



STUDIE OVER HET VROEGERE STATION ANTWERPEN-ZUID, DE VERDWENEN EN DE NIET GEREALISEERDE SPOORLIJNEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN

Paul Jacops & Jef Van Olmen



DE LIJN OUDE-GOD – BOOM

A. – BEKNOPTE GESCHIEDENIS VAN DE LIJN OUDE-GOD – BOOM, EEN BAANVAK VAN DE GEPLANEDE INTERNATIONALE SPOORLIJN VAN ANTWERPEN NAAR DOUAI

- De spoorweg van Antwerpen naar Douai: een moeizame start, niet-ingevulde hoge verwachtingen en een roemloos einde
- Korte beschrijving van de spoorlijn Oude-God – Boom en data van opening en opheffing van de lijn
- Lijnnummer(s)
- Kaartjes
- Bijlage: dienstorders van de Belgische Staatsspoorwegen m.b.t. de opening van het baanvak Oude-God – Boom van de 'lijn van Douai'

Schrijfwijze van de stationsnamen in dit hoofdstuk:

- Jaren vóór 1938: Contich, Edeghem, Reeth.
- Vanaf 1938: Kontich, Edegem, Reet.

*Research: Paul Jacops en Jef Van Olmen
Redactie: Jef Van Olmen*

Met dank aan NMBS Train World Heritage.

De spoorweg van Antwerpen naar Douai: een moeizame start, niet-inge vulde hoge verwachtingen en een roemloos einde

De haven van Antwerpen kende vanaf 1863, na het afkopen van de Scheldetol, een grote expansie. Hierdoor was er een dringende noodzaak voor meer spoorlijnen vanuit Antwerpen naar het hinterland, waaronder het industriegebied van Noord-Frankrijk.

Op 21 april 1864 ondertekende koning Leopold I een wet die toeliet om een concessie te verlenen voor de bouw van de spoorlijn van Antwerpen naar Doornik (Tournai), met verlenging tot de Franse grens richting Dowaaï (Douai) (1). Bij Koninklijk Besluit van 3 februari 1865 werd de concessie verleend aan een aantal personaliteiten, die in oktober van dat jaar samen met enkele andere aandeelhouders (2) de **Compagnie du Chemin de Fer d'Anvers à Tournai** oprichtten. In de statuten stond vermeld dat men de naam zou wijzigen in *Compagnie du Chemin de Fer International d'Anvers à Douai*, van zodra Frankrijk de toestemming zou verlenen om de spoorlijn te verlengen op Frans grondgebied.

De spoorlijn moest beginnen in het station van de Staatsspoorwegen in Antwerpen, het staatsspoor volgen tot de Brialmontomwalling van Antwerpen en vervolgens via Kontich, Boom, Malderen, Aalst en Zottegem in Doornik uitkomen en van daar verlengd worden tot aan de Franse grens op een nog te bepalen plaats.

Er waren twee verbindingen gepland tussen de nieuwe spoorlijn en reeds bestaande spoorlijnen van de Staat, nl. een verbinding tussen een nog nader te bepalen locatie tussen Malderen en Aalst en het bestaande station Denderleeuw en een verbinding tussen het geplande nieuwe station Contich-West op de lijn naar Boom (het latere Contich-Dorp) met het bestaande station Contich op de hoofdlijn Antwerpen – Brussel (het

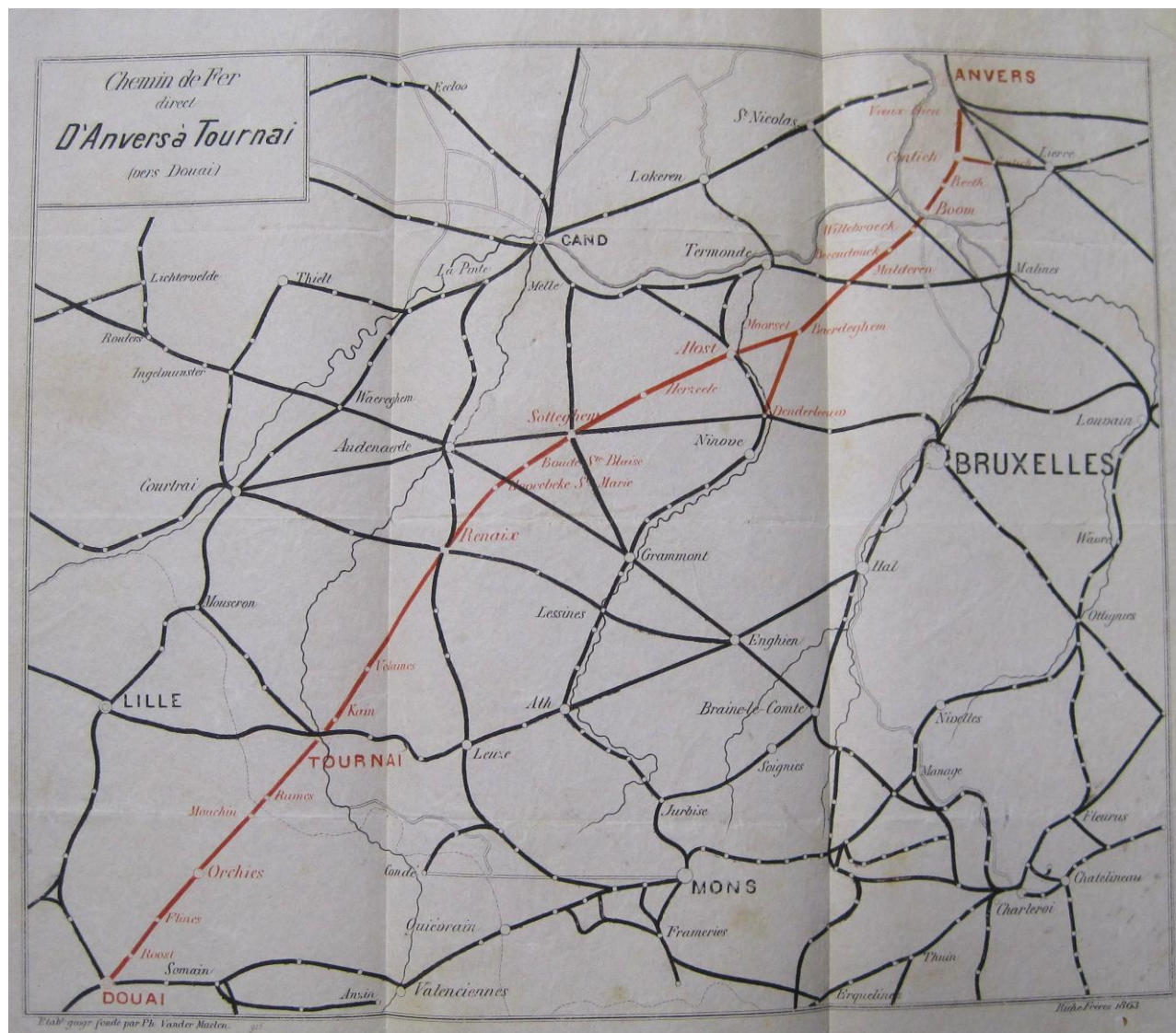
latere Contich-Kazernen). Toen de plannen voor de voorgestelde lijn naar Douai openbaar gemaakt werd, stuitte ze op diverse protesten en uitten vele gemeenten bezwaren, vooral gemeenten die op een eigen station gehoopt hadden en niet op het geplande tracé lagen.

