



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 REIZIGERSVERKEER OP DE VERDWENEN SPOORLIJNEN
TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN**

*Research: PJ & JVO
Redactie: JVO*

INLEIDING

- Verbindingen Antwerpen-Zuid / Antwerpen-Centraal – Boom – Klein-Brabant – Dendermonde – Gent
- Verbinding Antwerpen-Zuid – Mechelen – Brussel-Noord (lijn van Waarloos)
- De fortelij
- Aantal reizigerstreinen
- Stations, haltes en stopplaatsen
- Reiswegen van de reizigerstreinen
- Overstapstations
- Opzoekwerk – bronnen
- Opmerking over spoorlijn 52
- Evolutie van het reizigersverkeer op de verdwenen lijnen, reiswegen van de treinen en bediening van stations, haltes en stopplaatsen – samenvattende tabellen

Verbindingen Antwerpen-Zuid / Antwerpen-Centraal – Boom – Klein-Brabant – Dendermonde – Gent

De spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen en ten westen van lijn 25, de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Mechelen (– Brussel-Noord) hebben vele jaren een belangrijke rol gespeeld in het reizigersverkeer tussen de regio Klein-Brabant en Antwerpen via Boom. Vele honderden reizigers namen dagelijks in alle vroegte de trein in Bornem, Sint-Amands, Puurs, Londerzeel, Willebroek, Boom, enz. naar Antwerpen-Zuid, om er te gaan werken als dokwerker aan de Scheldekaaien of als arbeider in de fabrieken te Antwerpen-Zuid of in de petroleuminstallaties in Antwerpen-Kiel. In de late namiddag keerden ze dan per trein huiswaarts. Vele jaren was er bovendien via deze spoorlijnen een goede verbinding met Antwerpen-Centraal, niet alleen vanuit Klein-Brabant, maar ook vanuit Aalst, Dendermonde en Gent. Ook de gemeenten Reet, Kontich en Edegem beschikten over een vlotte treinverbinding met Antwerpen-Centraal. Het aantal treinen naar/van Antwerpen-Centraal werd in het interbellum sterk gereduceerd, wegens capaciteitsproblemen in het station

Antwerpen-Centraal en op de hoofdlijn van Antwerpen-Centraal naar Brussel-Noord (lijn 25) tussen Oude-God en Antwerpen-Centraal. In de jaren dertig besliste men bovendien om de baanvakken Oude-God – Kontich-Dorp en Antwerpen-Zuid – knooppunt Wilrijk te sluiten, waardoor de meeste reizigerstreinen een langere reisweg moesten volgen en de reizigers meestal gedwongen waren om over te stappen. Enkele haltes en stopplaatsen verdwenen en/of werden vervangen door nieuwe die ver van het centrum van de betrokken gemeenten gelegen waren. Twee voorbeelden: na de sluiting van het baanvak Oude-God – Kontich-Dorp in 1930 moesten de reizigers van Edegem naar Antwerpen voortaan de trein nemen in de buurgemeente Hove en de reizigers van Kontich waren verplicht om de trein naar Antwerpen te nemen in de afgelegen stopplaats Kontich-Molenstraat in plaats van in Kontich-Dorp. Deze evolutie veroorzaakte een grote ontevredenheid bij veel reizigers. In de regio Reet/Kontich/Edegem leidde dit al vrij snel tot de invoering van busdiensten.

Verbinding Antwerpen-Zuid – Mechelen – Brussel-Noord (lijn van Waarloos)

In vergelijking met het aantal reizigerstreinen op de verbinding tussen Antwerpen en Boom en verder naar Klein-Brabant en Dendermonde/Gent was het aantal treinen op de verbinding van Antwerpen-Zuid naar Mechelen en Brussel via Waarloos veel bescheidener. De lijn van Waarloos heeft nooit een belangrijke rol gespeeld voor het reizigersverkeer

tussen Antwerpen en Brussel. De lijn is vooral bekend voor de dagelijkse Harwich-boottreinen ('s avonds van Brussel-Noord naar Antwerpen-Zuid-Kaai en 's morgens in de tegenrichting). Jarenlang reden er ook treinen van Antwerpen-Zuid via de lijn van Waarloos en Mechelen-Nekkerspoel naar Charleroi-Ouest (H/T).

