



DE VERDWENEN SPOORLIJNEN IN TIJDEN VAN OORLOG
– TWEEDE WERELDOORLOG –

Research: PJ
Redactie: PJ

VERNIELDE BRUGGEN EN BLOKPOSTEN TEN NOORDEN VAN MECHELEN

Op de vooravond van de Tweede Wereldoorlog reden er tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Noord 153 elektrische treinen op weekdays, 157 op zaterdag en 140 op zondag. Bij de inval van de Duitse troepen, op 10 mei 1940, was het duidelijk dat de strategische spoorlijnen naar Antwerpen zeker in het strijdgewoel zouden betrokken worden.

Op 12 mei rond 18:00 uur, wierpen Duitse vliegtuigen bommen op het spoorwegknooppunt Otterbeek – Duivenstraat – Vrouwvliet in Sint-Katelijne-Waver. Het doel werd echter zo goed als gemist; er werd slechts één huis verwoest.

Op 17 mei werden de beide bruggen over de Nete op de lijnen naar Antwerpen –Centraal / Noord en Antwerpen-Zuid door het terugtrekkende Belgische leger vernield.

De vernielingen op de hoofdlijn (lijn 25) en de ‘trage lijn’ (de toekomstige lijn 27) bestonden voornamelijk uit de dynamitering van de ijzeren bruggen die aan de stenen boogbrug over de Nete in Duffel aangebouwd waren. Het ijzeren brugdek van het spoor van lijn 25 naar Antwerpen was over een lengte van tien meter vernietigd.

De brug op de lijn naar Antwerpen-Zuid werd grondiger vernield. Over een afstand van 41 meter (spoorlengte) werd hier de gehele brug opgeblazen. Deze bres begon aan het bruggenhoofd kant Mechelen. De eerste boog werd volledig vernield terwijl er van de tweede enkel de steunpijler overbleef.



Verzameling Paul Jacops



Verzameling Paul Jacops

*De door het Belgische leger op 17 mei 1940 vernielde spoorbrug over de Nete in Walem (lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen/Muizen).
Foto's: verzameling Paul Jacops.*



Verzameling Paul Jacops

*De 'voorlopige noodbrug' over de Nete die zal dienst doen tot aan de buitendienststelling van de lijn van Waarloos in 1969.
Foto: verzameling Paul Jacops.*

In augustus 1940 werd een plan getekend om naast de ruïne een enkelsporige voorlopige noodbrug te leggen. Deze brug zou voorzien worden van een loopbrug. De heropbouw van de vernielde brug was dus duidelijk, ook voor de bezetter, een noodzaak. Voor deze noodbrug voorzagen men zes houten pijlers (twee op de beide oevers, twee langs elke boord en twee in het midden van de Nete) De houten pijlers moesten vijf meter in de bodem geheid worden en dit op 1,5 meter van mekaar. Per zijde werden vijf palen voorzien. Van de vernielde brug moest één grote boog, evenals de resten van de vernielde brug, afgebroken worden.

De voorlopige noodbrug werd gebouwd op de plaats van de vernielde brug en werd toch dubbelsporig uitgevoerd, echter zonder loopbrug ernaast, wat tot mistevredenheid bij het treinpersoneel leidde. Aan de kant Antwerpen-Zuid werd de nog aanwezige grote boog afgebroken. De houten noodpijlers werden bovenop de fundamenteën van de oude brug gebouwd. Het intacte bruggenhoofd met de vijf mijnkamers bleef volledig behouden. Op de andere oever werd ook een houten hulppijler gebouwd. Deze 'noodbrug' zal dienst doen tot in 1969 bij de buitendienststelling van de lijn van Waarloos.

Het treinverkeer, dat tussen Brussel Noord en Antwerpen Centraal op 16 mei 1940 onderbroken was, werd op 2 augustus tussen Brussel Noord en Mechelen en tussen Antwerpen-Centraal en Duffel hernomen. Een autobusdienst verzekerde de verbinding tussen het station van Duffel en het station van Mechelen. We merken hier wel op dat de treinen in Mechelen stopten aan een noodstation, opgericht aan de andere zijde van het kanaal Leuven – Mechelen (kant Brussel). Dit station bleef van 15 augustus 1940 tot 20 februari 1941 in dienst tot de metalen Vierendeelbrug van lijn 25 over het kanaal hersteld was.

Vanaf 8 september 1940, na de voltooiing van de herstelde brug over de Nete, reden de treinen vanuit Antwerpen-Centraal terug door tot Mechelen. De dienst werd echter op enkelspoor uitgebraat. Pas op het einde van 1940 werd de dienst weer uitgevoerd op dubbelspoor tussen Antwerpen-Centraal en Mechelen.

