

## Lijn 25: Brussel-Noord - Mortsels-Oude-God - Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Luchtbal

### Opening:

Brussel-Groendreef - Mechelen: 1835  
 Mechelen – Antwerpen-Centraal: 1836  
 Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Luchtbal: 2007

### Concessiehouder:

Belgische Staat: 1835-1926  
 NMBS: 1926-2005  
 Infrabel: 2005-

### Elektrificatie: 1935

### Totale lengte: 47,6 km

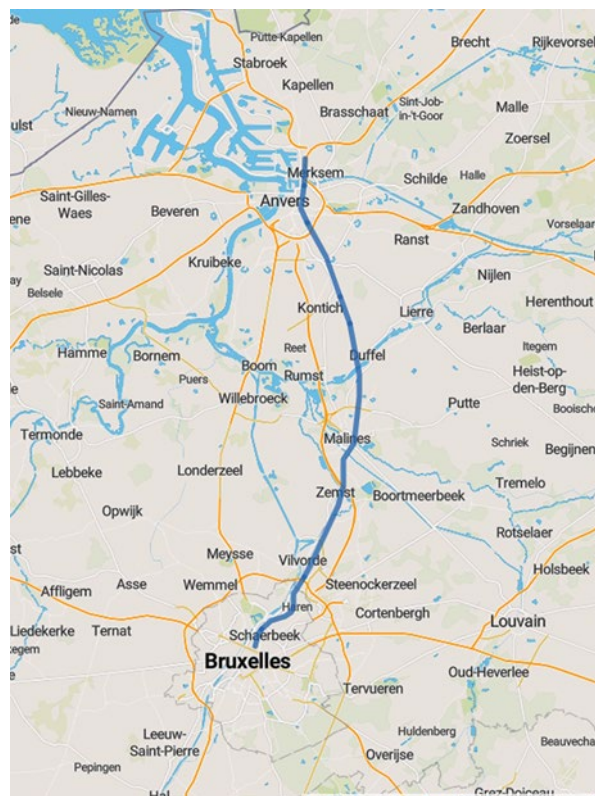
### Secties:

Brussel-Noord – Y Zennebrug: 1 km  
 Y Zennebrug – Mechelen: 19,4 km  
 Mechelen – Antwerpen-Centraal: 23,4 km  
 Antwerpen-Centraal – Y Luchtbal: 3,8 km

### Kunstwerken:

Noord-Zuidverbinding  
 Brug van Duffel over de Nete  
 Vierendeelviaducten in Mechelen (3 voor en 1  
 voorbij Mechelen)  
 Tunnel van Oude God (252m)

**Stations:** Brussel-Groendreef, Brussel-Noord, Schaarbeek, Buda, Vilvoorde, Epegem, Weerde, Hofstade, Muizen, Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel, Sint-Katelijne-Waver, Duffel, Kontich-Lint, Hove, Mortsels-Oude-God, Mortsels, Mortsels-Deurnesteenweg, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Luchtbal



© Infrabel

## Lijn 25 : een stukje geschiedenis

Lijn 25 verbindt Brussel met Antwerpen. Ze loopt gedeeltelijk over het tracé van de allereerste Belgische spoorlijn voor reizigersvervoer, de zogenaamde lijn van het 'Noorden'.

*Er zal in het koningryk een stelsel van yzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot middenpunt, en zich oostelyk rigtende naer de grenzen van Pruysssen over Leuven, Luyk en Verviers, ten noorden door Antwerpen, ten westen over Oostende door Dendermonde, Gent en Brugge, en ten zuyden over Brussel en naer de grenzen van Frankryk door Henegouwen.*

Wet van 1 mei 1834 over de oprichting van de Belgische spoorwegen.

