



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 STATION ANTWERPEN-ZUID (REIZIGERS)

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

- Het station Antwerpen-Zuid (reizigers): benaming(en), data
- Het kopstation Antwerpen-Zuid: een moeizame start, niet-ingevulde hoge verwachtingen en een roemloos einde ...
- Locatie van het station Antwerpen-Zuid (reizigers)
- De sporenconfiguratie van het kopstation Antwerpen-Zuid (reizigers)
- Prentbriefkaarten en foto's
- Het reizigersverkeer in Antwerpen-Zuid (treinen bij vertrek)

Het station Antwerpen-Zuid (reizigers): benaming(en), data

ANTWERPEN-ZUID

(Reizigersstation)

Oorspronkelijke benaming	Gewijzigde benaming	Telegrafische afkorting	Opening voor reizigersverkeer	Sluiting voor reizigersverkeer
Anvers (Sud) / Antwerpen (Zuid)	-	FNSD / FNZD	10/07/1878	02/02/1968
<p><i>Het monumentale kopstation werd afgebroken in 1965, maar de perronsporen bleven nog in dienst. De laatste trein vertrok er op vrijdag 02/02/1968. Op 05/02/1968 kwam een voorlopig eindstation in dienst aan de Emiel Vloorsstraat, dat in gebruik bleef tot 15/07/1968, waarna de treinen konden doorrijden naar het nieuwe station Antwerpen-Zuid op de Antwerpse ringspoorlijn. Vanaf 27/09/1970 reden de treinen door naar Antwerpen-Centraal.</i></p>				

Het kopstation Antwerpen-Zuid: een moeizame start, niet-inge vulde hoge verwachtingen en een roemloos einde ...



Op de plaats waar het Zuidstation en de bijhorende stadswijk verrezen, stond tot in de negentiende eeuw het Zuiderkasteel. Deze citadel werd tussen 1567 en 1572 gebouwd in opdracht van de Hertog van Alva. De burcht zou, samen met de verschillende bastions van de Spaanse omwalling, tot bij de Belgische onafhankelijkheid een belangrijke strategische rol spelen. In 1860 startte de bouw van de Brialmontgordel, de latere binnenste fortengordel. De vroegere Spaanse omwalling en de citadel werden nutteloos.

*Kaart uit 1868 met de Zuidercitadel.
Document: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).*

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 ANTWERPEN-ZUID (REIZIGERS)

