

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 'LIJN VAN WAARLOOS' ANTWERPEN-ZUID – WAARLOOS – MECHELEN/MUIZEN

**C. – HET KORTE BAANVAK TUSSEN HET STATION ANTWERPEN-ZUID
EN DE VERTAKKING ANTWERPEN-ZUID**

– Aanvullingen

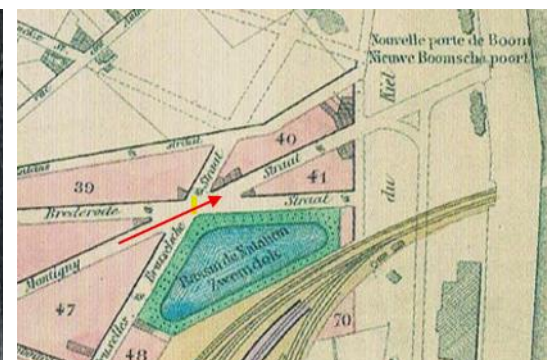
[Aanvulling bij de versie van 2025 01 27](#)

*Met dank aan Eric Grimbers
Redactie: Jef Van Olmen*

Tussenvoegen achter blz. C-13 van het hoofdstuk [7.24 ANTW.-ZUID Lijn van Waarloos - C - tot vertakking Antw.-Zd.- versie 2025 01 27.pdf](#)



Verzameling Eric Grimbers



De pijltjes duiden de richting aan waarin de foto genomen is.

Het kruispunt van de Brederodestraat, Montignystraat en Brusselstraat in 1904. Achteraan bevindt zich de Brialmontomwalling.

In het midden op de achtergrond de Boomsepoort. Rechts op de achtergrond de spoorwegpoort.

Het openluchtzwembad ('Zwemdok') van het Zuid bevindt zich achter de muur rechts.

Eric Grimbers: op de hoek van de Brederodestraat en de Montignystraat was er een café. Op de stoep stond ooit een gietijzeren bak met water die diende als drinkbak voor de paarden. Terwijl de dieren dronken, kon de koetsier zijn dorst lessen in het café ...

Prentbriefkaart: verzameling Eric Grimbers.



Verzameling Eric Grimbers



Het openluchtwembad ('zwemdok') van het Zuid in de jaren dertig. Links op de luchtfoto het zwembad en de Brederodestraat. Vóór het kruispunt met de Brusselstraat en de Montignystraat staat een elektrisch tramrijtuig van de Buurtspoorwegen. Hier was oorspronkelijk de terminus van de stoomtramlijn naar Rumst. In 1932 reden er voor het eerst elektrische trams op deze lijn en kwam ook het geëlektrificeerde lijngedeelte tussen Aartselaar (Vertakking) en Boom in dienst. In 1935 werd de lijn verlengd tot de centraal gelegen Victorieplaats, na de oorlog Franklin Rooseveltplaats.

Links de inrit van het station Antwerpen-Zuid, met seinhuis II.

Op de foto rechts zie je op de achtergrond de toren van het Zuidstation.

Foto's: verzameling Eric Grimbers.



Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

De spoorwegpoort van Antwerpen-Zuid intra muros vóór de Eerste Wereldoorlog. Daarachter de spoorwegbrug over de vestinggracht.

In tegenstelling tot de andere poorten van de Brialmontomwalling was de Spoorwegpoort samen met de Boomsepoort

in het midden van een aanvalsfront, namelijk front 11, gebouwd.

Foto: verzameling Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).

Zie ook de foto op blz. C-6 van het hoofdstuk C over de lijn van Waarloos, die vanuit een andere hoek is genomen. De sporenconfiguratie en de doorgang van de sporen onder de poort zijn verschillend op beide foto's. Waarschijnlijk is de foto hierboven ouder dan deze op blz. C-6 van hoofdstuk C.