De fortentlijn

Ook de fortentlijn is nooit van groot nut geweest voor het reizigersverkeer. Enkel vóór de Eerste Wereldoorlog reden er dagelijks meerdere treinen tussen Antwerpen-Zuid en Oude-God over de hele lengte van de fortentlijn. Sommige treinen reden verder naar Kontich-Kazernen en Lier (H/T). Nadien ging het meestal om reizigerstreinen met een reisweg die slechts

gedeeltelijk via de fortentlijn liep. Vóór (en nog kort na) WO I reden eveneens enkele dagelijkse militaire treinen tussen Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Centraal (H/T), die ook de militaire stopplaatsen aan de forten bedienden. Vanaf 1898 waren deze treinen toegankelijk voor 'gewone' reizigers.

Aantal reizigerstreinen

De meeste reizigerstreinen reden in de jaren vóór WO I. In 1914 ging het van maandag t/m vrijdag) in totaal om 114 treinen op de drie genoemde verbindingen. Na WO I daalde dit aantal, hoewel er in de jaren dertig van de 20ste eeuw dagelijks toch nog meer dan 70 treinen reden. Na WO II reden er geen reizigerstreinen meer in de normale dienst via de lijn van Waarloos, behalve in een korte periode tussen oktober 1954 en mei 1955. Via de fortlijn reden er in de jaren vijftig enkele jaren nog wel treinen, hoewel het maar om één treinpaar per dag ging.

In oktober 1952 werd de lijn Boom – Kontich-Dorp – Kontich-Kazernen afgeschaft. In oktober 1954 vond dan de grote kaalslag plaats en verdwenen de meeste treinen tussen Antwerpen-Zuid, Boom en verder (beide richtingen). Het schrappen van bijna alle reizigerstreinen in de regio ten zuiden/zuidwesten van Antwerpen vormde een onderdeel van de eerste grote NMBS-saneringsoperatie die in de jaren vijftig doorgevoerd werd op initiatief van CVP-verkeersminister P.W. Segers. Uiteindelijk bleven er vier treinparen over: 's morgens vier reizigerstreinen uit

Dendermonde (waarvan één uit Gent-St.-Pieters) via Boom naar Antwerpen-Zuid en in de late namiddag vier treinen in de tegenrichting. Alle overige treinen verving men door een vloot van tientallen bussen. Slechts jaren later gingen er opnieuw meer treinen gingen rijden tussen het nieuwe doorgangstation Antwerpen-Zuid en Boom.

De meeste treinen die via de verdwenen lijnen reden, waren omnibustreinen (stoptreinen) met toch enkele directe en semi-directe treinen, vooral op de lijn van Waarloos en op de verbinding(en) van Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Centraal naar Dendermonde en Gent (H/T).

In de spoorboekjes van de jaren dertig staan verschillende 'T'- of 'TL'-treinen vermeld. Dit zijn treinen met een beperkt aantal zitplaatsen, zonder pakwagens of pakwagenafdeling. 'TL' staat voor 'Train Léger', lichte trein. Meestal waren het treintjes met twee permanent aan elkaar gekoppelde, verbouwde ex-Duitse rijtuigen die na WO I in België waren terechtgekomen.

Stations, haltes en stopplaatsen

Op de verdwenen spoorlijnen hebben twaalf stations, haltes en stopplaatsen bestaan die in de spoorboekjes opgenomen waren en waar dus treinen stopten in de normale dienst. In alfabetische volgorde:

- Antwerpen-Zuid (kopstation);
- Antwerpen-Zuid-Kaai;
- Boom-Krekelenberg;
- Edegem;
- Kontich-Dorp;
- Kontich-Molenstraat;
- Kontich-Nieuwe Lei;
- Luithagen;
- Reet;

- Waarloos;
- Wilrijk;
- Wilrijk-Molenveld.

Sommige kenden maar een kort bestaan en ze zijn ook nooit alle samen in dienst geweest. Er waren tevens een paar tijdelijke stations waar nooit treinen uit de normale dienstregeling stopten én enkele militaire stopplaatsen. Alle stations en stopplaatsen komen in deze studie aan bod. Tevens wordt kort aandacht besteed aan het verdwenen station Antwerpen-Waas op de rechteroever van de Schelde, van waaruit de veerboten de reizigers naar het Vlaams Hoofd (het latere Antwerpen-Linkeroever) brachten waar ze de trein naar Sint-Niklaas of Gent (en omgekeerd) konden nemen.

