



**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*

**I. – HET STATION OUDE-GOD**

- Het station Oude-God: benaming(en), data, locatie, gebouw(en)
- Het spoorwegemplacement van Oude-God
- Reizigersverkeer in Oude-God
- Goederenverkeer in Oude-God
- Het nieuwe station Oude-God van 1933 (het huidige Mortsel-Liersesteenweg) en het eveneens nieuwe Oude-God van 1939 (het huidige Mortsel-Oude-God)

**Het station Oude-God: benaming(en), data, locatie, gebouw(en)**

**OUDE-GOD**

Oorspronkelijke benaming	Gewijzigde benaming	Telegrafische afkorting	Opening voor reizigersverkeer	Sluiting voor reizigersverkeer
Vieux-Dieu	Vieux-Dieu / Oude-God (nog vóór WO I) Mortsel (Oude-God) in 1969	FVD (huidige afkorting: GMOG)	16/06/1836	Niet gesloten
Vieux-Dieu / Oude-God en Duffel waren de eerste twee stations op de lijn Brussel – Antwerpen die geopend werden tussen Mechelen en Antwerpen.				

**Locatie van Oude-God**



*Het station Oude-God: links eind jaren 1890, midden: begin jaren 1900, rechts: eind jaren zestig.*

Het station Oude-God, geopend in 1836 op de hoofdlijn Antwerpen – Brussel (de latere lijn 25), was het oostelijke eind- of beginpunt van de fortenlijn, vanaf de opening in 1878 tot aan de sluiting van het lijngedeelte Oude-God – Luithagen in 1930. Het station lag naast de overweg van de Statielei / Liersesteenweg, aan de vertakking van lijn 25 met de zuidelijke

verbindingsboog van de spoordriehoek in Mortsel.

Het stationsgebouw van Oude-God was een typisch trapgevelstation. Vele Belgische stations behoorden tot dit type, waarvan er talrijke varianten bestonden. Ook de stations van Wilrijk en Hoboken hadden trapgevels.

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



*Het stationsgebouw langs de straatzijde, vóór WO I. Op de achtergrond de blokpost en de schuilplaats van de overwegwacht(st)er.  
Het sein is nog niet vervangen door een richtingssein (kandelaarsein, --zie volgende blz.).  
Prentbriefkaart: verzameling Hugo De Bot.*

---

*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 Oude-God vóór WO I. De foto is genomen richting Antwerpen. Bemerkt het richtingssein (kandelaarsein) waarachter zich de vertakking van de fortenslijn bevindt. De hoge seinpaal heeft betrekking op de hoofdrichting (Antwerpen-Centraal) en de kleine seinpaal op het afbuigend spoor naar Luithagen en Antwerpen-Zuid, dat met een lagere snelheid moet bereden worden. Vóór het sein bevindt zich de overweg van de Statielei / Liersesteenweg en achter het sein de blokpost. Prentbriefkaart: verzameling Hugo De Bot.*

---

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



*Nogmaals het station Oude-God vóór WO I. Het sein op de hoogste seinpaal van de kandelaar staat nog open en zal dadelijk terugkeren naar de stand 'gesloten'. Zopas is er een bloktrein gepasseerd naar Antwerpen-Centraal; het laatste rijtuig is een typische pakwagen met uitkijkpost die deel uitmaakt van de vaste samenstelling van de trein. Bemerkt de drie luifels; in het linker gebouw bevindt zich een grote wachtzaal. Oude-God was een overstapstation op de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord, waar vele reizigers moesten wachten op een aansluitende trein naar Antwerpen-Zuid via de fortenlijn, en naar Boom en verder via Kontich-Dorp (en uiteraard ook in de andere richting).  
Prentbriefkaart: verzameling Paul Peeters.*

---

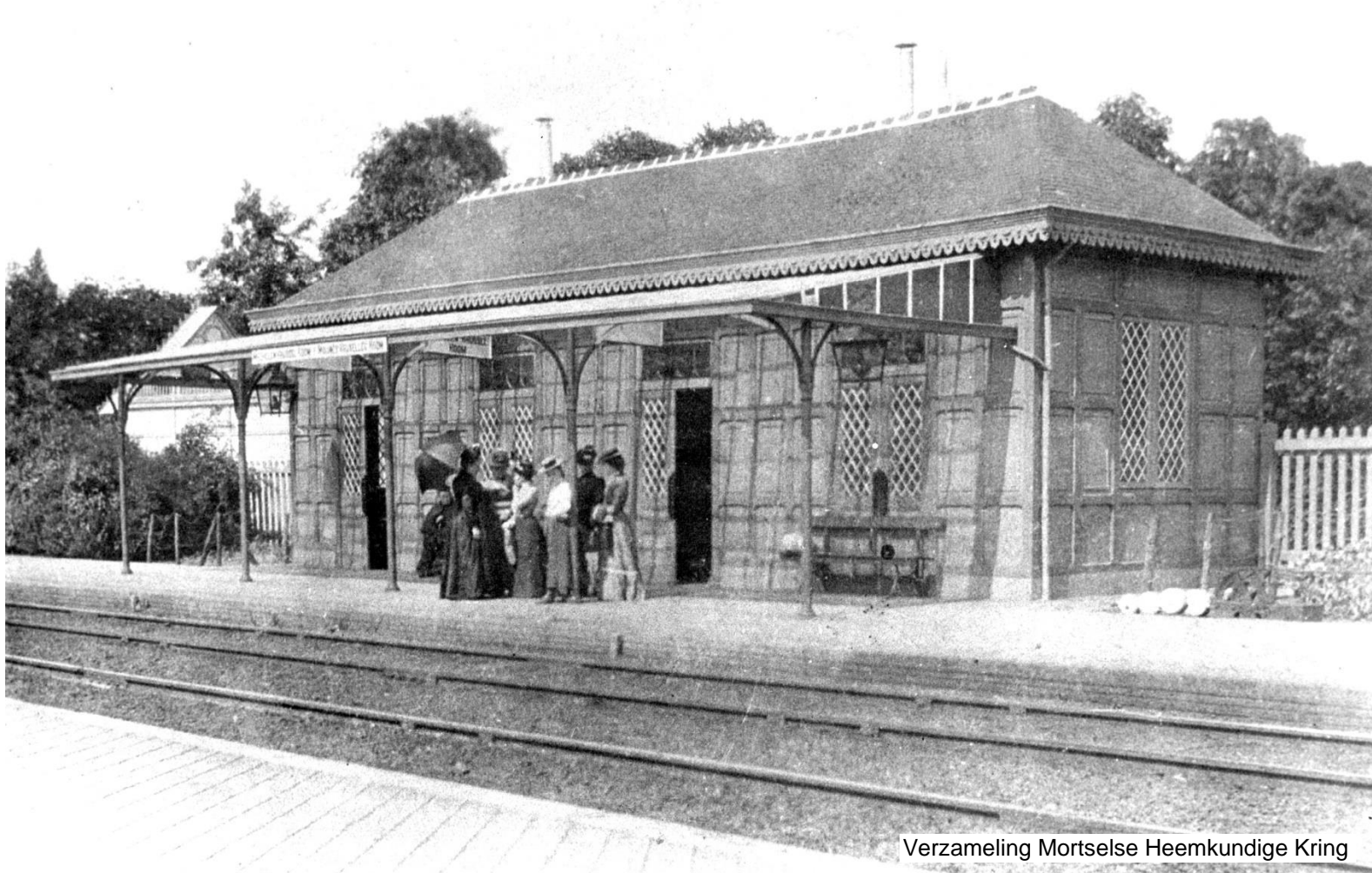
*Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacobs & Jef Van Olmen.*



