



**DE VERDWENEN SPOORLIJNEN IN TIJDEN VAN OORLOG  
– EERSTE WERELDOORLOG –**

Research: JVO  
Redactie: JVO

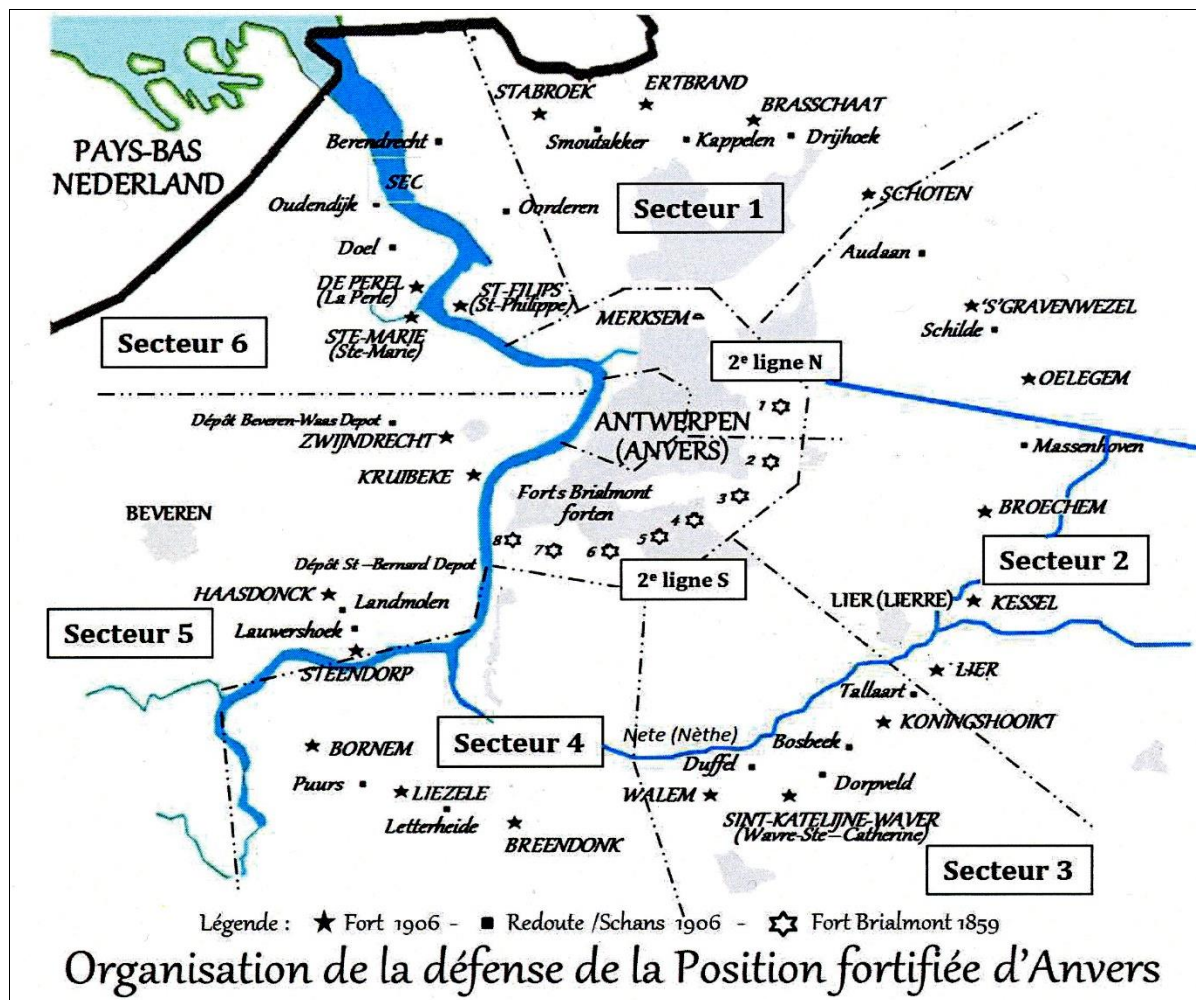
**DE ROL VAN DE SPOORWEGEN VÓÓR DE VAL  
VAN DE VERSTERKTE STELLING ANTWERPEN IN 1914**

**een chronologisch overzicht van de gebeurtenissen**

In de korte periode tussen de strategische aftocht van het Belgische leger naar Antwerpen vanaf **17 augustus 1914** en de val van de versterkte stelling Antwerpen op **10 oktober 1914** hebben zich een aantal dramatische gebeurtenissen voorgedaan waarbij de spoorwegen ten zuiden van Antwerpen op militair gebied een merkwaardige rol hebben gespeeld. Wij hebben getracht om de voornaamste gebeurtenissen chronologisch op te sommen en met een korte commentaar te duiden, zodat de lezer zich een idee kan vormen van hetgeen zich toen in en rondom Antwerpen heeft afgespeeld.

Na het tekstgedeelte volgt een reeks foto's en bijkomende informatie over de zware artilleriestukken die werden gebruikt voor de beschieting van de forten van de buitenste fortengordel, de gepantserde treinen, Engelse dubbeldeksbussen, wilde treinen, vernielde spoorbruggen en evacuatietreinen.

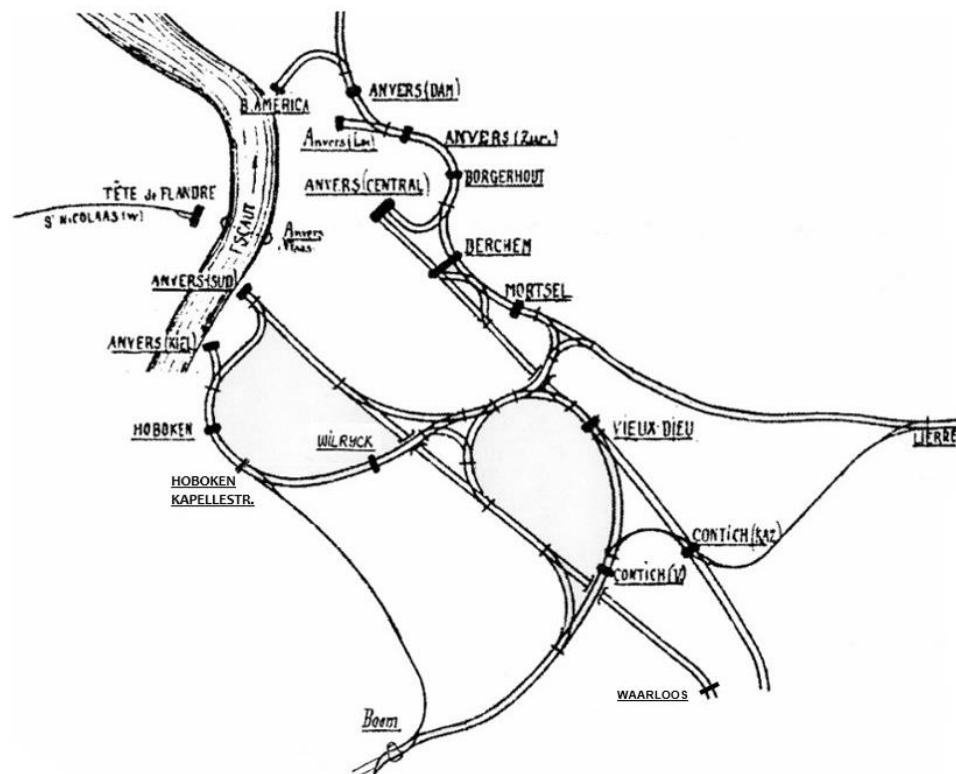
Bronnen / Bibliografie: zie het hoofdstuk Inleiding / algemeenheden.



De Position Fortifiée d'Anvers (Versterkte Stelling Antwerpen) met de twee fortengordels in 1914.

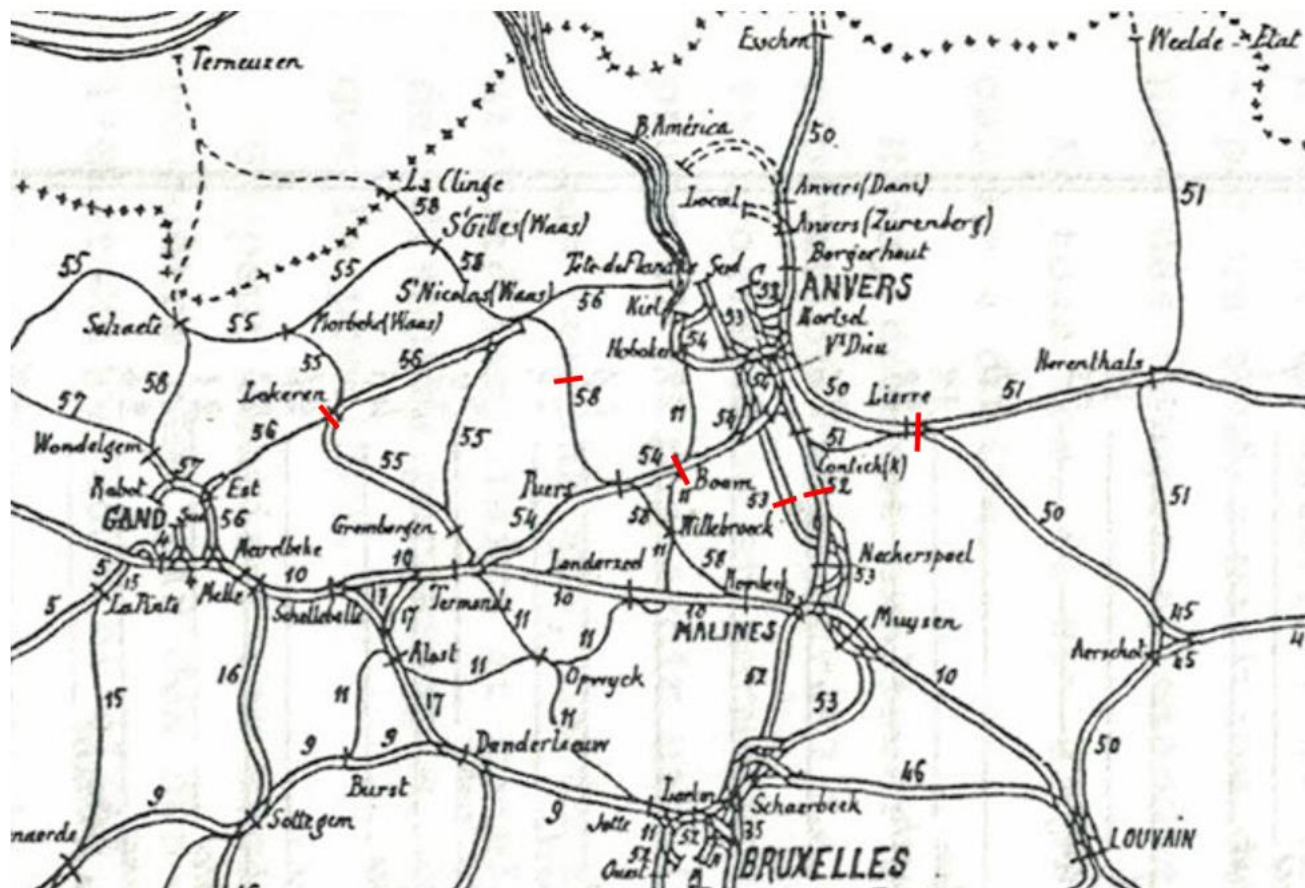
Document uit *D'Anvers à l'Yser, La compagnie de Chemin de Fer du Génie et les trains blindés*, door Vincent Scarniet, Uitg. Musée du Génie, 2014.