Inmiddels waren er in België zoveel nieuwe spoorlijnen in concessie gegeven aan privémaatschappijen dat de Staat het overzicht dreigde te verliezen, niet in het minst door het lobbywerk van lokale politici om wijzigingen aan te brengen aan de tracés van de geplande spoorlijnen.

In 1868 besliste de regering om een adviescommissie op te richten voor de nog niet in uitvoering zijnde trajecten van de in concessie gegeven spoorlijnen. Alle concessiehouders moesten wachten tot de commissie haar evaluatiewerk had afgerond.

Ondertussen treuzelden de Fransen om hun toestemming te geven voor de verlenging van de spoorlijn naar Douai op hun grondgebied. Mogelijk vreesden ze dat de nieuwe spoorlijn de concurrentiepositie van de haven van Antwerpen zou versterken ten nadele van de Noord-Franse havens. Bovendien brak in 1870 de Frans-Duitse oorlog uit, die Frankrijk verloor en waardoor de ondertekening van de overeenkomst met België over de nieuwe spoorlijn werd uitgesteld. De overeenkomst werd eerst ondertekend in 1879. Nadien bleven de Fransen nog altijd tegenwerken, waardoor het oorspronkelijke plan voor een internationale spoorlijn tussen Antwerpen en Douai werd opgegeven. In 1883 werd nochtans een lijn geopend tussen Doornik en Douai via het grensstation Bachy, die echter nooit een belangrijke rol gespeeld heeft voor het goederenverkeer tussen Antwerpen en (Noord-)Frankrijk.

- (1) *Douai is een stad in het Franse Département du Nord, die zich op ongeveer 40 km ten zuiden van Kortrijk bevindt. In de 16de eeuw was Douai (Dowaai) een belangrijke stad in de Zuidelijk Nederlanden, die in 1667 onder Louis XIV werd ingenomen door Frankrijk.*
- (2) *P. Gillon, burgemeester van Sint-Joost-ten-Node, A. Peeters-Baertsoen, eigenaar uit Gent, H. de Brouckère, minister van Staat, H. Riche, aannemer van openbare werken en aandeelhouders van 'The Ashbury Railway Carriage and Iron Company Ltd.' uit Manchester.*



Kaart met het voorgestelde tracé van de spoorweg van Antwerpen naar Doornik en verder naar Douai. De kaart dateert van 1863, dus twee jaar vóór de toekenning van de concessie.

Let op het volgende:

- het voorgestelde beginpunt van de spoorweg was gelegen in Berchem;
- de zijlijn van het nieuwe station Contich (het latere Contich-Dorp) naar het bestaande station Contich aan de lijn Antwerpen-Brussel (het latere Contich-Kazernen) is aangeduid;
- de voorgestelde lijn liep van Boom via Malderen naar Aalst, met een zijlijn naar Denderleeuw;
- van Aalst naar Doornik liep de lijn via Zottegem en Ronse;
- het baanvak tussen Doornik en Douai via Orchies is aangeduid, hoewel de Belgische overheid geen concessie kon toekennen voor het lijngedeelte op Frans grondgebied.

Document: archief Stad Mortsel.

In de loop van 1868 wensten de aandeelhouders van de *Compagnie du Chemin de Fer d'Anvers à Tournai* hun concessie van de hand te doen. Ze hadden daartoe contact opgenomen met de *Société Anonyme des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut* van Simon Philippart (3), die besliste om de concessie van hen over te kopen.

De Belgische Staat had inmiddels echter beslist om de spoorlijnen van de meeste privémaatschappijen in België geleidelijk te nationaliseren. De exploitatie van de privélijnen betekende een toenemende concurrentie voor de lijnen van de Staat. Bovendien werd gevreesd voor buitenlandse inmenging in het beheer van de privébedrijven, die zeer schadelijk kon zijn voor de Belgische economische en militaire belangen. De 'terugkoop' van de privéspoorlijnen, waaronder deze van de Bassins Houillers, betekende een enorme financiële inspanning voor de Belgische Staat, die hiervoor zware leningen moest afsluiten.

Het Belgische spoorwegwet van de *Bassins Houillers*, geëxploiteerd door de *Société Générale d'Exploitation de Chemins de Fer*, werd samen met alle installaties en rollend materieel **door de Staat overgenomen door de Wet van 25 april 1870**. Deze werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 5 juni 1870 en trad in werking op 1 januari 1871. In totaal ging het om spoorlijnen met een totale lengte van 601 km (!).

De Wet voorzag bovendien ook de overname van een tiental aan de *Bassins Houillers* geconcedeerde spoorlijnen waarvan de bouw nog niet beëindigd of zelfs nog niet aangevat was. Een van deze spoorlijnen was deze van Antwerpen naar Doornik en de Franse grens richting Douai. Er werden bovendien ook elf nieuwe concessies verleend aan de Bassins Houillers, waaronder een zijlijn van de lijn vanuit Boom langs de Rupel

(*'s étendant le long de la rive droite du Rupel entre Rumpst et Niel ou Schelle*). Later werd met de Staat overeengekomen om deze lijn door te trekken naar Antwerpen-Zuid via Hemiksem en Hoboken.

Na de aanleg van al deze lijnen – een enorme uitdaging ! – zouden ze worden overgedragen aan de Staat. **De wet bepaalde namelijk dat de concessies van deze spoorlijnen enkel werden verstrekt voor de aanleg en de aflevering van de spoorlijn(en) aan de Staat, die daarna zelf zou instaan voor de exploitatie**. De concessiehouder ontving enkel een bedrag per aangelegde km tot het einde van de looptijd van de concessie. De einddatum van de concessie voor de lijn Oude-God – Boom en de verbindingsslijn tussen Contich-West en Contich (later Contich-Dorp en Contich-Kazernen) was 31 december 1965.

In de overeenkomst waren diverse artikels opgenomen met de eisen waaraan de spoorlijnen moesten beantwoorden. De baanvakken moesten enkelsporig zijn, maar de spoorbedding moest wél voldoende ruimte bieden voor de eventueel tweede spoor. Op bepaalde plaatsen (bv. nabij vertakkingen) moesten zijsporen worden aangelegd. Er werden ook eisen gesteld inzake boogstralen, seininrichting, overwegen, baanwachterswoningen, enz.

De 'terugkoop' van de concessies door de Staat kwam de in liquiditeitsproblemen verkerende bedrijven van Phillipart goed uit. Met de opbrengst kon Phillipart een apart spoorwegbouwbedrijf oprichten, de *Société de construction de chemins de fer* dat in opdracht van de Bassins Houillers de talrijke in de wet vermelde spoorlijnen zou bouwen en afwerken.

- (3) *Simon Philippart is een Belgische financier die een belangrijke rol gespeeld heeft bij de ontwikkeling van de spoor- en tramwegen in de 19de eeuw. Hij beheerde verschillende Belgische spoorwegmaatschappijen en had ook belangen in buitenlandse spoorbedrijven en financiële instellingen. De bedrijven van de 'Groupe Phillipart' werden doorlopend geconfronteerd met financiële problemen. Dat leidde tot het failliet van (o.a.) de Bassins Houillers in 1877.*

In 1876 werd beslist was om een voorlopig nieuw station op te richten in Antwerpen-Zuid én een ringspoorweg (de 'fortenlijn') te bouwen van Hoboken via Wilrijk naar Oude-God. De fortenlijn moest in Oude-God met een spoordriehoek aansluiten op de hoofdlijn Antwerpen – Brussel. Zie de hoofdstukken in deze studie, gewijd aan de fortenlijn en het station Oude-God.