*Nog een prachtige opname die dateert van vóór WO I. Bemerkt de vertakking van de fortenspoorlijn, het kandelaarsein, de blokpost (toen Blok 14) en de aanstormende sneltrein (bloktrein) naar Brussel-Noord. De trein wordt gesleept door een locomotief type 18. Vóór de schouw van de locomotief bevindt zich een grote elektrische lantaarn. Op het bord links staat dat het verboden is om de sporen over te steken zonder toelating van het stationspersoneel. De kilometerpaal duidt aan dat Oude-God op 38 km ligt van Brussel-Noord. Prentbriefkaart: 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.*



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

*De schuilplaats met wachtzaal of -zalen op het perron richting Mechelen, Brussel en Boom, begin jaren 1900.  
Op en onder de luifel zijn borden aangebracht met het opschrift 'Mechelen – Brussel – Boom / Malines – Bruxelles – Boom'.  
Prentbriefkaart: 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.*



*De overweg aan het station Oude-God vóór WO I. De linker foto is genomen richting Mortsel (Statielei) en de rechter foto in de richting van Lier (Liersesteenweg). Bemerk de vele horecazaken aan beide zijden van de overweg: Café de la Station, Café des Arts en Café Anversois aan de Statielei en café Prince Albert, café-hotel Antverpia, café-restaurant Vera Paz aan de Liersesteenweg. De kleine linker seinpaal van het richtingssein (kandelaarsein) heeft betrekking op het spoor naar Luithagen en Antwerpen-Zuid van de fortenlijn.*

*De twee kleine seinarmen onderaan op de seinpalen zijn rangeerseinarmen.*

*Prentbriefkaarten: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.*





*Nog twee foto's van het station Oude-God.  
Op de linker foto (opname vóór WO I) zijn op de achtergrond het wc-gebouwtje en de goederenloods te zien.  
Op de later genomen rechter foto zien we vooraan de overweg met de Statische / Liersesteenweg en links  
het richtingssein (kandelaarsein) van de vertakking naar Luithagen en Antwerpen-Zuid van de fortenlijn.  
Prentbriefkaarten: verzameling Hugo De Bot.*