De lijn werd op 5 mei 1835 ingehuldigd door koning Leopold I en verbond Brussel-Groendreef met Mechelen, een afstand van 20 km. België, onafhankelijk sedert 1830, koos voor de spoorwegen als alternatief voor het traditioneel vervoer via de waterwegen; die waren immers na de onafhankelijkheid van België geblokkeerd door de Hollanders. De lijn maakte deel uit van een groter netwerk, ontworpen om het Rijnland met Oostende en Holland met Frankrijk te verbinden. De oost-westverbinding moest de belangrijke doorvoer van goederen naar Nederland tegen gaan.<sup>1</sup>

## Brussel - Antwerpen

Bijna een jaar later werd de lijn verlengd naar Antwerpen en werd er in Duffel een draaibrug gebouwd



Gekleurde gravure met schematisch overzicht van de spoorweg van Mechelen naar Antwerpen (Ref. IFA040)

over de Benedennete<sup>2</sup>. Op 3 mei 1836 werd het eerste Antwerpse station in dienst gesteld, namelijk *station Borgerhout*, dat zich bevond op nagenoeg dezelfde plaats als het huidige station. In die periode werden stations buiten de stadsmuren gebouwd.

Het nieuwe transportmiddel trok al spoedig veel volk aan! Het verkeer nam snel toe en op 15 juli 1838 werd een tweede spoor in dienst gesteld.

In Brussel lag het station Groendreef te veel buiten het centrum en het was al snel te beperkt, zonder mogelijkheid tot uitbreiding. Het zou voortaan dienen als goederenstation. Op 1 november 1841 openden de Belgische Staatsspoorwegen een ander station in het noorden van de stad, het *station*

<sup>1</sup> Vrij vertaald naar Georges-Henri Dumont, *Chronologie de la Belgique de 1830 à nos jours*, Le cri Histoire, Bruxelles, 2003

<sup>2</sup> In 1885 werd de brug vervangen door een tweede brug in metselwerk, naast de eerste brug. Op 2 oktober 1914 trok het Belgische leger zich terug en blies de brug op. Datzelfde jaar gingen de Duitsers een voorlopige brug bouwen die op haar beurt werd opgeblazen in 1940. Om de referentiesnelheid van 90 km/u naar 160 km/u te brengen, werd in 2012 een nieuwe brug gebouwd op de plaats van de eerste.

*Kruidtuin*, later het station Brussel-Noord. Op 27 september 1841 werd de eerste steen van het gebouw gelegd. De bouw ervan duurde tot in 1862.

Rond 1895 startten de bouwwerken van het nieuwe station Antwerpen-Centraal. Dat werd ingehuldigd in 1905. Het wordt vandaag nog altijd beschouwd als een van de mooiste stations ter wereld!

Gezien de grote verkeersstroom werd spoorlijn 25 vanaf 1907 op vier sporen gebracht, dankzij de verdubbeling via lijn 27, die specifiek bestemd is voor goederenverkeer.

## De elektrificatie

NMBS volgde nauwlettend de ontwikkeling van de elektrische tractie op de buitenlandse netten en besliste om er ook voor te gaan. Het elektrificeren van een spoorlijn heeft veel voordelen, waarvan de belangrijkste een verlaging van de onderhoudskosten van locomotieven is. Het maakt het ook mogelijk om de treinsnelheid te verhogen, wat gepaard kan gaan met productiviteits- en capaciteitswinst. Elektrificatie vereist echter aanzienlijke investeringen in vaste installaties, waaronder ten minste een bovenleiding en elektrische onderstations.

Spoorlijn 25 leek te beantwoorden aan de nodige rentabiliteitscriteria. Daarom besliste NMBS in januari 1933 tot het elektrificeren van de zogenaamde 'snelle' dubbelspoorlijn tussen Brussel en Antwerpen, die uitsluitend bestemd is voor reizigersvervoer (dankzij de verdubbeling met lijn 27). Als materieel beantwoordden enkel de lichte treinen met motorrijtuig (motorstel 1935) aan de nodige criteria.