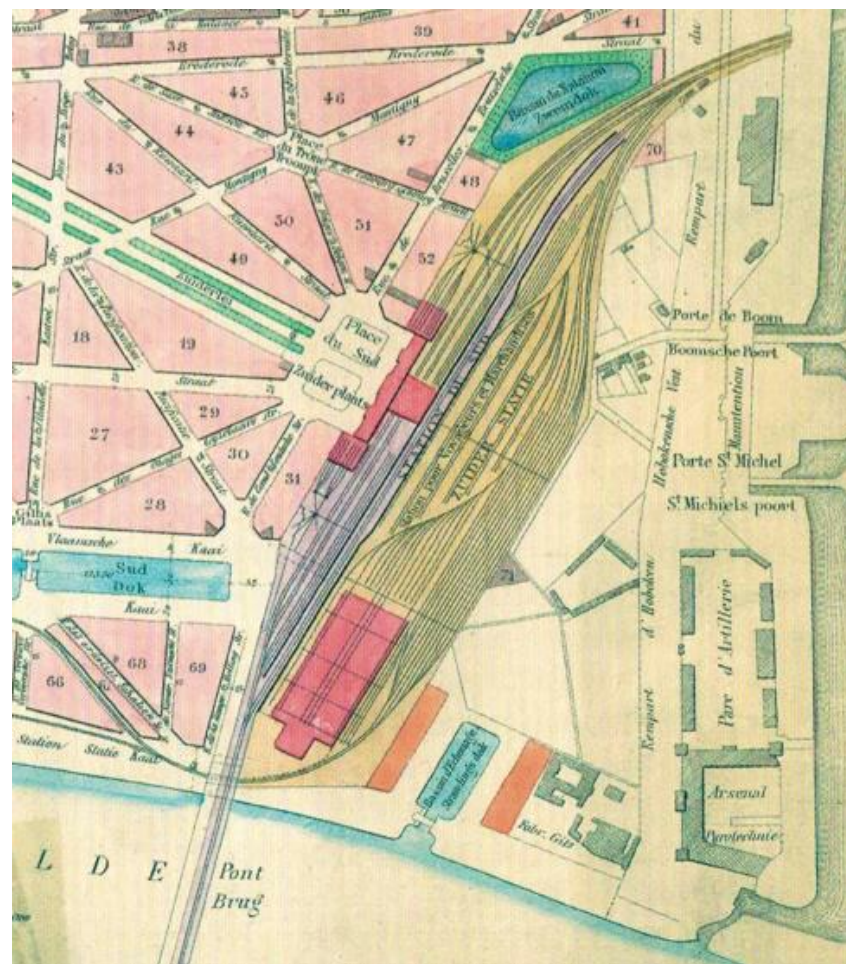
Versie 2024 09 02

Na de afkoop van de Scheldetol in 1863 kende de Antwerpse haven een nieuwe bloeiperiode. Het aantal schepen nam snel toe en die ze werden ook steeds groter. De stad en de Belgische overheid investeerden in dokken, sluisen, kranen, opslagruimte en spoorwegen. Het vrijkomen van de site op het Zuid bood allerlei mogelijkheden en leidde tot het indienen van diverse projecten en voorstellen voor de ontwikkeling van nieuwe havenactiviteiten, de urbanisatie van het Zuidkwartier, het aanleggen van spoorwegverbindingen en de bouw van een reizigers- en goederenstation.

In 1869 wordt een overeenkomst afgesloten met de Duitse bankier Strousberg “pour la cession des propriétés du domaine de la Guerre de la place d'Anvers que le démantèlement de la citadelle du Sud doit rendre disponibles”. Van deze gronden behoudt de Staat 10 ha “afin d'y établir aux frais de l'Etat une station de chemin de fer tant pour voyageurs que pour marchandises”.

Nadat Strousberg in financiële problemen raakte, kocht de Staat de rechten over en werden deze overgedragen op de Compagnie Immobilière de Belgique. In 1874 werd de Société Anonyme du Sud d'Anvers opgericht, waarin de Compagnie Immobilière en de Stad Antwerpen aandeelhouder waren. De Stad engageerde zich voor het aanleggen van straten, trottoirs en riolen in de nieuwe Zuidwijk en de Staat zou zorgen voor de spoorweginstallaties en de aanleg van kaaien en dokken. Bovendien verplichtte de Staat zich ertoe om een Scheldebrug te bouwen voor voetgangers, wegvoertuigen (karren, rijtuigen) en ... treinen.

In 1874 werd gestart met de afbraak van de Zuidercitadel. Op 17 augustus van dat jaar gaf koning Leopold II persoonlijk de eerste houweelslag. De afbraak werd eind 1877 voltooid.



*Kaartje uit 1879 met de geplande Scheldebrug.
Document: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).*

Een jaar later, **op 10 juli 1878, kwam het eerste ‘voorlopige’ Zuidstation in dienst**, samen met de spoorlijn Antwerpen-Zuid – Hoboken – Wilrijk – Oude-God, de ‘fortenlijn’. Nog een jaar later, op 20 juli 1879, werd de lijn (Antwerpen-Zuid –) Hoboken – Boom voor alle verkeer geopend. Van het eerste station, vermoedelijk een eenvoudig houten gebouw, zijn geen afbeeldingen bekend. Het was gelegen aan het einde van de Coburgstraat, de huidige Ieperstraat, naast het bekende openluchtzwembad dat eveneens in 1878 in gebruik genomen werd.

De meest spectaculaire realisatie in die periode was de rechttrekking van de Schelde en de bouw van meer dan 3,5 km Scheldekaaien. Deze werden vanaf 1882 in gebruik genomen, naarmate hun voltooiing. Bovendien werden er drie Zuider(schippers)dokken aangelegd met een kaailengte van meer dan 1,7 km en een bijhorende binnenvaartsluis. Op 26 juli 1885 werden de nieuwe Scheldekaaien plechtig ingewijd door koning Leopold II. Antwerpen beschikte nu in over meer dan 10 km kaaien, 50 ha dokken en 40 ha kaaiterreinen.

Intussen had men de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk van het Zuid met 64 straten (!) aangevat. Men hoopte dat Antwerpen-Zuid, dankzij de Scheldebrug, een nieuw Zuidstation en een nieuwe spoorlijn naar Brussel, een belangrijk verkeersknooppunt zou worden en een grote aantrekkingskracht zou uitoefenen op welgestelde burgers die in de nieuwe wijk gronden zouden kopen en woningen bouwen. De buurt zou zich ontwikkelen tot een belangrijk en chique stadsdeel. Investeerders konden op korte termijn hopen op een sterke waardestijging van de aangekochte percelen.