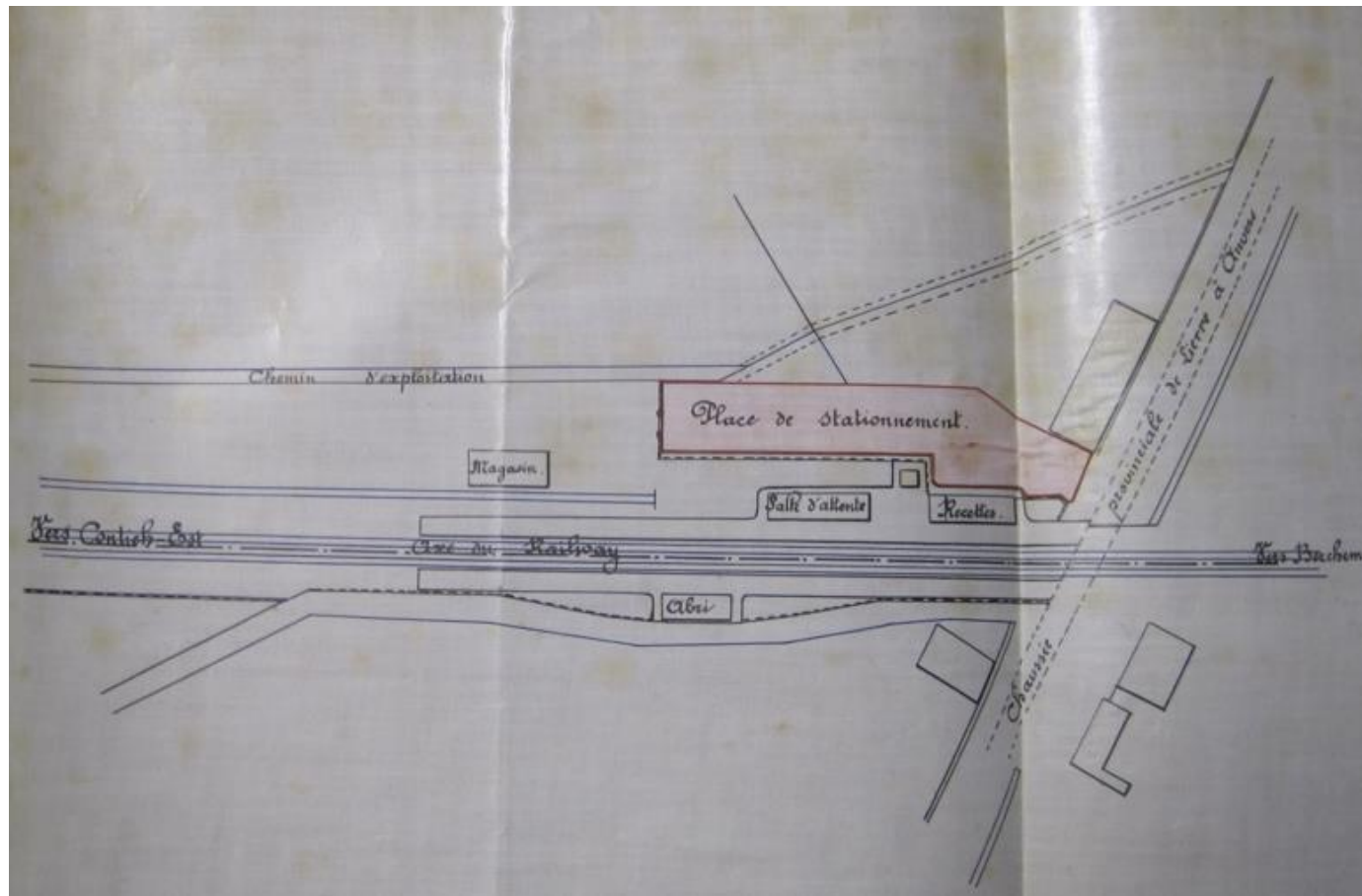
Verzameling Jef Van Olmen

*Het stationsgebouw in de jaren twintig; links het 'nieuwe' stationsgebouw met de wachtzaal of -zalen en de loketten.  
Het kandelaarsein is verplaatst en bevindt zich nu pal naast het stationsgebouw.  
Prentbriefkaart: 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.*

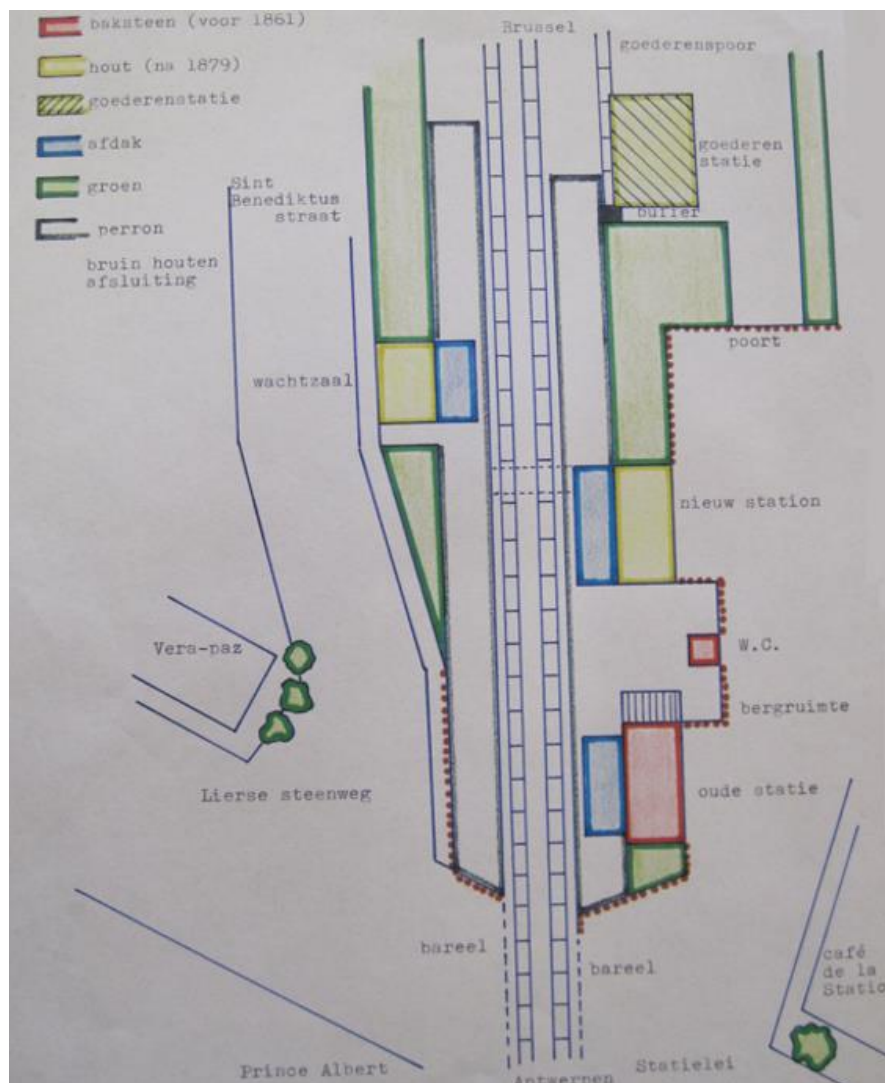
Het stationemplacement van Oude-God



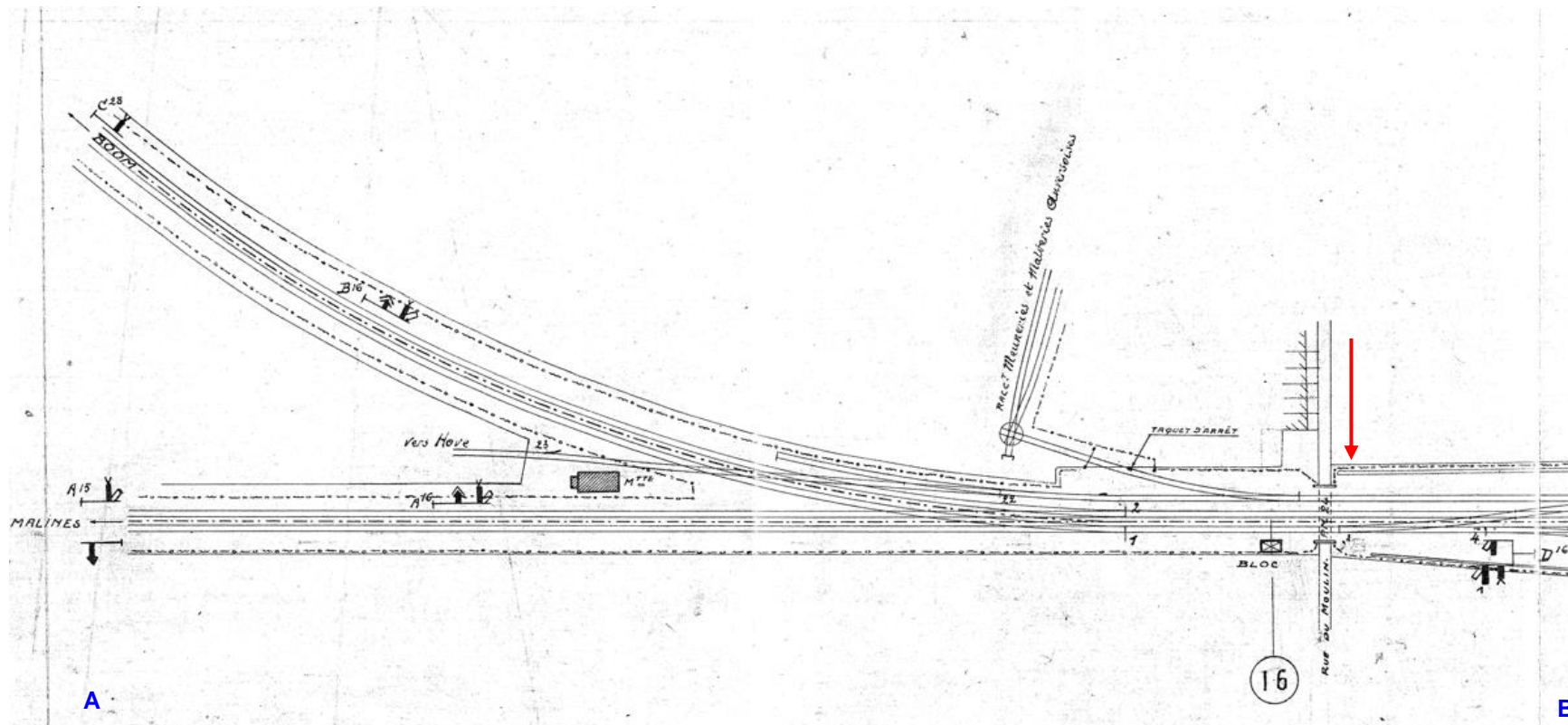
*De gebouwen van het station Oude-God in 1891.*

