



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

F. – HET LIJNGEDEELTE TUSSEN HET STATION WILRIJK EN DE GRENS MET MORTSEL
incl. de verbinding van de fortenslijn met de spoorlijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen
(spoorwegknooppunt van Wilrijk)

- De brug van de fortenslijn over de 'diepe route' (de lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen)
- De verbinding van de fortenslijn met de lijn Antwerpen-Zuid – Mechelen via Waarloos (spoorwegknooppunt van Wilrijk)
- De voetgangersbrug en de overweg voor voetgangers ter hoogte van de huidige Schaliemolenstraat
- De (latere) overweg voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de huidige Platanenlaan
- Blokposten en vertakkingen op het spoorwegknooppunt Wilrijk
- De drie overwegen aan het spoorwegknooppunt van Wilrijk
- De tijdelijke stopplaats ter hoogte van de velodroom van Wilrijk, tijdens de Olympiade van 1920

De brug van de fortenlijn over de ‘diepe route’ Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen

De foto rechts is (voorlopig ?) de enige bekende foto waarop de locatie zichtbaar is van de brug van de fortenlijn over de rechtstreekse lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen (de zgn. ‘diepe route’). De tankwagen nadert het restant van de brug van de Jules Moretuslei over de ‘diepe route’. Links bevond zich de brug van de fortenlijn over de ‘diepe route’. De foto is genomen begin jaren vijftig, toen het dieptespoor al lang opgebroken was, maar de ingraving waarschijnlijk nog niet opgevuld was. De pijl duidt de richting van de opname aan.



Kaartje en foto: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.

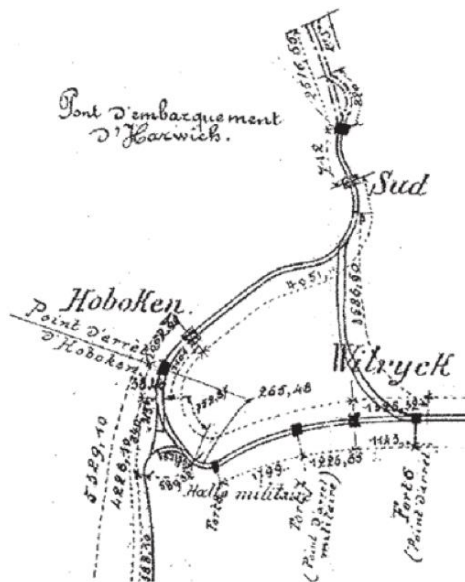


Nog een foto van de Jules Moretuslei (naamgeving 1920, voorheen Krijgsbaan), genomen op ongeveer dezelfde locatie. De restanten van de wegbrug zijn verdwenen en vervangen door een lange omheining. Waarschijnlijk is de ingegraven spoorbedding van de 'diepe route' ondertussen opgevuld. In de verte is een stoomtrein zichtbaar die uit de richting van Luithagen komt en naar Wilrijk rijdt. De foto is waarschijnlijk genomen aan het eind van de jaren vijftig, toen er ingrijpende werkzaamheden plaatsvonden in het station van Mechelen en het noodzakelijk was om heel wat treinen van Antwerpen-Centraal naar Gent om te leiden via de fortenlijn en Boom. Het kandelaarsein (zie ook de foto op de voorgaande blz.) heeft betrekking op de vertakking Wilrijk: de hoge seinpaal geldt voor de hoofdrichting, nl. Luithagen, en de lage seinpaal voor het afbuigend spoor naar Blok 17 en de lijn naar Mechelen via Waarloos.
Foto: archief Gazet van Antwerpen.

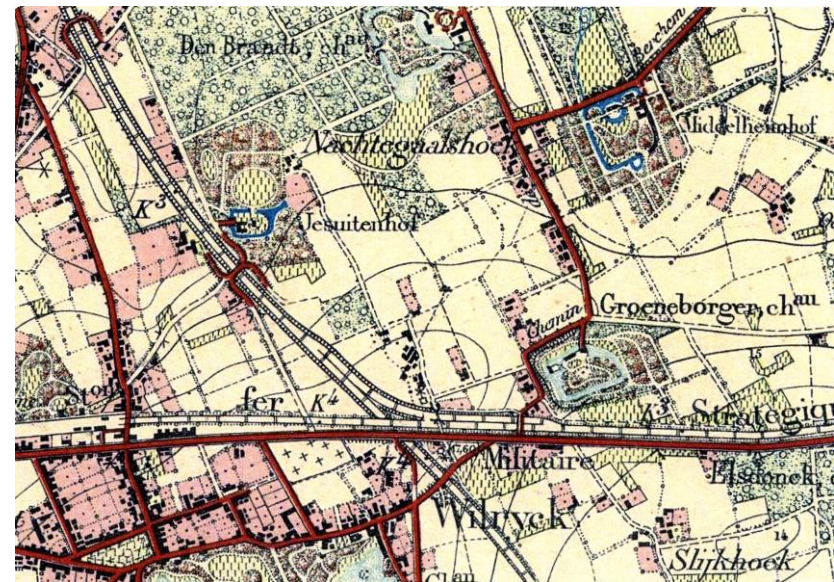
De verbinding van de fortенlijn met de lijn Antwerpen-Zuid – Mechelen via Waarloos (spoorwegknooppunt van Wilrijk)

In 1894 werd het eerste gedeelte van de lijn van Waarloos in dienst genomen. Dit baanvak verbond Antwerpen-Zuid met de fortенlijn; het was het eerste lijngedeelte van de rechtstreekse lijn Antwerpen-Zuid naar Mechelen via Waarloos (°). De hele lijn van Waarloos kwam eerst in dienst in 1907; ze was met een spoordriehoek verbonden met de fortенlijn. De spoorboog van de driehoek richting Oude-God kwam in dienst in 1907. De aanleg en de indienstneming van de andere boog, Wilrijk en Hoboken, liep een jaar vertraging op omdat het Ministerie van Oorlog eerst zijn

goedkeuring moest geven (de boog bevond zich niet in een ingraving en lag relatief dicht bij Fort 6, in een zone met militaire erfdiensbaarheden). Hierdoor konden goederentreinen vanuit Antwerpen-Kiel naar Mechelen en verder in 1907 nog niet via de lijn van Waarloos geleid worden. Ze moesten via de fortенlijn naar Oude-God en daarna verder via de klassieke lijn Antwerpen-Centraal – Mechelen (lijn 25) rijden, of kopmaken in Antwerpen-Zuid en vervolgens de nieuwe lijn van Waarloos oprijden.



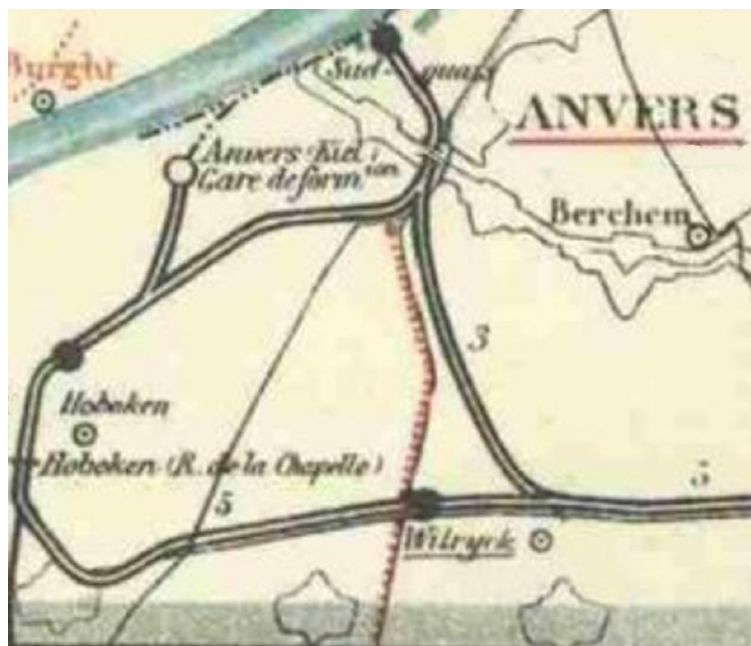
De aansluiting van het baanvak van Antwerpen-Zuid op de fortенlijn bevond zich nabij de militaire stopplaats van Fort 6. Kaartje uit 1896.
Document: NMBS Train World Heritage.



De aansluiting van het baanvak van Antwerpen-Zuid op de fortенlijn in 1905/1906. De werkzaamheden voor de aanleg van de lijn van Waarloos zijn in volle gang en de nieuwe lijn (de 'diepe route') is al ingegraven en onder de fortенlijn door geleid. In de Slijkhoeck wordt nog een spoordriehoek aangelegd. Die vind je nog niet op bovenstaand kaartje.
Document: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.