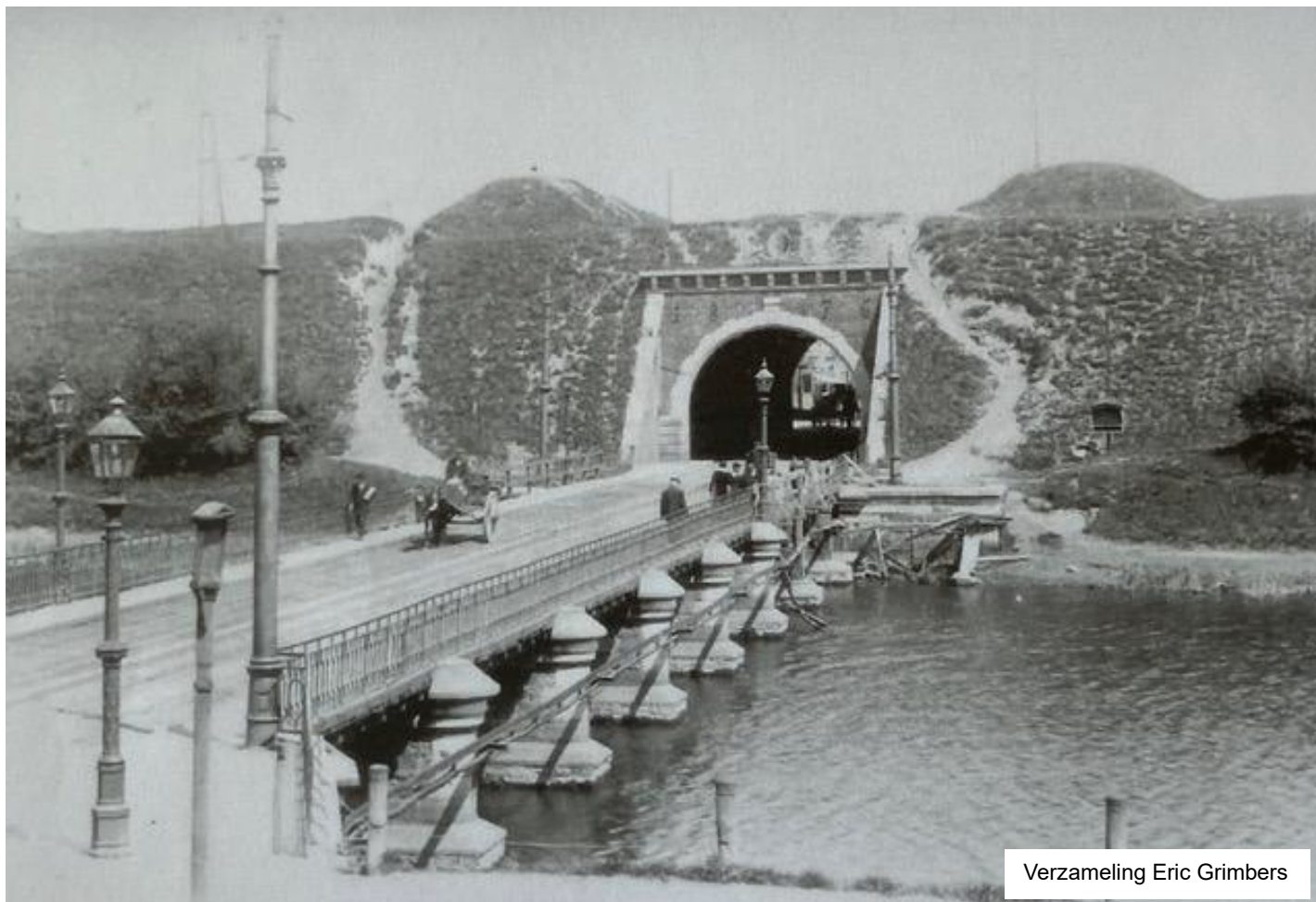


De Boomsepoort intra muros vóór de Eerste Wereldoorlog. Verzameling Eric Grimbers.

*Op de voorgrond het spoor dat het Zuidstation oorspronkelijk verbond met de kazernes van de fronten 10 en 11.
Zie ook de foto van het spoor op blz. C-3 van het hoofdstuk C over de lijn van Waarloos.*

Eric Grimbers: het spoor werd ook gebruikt om de magazijnen van de stad te bedienen. Die bevonden zich achter het RTT-gebouw. We zouden dit kunnen situeren waar nu de parking en de vrijdagse markt is tussen de Kielsevest en de Singel. In de jaren 1945-1950 stonden in deze magazijnen de pralwagens van de ommegang. In mijn jeugd jaren zag ik eens een rangeerlocomotief met één wagon het plein oversteken naar de stadsmagazijnen. Al het verkeer werd tegengehouden om het treintje door te laten ...