*Magasin = goederenloods; Recettes = het eigenlijke stations- of ontvangstgebouw, Salle d'attente = het gebouw met de wachtzaal of -zalen op het perron richting Antwerpen en abri = de schuilplaats op het perron richting Mechelen/Brussel en Boom.*

*Document: NMBS Train World Heritage.*

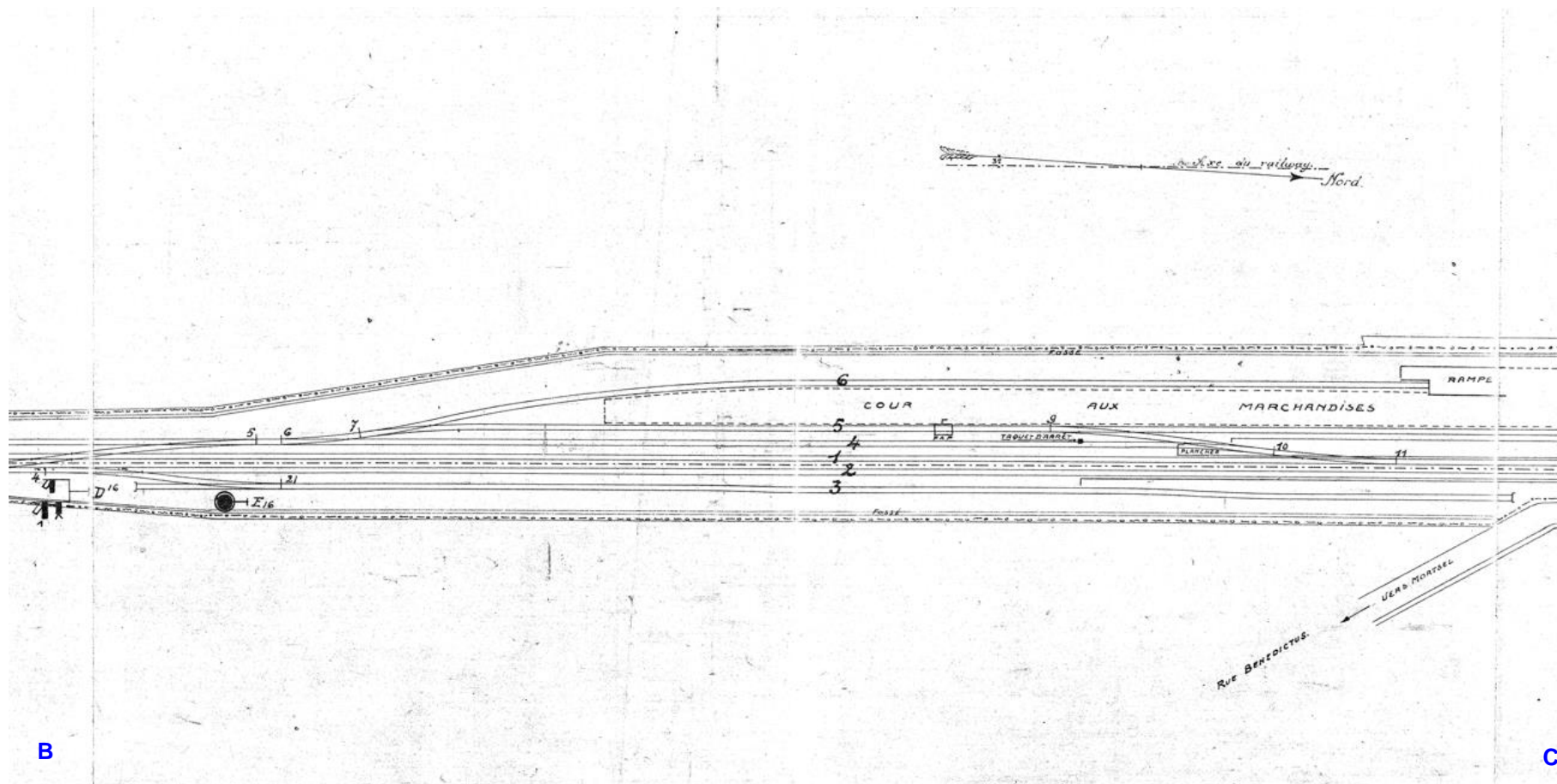


*Schets van de gebouwen en de perrons van Oude-God, vóór WO I. Het oorspronkelijke stationsgebouw is aangeduid als 'oude statie'. De wachtzaal of -zalen, kant perron naar Antwerpen, en de loketten bevinden zich in een ander gebouw, dat is aangeduid als 'nieuw station'. Het is niet bekend wanneer het 'nieuw station' in dienst is gekomen. Reeds in 1873 werd er geklaagd over het gebrek aan ruimte in het station, zowel voor de reizigers- als voor de goederendienst (zie blz. I-17).  
Document: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.*



*Het stationemplacement van Oude-God in de jaren twintig.  
Links = naar Mechelen en Brussel, linksboven = naar Kontich-Dorp en Boom.  
In het midden: het aansluitingsspoor met een wagondraaischijf van de Antwerpse Mouterijen,  
Blok 16 en de overweg met de Molenstraat (rue du Moulin).*