(°) Aan de 'lijn van Waarloos' wordt in deze studie een afzonderlijk hoofdstuk gewijd.

In 1908 kwam het spoorwegknooppunt van Wilrijk volledig in dienst



1906

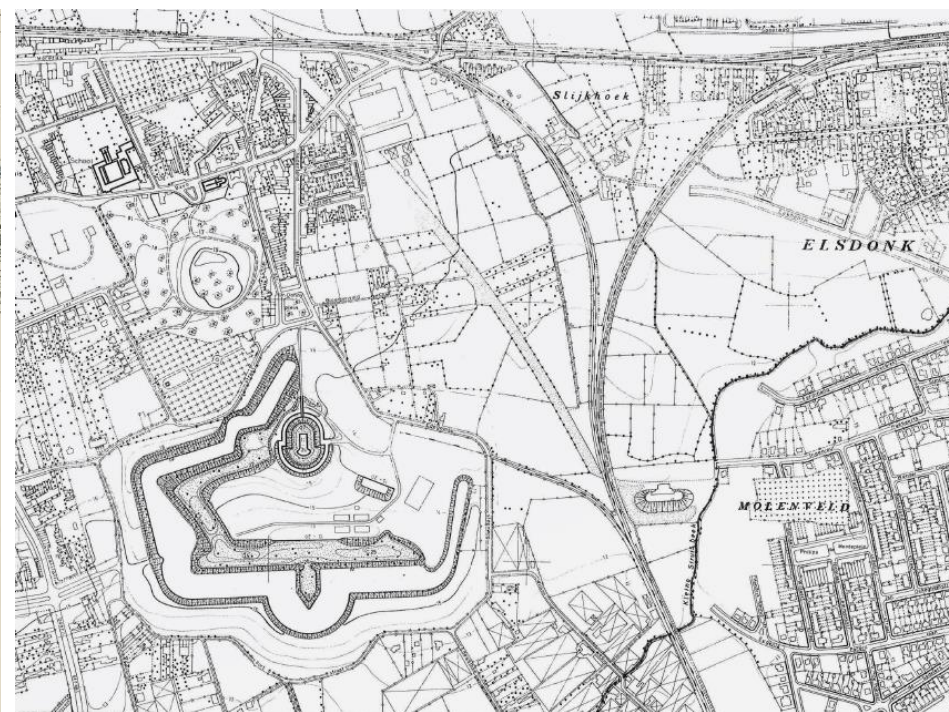
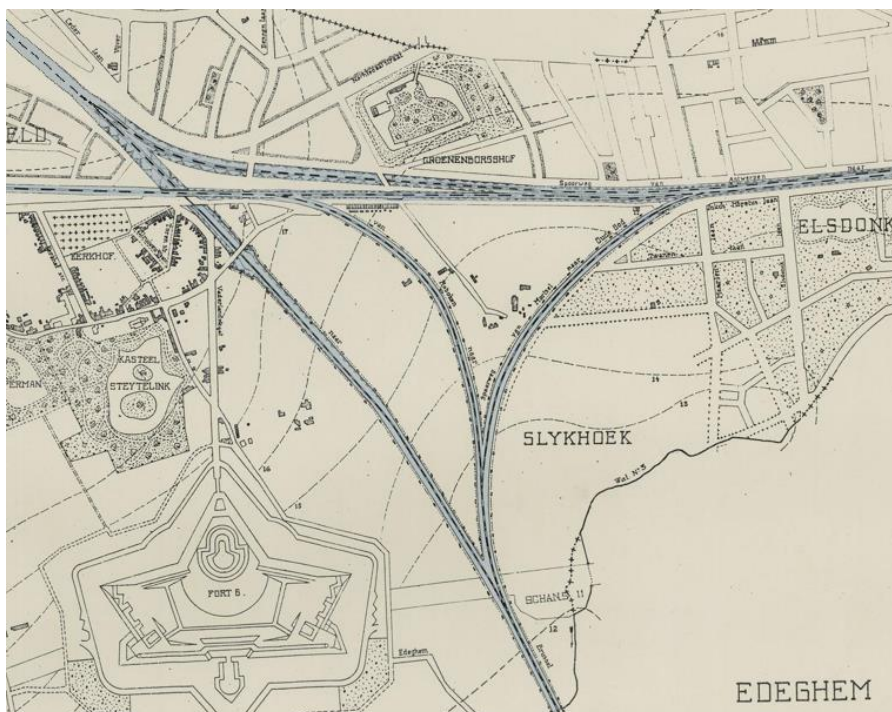


1908

*Kaartjes: Jaarverslagen over de spoorwegen voorgelegd aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers.
Documenten: NMBS Train World Heritage.*



*Het knooppunt met de spoordriehoek in de Slykhoek te Wilrijk, begin jaren dertig. Op deze plaats sluit nu de autosnelweg E19 aan op de R11.
Document: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.*



Nog twee kaartjes van het spoorwegknooppunt Wilrijk.

Links: het nog intacte knooppunt in 1923 (met een voorlopig ontwerp van stratenplan ten noorden en ten oosten van de driehoek).

Document: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief), bewerkt.

Rechts: de toestand begin jaren zestig; de bedding van het in 1937 afgeschafte baanvak naar Antwerpen-Zuid is nog goed zichtbaar; bemerk ook het aansluitingsspoor van Fort 6, met aan de andere zijde van het spoor Schans XI.

Document: verzameling D. Schoenborn.

De voetgangersbrug en de overweg voor voetgangers ter hoogte van de huidige Schaliemolenstraat

Ongeveer op de plaats van de latere overweg voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de huidige Schaliemolenstraat (zie verder), bevond zich tot de afschaffing van het baanvak tussen Antwerpen-Zuid en het knooppunt Wilrijk (de zgn. 'diepe route') in 1937 een voetgangersbrug over de

verbindingsboog van de 'diepe route' naar de fortenlijn en een overweg voor voetgangers met de fortenlijn zelf. Opmerkelijk is dat zich toen aan beide zijden van de fortenlijn een molen bevond: een staakmolen ten noorden van de lijn en een zgn. 'schaliemolen' ten zuiden van de lijn.



Er bestaat een pentekening waarop een stoomtreintje te zien is dat tussen de twee Wilrijkse molens rijdt richting Oude-God. De tekening dateert van het begin van de 20ste eeuw en is opgenomen in een reclamefolder van

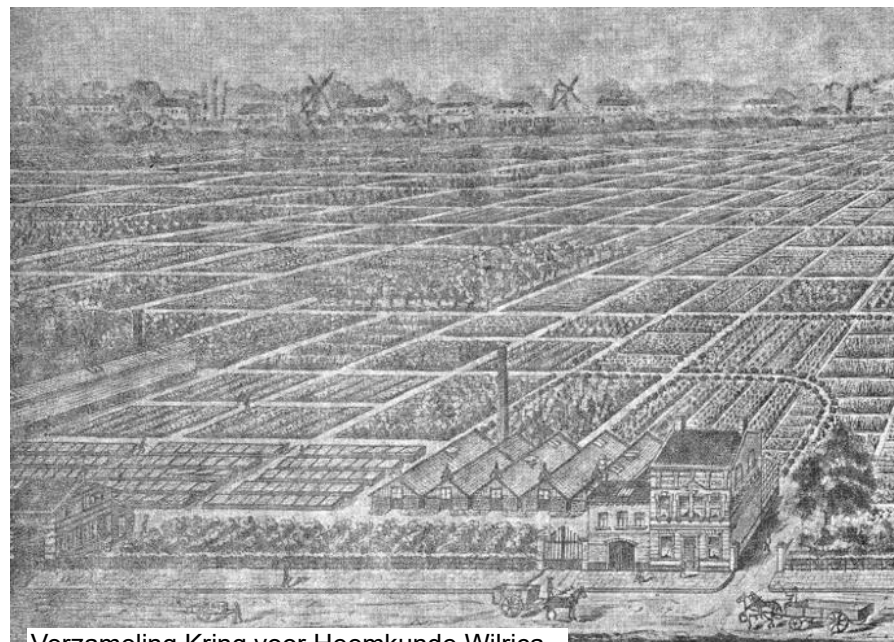
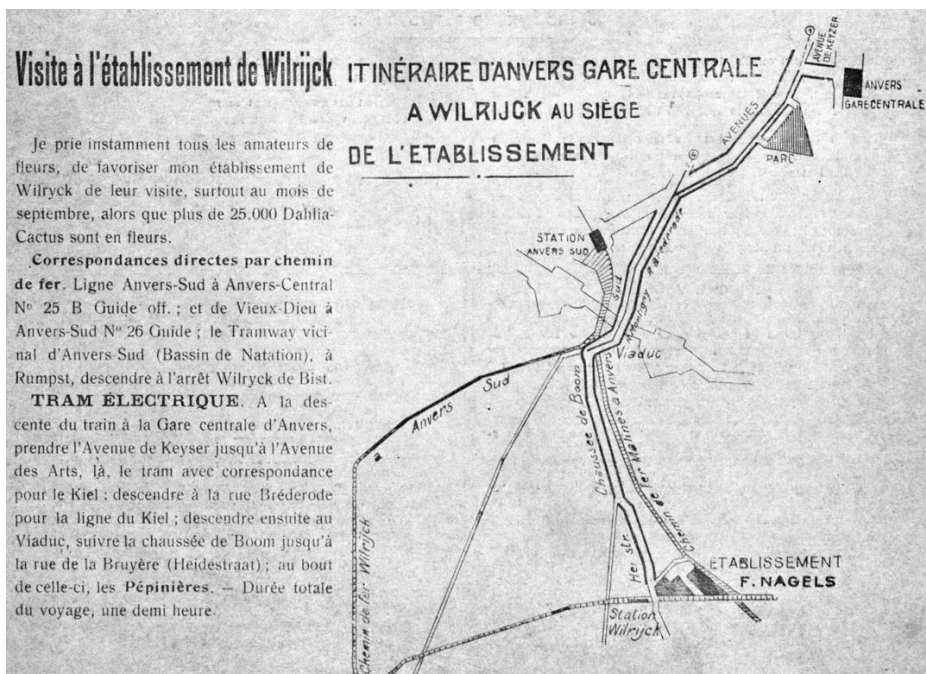
de bekende bloemisterij Nagels, gelegen naast de kruising van de fortenlijn met de lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen (zie hieronder en op de volgende blz.).