Elektrisch motorstel type 1935 in Antwerpen-Centraal (Ref. M046-013)

De lijn werd geëlektrificeerd met 3 kV gelijkspanning. De toegelaten maximumsnelheid bedroeg 120 km/u. In minder dan twee jaar krijgt het project vaste vorm, wat een bijzonder korte termijn is!

Op zondag 5 mei 1935, een eeuw na de opening van de eerste lijn in het land, huldigde koning Leopold III de elektrische tractie in tussen Brussel en Antwerpen. Van de ene dag op de andere werd een stoomdienst van 40 treinen vervangen door een elektrische dienst met 114 treinen. Deze eerste elektrificatie was een groot succes: de reizigersaantallen op de lijn verdubbelden.

Men moest echter wachten tot het einde van de Tweede Wereldoorlog om de elektrificatiewerken verder te zetten; pas in november 1949 was de tweede geëlektrificeerde lijn in België, tussen Brussel en Charleroi, een feit. Dan volgden de lijnen Brussel – Gent – Oostende, Brussel - Namen, Brussel – Luik, enz...

In 1952 werden de Noord-Zuidverbinding in Brussel en het nieuwe Noordstation samen ingehuldigd. Het huidige Noordstation bevindt zich op enkele honderden meters van het oude station, dat in 1955 werd afgebroken.

In 1997 startten de werken in het station Antwerpen voor de uitvoering van de Noord-Zuidverbinding.

## De verschillende baanvakken van spoorlijn 25

Baanvakken van spoorlijn 25	Km	Indienststelling	Dubbelspoor	Elektrificatie
Brussel-Noord – Y Zennebrug:	1,0	26/09/1841	26/09/1841	23/04/1935
Y Zennebrug – Mechelen	19,4	05/05/1835	15/07/1838	23/04/1935
Mechelen – Antwerpen- Centraal	23,4	03/05/1836	15/07/1838	23/04/1935
Antwerpen-Centraal – Y Luchtbal	3,8	25/03/2007	25/03/2007	25/03/2007

### Het traject

Kilometerpaal Nul van de lijn bevindt zich (fictief) in het station Brussel-Noord. Bij het buitenrijden in Schaarbeek loopt spoorlijn 25 parallel met lijn 27.



Elektrisch motorstel 835 in Duffel (Ref. M004\_041/042)

Bij het binnenrijden van Mechelen lopen drie lijnen samen naar het station. Ze lopen over het kanaal van Mechelen via drie parallelle Vierendeelbruggen. Zodra ze over dit kanaal zijn, verhoogt het niveau van de sporen aangezien de perrons in het station Mechelen op twee verschillende niveaus liggen. De perrons op niveau +1 dienen onder andere voor lijn 27, terwijl de sporen op niveau +2 enkel voor lijn 25 dienen. Deze vier sporen zien uit op het uitgestrekte industriecomplex van de centrale werkplaats van Mechelen.



Station Mechelen en De Mijlpaal (Ref. Z03545)

Op het stationsplein van Mechelen staat de Mijlpaal die in 1835 het middelpunt weergaf van het Belgische spoorwegnet.

Vlak na het verlaten van Mechelen loopt er een grote Vierendeelbrug over twee sporen. De spoorbedding van lijn 25 gaat vervolgens weer naar beneden en sluit links weer aan met de sporen van lijn 27. Het tracé is dan rechtlijniger en laat hogere snelheden toe, maar die worden opnieuw beperkt op de brug over de Nete. Na het station Kontich kan er via een reeks verbindingen worden overgegaan van spoorlijn 25 naar lijn 27. Lijn 25 loopt vervolgens door de tunnel van Mortsel-Oude-God.

Door de indienststelling van de Antwerpse Noord-Zuidverbinding werd het tracé van spoorlijn 25 gewijzigd. Vroeger liep de lijn dood op niveau +1 in het station Antwerpen-Centraal.