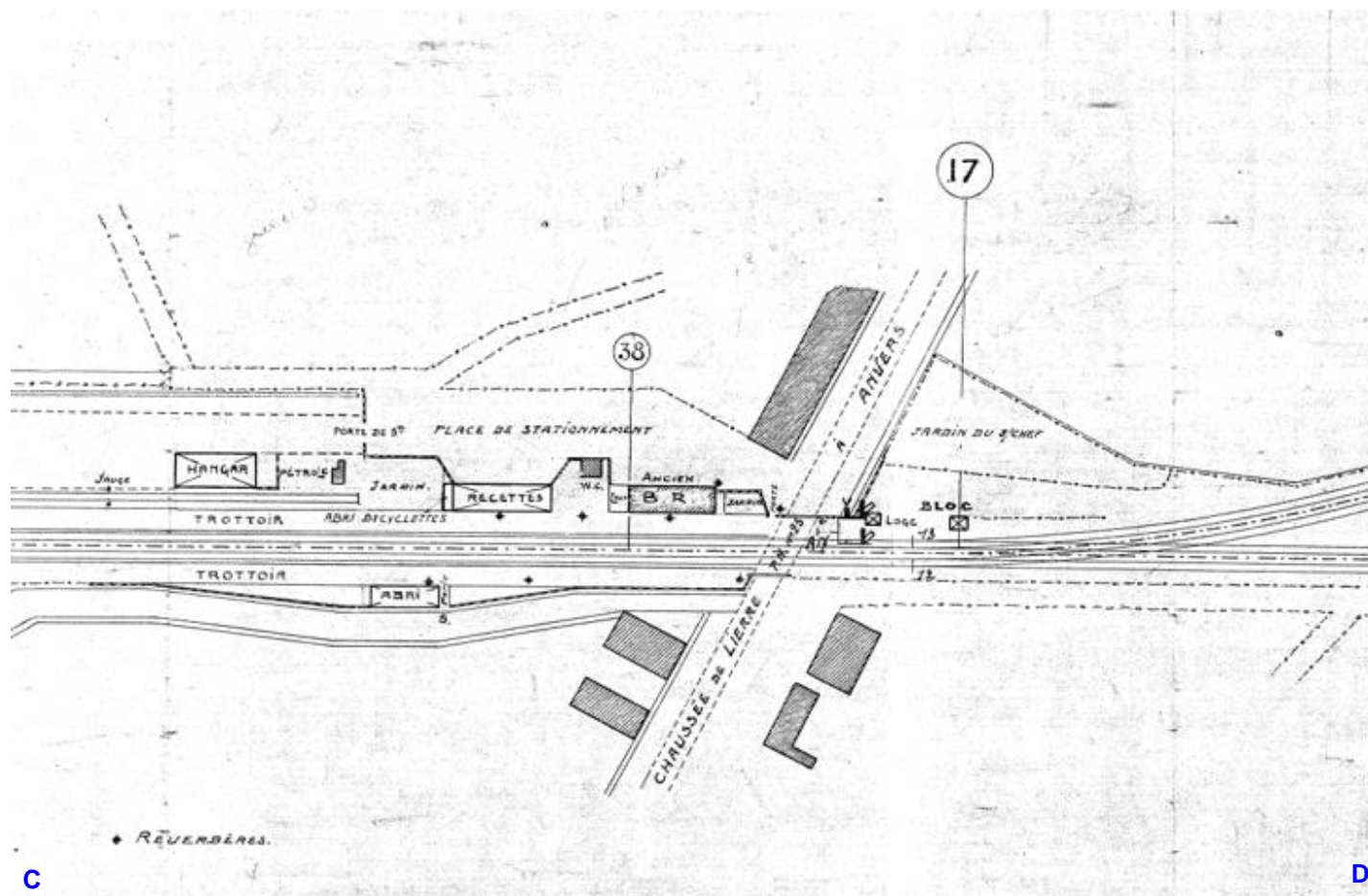
*De pijl duidt de richting aan waarin de foto op blz. I-16 genomen is.*



*Het stationemplacement van Oude-God in de jaren twintig.*

*Links = naar Mechelen en Brussel, resp. Kontich-Dorp en Boom, rechts = naar Antwerpen-Centraal en naar Luithagen en Antwerpen-Zuid.*

*In het midden: de hoofdsporen 1 en 2, de uitwijksporen 3 en 4 en de goederenkoer (sporen 5 en 6) met de laad- en loshelling ('rampe').*



*Het stationsemplacement van Oude-God in de jaren twintig.*

*Links = naar Mechelen en Brussel, resp. naar Kontich-Dorp en Boom, rechts = naar Antwerpen-Centraal  
en rechtsboven = naar Luithagen en Antwerpen-Zuid.*

*Bemerk de goederenloods (hangar), de perrons (trottoir), de schuilplaats (abri), de overweg en Blok 17. Het stationsgebouw wordt aangeduid met 'Ancien B.R.' en het gebouw met de wachtzaal of -zalen met 'Recettes'; vermoedelijk bevonden zich daar ook de loketten.*

*Documenten: NMBS Train World Heritage.*



*De rolbareel van de overweg met de Molenstraat, aan het zuidelijke uiteinde van het stationemplacement van Oude-God, kant Mechelen / Brussel en de blokpost (Blok 16 in de jaren twintig, voorheen waarschijnlijk Blok 13). Op de achtergrond is de Sint-Benedictuskerk zonder torenspits te zien. Rechts (niet zichtbaar op de foto) bevindt zich de vertakking van de lijn naar Kontich-Dorp en Boom én het aansluitingsspoor van de Stoommouterij en maalderij De Perel, de latere Antwerpse Mouterijen. Op de plaats waar op de foto het kasteeltje te zien is, bevindt zich nu het Sint-Jozefziekenhuis.*

*Zie ook het kaartje op blz. I-13 en de foto uit 1939, die ongeveer op dezelfde plaats genomen is, in hoofdstuk H op blz. H-25.*

*Foto (genomen tijdens of kort na WO I): 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.*