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



*Het spoorwegnet ten zuiden van Antwerpen in 1914. Spoorlijnen met dubbelspoor zijn aangeduid met een dubbele lijn. Enkel via Boom kan de linkeroever van de Schelde bereikt worden. Tijdens de weken vóór de val van Antwerpen wordt dit kleine maar zeer dichte net intens bereiden door troepentreinen en bevoorradingstreinen voor de legerdivisies, munitietreinen, treinen met gewonden, evacuatie treinen, gepantserde treinen en diverse andere militaire transporten.*

*Kaartje: Lignes de la Belgique - Carnet de Marches-types, 1915 (bewerkt).*

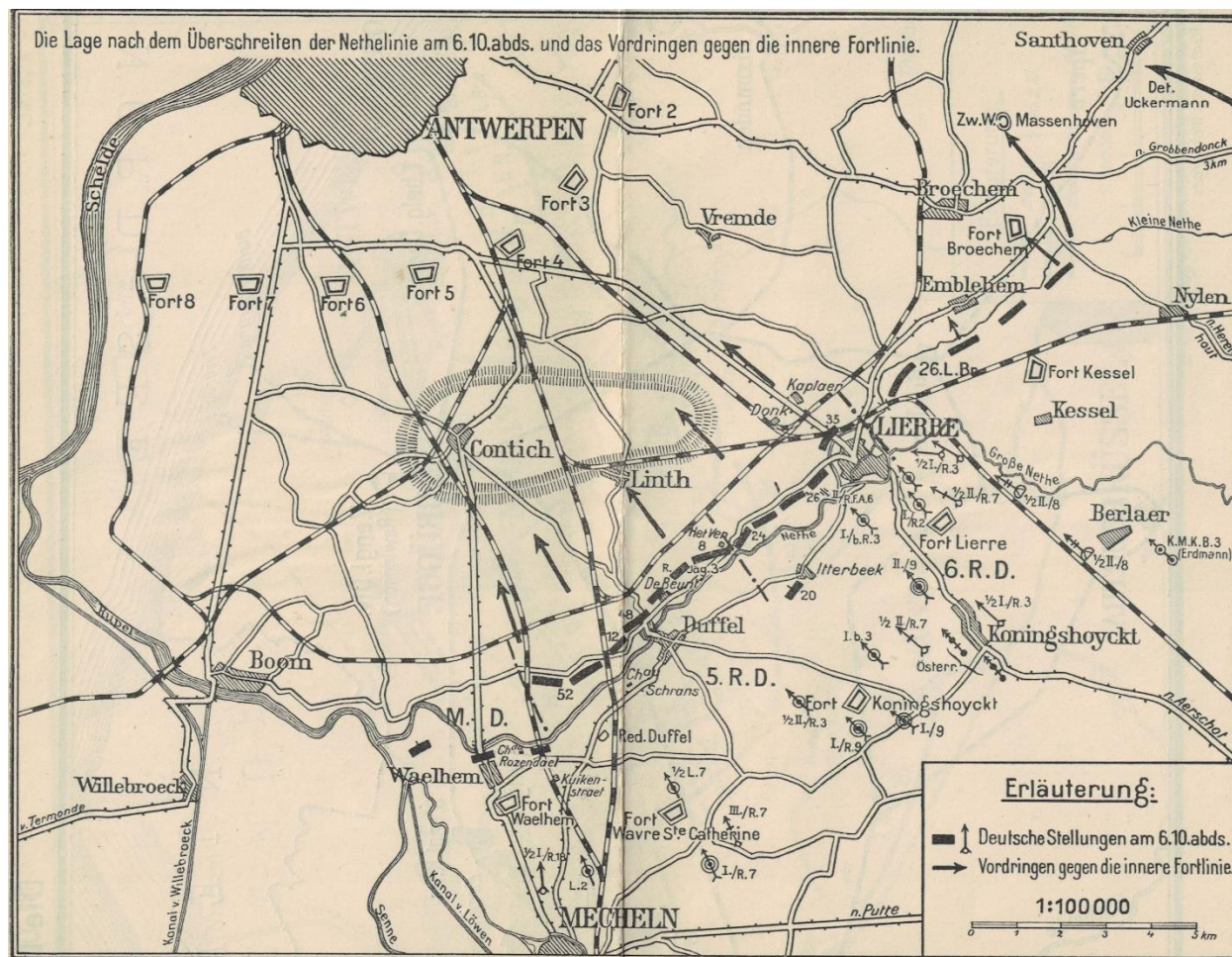


Een kaartje van het spoorwegnet tussen Gent, Antwerpen en Brussel/Leuven in 1914.

De nummers op het kaartje verwijzen naar de nummers die in de Carnet de Marches-types gebruikt worden en zijn geen lijnummers.

— = door de Belgische Genie tussen 30 september en 8 oktober 1914 vernielde spoorbruggen over rivieren.

Kaartje: Lignes de la Belgique - Carnet de Marches-types, 1915 (bewerkt).



Kaartje van het front op 6 oktober 1914 's avonds, nadat de Duitsers de Nete zijn overgestoken, met aanduiding van de forten, de spoorlijnen (incl. de strategische spoorlijn Boom – Lier – Broechem – ...) en de positie van de zware Duitse artilleriestukken.  
Bron: Schlachten des Weltkrieges – Antwerpen 1914, Uitg. Gerhard Stalling, 1925.

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

Nadat het laatste fort van Luik gevallen is op **16 augustus**, installeert de koninklijke familie zich in het paleis op de Meir in Antwerpen. Op **17 augustus** geeft de koning het bevel tot de aftocht van het Belgische leger naar de versterkte stelling Antwerpen (behalve de 4de Legerdivisie die Namen verdedigt). Na de val van het laatste fort te Namen op 25 augustus wordt de 4de Divisie overgebracht naar Le Havre (F) en vervolgens per schip vervoerd naar Oostende en Zeebrugge om zo opnieuw te worden ingezet aan het front in België.

Het 'Nationaal Reduit' Antwerpen bestaat uit een grote omwalling, nu de Antwerpse ring R1, een eerste fortengordel met de oude 'Brialmontforten' en een tweede fortengordel met een reeks recentere forten. In de intervallen tussen de forten bevinden zich bijkomende weerstandsstellingen (schansen) en worden prikkeldraadversperringen, loopgraven en andere geïmproviseerde versterkingen aangelegd. Er zijn ook enkele grote overstromingsgebieden. Zie ook hoofdstuk A. – Inleiding / Algemeenheden in het deel over de fortenlijn Hoboken – Wilrijk – Morsel. Om de verdedigers van Antwerpen een vrij schootsveld te garanderen, wordt rondom de forten en schansen alles met de grond gelijk gemaakt: boomgaarden, bossen, huizen, villa's, windmolens... Alles wordt vernield en/of in brand gestoken: een ware ramp voor de Antwerpse randgemeenten.

Op **20 augustus** wordt Brussel door de Duitsers bezet en vanaf **23 augustus** installeren de Duitsers een observatieleger onder generaal Hans von Beseler – meestal bestaande uit oudere soldaten, geen eerstelijnsenheden – voor de vesting Antwerpen. In de **nacht van 24 op 25 augustus** voert een zeppelin voor het eerst een bombardement uit op de stad Antwerpen.

Op **25 augustus** geeft luitenant-generaal Victor Deguise, commandant van de versterkte stelling Antwerpen, de opdracht tot de bouw van gepantserde treinen. De werkplaatsen van de Staatsspoorwegen in Antwerpen-Noord (niet te verwarren met het huidige rangeerstation Antwerpen-Noord) voeren de opdracht uit, in samenwerking met de Spoorwegcompagnie van de Genie.

In 1873, na de Frans- Pruisische oorlog, had de Belgische overheid beslist om een gespecialiseerde spoorwegcompagnie in het Belgische leger op te richten. In 1874 werden de Genietroepen uitgebreid met de 'Compagnie de Chemin de fer' (Spoorwegcompagnie). Vanaf 1880 was deze Compagnie samen met deze van de telegrafisten gelegerd in de kazerne 5-6 van de grote omwalling van Antwerpen. Aan het begin van WO I werd de compagnie geleid door de commandant Eugène Lefebvre en twee luitenanten: Fernand Michel en Mathieu Deleval. Beiden zullen op de lijnen rond Antwerpen een belangrijke rol spelen met hun gepantserde treinen.

Er zullen drie treinen worden samengesteld met een vooraan geplaatste wagen met draaistellen en een tweeeassige wagen. Tussen beide bevindt zich een locomotief type 15, wellicht later vervangen door een locomotief type 32 of 32S. Aan elke trein wordt een tweede locomotief toegewezen die kan worden gebruikt als 'verkenning locomotief'. Op de wagens en de locomotieven worden rondom pantserplaten bevestigd. Op de wagen met draaistellen wordt vooraan een Belgisch 57 mm Nordenfelt-snelvuurkanon geplaatst en aan beide zijken een Hotchkiss-machinegeweer. Een dergelijk machinegeweer bevindt zich ook achteraan, op de tweeeassige wagen. In de laterale pantserplaten zijn er schietgaten aangebracht voor geweren. Elke trein beschikt ook over uitrusting om sporen te herstellen: 6 spoorstaven van 6 m lang, lasplaten, gereedschap, klein materiaal, ... Eigenlijk gaat het eerder om 'lichte' pantser treinen. Bovendien heeft het kanon vooraan slechts een bereik van 2,5 km en een beperkte vuursector. De treinen worden vooral ingezet voor raids, verkenningen, aanbrengen van vernielingen aan het spoornet, herstellingen van beschadigde sporen, enz.

Op **25 en 26 augustus** doet het Belgische leger een eerste uitval vanuit Antwerpen, met heel wat verliezen. Vermoedelijk 3000 tot 4000 doden, gewonden en krijgsgevangenen.

De Generale Staf van het leger beslist op **5 september** om achter de buitenste fortengordel een strategische spoorlijn aan te leggen van Boom via Duffel en Lier tot Stabroek, dwars door de velden en weiden. De opmetingen en de aanleg gaan onmiddellijk van start. Elders in deze studie wordt aandacht besteed aan deze militaire spoorlijn, waarvan

enkele baanvakken ook na WO I nog een rol gespeeld hebben voor het goederen- én reizigersverkeer.

Op **5 september** is ook de eerste lichte gepantserde trein klaar voor de inzet. De trein wordt onder het bevel geplaatst van luitenant Michel van de Genie. De trein rijdt naar Boom en heeft zijn vuurdoop op **6 september**. Met de steun van een automitrailleur worden de Duitsers aangevallen in de streek tussen Breendonk en Londerzeel. De trein maakt enkele ritten van Boom naar Willebroek en Tisselt en terug (lijn Boom - Willebroek - Londerzeel).

Op **7 september** valt de vesting Maubeuge (F), waardoor Duitse zware artilleriestukken beschikbaar komen om elders ingezet te worden. Generaal von Beseler krijgt de opdracht de vesting Antwerpen in te nemen. Het vervoer van de zware artillerie per trein en met wegtractoren naar hun eerste schootsstellingen zal nog enige tijd in beslag nemen...