De twee molens (links de staakmolen en rechts de schaliemolen), met vooraan het domein van de bloemisterij F. Nagels.

(de tekening is gemaakt vanuit de locatie aangeduid met ● op het bovenste kaartje)



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



Verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica

Een reclamefolder (ca. 1900) van de bekende bloemisterij Nagels aan de Laarstraat in Wilrijck, naast de kruising van de fortentlijn met de rechtstreekse lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen (de 'diepe route'). In de folder staan de trein- en tramlijnen vermeld waarmee men de bekende bloemisterij kon bereiken. Op de panoramische pentekening zie je aan de horizon de twee molens en een stoomtreintje dat met enkele wagonnetjes over de fortentlijn richting Mortsel rijdt. Het domein had nooit een dergelijke grote oppervlakte, maar de folder oogde wel fraai voor die tijd ... Nagels was o.m. een dahliakweker die geregeld op tentoonstellingen eerste prijzen wegkaapte met nieuwe dahliasoorten.

Opmerkingen: met 'descendre ensuite au Viaduc' bedoelt men dat de reizigers van de buurtspoorweglijn naar Rumst moesten afstappen aan de viaduct van het Kiel. De stadstramlijn 5 bestond toen nog niet; deze kwam pas in dienst in 1903, tot Dikke Mee en werd eerst in 1912 verlengd tot de Heistraat in Wilrijck.

Documenten: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.



Een merkwaardige foto, genomen vanop een voetgangersbrug over de verbindingsboog tussen de fortенlijn en de 'diepe route' naar Antwerpen-Zuid, in de volksmond 'de ijzeren trappekes' genoemd. Beneden aan de brug is er een onbewaakte overweg waar de voetgangers de fortенlijn kunnen kruisen. Een heel gevaarlijke situatie, vandaar het bord met het opschrift Attention – Let op. In de verte zien we de 'lijn van Waarloos' richting Mechelen. Vooraan bevindt zich de Militaire Baan of Krijgsbaan, de latere Jules Moretuslei. De molen bevond zich aan de verbindingsweg tussen de Krijgsbaan en de Bergstraat, de huidige St.-Bavostraat. De weg heet nu 'Schaliemolenstraat'.

De spoorlijn liep dus tussen de twee molens door. Beide molens werden in 1914 door het Belgische leger in brand gestoken omdat ze blijkbaar in het waarnemingsveld (schootsveld) van Fort 6 stonden.

*Beide foto's komen uit het boek **Wilryck Straten en Pleinen**, door G. Van Nuffel, uitg. Kring voor Heemkunde Wilrica, Wilrijk, 2017.*



Deze foto is genomen vanop de Krijgsbaan, in de andere richting dan de foto hiernaast. De foto toont de voetgangersbrug, een ijzeren boogbrug, én de tweede windmolen, een staakmolen. De molen bevond zich ter hoogte van het huidige kruispunt van de Platanenlaan met de Groenenborgerlaan.

Foto op de vorige blz., links (schaliemolen):

Blauwe pijl: richting waarin de foto genomen is

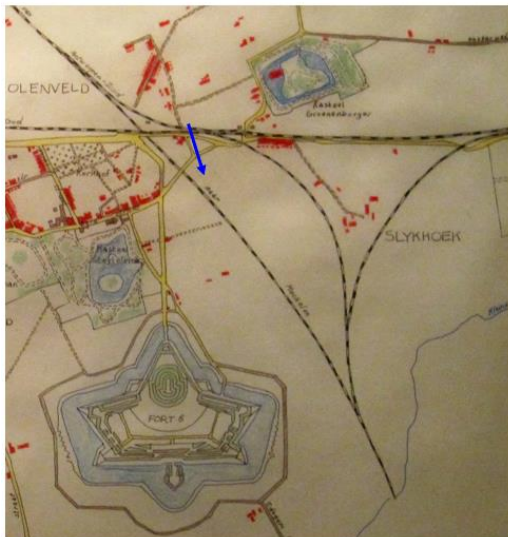
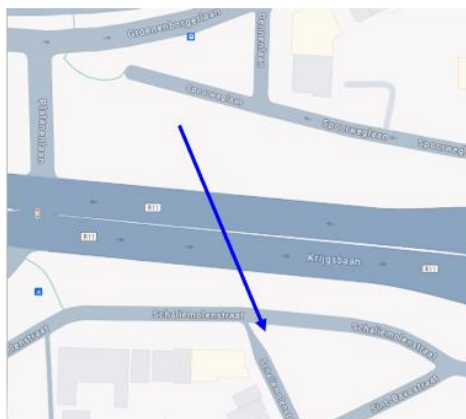


Foto op de vorige blz., rechts (staakmolen):

Blauwe pijl: richting waarin de foto genomen is

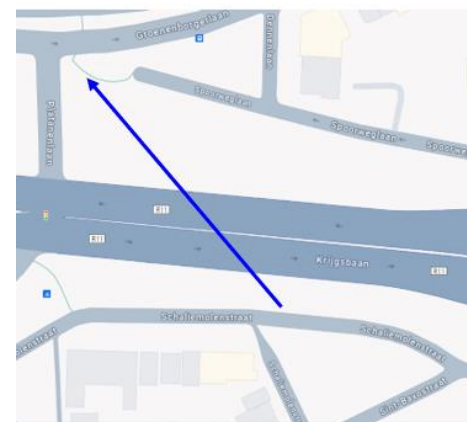


Huidige situatie



Krijgsbaan (R11) ← →

Huidige situatie





Blauwe pijl: richting waarin de foto genomen is



Een trein, gesleept door een locomotief type 9, daalt de helling af van de verbindingsboog van de fortенlijn naar de 'diepe route' in Wilrijk, richting Antwerpen-Zuid.

De foto komt uit het boek **Wilryck Straten en Pleinen**, door G. Van Nuffel, uitg. Kring voor Heemkunde Wilrica, 2017.

De foto is genomen vanop dezelfde voetgangersbrug vanwaar de foto met de schaliemolen genomen is. Ditmaal kijkt de fotograaf richting Oude-God. Rechts bevindt zich de fortенlijn en de verbindingsboog van de fortенlijn naar de lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen (richting Mechelen). Bemerkt de horizontale naderingsbakens met schuine strepen die een sein voorafgaan op de fortенlijn dat niet zichtbaar is door de stoomwolken. Het stopsein achteraan links heeft een zeer hoge seinpaal zodat de machinisten die vanuit de 'diepe route' via een boog naar de fortенlijn reden het sein beter konden waarnemen. Op de achtergrond de overweg-/baanwachterswoning van de overweg met de huidige Prinses Astridlaan.

