de bevroren kolenlading was geen lachertje!

Foto's: Louis Van Peborgh, verzameling Jef Van Olmen.

Bron van vele gegevens over Luithagen: gesprek met Fons Van Hassel op 30 september 2019.

Fons was werkzaam als NMBS-berichtenbesteller ('porteur') in Luithagen van 1955 t/m 1959.

Hij moest de NMBS-klienten die niet over een telefoon beschikten, verwittigen dat er wagens waren toegekomen op de goederenkoer.

Bovendien ging hij dikwijls bij de klienten de vrachtprijs innen, indien ze niet naar het loket in de goederenloods te Luithagen kwamen.

Alle verplaatsingen deed hij met zijn fiets (hij kreeg wel een fietsvergoeding van de NMBS); hij startte zijn spoorwegloopbaan toen hij zestien was.

De loodsen en de opslagplaatsen voor kolen en andere goederen op de goederenkoer maakten een rommelige en verwaarloosde indruk. Blijkbaar waren er bewoners van de aanpalende straat, de Vredebaan, die hierover hun beklag deden. Op 19 november 1959 schreef het college van

burgemeester en schepenen van Mortsel een brief naar de NMBS om het 'onooglijk uitzicht' van de goederenkoer aan te klagen. Op 16 december 1959 kwam er een antwoord van de eerste ingenieur van de Dienst Baan van de NMBS, Groep Antwerpen, Sectie 4 ...



Verzameling Jef Van Olmen

*Een beeld van de opslagplaatsen in de jaren zestig.
Foto: knipsel uit een onbekend tijdschrift (verzameling Jef Van Olmen).*

Mijnheer de Directeur, Mortsel, 19 november 1959.

Hiermede veroorloven wij ons Uw bijzondere aandacht te vestigen op het onooglijk uitzicht dat de op de bovenkant van het talud, langsheen de Vredebaan, aangebrachte loodsen en bergplaatsen van allerlei vorm bieden. Het ligt niet in onze bedoeling noch de belangen van de huurders te schaden, noch deze van de NMBS in het gedrang te brengen, maar wij zijn de mening toegedaan dat met een minimum aan kosten, bv. het aanbrengen van enkele struiken als "camouflage", of het schilderen van de loodsen en het verplichten en beperken tot het gebruik van bepaalde constructiematerialen in deze ofwel het uitzicht erop zou beletten of verbeteren. Derhalve onderwerpen wij dit verzoek aan Uw welwillende aandacht en zijn de mening toegedaan dat het U mogelijk is hieraan verbetering te brengen.
U bij voorbaat dankend, bieden wij U, Mijnheer de Directeur, ... (enz).

=====

Mijnheren, Antwerpen, 16 december 1959.

Ik heb de eer U mede te delen dat, ter verfraaiing van de bestaande toestand (t.t.z. op de plaats waar nu houten afsluitingen staan), door tussenkomst van mijne Maatschappij een haag zal geplant worden en het talud met sierstruiken zal beplant worden. Bij gebeurlijke nieuwe verhuringen, bij uitbreiding van bezetting of bij hernieuwing van verbintenis zullen de betrokken huurders verzocht worden een betonnen afsluiting te plaatsen.
Hoogachtend, (enz.)



Foto L. Van Peborgh, verzameling J. Van Olmen



Foto L. Van Peborgh, verzameling J. Van Olmen

Nog twee beelden van de goederenkoer in Luithagen in de jaren vijftig. Het spoor op de bovenste foto eindigt aan een verhoogde laad- en losplaats of laadhelling, waarmee wegvoertuigen gemakkelijk konden geladen en gelost worden.

Foto's: Louis Van Peborgh, verzameling Jef Van Olmen.

Aansluitingssporen, bediend vanuit Luithagen

Aansluitingsspoor van de firma Minerva Motors

Vanuit de goederenkoer daalde een aansluitingsspoor naar het bekende autoconstructiebedrijf Minerva Motors dat vanaf het begin van de jaren twintig aan de huidige Vredebaan (tot oktober 1930 'Krijgsbaan') in Luithagen gevestigd was. Minerva ging in 1934 ten onder als gevolg van de economische crisis.

Later in de jaren dertig werd het spoor gebruikt door de SA Société Nouvelle des Automobiles Imperia en de firma E. Lecluyse. Dit constructiebedrijf had ook een vestiging in Lint, die met een aansluitingsspoor verbonden was met het station Kontich-Kazernen.

Tijdens WO II diende het spoor voor de bediening van het Frontreparaturbetrieb G.L. Erla Werk VII dat Duitse jachtvliegtuigen herstelde en onderhield. Zie ook het afzonderlijk hoofdstukje over WO II.