Maar ... de beloofde brug over de Schelde kwam er niet, omdat deze hinder zou veroorzaken voor het scheepvaartverkeer, maar ook omdat sommige politici zich tegen de bouw verzetten. Ze vreesden dat er zich dan op Antwerpen-Linkeroever misschien wel een nieuwe, concurrerende haven zou kunnen ontwikkelen ... Het station en de spoorlijn naar Brussel lieten eveneens op zich wachten. De verkoop van gronden en de bouw van woningen vlotte niet. De particuliere investeerders en vastgoedeigenaars die wél het risico genomen hadden om te investeren in

‘Het Zuid’ richtten een belangenvereniging op om schadevergoedingen te eisen voor de waardevermindering van hun gronden en eigendommen. Het duurde nog jaren vooraleer het reizigersstation en de rechtstreekse spoorlijn naar Brussel er kwamen ...

In 1890 werd een nieuwe overeenkomst gesloten tussen de Stad en de Staat, bekrachtigd door de Wet van 27 mei 1890. De Staat verplichtte zich ertoe om binnen de vijf jaar een prestigieus Zuidstation te bouwen en binnen de drie jaar te zorgen voor een rechtstreekse spoorlijn naar Brussel.

De onverkochte terreinen van de intussen ter ziele gegane Société Anonyme du Sud d’Anvers werden overgedragen aan de Stad, die nu zelf als projectontwikkelaar ging optreden. Er kwamen een Museum voor Schone Kunsten, een Hoger Handelsgesticht, een Hippodroom, enz., waardoor de wijk aantrekkelijker werd. “Het Zuid werd tot leven gewekt”.

De eigenlijke aanbesteding voor de bouw van het Zuidstation gebeurde pas in november 1897. De uitvoering werd begin 1898 toegewezen aan de Entreprises de Travaux public S. Vilain et Fils uit Sint- Gillis (Brussel). De kostprijs voor de bouw van het station bedroeg 1.462.440 frank. De afwerking van het gebouw kostte nog eens 254.300 frank. Een gedeelte van de materialen, nodig voor de bouw van het station, werd vanaf maart 1898 per binnenschip in het Steendok, een van de drie Zuiderdokken, aangeleverd en via een 60 cm-smalspoorlijntje naar de bouwplaats gebracht. Na de voltooiing van het grootste deel van het station werd dit spoor in mei 1901 opgebroken.

Het gebouw werd ontworpen door architect Jules-Jacques Van Ysendyck. Na zijn overlijden in 1901 werd de begeleid door zijn broer, ingenieur Paul Ysendyck. Volgens bepaalde bronnen was zijn zoon, architect Maurice Ysendyck, verantwoordelijk voor de afwerking van het stationsgebouw. Het gebouw was gelegen aan de Zuiderplaats, de huidige Bolivarplaats, waar zich nu het gerechtsgebouw bevindt.

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

Op 19 januari 1903 kwam het nieuwe reizigersstation Antwerpen-Zuid in dienst. Enkele dagen later brachten de hoge ambtenaren van de Staatsspoorwegen een inspectiebezoek aan het bijna afgewerkte station. Ze konden vaststellen dat er vijf sporen en drie perrons aangelegd waren en dat het kopperron afgewerkt was. Het stationsgedeelte dat al toegankelijk was voor de reizigers was uitgerust met een voorlopige (elektrische?) verlichting. De verdere afwerking was in volle gang en men hoopte binnen de drie maanden de werkzaamheden te kunnen voltooien.

Nadat in 1905 het nieuwe station Antwerpen-Centraal (de 'Middenstatie') in dienst kwam, bezat de stad Antwerpen twee nieuwe en prestigieuze stationsgebouwen. Als het Centraal Station, de 'Middenstatie' de spoorwegkathedraal van Antwerpen was, kon men het Zuidstation terecht het spoorwegpaleis van Antwerpen noemen.

Onze nieuwe Zuidstatie (artikel in Gazet van Antwerpen, 5 november 1896).

Iedereen is met de Ooststatie (°) bekommerd, en vergeet aldaar dat in het kort eene tweede spoorhal zal opgericht worden, die juist voor de Zuiderlei komt en deze op een kunstige wijze eindigt.

De bijzonderste voorgevel zal 100 meters breed zijn en in Romaanschen stijl worden opgetrokken. De rechter zijkant zal 80 meters ver strekken. Er zal achter den ingang eene wachtzaal zijn voor reizigers van eerste en tweede klas.

De uitgang komt langs den rechter kant, onder een uitgestrekt glazen dak van 25 op 65 meters. Het is daaronder dat de opwachtcende rijtuigen plaats zullen vinden.

