



**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**

**J. – DE VERBINDING VAN DE FORTENLIJN MET DE LIJNEN  
ANTWERPEN – BRUSSEL EN ANTWERPEN – LIER  
*incl. de drie barelen en de brug van de Krijgsbaan***

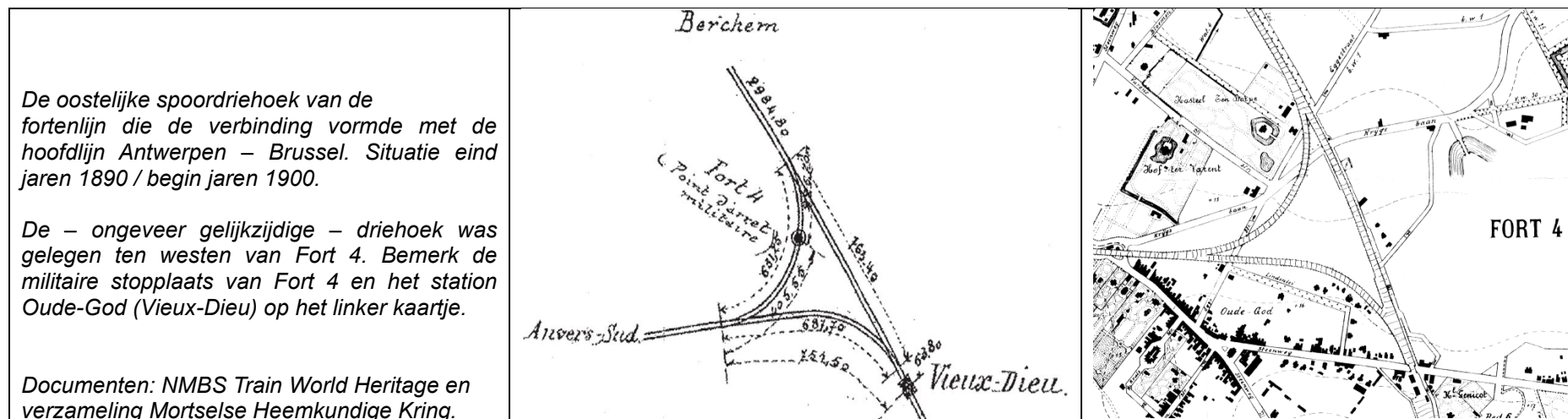
Research: PJ & JVO  
Redactie: JVO

- De verbinding van de fortentlijn met de lijnen Antwerpen – Brussel en Antwerpen – Lier (oostelijk uiteinde van de fortentlijn)
- Evolutie van de verbindingen van de fortentlijn met de lijnen Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord en Antwerpen-Centraal – Lier vóór WO I
- De nieuwe linker spoorboog tussen de vertakking Oost-Luithagen (Blok 6) en de vertakking Deurne (Blok 7), begin jaren dertig
- Evolutie van de reiwegen van de (goederen)treinen die van de fortentlijn naar het noorden van Antwerpen reden (H/T), van vóór WO I tot in de jaren dertig
- De rechter spoorboog tussen de vertakking Oost-Luithagen (Blok 6) en de vertakking Drabstraat
- Beelden van de opgebroken baanvakken van de vertakking Oost-Luithagen naar de vertakking Deurne en naar de vertakking Drabstraat
- De drie barelen en de brug van de Krijgsbaan
- De stopplaats Krijgsbaan en de tijdelijke stopplaats Mortsel-Deurnesteenweg

**De verbinding van de fortenlijn met de lijnen Antwerpen – Brussel en Antwerpen – Lier (oostelijk uiteinde van de fortenlijn)**

De fortenlijn was oorspronkelijk met de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord, de latere lijn 25, verbonden met een spoordriehoek. Goederentreinen die via de fortenlijn van Antwerpen-Zuid of -Kiel kwamen en naar het goederen- en rangeerstations Zurenborg en Austruweel en

andere bestemmingen ten noorden van Antwerpen reden (en omgekeerd), gebruikten de noordelijke verbingsboog van de spoordriehoek te Mortsel, die aansloot op de hoofdlijn (lijn 25) ter hoogte van het huidige Heideland (straat).



Wegens het drukke reizigers- én goederenverkeer op de hoofdlijn Antwerpen – Brussel moesten de treinen vanuit Antwerpen-Zuid heel dikwijls wachten, zodat het verkeer op de fortenlijn sterk gehinderd werd en de overwegen aan de spoordriehoek dikwijls voor lange tijd gesloten waren.

De problemen verergerden vanaf 1907, toen de spoorlijn van Antwerpen-Zuid naar Mechelen en Brussel via Waarloos in dienst kwam. Men besliste toen om bijna alle goederentreinen die via de hoofdlijn Antwerpen – Brussel (lijn 25) reden en die zowel Antwerpen-Zuid / Antwerpen-Kiel als het noorden van Antwerpen als bestemming of herkomst hadden, via de lijn van Waarloos om te leiden.

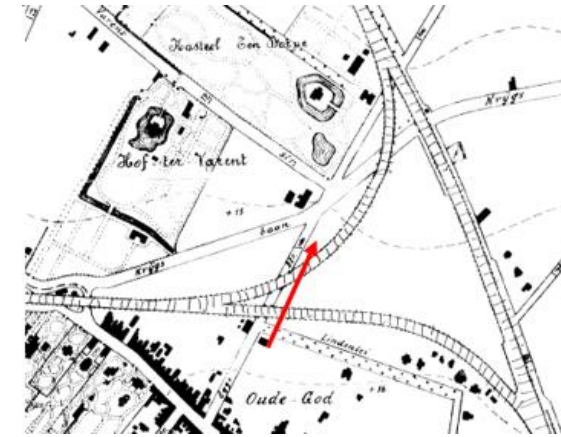
Zo kon men op lijn 25 capaciteit vrijmaken voor een intensievere reizigersdienst, meer bepaald voor een sneltreindienst met 'bloktreinen'.

Op 1 augustus 1908 kwamen de bloktreinen in dienst. De goederentreinen die langs Waarloos naar het noorden van Antwerpen reden, konden via het nieuwe spoorwegknooppunt van Wilrijk en de fortenlijn naar de spoordriehoek in Mortsel rijden (H/T), maar moesten vandaar echter opnieuw over een afstand van 1,3 km over de klassieke lijn tussen de reizigerstreinen rijden! Uit diverse inspectieverslagen blijkt dat deze toestand onhoudbaar was; op piekmomenten waren er (beide richtingen samen) meer dan 100 goederentreinen per dag die deze route volgden.

*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



Richting waarin de foto genomen is.

De duiventoren bestaat overigens nog steeds ...



Foto uit 1895 van de overweg(en) van de Eggestraat (toen Eggeweg) met de spoordriehoek die de fortенlijn verbond met de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord (lijn 25). Vooraan is de verbindingsboog te zien richting station Oude-God en verderop de verbindingsboog richting Berchem. Het gebouw op de achtergrond is de duiventoren uit 1854 van de vroegere hoeve Domen, nu Johannishoeve). Ter hoogte van die hoeve kruiste de Eggeweg de Krijgsbaan (die toen ten noorden van de fortенlijn gelegen was). Beide wegen kruisten vervolgens opnieuw de verbindingsboog in de richting van Berchem én lijn 25 met een eigen overweg. De vele overwegen en het groot aantal goederentreinen dat via de verbindingsboog van de fortенlijn richting Berchem reed, leidde tot lange wachttijden voor de (toen nog schaarse ...) weggebruikers! Bemerkt de eenvoudige schuifbalk waarmee de weg wordt afgesloten.

Foto's en kaartje: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.