Bij de herstelling van de bruggen werd volledige prioriteit gegeven aan de brug over de Nete van de hoofdlijn (lijn 25) en de 'trage lijn' (de toekomstige lijn 27). Op verschillende plaatsen moest bovendien de beschadigde bovenleiding van de elektrische lijn hersteld worden. Hierdoor geraakte de herstelling van de brug op de lijn naar Antwerpen-Zuid op het achterplan.

Op 31 december 1940 reed amper de helft van de treinen van voor 10 mei 1940. Er reden 81 treinen per dag (beide richtingen samen), hoofdzakelijk tussen Mechelen en Antwerpen-Centraal.

De toestand tijdens de Tweede Wereldoorlog was volledig anders dan tijdens de Eerste Wereldoorlog. Toen weigerden vele spoormannen voor de bezetter te werken, met alle gevolgen van dien. In mei 1940 werd om volledig andere redenen het werk door iedereen weer aangevat. Dat was ook zo bij de NMBS, waar de directeur-generaal trouwens in een nota van 24 juni 1940 het volgende aan zijn personeel meedeelde:

“De Duitse overheden zullen vanwege onze bedienden geen enkele daad vragen die onverenigbaar is met hun plicht tegenover het land. Onder die voorwaarde verzoek ik elke bediende van de Belgische spoorwegen zich onmiddellijk ter beschikking te stellen van zijn onmiddellijke chef”.

Nochtans was het actief verzet van de spoormannen gedurende de Tweede Wereldoorlog veel groter dan tijdens de Eerste Wereldoorlog. Alle middelen aangewend om zo weinig mogelijk treinen te laten rijden. De gewapende weerstand en de geallieerde luchtmacht hielpen nog een handje (of een bommetje) mee. Gezien het strategische belang van het spoorwegknooppunten in de regio Mechelen waren verzetsdaden of luchtaanvallen zeker te verwachten.

Reeds in 1942 werd een aanslag gepleegd op één van de seinposten aan de Vrouwvliet. Op 20 november 1943 wordt seinhuis 1 van het rangeerstation aan de Smisstraat in Muizen opgeblazen. Op 24 februari 1944 werd door de weerstand getracht de seinpost 7E / 14S op te blazen maar door de Duitse bewaking mislukte dit. De leden van de weerstandsgroep besloten dan om de seinpost Blok 14 op het grondgebied van Sint-Katelijne-Waver aan de Clemenceaustraat (gelegen

aan de vertakking Elzestraat op de lijn van Mechelen/Muizen naar Waarloos en Antwerpen Zuid) op te blazen. De bedoeling hiervan was om het treinverkeer op deze lijn zoveel mogelijk te ontregelen, zodat de Duitse bezetter ze niet kon gebruiken voor de aan-afvoer van troepen of materiaal. Seingever Remi Uytterhoeven was op dat moment van dienst. De Blokpost werd vernield, waarna een voorlopig dienstgebouw werd opgetrokken, van waaruit de vertakking Elzestraat bediend werd (weliswaar mits toepassing van een bijzondere plaatselijke onderrichting). Als vergelding moesten burgers vanaf dan 's nachts de wacht houden op de strategische punten op de lijn vanuit Muizen naar Antwerpen-Zuid. Het voorlopig gebouw deed dienst tot na de oorlog.

Ook verder op de lijn werden door de bezetter wachtposten opgericht. Zo ook aan Blok 17, aan een van de belangrijke vertakkingen van het spoorwegknooppunt Wilrijk.

De belangrijkheid van de vertakkingen Duivenstraat, Otterbeek en Vrouwvliet werden in Sint-Katelijne-Waver was ook de geallieerden niet ontgaan. Tussen 22 april en 19 juli 1944 werden niet minder dan vier luchtaanvallen uitgevoerd, namelijk op 22 april, 11 mei, 25 mei en 19 juli. Telkenmale was het doelwit hetzelfde, maar de trefzekerheid van de geallieerde bommen liet te wensen over. De archieven vermelden enkel dat er op 22 april negen doden te betreuren vielen, acht huizen vernield en 42 huizen beschadigd werden.

Ook Blok 13S aan de Vrouwvliet werd hierbij vernield. Na de oorlog werd deze blokpost aan de vertakking Vrouwvliet terug in de originele toestand heropgebouwd. Lange tijd waren de aanwezige bommenkraters aan de Vrouwvliet de getuigen van deze luchtaanval.