<b>Brief van 2 november 1873 van het Gemeentebestuur van Mortsel, gericht aan de Minister van Openbare werken, met het verzoek om het station Oude-God te vergroten</b>	
<p>Monsieur le Ministre des Travaux Publics à Bruxelles Conc. : Chemin de Fer de l'Etat, Station de Vieux-Dieu Nous prenons la respectueuse liberté d'appeler votre attention toute particulière sur la nécessité absolue d'agrandir la station de Vieux-Dieu, tant de ses voies de garage, de la cour de chargement en de déchargement que de les locaux. En effet, cette station, qui fait de nombreuses expéditions de pommes de terre et qui reçoit de grandes quantités de charbon, de pierres, de chaux et un très grand nombre de petites expéditions de marchandises diverses, peut à peine mettre simultanément une douzaine de wagons à la disposition du public. La cour de chargement et de déchargement est loin d'être assez spacieuse. L'acquisition qui pourrait se faire très facilement de quelques ares de terre et le prolongement d'une des voies de garage agrandirait cette cour suffisamment et notre gare se trouverait ainsi en rapport avec le mouvement qui s'y opère journellement. Quant au bâtiment de la station, il est urgent, très urgent de l'agrandir. En effet, quels ont les locaux :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Un bureau pour le chef de station</li><li>2) Un bureau pour les employés et les facteurs de la poste ; ces agents peuvent à peine s'y retourner, tellement cette place est petite. Il y fait réellement malsain ;</li><li>3) Un magasin au moins trois fois trop petit, car à peine peut-on y déposer quelques malles et autres colis bagages et marchandises.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>4) Les balles de houblon, qui y arrivent en assez grande quantité, ainsi que d'autres marchandises volumineuses doivent être déposées sous le hangar aux voyageurs où elles sont très souvent atteintes de la pluie, malgré les bâches qui ne peuvent couvrir la partie inférieure. Il est à remarquer que ce petit magasin doit contenir les divers ustensiles de la station. La lampisterie y est également établie. L'on ne saurait passer dans ce lieu sans heurter l'un ou l'autre objet.</li><li>5) Et enfin une seule et unique petite salle d'attente. Cette salle est incontestablement insuffisante pour le grand mouvement de voyageurs qu'il y a à cette station et ceux de ces derniers qui voyagent en 1<sup>ère</sup> classe et en 2<sup>ème</sup> classe, et dont le nombre est très élevé, s'y trouvent mêlés avec les 3<sup>ème</sup> classe. Il serait en conséquence désirable, convenable même, de nous gratifier d'une salle d'attente de 1<sup>ère</sup> classe et de 2<sup>ème</sup> classe, séparée de celle de la 3<sup>ème</sup> classe.</li></ol> <p>Deux annexes à ajouter au bâtiment actuel et qui pourraient se faire sans grands frais, remédieraient aux inconvénients signalés. Nous ajouterons que notre station dessert tant pour les services de la Poste et du Télégraphe que pour celui du chemin de fer, des communes très importantes, tels que Mortsel, Edegem, Wilryck, Hove, Borsbeek, Vremde, Wommelghem et une grande partie de Bouchout et de Berchem, ainsi que les forts 3, 4, te et 6. Nous aimons à croire, Monsieur le Ministre, que ces considérations suffiront pour vous décider à faire exécuter sans retard l'agrandissement de notre station, si nécessaire et tant désiré.</p> <p>Nous vous présentons, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.</p>

**Reizigersverkeer in Oude-God**

<b>Periode ↓ (diverse jaren tussen 1880 en 1965)</b>	<b>Aantal treinen bij vertrek in Oude-God + 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)</b>
<b>15 mei 1880 tot ...</b>	<b>26</b> naar Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Oost (°), Boom en Lier; + bijkomend <b>14</b> treinen van de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord (°) + een <b>30-tal</b> doorgaande (snel)treinen
<b>3 nov. 1893 tot 2 jan. 1894</b>	<b>25</b> naar Antwerpen-Oost, Antwerpen-Zuid, Boom, Dendermonde, Gent-Zuid, Kontich-Oost (°) en Lier; + bijkomend <b>29</b> treinen van de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord en van de lijn Antwerpen-Oost (°) – Kontich-Oost (°) – Lier – Turnhout + een <b>45-tal</b> doorgaande (snel)treinen
<b>1 mei 1914 tot 30 juni 1914</b>	<b>40</b> naar Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Zuid, Boom, Brussel-Noord (vanuit Antw.-Zuid), Dendermonde, Doornik, Gent-Zuid, Kontich-Kazernen, Lier, Puurs en Willebroek; er waren ook enkele treinen uit Antwerpen-Zuid die Oude-God als eindbestemming hadden en een aantal treinen in de richting van of komende van Boom, die niet in Oude-God stopten; + bijkomend <b>37</b> treinen van lijn 25 en van de lijn van Antwerpen-Centraal naar Lier en Turnhout die Antwerpen-Centraal als bestemming of herkomst hadden + <b>65</b> doorrijdende treinen, vooral bloktreinen (sneltreinen) en internationale treinen van de verbinding Amsterdam – Brussel – Parijs; in totaal passeerden <b>ong. 140</b> treinen per dag (ma-vrij) het station Oude-God, waarvan ongeveer de helft doorgaande treinen
<b>1 mei 1916 tot 30 sept. 1916</b>	<b>0</b>
<b>15 mei 1929 tot 5 okt. 1929</b>	<b>16</b> naar Aalst-Noord, Antwerpen-Zuid, Baasrode-Noord, Dendermonde en Gent-St.-Pieters; + bijkomend een <b>40-tal</b> treinen van de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord (lijn 25) en de lijn Antwerpen-Centraal – Kontich-Kazernen – Lier + <b>6</b> treinen van/naar Gent-St.-Pieters en Kortrijk – Rijsel (Lille, F) die niet in Oude-God stopten + een <b>70-tal</b> doorrijdende treinen op lijn 25, vooral bloktreinen (sneltreinen) en internationale treinen van de verbinding Amsterdam – Brussel – Parijs; in totaal passeerden <b>ongeveer 130 à 140</b> treinen per (werk)dag het station Oude-God, waarvan ongeveer de helft doorgaande treinen; omdat lijn 25 slechts twee sporen en dus een beperkte capaciteit had én omdat er ook capaciteitsproblemen waren in het kopstation Antwerpen-Centraal, had men na WO I de beslissing genomen om voor de treinen van de lijn Oude-God – Kontich-Dorp – Boom het station Antwerpen-Zuid te kiezen als vertrek- en aankomststation in plaats van Antwerpen-Centraal; het aantal treinen op de lijn van Oude-God naar Boom lag lager dan vóór WO I en de vooroorlogse treinen van Antwerpen-Zuid over de fortenlijn naar Oude-God en Kontich-Kazernen en Lier reden niet meer
<b>Vanaf 1930</b>	<b>0</b> geen treinen meer met een reisweg die geheel of gedeeltelijk via de verdwenen spoorlijnen verliep

(°) Antwerpen-Oost = het latere Antwerpen-Centraal en Kontich-Oost = het latere Kontich-Kazernen

Vooraf in de jaren vóór WO I was er een bijzonder druk reizigersverkeer in Oude-God. Veel treinen gaven aansluiting vanuit Boom (en verder) en vanuit Antwerpen-Zuid met de treinen op de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord (en omgekeerd). Er waren slechts twee doorgaande sporen en bovendien was er naast het station, kant Antwerpen, een drukke bewaakte overweg met de Statielei / Liersesteenweg.