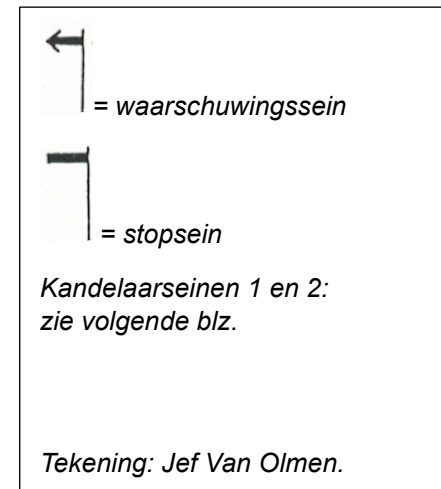
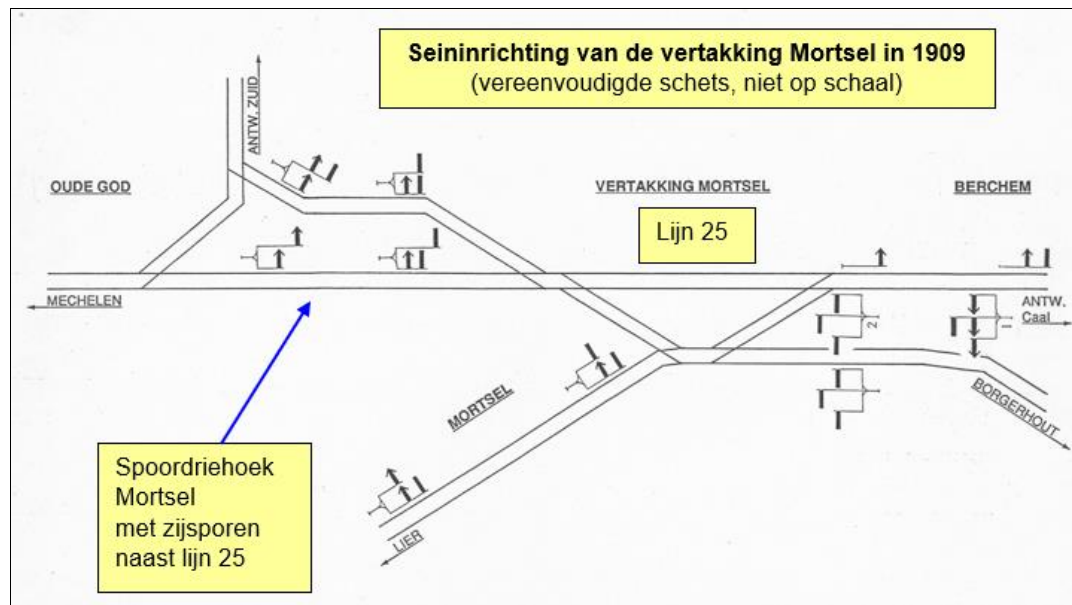
Men besliste om het noordelijke gedeelte van de spoordriehoek in Mortsel, met de aansluiting op lijn 25, te verschuiven naar de grens van de gemeenten Mortsel en Berchem.

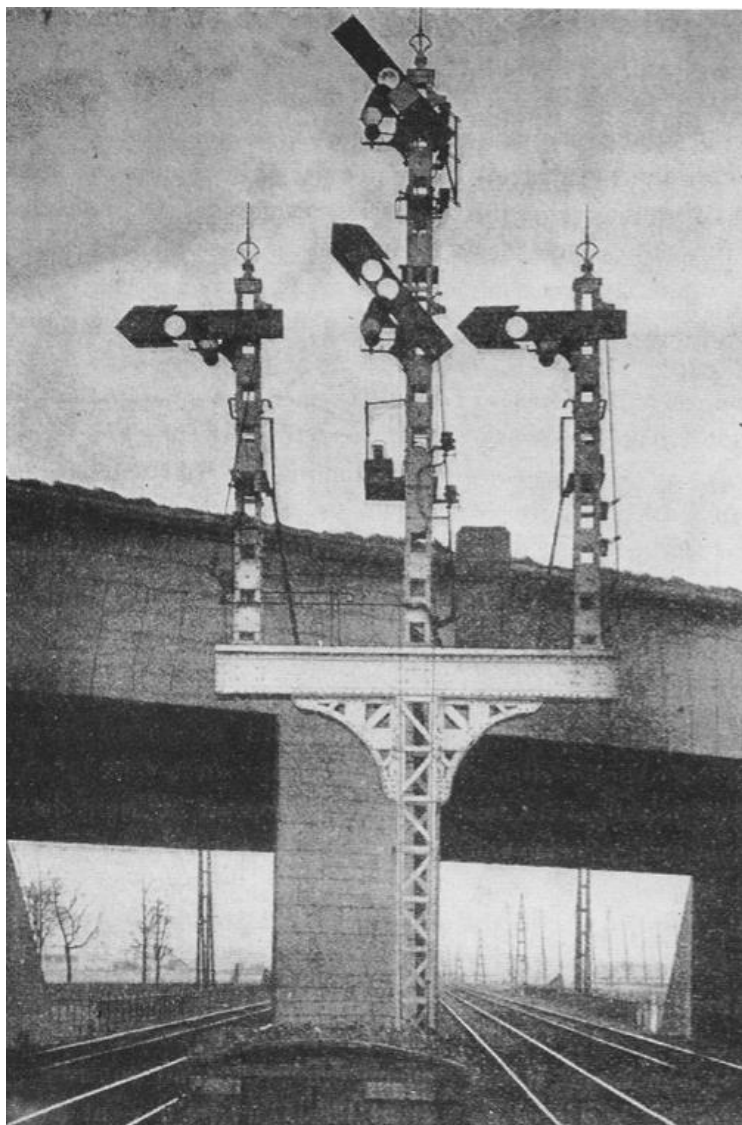
De goederentreinen moesten lijn 25 enkel nog kruisen, niet meer berijden. Langs lijn 25 kwamen er parallelle zijsporen ('voies latérales') waarop de goederentreinen konden wachten tot ze lijn 25 mochten/konden kruisen. Op 28 maart 1908 kwamen de nevenliggende sporen in dienst. Ze bevonden zich ter hoogte van de huidige Bloemenlei.

In de periode dat men de parellele sporen in Mortsel aanlegde, werd op de hoofdlijnen van het net van de Belgische Staatsspoorwegen een nieuw seinstelsel ingevoerd om de veiligheid en de toegelaten snelheid van de treinen te verhogen. De nieuwe seininrichting (van 1907) betekende:

- plaatsing van pijlvormige gele waarschuwingsseinen voorafgaand aan de stopseinen;
- invoering van een seinstelsel met twee standen (een horizontale stand en een 45°-stand van de seinarmen);
- nieuwe richtingsseinen aan vertakkingen, de zgn. kandelaarseinen die afzonderlijke seinpalen hadden voor alle mogelijke richtingen.

Het nieuwe seinstelsel werd door L. Weissenbruch (Ingénieur en Chef, Directeur du service des appareils de sécurité des chemins de fer de l'Etat Belge) beschreven in enkele nummers van het Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer. Toevallig is in het artikel in het nummer van juni 1909 een schema opgenomen van de nieuwe signalisatie – met een groot aantal kandelaarseinen – van 'la bifurcation de Mortsel', waarop onderstaande schets gebaseerd is.





