

De Schelde, machtige prachtige vloed

Ontstaan

10 miljoen jaar geleden

De zeeën trokken zich naar het noorden terug, waardoor onze landstreken (opnieuw ?) boven water kwamen.

De rivieren stroomden in het algemeen van zuid-zuid-west naar noord-noord-oost.

8 000 jaar geleden

Tijdens de IJstijden werd de Vlaamse vallei tussen Gent en Vlissingen uitgeschuurd, en kwam het tot een splitsing in twee richtingen, naar het zuiden toe tot Rijsel en Templeuve, en naar het oosten toe tot Aarschot en Westerlo.

Hier liep een rivier zeewaarts naar noord-west-noord volgens de huidige lijn Rupel - Dijle - Demer.

Na de IJstijden

Puinhoopresten bleven achter op die plaatsen, waar de zijrivieren in de groter rivieren uitmondten. Hierdoor verstopte de benedenloop der rivieren, en boog de Schelde oostwaarts langs Antwerpen en Tholen, naar de Maas toe.

Naam Schelde

Verschillende benamingen :

Scaldis : oudst bekende naam, vermeld bij Plinius, Tacitus en Caesar.

Scald : middeleeuwse benaming

Scelt : 17e eeuw

Schelde : in de 16e eeuw voor het eerst

Westerschelde : de Schelde op Nederlands grondgebied

Honte : synoniem van Westerschelde

Bovenschelde : de Schelde tussen Gent en de Franse grens, waar er geen getij is

Zeeschelde : de Schelde tussen Gent en de Nederlandse grens

Boven Zeeschelde : de Schelde tussen Gent en de rede van Antwerpen

Beneden Zeeschelde : de Schelde tussen Antwerpen en de Nederlandse grens

Betekenis

Onduidelijk : in het Germaans betekent "scald" ondiep, hetgeen de Schelde vroeger wel was ...

Veranderingen

Tussen de 4e en de 8e eeuw :

Polders : overstroomden.

Oosterschelde : ontstond.

Tussen 1375 en 1450 gaven stormvloeden de Schelde zijn huidige vorm.

Doorbraak : nabij Bath brak de Schelde naar zee door.

Gevolgen : het zoetwaterriviertje werd een brakke waterstroom, de Westerschelde en kreeg sterke getijden, slikken en schorren.

Antwerpen werd gemakkelijker en rechtstreeks bereikbaar via de waterwegen

Inpolderingen

Wateroppervlak : fel verminderd door inpoldering (Sloe - Braakman - Saeftinge - Kreekrak ...)

Cijfers : in 1800 nog 45 000 ha, nu slechts 35 000 ha meer.

Loop

Bron : nabij Gouy (Frankrijk) op 110 m boven de zeespiegel vloeit het water uit de flank van de Mont Saint-Martin.

Zijrivieren :

Hene : nabij Condé

Scarpe : net voor de grens

Leie : in Gent

Dender : in Dendermonde

Durme : in Hamme

Rupel : in Rupelmonde

Schijn : ten noorden van Antwerpen

Cijfers :

lengte : 430 km

breedte monding : 5 000 m

breedte rede Antwerpen : 350 m

diepte : 3 - 50 m

stroomsnelheid : 3 - 6 km/uur

Bevaarbaarheid : geschikt voor schepen met 15 m diepgang, d.i. tot ongeveer 120.000 T

Waterverplaatsing : per etmaal worden 10 miljoen m³ water in zee gevoerd

In de vroege middeleeuwen

De Schelde zelf

De Schelde was een zoetwaterrivier, veel smaller dan nu, en wemelend van zoetwatervis.

De Scheldemonding was ergens in de Oosterschelde, en verder liep de rivier naar de Maas toe.

In de 10e eeuw kwam er een begin van de inpoldering.

In de 11e eeuw volgde een verdere bedijking door markgraaf Gothelo I (1023-1044 - de oudst-bekende dijkbouwer), Sint-Michielsabdij in Antwerpen, Sint-Bernardusabdij in Hemiksem en Sint-Baafsabdij in Gent.

Hierdoor ontstond er een sterkere stroming, een stijging van het waterpeil en getijden, die in de 11e-12e eeuw tot aan de Rupel reikte, en in de late 14e eeuw Gent bereikten.

De Scheldeboorden in Antwerpen

Er waren geen aanlegplaatsen of kaaien van betekenis.

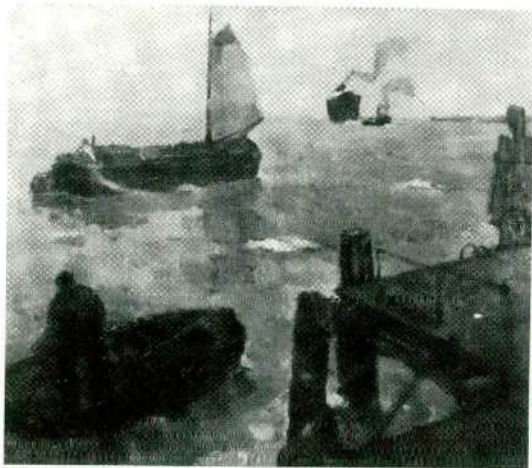
Beide oevers moeten er ongeveer uitgezien hebben zoals de huidige linkeroever ...

Er was een landtong in de Schelde, even ten noorden van het Steen. Deze landtong was ongeveer 70 x 30 m en werd "de aanwerp" genoemd.

De nederzetting haalde vermoedelijk haar naam "Antwerpen" hiervandaan.

De haven ontstond letterlijk bij deze landtong, die dan "Werf" genoemd werd.

De nederzetting Antwerpen



*Scheldezicht,
door Ernest
Albert (1900-
1976) Privé-
collectie*

De Romeinen
veroverden onze
gewesten om-
streeks 57 v Ch.

Hier hebben
de Romeinen
ofwel een neder-
zetting aangetrof-
fen, ofwel een
nederzetting doen
ontstaan uit een
militaire post

Goederenhaven

De eerste vrachtschepen kwamen vroeg in de 13e eeuw in Antwerpen aan uit Engeland, Duitsland en Italië.

Dat ze naar Antwerpen kwamen lag niet zo voor de hand, want ze moesten immers via de Oosterschelde Antwerpen zeilend bereiken!

Voor deze kleine zeilschepen waren er aanlegsteigers langs de Schelde, met een totale lengte die allicht de 100 m niet overschreed.

Binnenhaven

Het probleem : plaatsgebrek !

Het aantal vrachtschepen groeide spoedig sterk aan. De aanlegplaatsen langs de Schelde werden ontoereikend, en er moest een havenuitbreiding komen !

Boterrui en Suikerrui

Vóór 1200 maakte deze natuurlijke waterlopen deel uit van de watergordel van de "ruienstad", maar in 1201-16 werden ze binnenhaven !

De bevolking groeide snel aan, wat een uitbreiding van het woongebied noodzaakte. De watergordel van de "ruienstad" werd verschoven naar de "vestenstad", en de ruien werden voor de scheepvaart geschikt gemaakt door uitdieping en verbreding, maar zonder sluis.

Scheepvaart was mogelijk van af de Schelde tot aan het "huis van Aken" (achter Hendrik Conscienceplein).

De ruien waren vrij smal, met zes bruggen er overheen, die de scheepvaart bovendien hinderden aan de Schelde.

Lookbrug (Appelbrug, Ooftbrug, Wakersbrug of Lodenbrug)

Kaasstraat : Pottersbrug (Kordewa-genkruiersbrug, Kordewagenbrug of Kruiersbrug)

Hoogstraat : Broodbrug (IJzerenbrug)

Maalderijstraat : Vollaardsbrug

Lijnwaadmarkt : Torfbrug (Nieuwe Brug, Noordbrug)

Melkmarkt : Reynoldsbrug (Verversbrug of Melkbrug)

Sint-Jansvliet

Vóór 1200 was hier een natuurlijke inham, geul of kil.

In 1201-16 was deze geul watergordel van de "vestenstad" geworden.

In 1295-1314 werd de geul dan binnenhaven !

De bevolking groeide verder aan, wat tot verdere uitbreiding van het woongebied leidde. De watergordel werd andermaal vervangen door een stadsmuur vanaf Kronenburg. De vesten werden voor de scheepvaart geschikt gemaakt door uitdieping en verbreding, ook zonder sluis.

Sint-Jansvliet was een brede inham, waarin de schepen zij-aan-zij konden aanmeren, hetgeen nergens anders mogelijk was.

Er was een scheepswerf, een haringstapel (tot 1416) en het was de ligplaats van de Antwerpse vissersvloot.

Samen met de vesten was deze vliet de schuilplaats voor kleine schepen bij storm of ijsvorming op de Schelde.