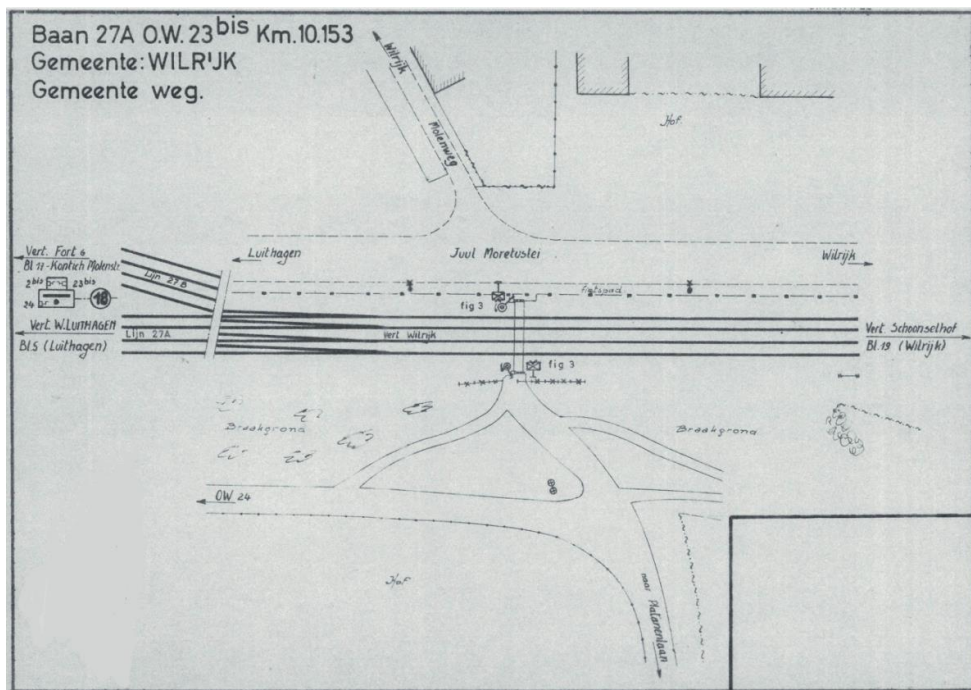
De foto is met zekerheid gemaakt vóór 1937, toen het baanvak van Antwerpen-Zuid naar het knooppunt Wilrijk buiten dienst ging en vermoedelijk zelfs vóór 1930, omdat in dat jaar de baanvakken Kontich-Dorp – Oude-God en Oude-God – Luithagen afgeschaft werden en er vanuit Oude-God geen reizigerstreinen meer reden in de richting van het knooppunt Wilrijk. Omdat locomotieven type 9 typische reizigers- en sneltreinlocomotieven zijn, gaat het waarschijnlijk om een semi-directe trein uit Gent-St.-Pieters of Dendermonde. De schaduwen en de lichtinval op de locomotief doen vermoeden dat de foto in de namiddag gemaakt is. In dat geval kan het gaan om trein 427 Gent-St.-Pieters – Dendermonde – Puurs – Boom – Kontich-Dorp – Oude-God – Antwerpen-Zuid. In de zomer van 1929 vertrok deze trein om 11:44 in Gent-St.-Pieters en kwam hij aan in Antwerpen-Zuid om 13:36. (zie het hoofdstuk over het reizigersverkeer in 1929: reisweg d), blz. 5, 8 en 15).

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

De (latere) overweg voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de huidige Platanenlaan

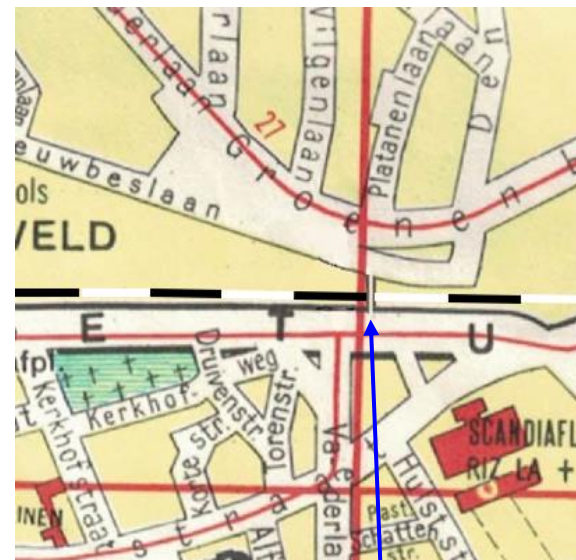
Na de afschaffing van het baanvak tussen Antwerpen-Zuid en het knooppunt Wilrijk, de zgn. 'diepe route', in 1937 verdwenen de voetgangersbrug en de overweg voor voetgangers. Nadien kwam er een

nieuwe overweg (O.W. 23bis) voor voetgangers en fietsers. Deze bevond zich ter hoogte van de huidige Platanenlaan.



Overweg 23bis in Wilrijk, nabij de vertakking Wilrijk.
Document: verzameling Jef Verstappen.

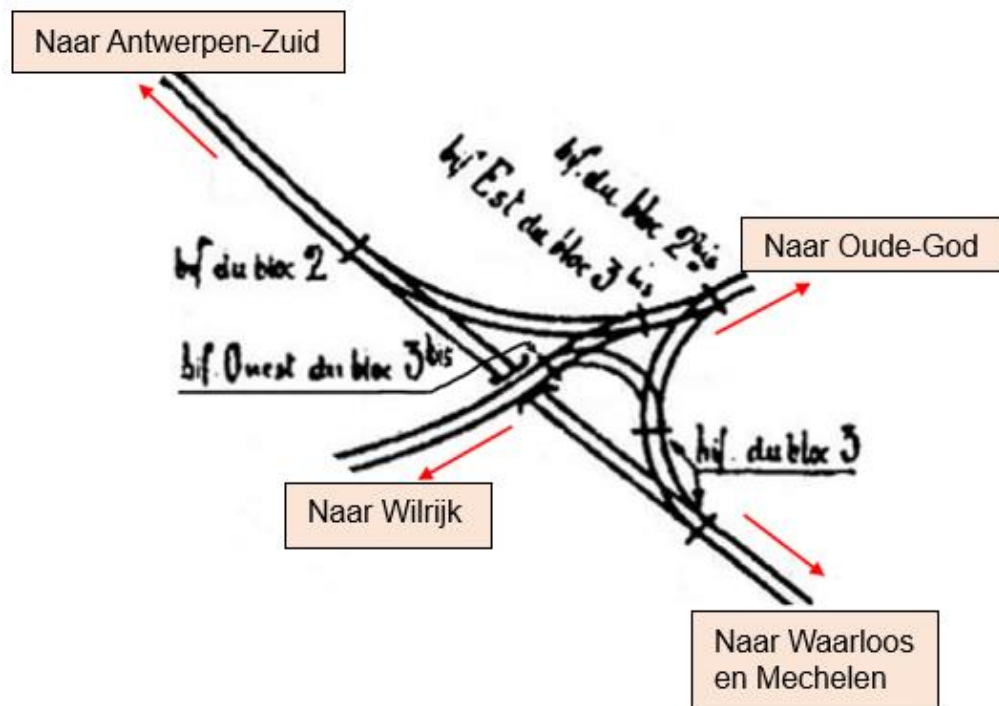
Opgelet: op bovenstaand kaartje ligt het oosten (richting Luithagen) links en het westen (richting station Wilrijk) rechts !



O.W. 23bis

Blokposten en vertakkingen op het spoorwegknooppunt Wilrijk

Situatie in 1914



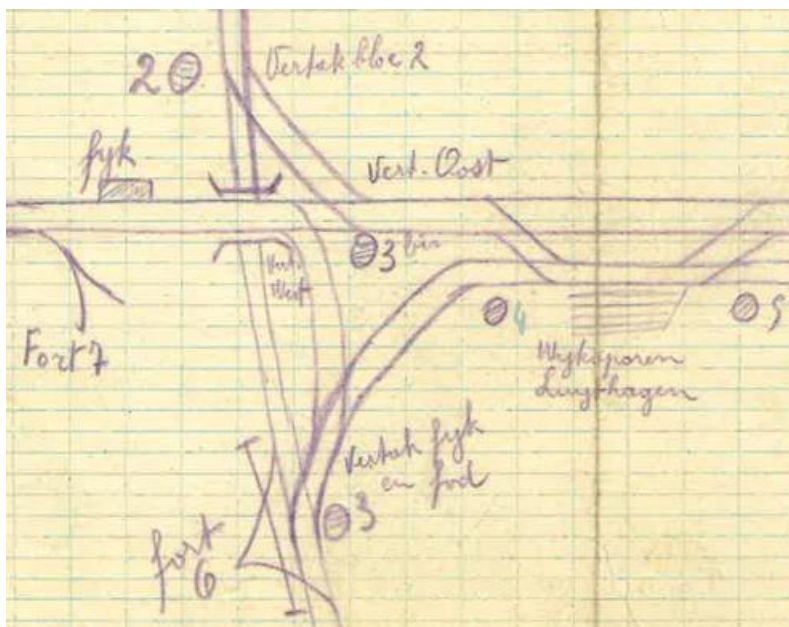
Het spoorwegknooppunt van Wilrijk telde **zes vertakkingen**.