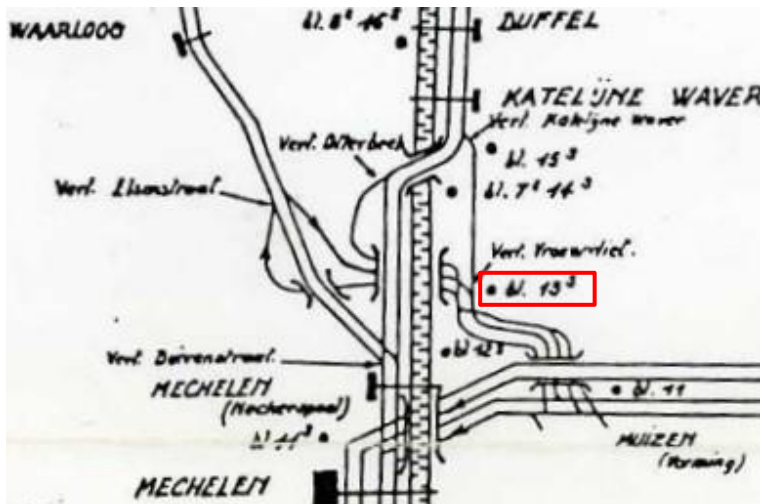
De lotgevallen van de seingever van dienst bij een van de bombardementen (verhaal van Jos Wellens)

“De blokpost aan de Vrouwvliet stond ongeveer waar nu de fietsostrade F1 ter hoogte van de brug van de R6-ringweg over de spoorlijn (ter plaatse de brug van de Zavelenberg genoemd) naar beneden duikt. Een van de seingever was Zjang De Cuyper, Katelijne naar van geboorte maar gehuwd en wonend in Waarloos. Hij was een gezapig verteller en uren heb ik naar hem zitten luisteren (als berichtenbesteller moesten wij alle interne briefwisseling naar de ‘seinhuizen’ brengen).

Zo was Zjang (in de oorlog) van dienst op Blok 13S aan de vertakking Vrouwvliet en hij vertelde mij:

Ik hoor ineens vliegers boven mijne kop, ik stap buiten en zie er ene ‘pikeren’ vlak boven den blok. Ik zeg Zjang, ze moeten jou hebben en in ene sprong was ik den trap af. Ik wil het op een lopen zetten, struikel en val languit op mijn gezicht. Op dit moment sloeg er een bom in op de blokpost en werd ik bedolven onder aarde en puin. Gelukkig kon ik nog ademen en wanneer ik geen vliegtuiglawaai meer hoorde, heb ik mij als ne mol vrijgegraven. Den Blok was in ‘fruit van een’ en mijne fiets verdwenen, maar ik was gelukkig alleen maar vuil zo groot ik was. Ik ben dan langs de spoorlijn naar Waarloos en Antwerpen-Zuid in enen asem naar huis gelopen om voor de geruchten dat ‘de Vrouwvliet’ gebombardeerd was, thuis te zijn. Ik heb mij eens goe gewassen en ben in mijn bed gekropen.

Ondertussen was de reddingsploeg van station Muizen op zoek gegaan naar het stoffelijk overschot van de seingever. De ploeg stond onder de leiding van onderstationschef Juul Van der Stappen die ijverig de nacht doorwerkte op zoek naar Zjang ... Zjang, goed uitgeslapen, neemt 's anderendaags 's morgens de fiets van zijn vrouw en keert terug naar de Vrouwvliet. Daar aangekomen vraagt hij heel laconiek: “Zoekt ge iets mannen”. De oververmoeide mannen menen een spook te zien en Juul Van der Stappen krijgt bijna een hartinfarct ...”



Het spoorwegknooppunt van Sint-Katelijne-Waver, ten noorden van Mechelen, in 1940. De gearceerde lijn is de geëlektrificeerde hoofdlijn 25 Antwerpen-Centraal – Mechelen – Brussel-Noord.

Bemerk de vertakkingen Duivenstraat, Elzestraat, Otterbeek, Sint-Katelijne-Waver en Vrouwvliet en Blokpost 13S aan de vertakking Vrouwvliet.

Kaartje: NMBS Train World Heritage.



Foto Axel Vermeulen

Blokpost 13S die tijdens WO II door de geallieerden gebombardeerd werd en werd heropgebouwd na de oorlog.

Foto: Axel Vermeulen.

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

Voor meer informatie over de verzetsdaden van spoormannen tijdens de Tweede Wereldoorlog verwijzen wij naar de boeken ***Stokken in de Wielen, De Belgische spoormannen tijdens de Tweede Wereldoorlog***, door C. Lokker, Uitg. Orteliusfonds, 1985, en ***Partizaan Storms, Kroniek van de gewapende partizanen en Groep G in Boortmeerbeek, Hofstade, Muizen, enz.***, door Ward Adriaens, Uitg. ASP, 2012. Voor informatie over de spoorwegen in Sint-Katelijne-Waver, zie het boek ***Bijdrage tot de geschiedenis van de Belgische spoorwegen te Sint-Katelijne-Waver***, door Paul Jacobs, Uitg. Erf en Heem, 1990.

=====

Dit korte hoofdstuk vormt de aanzet tot een grondige studie van de vernielingen die tijdens WO II aan de verdwenen spoorlijnen werden aangebracht door vijandelijkheden en door daden van het Verzet.