Stadsmuur

In de 13e eeuw groeide de bevolking zo sterk aan, dat de omwalling tweemaal opgeschoven moest worden, en er later in de 13e eeuw door een nieuwe stadsmuur vervangen werd.

Deze muur omsloot het hele Antwerpse woongebied van Sint-Pietersvliet tot Kronenburg, met één deel in een wijde boog om het woongebied heen, en het andere deel naast de Schelde.

In deze stadsmuur kwamen openingen of "gaten", langs waar men de woonzone kon betreden of verlaten. In deze openingen kwamen poorten die aan landzijde "stadspoorten" genoemd werden, en aan de Schelde "waterpoorten" heetten.

Aanlegplaatsen naast de stadsmuur

De aanlegplaatsen lagen om veiligheidsredenen buiten de stadsmuur aan een waterpoort, en heetten "kaaien", "werven" of "hoofden".

De waterpoorten waren van noord naar zuid.

Gate : t.h.v. de Holenvliet (Koolkaai) waar zich tot 1416 de haringstapel bevond, en de Antwerpse vissersvloot haar ankerplaats had

Werf : aan de landtong, waar reeds vóór 1263 een kraan stond, aangedreven door zes man in een tredmolen, en in de 14e eeuw een stenen kaaimuur gebouwd werd.

Houten Hoofd : later "Bierhoofd" genoemd t.h.v. de Haarstraat waar zich de veerstal bevond (veerdienst naar "het Vlaamse Hoofd")

Na 1350

De Schelde

Tussen 1375 en 1450 kwamen meerdere stormvloedenvloeden voor.

Als gevolg hiervan brak de Schelde t.h.v. Bath door naar zee, waarna de zoetwaterrivier een brakke waterstroom werd, met een grotere breedte, met sterkere getijden, schorren en slikken, en met een grotere bereikbaarheid van Antwerpen voor de toenmalige zeeschepen als gevolg.

Rookhuis en Pensgat

In 1416 werd de vismarkt van de Holenvliet naar de zuidzijde van het Steen overgebracht.

De haringstapel werd van Sint-Jansvliet naar de Holenvliet verplaatst, en het Rookhuis werd gebouwd.

In het Rookhuis (Drooghuis of Hangel) werd haring bewerkt, waardoor de Holenvliet ook "Haringvliet" genoemd werd.

Het was een kasteelachtig gebouw met torens, gelegen tussen de Schelde en de Burchtgracht.

De haringschepen konden het Rookhuis letterlijk binnenvaren om er hun lading te lossen. De geloste haring werd meteen gereinigd (de ingewanden spoelden in het "Pensgat" aan de Schelde), gezouten, ingelegd in vaten of gedroogd aan haken of hangels.

In 1886 werd het Rookhuis bij de rechtekking van de Scheldeboorden afgebroken.

Groei van binnenhaven

Burchtgracht

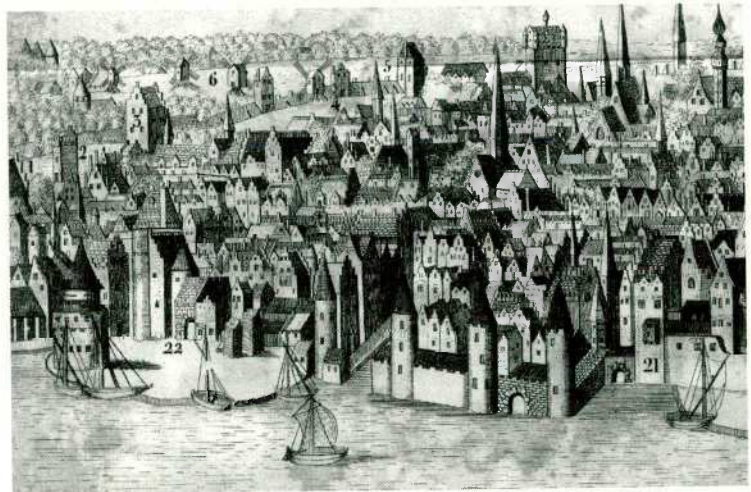
In 1450 had de burcht als militair bolwerk afgedaan, waardoor haar gracht verwaarloosd en verand was geworden.

Aan haar noordzijde werd de Burchtgracht uitgediept en verbreed, zelfs tot 40 m op sommige plaatsen en kwam er een scheepswerf.

Holenvliet of Koolvliet of Haringvliet

De Holenvliet werd bevaarbaar gemaakt, maar zonder kaaimuur aan haar zuidzijde.

Er kwam een sluis t.h.v. de Gorterstraat, die trouwens vroeger "Spuistraat" heette.

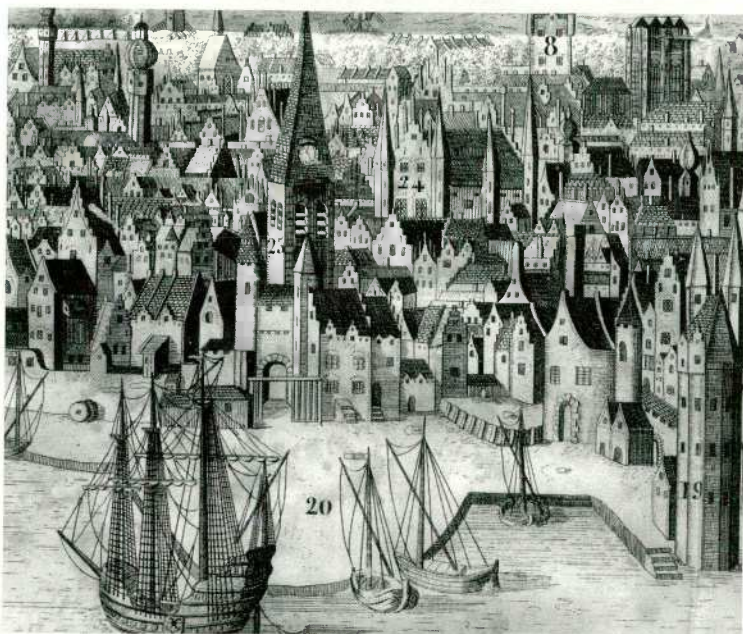


Op dit gedeelte van een hertekend plan, 1828, (zie ook de details op de volgende bladzijden) worden de kaden aangeduid met de nummers 22 : Koolvliet met stenen kraantje; 21 : de mond van de Burchtgracht; 20 : de Werf; 19 : Visverkoperstoren; 18 : Bakkerstoren; 17 : het Bierhoofd; 16 : de kaai bij het Maaigat; 15 : Houtkaai; 14 : Sint-Michiel.

Sint-Pietersvliet of Bargievliet, Magermanvliet of Nieuwe Vliet

Omstreeks 1450 werd Sint-Pietersvliet bevaarbaar gemaakt.

Hier bevonden zich het "Bargiehuis" (boothuis, waar o.m. de stedelijke staatsiesloep lag) en het "Torfhuis" waar de aalmoezeniers turf bedeedden aan de behoeftigen.



Spuien

Vóór de doorbraak van de Westerschelde naar zee, was het verschil tussen eb en vloed gering.

Na 1400 konden schepen dus enkel bij vloed de vlieten binnenvaren, waarin ze meestal op het droge lagen.

Landinwaarts waren er drie schuiven, gelegen t.h.v. de Gorterstraat, Wijngaardpoort en Kammerpoort.

Lengte der aanlegkaaien

langs de Schelde : 800 m
in de binnenhaven : 2.100 m
Suikerrui : 1.200 m (600 m x 2)
Sint-Jansvliet : 700 m (350 m x 2)
Holenvliet : 200 m (100 m x 2)
St-Pietersvliet : niets vóór 1450
Burchtgracht : niets vóór 1481
samen : 2.900 m

Na 1500

Groei van bevolking en goederenstroom

De bevolkingsaangroei was enorm (van 30.000 in 1500 tot 105.000 in 1565) en de goederenstroom volgde deze trend.

Hierdoor ontstond er plaatsgebrek in het woongebied en in de haven !

Land- en tuinbouwers moesten zich buiten de stadsmuren in de Vrijheid gaan vestigen en huizen kregen boven de straten uitstekende verdiepingen, en onder de straat doorlopende kelders.

In de haven kwamen er nieuwe voorschriften, aanlegplaatsen en waterwegen.

Toegang tot de haven

Sommige schepen mochten bepaalde waterwegen niet meer gebruiken.

Bepaalde produkten moesten op vaste losplaatsen gelost worden, zoals hout en turf in de rui en in Sint-Pietersvliet

Aanmeren

Het aanmeren op de rivier moest gebeuren met de boeg naar de wal.

In de vlieten moest het met de flank tegen de kaai aan om de vaarweg vrij te houden. Alleen in de brede Sint-Jansvliet mocht aangemeerd worden zoals op de rivier.