Op **7 september** voert pantsertrein 1 opdrachten uit op de lijn Boom - Puurs - Dendermonde: ophalen van 45 ton bloem in Sint-Amands (!) en een verkenningsrit naar Baasrode. 's Avonds wordt via Temse naar Sint-Niklaas en Beveren-Waas gereden.

Op **7 september** geeft de koning het bevel om de bewaking en de verdediging van de spoorverbinding Oostende - Brugge - Eeklo - Zelzate - Moerbeke - St.-Gillis-Waas - Sint-Niklaas te organiseren, om in geval van nood over een ontsnappingsroute per spoor te kunnen beschikken tussen Antwerpen en de Belgische Kust.

Op dezelfde dag zendt Winston Churchill, die toen 'First Lord of the Admiralty' was, een memorandum naar de Britse Eerste Minister en de Minister van Oorlog, waarin hij hen probeert te overtuigen om Britse militairen naar Antwerpen te zenden om het Belgische leger te helpen bij de verdediging van de – ook voor de Britten – strategisch zeer belangrijke vesting Antwerpen. Men zal in eerste instantie enkele vliegtuigen van de Royal Navy Air Service en een detachement van de Royal Navy met een aantal marinekanonnen naar Antwerpen zenden.

Op **8 september** rijdt de gepantserde trein naar Lokeren om aldaar steun te verlenen aan de Belgische infanterie. Daarna worden de spoorlijnen in het land van Waas verkend en wordt teruggekeerd naar Lokeren.

Op **9 september** start het Belgische veldleger een tweede uitval vanuit de vesting Antwerpen, die zal duren **tot 13 september**. Hierbij worden opnieuw zware verliezen geleden: 8000 doden, gewonden en krijgsgevangenen.

Op **9 september** komt ook luitenant-commander Astle Scott Littlejohns aan in Antwerpen met een detachement kanonniers van de Royal Navy en zes marinekanonnen van 4.7 duim (12 cm). De kanonnen zijn bestemd om gebruikt te worden ter versterking van de vesting Antwerpen, maar al snel wordt beslist ze op spoorwegwagons te monteren en deze uit te rusten met pantserbeplating. In samenwerking met de Belgische Genie worden twee treinen gebouwd door de werkplaatsen van Antwerpen-Stuivenberg en het Britse Antwerp Engineering Company in Hoboken. Aan elke trein worden 3 locomotieven toegewezen (type 32 / 32S), 3 wagens, 3 pakwagens (type 'Bika') en drie van de bovenvermelde marinekanonnen. Deze kanonnen zijn veel zwaarder dan de kanonnen op de Belgische treinen, ze hadden ook een groter bereik (in theorie tot 11 km) en een zeer ruime vuursector. Met recht kan men hier spreken van 'zware' pantsertreinen. De treinen zijn ook uitgerust met luchtafweergeschut, machinegeweren, enz. De bouw van elk van de twee treinen zal een week in beslag nemen. De Britten zenden ook enkele 6 duims (15 cm) kanonnen naar Antwerpen, waarmee later nog een derde gepantserde trein zal worden uitgerust die echter niet meer tijdig klaar kwam om rond Antwerpen ingezet te worden.

Eveneens op **9 september** voert de eerste Belgische trein opdrachten uit in de streek van Zele, Dendermonde, Gent, Wetteren..., waarbij een losse locomotief gebruikt wordt voor verkenningsritten. Op **10 september** is de tweede Belgische gepantserde trein klaar; hij wordt onder het bevel geplaatst van luitenant Deleval.

**Tussen 11 en 14 september** voert het personeel van de twee Belgische treinen opdrachten uit in Denderleeuw en Aalst (vernieling bruggen). De verplaatsingen gebeuren gedeeltelijk met auto's van de burgerwacht en met een locomotief type 17 van de Belgische Staat. De machinist en de stoker bieden zich vrijwillig aan om te helpen.

Op **14 september** keren beide gepantserde treinen via Puurs en Boom terug naar Antwerpen. Michel en Deleval moeten daarna een speciale opdracht uitvoeren, met als gevolg dat de treinen tien dagen niet kunnen worden ingezet worden... De soldaten maken wandelingen in de stad en bezoeken de dierentuin van Antwerpen!

Op **16 september** is de eerste Brits-Belgische gepantserde trein klaar. De bevelvoerder is de al genoemde 'lieutenant-commander' A.S. Littlejohns. De trein wordt bemand door Britten en Belgen en vormt een mooi voorbeeld van samenwerking tussen militairen van twee geallieerde staten.

Ondertussen had men in de werkplaatsen van de Belgische Staatsspoorwegen in Antwerpen-Stuivenberg een zware Belgische pantser trein gebouwd. Deze trein was uitgerust met een zware mortier van 21 cm, afkomstig van de batterij Blauwgaren aan de Schelde. De trein was samengesteld uit verschillende wagens en twee locomotieven. De trein is waarschijnlijk vanaf **22 september** ingezet op de lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen en mogelijk ook op de strategische lijn Boom - Lier ter verdediging van de Netstelling. De datum van de terugtrekking van deze trein over de Schelde is niet bekend. De trein stond onder het bevel van onderluitenant Valentin.

Op **23 september** is de tweede Brits-Belgische gepantserde trein klaar, met de Belgische kapitein Servais als bevelvoerder.

Op **25 en 26 september** zijn de eerste twee lichte Belgische treinen actief in Gent, Geraardsbergen en Lessines. Verschillende 'wilde treinen' worden gelanceerd in de richting van Edingen en veroorzaken vernielingen in 's Gravenbrakel en Halle. 'Wilde treinen' of 'spooktreinen' ('trains fantômes', 'trains sauvages', 'trains fous', 'trains brûlots',

'Gespensterzüge') zijn onbemande treinen met wagens die geladen zijn met zand, erts of andere zware goederen, en eventueel ook springstoffen. Het personeel verlaat de locomotief nadat het vuur maximaal opgestookt is om een zo hoog mogelijke keteldruk te bereiken. Eventueel worden de veiligheidskleppen vastgezet zodat bij overdruk geen stoom kan ontsnappen.

Op **27 september** worden wilde treinen gelanceerd van Muizen naar Leuven en van Berlaar naar Aarschot. De treinen rijden in de richting van de Duitsers die langs deze spoorlijnen hun zware artilleriestukken aan het opstellen zijn.

Op **27 september** start de Duitse aanval op de Antwerpse buitenforten. Von Beseler kan beschikken over bijkomende troepen en een artillerie die bestaat uit 173 vuurmonden, waarvan 13 stukken van een uitzonderlijk zwaar kaliber: 9 Škoda-mortieren 30,5 cm en 4 Krupp-mortieren 42 cm (Kurze Marinekanonen of 'Dikke Bertha's').

Vanaf **28 september** in de namiddag worden deze zware stukken ingezet; zij zullen de vesting Antwerpen doen vallen... Ze staan opgesteld in Heist-op-den-Berg, Doornlaar, Boortmeerbeek en Hofstade op een afstand van 7,5 tot 11,7 km van de buitenforten in de Belgische 3de sector, ver buiten het bereik van de 15 cm-kanonnen van de Belgen, die een maximaal bereik hebben van minder dan 8,5 km. De Duitsers beschikken bovendien over uitstekende observatiemiddelen: kerktorens, waaronder de Mechelse Sint-Romboutskathedraal (!), observatieballons en vliegtuigen.

Op **29 september** wordt de beslissing genomen om de vesting Antwerpen te evacueren. Men beschikt maar over één spoorwegverbinding naar de linkeroever van de Schelde, via Boom (brug over de Rupel), Puurs, Temse (brug over de Schelde) en Sint-Niklaas. De treinen kunnen hun weg vervolgen naar West-Vlaanderen en de Belgische Kust via Sint-Gillis-Waas, Moerbeke, Zelzate en Eeklo, ofwel via Lokeren, Oostakker en Gent. Op de dubbelsporige baanvakken Boom – Puurs en Sint-Niklaas – Lokeren na gaat het om enkelsporige lijnen. Opmerkelijk is wel dat het baanvak Puurs – Sint-Niklaas – Sint-Gillis deel uitmaakt van het net van de privémaatschappij Mechelen-Terneuzen.

---

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



**Tussen 1 en 7 oktober** rijden er vooral 's nachts evacuatietreinen met gewonden, gevangen genomen Duitse soldaten, voedselvoorraden, hospitaalmaterieel, munitie en ander oorlogsmateriaal, brandstof, militaire bakkerijen en slagerijen, vee, voeder voor paarden, enz.. Een enorme logistieke operatie die veel organisatie- en improvisatietalent vergt: inzet van locomotieven, rijtuigen en goederenwagens, machinisten, stokers en remmers, waterbevoorrading voor de locomotieven, maar ook de terugkeer van locomotieven en leeg materieel. Een gedeelte van de spoorverbinding bevindt zich praktisch onder de neus van de Duitsers die blijkbaar niets merken en nooit een initiatief nemen om de spoorlijn te onderbreken. In totaal rijden er 175 treinen. Het succes van de evacuatie is zonder twijfel te danken aan het plichtsbewustzijn en de buitengewone inzet van alle bij de operatie betrokken spoor mannen.

Op **30 september** trekken de eerste Belgische eenheden zich terug achter de Nete en wordt de spoorwegbrug over deze rivier op de lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen in Walem vernield door de Belgische Genie. De koning vraagt dringende hulp aan Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk om de Duitse aanval tegen te houden. Gepantserde trein nr. 2 is actief in de buurt van Aalst.

Van **1 tot 8 oktober** vallen de forten en de tussenliggende schansen een voor een: Sint-Katelijne-Waver, Koningshooikt, Tallaert, Bosbeek, Dorpveld, Walem, Lier, Duffel, Kessel, Broechem, Breendonk. Op **1 oktober** wordt de strategische spoorlijn (zie hiervoor) over haar volledige lengte op enkelspoor in gebruik gesteld. Vermoedelijk werden enkele reeds vroeger afgewerkte secties eerder bereiden door militaire (en gepantserde?) treinen. Op **1 oktober** blaast de Genie de spoorbrug over de Kleine Nete in Lier op.

Op **2 oktober** wordt het bevel gegeven voor de terugtrekking van het Belgisch veldleger achter de Nete. Die dag verleent de 1ste Belgische gepantserde trein bescherming en steun aan de Genie, met het oog op de vernieling van de spoorwegbrug in Duffel op de hoofdlijn Antwerpen-Centraal – Mechelen.

Diezelfde dag komt luitenant L. Robinson van de Britse Royal Navy aan in Antwerpen met een contingent manschappen. Hij neemt op **3 oktober** in het station Antwerpen-Dam het bevel over de 1ste Brits-Belgische pantsertrein over van luitenant-commander Littlejohns. Die blijft blijkbaar wel 'in overall command' van de twee treinen. Beide treinen behouden hun gemengde Brits-Belgische bemanning.

Op **3 oktober** komt ook Winston Churchill aan in Antwerpen. Hij belooft Britse troepen om de Belgen te helpen bij de verdediging van de vesting Antwerpen. Enkele duizenden marinesoldaten komen inderdaad vanaf 's anderendaags per trein, maar ook met opgevorderde Londense dubbeldeksbussen, te Antwerpen aan en worden onmiddellijk ingezet in de buurt van Lier.