*Het kandelaarsein aan de 'spoorwegpoort' van de vestinggordel in Berchem (zie het sein nr. 1 op de schets van de vorige blz.). Het sein staat links van het spoor van lijn 25 richting Mechelen.*

*Het sein heeft één stopseinarm van het plaatselijk bloksein en drie waarschuwingsseinarmen die het verderopliggend richtingssein met drie stopseinen van de vertakking Mortsel voorafgaan (zie het sein nr. 2 op de schets van de vorige blz.). De middelste (hoogste) seinpaal heeft betrekking op de hoofdlijn (lijn 25) en de lagere seinpalen op de lijn naar Lier (links) en de fortentlijn naar Antwerpen-Zuid (rechts). Het verderop gelegen richtingssein (sein nr. 2 op de schets) heeft eveneens één hoge en twee lagere seinpalen, elk met een stopseinarm. De treinen van lijn 25 mogen dit sein (sein nr. 2) met een hogere snelheid voorbijrijden dan de treinen naar Lier en Antwerpen-Zuid, die een afbuigend spoor nemen.*

*Wat de foto betreft: zowel de stopseinarm als de waarschuwingsseinarm op de middelste seinpaal van de kandelaar staan open: de doorrit op lijn 25 is toegelaten in Berchem én eveneens aan het verderop gelegen richtingssein van de vertakking Mortsel.*

*Na WO I werd het seinstelsel van 1907 gewijzigd en vereenvoudigd, waarbij het aantal waarschuwingsseinarmen op kandelaarseinen sterk gereduceerd werd. Meer informatie over het seinstelsel van 1907 en de wijzigingen die na WO I ingevoerd werden is te vinden in het tijdschrift **Rail-Revue nr. 23 van 1991**.*

*Zie: [https://www.tassignon.be/trains/PDF/RAIL-REVUE\\_23\\_jan91.pdf](https://www.tassignon.be/trains/PDF/RAIL-REVUE_23_jan91.pdf)*

*Foto: Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer, juni 1909.*

De toestand was echter verre van ideaal, omdat de goederentreinen van/naar de fortenlijn nog steeds lijn 25 moesten kruisen. Bovendien moesten de goederentreinen vanuit Lier (en verder) naar Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Kiel en omgekeerd nog altijd via Kontich-Kazernen en verder over het baanvak Kontich-Kazernen – Oude-God van lijn 25 rijden om daar de fortenlijn te bereiken.

Men besliste dan ook om de fortenlijn gedeeltelijk – vanaf de overweg met de Antwerpsestraat te Luithagen – op te hogen, met een brug over lijn 25 te leiden en met een nieuwe spoordriehoek aan te sluiten op de spoorlijn Antwerpen – Lier.

De werkzaamheden vorderden snel en de verbindingen met de lijn van Lier kwamen in dienst op 16 augustus, resp. 1 oktober 1912. De goederentreinen naar het noorden van Antwerpen en in de omgekeerde richting reden voortaan via de noordelijke verbingsboog van de nieuwe

driehoek en het station Mortsel naar Berchem en verder zonder lijn 25 nog gelijkgronds te moeten kruisen. De goederentreinen vanuit Lier konden voortaan de fortenlijn eveneens bereiken via de nieuwe driehoek.

De laatste goederentreinen verdwenen hierdoor van lijn 25 in het tijdsvenster dat de bloktreinen reden, behalve enkele lokale goederentreinen en extra treinen, zoals bv. een wekelijkse veetrein op woensdag en een bedieningstrein die tussen 15 juni en 31 augustus dagelijks in de namiddag reed van Muizen naar Kontich-Kazernen en terug voor de verzending van 'primeurs' (verse groenten en fruit) vanuit Duffel en St.-Katelijne-Waver.

De zijsporen naast lijn 25 tot aan de grens tussen Mortsel en Berchem verdwenen. Het zuidelijk gedeelte van de driehoek van Oude-God, de verbingsboog van de fortenlijn met lijn 25, richting station Oude-God, bleef behouden.

**Evolutie van de verbindingen van de fortelijnen met de lijnen Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord en Antwerpen-Centraal – Lier vóór WO I**



1906



1910



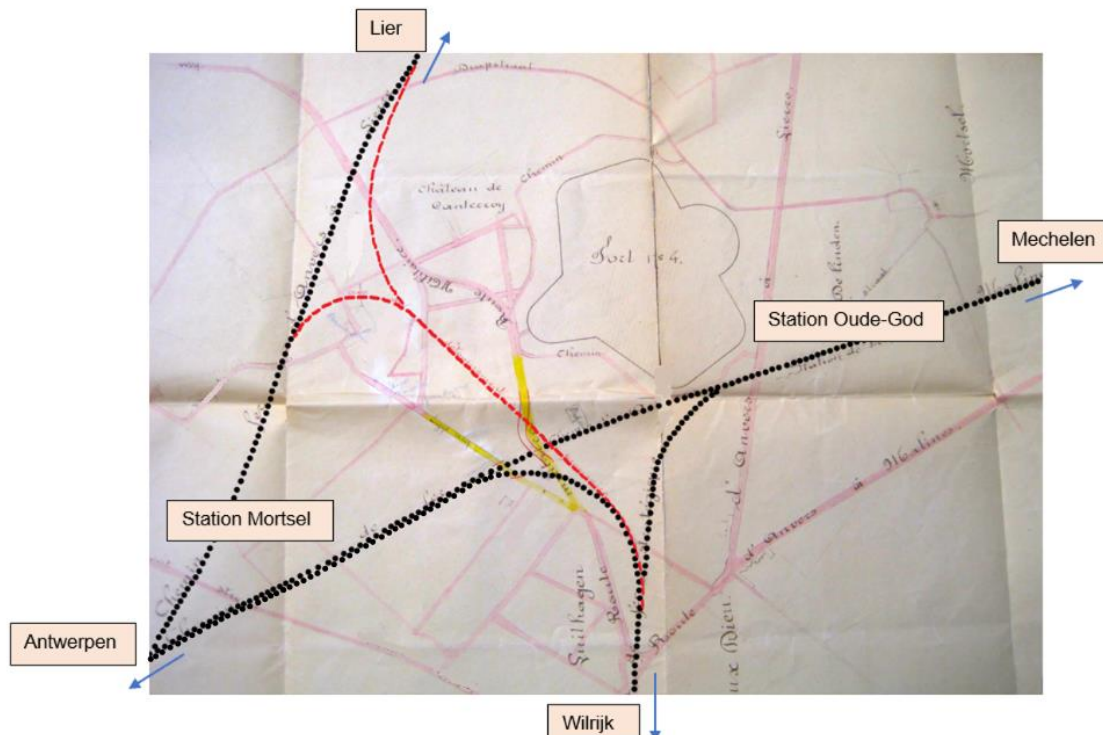
1912

Het spoorweganet rond Antwerpen in 1906, 1910 en 1912; - - - = uitsluitend goederenverkeer; PAM = Point d'Arrêt Militaire.

Bron: Jaarverslagen over de spoorwegen voorgelegd aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers; documenten: NMBS Train World Heritage.

Op de kaartjes is te zien dat de fortelijnen in 1906 nog met de hoofdlijn Antwerpen – Brussel (lijn 25) verbonden was door middel van een ongeveer gelijkzijdige spoordriehoek. In 1910 was de aansluiting van de noordelijke verbidingsboog van de driehoek met lijn 25 verschoven

richting Berchem. In 1912 was de aansluiting verdwenen en vervangen door een nieuwe spoordriehoek met de spoorlijn Antwerpen – Lier, het oostelijke uiteinde van de fortelijnen werd nu met een brug over lijn 25 geleid.



Document: verzameling Mortselse Heemkundige Kring (bewerkt).

Schets uit 1910 van de geplande ophoging van de fortlijn vanaf de overweg met de Antwerpsestraat, de bouw van een spoorbrug over lijn 25 en de aanleg van een nieuwe spoordriehoek die de fortlijn moest verbinden met de lijn Antwerpen – Lier. De nieuw aan te leggen sporen zijn aangeduid met rode stippellijnen. Gezien de nabijheid van Fort 4, in een zone waar militaire erfdienstbaarheden golden, moesten de militaire overheden eerst hun goedkeuring geven voor de tracéwijziging. De werkzaamheden waren voltooid in 1912. De linkse verbindingsboog van de oude driehoek met lijn 25 werd daarna opgebroken.

Op het kaartje is het nieuwe baanvak aangeduid als 'détournement provisoire'. Men hield er inderdaad rekening mee dat de spoordriehoek later opnieuw zou worden verplaatst, wanneer de nieuwe 'trage lijn' tussen Antwerpen en Brussel in dienst zou komen. Dat zou eerst jaren dertig gebeuren. Zie verder.

De rechtse, geel ingekleurde straat is de Krijgsbaan ('Route Militaire'). Deze weg lag toen tussen Luithagen en de lijn 25 ten noorden van de fortlijn (op het kaartje: links van de fortlijn) en kruiste de lijn 25 met een overweg. Eerst in de jaren dertig werd de Krijgsbaan verplaatst naar de rechterkant van de fortlijn en met een brug over de lijn 25 geleid (zie ook hoofdstuk G, blz. G-16 e.v.).