Na de oorlog waren de autobedrijven Nieuwe Maatschappij Minerva, Ets. Jos Avonds, Beherman-Demoen en CIVA (Construction et Importation de Véhicules Automobiles) actief in de vroegere Minerva-werkplaatsen. Er werden o.a. Land Rovers, Borgward Isabella's en Hanomag-bedrijfsvoertuigen geassembleerd. Deze bedrijven maakten gebruik van de goederenkoer en steeds minder van het aansluitingsspoor. Het spoor werd eind 1956 opgebroken.



Verzameling Mensenzijnmedia



De nieuwe werkplaatsen van de firma Minerva Motors te Luithagen in de jaren twintig. Op de foto is nog geen aansluitingsspoor te zien (het is niet geweten wanneer het spoor is aangelegd). De foto is genomen vanop de spoorberm van de fortenlijn. Bemerkt het horizontale naderingsbaken met schuine strepen (voorafgaand aan een waarschuwingsssein), dat links staat van het spoor richting Wilrijk.

Foto: Mensenzijnmedia (Topsy-route Mortsel 2022).

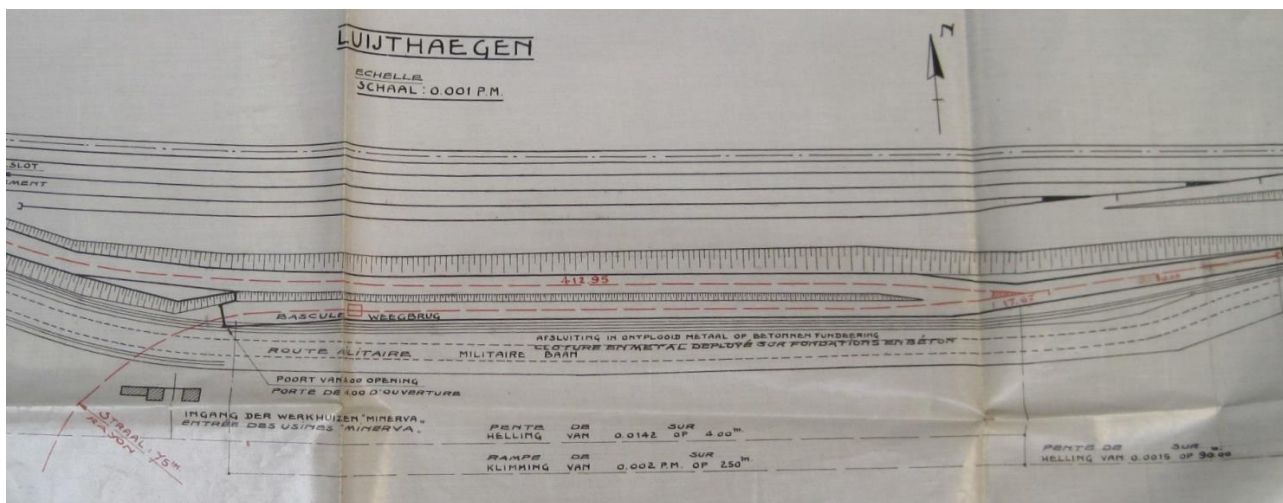


Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

Het Frontreparaturbetrieb G.L. Erla Werk VII op de vroegere site van Minerva Motors aan de huidige Vredebaan in Luithagen tijdens WO II. De foto is genomen vanop de spoorberm. Op de voorgrond is de spooraansluiting te zien.

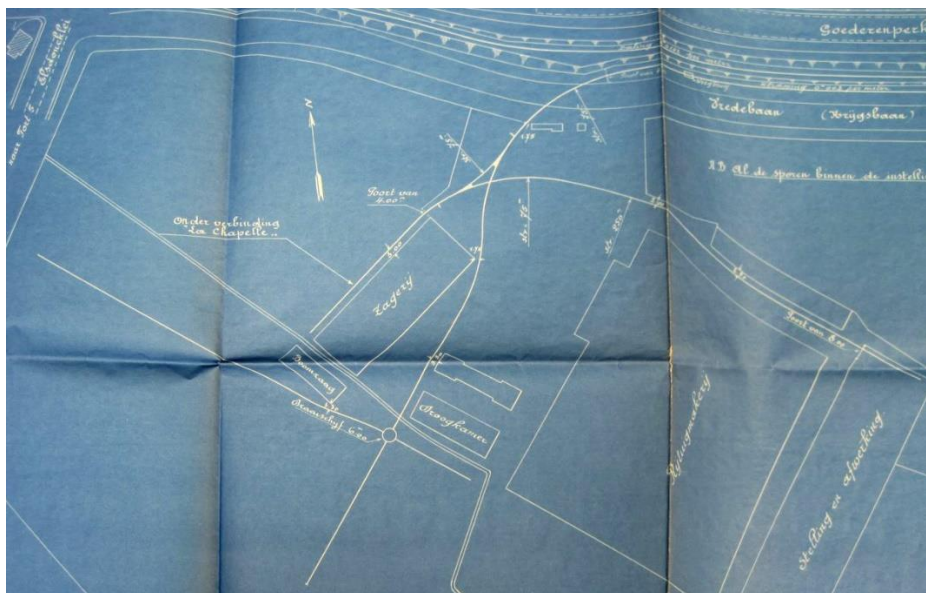
Foto: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.