De nieuwe lijn zou door de Staat worden aangelegd en mocht de geplande lijn naar Douai niet kruisen, zodat het geplande beginpunt van de lijn naar Douai in Berchem niet in aanmerking kwam. Het oorspronkelijke tracé moest dus worden gewijzigd. Bovendien moest rekening worden gehouden met een aantal bezwaren vanwege de militaire overheid. Uiteindelijk besliste men om de lijn naar Douai te laten beginnen ten zuiden van het station Oude-God, nabij de grens met de gemeente Hove.

De Wet van 25 april 1870 bevatte een artikel dat bepaalde dat het tracé van de nieuwe lijnen nog kon worden gewijzigd *afin d'éviter des doubles emplois*. Verwijzend naar dit artikel stelde Philippart voor niet alle baanvakken van het oorspronkelijk voorgestelde tracé van de lijn naar Douai aan te leggen. Volgens hem waren recentelijk al voldoende nieuwe spoorlijnen in dienst genomen in de regio Denderleeuw / Kortrijk / Zottegem / Ronse, die o.a. aangelegd en vervolgens uitgebaat werden door... de *Bassins Houillers*. Enkel twee nieuwe lijnen, tussen Antwerpen en Denderleeuw en tussen Ronse en Doornik, volstonden volgens hem om de verbinding naar Doornik tot stand te brengen.

De spoorlijn zou dus niet meer via Aalst passeren. Van zodra dit bekend werd, leidde de voorgestelde tracéwijziging tot grote protesten in het

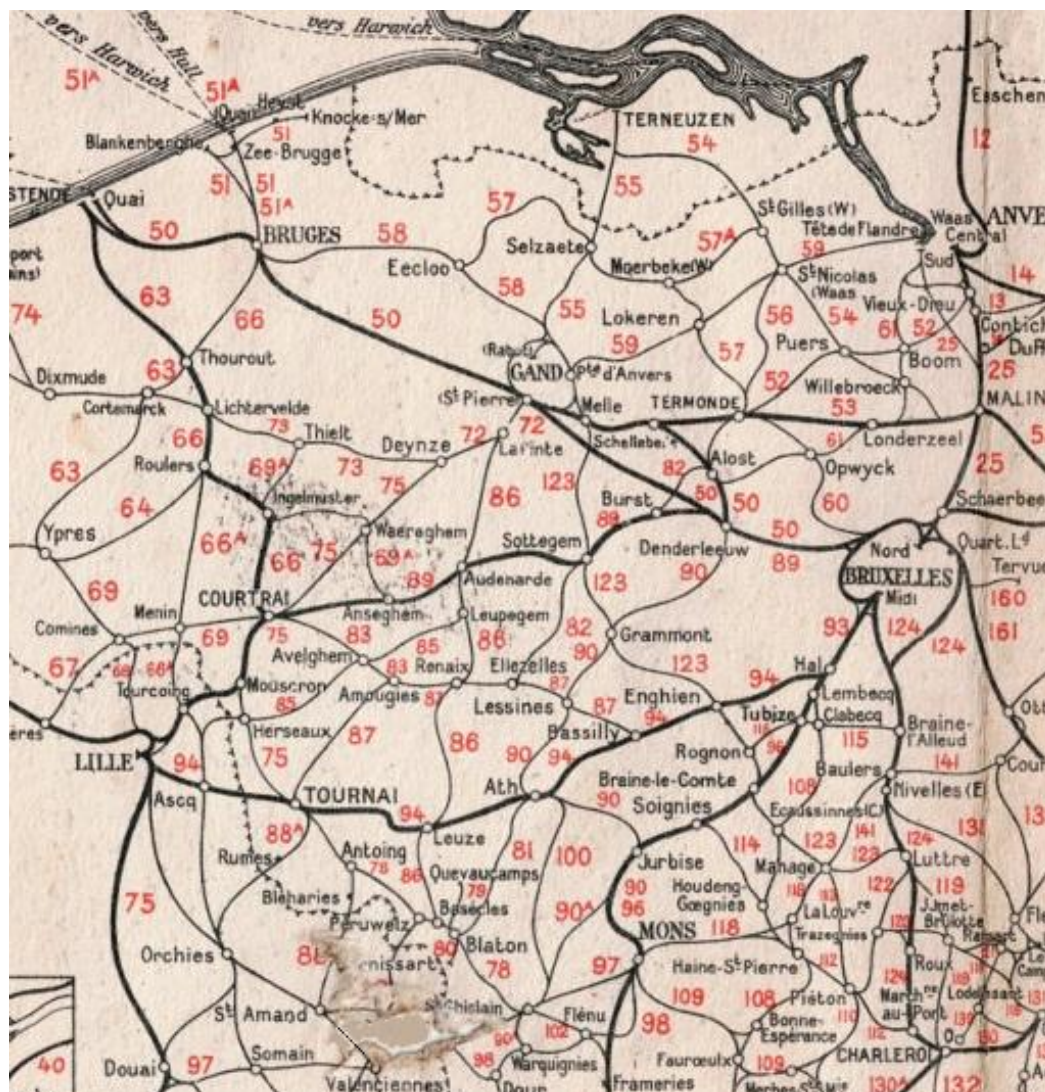
arrondissement Aalst. Men vreesde om de aansluiting op de nieuwe internationale spoorlijn naar Noord-Frankrijk te verliezen. Uiteindelijk verliep het definitieve tracé toch via Aalst, en werd een lijn Aalst – Burst aangelegd die een onderdeel vormde van de verbinding met Doornik via Zottegem en Ronse. Het definitieve tracé tussen Boom en Aalst liep via Willebroek, Londerzeel (niet via Malderen !) en Opwijk. Een verbinding met Denderleeuw is nooit gerealiseerd.

Hier het volledige tracé: Antwerpen-Borgerhout (nadien Antwerpen-Oost en later Antwerpen-Centraal) – Oude-God – Boom – Willebroek – Londerzeel (Londerzeel-Oost, later Londerzeel-West) – Opwijk – Aalst – Burst – Zottegem – Ronse – Doornik – Franse grens.

De spoorlijn heeft nooit een belangrijke rol gespeeld voor het internationale goederenvervoer tussen Antwerpen en (Noord-)Frankrijk, niettegenstaande de ontbrekende schakel, nl. het baanvak tussen Doornik en Douai (via Rumes, het grensstation Bachy en Orchies) er in 1883 uiteindelijk wel gekomen is. Het spoorverkeer naar (Noord-)Frankrijk liep ondertussen via andere, beter uitgebouwde, spoorlijnen en grenspunten.

In deze studie wordt niet verder ingegaan op het tracé en de geschiedenis van het gedeelte van de spoorlijn naar Douai ten zuiden van Boom. We verwijzen naar het boek ***Leireken (4) , de geschiedenis van de lijn Aalst – Antwerpen-Zuid over Opwijk, Londerzeel, Willebroek en Boom***, door Louis de Bondt en Philippe Callaert, uitg. De Bondt / Callaert, 2009. De auteurs van dit boek besteden o.a. veel aandacht aan het uiteindelijke tracé van de spoorlijn en aan het getwist over het al dan niet passeren langs Aalst, met verwijzing naar artikels in de lokale pers.

(4) De in de volksmond gebruikte bijnaam 'Leireken' kan gelden voor de baanvakken tussen Willebroek en Aalst, maar werd zeker nooit gebruikt voor het lijngedeelte van Willebroek naar Boom en verder richting Antwerpen.



