



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 TOESTAND VAN DE SPOORLIJNEN TUSSEN MECHELEN EN ANTWERPEN NA 1918

Research: PJ
Redactie: PJ

Hoe de toestand van de spoorlijnen tussen Mechelen en Antwerpen was op het einde van de Eerste Wereldoorlog kunnen we lezen in een aantal inspectieverslagen van de Staatsspoorwegen.

Het inspectieverslag van 3 maart 1919

Overzicht van de oorlogsschade

- De gebouwen in en rond Antwerpen hadden weinig schade opgelopen en zullen vlug hersteld zijn.
- De sporen van de lijn Antwerpen Zuid – Waarloos – Muizen zijn door de Duitsers weggenomen en de Belgische Genie is volop bezig om de lijn terug aan te leggen.
- De verbindingbogen van lijn van Waarloos met andere spoorlijnen, die door de Duitsers verwijderd zijn, moeten heraangelegd worden.
- De brug over de Rupel in Boom was aan het begin van de oorlog door de Belgische Genie vernield en de Duitsers hadden een enkelsporige

tijdelijke brug gelegd; de brug is in slechte staat en moet heropgebouwd worden

- Vanaf Puurs tot Dendermonde was het tweede spoor uitgebroken.
- De Netebrug van Duffel door de Belgische Genie vernield tijdens de slag om Antwerpen, werd door de Duitsers door een tijdelijke brug vervangen. De Staatsspoorwegen willen deze brug nog enkele jaren behouden; een herstelling kan later gebeuren nadat elders op het net meer dringende herstelwerkzaamheden uitgevoerd zijn.
- De brug over de Nete op de lijn via Waarloos was vernield door de Belgische Genie en moet terug heropgebouwd worden.
- Aan de uitrit van Antwerpen-Zuid was de brug over de vestinggracht door de Belgen vernield en door de Duitsers door een tijdelijke brug vervangen. Een brugdeel is nog intact en zal gebruikt worden bij de bouw van een nieuwe brug; een gedeelte van de gracht zal opgevuld worden.

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

- Aan de militaire overheid wordt gevraagd wat er moet gebeuren met de aansluitingssporen van het vliegveld van Wilrijk (Wilrijkse plein) en de forten 6, 7 en 8; deze sporen (behalve deze van Fort 8) waren door de Duitsers aangelegd tijdens de oorlog;
- Het station Antwerpen Kiel had weinig oorlogsschade opgelopen, maar er zijn wel 900 wagens met munitie en 150 wagens beladen met vliegtuigonderdelen achtergebleven waardoor meer dan 8 km spoor bezet is. Ook in Antwerpen-Zuid staan er 200 wagens met munitie en 200 wagens met vliegtuigonderdelen ('wagons d'avions'). Aan de militaire overheid wordt gevraagd om deze wagens weg te halen, maar er wordt slechts langzaam ingegaan op dit verzoek waardoor het risico ontstaat dat het station Antwerpen-Kiel onbruikbaar zal worden wanneer het goederenvervoer toeneemt.
- De militaire overheid heeft aan de Staatspoorwegen laten weten dat ze Antwerpen-Kiel (in de plaats van Muizen) wil gebruiken om de treinen te vormen die nodig zijn voor het bezettingsleger in Duitsland. Deze treinen moeten vanuit Antwerpen-Kiel naar Gladbach rijden (waarschijnlijk via Oude-God en verder via de 'IJzeren Rijn' naar Hamont en verder)..
- De militaire overheid wilde zowel overdag als 's nachts treinen laten vertrekken maar de Staatsspoorwegen antwoorden dat enkel zes treinen per dag konden vertrekken op voorwaarde dat de bovenvermelde munitietreinen weggehaald werden. 's Nachts kunnen er voorlopig geen treinen gevormd worden omdat het rangeerterrein niet verlicht is. Om de militaire treinen te vormen, vraagt de stationschef om permanent twee locomotieven type 23 (het latere type 53) in Antwerpen-Kiel in te zetten; de locomotieven type 51 blijken niet krachtig genoeg te zijn voor het zware rangeerwerk. Er moet in Antwerpen-Kiel ook een opslagplaats voor kolen opgericht worden voor de bevoorrading van de locomotieven. Er moet een inspanning gedaan worden om alle militaire treinen op voorhand in een vaste dienstregeling op te nemen, zodat de planning vergemakkelijkt wordt.

- De locomotiefstelplaatsen van Antwerpen-Zuid en Berchem werken terug normaal. De door de Duitsers gedeeltelijk gedemonteerde kolenlaadinstallatie van Berchem functioneert echter nog niet.

Het inspectieverslag van 11 december 1919

Tijdens de eerste wereldoorlog hadden de Duitsers volledige baanvakken uitgebroken om de rails elders voor oorlogsdoeleinden te gebruiken. In het inspectieverslag wordt vermeld dat de wederopbouw van de lijn Schaarbeek – Muizen – Waarloos – Antwerpen-Zuid volop aan de gang is en dat deze werken volgens voor het einde van het jaar 1919 zouden moeten beëindigd zijn.

Naar aanleiding van een inspectierit die **op 6 mei 1920** plaatsvond, wordt de stand van zaken bij de wederopbouw beschreven.

De brug over de Nete in Duffel op de klassieke lijn is volledig afgewerkt. De lijn Antwerpen Zuid – Waarloos – Nekkerspoel werd sinds de vorige inspectie volledig op één spoor hersteld en er werd ook een noodbrug over de Nete gelegd. De werken om het tweede spoor terug aan te leggen zijn in volle gang en men hoopt in juni 1920 dit spoor ook in dienst te nemen. De beide sporen worden echter over de voorlopige brug over de Nete in verstrengeld spoor aangelegd. De voordien aanwezige draaibrug (opgelegd door de militaire overheid) wordt na de oorlog bij de wederopbouw met toelating van de militaire overheid door een vast brugdeel vervangen.

Volgens **het verslag van de inspectie op 1 juli 1920** zou de wederopgebouwde brug op 15 augustus 1920 klaar zijn (een maand vroeger dan gepland). In het station Waarloos was één van de twee uitwijksporen bij de inspectie van 1 juli 1920 reeds terug aangelegd, wat voldoende was voor de treintrafiek die in 1920 op de lijn gepland was. Het tweede uitwijkspoor zal pas terug aangelegd worden als het nodige materiaal hiervoor geleverd is. De verbindingsboog van het knooppunt

Wilrijk richting Mortsel komt midden juli terug in dienst en deze naar Hoboken (Antwerpen-Kiel) rond 20 juli. De verbindingsboog naar Boom (te Kontich) zal heraangelegd worden van zodra de nodige spoortoestellen (kruisingen) beschikbaar zijn.

De lijn kwam op 1 september 1920 volledig terug in dienst.



Hoewel er in de inspectieverslagen van de ambtenaren van de Belgische Staatsspoorwegen niet naar verwezen wordt, waren er in de Antwerpse stations ook vele wagens en rijtuigen met niet-militaire goederen achtergebleven. Deze werden door de burgerbevolking grondig geplunderd.

Foto's: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).



Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

Plundering van een achtergebleven Duitse trein in een Antwerps station. Links een Beiers (?) rijtuig, een Saksische goederenwagon en een CIWL-rijtuig.
Foto's: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

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