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



Het aansluitingsspoor van de firma Minerva Motors in Luithagen. De (korte) bedieningstrein moest eerst de helling (van de spoorberm) afdalen, daarna van richting veranderen en de Vredebaan (tot oktober 1930 'Krijgsbaan') kruisen. Toestand in 1931.

Document: NMBS Train World Heritage.

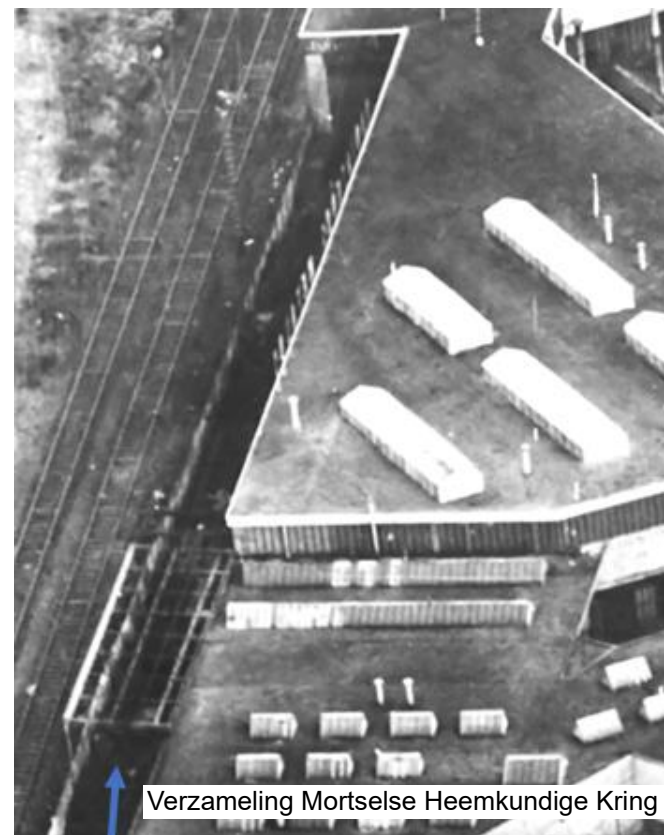
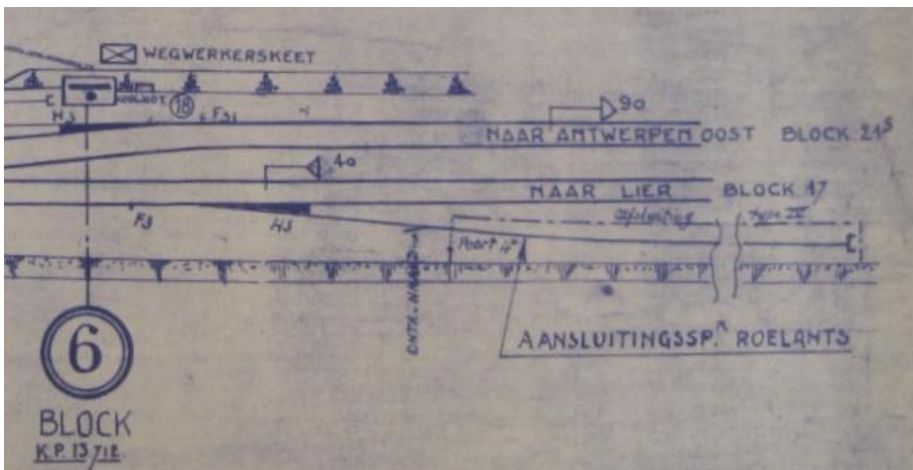


Op het bedrijfsterrein van Minerva bevond zich een klein spoornet met twee wissels, een spoorkruising en een draaischijf voor goederenwagens. In principe reden de locomotieven van de NMBS niet op het bedrijfsterrein. Het intern verplaatsen van de wagons gebeurde door Minerva (en de bedrijven die later de werkplaatsen uitbaatten), vermoedelijk met wegvoertuigen/trekkers of kaapstanders/lieren. Bemerk de 'onderverbinding La Chapelle' (eigenlijk 'Lachappelle') links op de foto; deze firma was actief in de houtbewerking, aanleg van parketvloeren, enz. en was vermoedelijk een onderaannemer van Minerva (cfr. de houten binnenbekleding van de luxueuze auto's).

Document (toestand begin jaren dertig): NMBS Train World Heritage.

Aansluitingspoor van de firma Roelants-Antverpia

Dit bedrijf was gevestigd aan de Krijgsbaan/IJzerenweglei in Mortsel en was een fabrikant van kachels, verwarmingsketels, branders, enz.