Het aanmeren bleef beperkt tot drie getijden in de Burchtgracht, en twee (later drie) dagen aan de Werf. Na verloop van deze tijd moest het schip op de rivier voor anker gaan, en wachten tot er plaats vrij kwam.

Geloste schepen moesten meteen geladen worden, zo niet moesten ook zij voor anker gaan op de rivier.

Volgorde van lossen

Absolute voorrang gold voor lekkende schepen. Daarna kwamen in deze volgorde, schepen uit Engeland, schepen met goederen voor de lokale markten, afkomstig uit Brussel, Mechelen en Zeeland, schepen met goederen voor de jaarmarkt, die verplicht moesten aanmeren aan de Suikerrui en in Sint-Jansvliet, schepen met bederfbare waren, en uiteindelijk de overige schepen. De volgorde van lossen werd bepaald door de volgorde van het rondenvan de Scheldebocht nabij Oosterweel, maar in de praktijk bepaalde de deken der naties echter welk schip eerst gelost werd ...

Lossen van bepaalde goederen

Moest gebeuren op bepaalde losplaatsen, zoals hout (in de rui, Sint-Pietersvliet en aan de Berdenwerf), turf (in de rui en in Sint-Pietersvliet),

bier (aan het Bierhoofd), laken (tussen de IJzerenbrug en de Verversbrug) en zout (in de Suikerrui, die trouwens ook Zoutrui heette).

Nieuwe aanlegplaatsen

Berderenwerf

Gelegen ten noorden van Sint-Pietersvliet (de meest noordelijke losplaats).

Bestemd voor goederen uit de Duitse Hanze-steden (inzonderheid pek en teer, potas en weedas : potas uit weede) en hout (planken werden "berderen" genoemd), uit Engeland (in 1549 zal er nabij Kronenburg een nieuwe houtwerf komen, de "Nieuwe Berderenwerf", en zullen hier de de goederen uit Engeland gelost worden, waarna het hier "Engelse kaai" zal heten), en allerhande goederen wanneer na 1585 de handel met Engeland op een laag pitje kwam liggen.

Meekaai

Gelegen ten zuiden van Sint-Pietersvliet.

Bestemd voor meekrap (een rode verfstof die lakenbereiders veel gebruikten).

Hier stond een kraan met een stenen onderbouw, waardoor deze losplaats ook "Stenen Kraantje" genoemd werd.

Maaigatkaai

Gelegen t.h.v. de Vlasmarkt.

Ook hier kwam in 1542 een kraan met stenen onderbouw.

Hout- en Hooikaai

Gelegen ten zuiden van Sint-Jansvliet (tot 1549 de meest zuidelijke losplaats).

Bestemd voor hout aan de noordzijde, en voor hooi aan de zuidzijde.

Nieuwe Berderenwerf

In 1549 aangelegd tussen Kronenburg en Sint-Michielsabdij. Bestemd voor hout dat voordien op de Berderenwerf gelost werd.

Nieuwe waterwegen

Brouwersvliet of Eerste Vliet

Dit was de oude vestinggracht, die voor de scheepvaart geschikt gemaakt werd.

Bestemd voor meestal uit Zeeland afkomstige graanschepen tot 85 ton.

Theoretisch was deze waterweg bevaarbaar tot tegen de stadsmuur (Tunnelplein) via Oudeleeuwenrui en Ankerrui, maar of er inderdaad werkelijk schepen tot daar konden varen, is een andere kwestie ...

Er waren drie vaste bruggen (t.h.v. het Falconplein, Béliardstraat en Hessenplein), en een draaibrug (nabij de Schipperskapel t.h.v. de Rouaanse kaai).

Middenvliet of Graanvliet of Korenvliet of Tweede Vliet

Bestemd voor schepen tot 200 ton, meestal Franse en Spaanse schepen met olie, stroop of wijn, en Hollandse schepen met Rijnwijn.

Deze vliet was geschikt voor de grootste vrachtschepen uit die tijd

Timmervliet of Oosterse Vliet of Derde Vliet

Bestemd voor schepen tot 85 ton uit Duitsland, Engeland, Schotland en Amsterdam.

De naam verwijst naar een scheepswerf aldaar.

Nieuwe sluizen

Aan de Schelde kwamen nieuwe deuren.

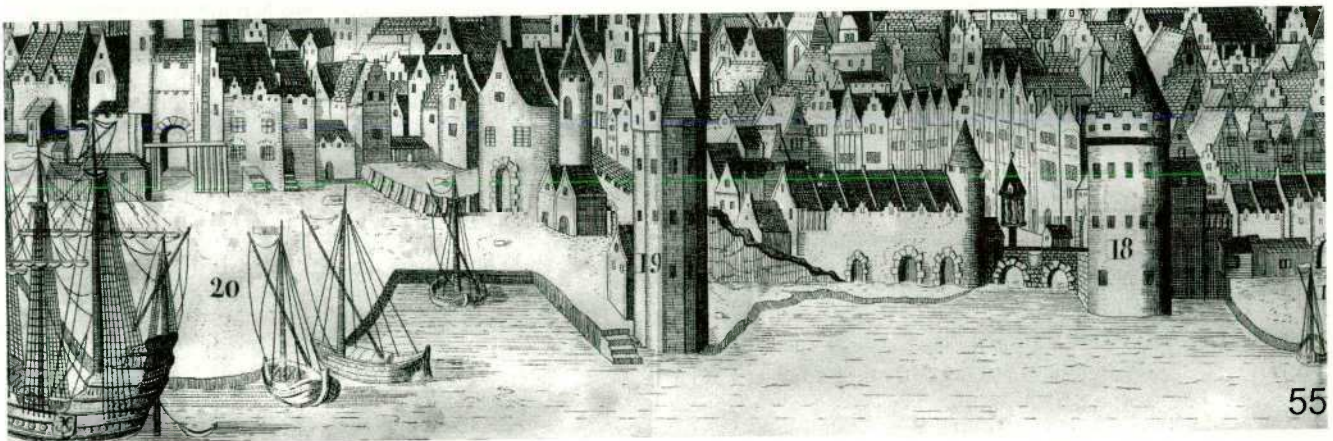
De vlieten zelf bleven hierdoor ononderbroken bevaarbaar.

Lengte der aanlegplaatsen

langs de Schelde : 1.900 m

in de binnenhaven : 7.700 m

Timmervliet : 1.400 m (700 m x 2)

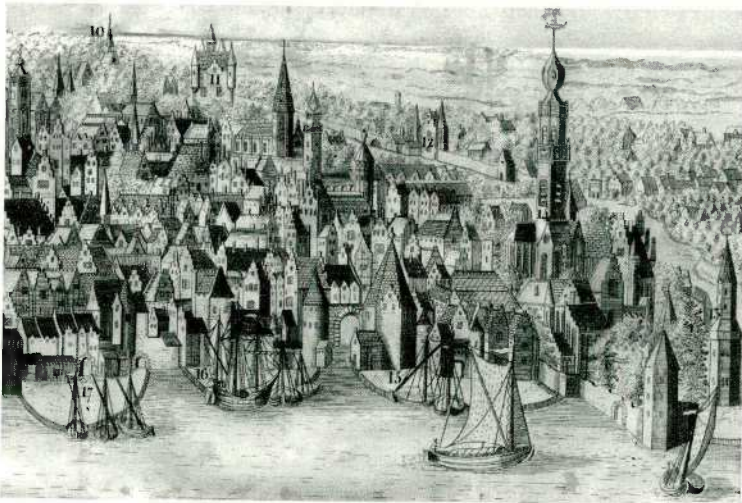


Middenvliet : 1.500 m (750 m x 2)
 Brouwersvliet : 1.700 m (850 m x 2)
 Sint-Pietersvliet : 200 m (100 m x 2) maar er
 was slechts aan één zijde een kaaimuur.
 Haringvliet : 200 m (100 m x 2)
 Burchtgracht : 300 m (150 m x 2)
 de ruïen : 1.200 m (600 m x 2) tot de
 Wijngaardpoort
 Sint-Jansvliet : 200 m (100 m x 2)
 Steenhouwersvest : 500 m (250 m x 2)
 Lombardenvest : 500 m (250 m x 2)
 samen : 9.600 m (maar hoeveel meter daarvan
 werkelijk geschikt was als aanlegplaats ... ?)

In 1584 begon het beleg van de stad door de Spanjaarden onder Alexander Farnese. Zij legden een brug over de Schelde ten zuiden van Lillo, om aldus de stad van alle bevoorrading af te snijden. De stedelingen trachtten deze brug met brand-schepen te vernielen, maar dit lukte niet.