Men kan zich voorstellen hoe hectisch het er op bepaalde momenten van de dag aan toeging in de blokpost (Blok 14, later Blok 17) en in het station. Overstappende reizigers moesten de sporen kruisen onder toezicht van het stationspersoneel.

Vanaf 1930 eindigde de rol van Oude-God als overstapstation, door de sluiting van de baanvakken Oude-God – Kontich-Dorp en Oude-God – Luithagen (zie ook het hoofdstuk over het reizigersverkeer over de

### **Goederenverkeer in Oude-God**

Reeds in 1849 waren er in Oude-God twee wijksporen beschikbaar voor het laden en lossen van goederen. Later kwam er een volwaardige goederenkoer met een laad- en loshelling en een goederenloods.

Na de sluiting van het station Oude-God werden de goederenactiviteiten vanaf 31 juli 1933 verplaatst naar het nieuwe goederenstation Luithagen (zie hoofdstuk H). De nieuwe stopplaats Oude-God aan de Liersesteenweg (zie verder) beschikte overigens ook over een goederenkoer die op 16 augustus 1933 in dienst kwam.

Op 8 oktober 1939 werd de stopplaats Oude-God aan de Liersesteenweg gesloten, maar de goederenkoer bleef nog een aantal jaren in dienst. Om verwarring met de goederenkoeren te Luithagen (op de fortenslijn) en te Mortsel (op de lijn Antwerpen – Lier) te vermijden, kreeg de laad- en

verdwenen spoorlijnen). Door deze ingrijpende wijzigingen in het spoorwegnet ten zuiden van Antwerpen verminderde het aantal stoppende en voorbijrijdende treinen in Oude-God, maar het bleef er nog erg druk.

In een rapport van 1933 voor de Raad van Bestuur van de NMBS over de ingraving en de elektrificatie van lijn 25 vinden we informatie over de overwegen die gingen afgeschaft worden, onder meer de overweg in Oude-God met de Statielei / Liersesteenweg. Op een werkdag in januari 1933 moest men de overweg (met toen het nummer 25) tussen 9 en 21 uur 53 keer sluiten om treinen te laten passeren. Meestal ging het om een sluiting die minder dan 5 minuten duurde, maar in ongeveer 10 gevallen kruisten er treinen of kwamen er treinen kort na elkaar in dezelfde richting voorbij, waardoor de overweg tussen de 5 en de 10 minuten gesloten was voor het wegverkeer.

losplaats aan de Liersesteenweg de naam 'Mortsel-Dorp'. De goederenkoer bleef in dienst tot 31 juli 1946.

De Stoommouterij en Maalderij De Perel / Malterie et Meunerie à vapeur La Perle - J. Huybrechts had vanaf 1913 een eigen aansluitingsspoor dat verbonden was met de goederenkoer van Oude-God. In 1925 wijzigde de naam van de firma in Antwerpsche Mouterijen en Maalderijen / Malteries et Meuneries Anversoises. Het aansluitingsspoor werd vooral gebruikt voor de aanvoer van gerst in gesloten wagens, o.a. vanuit de haven van Antwerpen.

Nadat de werkzaamheden voor de ingraving en de elektrificatie van de hoofdlijn (lijn 25) waren aangevat, werd beslist om een nieuw aansluitingsspoor aan te leggen en dit te verbinden met het goederenstation van Luithagen (zie hoofdstuk H, blz. H-18).



Foto Jules Putcuyp, verzameling Mortsele Heemkundige Kring

*Een prachtige foto van de goederenkoer (laad- en losplaats) van Oude-God in de jaren twintig. Een kolenboer heeft een goederenwagon met kolen gelost en de kolen in zakken gedaan. De paarden staan klaar om met de zwaar geladen kar te vertrekken. Bemerkt de goederenloods en helemaal achteraan links het Café de la Station. Over een van de sporen van de koer bevindt zich een laadmal om een goederenwagen niet té hoog of té breed te beladen.*

*Foto: Jules Putcuyp, verzameling Mortsele 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 nieuwe Oude-God van 1933 (het huidige Mortsel-Liersesteenweg) en het eveneens nieuwe Oude-God van 1939 (het huidige Mortsel-Oude-God)**

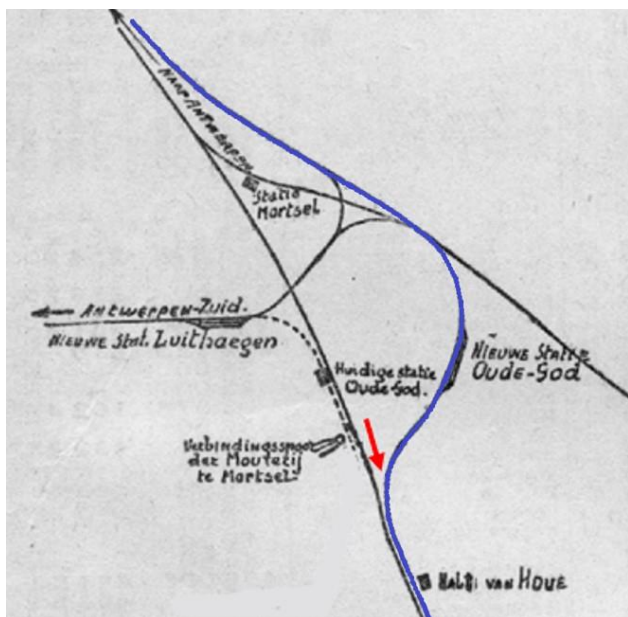
Hoewel dit onderwerp strikt genomen niets te maken heeft met de verdwenen lijnen, gaan we hier toch even verder op in. Door de ingraving en de elektrificatie van spoorlijn 25, werd het oude station Oude-God op 31 juli 1933 gesloten. Dezelfde dag kwam een nieuwe stopplaats Oude-God in dienst bij de brug van de Liersesteenweg, op de eveneens nieuwe verdubbelingslijn (de zgn. 'trage lijn') Antwerpen – Brussel. De inwoners van Mortsel protesteerden fel tegen deze verhuizing (zie ook het hoofdstuk over klachten en petities i.v.m. het reizigersverkeer in het interbellum). De afstand tussen het oude en het nieuwe Oude-God bedroeg bijna 1 km.