Ter vergelijking: het spoorwegnet ten westen van de lijn Antwerpen – Brussel – Charleroi in 1929, met de volgende baanvakken die deel uitmaakten van de oorspronkelijke lijn van Antwerpen naar Douai (met de toen gebruikte lijnnummering):

- Antwerpen-Centraal – Oude-God (lijn 25);
- Oude-God – Boom (lijn 52);
- Boom – Willebroeck – Londerzeel – Opwijk – Aalst (lijn 61, het zgn. 'Leireken');
- Aalst – Burst (lijn 82);
- Burst – Zottegem (lijn 89);
- Zottegem – Ellezelles – Ronse (lijnen 82 en 87);
- Ronse – Amougies – Doornik (lijnen 83 en 87);
- Doornik – Rumes – Barchy – Orchies – Douai (lijn 88A).

Kaartje: uittreksel reisgids (spoorboekje), geldig van 15 mei 1929 tot 5 oktober 1929.

Zoals reeds aangehaald heeft de 'lijn van Douai' geen rol van betekenis gespeeld voor het internationale goederenvervoer per spoor tussen Antwerpen en Noord-Frankrijk. Op enkele baanvakken na heeft de lijn tussen Antwerpen en Douai bovendien ook maar een bescheiden plaatselijk reizigers- en goederenverkeer gekend.

Enkel het baanvak tussen Antwerpen en Boom via Contich (Contich-Ouest, later Contich-Dorp) heeft vóór en kort na de Eerste Wereldoorlog een vrij belangrijke rol gespeeld voor het reizigersverkeer, als onderdeel van de spoorverbinding tussen Antwerpen en Gent via Boom, Puurs en

Dendermonde. Zie de hoofdstukken in deze studie over het reizigersverkeer op de verdwenen spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen in de jaren vóór en na de Eerste Wereldoorlog.

De reizigersdienst is op bijna alle lijngedeelten al lang geleden opgeheven. Enkele lijngedeelten hebben daarna nog tot in de jaren zestig / zeventig een bescheiden rol gespeeld voor het lokale goederenverkeer per spoor. Op dit ogenblik (2026) zijn enkel de lijngedeelten tussen Aalst en Burst (de huidige lijn 82) en tussen Burst en Zottegem, een baanvak van de huidige lijn 89, nog in dienst.

Korte beschrijving van de spoorlijn Oude-God – Boom en data van opening en opheffing van de lijn

In 1873 begon de *Société de Construction* (zie hierboven) met de aanleg van het baanvak tussen Oude-God en Boom. Einde 1875 kon ze het lijngedeelte voor exploitatie overdragen aan de Staat, samen met de verbinding tussen Contich-West en Contich (later Contich-Dorp en Contich-Kazernen, --zie verder).

Beide baanvakken werden **voor het goederenverkeer opengesteld op 28 december 1875 en voor het reizigersverkeer op 23 januari 1876**. De betrokken Dienstorders (Ordres de Service) vind je achteraan in dit hoofdstuk.

Het baanvak tussen de vertakking naar Boom ten zuiden van het station Oude-God en het station Boom was 11,8 km lang. Er waren oorspronkelijk twee stations: Contich-West (Contich-Ouest), later hernoemd in Contich-Dorp (Contich-Village) en Reeth. In 1885 werd tussen Oude-God en Contich-Dorp de stopplaats Edeghem geopend en in 1934 tussen Contich-Dorp en Boom de stopplaats Boom-Krekelenberg. Deze stopplaats mag niet worden verward met de stopplaats Krekelenberg op lijn 52 die in 1973 geopend werd, toen de lijn Oude-God – Boom al lang niet meer bestond.

Aan de stations en stopplaatsen op de lijn Oude-God – Boom wordt in andere hoofdstukken aandacht besteed.

In Kontich was de lijn Oude-God – Boom door middel van een verbindingsboog verbonden met de 'lijn van Waarloos'. Er was ook een korte verbindingslijn tussen Contich-West (het latere Contich-Dorp) en Contich (het latere Contich-Kazernen, gelegen op de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord (lijn 25). Aan beide verbindingslijnen wordt een apart hoofdstukje gewijd.

Ten noorden van Boom werd het lijngedeelte tussen Oude-God en Contich-Dorp al **gesloten op 5 oktober 1930**, waarna de sporen werden uitgebrouwen. De lijngedeelten tussen Kontich-Kazernen en Kontich-Dorp en tussen Kontich-Dorp en Boom werden **gesloten op 5 oktober 1952**, waarna de sporen eveneens opgebroken werden. Enkel in Kontich-Dorp bleven de sporen liggen. De laad- en losplaats in Kontich-Dorp en het 'raccordement' van de betonfabriek De Meyer in Kontich werden nog bediend **tot in 1969**, via de verbindingsboog tussen de lijn van Waarloos en de lijn Kontich-Dorp – Boom (zie verder). De laatste lokale goederentrein moet einde 1969 gereden hebben, waarna ook de resterende sporen in Kontich-Dorp verwijderd werden.

Lijnnummer(s)

De lijn Oude-God – Boom heeft in de loop der jaren verschillende lijnnummers gehad. Hieronder de nummers zoals vermeld in de tabellen van de spoorboekjes (toen 'reisgidsen' genoemd) van 1880 tot 1950.

Jaar	Tabel / Lijn	Verbindingen, zoals vermeld in het spoorboekje
1880	5	Antwerpen-Oost – Oude-God – Kontich-West – Boom
1893	53	Antwerpen-Oost – Oude-God – Kontich-West – Boom – Puurs – Dendermonde – Gent-Zuid (het vroegere Gentse kopstation)
1914	52	Antwerpen-Centraal – Oude-God – Kontich-Dorp – Boom – Puurs – Dendermonde – Gent-Zuid (het vroegere Gentse kopstation)
1929	52	Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Zuid – Oude-God – Kontich-Dorp – Boom – Puurs – Dendermonde – Gent-St.-Pieters
1938	52	Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Zuid – Kontich-Molenstraat – Boom – Puurs – Dendermonde – Gent-St.-Pieters en Kontich-Kazernen – Kontich-Dorp – Boom
1943	62	Kontich-Kazernen – Kontich-Dorp – Boom – Bornem
1950	61	Kontich-Kazernen – Boom – Willebroek – Londerzeel-West – Aalst-Noord (deze tabel vermeldt ook de treinen van de verbinding Antwerpen-Zuid – Hoboken – Hemiksem – Boom – Willebroek – Londerzeel-West – Aalst-Noord)

De lijn (Antwerpen-Centraal –) Oude-God – Kontich-Dorp – Boom werd gedurende vele jaren in de spoorboekjes aangeduid met het nummer 52. Lijn 61 was de lijn Antwerpen-Zuid – Hoboken – Hemiksem – Boom – Willebroek – Londerzeel-West – Aalst-Noord.