Vier blokposten stonden in voor de bediening van de seinen: Blok 2 en Blok 3 op de lijn van Waarloos en Blok 2bis en Blok 3bis op de fortенlijn.

- vertakking van Blok 2: van Antwerpen-Zuid naar Oude-God of naar Waarloos en Mechelen;
- vertakking van Blok 2bis: van Oude-God naar de vertakking Oost (Est) van Blok 3bis of naar Waarloos en Mechelen;
- dubbele vertakking van Blok 3: van Waarloos en Mechelen naar Antwerpen-Zuid of naar Wilrijk, of naar Oude-God;
- vertakking West (Ovest) van Blok 3bis: van Wilrijk naar Oude-God of naar Waarloos en Mechelen;
- vertakking Oost (Est) van Blok 3bis: van Oude-God naar Antwerpen-Zuid of naar Wilrijk.

Kaartje: het spoorwegknooppunt Wilrijk in 1914; uit: *Lignes de la Belgique - Carnet de Marches-types*, 1915 (bewerkt).

Situatie midden jaren twintig



Document: NMBS Train World Heritage.

Blok 2bis en de bijhorende vertakking waren verdwenen. Tussen het knooppunt Wilrijk en het emplacement van Luithagen waren er vier sporen, die in Luithagen door wissels met elkaar verbonden waren. In Luithagen bevonden zich de nieuwe Blokposten 4 en 5.

De overige vertakkingen en blokposten waren nog steeds in dienst.

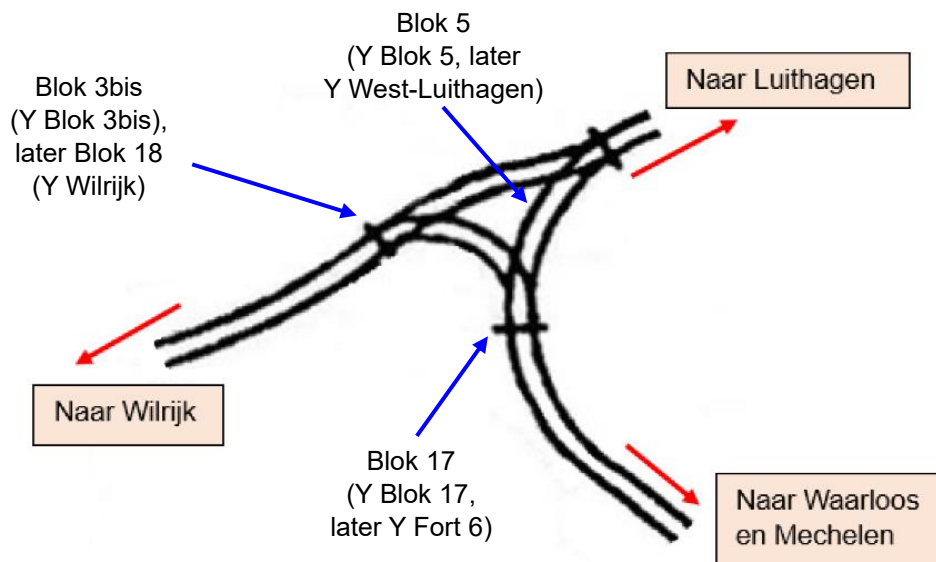
Opmerkingen: FYK = Wilrijk en FVD = Oude-God.

 = blokposten

Situatie vanaf het einde van de jaren dertig

Na de afschaffing van het baanvak tussen Antwerpen-Zuid en het knooppunt Wilrijk in 1937 bleef enkel de driehoek over die de fortenlijn verbond met het resterende gedeelte van de lijn van Waarloos, ten zuiden van de fortenlijn. Tussen het knooppunt Wilrijk en Luithagen lagen er

opnieuw twee doorgaande sporen (met zijsporen). Blok 4 en Blok 5 in Luithagen waren verdwenen. Aan het oostelijke uiteinde van de driehoek kwam er een nieuwe blokpost, Blok 5. Blok 3 op de lijn van Waarloos was eveneens verdwenen en vervangen door een nieuwe blokpost, Blok 17.



Het knooppunt Wilrijk telde voortaan dus **drie vertakkingen** en **drie blokposten**:

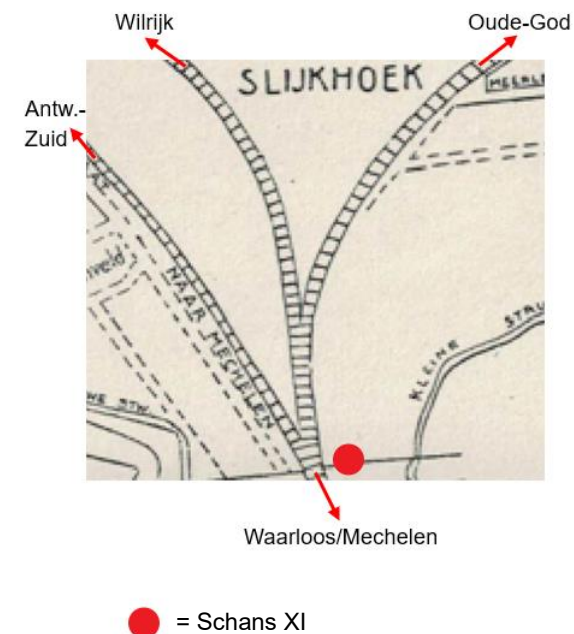
- vertakking van Blok 3bis: van Wilrijk naar Luithagen of naar Waarloos en Mechelen;
- vertakking van Blok 5: van Luithagen naar Wilrijk of naar Waarloos en Mechelen;
- vertakking van Blok 17: van Waarloos en Mechelen naar Luithagen of naar Wilrijk.

Later (vermoedelijk vanaf 1954) kreeg Blok 3bis het nieuwe nummer 18 en kregen de vertakkingen de benamingen 'vertakking Wilrijk', 'vertakking West-Luithagen' en 'vertakking Fort 6' (°).



(°) Door een reorganisatie bij de NMBS in de jaren vijftig kregen heel wat vertakkingen nieuwe benamingen en werden aan vele blokposten nieuwe nummers toegekend. Het is de bedoeling om verder onderzoek te verrichten over dit onderwerp, zodat er ook een hoofdstuk kan aan gewijd worden.

Een (gedeelte van het) spoorwegknooppunt Wilrijk vanuit de lucht (vóór of aan het begin van WO I)



Een luchtfoto van Fort 6, met rechts naast het fort de 'diepe route', de rechtstreekse lijn tussen Antwerpen-Zuid en Waarloos/Mechelen, met de twee vertakkingen van Blok 3. De foto is genomen vóór of aan het begin van WO I, omdat het aansluitingsspoor van het fort nog niet aanwezig is. Dat spoor is aangelegd door de Duitsers tijdens WO I. Bemerk ook Schans XI rechts onderaan. Er was een weg tussen het fort en de schans, maar zéker geen brug over de spoorlijn, wat de witte doorlopende lijn lijkt te suggereren. De foto is waarschijnlijk bewerkt met witte inkt (gecensureerd?). Links boven het fort bevindt zich het Kasteel Steytelinck; de parkvijver is opgedroogd als gevolg van de aanleg van de Diepe Route, waardoor het grondwaterniveau sterk gedaald was.

Foto: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.