Reiswegen van de reizigerstreinen

De reizigerstreinen hebben in de loop der jaren in totaal vijftien verschillende reiswegen gevolgd die geheel of gedeeltelijk via de verdwenen lijnen liepen. Tijdens enkele jaren, bv. in 1914 en in 1938, reden er reizigerstreinen via zes of zeven reiswegen. Dit moet zeker geleid hebben tot vergissingen: wie vanuit Antwerpen-Zuid naar (bv.) Hemiksem, Wilrijk, Kontich of Reet wou reizen, moest erg goed opletten om niet als 'verdwaalde reiziger' in Boom aan te komen zonder zijn of haar bestemmingsstation te zijn tegengekomen! Enkele van die reiswegen hebben maar een kortstondig bestaan gekend, terwijl andere jarenlang in

gebruik waren. Enkel reisweg c) (Antwerpen-Zuid – Hoboken – Hemiksem – Boom) bleef altijd in gebruik, vandaag door de treinen van Antwerpen-Centraal naar Boom en Puurs (H/T).

De fortenlijn en de lijn van Waarloos werden nog tot in de jaren zestig gebruikt om treinen om te leiden bij problemen door ongevallen of andere oorzaken op de lijnen 25/27 tussen Antwerpen en Mechelen én tijdens de grote werkzaamheden in Mechelen op het einde van de jaren vijftig.

Overstapstations

Merkwaardig is het grote belang van de overstapstations Boom en Oude-God (die overigens nooit verdwenen zijn). Boom was een echt spoorwegknooppunt, waar in sommige jaren 50 tot 60 treinen per dag stopten uit vier richtingen: Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Centraal of Kontich-Kazernen, Dendermonde/Puurs en Londerzeel-West/Willebroek. Na de afschaffingsgolf van 1952 en 1954 werd Boom eerder een bus(overstap)station ...

Oude-God was eveneens een spoorwegknooppunt, waar men vanuit Boom en Antwerpen-Zuid kon overstappen op treinen van de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord (lijn 25) en omgekeerd. Tenslotte vervulde het station Kontich-Kazernen na 1930 een meer bescheiden rol van overstapstation. Reizigers van en naar Boom konden er overstappen op treinen naar/van Antwerpen-Centraal, Mechelen/Brussel en Lier (lijnen 25 en 13).

Opzoekwerk – bronnen

In de overzichten en tabellen in deze studie werden alle reizigerstreinen in aanmerking genomen met een reisweg die geheel of gedeeltelijk via de verdwenen lijnen liep en die van maandag t/m vrijdag reden. Treinen die enkel op zaterdag, zondag en feestdagen reden, zijn dus niet meegerekend. Vóór WO I reden de meeste treinen dagelijks, dus ook op zon- en feestdagen. Tussen beide oorlogen namen de verschillen tussen de diensten op weekdays, zaterdagen en zondagen merkbaar toe. De dienstregelingen werden ingewikkelder, o.a. ook omdat er meer en meer treinen niet meer op zaterdag reden, of juist wél op zaterdag met sterk afwijkende vertrektijden in vergelijking met deze op andere dagen. Vermoedelijk is dit het gevolg van de maatregelen die tijdens het

interbellum geleid hebben tot een arbeidsduurvermindering en gewijzigde werktijden en ploegendiensten. Ook treinen die niet gedurende de hele geldigheidsperiode van de dienstregeling reden, meestal toeristische treinen, werden niet in aanmerking genomen. Tussen beide oorlogen reden er in het zomerseizoen elk jaar meer treinen naar bestemmingen aan de Belgische kust. Het toerisme in eigen land groeide dankzij de toename van de vrije tijd en de invoering (in de jaren dertig) van de betaalde vakantie. In Antwerpen vertrokken deze treinen aanvankelijk vooral vanuit Antwerpen-Zuid, later vanuit Antwerpen-Centraal. Zie ook het hoofdstukje over de reizigerstreinen in 1929.