Eveneens op **3 oktober** verlaten de diplomaten en de Belgische regeringsleden Antwerpen richting Oostende. De Belgische pantsertrein nr. 2 is actief in Oost-Vlaanderen en daarna ook in West-Vlaanderen. De trein blijft daar ook de volgende dagen.

Op **4 en 5 oktober** worden de Brits-Belgische pantsertreinen ingezet op de spoorlijnen Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen en Antwerpen-Centraal – Mechelen. Ze beschieten Duitse stellingen tussen Duffel en Lier. Winston Churchill brengt een bezoek aan een van de treinen in Waarloos en is onder de indruk ("We cannot have too many of these trains"). Ongetwijfeld betekent de inzet van de treinen een belangrijke morele steun voor de Belgische en Britse verdedigers van de Netestelling. Men kan zich de vraag stellen of de treinen wel echt efficiënt ingezet werden door het ontbreken van observatiemogelijkheden om de stukken goed te kunnen richten. De Duitsers beschikken wél over goede waarnemingsmiddelen, zodat ze de locatie van de treinen vrij snel konden bepalen en terugschieten. Meestal zonder veel erg, want de pantsertreinen hadden zich ondertussen natuurlijk enkele honderden meter teruggetrokken, maar dat werd niet op prijs gesteld door de infanteristen die zich nabij de spoorlijnen hadden ingegraven.

Op **5 oktober** duikt ook een zware Franse pantsertrein op in Antwerpen. Hij komt uit Le Havre en is uitgerust met twee 20 cm-kanonnen. Hij wordt

eerst ingezet om Walem te beschieten, daarna Lint en Lier (Lachenen). De trein blijkt echter minder snel en flexibel inzetbaar dan de Engelse treinen. Hij verlaat Antwerpen via Boom en Temse op **6 oktober** 's avonds. Een derde Belgische lichte gepantserde trein zal nog voor de val van Antwerpen afgewerkt worden, echter zonder dat de volledige bewapening kan worden aangebracht. De trein komt onder het bevel van kapitein Verschueren en wordt zonder personeel overgebracht naar Oostende.

Op **5 oktober** steken de Duitsers de Nete over in de buurt van Lier en vestigen er een bruggenhoofd. 's Anderendaags trekken de Belgen en de Britten zich terug. De Britten worden nog ontplooid op de verdedigingslijn van de binnenforten.

Een Brits-Belgische pantser trein schiet op **6 oktober** vanop de grens van de gemeenten Hove en Kontich (op de hoofdlijn 25 Antwerpen-Centraal – Mechelen) in de richting van Lier en rijdt daarna naar Boechout en Donk (spoorlijn 15 Antwerpen-Centraal - Lier) om van daaruit te vuren in de richting van de stad Lier, de Nete en Duffel. Op **6 oktober** wordt ook een testrit uitgevoerd met de onafgewerkte derde Brits-Belgische gepantserde trein en worden proefschoten met een van de 6 duims stukken afgevuurd in de richting van de Nete in Lier, waarna de trein terugkeert naar Hoboken.

's Avonds krijgen alle Brits-Belgische treinen de opdracht om Antwerpen te verlaten via Boom, Puurs en Temse. De eerste twee treinen worden samengevoegd en rijden 's nachts via de fortенlijn naar Hoboken, om daar de derde, onafgewerkte trein met de 6 duims kanonnen op te halen. Dit lukt aanvankelijk niet, omdat de spoorlijn Oude-God – Hoboken achter Wilrijk geblokkeerd is met achtergelaten wagens. In moeilijke omstandigheden slaagt men er echter in om de lijn vrij te maken en de drie treinen toch te evacueren. De laatste Brits-Belgische trein passeert de brug over de Rupel te Boom kort voor dat deze door de Belgische Genie wordt opgeblazen. De treinen zullen nadien verder rijden naar Oostende. Later zullen de Britten de drie treinen namen geven, zoals schepen: 'HMAT (His Majesty's Armoured Train) Deguise', 'HMAT Churchill' en 'HMAT Jellicoe'.

In dezelfde nacht, **van 6 op 7 oktober**, verlaat het grootste deel van het Belgische veldleger Antwerpen. De Schelde wordt via vlotbruggen overgestoken. In de nacht **van 8 op 9 oktober** volgen de Britse marinedivisie en de meeste nog resterende Belgische troepen. Ondertussen zijn de Duitsers gestart met de beschieting van de stad, waardoor veel gebouwen vernield worden en verschillende branden ontstaan. De bevolking slaat op de vlucht; koning Albert verlaat op **7 oktober** in de namiddag de stad.

Op **8 oktober** wordt de Belgische pantser trein nr. 1, die niet meer kan ontsnappen omdat de brug van Boom vernield is, door de bemanning onbruikbaar gemaakt. De Belgische pantser trein nr. 2 is teruggekeerd uit Oost-Vlaanderen en bevindt zich in veiligheid te Antwerpen Vlaams Hoofd (Linkeroever). Het personeel van de Spoorwegcompagnie van de Genie van beide treinen zal in de nacht van **7 op 8 oktober** nog meewerken aan het lanceren van wilde treinen in de richting van Duffel (zie ook verder), resp. in de richting van Lier. Daarna zal pantser trein nr. 2 met het personeel van beide treinen aan boord naar Oostende rijden, waar hij op **9 oktober** 's avonds aankomt. Het personeel van trein nr. 1 zal worden toegewezen aan trein nr. 3 die zich te Oostende bevindt.

Op **8 oktober** 's morgens komen twee met springstof geladen wilde treinen met hoge snelheid aan te Hoboken, uit de richting van Wilrijk. De treinen ontsporen; één trein ontploft waardoor een enorme ravage wordt aangericht. Het is nog steeds niet duidelijk wie de treinen gelanceerd heeft: de Duitsers of de Belgen? Waarom zouden de Duitsers nog kostbaar materieel, waaronder drie locomotieven, opofferen in een actie van weinig belang, en dit vlak voor de val van Antwerpen? Mogelijk gaat het om de treinen die de Belgische Genie vanuit Mortsel naar Duffel wilde zenden. Zijn deze ongewild via de fortенlijn in de richting van Wilrijk en Hoboken gereden? Er heerste op dat ogenblik trouwens een toestand van algemene verwarring op het spoorwegnet, aangezien het spoorwegpersoneel zijn posten verlaten had. Er bestaan overigens door de Duitsers genomen foto's van wilde treinen die op **8 oktober** ontspoord zijn te Lier, maar van wilde treinen die eventueel te Duffel zouden aangekomen zijn, is niets bekend ...

Inmiddels heeft Victor Deguise, hoofd van de vesting Antwerpen, de opdracht gegeven om de petroleumtanks te Antwerpen-Kiel te vernielen. Er ontstaat een reusachtige brand en miljoenen liters petroleumproducten lopen de Schelde in. Ondertussen gaat het bombardement op Antwerpen onverminderd voort. Deguise verlaat Antwerpen en richt een nieuw hoofdkwartier op in het fort Sint-Marie op de linkeroever van de Schelde, blijkbaar zonder de burgerlijke overheden te verwittigen.

Op **9 oktober** biedt een burgerlijke delegatie van de stad Antwerpen, onder wie burgemeester De Vos, zich aan bij generaal von Beseler te Tildonk om over de capitulatie van de stad te onderhandelen. De generaal begrijpt niet dat er geen hoge officier deel uitmaakt van de delegatie: "Eine solche Festung und kein General?"

In de namiddag wordt te Kontich de overgave getekend, bekend als de 'Conventie van Kontich'. Het document wordt 's anderendaags eveneens ondertekend door generaal Werbrouck, vertegenwoordiger van generaal Deguise. Deguise voelt zich vernederd: de overgave van de stad werd door burgers geregeld, niet door hem... De Duitsers betreden Antwerpen als overwinnaars. Op **10 oktober** houden zij in de stad een groot zegedefilé. Een dramatische episode uit WO I wordt hiermee afgesloten.

Reeds op **13 oktober** hebben de Duitsers de spoorbrug over de Kleine Nete te Lier voorlopig hersteld en is Antwerpen opnieuw bereikbaar per trein, via Aarschot en Lier. Een noodbrug ter vervanging van de grondig vernielde spoorbrug van hoofdlijn 25 te Duffel zal maar eerst op **4 december** weer in dienst komen.



*De villa 'Rest and Be Thankful' te Kontich en de tafel waaraan op 9 oktober 1914 de 'Conventie van Kontich' getekend werd. De tafel is nu in het bezit van de Kring voor Heemkunde van Kontich. Foto's: Koninklijke Kring voor Heemkunde Kontich.*

---

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

In het hierboven geschetste chronologisch overzicht komen enkel de meest spectaculaire gebeurtenissen aan bod: het inzetten van gepantserde treinen, het lanceren van wilde treinen, de evacuatietreinen naar de linkeroever van de Schelde... Men mag niet uit het oog verliezen dat er tijdens de betrokken periode nog veel meer andere militaire treinen gereden hebben die een belangrijke rol gespeeld hebben bij de verdediging van de versterkte stelling Antwerpen.

Meer bepaald betrof het **treinen die dienden voor de bevoorrading van de verschillende legerdivisies, evacuatietreinen voor gewonden, munitietreinen, diverse extra-treinen** ... De meeste van deze treinen hadden een vaste samenstelling en beschikten over 2 locomotieven: een loc vooraan en een achteraan. Bovendien reden ook heel wat treinen om tactische redenen, d.w.z. voor het verplaatsen van troepen, paarden en ander legermaterieel. Tijdens de periode midden augustus tot midden oktober ging het om bijna 1200 treinen!

De bevoorradingstreinen dienden voor het vervoer van de door elke legerdivisie gevraagde voorraden levensmiddelen (brood, legerkoeken, vlees, enz.), haver, brandstof en olie, kleine colli, enz. De beladen wagens werden samengebracht te Antwerpen-Zuid, van waaruit de treinen (tot aan de terugtrekking van het veldleger naar de linker Schelde-oever) dagelijks vertrokken naar de verschillende **divisie-spoorwegstations**. In elk divisiestation werden de goederen uitgeladen en door het transportkorps van de betrokken legerdivisie opgehaald met vrachtwagens en door paarden getrokken voertuigen.

**Tussen 26 en 29 september** betreft het bv. volgende stations (in volgorde: Cavaleriedivisie + Legerdivisies 1 t/m 6): Gent-Zuid, Hemiksem, Oude-God, Kontich-Dorp, Sint-Niklaas, Bornem en Niel. De divisie-bevoorradingstations wijzigen natuurlijk geregeld, naarmate het Belgische leger zich terugtrekt en/of legereenheden zich verplaatsen.

Op **6 oktober** situeren alle stations zich op de linkeroever van de Schelde: Beervelde, Beveren-Waas, Sint-Gillis-Waas, Nieuwkerken-Waas, Zele, Zwijndrecht en Sint-Niklaas.

Tot slot merken we op dat het civiele verkeer op vele spoorlijnen (met onderbrekingen en storingen) voortgezet wordt tot kort voor de bezetting door de Duitsers. Zo beschrijft een onderofficier van de Genie een bombardement van het station Kontich-Kazernen door de Duitsers op **5 oktober**, waarbij een reizigerstrein beschadigd wordt naar Antwerpen gaat vertrekken. Men moet dan maar te voet richting Hove en Mortsel ...