Spoorwegbrug in Mechelen (Ref. Z07990)

De Noord-Zuidverbinding start in Antwerpen-Berchem. Lijn 25 loopt naar niveau -2, langs een gang van 1600 m, en loopt dan verder onder de stad langs een dubbele tunnel van 1190 m, gevolgd door een overdekte sleuf van 360 m, om weer boven grond te komen nabij station Antwerpen-Dam. Bij het verlaten van de verbinding mag de snelheid weer hoger, tot 130 km/u. Lijn 25 loopt dan over het nieuwe viaduct over het Albertkanaal en komt daarna toe in station Antwerpen-Luchtbal. Via verbindingen in de vertakking Y Luchtbal, gaat de lijn dan over op hogesnelheidslijn 4 (HSL 4) richting Nederlandse grens.

## Een herelektrificatie

Eind de jaren 1980, bij de studie van het tracé van de hogesnelheidslijnen in België, weigerde de Vlaamse regering de aanleg van nieuwe lijnen en verplichtte ze de modernisering van de bestaande lijnen. Dit leidde tot een moderniseringsplan voor spoorlijn 25, met als doel een herelektrificatie en een verhoging van de referentiesnelheid naar 160 km/u.

Maar voor de aanleg van de *Diabolverbinding*, de bredere ontsluiting van het station van de nationale luchthaven, moest toch een nieuwe lijn worden aangelegd.

Deze nieuwe lijn 25N loopt op de middenberm van de autosnelweg E19 tussen Brussel en Mechelen. Bij het naderen van Mechelen verlaat lijn 25N de autosnelweg door middel van een brug, om vervolgens aan te sluiten bij lijn 25.

Catherine Walravens  
2021

## Beknopte bibliografie

- Artikels :** BAEYENS F. Souvenirs de dix ans de traction électrique. *Rail et Traction*, 01-11-1959, p. 311-324, K38292
- DELIE M. Zestig jaar elektrische tractie op de lijn Brussel - Mechelen - Antwerpen. *Spoorweg Journaal*, 01-08-1995, p. 48-51, K12157
- DELIE M. 60 ans de traction électrique sur la ligne Bruxelles - Malines - Anvers. *Journal du Chemin de fer*, 01-08-1995, p. 48-51, K12158
- DELIE M. 80 ans de traction électrique entre Bruxelles et Anvers. *Journal du Chemin de fer*, nr. 207 (01 10 2015), p. 18-23, K620413
- DELIE M. 80 JAARELEKTRISCHE TRACTIE Brussel - Antwerpen. *Spoorweg Journaal*, nr. 207, 01-10-2015, p. 18-23, K620422
- OCKELOEN M. De vernieuwing van de spoorlijn Antwerpen-Brussel. *Op de rails*, 01-05-1998, K22961
- VAN USSEL M. La future ligne 25N et le "Diabolo". *Journal du Chemin de fer*, 2008, p. 20-23, K42046
- VAN USSEL M. La ligne 25 Bruxelles - Anvers. *Journal du Chemin de fer*, 01-01-2008, p. 20-29, K41831
- VAN USSEL M. Lijn 25 Brussel - Antwerpen. *Spoorweg Journaal*, 01-01-2008, p. 20-29, K41836
- Boeken:** *Voyage inaugural du chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers. 5 mai 1935. Electrification de la ligne Bruxelles-Anvers - Electrificatie van de baan Brussel-Antwerpen.* Bruxelles/Brussel : Ministère des Communications/Ministerie van Verkeerswezen, 1935, 14 p., C2911
- L L Alston, *Les chemins de fer et l'énergie.* Document de travail de la banque mondiale, n° 634F, Washington, 1984, 104p.
- Internet :** [https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorlijn\\_25](https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorlijn_25)

**Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:**

**Bibliotheekcatalogus: Lijn 25 Brussel-Noord - Mortsel-Oude-God - Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Luchtbal**

**Museumcollectie: Lijn 25 Brussel-Noord - Mortsel-Oude-God - Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Luchtbal**