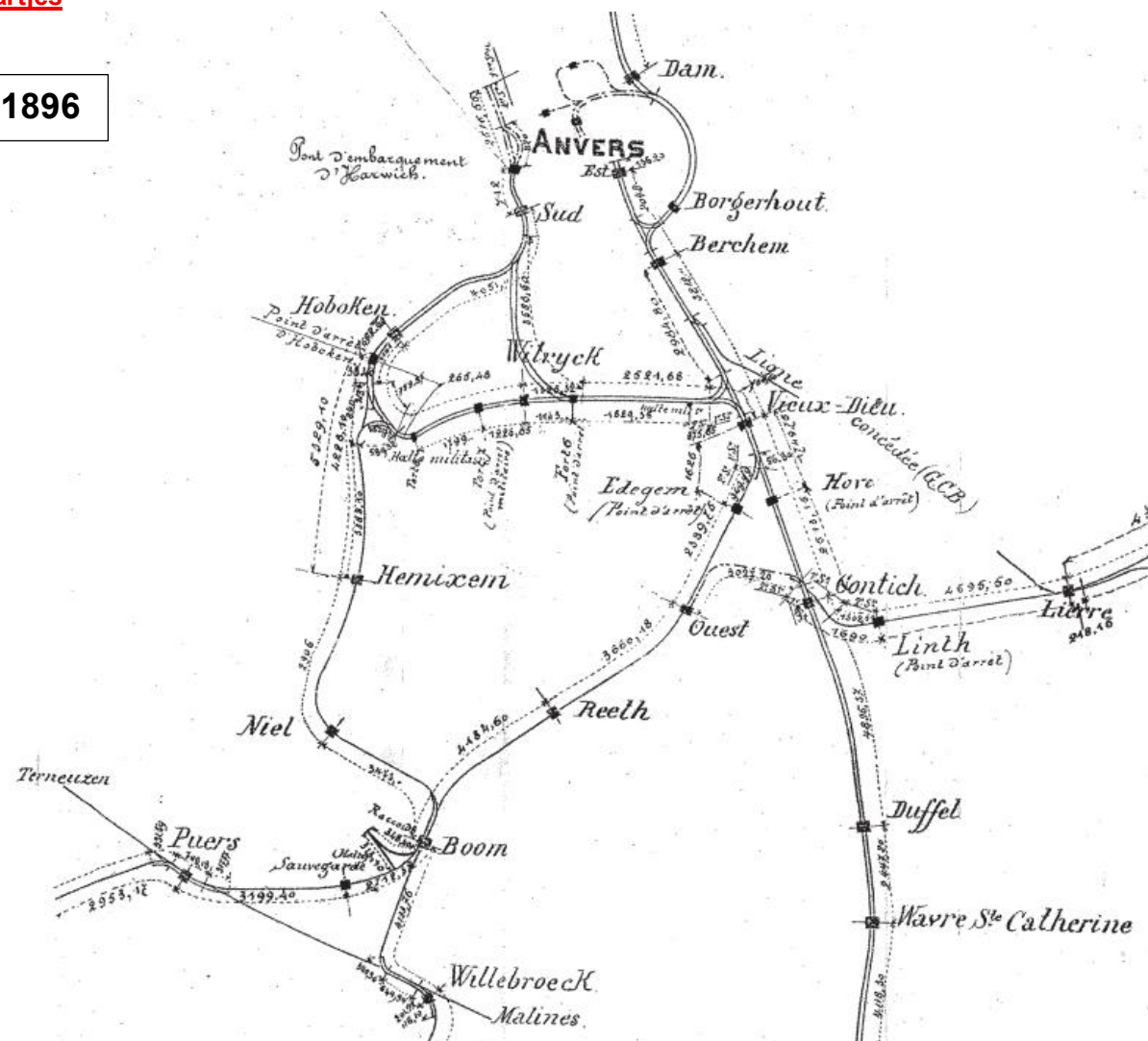
Eerst na de Tweede Wereldoorlog werd de verbinding Kontich-Kazernen – Kontich-Dorp – Boom opgenomen in de tabel van lijn 61. De tabel van lijn 52 werd voortaan voorbehouden voor de treinen Antwerpen-Zuid – Hoboken – Hemiksem – Boom – Puurs – Dendermonde – Gent-St.-Pieters.

In 1952 werd de reizigersdienst op lijn 61 opgeheven. Alleen lijn 52 bleef bestaan. De huidige lijn 52 is sterk ingekort; er rijden enkel treinen op de verbinding Antwerpen-Centraal naar Puurs via Antwerpen-Zuid en Boom.

Zie ook de kaartjes van 1929 en 1950 verderop en de hoofdstukken in deze studie, gewijd aan het reizigersverkeer op de verdwenen spoorlijnen.

Kaartjes

1896

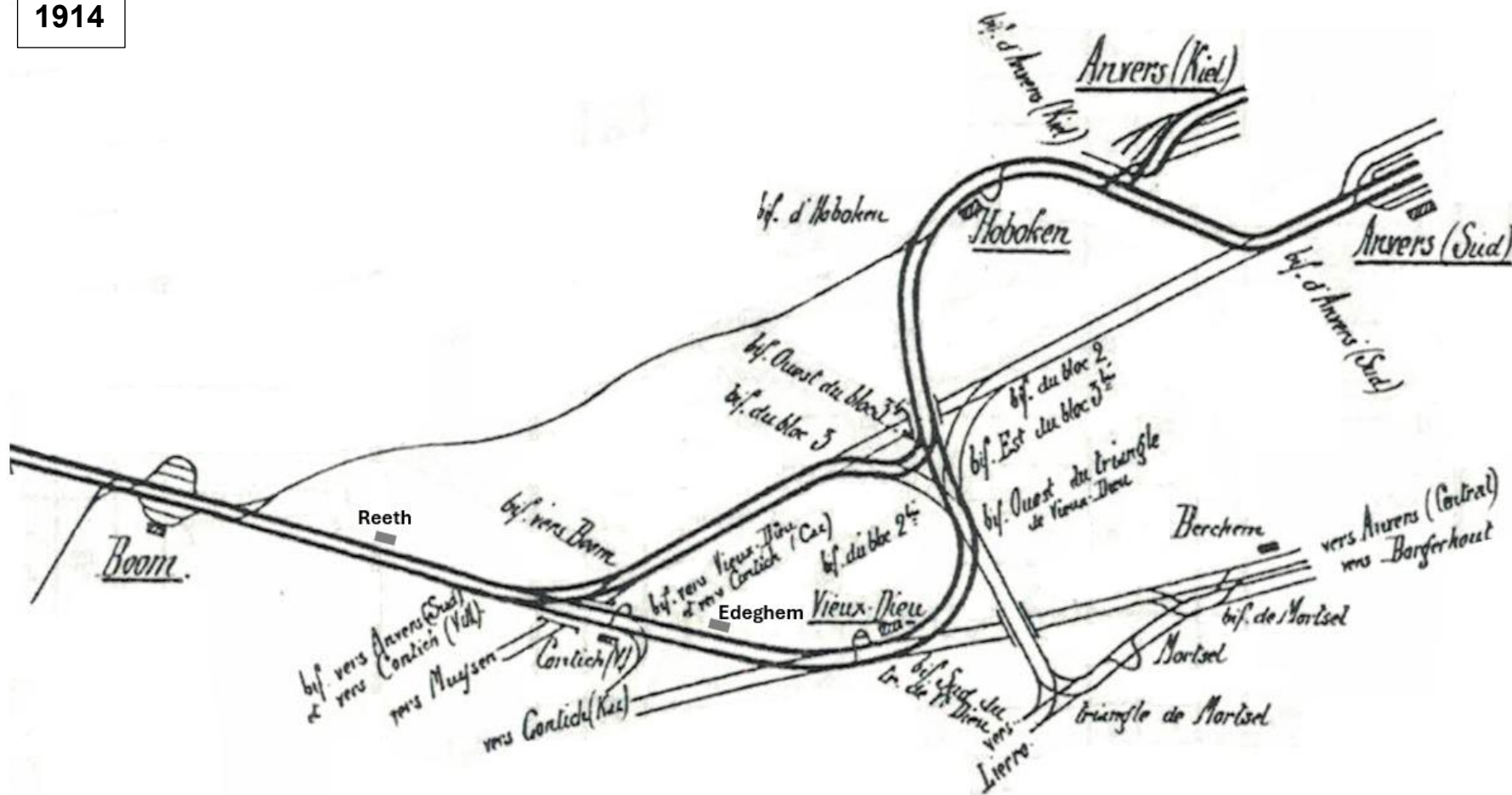


Het spoorwegnet ten zuiden van Antwerpen, inclusief de lijn Oude-God – Boom, in 1896.