Een foto van een tram van lijn 4 voor de Boomsepoort intra muros vind je op blz. 9 van het hoofdstuk C over de lijn van Waarloos.



Verzameling Eric Grimbers

De Boomsepoort extra muros vóór de Eerste Wereldoorlog, met de brug over de vestinggracht. Let op de gaslantaarns en de sierlijk afgewerkte palen van de bovenleiding van de tram.

De elektrische trams reden maar eerst vanaf 1903 over de brug, nadat deze versterkt was om het gewicht van de zware trams te dragen. Voordien reden er uitsluitend paardentrams.

De buurtspoorwegtrams van de lijn naar Rumst konden eveneens vanaf 1903 over de brug rijden. Het nieuwe begin- en eindpunt van de tramlijn bevond zich aan het openluchtwembad in de Brederodestraat.

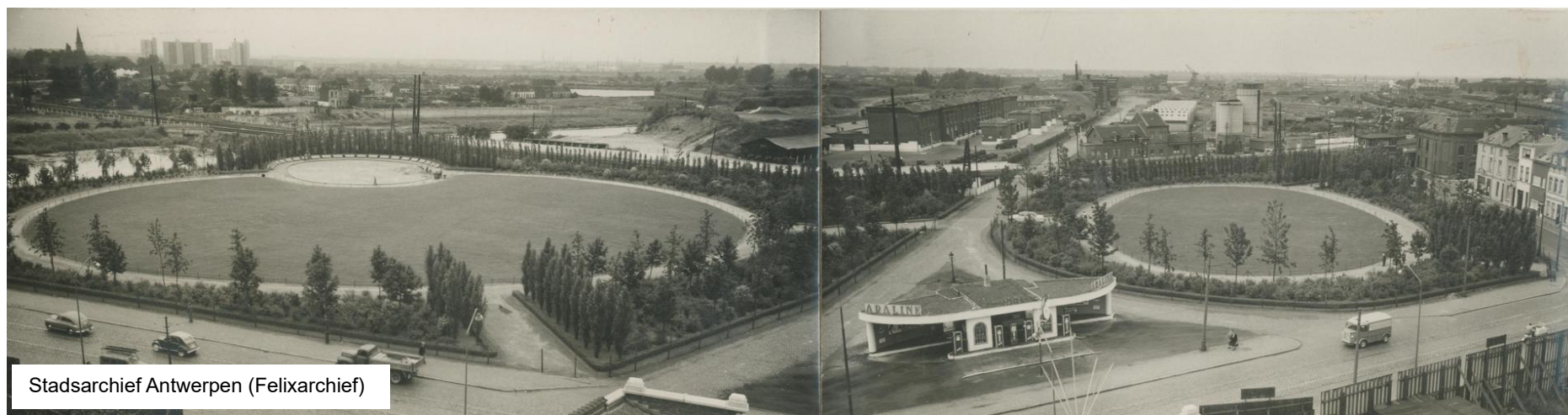
Foto: verzameling Eric Grimbers.

Deze poort was eigenlijk de 'Nieuwe Boomsche Poort / Nouvelle Porte de Boom' die in 1870 werd gebouwd. De oorspronkelijke Boomsepoort bevond zich aan het einde van de oude Boomssesteenweg, aan de Hobokense Vest. Zie ook de kaartjes in het hoofdstuk C over de lijn van Waarloos, blz. C-4.



De brug over de vestinggracht, de Boomsepoort en de Spoorwegpoort vóór de start van de afbraak van de Brialmontomwalling in de jaren twintig van de vorige eeuw. De aarden wallen werden afgegraven. Het zware metselwerk van de poorten en kazernes werd vaak met dynamiet opgeblazen. Vergelijk deze foto met deze op blz. C-11 van het hoofdstuk C over de lijn van Waarloos, die werd genomen in de jaren dertig.