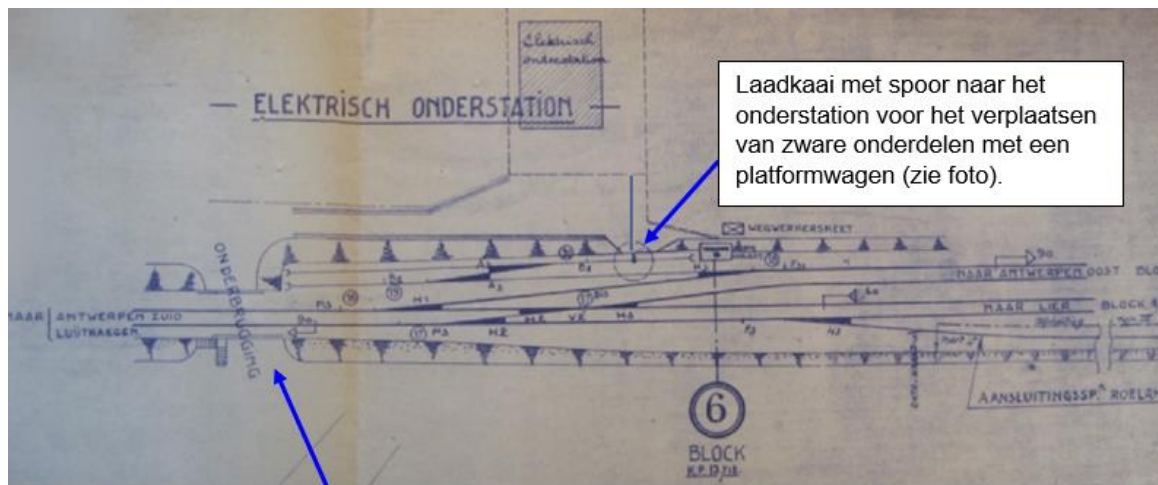
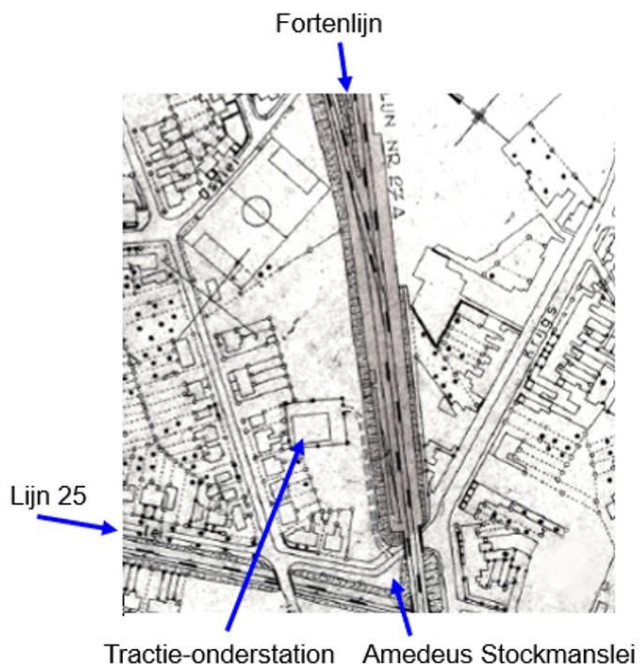
Documenten: NMBS Train World Heritage en verzameling Jef Van Olmen; foto: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.

Aansluitingspoor van het tractieonderstation, naast Blok 6

In 1936/1937 bouwde de firma SEM (Société d'Electricité et de Mécanique) naast Blok 6 aan de Amedeus Stockmanslei een elektrisch tractieonderstation met drie statische transformatoren en drie kwikdampgelijkrichters. Bij de keuze van de locatie had men rekening gehouden met de nabijheid van de geëlektrificeerde lijn 25, de toekomstige elektrificatie van de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel (de latere lijn 27) en de eventuele elektrificatie van de fortenlijn en de lijn van Waarloos.

Het onderstation beschikte over een aansluitingspoor en een laadkaai.

Nadat het onderstation in de jaren zeventig door de NMBS buiten gebruik werd gesteld, kon de gemeente Mortsel het gebouw verwerven en werd het gebruikt door jeugdverenigingen (jeugdlokalen 'Victoria'). Ondertussen is het afgebroken.



Brug van de fortenlijn over de Amadeus Stockmanslei

Documenten: verzameling Mortselse Heemkundige Kring en NMBS Train World Heritage.