Aan de linker zijde des ingangs, langs de plaats zich uitstrekkend, zal de wachtzaal van derde klas zich bevinden, een toren, de post, de telegraaf en de telefoon.

De uitgang der reizigers moest aan den tegenovergestelden kant der Zuiderlei komen, maar daar de statie eene eindstatie is (terminus) heeft de bouwmeester M. Van Ysendyck, die op de rechter kant moeten brengen.

Te midden van den voorgevel zal een eigenaardige toren zich vertoonen, die men van aan het gerechtshof zien zal. De uurwijzer die men er op zal toepassen, wordt elektrisch verlicht. Wellicht zal men die hoogte zelfs tot baak voor de scheepvaart aanwenden. De groote overdekte spoorhal, waar de treinen aankomen zullen, zal 150 meters lang, 65 breed en 42 hoog zijn.

De plannen van den bouwmeester worden hooggeroemd, en zulks is niet te verwonderen. Als men den boom aan zijne vruchten wil kennen, moet men maar de herstelde kerk der Zavelstraat te Brussel beschouwen, alsmede het gemeentehuis van Schaarbeek. Op het einde van dees jaar, zal deze, onze nieuwe spoorhal, in aanbesteding gelegd worden.

(°) Met de 'Ooststatie' wordt het nieuwe station Antwerpen-Centraal bedoeld; de bouw van de indrukwekkende overkapping van dit station was gestart in 1895.

Het L-vormig gebouw had een monumentale gevel. In het midden prijkte een 75 meter hoge belfortachtige toren die goed zichtbaar was vanaf de toenmalige Zuiderlei, de huidige Amerikalei. De toren was hoofdzakelijk neoromaans, de voorgevel neorenaissance. Er waren negen doodlopende sporen die eindigden tegen de rechter zijvleugel (kant Schelde) van het stationsgebouw.

Naast de rechtervleugel bevond zich een glazen overkapping voor rijtuigen en koetsen; de sporen zelf waren echter niet overkapt, hoewel men oorspronkelijk wel een glazen spoorhal wilde bouwen, zoals in Antwerpen-Centraal. Tijdens het bovenvermelde inspectiebezoek merken de ambtenaren op dat de een overkapping zoals in de 'Middenstatie' niet vlug zou gerealiseerd worden. Ze stelden daarom voor om tijdelijke luifels ('abris-parapluies') op de perrons te plaatsen. Deze luifels werden op drie van de vijf perrons geïnstalleerd. Een spoorhal kwam er nooit ...

In het station waren er ook loketten voor de PTT. De verschillende wachtzalen waren versierd met geglazuurde tegels, marmeren zuilen, arduinen bogen en roosvensters.

De allure van het prestigieuze en luxueuze stationsgebouw heeft nooit in verhouding gestaan met de rol die het gespeeld heeft voor het reizigersverkeer. Al bij de opening in 1903 merkte de lokale krant 'Zuidergalm' op dat er "*buiten eenige bommel-dorp-treintjes*" niet veel treinen vertrokken. Hoewel de verwachtingen hooggespannen waren, is het station in de loop der jaren enkel van belang geweest voor het

regionale reizigersverkeer naar/van Boom, Klein-Brabant, Dendermonde, Aalst en Gent. Nadat in 1907 de volledige rechtstreekse spoorlijn naar Mechelen en Brussel in dienst kwam, reden er ook treinen naar/van Brussel en Charleroi, maar door gebrek aan reizigers werd hun aantal al snel gereduceerd.

Wat het 'chique' Zuidkwartier betreft: veel 'maisons bourgeoises' die de S.A. du Sud d'Anvers zo graag had gewenst, kwamen er niet. Het werd eerder een volksbuurt met eenvoudige opbrengsteigendommen, die aan minder strenge kwaliteitseisen moesten voldoen en waarin vooral families van (haven)arbeiders woonden ...

Na WO II was de rol van het station uitgespeeld, vooral vanwege de perifere ligging t.o.v. het stadscentrum. Vanaf het midden van de jaren vijftig vertrokken en arriveerden er nog maar enkele spitsuurtreinen per dag. De laatste jaren ging het om vier aankomende treinen 's morgens en vier vertrekkende treinen in de late namiddag. Zie het hoofdstuk over het reizigersverkeer op de verdwenen spoorlijnen.