Nog vóór WO I werden plannen gemaakt om tussen Antwerpen en Brussel een nieuwe dubbelsporige lijn aan te leggen ten oosten van de bestaande lijn 25, een zgn. 'trage lijn' voor stoptreinen en goederentreinen. De oude hoofdlijn zou dan uitgebouwd worden tot een spoorlijn waarop enkel sneltreinen zouden rijden. Ten noordoosten van Morsel moest een spoorwegknooppunt ontstaan dat de fortlijn, de nieuwe 'trage lijn', de lijn

Antwerpen – Boom en de lijn Antwerpen – Lier met elkaar zou verbinden.

De plannen hielden bovendien de bouw in van een nieuwe ringlijn voor goederentreinen, tussen het geplande knooppunt Morsel en de haveninstallaties ten noorden van Antwerpen. De plannen, die elders in deze studie aan bod komen, werden gedeeltelijk gerealiseerd na WO I.



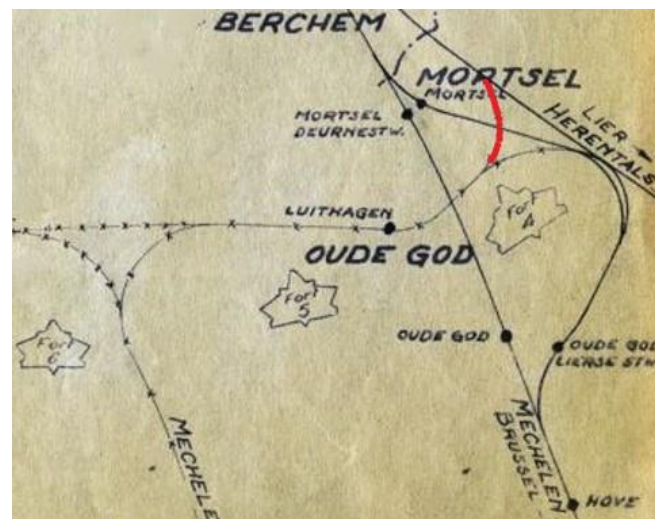
**De nieuwe linker spoorboog tussen de vertakking Oost-Luithagen (Blok 6) en de vertakking Deurne (Blok 7), begin jaren dertig**

Begin 1927 liet de NMBS weten dat de reeds vóór WO I geplande bouw van een tweede dubbelsporige lijn (de zgn. 'trage lijn') tussen Mechelen en Antwerpen én een spoorwegknooppunt op het grondgebied van Mortsel eindelijk zouden worden uitgevoerd.

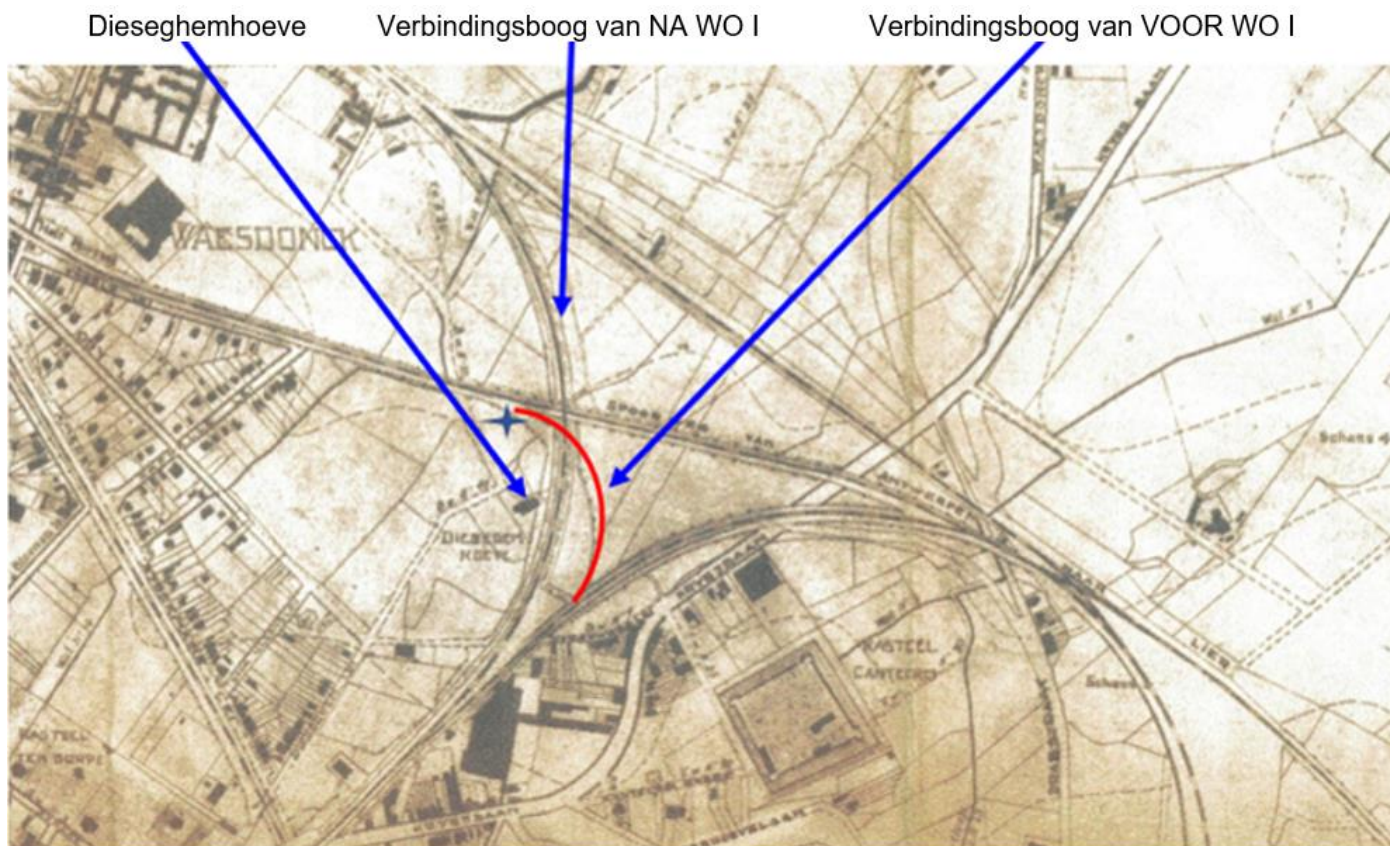
Deze werkzaamheden hadden ook te maken met de toekomstige elektrificatie van lijn 25. De elektrificatiewerkzaamheden konden maar eerst starten als de trage lijn in dienst was. Lijn 25 moest op het grondgebied van Mortsel lang buiten dienst gesteld worden om de sporen te verlagen, de overwegen te vervangen door bruggen en het oude (gelijkgrondse) station Oude-God te slopen. Bovendien moest de fortenlijn aansluiten op het nieuwe dubbelspoor. De noordelijke verbindingsboog

van de spoordriehoek die de fortenlijn sinds 1912 verbond met spoorlijn Lier – Antwerpen in de richting Mortsel werd opgebroken en vervangen door een nieuwe ruime boog naast de Dieseghemhoeve en met een brug over de lijn Antwerpen – Lier geleid werd om verderop aan te sluiten op het nieuwe dubbelspoor, niet ver van het vliegveld van Deurne (vertakking Deurne, Blok 7).

Vanaf juli 1933 reden alle treinen tussen Mechelen en Antwerpen (H/T) via het nieuwe dubbelspoor. Vermoedelijk kwam de nieuwe linker spoorboog van de fortenlijn toen (of zelfs iets vroeger) ook in dienst. De rechter verbindingsboog richting vertakking Drabstraat en Blok 19S (later Blok 10) bleef behouden.