Prentbriefkaart: internet.



Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

Twee naast elkaar geplaatste foto's van het kruispunt van de Kielsevest met de Montignystraat in de tweede helft van de jaren vijftig.

Van links naar rechts, dwars over de foto's: de spoorlijn van Antwerpen-Kiel naar Antwerpen-Zuid.

Let op de plantsoenen en de overweg (O.W. nr. 1) van de spoorweg met de Kielsevest.

Daarachter bevindt zich de Hobokensevest en de kazernes van de fronten 11-12, de Krijgsbakkerij en het Arsenaal.

Foto's: verzameling Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief). Zie ook de volgende bladzijde.

Vooraan bevindt zich het tankstation 'Araline'. Ara (Aide Routière Automobile) was een Belgische onafhankelijke petroleummaatschappij die vooral actief was in het midden van de 20ste eeuw. Het bedrijf viel op door haar moderne en soms gewaagde ontwerpen voor benzinstations.

Het tankstation op het kruispunt van de Montignystraat en de Kielsevest was voorzien van een groot plat dak waaronder klanten beschut konden tanken.

Het station werd ontworpen door architect J.H. Detiège. De benzine van de maatschappij werd onder de merknaam Araline verkocht, ook geschreven als Ara-line. In het logo stond een papegaai, een 'ara'.



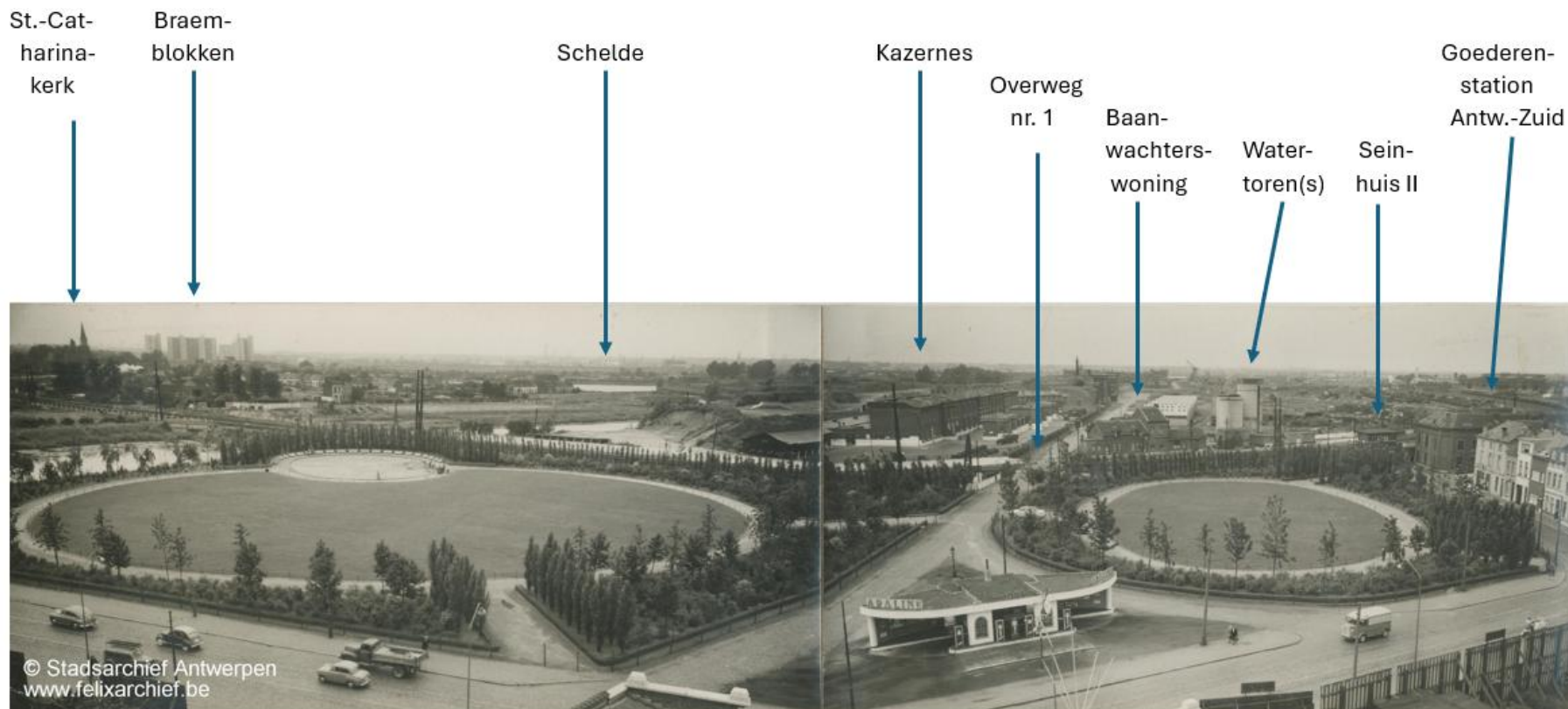
Zie ook: <https://repository.uantwerpen.be/docman/irua/5e4edf/195352.pdf>