Diezelfde dag slagen de Duitsers erin om de Nete in de buurt van Lier over te steken, op minder dan 5 km afstand van Kontich-Kazernen...

=====

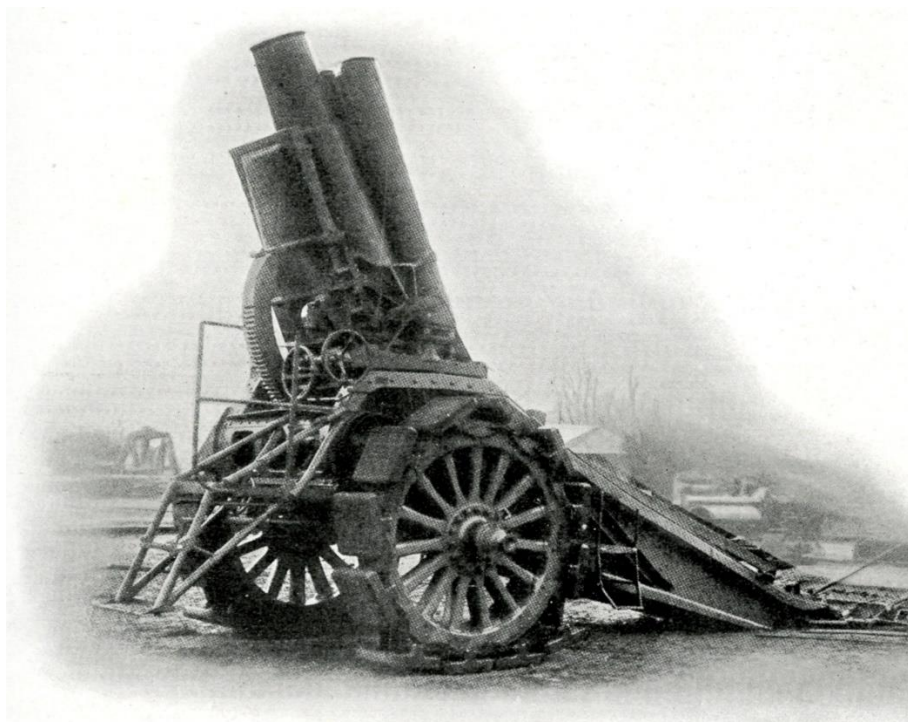
#### Opmerkingen:

Vergelijkbare artikels zijn o.a. verschenen in het tijdschrift Op de Baan (nr. 125 / 2015) van TSP/PFT en het blad Reinerings (nr. 3 / 2015) van de Heemkundige Kring van Kontich. Franstalige artikels zijn verschenen in het tijdschrift En Lignes (nr. 125 / 2015) van PFT/TSP en het blad Genie Museum News (nr. 87 / 2015) van het Geniemuseum.

Voor meer informatie over de Compagnie Spoorwegtroepen van de Genie in WO I verwijzen we naar het boek ***Van Antwerpen tot de IJzer, de Compagnie Spoorwegtroepen en de gepantserde treinen*** door Vincent Scarniet, Uitg. Geniemuseum, 2020. Dit boek is eveneens verkrijgbaar in het Frans: ***D'Anvers à l'Yser, la Compagnie de Chemin de fer du Génie et les trains blindés***, door Vincent Scarniet, Uitg. Geniemuseum, 2015.

**Afbeeldingen**

Zware artilleriestukken gebruikt voor de beschieting van de forten van de buitenste fortengordel



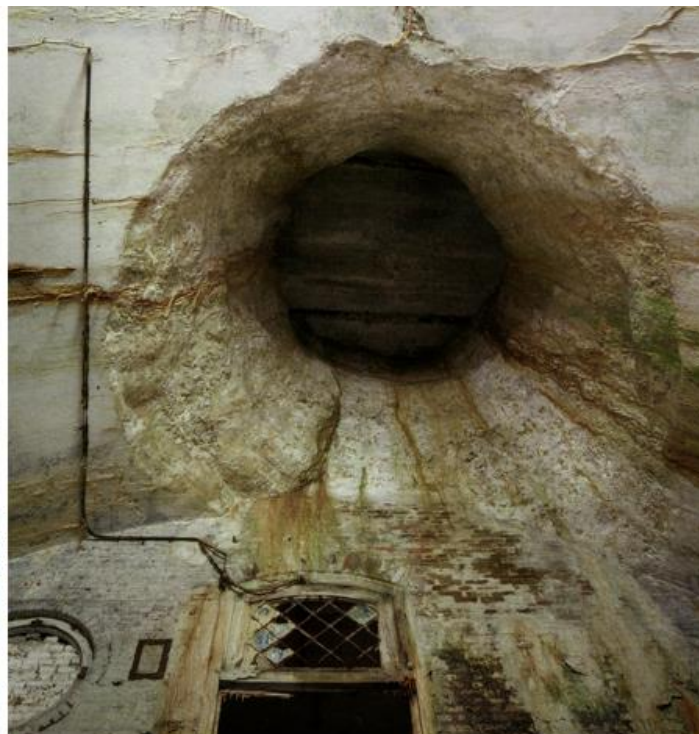
Le mortier de 420.



Le mortier autrichien de 30.5 en position de tir.

Artilleriestukken gebruikt voor de beschieting van de forten van de buitenste fortengordel van de Versterkte Stelling Antwerpen.  
Links een Duitse 42 cm 'Dicke Bertha'-houwitser (officiële naam: 'Kurze Marine Kanone'), gebouwd door Krupp.  
Rechts een Oostenrijkse 30,5 cm 'Mörser M.11', gebouwd door Škoda

Foto's uit: **L'Armée Belge dans la Guerre Mondiale**, door M. Tasnier, R. Van Overstraeten, Uitg. H. Bertels, 1923.

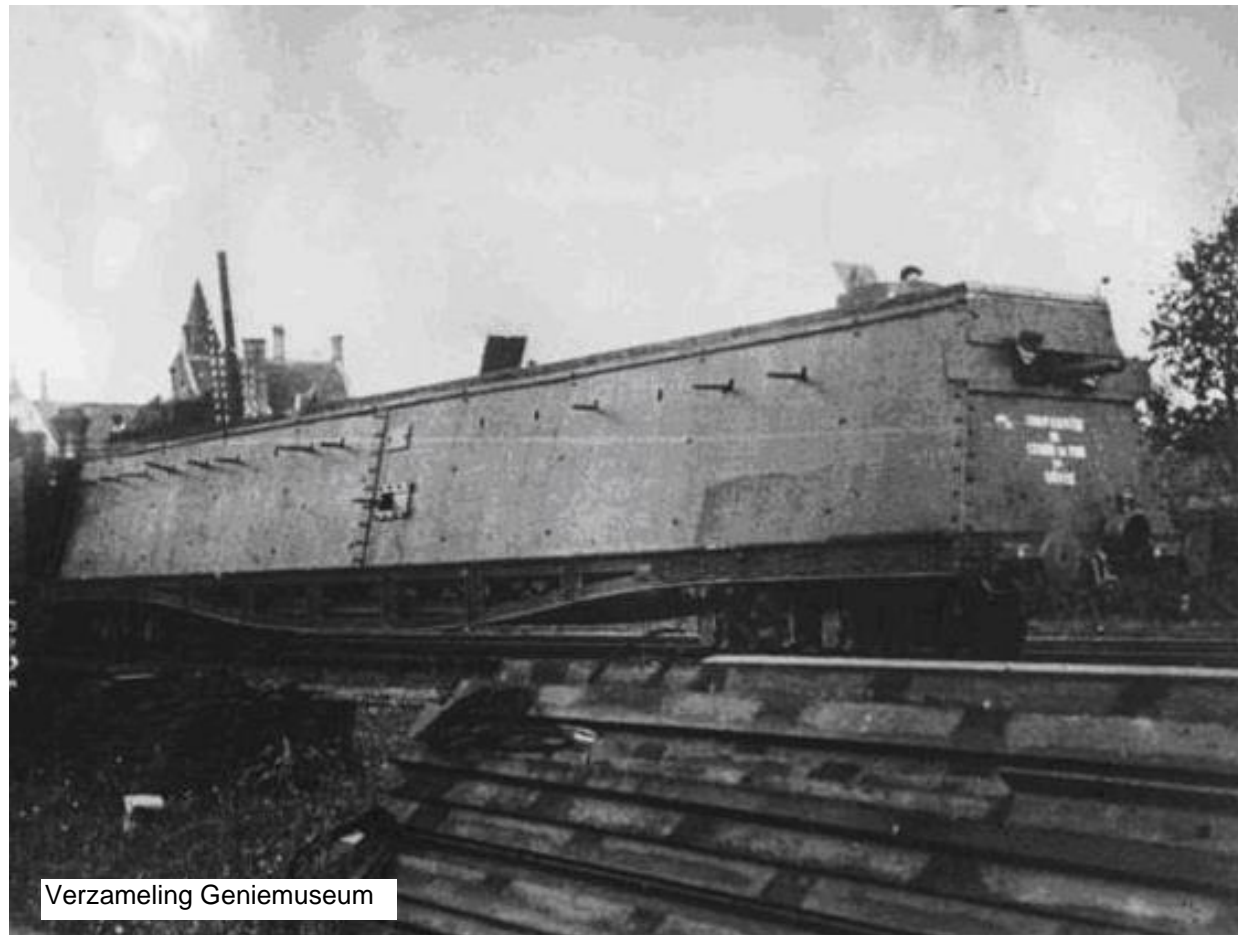


*Foto rechtsboven: uit **Antwerpse Forten 1914**,  
door R. Gils, Uitg. Lannoo, 2014*