Een gedeelte van het spoorwegknooppunt Wilrijk vanuit de hoogte tijdens de Tweede Wereldoorlog

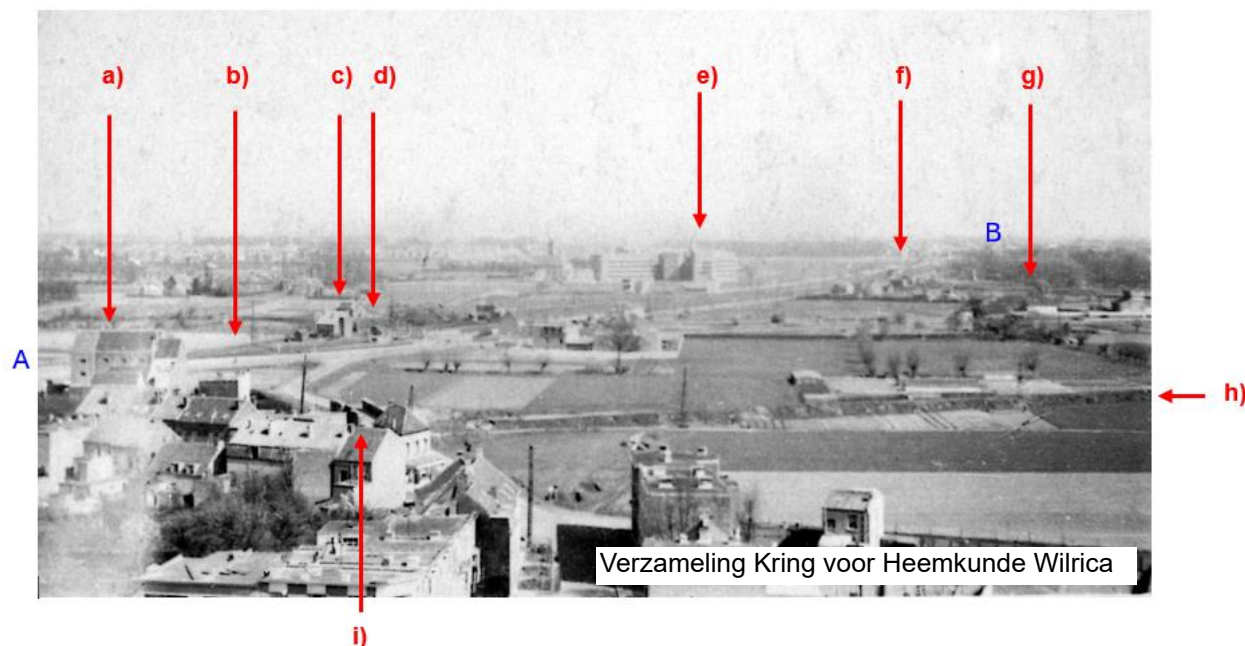
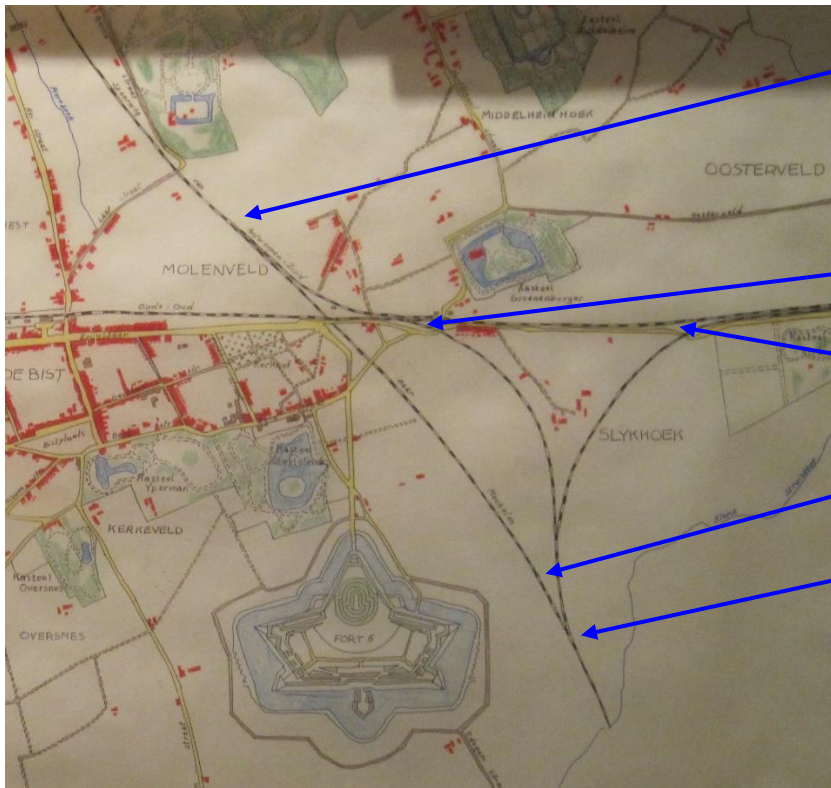


Foto genomen tijdens WO II vanuit de toren van de Sint-Bavokerk in Wilrijk richting Mortsel. De fortенlijn doorkruist het beeld van A naar B.
Foto uit het boek **Wilryck Straten en Pleinen**, door G. Van Nuffel, uitg. Kring voor Heemkunde Wilrica, Wilrijk, 2017);
de foto is waarschijnlijk genomen door iemand van het verzet.

- | | |
|--|---|
| <p>a) = mechanische maalderij Meyvis (vroegere locatie Schaliemolen – zie blz. F-10 in dit hoofdstuk)</p> <p>b) = vertakking van de fortенlijn vanuit Wilrijk naar de lijn van Waarloos, met vooraan de Jules Moretuslei</p> <p>c) = overweg-/baanwachterswoning (zie ook de foto met locomotief type 9 op blz. F-12 in dit hoofdstuk)</p> <p>d) = Blok 3bis (later Blok 18), en de overwegen 2bis met de Jules Moretuslei en 24 met de Prinses Astridlaan</p> | <p>e) = het (toen nieuwe) ziekenhuis Sint-Augustinus</p> <p>f) = Blok 5</p> <p>g) = verbindingsboog van de fortенlijn vanuit Luithagen naar de lijn van Waarloos</p> <p>h) = de ‘diepe route’, het reeds vóór WO II buiten dienst gestelde baanvak van de rechtstreekse lijn Antwerpen-Zuid – Mechelen via Waarloos</p> <p>i) = de brug van de Sint-Bavostraat over de toen reeds opgebroken ‘diepe route’ (in de volksmond: viaduct ‘Op den Berg’); vóór de Eerste Wereldoorlog bevond zich hier waarschijnlijk de stopplaats Wilryck-Molenveld.</p> |
|--|---|

Spoorwegknooppunt Wilrijk: locatie van de blokposten



Blok 2 (vermoedelijke locatie) (afgeschaft na sluiting baanvak naar Antwerpen-Zuid in 1937)

Blok 3 bis, nadien Blok 18

Blok 2bis (vermoedelijke locatie) (afgeschaft na WO I), nadien (jaren dertig) locatie Blok 5

Blok 17 (jaren dertig)

Vermoedelijke locatie Blok 3 (afgeschaft na sluiting baanvak naar Antwerpen-Zuid in 1937)



Foto Guy Verheyen, verzameling Jef Van Olmen

Blok 5 in 1965. Op de voorgrond bevindt zich **overweg 1bis** (zie verder) met de Jules Moretuslei, tot 1920: Krijgsbaan. De linker seinpalen van de twee kandelaarseinen hebben betrekking op de hoofdrichting, nl. de doorgaande sporen van Luithagen; de rechter (lagere) seinpalen hebben betrekking op de zijsporen en de goederenkoer van Luithagen. Het waarschuwingssein op de voorgrond gaat het stopsein vooraf dat aan de vertakking van Blok 17 (vertakking Fort 6) staat, richting Waarloos en Mechelen.

Foto: Guy Verheyen, verzameling Jef Van Olmen.



*Nog een foto van Blok 5 en de overweg met de Jules Moretuslei, genomen kort voor de afbraak van de sporen, begin jaren zeventig.
Foto: archief Gazet van Antwerpen.*



*Foto hierboven: Blok 17 (vertakking Fort 6), eind jaren zestig.
Op de achtergrond bevinden zich enkele loodsen van Fort 6.
Foto: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.*

Foto links: Blok 18, de vroegere Blok 3bis, vertakking Wilrijk, in 1965.

Rechtdoor = richting Blok 5 en Luithagen; naar rechts = richting Blok 17 en Waarloos / Mechelen. Op de achtergrond rechts bevinden zich de firma's Rizla en Scandiaflex, en de overweg met de Jules Moretuslei; links, aan de blokpost, bevindt zich de overweg met de Prinses Astridlaan ([overweg 24](#)). Het waarschuwingsein in het midden van de foto staat open, wat betekent dat het stopsein aan de vertakking van Blok 17 (Y Fort 6) eveneens open staat. Waarschijnlijk was op Blok 17 toen al geen seingever meer permanent aanwezig wegens het beperkt aantal treinen die via de vertakking Wilrijk in de richting van Waarloos (en omgekeerd) reden.

Foto: Guy Verheyen, verzameling Jef Van Olmen.



Verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica



Verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica

Twee foto's, genomen in de richting van Waarloos/Mechelen tijdens de opbraak van de sporen van de lijn naar Waarloos, begin jaren zeventig. Op de linker foto is in de verte Blok 17 en de vertakking Fort 6 zichtbaar. De twee linker sporen leiden naar Luithagen en vooraan is nog één van de twee sporen richting Wilrijk te zien. Op de rechter foto is het kandelaarsein (richtingssein) – zonder seinarmen – te zien dat zich een eind verderop bevindt. De hoge seinpaal heeft betrekking op de hoofdrichting naar Luithagen en de kleine seinpaal op het afbuigende spoor naar Wilrijk. Het zijspoor rechts is waarschijnlijk het uittrekspoor van de spooraansluiting van Fort 6. De huizen links zijn deze van de Fazantenlaan / Angelus Roncallilaan (Wilrijk), resp. de Pieter van den Bemdenlaan in Edegem.