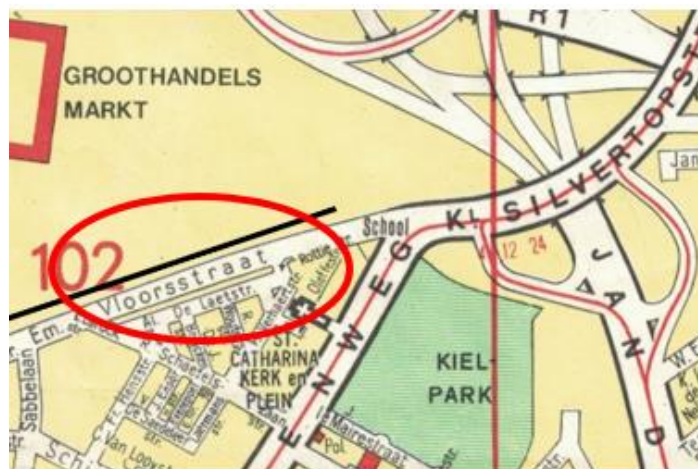
Het kopstation Antwerpen-Zuid werd **gesloopt in 1965**, maar de perronsporen bleven nog in dienst. **De laatste trein vertrok er op vrijdag 2 februari 1968**. Op 5 februari 1968 kwam een voorlopig eindstation in dienst aan de Emiel Vloorsstraat. Dat bleef in gebruik tot 15 juli 1968. Daarna konden de treinen naar het nieuwe station Antwerpen-Zuid op de Antwerpse ringspoorlijn, de 'vestinglijn', rijden. Vanaf 27 september 1970 reden de treinen door naar het kopstation Antwerpen-Centraal.

Voor meer informatie over de geschiedenis van 'het Zuid' verwijzen we naar:

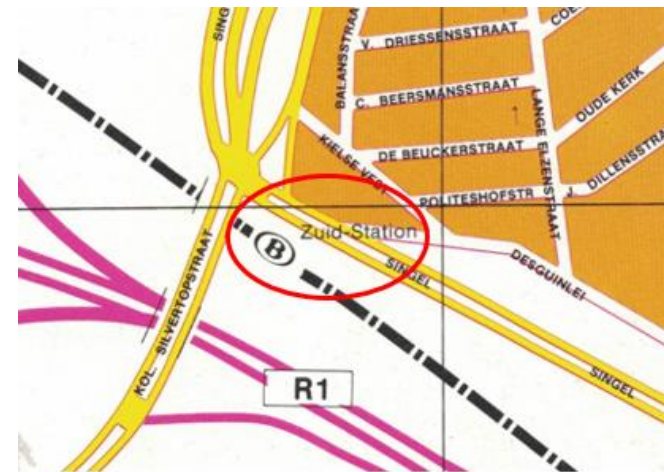
- **100 Jaar Zuid – 1874 – 1974**, Auteurscollectief, Uitg. Feestcomité viering 100 jaar Zuid, 1974
- **Antwerpen Nieuw-Zuid – Van goederenstation tot Bank J. Van Breda & Co**, door Marie-Anne Wilssens, Kurt Heylen en Geert Segers, Uitg. Lannoo, 2007



Situering van het kopstation Antwerpen-Zuid ten opzichte van de belangrijkste andere Antwerpse stations. Stippellijnen = enkel goederenverkeer.



Locatie van het tijdelijke kopstation aan de Emiel Vloorsstraat (februari – juli 1968).



Locatie van het huidige doorgangsstation Antwerpen-Zuid aan de ringspoorlijn, de 'vestinglijn'.

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

Prentbriefkaarten en foto's



Een luchtfoto van het station Antwerpen-Zuid in de jaren dertig. Vooraan bevindt zich het reizigersstation en daarachter de sporen van het rangeerstation. Rechts op de foto het goederenstation met de laad- en losplaats (goederenkoer) en de stukgoedloods. Achter de loods bevindt zich de locomotiefstelplaats. Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).



*De in- en uitrit van het station Antwerpen-Zuid in de jaren dertig, naast het openluchtzwembad aan de Brederodestraat.
Bemerk ook de twee seinhuizen: vooraan seinhuis II en naast het zwembad post IV, het latere seinhuis III.
Foto (krantenknipsel): verzameling Jef Van Olmen.*



Prentbriefkaart: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

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



Prentbriefkaart: Wikipedia.

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



Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

Prentbriefkaart: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

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



Een ingekleurde foto, genomen tijdens de bouw van het Zuidstation (kant sporen). Bemerkt de overkapping die zich naast het stationsgebouw bevond. Die was oorspronkelijk bedoeld om de per trein aankomende (gefortuneerde ?) reizigers te laten instappen in een koets of een rijtuig in een overdekte ruimte. Document: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).