In 1585 viel de stad in Spaanse handen. De Nederlanders bleven de Scheldemonding bezetten, en legden een zware tol op alle scheepvaart naar Antwerpen, hetgeen voor Antwerpen de doodsteek betekende.

Twee eeuwen lang veranderde er niets meer van betekenis aan de haveninfrastructuur ...



Na 1795

Schelde Vrij !

In principe werd met de bezetting van de Zuidelijke Nederlanden de scheepvaart opnieuw tolvrij.

In werkelijkheid stelde dit niet zo veel voor.

Het aantal vrachtschepen dat in Antwerpen aankwam bedroeg 2 (1798), 0 (1799) 82 (1800), 1.006 (1803) en 2.424 (1805), maar dit was wel het hoogtepunt tijdens de Franse bezetting, daarna ging het bergaf ...

De stad op het einde van de 18e eeuw

Algemeen

Rond 1790 had de stad met haar stadsmuur nog een echt middeleeuws voorkomen.

Tussen 1794 en 1815 maakte de Franse bezetter een einde aan een tijdperk.

Ook Antwerpen onderging er een gedaanteverandering bij : de stadsmuur moest verdwijnen, en dit gebeurde in twee fasen. Eerst werd de stadsmuur naast de Schelde afgebroken (1797 - 1811), en vervolgens de rest van de muur (1860 - 1880).

Afbraak van de stadsmuur naast de Schelde

In 1797 gingen Visverkopertoren en Bakkers-toren tegen de vlakte.

Er kwam een 150 m lang recht stuk kaaimuur tussen beide voormalige torens (tussen Palingbrug en Suikerrui) n.o.v. Jan Blom.

In 1797-1811 volgde de afbraak van de stadsmuur naast de Schelde, met de waterpoorten (Werfpoort in 1810, Houtwerfpoort, Scheldekenspoort en Hooipoort)

Enkele waterpoorten wisten hun einde nog wat uit te stellen zoals de Grote Bierpoort (tot 1830), de Kleine Bierpoort (tot 1881 zelfs), en de Sandersgatpoort (tot 1830). Enkel Maaigatpoort bleef gespaard, en werd eerst verplaatst naar Sint-Jansvliet, later naar het Gillisplein.

Het terrein naast de Schelde

Bij de afbraak van de stadsmuur verdwenen de Werfpoort, de burchtkerk (gedeeltelijk), het kerkhof en enkele belangrijke gebouwen, zoals de "Zegelkamer", de "Tolkamer" en het huis van de "Kraanmeester".

Omstreeks 1820 ontstond daardoor een open ruimte "Burchtplein" of "Sint-Walburgisplein" geheten, een uitgelezen plaats voor kermissen, en ook de voorlopige opstellingsplaats voor het standbeeld van Rubens.

Na de sloop van de stadsmuur, werden de openingen ervan opgevuld met aarde vrijgekomen bij het graven van de eerste dokken.

Napoleon wou van Antwerpen een veilige oorlogshaven maken voor zijn oorlogsvloot, waarvoor hij de eerste twee echte dokken liet graven, en op de voormalige kloostergronden van Sint-Michielsabdij negentien scheepswerven en twee scheepsarsenalen oprichtte.

Nieuwe dokken

Voorafgaande werkzaamheden

Omlegging van een zijarm van de Schijn, die hier uitmondde in de Schelde.

Afbraak van het tuchthuis-pesthuis en het "Boerenkwartier" (slecht befaamde buurt, met steegjes en gangetjes, waar 1.300 huizen afgebroken werden).

Het dempen van de Timmervliet en de helft van de Middenvliet.

Uitvoering

De dokken werden gegraven tussen 1806 en 1811

Het werk werd verricht door 2 000 man met niets anders dan een schop ... !

De uitgegraven aarde werd afgevoerd met 300 wagens, en gebruikt voor de opvulling van de open gekomen gaten in de stadsmuur.

Opening

Het Klein Dok (nu Bonapartedok) werd in 1810 geopend.

Het Groot Dok (nu Willemdok) volgde in 1813.

De kaaimuren kwamen er echter pas in ... 1824.

Een rij palen stutte het geheel, terwijl de aarden wal meermaals werd verstevigd, zowel onder Napoleon als onder Willem I.

In 1820 droeg koning Willem I het beheer van de Scheldekaaien over aan de stad.

Daarop werden de eerste stenen kaaien aangelegd aan de Werf over twee fronten van ... 20 m !, en aan Jordaenskaai en Sint-Jansvliet waar enkele delen pas in 1827 afgewerkt raakten.

In 1830 : scheiding der Nederlanden

In Antwerpen werd de vierde wijk vanuit het Zuidkasteel beschoten.

De Nederlandse vloot blokkeerde de Schelde, maar onder internationale druk werd deze blokade reeds in 1831 opgeheven.

In 1831 werd de Nederlandse kanonneerboot "Sint-Barbara" door haar kapitein J. Van Speyck opgeblazen.

In 1832 dreven de door Leopold I ter hulp geroepen 65 000 Fransen de 4 500 Nederlanders uit het Zuidkasteel.

De aanleg van arduinen aanlegkaaien gebeurde in 1830 aan de Jordaenskaai, in 1835 aan de Van Dyckkaai, in 1843 aan de Rijnkaai (pas voltooid in 1862-68) en in 1848 aan de Plantinkaai.

Scheepstimmerwerven

De Franse bezetter had op de door hem afgebroken Sint-Michielsabdij scheepstimmerwerven opgericht.

Sinds 1844 waren ze door John Cockerill in gebruik genomen. Ze werden overgebracht naar Hoboken.



Antwerpse rede aan de Jordaenskaai, vóór de rechtekking der kaden

Vrede en opnieuw Scheldetol !

In 1839 kwam er met "het Verdrag van Londen" een vredesverdrag tussen Nederland en België.

Er kwam een nieuwe tolheffing van 1,5 gulden per ton, door de Belgische regering terugbetaald aan de kapitein.

Schelde vrij !

In 1863 had de regering reeds 28 420 000 francs terugbetaald aan verschillende kapiteins.

Daarom werd de Scheldetol van de Nederlandse regering afgekocht voor 36.278.600 fr, waarvan België 13.328.000 fr betaalde, en de rest betaald werd door 26 andere landen, die op Antwerpen voeren

De Nederlandse regering besteedde dit geld aan de spoorlijn Vlissingen-Duitsland. Hiertoe moest een stevige spoordijk gebouwd worden over de Schelde-armen, als gevolg waarvan Ooster- en Westerschelde van elkaar afgesloten werden. Dit was een schending van het verdrag van Londen.

Hierom werd na overleg het kanaal Hansweert-Wemeldinge gegraven.

Stoomschepen

Rond 1850 vervingen stoomschepen meer en meer zeilschepen. Zulke schepen hadden meer diepgang.

Hierdoor steeg het laadvermogen in een klap met het tienvoudige, volgde de goederenstroom die trend, en was de haven aan uitbreiding toe.

Vanaf 1860 gebeurde zulks buiten de stadsmuren.

Na 1880

De doelstellingen van 1880

In 1880 beoogde men een verbetering van de bereikbaarheid van de haven vóór de rede, de gelijkmaking van de stroombreedte tot op 350 m vóór de rede, de vergroting van de vaarwaterdiepte en het tegengaan van de verzanding.

Het probleem werd de bevaarbaarheid van de Schelde !

In 1881-85 werden de Scheldekaaien rechtgetrokken.

De bevaarbaarheid werd bemoeilijkt door een ongelijke breedte en diepte.

De breedte bedroeg 400 m tussen Kattendijk-sluis en de Werf, 270 m aan de Werf zelf, 390 m aan Sint-Jansvliet, 325 m aan Sint-Michielsbolwerk en 590 m aan het Galgenweel !

De diepte varieerde van 15 m voor de Werf, tot 3 m op sommige andere plaatsen.

De grote schuldige zou ... de Werf geweest zijn!

Oplossing

De breedte moest over de hele lengte op 350 m gebracht worden, waardoor de Werf moest verdwijnen, en de Schelde op sommige plaatsen zelfs moest versmald worden !

Dé oplossing hiervoor zou een boogvormige kaaimuur zijn, die door de getijdewerking bestendig zou uitgehold worden. De kaaimuur zou 3.500 m lang worden en meteen voldoende diepte krijgen om stoomschepen tot 5.000 T te verwerken

Vorbereidende werkzaamheden



Het Steen, enige getuige van de oude kern (ca 1900)

De afbraak van de nog overgebleven aanlegplaatsen, en de nog overeind staande gedeelten van de stadsmuur

De overwelving van ruïnen, vlieten en vesten.

Het uitbaggeren tot op de gewenste diepte.

Bijkomend een nieuwe binnenhaven op het Zuid.