Uiteindelijk besliste men om op lijn 25 ook stoptreinen (omnibustreinen) in te leggen. Te Oude-God werd op de oorspronkelijke locatie op 8 oktober 1939 opnieuw een stopplaats in dienst genomen met de vroegere naam

Oude-God (vanaf 1969: Mortsel-Oude-God).

Het Oude-God aan de verdubbelingslijn, de latere lijn 27, werd gesloten voor het reizigersverkeer. Vanaf 30 september 1962 stopten er terug enkele treinen, nl. de laatste stoptrein uit Brussel en de eerste stoptrein uit Antwerpen (beide treinen reden over lijn 27, i.p.v. over lijn 25). De stopplaats droeg toen de naam Oude-God-Liersesteenweg. In 1976 werd de naam gewijzigd in Mortsel-Liersesteenweg. Nu stoppen er de S1-treinen tussen Antwerpen en Brussel, die overigens alle over lijn 27 rijden.

Wat betreft de lijnummers van de verdubbelingslijn Antwerpen – Brussel, de lijn Antwerpen – Lier en de verbindingsbogen van het spoorwegknooppunt Mortsel wordt verwezen naar hoofdstuk K, blz. K-20.



*Kaartje uit 1933, met het 'oude' Oude-God (aangeduid als 'huidige statie') en het 'nieuwe' Oude-God (aangeduid als 'nieuwe statie'). Het nieuwe Oude-God sloot in 1933; het werd later heropend met de naam Oude-God-Liersesteenweg en kreeg jaren later de huidige naam Mortsel-Liersesteenweg. Het 'oude' Oude-God kreeg in 1939 weer de naam Oude-God en jaren later de huidige naam Mortsel-Oude-God. In het 'nieuwe' Oude-God bevond zich van 1933 tot 1946 ook een goederenkoer die in 1939 de naam 'Mortsel-Dorp' kreeg.*

*De verdubbelingslijn (de zgn. 'trage lijn') Antwerpen – Brussel is **in het blauw weergegeven**. Het spoorwegknooppunt Mortsel is enkel schematisch weergegeven (zie hiervoor hoofdstukken J en K).*

*Bemerk ook de 'nieuwe statie' Luithagen op de fortenlijn, de 'statie Mortsel' op de lijn Antwerpen – Lier en het verbindingsspoor van Luithagen naar de Antwerpse Mouterijen.*

*De **rode pijl** op het linker kaartje duidt de richting aan waarin de foto (op de volgende blz.) van de splitsing van de lijn 25 en de nieuwe dubbelsporige verdubbelingslijn genomen is.*

*Document: uit een artikel in Gazet van Antwerpen van 17 februari 1933.*



*De splitsing van de spoorlijnen aan de grens van de gemeenten Hove en Mortsel, eind 1934 of begin 1935. Rechts lijn 25 met een werftrein en uiterst links de nieuwe 'trage lijn' (de latere lijn 27). De spoorwerkzaamheden bevinden zich in de eindfase; in het midden van de foto is nog een tijdelijk werkspoor zichtbaar. In de verte zie je vaag de betonnen boogbrug van het station Hove. De 'trage lijn' en de nieuwe stopplaats Oude-God aan de Liersesteenweg zijn reeds in dienst. Foto: verzameling Paul Pastiels.*

---

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



Verzameling Paul Jacops

*Een bloktrein Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord, gesleept door een stoomlocomotief type 60, 61 of 62 (een ex-Pruisische S10) rijdt door het station van Hove. De foto is genomen eind jaren twintig / begin jaren dertig. De aanleg van de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel (de latere lijn 27) is in volle gang. De nieuwe betonnen boogbrug, die op de foto van de vorige blz. op de achtergrond zichtbaar is, is bijna afgewerkt.  
Foto: verzameling Paul Jacops.*



Verzameling Jef Van Olmen



Verzameling Jef Van Olmen



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

*De aanleg van de 'trage lijn' (de latere lijn 27) in Mortsel, van de grens met Hove tot aan het spoorwegknooppunt van Mortsel, en de bouw van het nieuwe station Oude-God in 1932-1933.*

*Foto's: verzameling Jef Van Olmen en Mortselse Heemkundige Kring.*

*Omdat de reizigers het perron enkel vanuit het hoger gelegen station met een voetgangersbrug konden bereiken, koos men vermoedelijk om te besparen voor één (eiland)perron en één trap ...*





*Het nieuwe station Oude-God, kort voor de indienstneming in 1933.  
Foto: 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.*



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

*Nog twee foto's van het station Oude-God aan de 'trage lijn', de latere lijn 27.  
Links: de straatzijde van het station en rechts de spoorzijde (in de jaren zestig, toen als 'Oude-God-Liersesteenweg').  
Foto's: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.*



Verzameling Jef Van Olmen



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

*Hiernaast: twee foto's van een elektrisch motorstel type 1935 in Oude-God, genomen vanop de brug van de Statielei / Liersesteenweg over lijn 25.*

*Boven links: foto genomen in 1935 richting Mechelen, toen er geen station meer bestond op de oorspronkelijke locatie in Oude-God; het achterste van de twee dienstgebouwen is een blokpost.*

*Boven rechts: foto genomen na WO II richting Antwerpen, met de perrons van de nieuwe in 1939 geopende stopplaats Oude-God (vanaf 1969: Mortselse-Oude-God).*

*Hiernaast: het gebouwtje uit 1939 van de stopplaats Oude-God in de jaren zestig en de trap naar het perron richting Antwerpen-Centraal.  
Foto's: verzameling Jef Van Olmen en Mortselse Heemkundige Kring.*



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring



*Het gebouw van de huidige stopplaats Morsel-Oude-God werd in 1974 in gebruik genomen. In 2013 werden de loketten gesloten. Het gebouw wordt nu gebruikt als koffiebar, fietspunt, ... De sporen liggen in een tunnel onder het stationsplein tussen de Statielei en de Liersesteenweg. De perrons bevinden zich deels onder het stationsgebouw, deels in openlucht.  
Foto: Wikipedia.*