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

*Het gebouw van het tractieonderstation na de verwerving door de gemeente Mortsel (toen nog geen stad ...), begin jaren tachtig.
Foto: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.*



Foto Guido De Belie, verzameling Jef Van Olmen

*De platformwagen (lorrie) voor het verplaatsen van zware onderdelen naar de laadkaai van het aansluitingsspoor van het tractieonderstation (zie kaartje).
Foto (begin jaren zeventig): Guido De Belie, verzameling Jef Van Olmen.*



NMBS Train World Heritage

Le 2-X-33

*Ontwerptekening van het gebouw van de tractie-onderstations van Mortsel en Haren.
De gebouwen werden niet helemaal uitgevoerd zoals op de tekening weergegeven.
Document: NMBS Train World Heritage.*

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

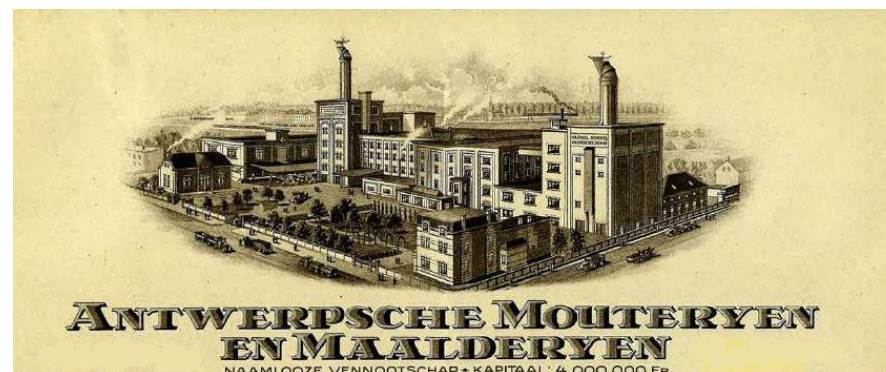
Aansluitingsspoor van de firma Antwerpsche Mouterijen en Maalderijen

Dit bedrijf in de Molenstraat te Mortsel (Oude-God), nabij de grens van de gemeente Hove, was met een spooraansluiting verbonden met de goederenkoer van het station Oude-God op de hoofdlijn (lijn 25) Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord. Zie hiervoor hoofdstuk I, blz. I-13.

Omdat de lijn werd heraangelegd (in een uitgraving) en geëlektrificeerd, werd het goederenstation van Oude-God gesloten en vervangen door een nieuw station in Luithagen. Einde juli 1933 sloot het station Oude-God en werd de firma tijdens de werken tijdelijk bediend vanuit Kontich-Kazernen.

Om de Mouterijen daarna toch nog per trein te kunnen bereiken, werd voorgesteld om de in 1930 gesloten en nadien opgebroken spoorlijn Kontich-Dorp – Oude-God opnieuw aan te leggen (!), maar dit voorstel werd verworpen. In plaats daarvan besliste men om het opgebroken baanvak tussen Oude-God en Luithagen – de zuidelijke verbindingsboog van de driehoek van Oude-God – weer aan te leggen op enkelspoor en dit te verlengen tot aan de Molenstraat, nabij de grens van Mortsel en Hove, waar het bedrijf gevestigd was.

Er kwamen onbewaakte overwegen aan de Krijgsbaan, de Eggestraat, de Statielei/Liersesteenweg en de Molenstraat. Ter hoogte van de Christus Koninglaan was er een wijkspoor. Van Luithagen tot aan de overweg aan de Krijgsbaan had het spoor een hellingsgraad van 22 mm per meter (22 ‰)! Het iets minder dan 1,5 km lange spoor kwam in dienst in het najaar van 1934. Van Luithagen tot aan de overweg met de Statielei / Liersesteenweg ging het om een zgn. 'nijverheidsspoor' van de NMBS. Het daaropvolgend gedeelte was een privaat aansluitingsspoor van de Mouterijen.