Sloop van 650 huizen.

Hierdoor verdween het hart van de oude stad. Er is helemaal géén archeologisch onderzoek geweest!

Overwelving van alle in de Schelde uitmondende waterlopen. Dit was het lot van Brouwersvliet, Sint-Pietersvliet, Koolvliet, Suikerrui en Sint-Jansvliet.

Uitvoering

Het uitbaggeren gebeurde tot op 8 m diepte.

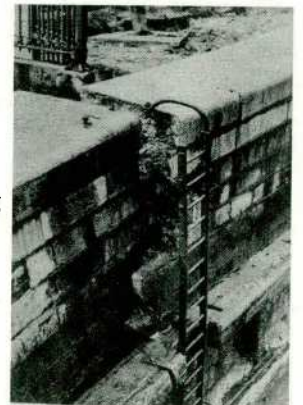
Men had het overbodig geacht om heipalen te gebruiken. Men maakte gebruik van zinkkasten (*caissons*) zonder bodem, waarop de bakstenen kaaimuur gemetseld werd. De zinkkasten drongen onder het gewicht van deze muur in de bodem, vóór de nog bestaande kaaimuren.

Maar het grondwaterpeil is 4 m hoger dan de Schelde bij eb, waardoor het grondwater de kaaimuren gewoon de Schelde indrukt ... !

Er volgden verwoede herstelpogingen in 1905 met stuitkisten met beton voor de muur neergelaten (zonder gevolg ...), in 1932 met ontlastingsgewelven en uitgravingen achter de muur (zonder gevolg ...); in 1975 nogmaals een zelfde poging (met hetzelfde resultaat ..)

Later werden kleistortingen aan de voet van de muur gedaan. Dit hielp wel, maar ... verminderde de diepgang vóór de muur drastisch, zodat er nu géén schepen meer kunnen aanmeren aan kaaien 1 t.e.m. 8, en 24 - 25.

In 1990 werd de inwendige kaaimuur verstevigd door injecties onder hoge druk, verticale wapeningsstaven en een verhoging van de muur stabiliteit d.m.v. voorgespannen grondankers (52 T) in de muur (75 cm boven eb).



Een barst in de kaaimuur rond 1932

De muur zelf heeft een kern van gewone gemetselde baksteen, met er om heen een blauwe hardstenen boord. De stevigheid van de muur is daardoor niet bijster groot, als gevolg van de zwakke grondvesten en het door het grondwater verrotte metselwerk in de kern. De muur kan derhalve géén zware lasten verdragen, en langs de Scheldekaaien komen géén vrachtschepen meer.

Verlenging naar het zuiden

In 1889 ontplotte de kardoezenfabriek van Corvillain nabij de Royerssluis, waarbij grote petroleumopslagplaatsen in de buurt in de vlammen opgingen.

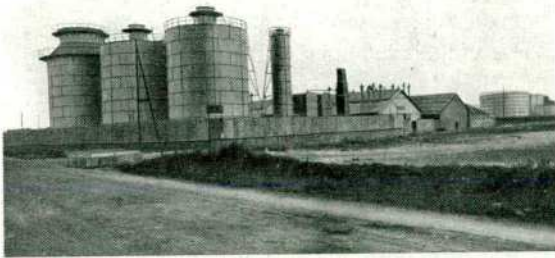
Vandaar dat in 1903 de kaaimuur met 2 200 m verlengd werd naar het zuiden toe, en er langs deze kaai nieuwe petroleuminstallaties kwamen.

De nieuwe binnenhaven

Er kwam een nieuwe binnenhaven bedoeld voor de schepen, die voordien in de ruien, vlieten en vesten een ligplaats hadden gevonden.

Het geheel omvatte een sluis en drie dokken (Kooldok, Zuidschippersdok en Steendok).

In 1969 verdween het echter allemaal.



Petroleumtanks op het Zuid

Een moderne haven

Na WO 2 volgde een explosieve uitbreiding van de haven, ontstond het Sigmaphan ter voorkoming van overstromingen en werden aan de Schelde nieuwe kaaien gebouwd, speciaal voor de containerbehandeling.

Honderd jaar later ...

Ondertussen zijn reeds de dokken en de sluis op het Zuid, en enkele vaste lijnen (Red Star Line - C M B - vaste lijnen op Britse kuststeden zoals Hull, Grimsby, Harwich, Tilbury en Newcastle) verdwenen.

Bonapartesluis werd gedempt

Bonapartedok is ondiep geworden.

Sporadische autoverlading op kaai 9.

Opnieuw stukgoed en containers aan kaaien & tot 13.

Op de kaaien zelf :

geen treinsporen meer ...

haast geen afdaken meer ...

louter parkeerplaatsen ...

aanlegplaatsen voor pleziervaartuigen en cruiseschepen

Twee wandelterrassen.

De petroleumopslagplaatsen van het Zuid, die ook zullen verdwijnen.

De kostprijs

In geld 80.000.000 fr (in 1880 !)

In waardeverlies : de afbraak van 650 huizen, in 10 straten volledig en 10 straten gedeeltelijk, en de verdwijning van grote delen van de oude stad.

Het beheer

Problemen

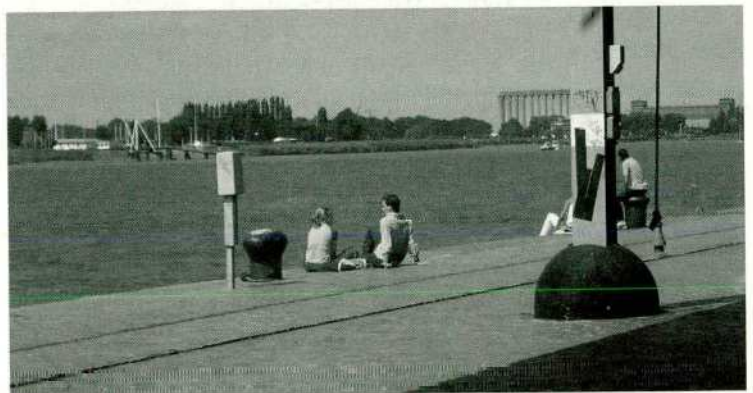
Het beheer betreft al wat er zich voordoet op en in de waterloop, meer bepaald onderhoud, scheepvaart (reglementering en rechtspraak), beveiliging (door bebakening en beloodsing) en profijten of "rechten" (visserijrechten en veerrechten).

Problemen zijn onbeduidend zolang er geen noemenswaardig scheepsverkeer is (d.i. voor de 9e eeuw) en/of het bevaarbare gedeelte in zijn geheel binnen éénzelfde staat ligt, zoals dat was vóór de 9e eeuw, van 1356 tot 1585 onder de Boergondische Nederlanden en de Verenigde Nederlanden, en van 1794 tot 1830 tijdens Franse bezetting en de Herenigde Nederlanden.

Problemen worden belangrijk wanneer het bevaarbare gedeelte staatsgrens wordt zoals van 870 tot 1356, of grensoverschrijdend wordt zoals van 1585 tot 1794 en na 1830.

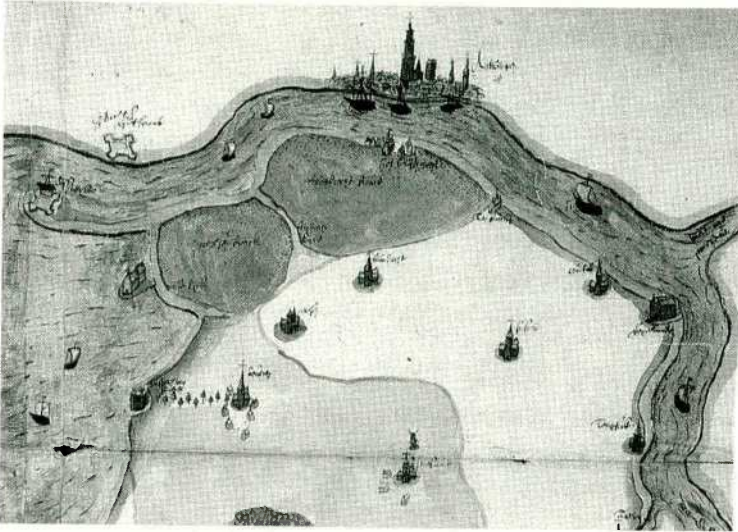
Het begon vrijwel steeds met incidenten, die vervolgens ontaardden in bloedige gevechten, en tenslotte moest politiek overleg volgen.

Daarbij werden dan wel oplossingen gevonden d.m.v. vredesverdragen.



Scheldeboord kaai 22 vandaag

In de praktijk kwam er aldus een einde aan conflicten door de “Vrede van Dendermonde” tussen Brabant en Vlaanderen (1334), de “Vrede van Munster” tussen Spanje en de Nederlanden (1648), en de “Vrede van Londen” tussen Nederland en België (1839).