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 VAN WAARLOOS' ANTWERPEN-ZUID – WAARLOOS – MECHELEN/MUIZEN

C. – HET KORTE BAANVAK TUSSEN HET STATION ANTWERPEN-ZUID EN DE VERTAKKING ANTW.-ZUID

Versie 2026.05.20

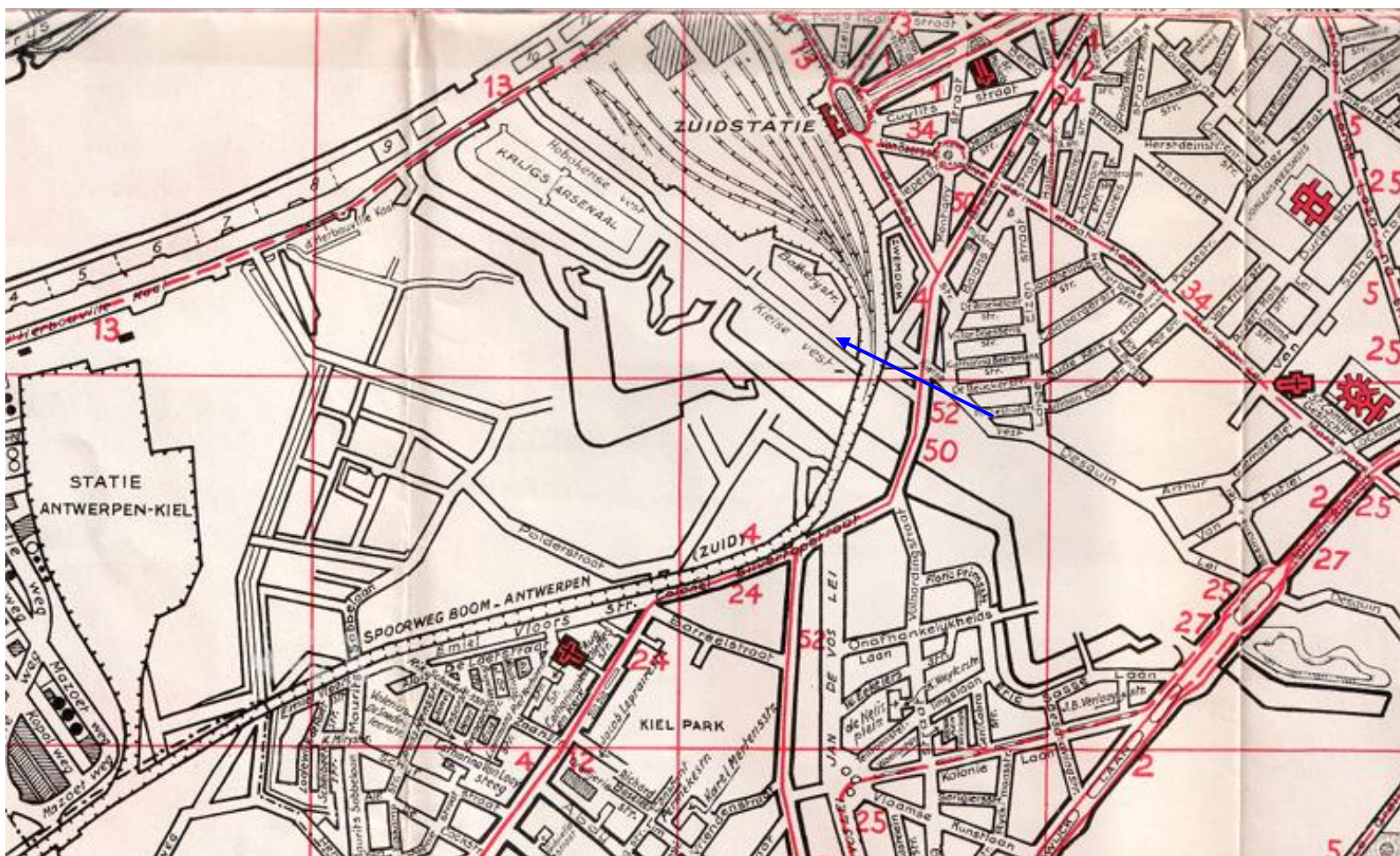


Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.



De uitvergrote rechterbovenhoek van de foto, met het goederenstation Antwerpen-Zuid.

Het reizigersstation bevindt zich rechts, buiten beeld.



De blauwe pijl wijst ongeveer de richting aan waarin de foto genomen is. De fotograaf bevond zich met zekerheid op het RTT-gebouw aan de Kielsevest, dat er nog steeds staat, maar nu een andere bestemming heeft. Zie blz. 4 van het hoofdstuk over de wandeling van Antwerpen-Zuid naar Antwerpen-Kiel in 1930: [5.1 ANTW.-ZUID Antwerpen-Zuid en de expos - aanvullingen - versie 2026 01 10.pdf](#)

Stratenplattegrond 1962. Verzameling Walter Pinet.

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



*Nog een beeld van overweg nr. 1 met de Kielsevest, met rolbareel. Links de kazernes van de fronten 11-12, de Krijgsbakkerij en het Arsenaal, en rechts de baanwachterswoning. Zie ook de foto op blz. C-3 van hoofdstuk C van het deel over de lijn van Waarloos.
Foto: verzameling Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).*

Een anecdoten: een Engelse tank aan de spoorwegbrug over de vestinggracht op 5 of 6 september 1944.