Alleen de hoofdlijn Antwerpen – Brussel, de fortlijn Hoboken – Oude-God en het baanvak Antwerpen-Zuid – knooppunt Wilrijk van de toekomstige lijn van Waarloos waren toen dubbelsporig.

Document: NMBS Train World Heritage.

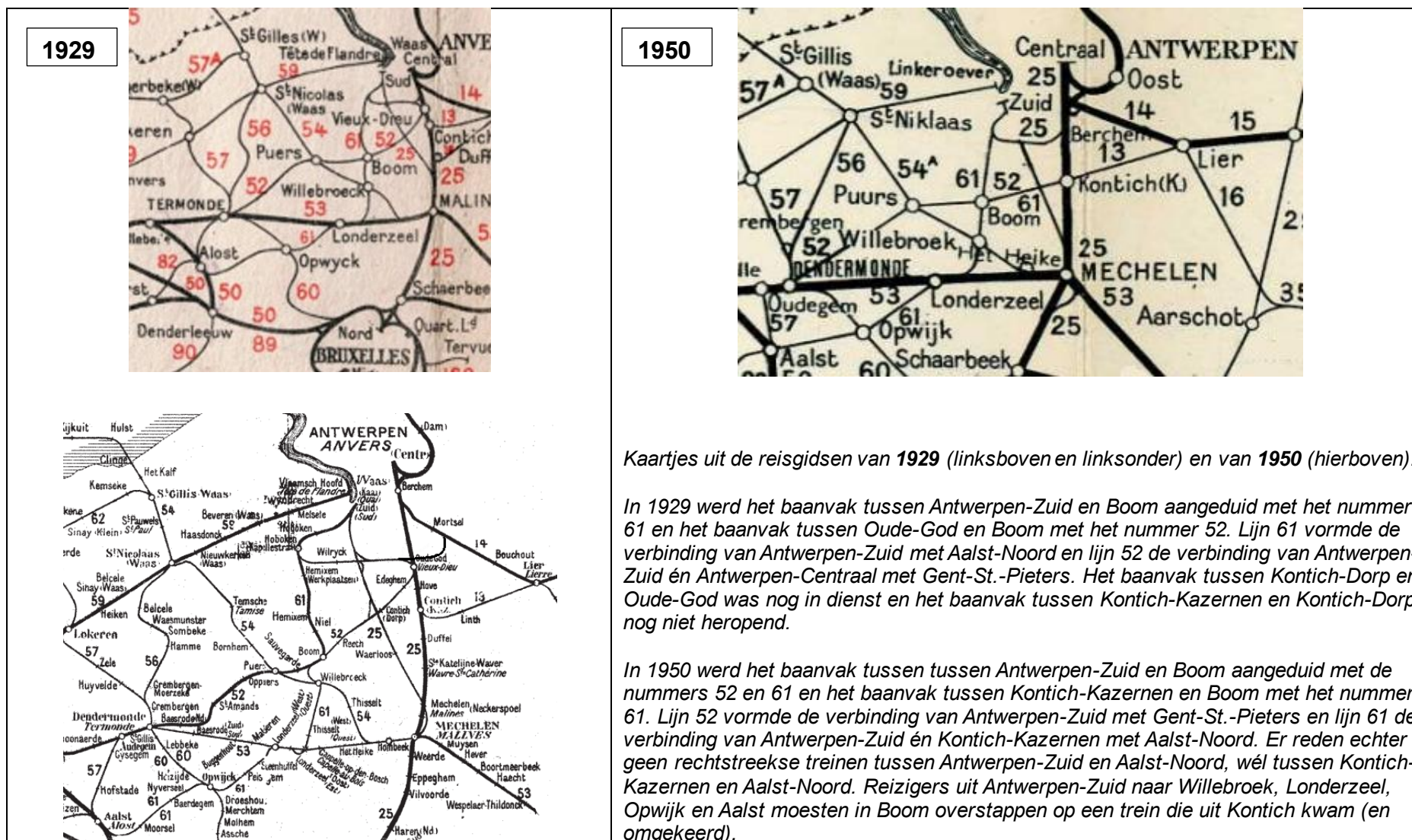
1914



De spoorlijn Oude-God (Vieux-Dieu) – Boom en de verbindingen van de lijn met de rest van het spoorwegnet in 1914.
Alle spoorlijnen op dit kaartje waren toen dubbelsporig, behalve Boom – Hoboken en Contich (Dorp) – Contich (Kazernen).

Kaartje: Lignes de la Belgique - Carnet de Marches-types (bewerkt).

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



Kaartjes uit de reisgidsen van 1929 (linksboven en linksonder) en van 1950 (hierboven).

In 1929 werd het baanvak tussen Antwerpen-Zuid en Boom aangeduid met het nummer 61 en het baanvak tussen Oude-God en Boom met het nummer 52. Lijn 61 vormde de verbinding van Antwerpen-Zuid met Aalst-Noord en lijn 52 de verbinding van Antwerpen-Zuid én Antwerpen-Centraal met Gent-St.-Pieters. Het baanvak tussen Kontich-Dorp en Oude-God was nog in dienst en het baanvak tussen Kontich-Kazernen en Kontich-Dorp nog niet heropend.

In 1950 werd het baanvak tussen Antwerpen-Zuid en Boom aangeduid met de nummers 52 en 61 en het baanvak tussen Kontich-Kazernen en Boom met het nummer 61. Lijn 52 vormde de verbinding van Antwerpen-Zuid met Gent-St.-Pieters en lijn 61 de verbinding van Antwerpen-Zuid én Kontich-Kazernen met Aalst-Noord. Er reden echter geen rechtstreekse treinen tussen Antwerpen-Zuid en Aalst-Noord, wél tussen Kontich-Kazernen en Aalst-Noord. Reizigers uit Antwerpen-Zuid naar Willebroek, Londerzeel, Opwijk en Aalst moesten in Boom overstappen op een trein die uit Kontich kwam (en omgekeerd).



De spoorlijn Oude-God – Kontich-Dorp – Boom en de verbindingen van de lijn met de rest van het spoorwegnet ten zuiden van Antwerpen aan het einde van de jaren twintig. De lijn droeg toen het nummer 52.

Het lijngedeelte tussen Kontich-Dorp en Oude-God was nog in dienst en het lijngedeelte tussen Kontich-Dorp en Kontich-Kazernen komt nog niet voor op het kaartje. In 1930 werd Kontich-Dorp – Oude-God opgeheven en Kontich-Dorp – Kontich-Kazernen heraangelegd en opnieuw in dienst genomen.

Let op de spoorlijn tussen Duffel en Lier, een deel van de strategische lijn die in 1914 werd aangelegd door het Belgische leger. De lijn Duffel – Lier bleef in gebruik tot 1937. De stippellijn is de lijn Mechelen – Sint-Niklaas – Terneuzen van de privémaatschappij Société Anonyme du Chemin de Fer International de Malines à Terneuzen.