Zie ook het hoofdstuk over de rechtstreekse lijn van Antwerpen-Zuid naar Mechelen via Waarloos.

Foto's: verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.

Locatie van de foto's: zie volgende blz.



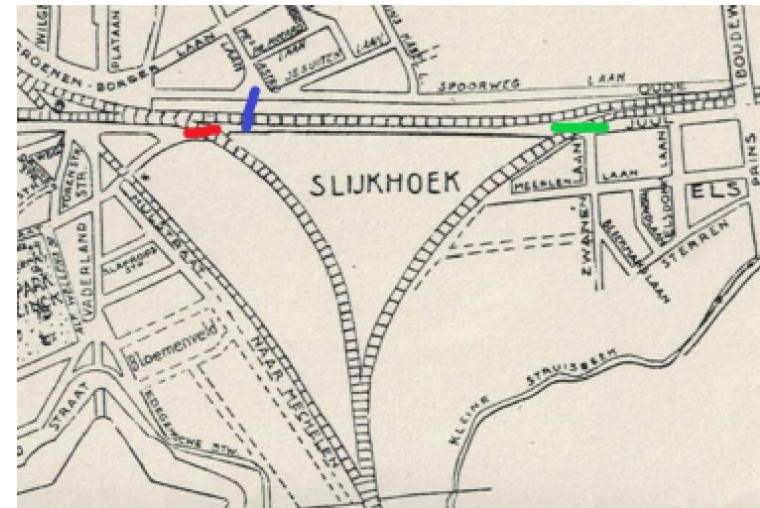
De pijltjes op het kaartje duiden de locatie en de richting aan waarin de foto's van de voorgaande blz. genomen zijn.

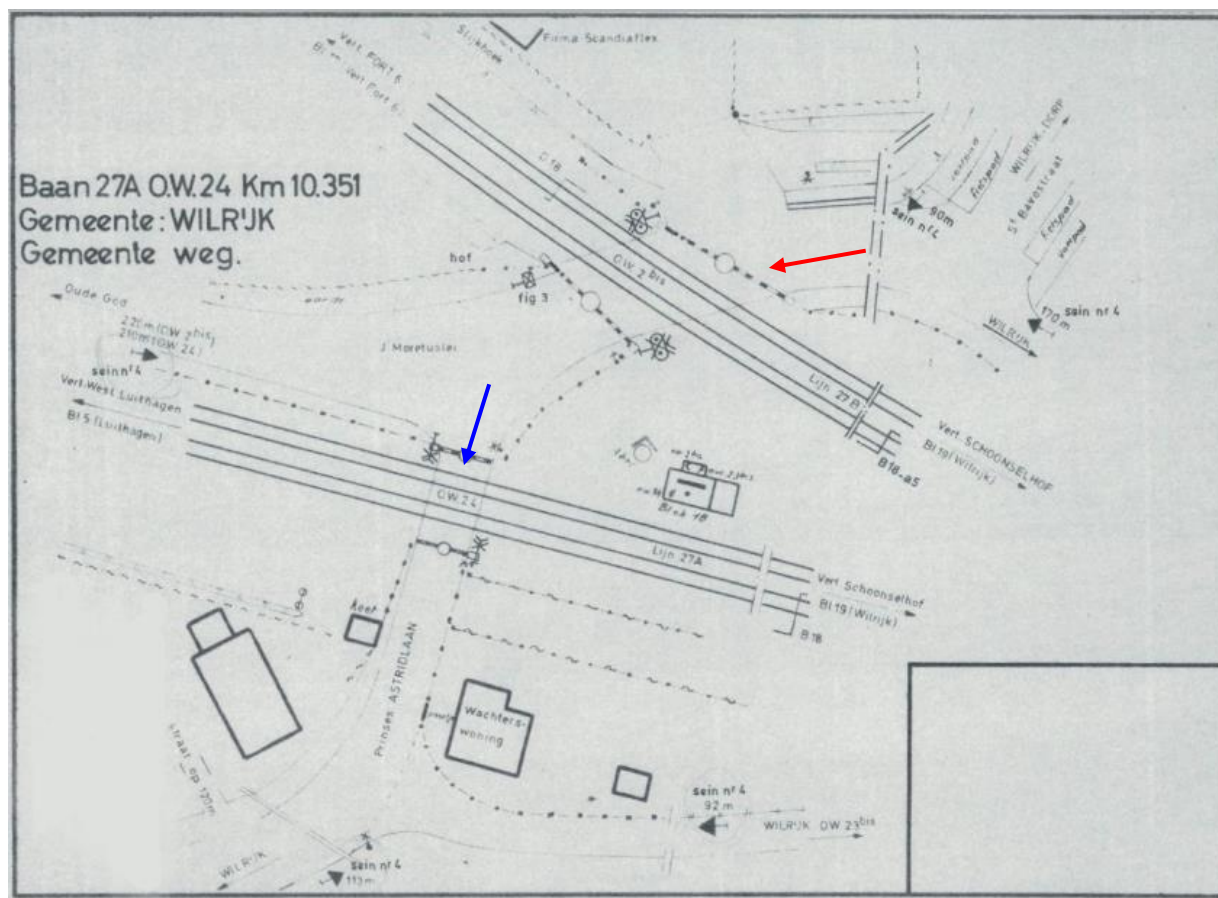
De drie overwegen aan de spoorwegdriehoek van Wilrijk

Aan de spoorwegdriehoek van Wilrijk waren er drie overwegen:

- een **overweg** (O.W. **24**) van de fortentlijn met de Prinses Astridlaan, naamgeving 1931;
- een **overweg** (O.W. **2bis**) van de verbindingsboog van Wilrijk naar Waarloos/Mechelen (Y Wilrijk – vertakking Fort 6) met de Jules Moretuslei;
- een **overweg** (O.W. **1bis**) van de verbindingsboog van Luithagen naar Waarloos/Mechelen (Y West-Luithagen – vertakking Fort 6) met de Jules Moretuslei.

*Hiernaast: de drie overwegen aan de spoorwegdriehoek van Wilrijk.
Kaartje uit 1935: verzameling D. Schoenborn.*





Overweg 24 van de fortенlijn met de Prinses Astridlaan en **overweg 2bis** met de Jules Moretuslei. Rechts bevindt zich de vertakking Wilrijk (zie kaartje met O.W. 23bis). Bemerkt blokpost nr. 18 en de vrije ruimte tussen de baanwachterswoning aan de Prinses Astridlaan en de sporen van de fortенlijn. Tot de afschaffing in 1937 lagen daar de sporen van de verbindingsboog naar de rechtstreekse lijn naar Antwerpen-Zuid, de zgn. 'diepe route'. Zie ook de foto met stoomtrein, gesleept door een type 9, op blz. F-12 in dit hoofdstuk. Document: verzameling Jef Verstappen.

Opgelet: op dit kaartje ligt het oosten (richting Luithagen) links en het westen (richting station Wilrijk) rechts !



Overweg 24 met de Prinses Astridlaan, gezien in de richting van de firma's Rizla en Scandiaflex, met rechts op de achtergrond **overweg 2bis** met de Jules Moretuslei. Links achter de overweg gaat het naar **overweg 1bis** met de Jules Moretuslei.
Foto (eind jaren zestig): verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.



Nog een foto van Blok 18 (links) en **overweg 2bis** met de Jules Moretuslei. De fotograaf staat met zijn rug naar de Sint-Bavostraat.
Foto (eind jaren zestig): verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.



Verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica



Verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica

Twee foto's van de huisjes, genaamd 'Root van Vervoort' langs de Jules Moretuslei. De linker foto is genomen richting Luithagen, vanop **overweg 24** van de fortenlijn met de Prinses Astridlaan. Rechts achter de fotograaf bevindt zich Blok 18. Helemaal op de achtergrond bevindt zich **overweg 1bis**. De rechter foto is genomen richting Wilrijk; op de achtergrond bevinden zich **overweg 24** en Blok 18. De goederentrein rijdt richting Luithagen en wordt gesleept door een diesellocomotief type 270 (de latere reeks 70).

Foto's (jaren zestig): verzameling Kring voor Heemkunde Wilrica.