Eric Grimbers: het was 5 of 6 september 1944, juist na de bevrijding van Antwerpen, dat ik met mijn vader en oudere broer naar de Kielsevest ben gegaan. Naast de spoorwegbrug over de vestinggracht stond een Engelse tank opgesteld (kant stad) met de loop naar de sporen gericht, richting Hoboken.

De Engelsen vermoedden dat de Duitsers van plan waren om een 'spooktrein' of 'wilde trein' naar het Zuidstation te zenden om daar een enorme schade aan te richten. Zo'n trein bestond uit een onbemande locomotief die wagens voortduwde, geladen met springstof. Nadat de trein

in gang was gezet, sprongen de machinist en de stoker van de locomotief ... De tank had als opdracht de trein te beschieten en tijdig tot stilstand te brengen (of te laten ontploffen) vóór dat hij het station Antwerpen-Zuid kon binnenrijden. Er is echter nooit een 'wilde trein' opgedaagd.

Bij ons bezoek aan de tank kregen we van de Engelse soldaten een kop 'black tea' aangeboden. Als kind van 5 jaar was dit mijn eerste ervaring met thee. De thee zag zo zwart als koffie. Ik vond hem ondrinkbaar, wat de Engelsen ook begrepen ...

Opmerking: het is niet bekend dat de Duitsers tijdens de gevechten voor de bevrijding van België in 1944 'wilde treinen' gelanceerd hebben.

Dergelijke treinen werden wél in België ingezet aan het begin van de Eerste Wereldoorlog. Zie het hoofdstuk over de rol van de spoorwegen vóór de val van de versterkte stelling Antwerpen in 1914 : <https://www.tassignon.be/trains/PDF/8.2%20ANTW.-ZUID%20WO%20I%20voor%20de%20val%20van%20Antwerpen%20-%20versie%202024%2009%2011.pdf>