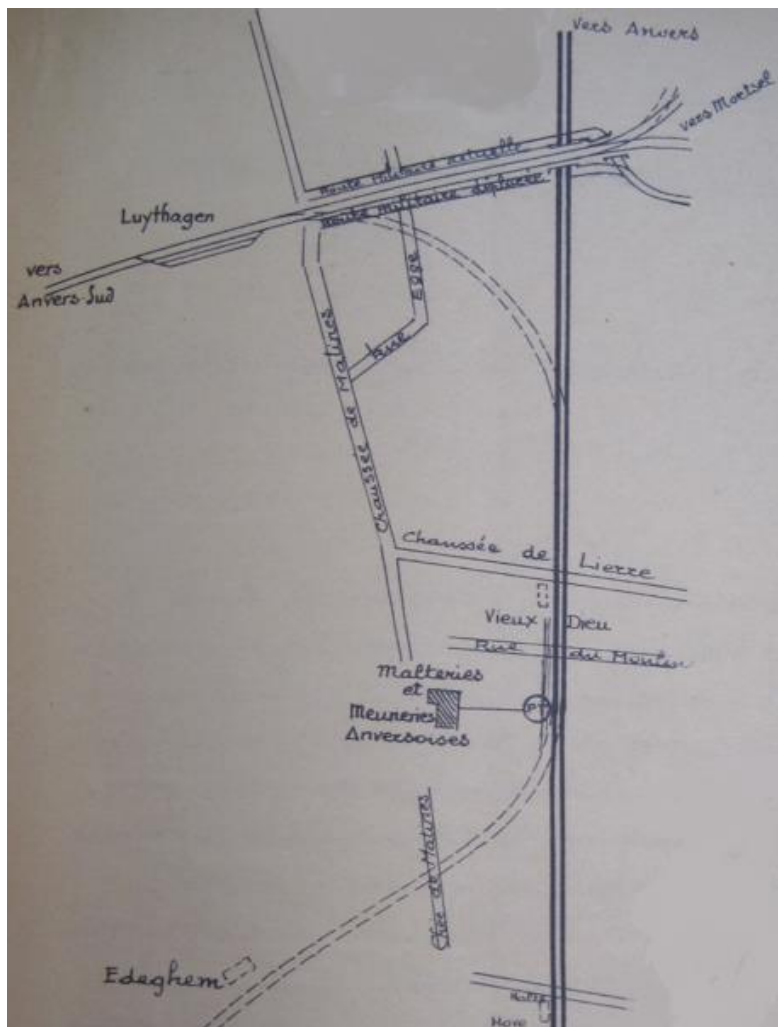
Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

De gebouwen van de firma Antwerpsche Mouterijen en Maalderijen (Malteries et Meuneries Anversoises) in de jaren dertig. De plaats waar zich de gesloten goederenwagen bevindt, is aangeduid op het kaartje onderaan op blz. H-24. Foto: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.

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

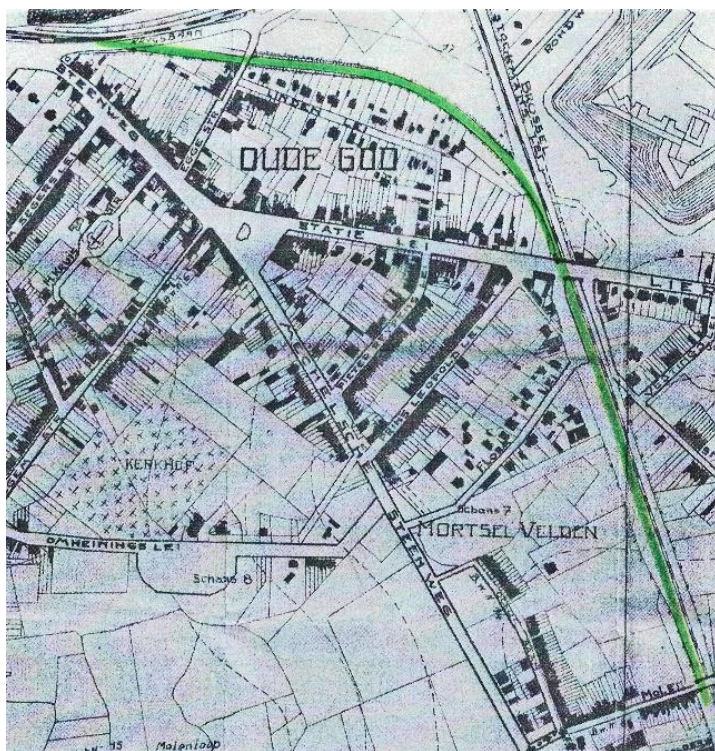


Gewoonlijk reed er één trein per dag, begeleid werd door rangeerpersoneel dat o.a. de taak had om het wegverkeer op te houden aan de overwegen. In de regel werden beladen goederenwagens vanuit Luithagen opgeduwd in de richting van de Mouterijen en lege wagens teruggesleept naar Luithagen. Meestal ging maar om enkele wagens per dag.

