

## De rechtekking der Scheldekaden

*De gemeenteraad van Antwerpen, inzonderheid de burgemeester Van Put, had grootse plannen met de stad. Zij maakten er een nieuwe metropool van. Andere steden, Wenen, Berlijn, Parijs, ook Brussel kregen een nieuw en een modern uitzicht, klaar voor de nieuwe tijd, waar industrie en handel meer en meer belangrijk werden.*

*Minister Frère-Orban beseftte wel « dat er iets te doen was voor Antwerpen. » De Meetingpartij leverde al jarenlang strijd om o.a. schadeloosstelling voor de eigenaars van de Brialmontvesting.*

Nu werd het menens. In 1868 richtte men een commissie op om de citadel af te breken en de gronden bouwrijp te maken. Nadat minister Victor Jacobs aangetreden was, verhoopte men hier het beste. Deze zette, op 29 juli 1870 een bijzondere commissie op gang waar men de problemen van de verzanding van de stroom en modernisering van de inrichtingen zou bestuderen.

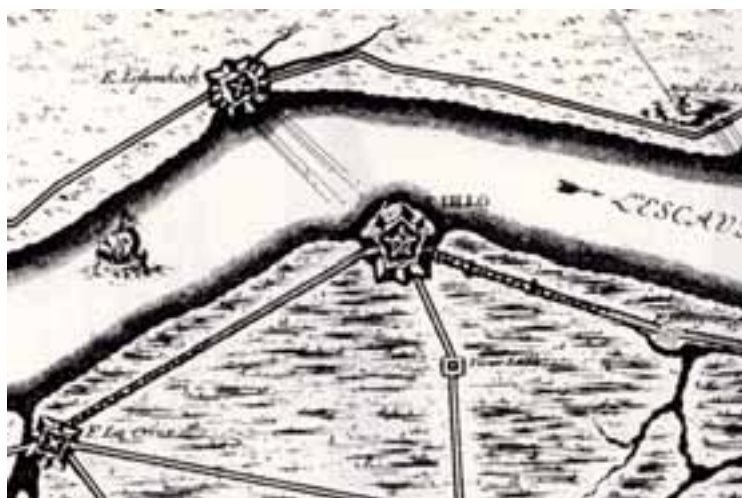
De onregelmatige loop van de Schelde was verantwoordelijk voor de ondiepe bedding. Jawel, bij lage tij was de Schelde voor Burcht een vierhonderd meter breed en op het Zuid mat men reeds 590 meter om allengs te versmallen tot 325 meter aan het Sint-Michielsbolwerk. Aan de Sint-Jansvliet kon men opnieuw 390 breedte optekenen

en aan de Werf slechts 270 meter. Geleidelijk aan werd het aan Kattendijk even breed als te Burcht. De Werf, kortom de stad lag aan een flessenhals. Aanspoelingen waren het gevolg, wanneer eb en vloed mekaar kruisten. De bevaarbare doortocht splitste zich, zeker waar het breder werd in twee, niet zo bevorderlijk voor de vaarweg van de schepen. Dus diende bebakening voorzien. Bij lage tij werd er op sommige plaatsen, o.a. Kattendijk, drie à vier meter diepgang gemeten, terwijl zich in het smalle deel aan de Werf vijftien meter diep de natuurlijke aanlegplaats bevond. Conclusie van de commissie-leden : de Schelde overal 350 meter breedte geven, een boog uitgehold aan de rechteroever, de oppervlaktewaters teruggeven aan de Schelde.

Protest alom, dat was te verwachten. Maar toch verscheen er op 5 mei 1871 een koninklijk besluit dat het plan van dr. Strousberg i.v.m. de gronden van het Zuid goedkeurde, tezelfdertijd de uitvoering van het ontwerp van de commissie voor de kaaien van het Zuid beval. Gevolgd door een wet van 27 juli 1871 voor het noordelijk deel van de kaaien. Het gelijkmaken van het middengedeelte hield men, gezien de protesten, nog in beraad. De onderhandelingen met het kabinet Malou en de Antwerpse stadsmagistraat werden definitief gesloten op 16 januari 1874. De oorlog tussen Frankrijk en Duitsland gaf onze haven een extra impuls en bespoedigde de onderhandelingen.