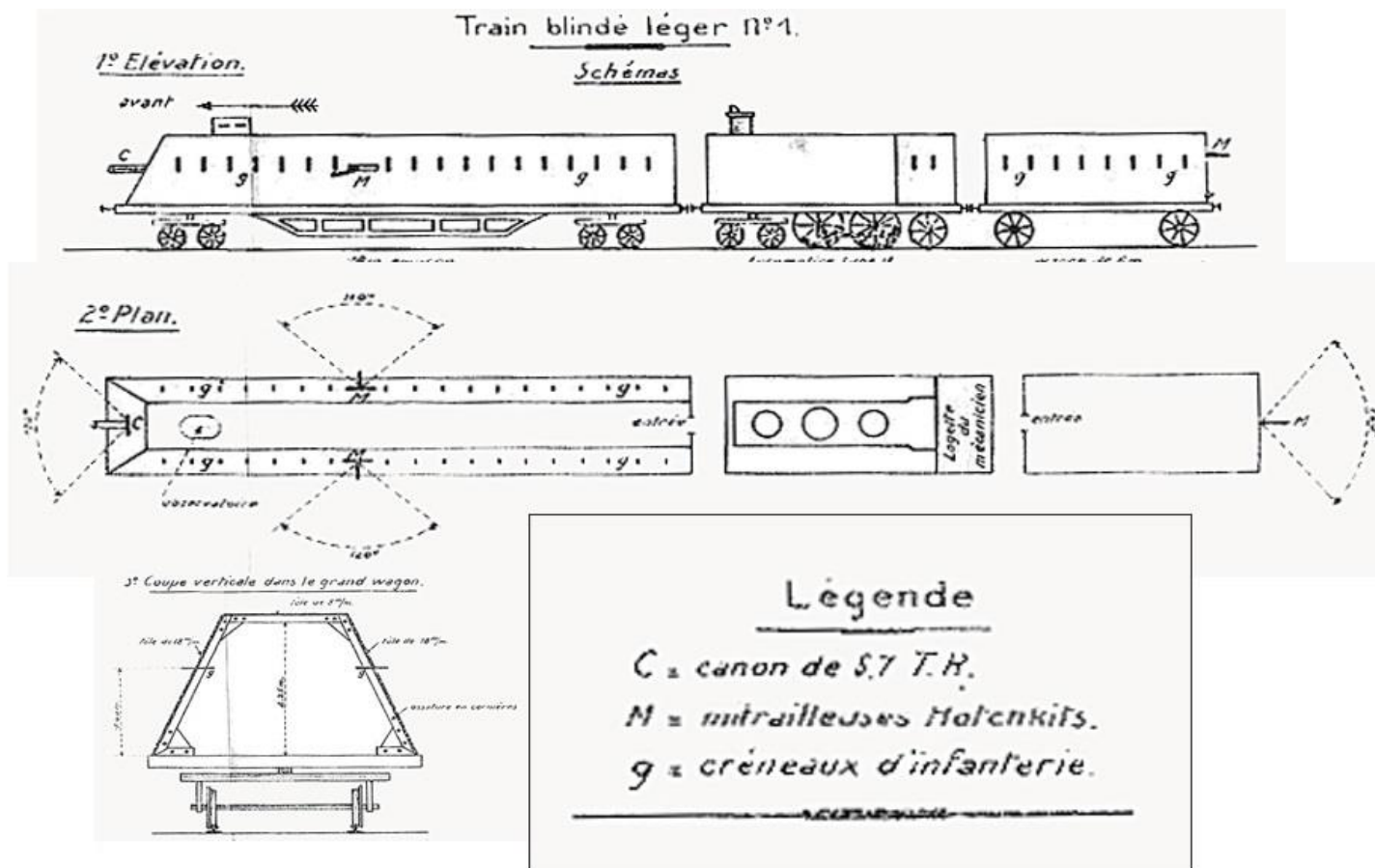
*Foto's links: Jef Van Olmen.*

*Fort van Lier: de projectielen van groot kaliber doorboorden zonder probleem het met een laag ongewapend beton  
versterkte bakstenen fort.*

De gepantserde treinen



*Een van de Belgische lichte gepantserde treinen. Opschrift vooraan: 'Compagnie de Chemin de fer du Génie'  
Foto: verzameling Geniemuseum.*



Schets van een lichte Belgische gepantserde trein.  
Tekening Van Daele, verzameling Geniemuseum.



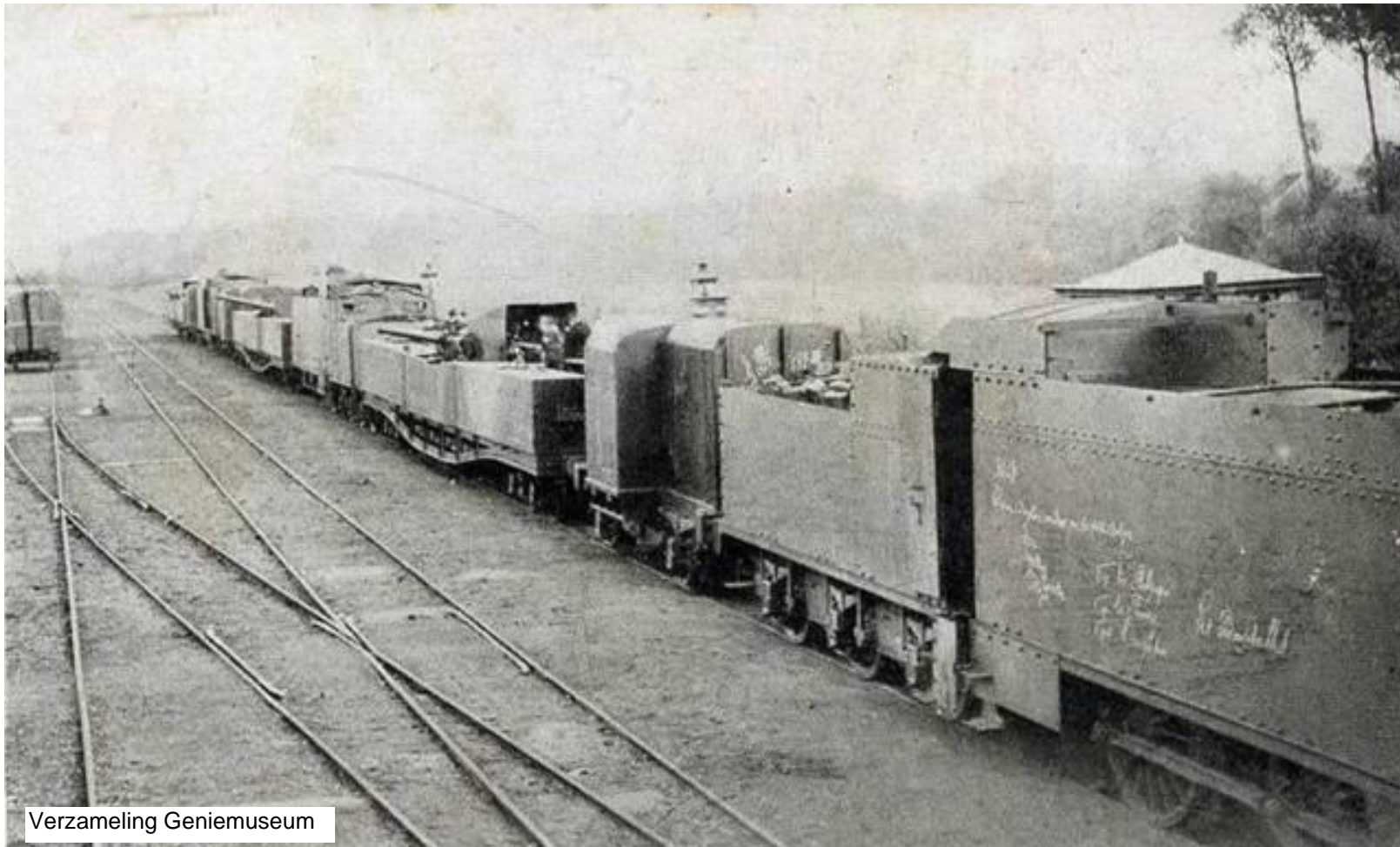


Verzameling Agence Rol,  
Bibliothèque Nationale de France

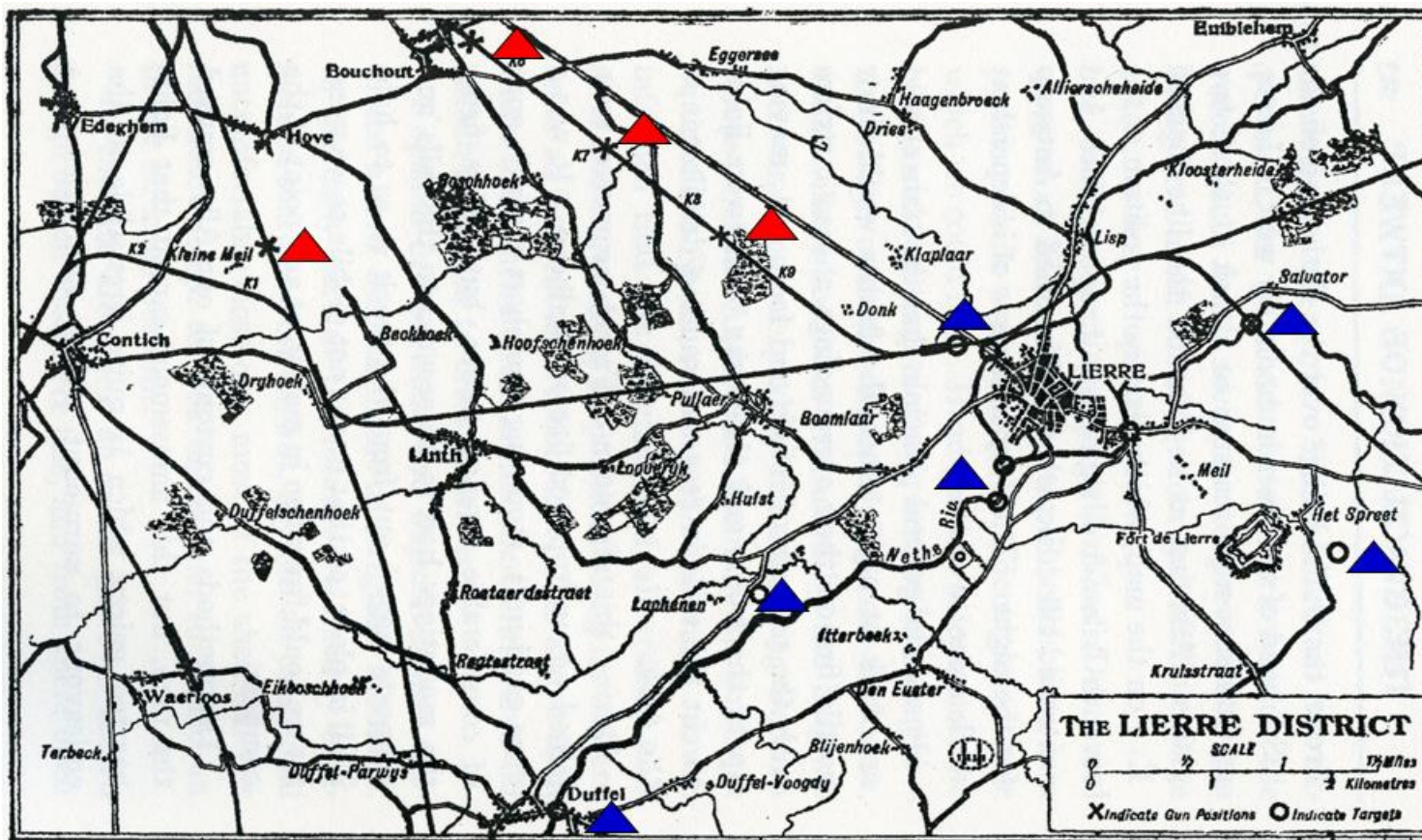
*Een van de Brits-Belgische gepantserde treinen in actie (zie ook blz. 20).  
Foto: verzameling Agence Rol, Bibliothèque Nationale de France.*



*Beelden van een van de Brits-Belgische gepantserde treinen.  
De soldaten poseren voor de fotograaf ...  
Foto's: verzameling Agence Rol, Bibliothèque Nationale de France.*



*Een van de Brits-Belgische gepantserde treinen. Let op de gepantserde locomotief van het type 32 of 32S (later type 44 / 41) en de pakwagen type 'Bika'.  
Foto: verzameling Geniemuseum.*



Inzet van de Brits-Belgische gepantserde treinen op 6 oktober 1914. Rode driehoekjes: vuurposities, blauwe driehoekjes: doelen. De foto op blz. 17 van dit hoofdstuk is mogelijk genomen ter hoogte van de 'Kleine Meil', op de hoofdlijn 25, aan de grens van Hove met Kontich (linkse rode driehoekje).

Bron: *Naval Guns In Flanders*, door L. Robinson (Reprint), Uitg. The Naval & Military Press, 2004.