Plan van het Land van Waas, 1610, met op de rechterscheldeoever de stad Antwerpen (Staatsarchief Brussel)

Politieke toestand

In 814 stierf Karel de Grote en ging zijn rijk naar zijn zoon Lodewijk de Vrome.

In 843 verdeelde “het Verdrag van Verdun” het rijk bij de dood van Lodewijk de Vrome in drie delen : Oost-Frankenrijk, West-Frankenrijk en Lotharingen.

In 870 werden met “het Verdrag van Meersen” de drie rijken tot twee rijken versmolten : Oost-Frankenrijk (later het Heilige Roomse Rijk van de Duitse Natie, of het keizerrijk) en West-Frankenrijk (later Frankrijk of het koninkrijk). De Schelde werd hierbij rijks grens tussen beide staten !

In de 10e eeuw nam de macht der vorsten af, waarbij lokale heersers de macht grepen, zoals de graaf van Vlaanderen en de hertog van Brabant.

In 1356 kwam de Schelde binnen één staat met de inlijving van Antwerpen bij Vlaanderen door Lodewijk van Male

Stroomrecht

Rivieren waren “koninklijk goed” d.i. eigendom van de vorst (de Schelde is nu nog staatseigendom).

Hierdoor behoorde alles wat zich in of op de Schelde bevond aan de vorst, inzonderheid de zwanen (in Engeland zijn zwanen op openbare wateren nog steeds krooneigendom), de vissen (vandaar dat visserijrechten moesten betaald worden), de profijten (vandaar dat veerrechten moesten betaald worden) en de rechtspraak.

Grensaafbakening

Hét probleem was de nauwkeurige grensaafbakening tussen Vlaanderen en Brabant op de Schelde.

Deze grens kon zich niet bevinden in het midden van de rivier, want het vaarwater slingert zich van de ene oever naar de andere. De grens aldus afbakenen zou de rivier praktisch onbevaarbaar maken.

De grens op de ene of de andere oever aanbrengen zou een schending betekenen van de soevereiniteit van graaf of hertog !

Confrontaties

Tussen Brabant en Vlaanderen kwam het meermaals tot kleinere confrontaties in dit verband.

Ernstige confrontaties grepen plaats in 1055 wanneer de Antwerpse burcht belegerd werd door Godfried-met-den-baard, en in 1356 wanneer graaf van Vlaanderen Lodewijk van Male van op de Schelde de stad met zijn vloot beschoot.

In 1334 werd met het “Verdrag van Dendermonde” een oplossing gevonden voor de problemen.

Inzake waterrecht

De graaf van Vlaanderen verkreeg alle vis- en veerrechten op de Schelde, het volledige zwaanrecht en het justitierecht, maar dit werd door de hertog van Brabant wel betwist.

De hertog van Brabant verkreeg alle geleide-tollen, alle bakengelden en de heerschapstol (de enige tol, die tussen de Honte en de Rupel bestond).

Inzake grensaafbakening

De graaf van Vlaanderen stelde als grens voor tot waar de hertog van Brabant zelf een 17 pond zware strijdbijl in de Schelde kon werpen, dan zou die afstand op de hele rivier grens worden tussen graafschap en hertogdom.

De hertog van Brabant verwierp dit toch wel originele voorstel, en heeft dus nooit het bijltje geworpen.

Het gevolg was dat de grensaafbakening conflictstof bleef tussen beiden



De Waterpoort, of Koninklijke Poort op Sint-Jansvliet

Periode 1585 - 1794

Politieke toestand

In 1585 viel Antwerpen in Spaanse handen, terwijl de Nederlanders de Scheldemonding behielden.

De Nederlanders beschouwden Antwerpen als "Spaans", en dus vijandig, wilden hun groeiende havenstad Amsterdam bevoordelen en bemoeilijken daarom opzettelijk de vaart op de Schelde. Zo moesten alle schepen in Lillo hun lading overladen op Zeeuwse schepen, en kwam er bovendien nog een zware tolheffing bij, het zgn. lastbreken.

Antwerpen leed op economisch gebied fel onder deze toestand. De achteruitgang begon, en de bevolking daalde van 105 000 tot 42 000 zielen.

Over de Schelde gingen haast geen vrachtschepen meer naar zee, en het scheepvaartverkeer beperkte zich tot binnenlands verkeer.

Na 1830

Politieke toestand

In 1830 ontstond een straatoproer in Brussel tot een scheuring der Nederlanden.

In Antwerpen werd de Schelde door de Nederlandse vloot geblokkeerd.

In 1833 volgde de wapenstilstand

In 1839 bepaalde het "Verdrag van Londen" dat België en Nederland elkaars onafhankelijkheid moesten erkennen, de Schelde het statuut van "internationale waterweg" kreeg, maar Nederland een tolheffing van 1,5 gulden per ton mocht opleggen op de Scheldevaart.

Verder overleg zou volgen over het beheer van de Schelde.

In 1843 was het "Scheldereglement" hiervan het resultaat.

Het "Scheldereglement"

Deze overeenkomst waarborgde de vrije vaart en de vrije loodskeuze.

De veilige vaart omvatte de bereikbaarheid van alle Belgische havens, en de bebakening en betonning van de vaargeul.

Het toezicht op de naleving van dit reglement gebeurt door een vaste commissie, samengesteld uit vier leden (twee Nederlanders en twee Belgen), met als taak het regelen van het onderhoud van de vaargeul, de bebakening en betonning van de vaargeul, de belodsing op de Schelde, de uitwerking van alle praktische details en het oplossen van problemen door onderling overleg.

De vrijkoping van de Scheldetol

Werd betaald door 26 andere landen, die op Antwerpen voeren.

Dit werd uitbundig gevierd, o.m. met een monument op het Marnixplein.

Schelde-Rijn verbinding

Het scheepvaartverkeer werd fel gehinderd door de toch nog gebrekkige verbinding tussen de Ooster- en de Westerschelde.

Hiervoor kwam nieuw overleg tussen beide staten, en dat leidde tot de Schelde-Rijnverbinding in 1975.

Deze 57 km lange verbinding is de drukste waterweg in ons land met meer dan 100 000 schepen per jaar.

De voordelen van deze verbinding zijn o.m. dat de afstand Rijn-Schelde met 40 km werd ingekort, dat het aantal sluizen van vier tot twee herleid werd, en dat Antwerpen meteen verbonden werd met Rijn, Elbe, Oder, Donau ...



Schelde Vrij op de Marnixplaats

Bebakening

Tonnen en bakens helpen de loods om het schip veilig binnen het vaarwater te houden

Op de Schelde liggen de tonnen stroomafwaarts van Antwerpen tot aan de monding.

Rode tonnen liggen links en groene tonnen rechts als men de stroom opvaart naar Antwerpen.

Bakens staan op de wal, en reeds in 1560-61 stonden er vier.

Voorschriften uit het Scheldereglement van 1864

Nieuwe vuurbakens

Tussen Terneuzen en Borsele moesten nieuwe vuurbakens gebouwd worden

Plaatsing en onderhoud hiervan waren ten laste van Nederland.

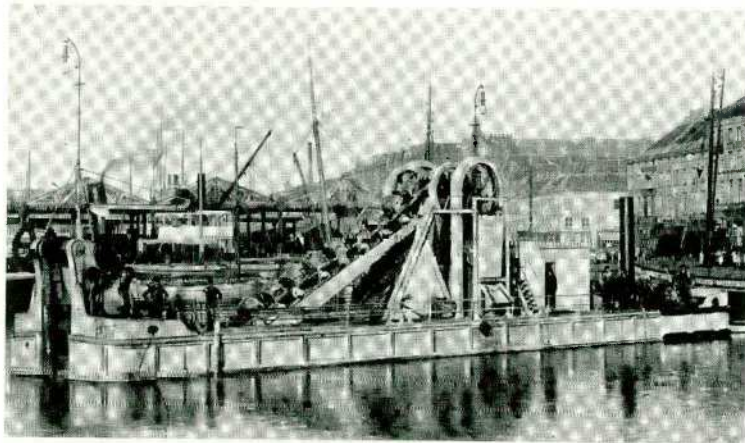
De Belgische bijdrage bestond uit 10.000 gulden per jaar, en dat wordt nog steeds betaald ...

Nazicht van de rivierdiepte

Dit nazicht valt onder de verantwoordelijkheid van de vier vaste commissarissen.

Het gebeurde aanvankelijk met zeer primitieve middelen, zoals een handbediend peillood.

Spoedig echter namen beroepshydrografen met moderne middelen deze taak over, en nu werken Belgische en Nederlandse hydrografische diensten nauw samen.