De Noordschippersdok en de Zuiderdokken kwamen tot stand.

Uiteindelijk kwam er schot in de zaak doordat het bestuur van Bruggen en Wegen een lastenkohier opstelde, dat aan elf grote Europese ondernemers werd voorgelegd. Geen aanbesteding dus. Maar de voorgestelde prijs om deze klus te klaren lag veel hoger dan voorzien. Goed, opnieuw, maar dan wel een aanbesteding. *La Société de Batignolles, Fives-Lille* en *Hersent-Couvreur* weerhield men.



Lillo, Liefkenshoek en linksonder Kruisschans, verdedigingsforten voor Antwerpen 1747 67

Deze laatste kandidaten haalden het met een prijs van 38 275 225 francs. Zij konden ook goede referenties voorleggen : de omleiding van de Donau te Wenen en het graven van het Suez-kanaal stonden op hun palmares.

Een zware karwei stond hen te wachten : Een kaaimuur van 3 500 meter, rechtstreeks op de vaste grond en laag genoeg om overal een diepte van 8 meter te bekomen. Ten zuiden een verbindingsdijk. Een vaardok van 4 ha, verdeeld in drie : twee dokken van 50 meter en een van 65 meter breedte, kil, toegangssluis en draaibruggen inbegrepen. Muren en veerdammen afbreken die verder reiken dan de nieuwe rooilijn. Aanvullen en uitbaggeren waar nodig, vooral de vier vlieten dempen.

Het belangrijkste was natuurlijk de kaaimuur.

Met ijzeren bakken, bij middel van samengeperste lucht gezakt tot op de bodem, kon men er aan beginnen.

De muren werden gebouwd in delen van 25 meter naast elkaar. Rechtstreeks op de vaste grond, 10 tot 16 meter onder de hoogte der lage tij. Voor elk van deze afdelingen maakte men een ijzeren bak van 25 meter lang en 9 meter breed. De hoogte verschillend van 2,50 meter tot 5 meter, volgens de diepte waarop de grondvesten moesten rusten.

Deze bak, langs onder open werd in twee verdeeld door een gewelf om 1,90 meter van de onderkant. In deze kamers daalden de arbeiders af om het zand tot op de vaste grond op te halen. Daartoe was een schouw met ladder en luchtkleppen voorzien. Elke bak had zo vier schouwen, waar men nadat hij leeggehaald was, beton gegoten werd. Die bakken maakten deel uit van de grondvesten en bleven daar beneden zitten.

Daarboven kwam er een keerdam van plaatijzer in dezelfde verhouding, maar wel twaalf meter hoog. Rondom was er een enge doorgang; die was nodig om daar de klinkbouten op te sluiten of te lossen tussen keerdam en bak van de grondvesten. De keerdam zelf kon daarna verplaatst worden.

Om die bakken op hun plaats te zetten en te bodemen, maakte men een vlottende stelling : twee ijzeren schuiten stevig aan elkaar gehecht. Tussen de twee schuiten hing dan de keerdam. In de kiel en op dek waren de uithaalpompen en de luchtdrukpersen.

Zo heeft men drie vlottende stellingen en drie keerdammen gemaakt om de hele lengte van de kaden te bouwen.

Het eerste deel werd afgewerkt en opgeleverd op 16 mei 1881. Hetzelfde jaar kon ook het noordelijk deel door de koophandelsschepen in gebruik worden genomen. Voor het middendeel was het nog even wachten tot 1883.

Meer dan vijftig stoomschepen vonden er hun plaats : vooral de regelmatige passagiersschepen hebben tachtig jaar de dienst verzekerd.

De kaaien en afdaken werden door de Stad verder afgewerkt en van de nodige kranen voorzien. De spoorweg werd afgescheiden van de brede rijweg door een kunstig smeedwerk, en leidde naar naar het Zuid-goederenstation.

Als kers op de taart behield men het Steen, de oudste stenen getuige, waarbij de wandelterrassen aansloten. Hier kon de Antwerpenaar en de toerist het hele activiteit gadeslaan en mijmeren over het vergane historische centrum.

H.V.