Kaartje: NMBS Train World Heritage (bewerkt).

Bijlage: Dienstorders van de Belgische Staatsspoorwegen m.b.t. de opening van het baanvak Oude-God – Boom van de 'lijn van Douai'

4^{me} Direction. — ORDRE DE SERVICE. — CHEMINS DE FER N° 77. N° 105. — Ouverture de la section d'Anvers à Boom du chemin de fer d'Anvers à Douai y compris l'embranchement reliant cette section à la station de Contich. Le 22 décembre 1875. La section d'Anvers à Boom, y compris l'embranchement reliant cette section à la station de Contich, sera prochainement livrée à l'exploitation. Un ordre ultérieur fixera la date de l'ouverture de cette section. Elle fait partie du 1^{er} groupe (voies et travaux et transports) et du 2^e groupe (traction et matériel). Cette ligne qui se détache à proximité de la station de Vieux-Dieu, du chemin de fer d'Anvers à Bruxelles, comprend les stations nouvelles de <i>Contich</i> (Ouest), <i>Reeth</i> et <i>Boom</i>. La dénomination de Contich (Ouest) donnée à la première de ces trois stations a pour objet de la distinguer de la station de Contich actuelle. Le développement de la section nouvelle, à partir de l'axe du bâtiment des recettes de la station de Vieux-Dieu, est de 15133^m, 10 et il se subdivise comme suit : <table><tr><td>de Vieux-Dieu à Contich (Ouest)</td><td>4052^m, »</td></tr><tr><td>de Contich (Ouest) à Reeth</td><td>3636^m, 80</td></tr><tr><td>de Reeth à Boom</td><td>4115^m, 30</td></tr><tr><td>Embranchement de Contich (Ouest) à la station actuelle de Contich.</td><td>3329^m, »</td></tr></table> Les stations de Contich (Ouest), Reeth et Boom sont pourvues de voies de chargement et de déchargement; la station de Contich	de Vieux-Dieu à Contich (Ouest)	4052 ^m , »	de Contich (Ouest) à Reeth	3636 ^m , 80	de Reeth à Boom	4115 ^m , 30	Embranchement de Contich (Ouest) à la station actuelle de Contich.	3329 ^m , »	N° 105 - 1875 — 2 — (Ouest) est seule pourvue d'une rampe; elle est également pourvue, ainsi que celle de Reeth d'un pont à bascule. En ce qui concerne les chargements ou les déchargements nécessitant l'emploi d'une grue, ces trois stations seront desservies par le dépôt d'Anvers et il y aura lieu de compléter en conséquence, le tableau intercalé dans l'ordre de service n° 38 de 1874. La section nouvelle étant à simple voie, les instructions reprises aux articles 106 à 117 inclus du recueil des instructions du service des trains, de septembre 1873, modifiées et complétées par la circulaire du 18 avril 1874 et le 3^e supplément du 12 novembre 1874, lui seront applicables. Les instructions nécessaires seront publiées prochainement pour régler la manœuvre des signaux fixes. L'application des tarifs fera l'objet d'une circulaire (<i>collection des tarifs</i>) qui paraîtra ultérieurement. Les stations de Contich (Ouest), Reeth et Boom seront approvisionnées par le Dépôt de l'arsenal de Malines. Elles seront inscrites en caractères italiques dans le tableau Annexe n° 1, page 111 de la 1^{re} partie du Recueil des Réglements de la comptabilité des matières. En ce qui concerne la comptabilité justificative de l'emploi des matières, elles auront à observer les prescriptions des ordres de service n° 309 du 17 novembre 1866, n° 16 de février 1869, et de la circulaire n° 1521 du 7 juin 1873. Le Directeur Général, FASSIAUX.
de Vieux-Dieu à Contich (Ouest)	4052 ^m , »								
de Contich (Ouest) à Reeth	3636 ^m , 80								
de Reeth à Boom	4115 ^m , 30								
Embranchement de Contich (Ouest) à la station actuelle de Contich.	3329 ^m , »								

Dienstorder (Ordre de Service) nr. 105/1875 van de Belgische Staatsspoorwegen waarin de opening van het baanvak (Antwerpen-Borgerhout –) Oude-God – Boom van de 'lijn van Douai' en de verbindingslijn van Contich naar Contich-West wordt aangekondigd. Document: NMBS Train World Heritage.

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

4^e Direction.

ORDRE DE SERVICE.

Chemins de fer N° 81.

N° 111.

Ouverture de la section d'Anvers à Boom et de l'embranchement de Contich à Contich (Ouest).

Le 25 décembre 1875.

En exécution d'une décision de Monsieur le Ministre, l'ouverture de la section d'Anvers à Boom et de l'embranchement de Contich à Contich-Ouest, auront lieu à partir du 28 Décembre courant.

L'Exploitation sera provisoirement limitée au service des marchandises.

La vitesse des trains, dont l'itinéraire est fixé ci-après, ne pourra provisoirement dépasser 30 kilomètres à l'heure sur le parcours de Vieux-Dieux à Boom et de Contich à Contich-Ouest.

Train N° 1770. — D'Anvers (Borgerhout) à Boom. (Marchandises).

Anvers	D. 10.20	matin, suivant 104 et précédant 6.
Berchem	A. 10.30	"
	D. 10.35	"
Vieux-Dieux	A. 10.45	"
	D. 10.50	"
Contich-Ouest	A. 11.00	"
	D. 11.05	"
Reeth	A. 11.15	"
	D. 11.20	"
Boom	A. 11.30	"

Train N° 1771. — De Boom à Contich (Marchandises).

Boom	D. 12.20	soir.
Reeth	A. 12.30	"
	D. 12.35	"
Contich-Ouest	A. 12.45	"
	D. 12.50	"
Contich	A. 1.00	" suiv. 106 et précéd. 83 B.

N° 111 - 1875

— 2 —

Train N° 1772. — De Contich à Boom (Marchandises).

Contich	D. 2.15	soir.
Contich Ouest	A. 2.25	"
	D. 2.30	"
Reeth	A. 2.40	"
	D. 2.45	"
Boom	A. 2.55	"

Train N° 1773. De Boom à Anvers (Borgerhout) (Marchandises).

Boom	D. 3.40	soir.
Reeth	A. 3.50	"
	D. 3.55	"
Contich-Ouest	A. 4.05	"
	D. 4.10	"
Vieux-Dieux	A. 4.20	" suivant 1039.
	D. 4.25	"
Berchem	A. 4.35	"
	D. 4.40	"
Anvers	A. 4.50	"

Les prescriptions de l'ordre de service n° 105 et des instructions nos 17 et 18 des 22 et 23 décembre courant, déterminent :
1^o les conditions générales d'exploitation de la nouvelle section ;
2^o les instructions qui règlent la manœuvre des signaux aux bifurcations de Vieux-Dieux et de Contich ; 3^o L'application des tarifs, recevront en conséquence leur exécution à partir de la date fixée par le présent ordre.