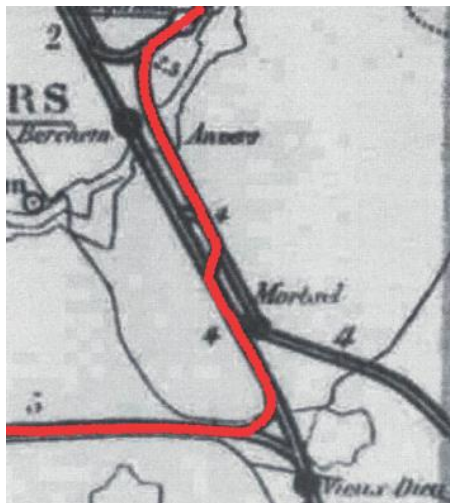


*De nieuwe verbindingsboog tussen de vertakking Oost-Luithagen (Blok 6) en de vertakking Deurne (Blok 7).  
Het kaartje links, met de schematische ligging van de spoorlijnen, toont de toestand in de jaren vijftig en het kaartje rechts de toestand in 1964.  
Documenten: NMBS Train World Heritage en verzameling D. Schoenborn.*

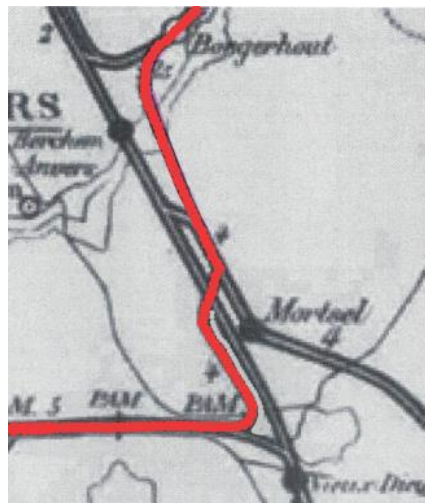


*De oude verbindingsboog van de fortentlijn met de lijn Antwerpen – Lier (toestand van vóór WO I) en de nieuwe verbindingsboog met de begin jaren dertig aangelegde 'trage lijn' Antwerpen – Brussel.  
Document: archief stad Mortsel.*

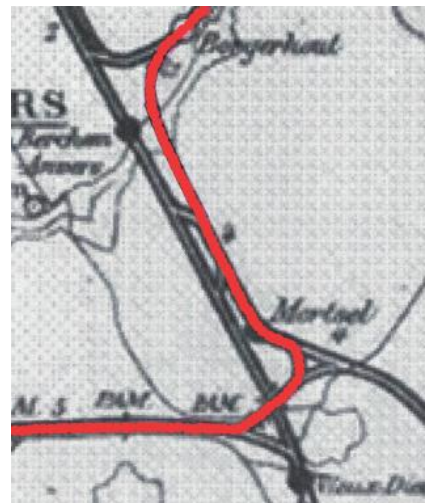
Evolutie van de reiswegen van de (goederen)treinen die van de fortенlijn naar het noorden van Antwerpen reden (H/T), van vóór WO I tot in de jaren dertig



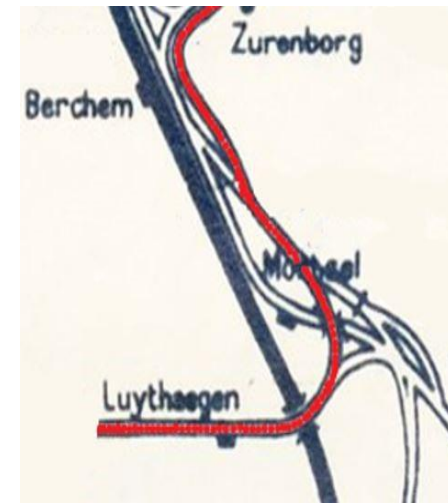
1906



1910

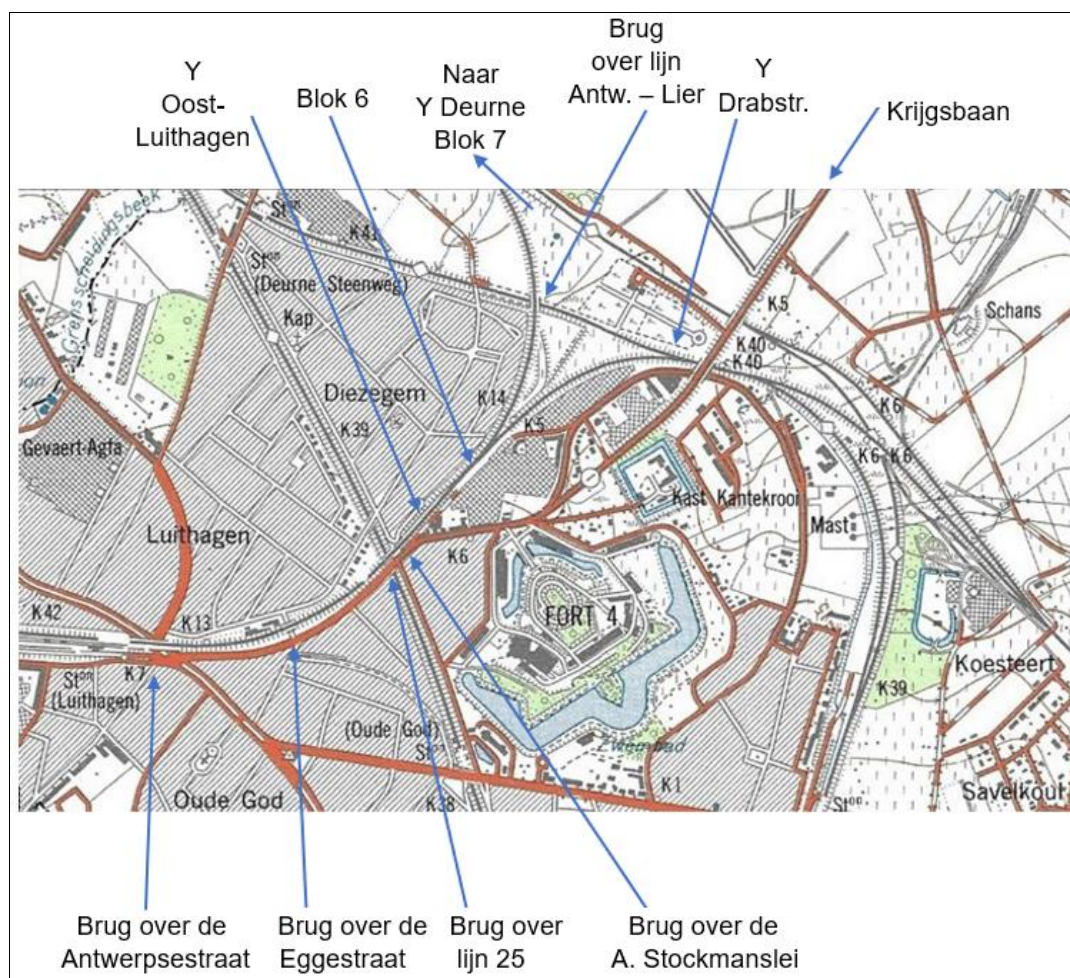


1912



1933

Tekeningen op basis van diverse kaartjes: Jef Van Olmen.



*Kaartje van het oostelijke uiteinde van de fortlijn in 1969*

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



Foto Georges Engelen, verzameling Frans Engelen

*De vertakking Oost-Luithagen met Blok 6. De fortentlijn buigt naar links af, richting vertakking Deurne (Blok 7); de recht doorgaande sporen leiden naar de vertakking Drabstraat (Blok 10 en Lier). Foto genomen in 1970, toen er al geen doorgaand spoorverkeer meer was over de hele fortentlijn.*

*Geregeld passeerde er nog wel tot oktober 1973 een lokale goederentrein die de laad- en losplaats Luithagen bediende. Het spoor uiterst rechts is het aansluitingsspoor van Roelants-Antverpia, dat toen ook al niet meer in dienst was. Achter de fotograaf bevindt zich het kandelaarsein dat te zien is op enkele foto's in hoofdstuk G. Foto: Georges Engelen, verzameling Frans Engelen.*



Foto Georges Engelen, verzameling Frans Engelen

Foto hierboven: de verbindingsboog tussen de vertakking Oost-Luithagen (Blok 6) en de vertakking Deurne (Blok 7). Het waarschuwingssein gaat het stopsein vooraf dat op de rechter foto te zien is. Even verder bevindt zich de brug over de lijn Antwerpen – Lier.