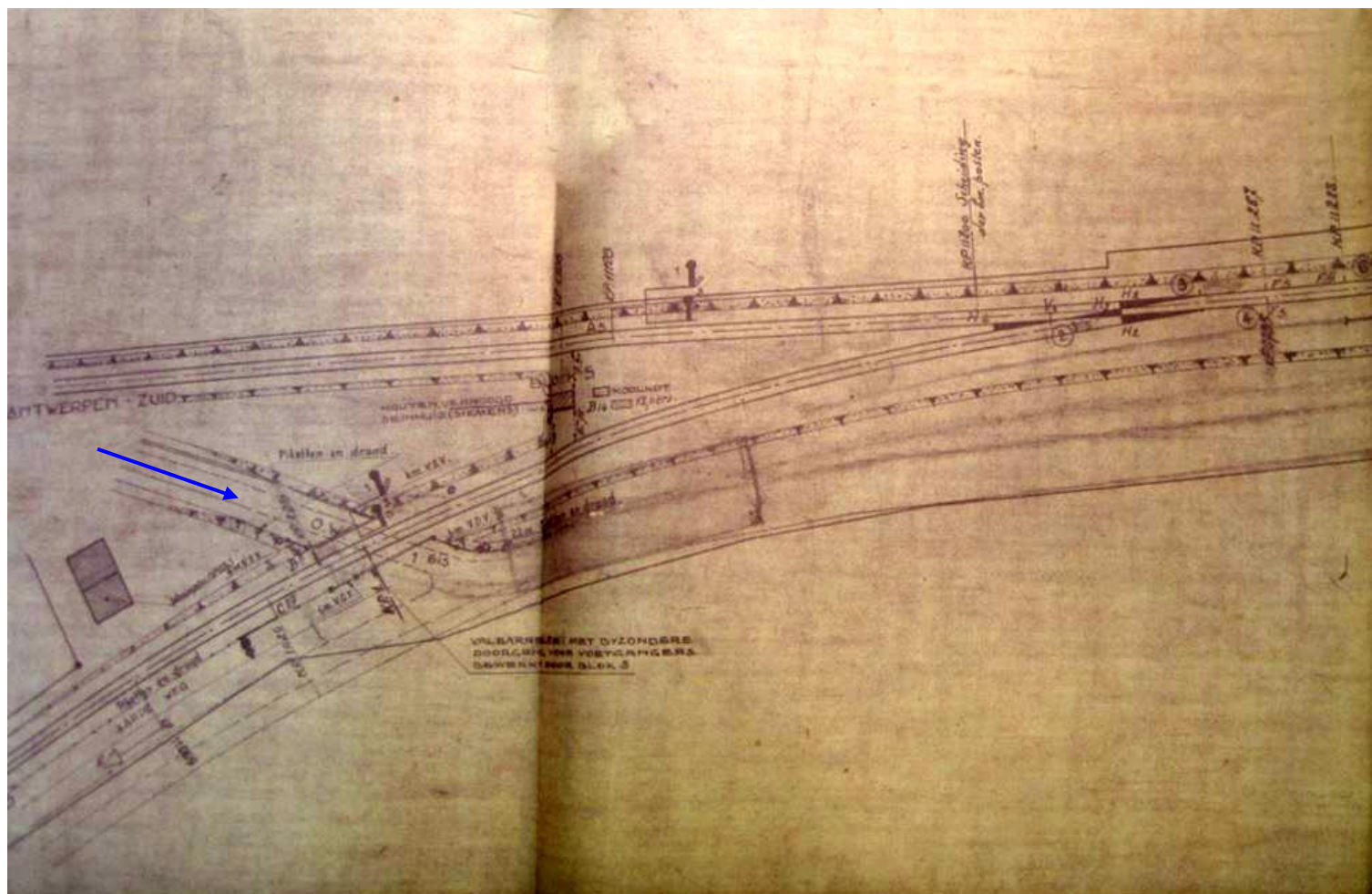


Huisjes 'Root van Vervoort'



Archief Gazet van Antwerpen

*Blok 5 en de tweede overweg (O.W. 1bis) met de Jules Moretuslei. Foto genomen begin jaren zestig richting Luithagen.
Foto: archief Gazet van Antwerpen.*



Plattegrond van **overweg 1bis** en Blok 5 in de jaren zestig. De pijl duidt de richting aan waarin de foto op de voorgaande blz. genomen is.
Document: NMBS Train World Heritage.

De fortенlijn ter hoogte van het ziekenhuis Sint-Augustinus

Het ziekenhuis Sint-Augustinus in Wilrijk werd tijdens de Tweede Wereldoorlog gebouwd. In 1941 waren de eerste kamers beschikbaar. Sint-Augustinus is nu een onderdeel van het fusieziekenhuis

fusieziekenhuis GZA (GasthuisZusters Antwerpen). De fortенlijn passeerde naast het ziekenhuis. Zie ook het kaartje rechts op blz. F-33.



*Het ziekenhuis Sint-Augustinus in de jaren zestig, met vooraan de Jules Moretuslei en de fortенlijn.
Foto (jaren zestig): verzameling Heemkundige Kring Wilrica.*

De tijdelijke stopplaats bij de velodroom van Wilrijk, tijdens de Olympiade van 1920

Reeds vóór WO I was het groot publiek zeer geïnteresseerd in de wielersport. Vooral het pistewielrennen genoot een grote populariteit. Er werden velodrooms gebouwd waar wedstrijden georganiseerd werden die veel sportliefhebbers aantrokken. In Antwerpen waren er (zomer)velodrooms in Zurenborg en in de wijk Gitschotel. Op initiatief van de Antwerpenaar Emiel Van Migem kwam er ook een velodroom in Wilrijk. De velodroom werd gebouwd door een Duits bedrijf, gespecialiseerd in het ontwerpen en bouwen van sportparken en wielerpistes. De locatie bevond zich op een stuk grond aan de Militaire Baan in Wilrijk, tussen het kasteel Elsdonk en de grens met Edegem, nabij Fort 5. De gronden behoorden toe aan de NV Garden City du Nouveau Parc d' Anvers. Alle materialen voor de bouw van de piste werden vanuit Duitsland per trein aangevoerd, vermoedelijk via een zijspoor dat in Luithagen (?) verbonden was met de fortenlijn. De nieuwe zomervelodroom werd in gebruik genomen op 28 juni 1914 en werd 'Garden City' gedoopt. Er was een overdekte hoofdtribune aan de ingang en volksplaatsen rondom de piste.

Er was plaats voor 15.000 toeschouwers! Na WO I moesten de lang ongebruikte installaties hersteld en opgefrist worden.

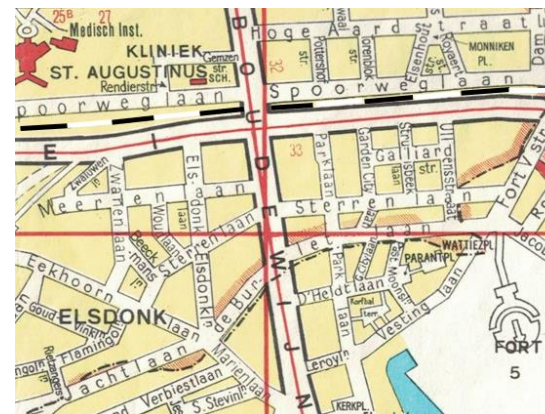
Tijdens de Olympische Spelen van 1920 in Antwerpen vonden de Olympische baanwedstrijden in de velodroom in Wilrijk plaats, in de maand augustus. De organisatoren van de wielervedstrijden rekenden er initieel op dat het grote publiek per trein naar de velodroom zou komen. De fortenlijn lag bijna voor de deur. Men voorzag dan ook de bouw van een tijdelijke stopplaats. Het werd echter één grote ontgoocheling. De verwachte volkstoeloop voor de baanwielervedstrijden bleef uit, waarschijnlijk door de veel te hoge toegangsprijzen. **Het is dan ook niet zeker of de tijdelijke stopplaats in dienst is geweest.**

De belangrijkste locatie van de Olympiade was de wijk Kiel, op enkele km van de velodroom van Wilrijk, waar zich met zekerheid een tijdelijke stopplaats bevond. Zie elders in deze studie.



Links: de vermoedelijke locatie van de tijdelijke stopplaats bij de velodroom in Wilrijk tijdens de Olympische Spelen van 1920. Document: verzameling Heemkundige Kring Wilrica.

Rechts: de huidige wijk Elsdonk, waar zich ooit de Garden City velodroom bevond. Bemerkt de Garden Citylaan, vernoemd naar deze olympische velodroom. De wijk wordt nu doorkruist door de Prins Boudewijnlaan.



(Zie in dit verband ook het boek ***Een eeuw sportgeschiedenis in Wilrijk 1903-2013***, door Jef Verstappen, uitg. Kring voor Heemkunde Wilrica, 2013)