**Dubbeldeksbussen**

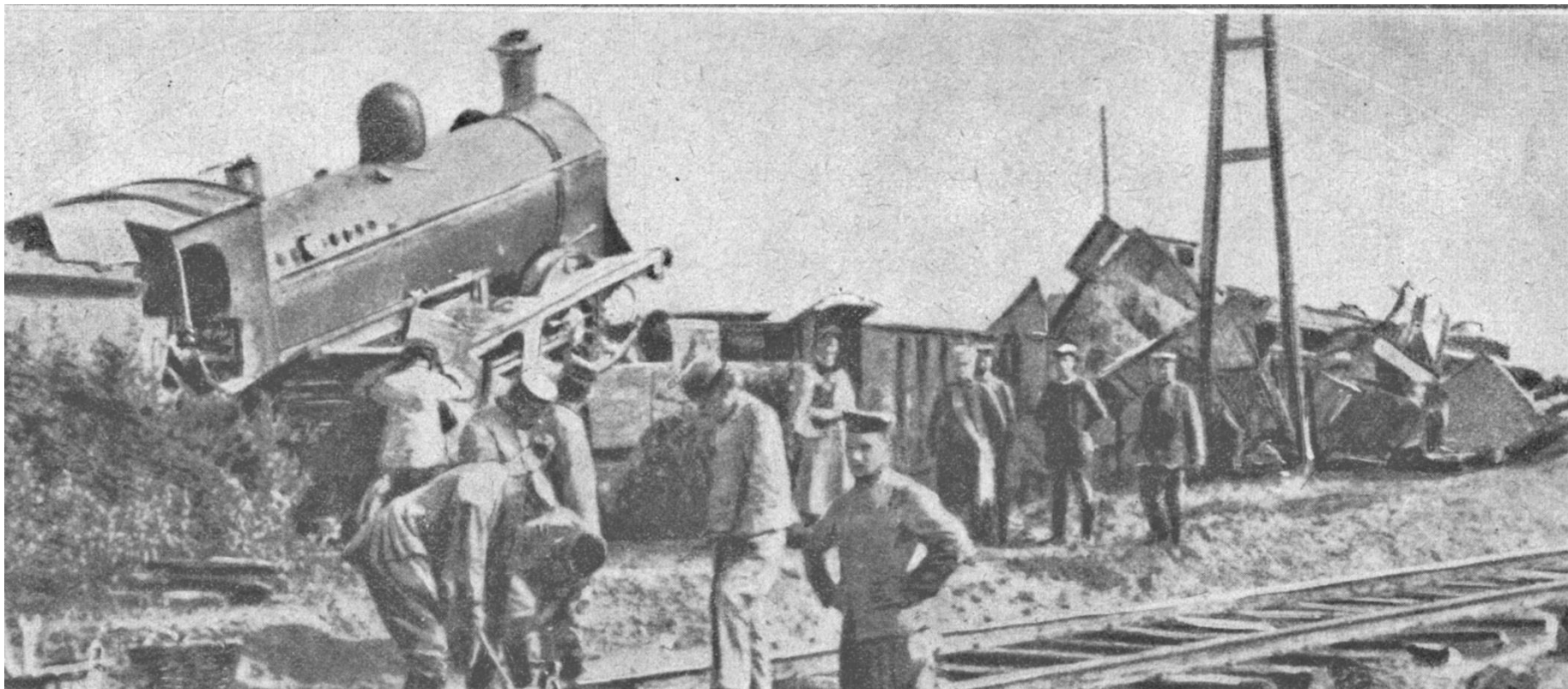


*Londense dubbeldeksbussen te Morsel, met Britse marinesoldaten op weg naar het front in de buurt van Lier, op 4 oktober 1914  
Foto: verzameling Koninklijk Legermuseum.*

Wilde treinen



Ontspoorde 'wilde trein' te Boortmeerbeek.  
Bron: Internet.



*Nog een beeld van de ontspoorde 'wilde trein' te Boortmeerbeek.  
Bron: Internet.*

Uittreksel uit een persbericht van het Duitse leger: „Die von den Belgiern losgelassene führerlose Eisenbahnzüge werden durch Unterbrechung ihres Schienenweges von deutschen Pionieren zum Entgleisen gebracht, ehe noch der belgischerseits geplante Zusammenstoss mit zwei auf dem Gleis stehenden Truppenzügen erfolgen könnte, in denen die 42 cm –Geschüsse mit ihrem Zubehör verladen waren.“



*Ontspoorde 'wilde trein' te Lier op 8 oktober 1914.  
Foto: verzameling Hugo De Bot.*



**De wilde treinen van Hoboken – 8 oktober 1914**



*De wilde treinen ontspoorde vlak voor de overweg met de Zuidweg, ongeveer waar zich nu de Krugerbrug bevindt.  
Kaartje: verzameling Jef Van Olmen.*

**Stukje uit Het Handelsblad van 9 (?) oktober 1914**

Een journalist van Het Handelsblad schreef uit de mond van de waard van de herberg 'De Drie Gapers', gelegen op de hoek van de Gasthuisstraat en de Zuidweg (nu Krugerbrug) in Hoboken volgend ooggetuigenverslag

(overgenomen uit ***Een spoorse kijk op Hoboken***, door Robert Slegers en Jean-Pierre Schenkel, Uitg. Heemkundige Kring Hoboechen 1135, 1988):

*"In den morgen van Donderdag 8 oktober rond 6 ½ uren, te midden van het bombardement der stad, kwam uit de richting van Hoboken een trein in duizelingwekkende vaart aangestoomd; op dezen waren noch stoker noch machinist aanwezig. 't Was dus een wilde trein, losgelaten ergens rond den Ouden-God, want te Hemixem kwam hij niet voorbij. Ziehier hoe deze samengesteld was: van voor een locomotief onder hooge spanning, dan de tender waarvan het middenvak met toniet gevuld was, daarna twee wagons met ijzererts, vervolgens eene tender met daar achter nog een locomotief.*

*Edoch, zoals schijnt, waren op de plaats der ramp twee springwissels aangelegd, welke moesten dienen om na het vertrek van de bedienden der Staatsspoorwegen, dat 's Woensdags plaats had, al de daar passeerende treinen buiten spoor te werpen. Dat gebeurde ook nu, met gevolg dat de eerste locomotief vastliep in de hoven welke nevens de spoorbaan liggen en de laatste tenders en wagons bijeendrukte; zulks gaf nog meer druk en kracht bij de ontploffing. De losbranding was verschrikkelijk en in geheel de buurt bleef geen enkel huis of stalling heel. Een hangar der benzinefabriek 'Atlas' werd totaal vernield en deze bevindt zich op een grote afstand der plaats.*

*De barreelwachterswoning over den steenweg gelegen, draagt insgelijks de sporen der ontploffing; van de 16 huizen welke op den hoek van de Zuidweg staan, bleef schier niets geheel, de daken zijn deels afgerukt, de plafonds neergeslagen, de trappen verbrijzeld, meubelen en huisraad*

*vernield, binnen- en buitenmuren vertoonen groote bersten, zoodat geheel de huizenrij totaal zal moeten afgebroken worden.*

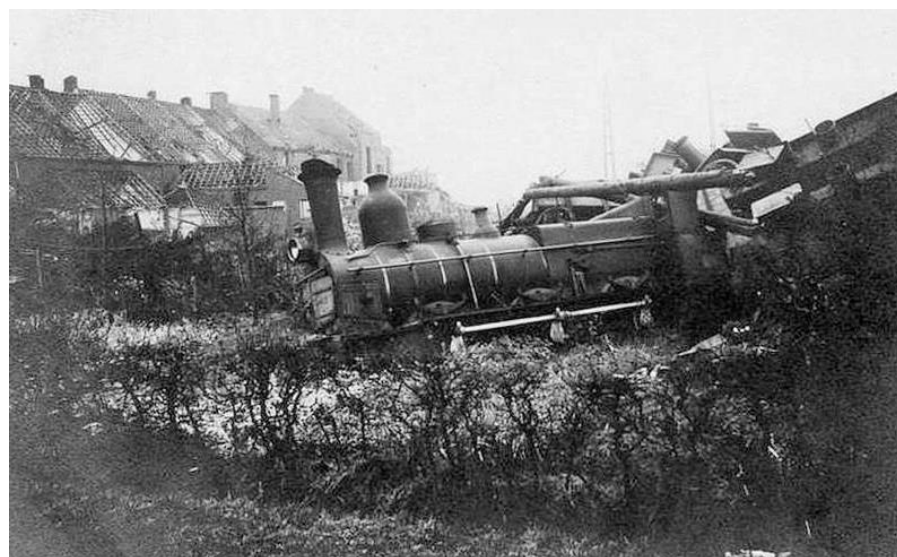
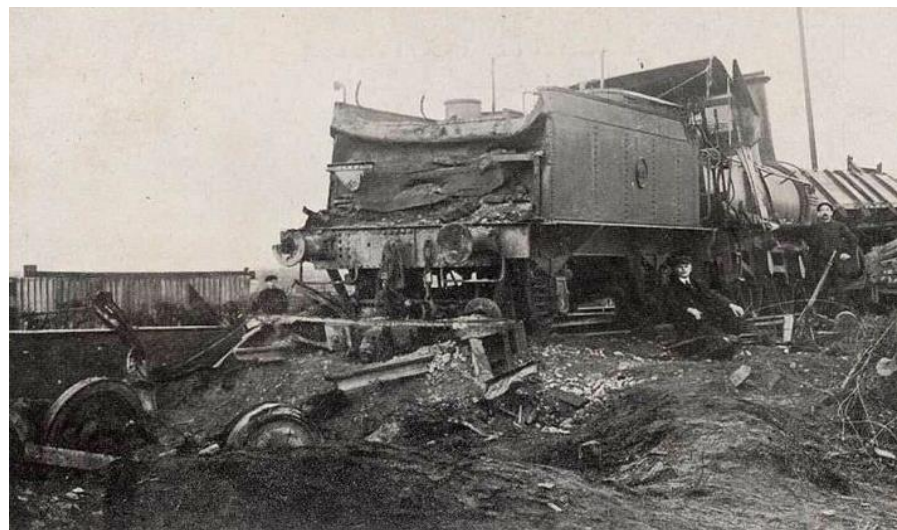
*Aan het spoor zelve werd groote schade aangericht, telefoon- en seindraden werden vernield, de seinpalen en afsluiting tot splinters geslagen, de spoorriggels werden geplooid als stroohalmen en de koppelingstukken verbrijzeld en weggeslingerd.*

*Drie nachtwakers der 'American Petroleum Company' werden gedood. Op het oogenblik der ontploffing waren de nummers 115, 113, 105 en 85 nog bewoond, gelukkig bekwam niemand letsel, daar zij bijeen in het nr. 15 waren, dat het minst beschadigd werd.*

*Een kwartier later kwam een tweede trein aangestormd, maar door dat de koppelingstukken der riggels verbrijzeld waren bij den eersten slag, liep deze in de assche tot bijna tegen de wagons, welke aldaar reeds verbrijzeld lagen, kapsijsde daar en kantelde omver, zonder dat de dynamiet ontplofte.*

*Volgens wij verder vernamen, zouden deze treinen bestemd geweest zijn om de Zuidstatie binnen te loopen, doch langs dien kant was geen gevaar, want had de wissel daar niet gelegen, dan zouden de treinen in de vesting terecht zijn gekomen, daar de brug om 1 uur gesprongen was. Op dezen oogenblik zijn de Duitsche soldaten volop aan 't werk om de baan vrij te krijgen, ten einde het spoorwegverkeer langs door in werking te kunnen brengen."*