Foto hiernaast: de vertakking Deurne met Blok 7; hier was de fortenlijn verbonden met de verdubbelinglijn, de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel, rechts op de foto). Te zien is dat de sporen van de trage lijn afbuigden van de fortenlijn. Zie ook de volgende bladzijde. De kilometerpaal geeft de afstand aan vanaf Antwerpen-Zuid (15 km).

Foto's genomen in 1970 door Georges Engelen (verzameling Frans Engelen).

Zie ook de foto van de huidige toestand in hoofdstuk L, blz. L-18.



Foto Georges Engelen, verzameling Frans Engelen



Foto Max Delie

*Een dieseltreinstel TAR (Train Automoteur Rapide) van de SNCF, op weg van Amsterdam naar Brussel en Parijs, passeert Blok 7 en de vertakking Deurne. De foto werd genomen in 1953. De trein rijdt op de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel (toen lijn 27A/1). Achter de trein is het seinbord zichtbaar van het richtingssein van de vertakking. De pijl naar links is opgelicht (afbuiging richting spoorwegknooppunt Mortsel). De pijl naar boven duidt de hoofdrichting aan, in dit geval de fortenlijn richting Luithagen.*



Foto Max Delie

*Een diesellocomotief type 201 komt uit de richting Luithagen en nadert Blok 7 en de vertakking Deurne. De locomotief rijdt richting Berchem. Op de achtergrond rechts het stopsein dat ook op de rechter foto van blz. J-14 te zien is. Het sein staat open (90°, driestandenstelsel). De foto is genomen aan het begin van de jaren zestig en is (tot nu toe ...) de enige bekende foto van een trein op de fortenlijn tussen Wilrijk en de vertakking Deurne!*

*Beide foto's: Max Delie.*

In de jaren vijftig en tot aan de sluiting van de fortenlijn droeg deze het lijnnummer 27A. Het lijngedeelte van de verdubbelingslijn tussen de vertakking Deurne en de vertakking Liersesteenweg van het knooppunt Mortsel droeg het nummer 27A/1. Zie ook hoofdstuk K, vanaf blz. K-20.



*Drie TEE's op de vertakking Deurne, aan Blok 7, op de 'trage lijn' Antwerpen - Brussel.*

*Linksboven: een dieseltreinstel RGP (Rame à Grand Parcours) van de SNCF als TEE Ile de France Parijs – Brussel – Amsterdam), begin jaren zestig.*

*Rechtsboven: een dieseltreinstel van de NS of de SBB als TEE Edelweiss Amsterdam – Brussel – Zürich), begin jaren zestig.*

*Rechtsonder: een NMBS-locomotief type 150 met de TEE Ile de France, midden jaren zestig*

*Alle foto's: Max Delie.*



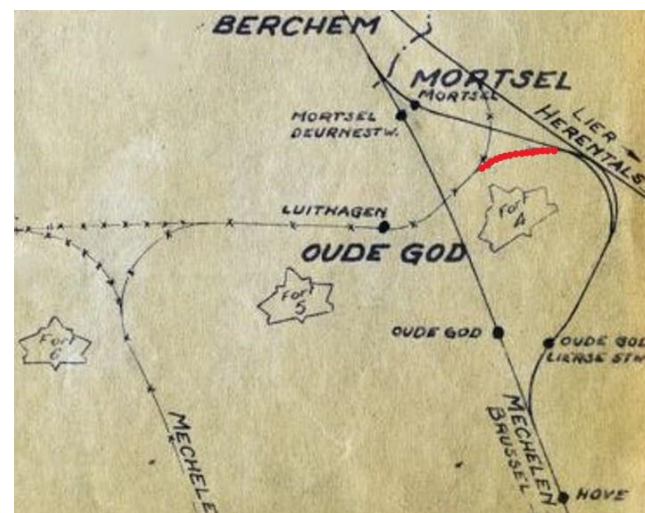
**De rechter spoorboog tussen de vertakking Oost-Luithagen (Blok 6) en de vertakking Drabstraat**

*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 Andries



*De rechter verbindingsboog van de spoordriehoek, met de aansluiting op de lijn Antwerpen – Lier (vertakking Drabstraat), in 1964. Kaartje: verzameling Dimitri Schoenborn.*

*Een diesellocomotief type 201, de latere reeks 59, komt met een goederentrein van de vertakking Oost-Luithagen en rijdt over de vertakking Drabstraat. De seinarm op de linker seinpaal staat open (stand 90°). De trein rijdt richting Lier. De foto is genomen vanop de brug van de Krijgsbaan op 18 juli 1958. Foto: Hugo Andries.*

*Op de achtergrond is de spoorberm van de linker verbindingsboog van de fortенlijn tussen de vertakking Oost-Luithagen en de vertakking Deurne goed zichtbaar.*



Foto Georges Engelen, verzameling Frans Engelen



Foto Georges Engelen, verzameling Frans Engelen

*De vertakking Drabstraat, waar de rechter verbindingsboog van de spoordriehoek aansloot op lijn Antwerpen – Lier. De bovenste foto is genomen vanop de brug van de Krijgsbaan, die op de foto hiernaast op de achtergrond zichtbaar is. Het kandelaarsein (richtingssein) heeft twee seinpalen: de linkse heeft betrekking op de richting Lier en de rechtse op de richting Kontich-Kazernen en Mechelen. De masten zijn even hoog, wat betekent dat er geen hoofdrichting is en dat voor beide richtingen dezelfde snelheid is toegelaten. Het is een driestandsein, d.w.z. dat de seinarmsen drie posities kunnen innemen: 0°, 45° en 90°.*

*Foto's genomen in 1970, toen er al geen doorgaand spoorverkeer meer was over de hele fortenlijn en de verbindingsboog al een tijdje niet meer in dienst was. Let de verroeste rails).*

*Foto's: Georges Engelen, verzameling Frans Engelen.*

**Beelden van de opgebroken baanvakken van de vertakking Oost-Luithagen naar de vertakking Deurne en naar de vertakking Drabstraat**

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



Foto Jef Van Olmen



Foto Jef Van Olmen

*De foto's op deze en de volgende bladzijde dateren van december 1977. Sommige sporen en seinen waren toen nog niet opgebroken.*

*De foto van loc 5179 met M1-rijtuigen (zie volgende bladzijde) is genomen vanop de toen nog intacte brug van de fortенlijn over de lijn Antwerpen – Lier.*

*De foto's onderaan, waarop o.a. een loc reeks 62 met M1-rijtuigen te zien is, tonen de spoorwegterreinen en -bermen waar zich nu het natuurgebied Klein Zwitserland bevindt.*