Baggerboot, honderd jaar geleden

Bijkomende verlichting

Verlichting van boeien en tonnen

Vanaf 1850 kwamen stoomschepen de zeilschepen verdringen.

Stoomschepen kunnen 's nachts op de Schelde wel varen, vandaar het Belgische verzoek om lichtschepen, een bijkomende verlichting op de wal en verlichting van boeien en tonnen. Dit laatste stuitte echter op Nederlands verzet, vandaar dat de eerste lichtgasboei er pas in 1895 kwam.

Nu helpt de walradarketen uit 1991 doeltreffend mee om dit probleem op te lossen

Baggeren

De schepen worden steeds groter en krijgen meer diepgang.

Vandaar de noodzaak om de vaargeul bestendig uit te baggeren. Ook hier bleef Nederland ook lange tijd stug weigeren, en een overeenkomst hieromtrent kwam er dan ook pas in 1905, waarbij Nederland het baggeren op zijn grondgebied toeliet, en België er volledig moest voor betalen.

Dit blijft tussen beide landen een heet hangijzer: België dringt reeds geruime tijd aan op een diepere vaargeul, maar Nederland bleef lang dwars liggen, maar haalde in 1995 toch bakzeil. De waterverdragen zijn goedgekeurd.

Loodsen

In de 16e eeuw waren er reeds loodsers, die Antwerpen en Vlissingen als basis gebruikten.

In 1794-1814 bestond er een loodsgilde, waren de loodsers partikulieren, en bestond er nog geen centraal-georganiseerde loodsdienst

In 1814-30 nam het Ministerie van Marine inspektoren en loodsers in dienst, met basis in Vlissingen. Er kwam een reglement met bevoegdheden en verplichtingen : de basis van het georganiseerde loodswezen.

In 1843 waarborgde het "Scheldereglement" een vrije loodskeuze. De kapiteins kozen zelf een Belgische of Nederlandse loods. Belgische loodsorganisaties konden zich vrij in Nederland vestigen, en omgekeerd. In de praktijk ontving elke loods een deel van het loodsgeld, dus hoe meer schepen, hoe beter ze betaald werden ! De loods, die als éérste een schip bereikte, bood er de kapitein zijn diensten aan, met een hevige concurrentiestrijd als gevolg. Vanuit Vlissingen en Antwerpen roeiden en zeilden snelle loodsböten naar de schepen toe, zelfs tot in het Kanaal !

Het kwam tot ruzies, vechtpartijen en opzettelijke aanvaringen tussen loodsböten.

In 1950 kwam er een Belgisch voorstel tot regeling. Het voorstel luidde, dat alle schepen door Belgische loodsers zouden beloodsd worden, waarbij ze 10 % van het loodsgeld zouden afstaan aan Nederland. Dit voorstel vormde de basis van

het overleg, dat leidde tot een overeenkomst dat 72 % der schepen een Belgische loods krijgt, en 27 % der schepen een Nederlandse loods krijgt.

Het Scheldereglement uit 1843 bepaalde dat alle loodsbotten gelijkwaardig en herkenbaar moesten zijn om een eerlijke concurrentie mogelijk te maken.

Om de herkenbaarheid te bereiken, moesten naam en standplaats in het zeil met duidelijk-leesbare zwarte letters aangegeven worden, en moesten herkenningsvlaggen gevoerd worden door de loodsbotten uit Nederland (blauwe vlag met letter L), en door België (rode vlag met letter P).

In 1843 moesten de loodsen verplicht een zilveren herkenningsteken dragen, en in het bezit zijn van een dieplood, een kompas en een uurwerk.

Nu beschikken de loodsen over een heel gamma navigatiemiddelen, zoals radiostations in Antwerpen en Vlissingen (sinds 1962), radarstations met een walradarketen, dieptemeters aan boord der zeeschepen en boeien met radarreflektoren en verlichting.

Een loods moet beschikken over de diploma's Licenciaat Nautische Wetenschappen en Brevet Kapitein Lange Omvaart. Dit alles kan bekomen worden na 4 jaar Hogere Zeevaartschool te Antwerpen en een effectieve vaartijd van 60 maanden

Men moet bovendien jonger zijn dan 35, 1 jaar specialisatie gevolgd hebben, mondelinge examens afleggen en 24 proefreizen maken samen met een gebrevetteerde loods.

Zeeloodsen : op zee tot Vlissingen, eventueel tot Terneuzen.

Kustloodsen : op zee tot de Belgische kusthavens en Vlissingen.

Kanaalloodsen : tussen Vlissingen en Gent,

Rivierloodsen : op de Schelde tussen Dendermonde en Vlissingen.

Op de Schelde moet elk schip loodsgeld betalen, ook al neemt de kapitein geen loods aan boord

De loods is de raadgever van de kapitein, die zelf steeds verantwoordelijk blijft

Het stuurwiel is bij schepen langer dan 200 m in handen van een erkende "wielman" met jaren ervaring

Loodsen zijn staatsambtenaren.

Het Sigmaplan

Gewone hoogwaterstanden

De getijden veroorzaken de waterstanden.

Getijden ontstaan door aantrekkingskracht van de maan, en in mindere mate van de zon.

In Antwerpen steeg de gemiddelde hoogwaterstand van 4,66 m (in 1890) tot 5,15 m (in 1980).

Verhoogde waterstanden

Natuurlijke oorzaken

Het dieper wegzinken der Lage Landen, of de stijging van het zeepeil ...

De sterkere getijdenstroom, waarbij de getijdegolf de Schelde binnendringt aan een snelheid van 32 km/uur (in 1900) tot 40 km/uur in 1990



Menselijke oorzaken

Het uitdiepen van de Schelde
Het afsluiten van de rivierarmen aan zee (de Deltawerken).
De sterke bedijking landinwaarts.

Extra hoge waterstanden

Stand van zon en maan

Twee maal per maand staan zon en maan in één rechte lijn aan dezelfde kant van de aarde.

Hierdoor wordt de aantrekkingskracht van beide hemellichamen samengevoegd, met extra-hoge waterstanden ("springtij") als gevolg, met een verhoging van het hoogwaterpeil met gemiddeld 40 cm.

Windrichting

Bij noord-noord-west-wind wordt veel water in de Scheldemonding gestuwd.

Wanneer de wind dan nog stormkracht heeft, kan het waterpeil er 2 m door verhoogd worden, en loopt de Schelde over !

De toestand in 1950

De oude kaaimuren van 1880 bieden een beveiliging tot een hoogte van ± 7 m, d.i. een beveiliging van $\pm 2,30$ m. In 1953 bleek dit bij de grote overstroming onvoldoende !

In Nederland werd het Deltaplan uit 1953 ten uitvoer gebracht. In België onstond het Sigmoplan in 1976.



Zandopspuitingen op linkeroever, jaren '20

Opvatting van het Sigmoplan

De aansluiting bij de Deltawerken verwezenlijken door een verhoging tot ± 11 m, en wel langsheen de hele rivier ! Het probleem is dat dan in Antwerpen de kaaimuur op ± 7 m moet komen, waardoor de nieuwe muur 4 m hoog zou moeten worden.

Bovendien zou deze verhoging gelden voor alle stroomopwaarts gelegen plaatsen (Rupelmonde, Temse, Dendermonde, Wetteren, Boom, Lier, Mechelen ...)

Compromis : men besloot tot een stormvloedkering t.h.v. Oosterweel,
een verhoging en verzwarening van alle waterkeringen, tot op het niveau van :

± 11 m stroomafwaarts voorbij Oosterweel
 $\pm 8,35$ m : tussen Oosterweel en het veer

Hoboken-Kruikeke

± 8 m : tussen dit veer en de brug van Schoonaarde, Durme, Rupel, Dijle en beide Neten

$\pm 7,50$ m : vanaf de brug van Schoonaarde tot de stuw van Gentbrugge

1.133 Ha gecontroleerde overstromingsgebieden langs de Schelde, in Kruikeke, Bazel en Rupelmonde : 591 Ha (nog niet klaar !)

Tielrodebeek in Temse : 97 Ha

Scheldebreek in Zele en Berlare : 32 Ha

Paardenweide in Wichelen en Berlare : 86 Ha

Borgmeersch in Wichelen : 42 Ha

langs de Rupel in Bovenzanden : 33 Ha

langs de Beneden-Nete : 40 Ha (polder van Lier-Anderstad)

langs de Durme : 212 Ha (bestaande potpolders)

De dijken

De totale dijk lengte bedraagt 480 km !

Er bestaan heel wat kaaiplatforms en andere muurconstructies die een zware hindernis vormen. Ze zijn meestal eigendom van de staat, particulieren, gemeenten en polderbesturen.