Volgende blz.: enkele foto's van de 'wilde treinen' te Hoboken (verzameling Jef Van Olmen):

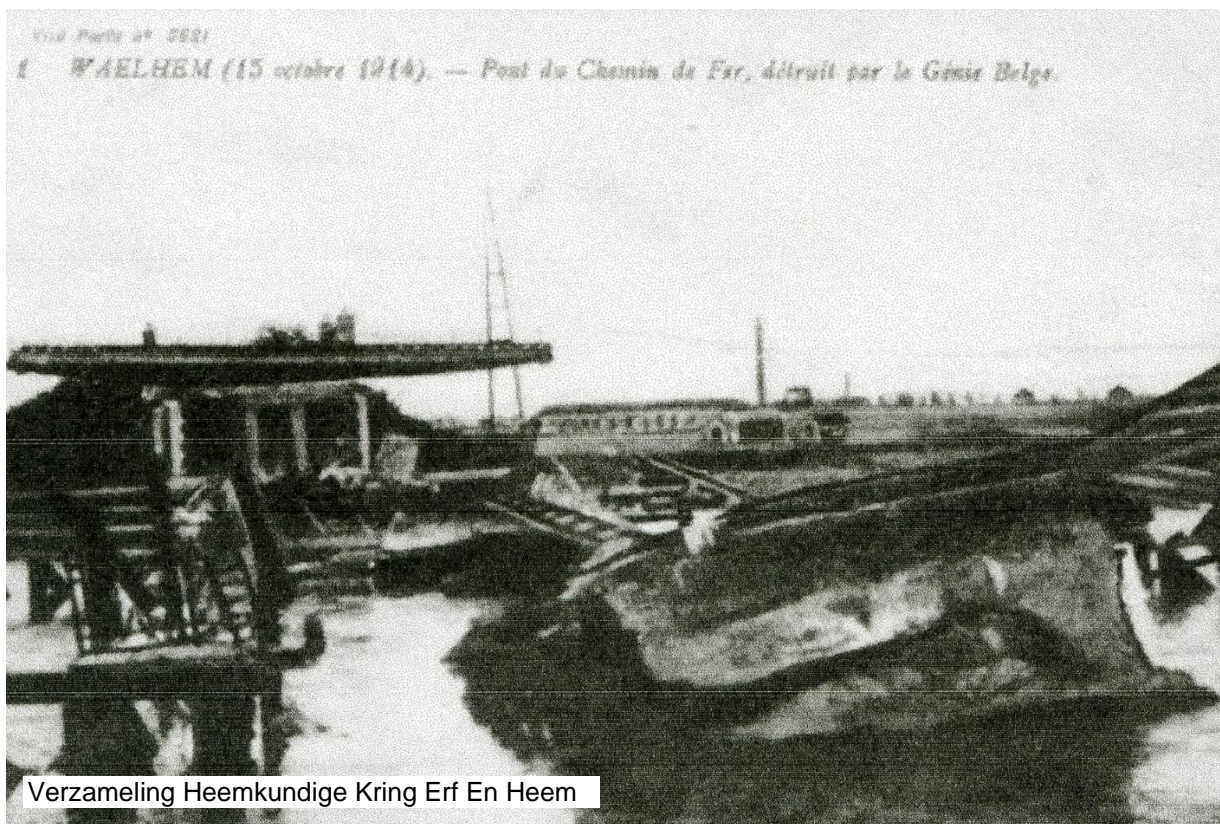


*Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacobs & Jef Van Olmen.*

**Vernielde spoorbruggen (over rivieren)**

**Vernielingen van spoorbruggen over rivieren door de Belgische Genie in 1914 – spoorwegnet Versterkte Stelling Antwerpen**

Brug over de Nete te Walem	Spoorlijn Antwerpen-Zuid) – Waarloos – Mechelen	30 september
Brug over de Kleine Nete te Lier	Spoorlijn Antwerpen – Lier – Aarschot / Herentals	1 oktober
Brug over de Nete te Duffel	Spoorlijn Antwerpen-Centraal) – Mechelen – Brussel-Noord	2 oktober
Brug over de Rupel te Boom	Spoorlijn Antwerpen – Boom – Willebroek / Puurs	7 oktober
Brug over de Schelde te Temse	Spoorlijn Mechelen – Puurs – Sint-Niklaas (spoorwegmaatschappij Mechelen - Terneuzen)	7 oktober
Brug over de Durme te Lokeren	Spoorlijn Sint-Niklaas – Lokeren – Gent	8 oktober



Verzameling Heemkundige Kring Erf En Heem

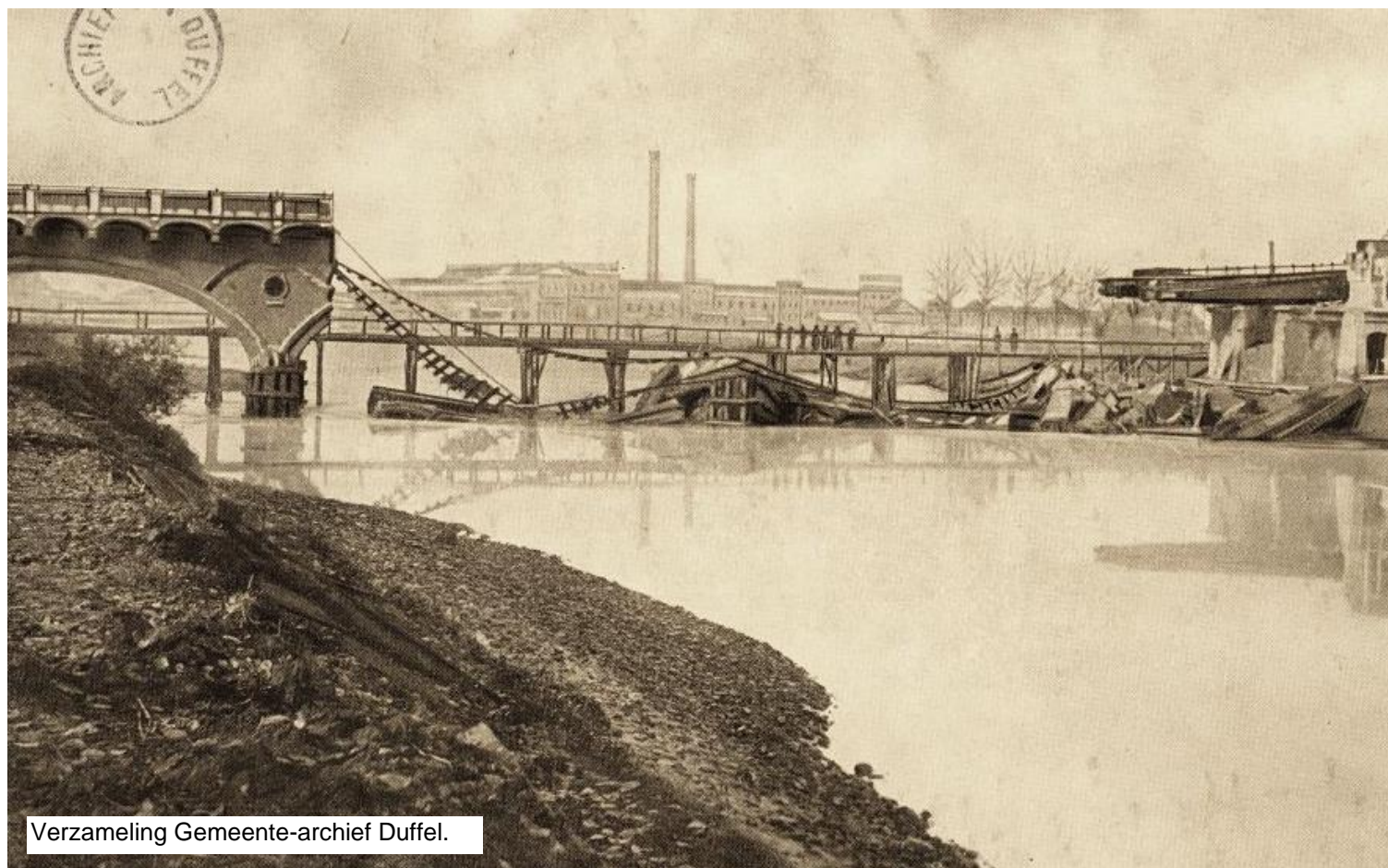
*De door de Belgische Genie op 30 september 1914 vernielde brug over de Nete (lijn Antwerpen-Zuid – knooppunt Wilrijk – Waarloos – Mechelen) te Walem. Op de achtergrond is het fort van Walem te zien. Foto: verzameling Heemkundige Kring Erf en Heem.*

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



Verzameling Paul Jacops.

*De door de Belgische Genie op 2 oktober 1914 vernielde brug van de hoofdlijn 25 Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord over de Nete.  
Foto: verzameling Paul Jacops.*



*De vernielde spoorbrug over de Nete in Duffel.  
Foto: verzameling Gemeente-archief Duffel.*



*De noodbrug over de Nete op lijn 25 Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord). De brug werd gebouwd door MAN-Werk Gustavsburg en in dienst genomen op 4 december 1914.  
Foto: Gemeente-archief Duffel.*



Verzameling Koninklijk Legermuseum

*Brug over de Rupel te Boom, opgeblazen door de Belgische Genie op 7 oktober 1914.*

*Foto: verzameling Koninklijk Legermuseum.*

---

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





*De brug over de Schelde in Temse, opgeblazen door de Belgische Genie op 7 oktober 1914.  
Lijn Mechelen – Puurs – Sint-Niklaas – Terneuzen van de Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen.  
Foto: Internet.*



*Belastingproef van de voorlopige noodbrug over de vestinggracht te Antwerpen-Zuid kort na de val van Antwerpen. In het artikel in Het Handelsblad op blz. 26 wordt verwezen naar de vernieling van de brug door het Belgisch leger op 8 (?) oktober om 01:00 uur. De noodbrug is gebouwd door de Festungs-Eisenbahn-Bau-Kompagnie Nr.5 (Antwerpen-Süd). De locomotief is een Pruisische G3. Foto: Internet.*

**Evacuatietreinen**



Verzameling Koninklijk Legermuseum

*Overvolle evacuatietrein met troepen, klaar om te vertrekken naar de Belgische Kust. Foto vermoedelijk genomen te Antwerpen Vlaams Hoofd of in een ander station aan de linkeroever van de Schelde.  
Foto: verzameling Koninklijk Legermuseum.*



*Een evacuatietrein te Lokeren, vóór de vernieling van de brug over de Durme op 8 oktober 1914.*

*Bron: Internet*

Andere beelden



*De brand van de petroleumtanks te Antwerpen-Kiel, kort voor de overgave van de stad op 9 oktober 1914.  
Foto: verzameling Geniemuseum.*



*De vlotbrug te Antwerpen, begin oktober 1914.*

*Foto uit: **L'Armée Belge dans la Guerre Mondiale**, door M. Tasnier, R. Van Overstraeten, Uitg. H. Bertels, 1923*

*Er waren ook vlotbruggen over de Schelde te Hoboken, Hemiksem en Rupelmonde + 2 bruggen over de Rupel!*