*Foto's: Jef Van Olmen.*



Foto Jef Van Olmen



Foto Jef Van Olmen



Foto Jef Van Olmen



Foto Jef Van Olmen

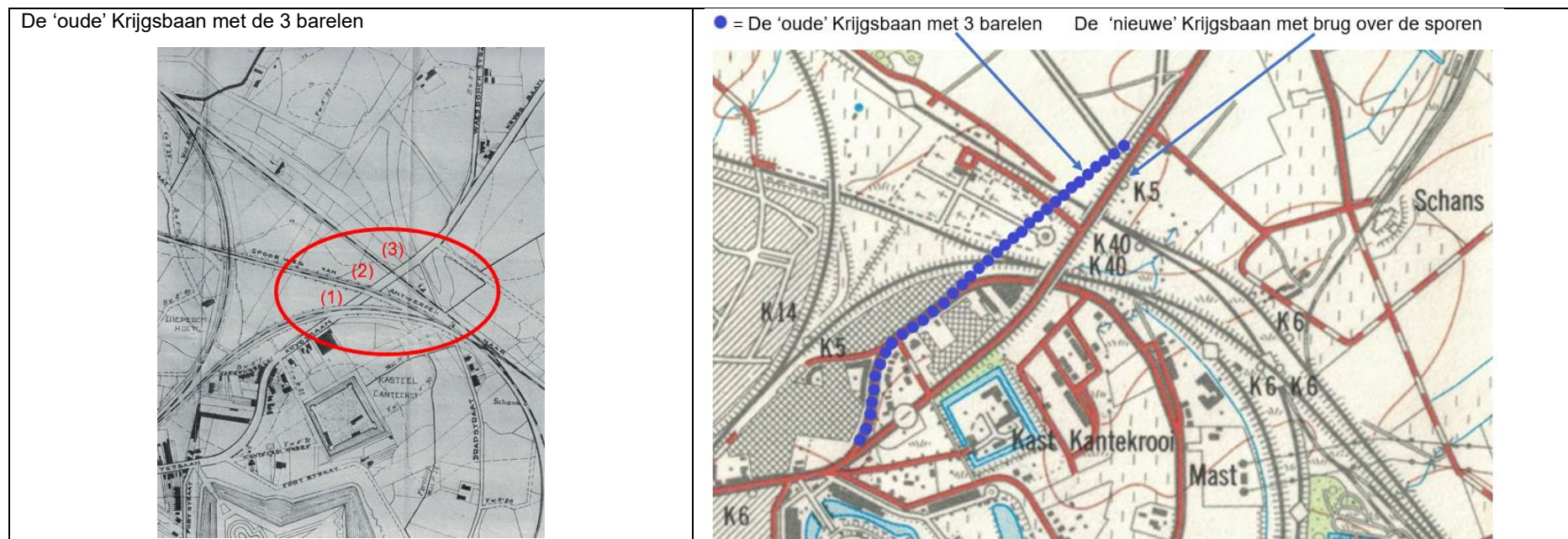
---

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

**De drie barenen en de brug van de Krijgsbaan**

Sedert de aanleg van de lijn Antwerpen – Lier kruiste de Krijgsbaan deze spoorlijn met een overweg nabij het gehucht Waesdonck, waar toen nog verscheidene landbouwbedrijven actief waren. Later kwam er een tweede overweg bij, na de indienstneming van de oostelijke verbindingsboog van de fortenlijn met de lijn naar Lier. Na de aanleg van het spoorwegknooppunt Mortsel en de ‘trage lijn’ Antwerpen-Brussel naast de luchthaven van Deurne (zie elders in dit hoofdstuk) werden de

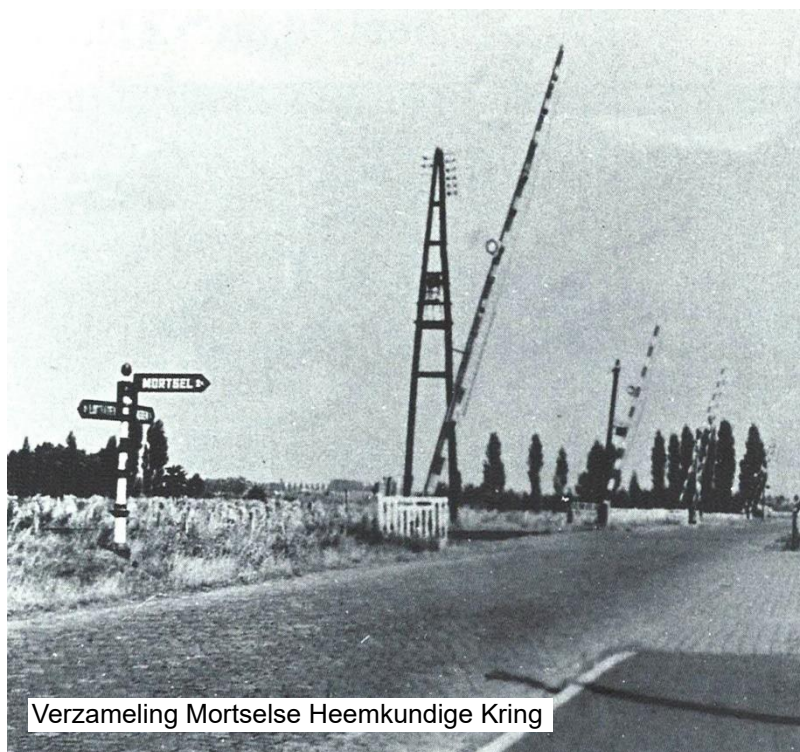
weggebruikers op de Krijgsbaan uiteindelijk geconfronteerd met drie kort na elkaar gelegen overwegen! Aan deze beroemde en beruchte ‘drie barenen’ werd het wegverkeer dikwijls lang opgehouden. Na WO II nam het wegverkeer snel toe en vormden de drie overwegen een steeds grotere bron van ergernis en tijdverlies. Men besliste om de Krijgsbaan (de huidige R11) gedeeltelijk te verplaatsen en de sporen te overbruggen. De brug van de Krijgsbaan werd in 1954 in gebruik genomen.



*Kaartje links: de drie overwegen van de 'oude' Krijgsbaan: (1) = met de verbindingsboog van vertakking Oost-Luithagen (Blok 6) naar vertakking Drabstraat, (2) = met de lijn Antwerpen – Lier en (3) = met de nieuwe 'trage lijn' Antwerpen – Brussel) langs de luchthaven van Deurne.*

*Kaartje rechts: de brug van de 'nieuwe' Krijgsbaan over de lijn Antwerpen – Lier en over de 'trage' lijn Antwerpen – Brussel.*

*Document links: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.*



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring



Verzameling Mortselse Heemkundige Kring

*De 'oude' Krijgsbaan met de 3 barelen; links: vóór WO II en rechts tijdens de bouw van de brug van de Krijgsbaan.*

*De naar rechts afbuigende straat is de Drabstraat, die ook overbrugd werd.*

*Foto's: verzameling Mortselse Heemkundige Kring.*

Opmerking: er is bewust voor gekozen om in dit hoofdstuk geen lijnummers te gebruiken, omdat deze in de loop der jaren gewijzigd werden. Zie hiervoor blz. K-20 e.v..

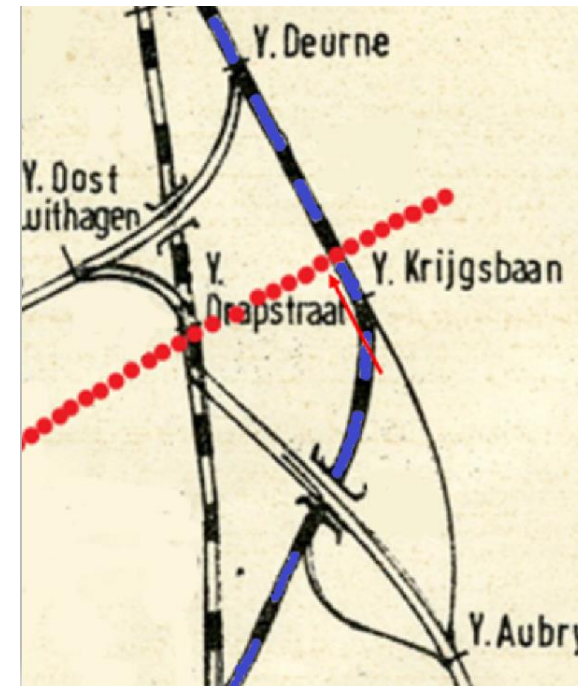


Foto van de brug van de 'nieuwe' Krijgsbaan over de 'trage lijn' Antwerpen – Brussel. Achter de brug zien we een van de 3 barenen (nr. (3) op blz. J-21). De foto is genomen kort vóór de indienstneming van brug in 1954.

Links bevond (en bevindt zich nog steeds) een tweede brug, over de lijn Antwerpen – Lier.

Vooraan bevindt zich de vertakking Krijgsbaan, de verbinding met de vertakking Aubry op de lijn naar Lier. Ter gelegenheid van de elektrificatie van de lijn werd het spoorwegknooppunt Mortsel ingrijpend gewijzigd (zie hoofdstuk K).

Foto: NMBS Train World Heritage.