In 1979 heeft een nieuwe wet toegelaten om dijkwerken uit te voeren zonder onteigening

Overstromingsgebieden

De overstromingsgebieden moeten een ringdijk krijgen.

Langs de Schelde moeten de dijken ingericht worden als overstromingsdijk met sluisen.

Reeds overal gerealiseerd behalve Kruikeke, Bazel en Rupelmonde.

Het probleem aldaar is het verzet der bewoners

De waterkeringen

De bestaande dijken bleven bewaard en werden landinwaarts versterkt.

De nieuwe dijken kregen nieuwe langsrachten en een kruinbreedte van 7 m (stroomopwaarts 5 m) met er boven op een dienstweg van 3 tot 3,50 m breed die door fietsers en voetgangers kan gebruikt worden

Veerrechten

Veerrechten zijn een vorstelijk privilege, dat de vorst verleende aan de graaf van Vlaanderen.

De graaf van Vlaanderen gaf de veerrechten in leen aan de Heer van Gent, de Heer van Kruibeke of de Heer van Beveren, die het dan verder gaven, en in pacht gaven aan Brabanders.

Veren

Het aantal veren was vrij groot.

Van de 14e tot 18e eeuw bestonden volgende veren.

Zandvliet - Loysekens (Saaftinge).

De graaf van Vlaanderen gaf het in leen aan de burggraaf (kastelein) van Gent.

De burggraaf (kastelein) van Gent gaf het in pacht aan Sint-Michielsabdij, die ook de nabije visserij van Hontemuiden gepacht had.

Oordam - Kallo

De graaf van Vlaanderen gaf het in leen aan de heer van Beveren.

De heer van Beveren gaf het in pacht aan een Brabander.

Er bestond hier een Vlaams veerrecht of tol voor vervoer te water, en een Brabants upterrecht of tol voor gebruik van de dijk.



Veerboot naar het Vlaams Hoofd

Lillo-Doel

Antwerps veer

De graaf van Vlaanderen gaf het in leen aan de heer van Beveren.

De heer van Beveren gaf het in pacht aan Sint-Michielsabdij en Sint-Elisabethgasthuis, maar het upterrecht ging naar de hertog van Brabant.

In 1450 werd de pacht door de stad afgekocht

De Antwerpse veerstal bevond zich eerst nabij Sint-Michielsabdij (veer naar Burcht), later aan het Bierhoofd (veer naar het Vlaamse Hoofd)

tenslotte aan de Suikerrui (veer naar Sint-Annahille, met de Sint-Annekesboot).

Hoboken-Kruibeke

De graaf van Vlaanderen gaf het in leen aan de heer van Kruibeke. De heer van Kruibeke gaf het in pacht aan Brabanders.

Hemiksem-Kruibeke of Kallebeekse veer.



Veerboot Kallebeek

Bruggen

Tussen 1621 en 1639 was er voor de rede van het Kranenhoofd naar het Vlaamse Hoofd een gewone brug.

Maar er zijn meerdere schipbruggen geweest, zoals in 1583-86 ten zuiden van Lillo bij het beleg van de stad, gelegd door Alexander Farnese

1605 : nabij de Antwerpse kaai, naar het Vlaamse Hoofd

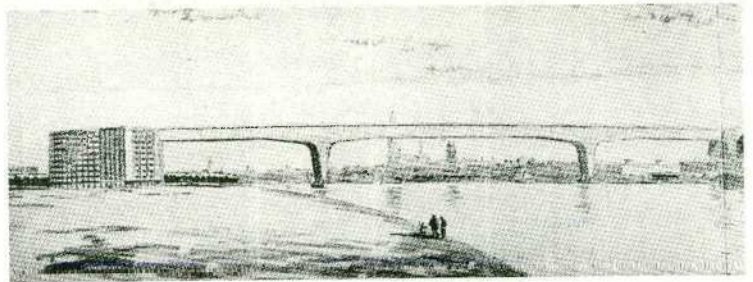
1639 : aan de citadel

1680-1750 : meerdere, en niet meer te lokaliseren schipbruggen

1894 : tijdens de wereldtentoonstelling

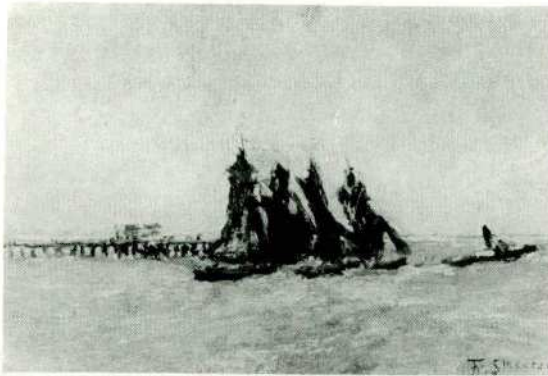
1895 : bij de viering van "Schelde 100 jaar Vrij", naar de eerste vrijmaking in 1795.

1914 : eerst door het Belgische leger (doen springen), daarna door de Duitsers.



Ontwerp van nooit gebouwde brug ten zuiden van Antwerpen, door arch. Leon Styne, rond 1930.

Frans Smeers
(1873-1960) :
Mosselschuiten
te Doel



Op de Schelde is piraterij in de 14e eeuw voor-gekomen !

De redenen konden zijn ...oorlog (zee- of rivierpiraterij op schepen uit landen, waarmee men in oorlog was), pand (wanneer de heer van de be-stolene schulden had bij de heer van de piraat ...) of gewoon roof zonder meer !

Lillo-Fort

Bouw

In 1578-80 op bevel van Willem van Oranje ter verdediging van Antwerpen gebouwd als tweeling-fort met het fort van Liefkenshoek.

Beleg van Antwerpen in 1584-85

De Zuidelijke Nederlanden waren rond 1577 door de Spaanse bezettingstroepen verlaten.

Vanaf 1581 heroverden de Spanjaarden hun verloren gegane gebied stelselmatig.

In 1584 begon het beleg van Antwerpen door de Spanjaarden onder bevel van Alexander Farnèse.

De belegeraar bouwde een schipbrug over de Schelde tussen de schansen Sint-Filips en Sint-Maria.

De belegerde Antwerpenaars vielen de brug meermaals tevergeefs aan met brandschepen

Belang na 1585

Vanuit het fort voerde de militaire overheid controle uit op de scheepvaart

Het werd een protestantse enclave in handen der Noordelijke Nederlanden

Lotgevallen

In de 18e eeuw viel het fort beurtelings in handen der Fransen (1747, 1748, 1792 en van 1795 tot 1814) en der Oostenrijkers (1785 tot 1793).

In de 19e eeuw was het fort in handen van Nederland (van 1814 tot 1839) en van België (na 1839).

Visserij

Visserij was een vorstelijk privilege, door de vorst aan de graaf van Vlaanderen verleend.

De graaf van Vlaanderen gaf het dan in leen aan Sint-Bernardusabdij of Sint-Michielsabdij, die het verder in pacht gaven aan wie er om vroeg !

Visgronden waren er bij Hontemuiden, nabij Zandvliet, nabij Oosterweel, nabij Sint-Michiels-abdij, op het Kiel t.h.v. het klooster der Karthuizers en nabij Sint-Bernardusabdij.

Aanpassingen

Het fort werd meermaals aangepast aan de evoluties van de krijgskunst.

Omstreeks 1850 was het fort als militair bolwerk waardeloos geworden.

Vanaf 1894 werd het fort buiten gebruik gesteld en afgetakeld.

In 1896-98 werd de westelijke gracht tussen "Vuurbakenbolwerk" en "Hoofdbolwerk" gedempt, de ophaalbrug verwijderd, en werden kazernes en magazijnen gesloopt (huidige parkeerplaats).

In 1903-06 werd het haventje gegraven, waardoor het "Hoofdbolwerk" verdween. De oostzijde kreeg een doorsteek in de wal en een dam in de gracht.

In 1975 werden de wallen beplant

Uitzicht

Oorspronkelijk waren er vijf bastions, nu nog vier : "Vuurbakenbolwerk" en "Antwerps bolwerk" zijn gehalveerd, "Magazijnbolwerk" en "Engels bolwerk" nog volledig.

Binnen in het fort waren woonhuizen en militaire bouwwerken.

In de 19e-20e eeuw kwamen er vijftig woningen, w.o. twaalf cafés.

De militaire restanten dateren uit 1810-30.

De parochiekerk Sint-Benediktus-Haven werd in 1785 gebouwd als protestantse kerk Sint-Jozef, was van 1830 tot 1839 opslagplaats voor levensmiddelen, werd in 1839 herwijd, brandde af in 1882 en werd in 1883 vervangen door de huidige kerk, gebouwd n.o.v. L. Gife.

W. Snykers