De buffetzaal van het station Antwerpen-Zuid. Foto: Wikipedia.



Het bebloemde station Antwerpen-Zuid in 1935. De NMBS schreef jaarlijks een wedstrijd uit onder de stationschefs voor het best met bloemen en planten versierde station. Antwerpen-Zuid nam dikwijls deel aan de competitie en viel geregeld in de prijzen. Zo won het samen met vier andere stations in 1939 een 'Eerste eereprijs' voor bebloemde stations.

Foto: NMBS Train World Heritage - fotoalbum Antwerpen-Zuid en -Kiel, schenking Herman Welter.



Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

*Het reizigersstation Antwerpen-Zuid in de jaren 1930.
Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).*



NMBS Train World Heritage

*Opname uit 1950, vanuit de toren van het station.
Foto: NMBS Train World Heritage - fotoalbum Antwerpen-Zuid en -Kiel,
schenking Herman Welter.*



Foto E. Miller, verzameling Hans de Herder / Jef Van Olmen.

Een foto van Antwerpen-Zuid, genomen in 1923. In de reizigerstrein achteraan zijn een salonrijtuig en enkele GCI-rijtuigen (gemengde rijtuigen 1ste en 2de klas) opgenomen. De trein vooraan is samengesteld uit een GCI-pakwagen en ex-Duitse rijtuigen.

Foto E. Miller, verzameling Hans de Herder / Jef Van Olmen.

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

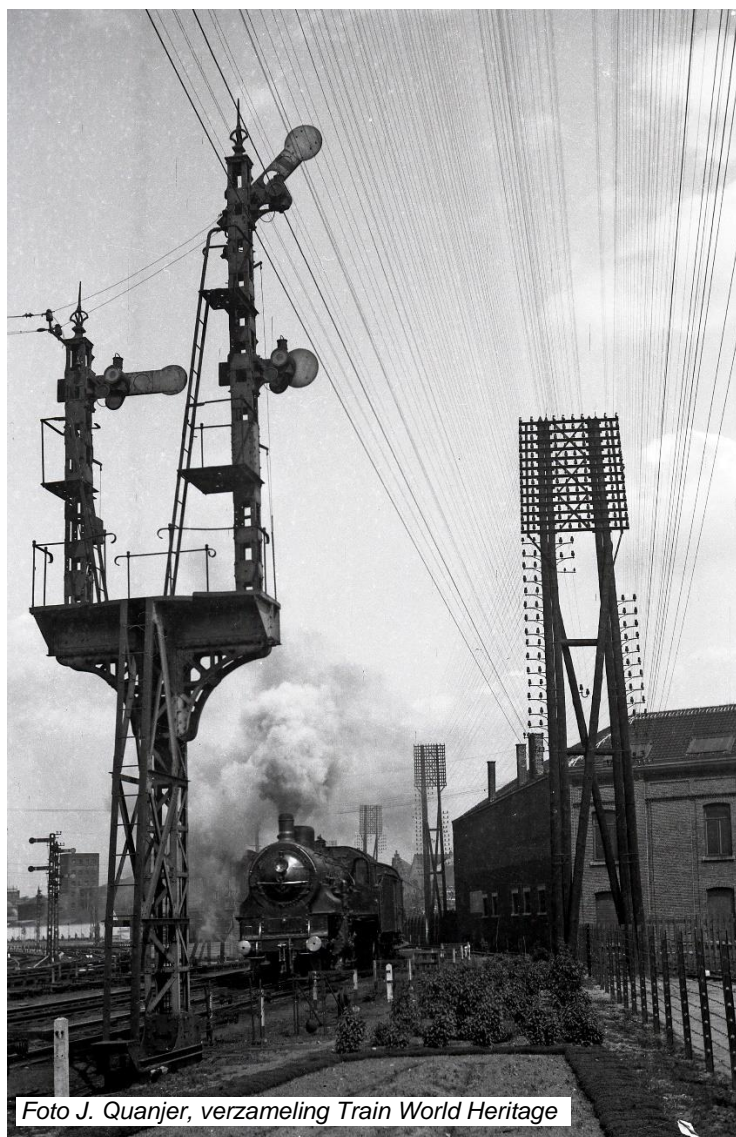


Foto J. Quanjer, verzameling Train World Heritage

Een mooie foto van een reizigerstrein die zojuist vertrokken is uit Antwerpen-Zuid, met voorop locomotief 6629, een type 66 (ex-Pruisische S6). De opname dateert van vrijdag 20 april 1934. Links achter de locomotief (moeilijk zichtbaar) het seinhuis II.