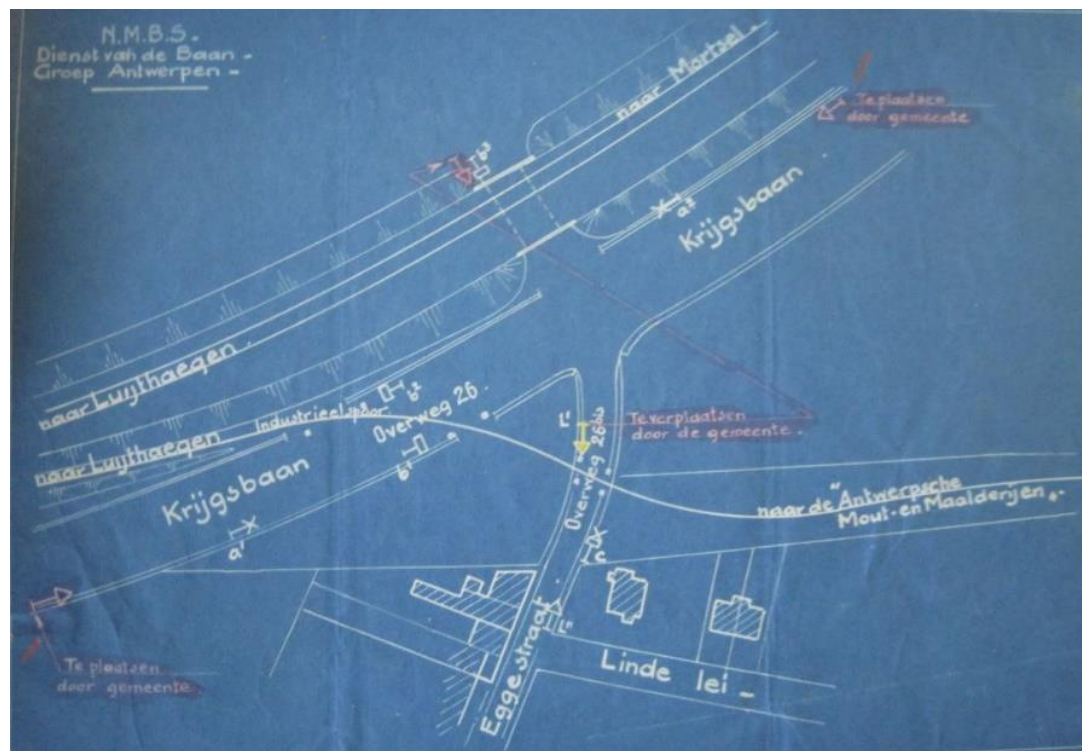
In de jaren vijftig verminderde de trafiek. Bovendien moesten er dringende dure herstellings- en onderhoudswerkzaamheden aan het spoor plaatsvinden. In 1958 werd dan ook beslist om de bediening van de Antwerpse Mouterijen per spoor te beëindigen. In 1959 werd het spoor opgebroken.

Na de stopzetting van de activiteiten van de Mouterijen in Mortsel werden alle gebouwen afgebroken in 1976.

Ligging van de Antwerpsche Mouterijen en Maalderijen naast de te elektrificeren lijn 25, met in stippellijnen het ondertussen opgeheven lijngedeelte Oude-God – Kontich-Dorp via Edegem en de eveneens afgeschafte verbindingsboog Oude-God – Luithagen via Edegem. Op het kaartje uit 1933 is de wagondraaischijf aangeduid waarover het bedrijf beschikte.
Document: NMBS Train World Heritage.



Ligging van het spoor van Luithagen naar de Antwerpse Mouterijen op een kaartje van 1933, kort voor de aanleg van de lijn. Linksboven bevinden zich de overwegen van de Krijgsbaan en de Eggestraat die hiernaast zijn weergegeven.



Het spoor naar de Antwerpse Mouterijen, met de helling van 22 % naar de fortenlijn, overweg 26 met de Krijgsbaan en overweg 26 bis met de Eggestraat.
Toestand midden jaren dertig.
Beide documenten: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.