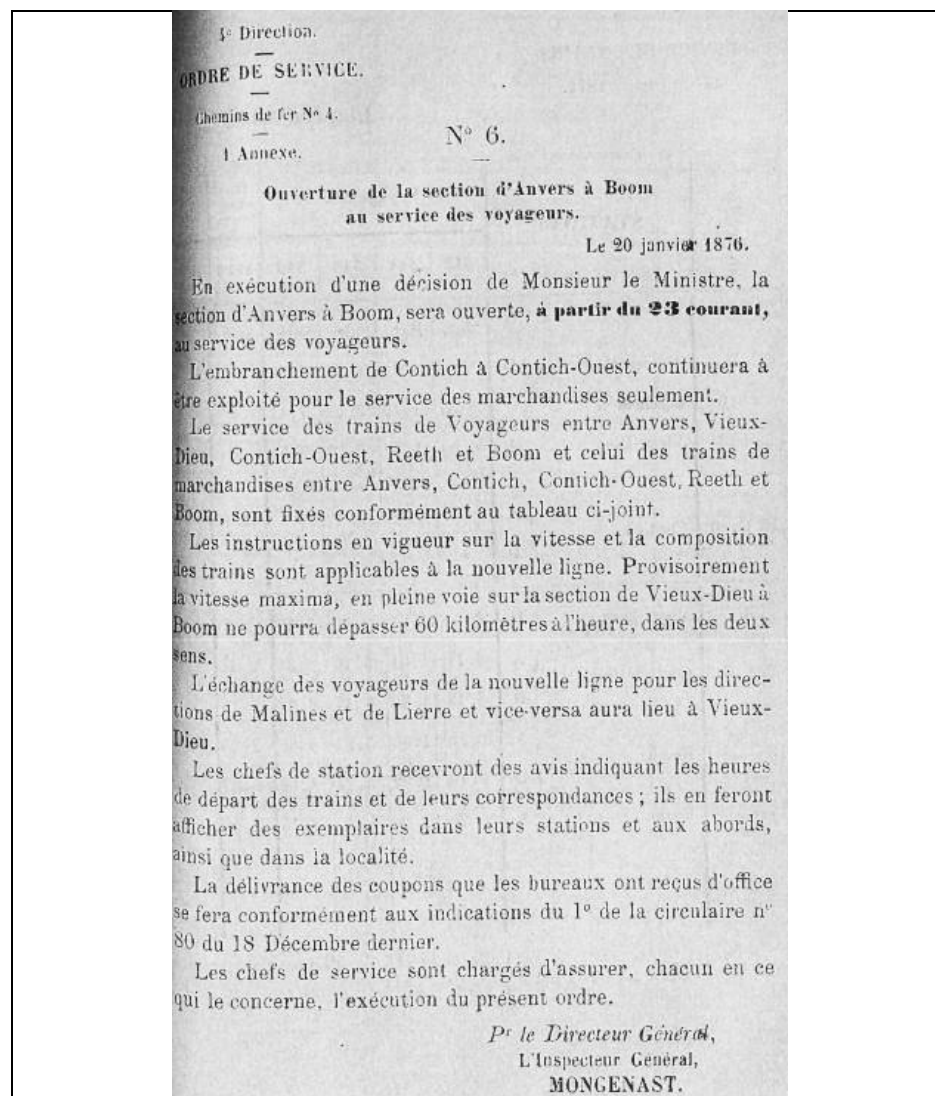
Les chefs de service sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution de ces dispositions.

Le Directeur Général,
FASSIAUX.

Dienstorder (Ordre de Service) nr. 111/1875 van de Belgische Staatsspoorwegen waarin de opening van het baanvak (Antwerpen-Borgerhout –) Oude-God – Boom van de 'lijn van Douai' en de verbindingsslijn van Contich naar Contich-West wordt aangekondigd voor het goederenverkeer op 28 december 1875.

Document: NMBS Train World Heritage.

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



Dienstorder (Ordre de Service) nr. 6/1876 van de Belgische Staatsspoorwegen waarin de opening van het baanvak (Antwerpen-Borgerhout –) Oude-God – Boom van de 'lijn van Douai' wordt aangekondigd voor het reizigersverkeer op 23 januari 1876.

Document: NMBS Train World Heritage.

SERVICE DES TRAINS

du 23 janvier 1876.

Annexe à l'ordre de service n° 6.

Ligne d'Anvers – Vieux-Dieu & Contich à Boom

Kilomètres.	STATIONS.	Voyageurs.					Marchandises.	Route.	
		342	344	346	348	1772			
		Mat.	Mat.	Soir.	Soir.	Soir.			
0	Anvers (Bergerhout) D.	5.50	11.10	4.55	7.48	1.20			
2.0	Berchem	5.57	11.17	5.02	7.47	>			
5.8	Vieux-Dieu A.	6.04	11.24	5.09	7.54	>			
10.1	0 Contich	A.	>	>	>	1.45			
		D.	>	>	>	2 >			
—	Vieux-Dieu D.	6.05	11.25	5.10	7.55	>			
9.9	3.3 Contich (Ouest) .	A.	6.11	11.31	5.16	8.01	2.16		
		D.	6.12	11.32	5.17	8.02	2.15		
13.5	6.9 Reeth	A.	6.18	11.38	5.23	8.08	2.25		
		D.	6.19	11.39	5.24	8.09	2.30		
17.6	11.0 Boom A.	6.25	11.45	5.30	8.15	2.40			

Correspondances à Vieux-Dieu. { du train 105 de Malines pour train 344.
 > 111 > 546.
 > 115 > 548.

Kilomètres.	STATIONS.	Voyageurs.					Marchandises.	Route.	
		343	345	347	349	1771			
		Mat.	Soir.	Soir.	Soir.	Soir.			
0	Boom D.	6.40	12.05	5.40	8.45	3. >			
1.1	Reeth	A.	6.46	12.11	5.46	8.51	3.10		
		D.	6.47	12.12	5.47	8.52	3.15		
2.7	Contich (Ouest) .	A.	6.53	12.18	5.53	8.58	3.25		
		D.	6.54	12.19	5.54	8.59	3.30		
3.8	Vieux-Dieu A.	7. >	12.25	6. >	9.05	>			
6	Contich	A.	>	>	>	>	3.40		
		D.	>	>	>	>	3.55		
4.3	Vieux-Dieu D.	7.02	12.26	6.01	9.06	>			
8.1	Berchem D.	7.09	12.33	6.08	9.13	>			
10.1	Anvers (Borg') . . A.	7.16	12.40	6.15	9.20	4.20			

Train 343 pour train 102 vers Malines.

> 545 > 106 >
 > 547 > 112 >
 > 549 > 116 >

Bijlage bij het Dienstorder (Ordre de Service) nr. 6/1876 van de Belgische Staatsspoorwegen met de dienstregeling van de treinen vanaf 23 januari 1876.

'Contich Ouest' is het nieuwe station op de 'lijn van Douai' (het latere Contich-Dorp) en 'Contich' is het station op de hoofdlijn Antwerpen – Brussel, het latere Contich-Kazernen. Let op de benaming van het Antwerpse hoofdstation: 'Anvers (Borgerhout)'.

Dagelijks reden er acht reizigerstreinen over de lijn (4 treinen in elke richting).

Het dienstorder vermeldt ook twee goederentreinen: trein 1772 rijdt van Anvers (Borgerhout) via de hoofdlijn Antwerpen – Brussel naar Contich, maakt daar kop en rijdt vervolgens via de verbindingsslijn naar Contich (Ouest) en verder naar Boom. Trein 1771 volgt dezelfde reisweg in de tegenovergestelde richting. In het dienstorder nr. 11/1875 stonden nog vier goederentreinen vermeld ...

'Mat.' = voormiddag en
'Soir' = namiddag.

Document: NMBS Train World Heritage.