Het sein op de hoge seinpaal van de kandelaar staat open (tweestandenstelsel, 45°) voor de hoofdrichting, in dit geval naar het knooppunt Wilrijk over de rechtstreekse lijn naar Mechelen en Brussel, de 'lijn van Waarloos'.

De schaduwen en de lichtinval op de rookkast van de locomotief doen vermoeden dat de foto in de voormiddag gemaakt is. In de beurtregeling (reeks B) van de locomotieven type 66 van de stelplaats Antwerpen-Zuid komen op weekdays twee voormiddagtreinen voor bij vertrek in Antwerpen-Zuid: de Harwich-boottrein (trein 22, die vertrok om 08:31 uur) en de directe trein naar Gent-Sint-Pieters (trein 418, die vertrok om 10:15 uur). De trein op de foto is met zekerheid een van deze twee treinen. Trein 22 rijdt naar Brussel-Noord via Mechelen en trein 418 naar Gent-Sint-Pieters via Boom, Puurs en Dendermonde. Trein 418 stopt in Kontich-Molenstraat, waarna hij de lijn van Waarloos verlaat en via Reet naar Boom (en verder) rijdt. Zie ook de hoofdstukken over het reizigersverkeer, reiswegen a) en b).

Foto: J. Quanjer, NMBS Train World Heritage.



Foto Peter Hay, verzameling Jef Van Olmen

Een opname uit juni 1955. Twee van de vier resterende namiddagtreinen staan klaar om te vertrekken uit Antwerpen-Zuid. De trein vooraan wordt gesleept door locomotief 81.018 en is samengesteld uit een GCI-pakwagen en diverse ex-Duitse houten rijtuigen. Het betreft trein 9773 naar Bornem, vertrek 17:22 uur. Achteraan een type 41 aan kop van trein 9777 naar Dendermonde, vertrek 17:42 uur (zie de vertrekstaat van Antwerpen-Zuid in het hoofdstuk Reizigersverkeer in 1955, blz. 3). Foto: Peter Hay, verzameling Jef Van Olmen.

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



Foto Max Delie

*Locomotief 64.130 verlaat Antwerpen-Zuid met een van de vier namiddagtreinen naar Boom en verder.
Foto (juni 1964): Max Delie.*

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



Foto Max Delie

*Locomotief 64.162 vertrekt in Antwerpen-Zuid met een trein die is samengesteld uit een pakwagen van de reeks 77000 en twee L-rijtuigen.
Foto (juni 1964): Max Delie.*



Foto Max Delie

Diesellocomotief 201.044 staat in Antwerpen-Zuid klaar om met een reizigerstrein te vertrekken. De trein is samengesteld uit een pakwagen van de reeks 77000 en L-rijtuigen. Op de achtergrond wacht een stoomlocomotief type 64 op een volgende klus.

Foto (1964): Max Delie.



*Locomotief 64.130 verlaat Antwerpen-Zuid om 16:40 uur met trein 9743 naar Boom en Dendermonde.
April 1965. Foto Walter Pinet.*



Foto H.G. Hesselink



Foto H.G. Hesselink



Foto J. Quanjer, verzameling Train World Heritage

Drie reizigerstreinen die aankomen in Antwerpen-Zuid. Bemerkt het dienstgebouw met de woning van de baanmeester en de watertoren. Zie ook het kaartje op blz. 10 van dit hoofdstuk.

De treinen zijn samengesteld met diverse houten rijtuigen en worden gesleept door een type 40 (linksboven, opname uit april 1938), een type 66 (ex-Pruisische S6 - rechtsboven, opname uit april 1934) en een type 9 (linksonder, opname uit april 1938). De trein met de locomotief type 9 is samengesteld uit Nederlandse rijtuigen.

Foto's: H.G. Hesselink en J. Quanjer (verzamelingen Jef Van Olmen en NMBS Train World Heritage).



NMBS Train World Heritage

*De wisselverbindingen aan de in- en uitrit van het kopstation Antwerpen-Zuid in de jaren vijftig.
Foto: NMBS Train World Heritage - fotoalbum Antwerpen-Zuid en -Kiel, schenking Herman Welter.*



*De in- en uitrit van het station, begin jaren zestig.
Bemerkt links de watertoren rechts het seinhuis III
waar zich vroeger post IV bevond.*

Foto: Roger Bastaens, verzameling Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).