INLEIDING

Er werden gegevens verzameld voor de volgende jaren:

- 1880 - toen Boom nog het eindstation was van de treinen uit Antwerpen;
- 1893 - toen de treinen via Boom verder reden, naar Puurs/Dendermonde/Gent en naar Willebroek/Londerzeel/Aalst;
- 1914 - toen alle lijnen in dienst waren, inclusief de lijn van Waarloos;
- 1916 - een oorlogsjaar met een zeer beperkte dienstregeling;
- 1929 - het laatste jaar vóór de sluiting van de baanvakken Kontich-Dorp – Oude-God en Oude-God – Luithagen;
- 1938 - het jaar na de sluiting van het baanvak Antwerpen-Zuid – knooppunt Wilrijk;
- 1943 - een oorlogsjaar met een beperkte dienstregeling;
- 1950 - toen er vanuit Boom nog treinen reden in alle richtingen;

- 1954 - toen de grote sluitingsgolf plaatsvond en men een sterk ingekrompen dienstregeling invoerde die slechts tot het volgend jaar gold;
- 1955 - toen men een min of meer definitieve minimale dienstregeling invoerde;
- 1965 en 1966 - twee van de laatste jaren met een minimale dienstregeling.

Tot in de jaren vijftig van de 20ste eeuw waren er afzonderlijke spoorboekjes voor de zomer- en de winterperiode. Voor zover mogelijk, hebben wij de spoorboekjes met de zomerdienstregeling geraadpleegd.

Alle informatie is afkomstig uit de treinboekjes, toen 'reisgidsen' of 'indicateurs' genoemd uit de verzameling van NMBS Train World Heritage en de privéverzamelingen van de auteurs.

Opmerking over spoorlijn 52

De huidige spoorlijn 52 Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Zuid – Hoboken – Hemiksem – Boom, verder 'reisweg c)' genoemd, is ook in de overzichten opgenomen, hoewel ze strikt genomen geen verdwenen spoorlijn is. Hoewel ... Het baanvak van het kopstation Antwerpen-Zuid tot

aan het vroegere rangeerstation Antwerpen-Kiel is wél gesloten, opgebroken en vervangen door een nieuw baanvak dat de oude lijn met een boog verbindt met het nieuwe doorgangstation Antwerpen-Zuid aan de ringspoorlijn.

Evolutie van het reizigersverkeer op de verdwenen lijnen, reiswegen van de treinen en bediening van stations, haltes en stopplaatsen – samenvattende tabellen

In de **volgende twee tabellen** is voor de vermelde jaren het **totaal aantal dagelijkse reizigerstreinen** (maandag t/m vrijdag) opgenomen bij vertrek uit de verschillende stations, haltes en stopplaatsen én het **totaal aantal reizigerstreinen per gevolgde reisweg**.

In een aantal **aparte hoofdstukjes** vindt u een overzicht van de evolutie van het aantal reizigerstreinen, hun reiswegen en de bediening van de stations, haltes en stopplaatsen op de verdwenen lijnen van 1880 tot het einde van de jaren zestig van de 20ste eeuw.

Deze periode stemt ongeveer overeen met de bestaansperiode van het kopstation Antwerpen-Zuid, nl. van 1878 (toen nog niet het monumentale gebouw dat eerst in 1903 in dienst kwam) tot in 1970, wanneer de treinen uit Boom via de ringspoorlijn gingen doorrijden naar Antwerpen-Centraal.

In 1968 was er overigens gedurende enkele maanden een tijdelijk kopstation in gebruik aan de Emiel Floorsstraat.

Opmerking:

Omdat een massa – soms vrij ingewikkelde – gegevens moest verwerkt worden, zijn vergissingen onvermijdelijk.

Het aantal treinen per reisweg en per station, halte en stopplaats is waarschijnlijk niet helemaal juist, maar vermoedelijk zijn er toch niet al te veel fouten begaan bij het berekenen van de aantallen.

We kunnen ervan uitgaan dat de grootteorde van de cijfers correct is.