● = 'Nieuwe' Krijgsbaan  
Blauw = de verdubbelingslijn Antwerpen - Brussel

Het pijltje duidt de richting aan  
waarin de foto genomen is

(op dit kaartje uit de jaren vijftig is de ligging van de spoorlijnen enkel schematisch weergegeven; de juiste schrijfwijze van de straatnaam is 'Drapstraat', niet 'Drapstraat')



*Zicht op twee van de drie barelen van de Krijgsbaan: vooraan de overweg met de lijn Antwerpen – Lier. Rechts de overweg met de verbindingsboog van de fortenslijn tussen de vertakking Oost-Luithagen (Blok 6) en de vertakking Drabstraat (zie (2) en (1) op blz. J-21) . Op de achtergrond zien we de in aanbouw zijnde 'nieuwe' Krijgsbaan. Het lichtsein op de voorgrond is een richtingssein: het bovenste seinbord geeft de richting aan door middel van lichtpijlen (naar boven = rechtdoor naar Lier; schuin rechts = afbuiging naar Mortsel-Liersesteenweg en Mechelen); dergelijke seinborden met pijlen worden overigens nu niet meer gebruikt. Op het onderste kleine bord kan met lichtcijfers eventueel een snelheidsbeperking worden aangegeven.*

*Foto (begin jaren vijftig): NMBS Train World Heritage.*





Foto Max Delie

*Een zicht op de locatie waar zich voorheen de drie barelen bevonden. De foto is genomen begin jaren zestig. Op de achtergrond zien we de brug van de Krijgsbaan en rechts de verbindingsboog van de fortенlijn komende van de vertakking Oost-Luithagen (Blok 6). Vóór de brug bevindt zich de vertakking Drabstraat (zie (2) en (1) op blz. J-21) en rechts het kandelaarsein met twee even hoge seinpalen, dat de vertakking beveiligt.*

*Zie ook de foto op blz. J-17. De trein is samengesteld uit M1-rijtuigen en wordt gesleept door een locomotief type 29.*

*Het lichtsein staat open (groen); de lichtpijl op het seinbord van het richtingssein wijst naar boven. De trein rijdt dus rechtdoor, naar Lier.*

*Foto: Max Delie.*



Foto Max Delie

*Foto genomen op dezelfde datum en dezelfde locatie als de foto op de voorgaande bladzijde.  
De Beneluxtrein, samengesteld uit twee 'Hondekoppes', komt uit Brussel en rijdt in de richting van Mortsel en Antwerpen-Centraal.  
Foto: Max Delie.*

---

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

**De stopplaats Krijgsbaan en de tijdelijke stopplaats Mortsel-Deurnesteenweg**

Strikt genomen hebben deze stopplaatsen niets te maken met de geschiedenis van de verdwenen spoorlijnen, maar we besteden er toch enige aandacht aan.

In de jaren dertig opende de NMBS op vele spoorlijnen extra stopplaatsen om te kunnen concurreren met de toen overal opduikende buslijnen. Zo besliste men om op de spoorlijn Antwerpen – Lier vier nieuwe onbewaakte stopplaatsen in dienst te nemen: 'Krijgsbaan' op het grondgebied Mortsel, en 'Liersche Baan', 'Vos' en 'Boschhoek' op het grondgebied Boechout.

De stopplaatsen werden geopend op 1 augustus 1932. Ze lagen bij overwegen en beschikten over een eenvoudig perronnetje. Er stopten uitsluitend lichte treinen, die waren samengesteld uit slechts enkele rijtuigen en in het spoorboekje waren aangeduid als 'T', 'TL' of 'TT'-treinen.

De stopplaats Krijgsbaan was eerst gelegen aan de middelste van de drie barelen (lijn Antwerpen – Lier), maar een jaar later, op 31 juli 1933, werd de stopplaats tijdelijk verplaatst naar de bareel op de nieuwe 'trage lijn' tussen Berchem en het knooppunt Mortsel. Reden was dat alle reizigerstreinen Antwerpen – Brussel door de ingraving en de elektrificatie van lijn 25 in Oude-God via het knooppunt Mortsel en het station Mortsel moesten rijden. Hierdoor kreeg het lijngedeelte Berchem – Mortsel –

knooppunt Mortsel zoveel treinverkeer te verwerken kreeg, dat men noodgedwongen de meeste treinen tussen Antwerpen en Lier (H/T) moest omleiden via het nieuwe verdubbelingslijn (de 'trage lijn').

Omdat deze treinen niet meer passeerden via het station Mortsel, opende men op de 'trage lijn' op 31 juli 1933 een nieuwe tijdelijke, bewaakte stopplaats Mortsel-Deurnesteenweg nabij de luchthaven, aan de Vosstraat (nabij de grens met Berchem. Niet de verwarren met Mortsel-Deurnesteenweg op de geëlektrificeerde lijn 25, geopend in 1939!).

Dit leidde tot enorme reizigersprotesten, vooral fabrieksarbeiders, die vanuit Mortsel-Deurnesteenweg een grote afstand te voet moesten afleggen om naar hun werk te gaan. Zie de bijdrage 'klachten en petitie's' in het hoofdstuk over het reizigersverkeer).

Na de indienstneming van de elektrische lijn 25 in 1935 reden de treinen Antwerpen – Lier opnieuw via Mortsel en sloot de tijdelijke stopplaats Mortsel-Deurnesteenweg. De stopplaats Krijgsbaan verhuisde weer naar haar oorspronkelijke locatie aan de drie barelen en bleef nog in dienst tot in 1942.



14		Anvers - Lierre (v a BOUCHGUT)										14	
K		500	504	T620	T622	502	T624	T626	T628	516	518	522	
		1-2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	
0	Anvers (Central) >D.	0.53	3.28	5.23	6.1	6.10	6.45	7.3	7.56	8.23	8.58	9.10	
2	Berchem (Anvers)		5.26	6.4		6.48	7.6	7.59			9.3		
-	Mortsel	Nl. 1											
4	Mortsel (Ch. Deurne)		5.29	6.7		6.51	7.9	8.2			9.7		
6	Krijgsbaan		5.31	6.9		6.53	7.11	8.4					
8	Liersche baan		5.34	6.12		6.56	7.14	8.7					
9	Bouchout	Nl. 9	5.36	6.14		6.58	7.16	8.9			9.14		
10	Vos		5.38	6.16		7.0	7.18	8.11					
11	Boschhoek		5.41	6.19		7.3	7.21	8.14					
15	Lierre >A.	Nl. 17	8.44	5.44	6.22	6.33	7.6	7.24	8.17	8.40	9.22	9.30	
		Lundi et le 28-IV Ne circule pas le 28-IV											
K		T	536	T632	T634	T636	T638	T	520	526			
		2-3	1-2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	
0	Anvers (Central) >D.	9.49	10.3	10.22	10.45	11.49	12.11	12.16	12.21	12.24	12.27	12.27	
2	Berchem (Anvers)	9.52	10.7	10.25	10.48	11.52	12.14	12.19	12.24	12.30	12.32	12.32	
-	Mortsel												
4	Mortsel (Ch. Deurne)	9.55	10.9	10.28	10.51	11.55	12.17	12.21	12.27			12.36	
6	Krijgsbaan	9.57	10.12	10.30	10.53	11.57	12.19	12.24	12.28				
8	Liersche baan	10.0	10.16	10.33	10.56	12.0	12.22	12.27	12.32				
9	Bouchout	10.2	10.19	10.35	10.58	12.2	12.24	12.29	12.34	12.40	12.43	12.43	
10	Vos	10.4	10.22	10.37	11.0	12.4	12.26	12.31	12.36				
11	Boschhoek	10.7	10.26	10.40	11.3	12.7	12.29	12.34	12.39				
15	Lierre >A.	10.10	10.30	10.43	11.6	12.10	12.32	12.37	12.42	12.48	12.51	12.51	
		Samedi											

Kaartje uit 1935 en uittreksel uit het spoorboekje, geldig van 3 februari tot 14 mei 1935, dus vóór de indienstneming van de elektrische lijn 25. Met vermelding van de stopplaatsen Mortsel-Deurnesteenweg (Mortsel Chaussée de Deurne) en Krijgsbaan.