*Het interieur van het Siemens-seinhuis III. Bemerkt de
typische hendeltrommels en de kettingen die onder het seinhuis
verbonden zijn met de trekdraden die op de linker foto te zien zijn.*

*Foto: NMBS Train World Heritage - fotoalbum Antwerpen-Zuid
en -Kiel, schenking Herman Welter.*



Foto Max Delie

Het stationsgebouw van Antwerpen-Zuid (kant sporen) in 1964. Foto: Max Delie.



Het stationsgebouw van Antwerpen-Zuid (straatkant), met een tram van lijn 1 (Zuidstation – Noorderplaats) en een trolleybus van lijn 6 (Zuidstation – Borgerhout). De laatste trolleybussen van lijn 6 reden op 30 maart 1964, de laatste trams van lijn 1 op 14 juni 1965.

Foto: <https://www.zone01.be/artikel/de-trolleybus-in-antwerpen>.



*Links het stationsgebouw kort voor de start van de afbraak, met een autobus van lijn 6.
Hierboven de toren tijdens de afbraak in 1965.
Foto's: Max Delie.*

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



Foto Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts

*Een onbekende type 64 rangeert in juni 1965 in Antwerpen-Zuid. De afbraak van het stationsgebouw is in volle gang.
Foto: Hugo Nauwelaerts, verzameling Geert Nauwelaerts (via Flickr.com).*



*De markante toren van het station Antwerpen-Zuid in 1950 (foto: NMBS Train World Heritage) en tijdens de afbraak in 1965 (foto's: Roger Bastaens, verzameling Stefan Justens en Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)).
De toren werd op 22 september 1965 om 15.00 uur opgeblazen ...*



Foto J. Govaert, verzameling Thierry Heylen



Foto J. Govaert, verzameling Thierry Heylen

Twee opnamen uit 1968 van loc 212.199 met een van de vier namiddagtreinen naar Boom en verder. De trein wacht op reizigers in het tijdelijke kopstation aan de Emiel Vloorsstraat. Foto's: J. Govaert, verzameling Thierry Heylen.



NMBS Train World Heritage

*Een foto, vermoedelijk uit 1969, van het nieuwe doorgangsstation Antwerpen-Zuid aan de ringspoorlijn (vestinglijn). De buitenste sporen van lijn 52 naar/van Boom zijn al in dienst, de middelste sporen van lijn 59 naar/van Sint-Niklaas en Gent-St.-Pieters via de Kennedytunnel zijn nog niet aangelegd. Op de brug bevindt zich een klein stationsgebouwtje, een enorm contrast met het vroegere prestigieuze kopstation ...
Foto: NMBS Train World Heritage.*

Voor meer informatie over het nieuwe (en huidige) Antwerpen-Zuid: zie het boek ***De Lijn Antwerpen – Gent***, door Marc Clarysse, uitg. TSP, 2020.

Het reizigersverkeer in Antwerpen-Zuid (treinen bij vertrek)

Periode ↓ (diverse jaren tussen 1880 en 1965)	Aantal treinen bij vertrek in Antwerpen-Zuid + 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 ...	11	naar Boom en Lier
3 nov. 1893 tot 2 jan. 1894	11	naar Aalst-Noord, Boom, Brussel-Noord, Kontich-Oost en Lier
1 mei 1914 tot 30 juni 1914	38	naar Aalst-Noord, Antwerpen-Centraal, Boom, Brussel-Noord, Charleroi-Ouest, Dendermonde, Kontich-Kazernen, Lier, Mechelen, Oude-God en Willebroek
1 mei 1916 tot 30 sept. 1916	4	naar Boom
15 mei 1929 tot 5 okt. 1929	26	Aalst-Noord, Baasrode-Noord, Brussel-Noord, Charleroi-Ouest, Dendermonde, Gent-St.-Pieters, Londerzeel-West, Oostende en Willebroek
15 mei 1938 tot 1 okt. 1938	22	Aalst-Noord, Baasrode-Noord, Boom, Brussel-Noord, Charleroi-Ouest, Dendermonde, Gent-St.-Pieters, Londerzeel-West, Schaarbeek en Willebroek
17 mei 1943 tot ...	6	Dendermonde, Gent-St.-Pieters en Willebroek
14 mei 1950 tot 7 okt. 1950	13	Aalst-Noord, Baasrode-Noord, Bornem, Dendermonde, Gent-St.-Pieters en Puurs
17 okt. 1954 tot 21 mei 1955	5	Boom, Bornem, Dendermonde en Gent-St.-Pieters
22 mei 1955 tot 1 okt. 1955	4	Bornem, Dendermonde en Gent-St.-Pieters
30 mei 1965 tot 21 mei 1966	4	Dendermonde en Gent-St.-Pieters

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