Reizigersverkeer op de verdwenen spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Aantal treinen bij vertrek

Aantal treinen bij vertrek - 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											
Periode →	15 mei 1880 tot ...	3 nov. 1893 tot 2 jan. 1894	1 mei 1914 tot 30 juni 1914	1 mei 1916 tot ...	15 mei 1929 tot 5 okt. 1929	15 mei 1938 tot 1 okt. 1938	17 mei 1943 tot ...	14 mei 1950 tot 7 okt. 1950	17 okt. 1954 tot 21 mei 1955	22 mei 1955 tot 1 okt. 1955	30 mei 1965 tot 21 mei 1966
Stations ↓ (1)											
Antwerpen-Zuid	11	11	38	4	26	22	6	13	5	4	4
Antwerpen-Zuid-Kaai		1	1		1	1					
Antwerpen-Centraal	7	12	19		3	7	1				
Antwerpen-Oost						1			1	1	
Boom (2)	12	33	56	4	51	50	21	41	2	11	8
Boom-Krekelenberg						15					
Edegem		11	19		13						
Kontich-Dorp	14	15	25		15	10	4	6			
Kontich-Kazernen						5	2	3			
Kontich-Molenstraat						17					
Kontich-Nieuwe Lei			8								
Luithagen						2	2		2	2	
Oude-God	26	25	40		16						
Reet	14	13	20		12	22	6	6			
Waarloos			10		4	4					
Wilrijk	12	8	20		5	16			4	2	
Wilrijk-Molenveld			8								

Nota's (1) en (2): zie volgende blz.

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

HET REIZIGERSVERKEER OP DE VERDWENEN SPOORLIJNEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN

INLEIDING

Versie 2024 09 03

Nota's bij de tabel op de voorgaande blz.:

- (1) Antwerpen-Centraal = 'Antwerpen-Oost' in 1880 en 1893; Kontich-Dorp = 'Kontich-West' in 1880 en 1893; Kontich-Kazernen = 'Kontich' in 1880 en 'Kontich-Oost' in 1893.
 (2) In de cijfers van 1929, 1938, 1943 en 1950 voor Boom zijn ook de treinen opgenomen die Boom als herkomststation hadden en die vertrokken naar Puurs (en verder) en naar Willebroek (en verder). Strikt genomen hadden deze treinen geen reisweg over een van de verdwenen spoorlijnen die in de studie aan bod komen.

Reizigersverkeer op de verdwenen spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Aantal treinen per reisweg

Aantal treinen per reisweg - 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											
Periode →	15 mei 1880 tot ...	3 nov. 1893 tot 2 jan. 1894	1 mei 1914 tot 30 juni 1914	1 mei 1916 tot ...	15 mei 1929 tot 5 okt. 1929	15 mei 1938 tot 1 okt. 1938	17 mei 1943 tot ...	14 mei 1950 tot 7 okt. 1950	17 okt. 1954 tot 21 mei 1955	22 mei 1955 tot 1 okt. 1955	30 mei 1965 tot 21 mei 1966
Reisweg ↓ (°)											
Reisweg a)			22		8						
Reisweg b)					5						
Reisweg c)	10	14	29	8	25	27	12	26	2	8	8
Reisweg d)					11						
Reisweg e)						14	2				
Reisweg f)						10	4	6			
Reisweg g)	14	24	34		6						
Reisweg h)			6								
Reisweg i)			9								
Reisweg j)	12	10	14								
Reisweg k)					4						
Reisweg l)					5						
Reisweg m)									2	2	
Reisweg n)						8			8		
Reisweg o)						11					
Totaal aantal treinen	36	48	114	8	64	70	18	32	12	10	8

(°) Beschrijving reiswegen: zie afzonderlijke hoofdstukjes per periode/jaar.

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



Foto Firmin De Ridder, verzameling Wim De Ridder

Omstreeks 1950 sleept een tenderlocomotief type 96 van de stelplaats Aalst een stoptrein op de lijn Aalst – Opwijk, met bestemming Londerzeel-West of Antwerpen-Zuid of Kontich-Kazernen. Vanaf begin jaren twintig tot begin jaren vijftig van de vorige eeuw waren treinen met een dergelijke samenstelling typisch voor de spoorlijnen die later opgeheven werden. Foto Firmin De Ridder, verzameling Wim De Ridder.



Foto Roger Bastaens, verzameling Jef Van Olmen

*Midden jaren zestig: locomotief 64.029 is zopas met een reizigerstrein vertrokken in Antwerpen-Zuid en passeert de Kolonel Silvertoplaan. Er vertrokken toen op werkdagen vanuit Antwerpen-Zuid slechts vier spitsuurtreinen – uitsluitend in de late namiddag – naar Boom, Dendermonde en Gent.
Foto Roger Bastaens, verzameling Jef Van Olmen.*