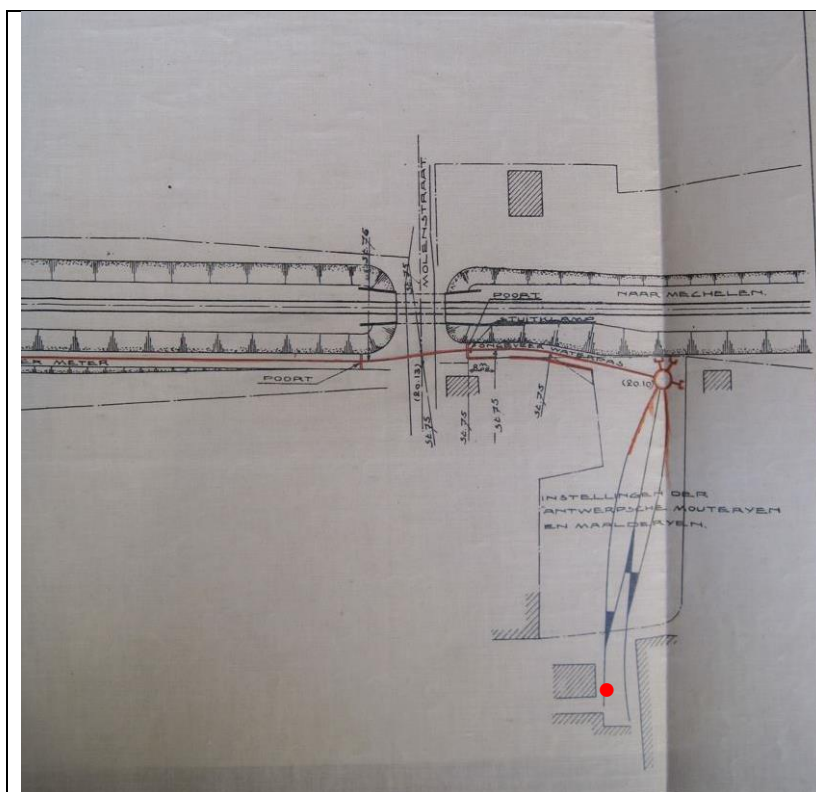
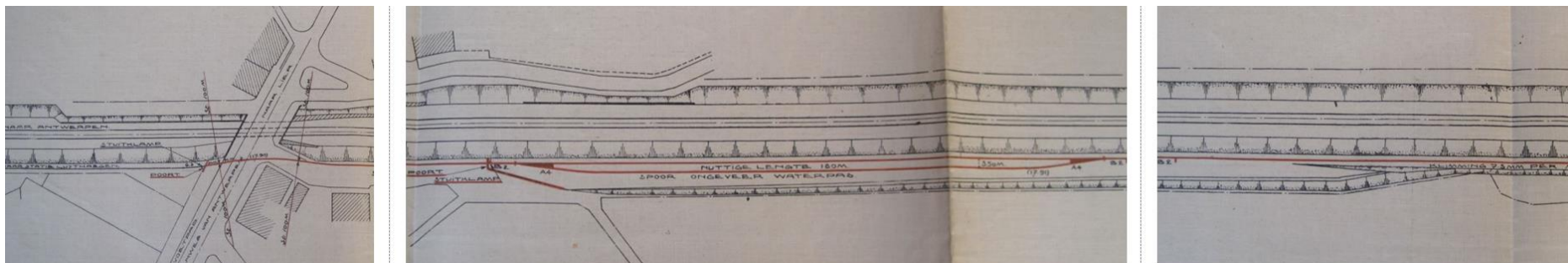
Een stoomlocomotief type 41 van de stelplaats Antwerpen-Zuid op het spoor naar de Antwerpse Mouterijen, aan de overweg nr. 26 bis van de Eggestraat. Rechts (niet zichtbaar) bevindt zich de overweg van de Krijgsbaan en de helling richting Luithagen, links gaat het naar de Mouterijen. De fotograaf staat met zijn rug naar de Krijgsbaan. Foto (begin jaren vijftig): verzameling Mortsele Heemkundige Kring.




Links boven: de overweg van het spoor naar de Mouterijen met de Eggestraat, gezien richting Krijgsbaan (jaren vijftig). Op de achtergrond bevindt zich de spoorberm van de fortenlijn.

Hierboven: nog een foto van het aansluitingsspoor, begin jaren vijftig.

Links: de helling van het aansluitingsspoor tussen de brug van Luithagen en de Krijgsbaan, na de afbraak (foto genomen in de jaren zestig). De helling is nog altijd goed zichtbaar, wel volledig begroeid met struiken en bomen. Alle foto's: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.



Het spoor naar de Antwerpse Mouterijen tussen de overweg met de Statielei / Liersessesteenweg en de overweg met de Molenstraat; toestand na de aanleg van het spoor in 1934.

 = de ingegraven lijn 25, met de nieuwe bruggen van de Statielei / Liersessesteenweg en de Molenstraat.

Aan de brug over de Statielei / Liersessesteenweg kwam overigens in 1939 een nieuwe stopplaats Oude-God in dienst op lijn 25.

Op het terrein van de Mouterijen bevond zich een klein spoornet met drie wissels en draaischijf voor goederenwagens. Op het bedrijfsterrein mochten geen locomotieven rijden. In de briefwisseling over de veiligheidsvoorschriften voor het uitbaten van het industriespoor staat uitdrukkelijk vermeld dat het kruisen van de overweg van de Molenstraat en het 'overhalen' van de wagens naar het bedrijfsterrein moest gebeuren met lastdieren.

In de zomer van 1935 schreef een ingenieur van de Dienst Baan van de NMBS een brief naar de firma met de vraag om maatregelen te nemen (bv. het aanbrengen van een stootjuk) om te verhinderen dat er een wagen van de draaischijf zou rollen en op het geëlektrificeerde spoor zou terechtkomen. Met alle gevolgen ...

Documenten: NMBS Train World Heritage.

 = plaats waar zich de goederenwagen bevindt op de foto van blz. H-19.



Foto Sacré, verzameling Mortselse Heemkundige Kring



Deze foto werd in 1939 genomen richting de kerk van Sint-Benedictus. Op de voorgrond het spoor naar de Mouterijen. Achter de struiken de ingegraven en geëlektrificeerde spoorlijn 25. Rechts de brug van de Molenstraat over lijn 25. De woning en het kasteeltje rechts op de foto bestaan niet meer.

Hier bevindt zich nu het Sint-Jozefziekenhuis.

Het kaartje geeft de huidige situatie weer; de pijl duidt de richting aan van waaruit de foto genomen is.