

293769

*Handwritten signature*

# Antwerpen

TIJDSCHRIFT DER STAD ANTWERPEN

VIJFDE JAARGANG NR 2 - OVERDRUK

JULI 1959

Waterbouwkundig Laboratorium  
Borgerhout

**BIBLIOTHEEK**

R. HAVERMANS

DE GEDAANTEWISSELING VAN DE BORGERWEERTPOLDER

# De gedaantewisseling van de Borgerweertpolder

IN onze vorige bijdragen over de Antwerpse noorderpolders hebben wij erop gewezen hoe, door de uitbreiding der haveninrichtingen, het polderland van de rechteroever reeds zeer grondig gewijzigd werd en hoe het in een tamelijk nabije toekomst nog verstrekkende veranderingen zal moeten ondergaan.

Het lag aanvankelijk in onze bedoeling ons daartoe te beperken. Ingevolge een vraag van de redactie voegen wij evenwel aan onze voorafgaande reeks polderstudies nog de onderhavige, die een gedeelte van de linker-Scheldeoever behandelt.

Het is immers niet alleen op de rechteroever dat ons poldergebied werd en zal worden aangesproken, dit wegens de snelle evolutie van het sociaal en economisch leven en de nieuwe eisen, die daardoor gesteld worden. Ook op de linker-Scheldeoever, waar over het algemeen de polders tot dusver nog gaver bewaard konden blijven, heeft zich een zeer ingrijpende wijziging voltrokken in het landschapsbeeld en voltrekt zij zich nog steeds, in het gebied van de voormalige polder van Borgerweert.

Alvorens de wet van 19 maart 1923 de gemeenten Zwijndrecht en Burcht bij de provincie Antwerpen inlijfde, ressorteerden deze onder de provincie Oost-Vlaanderen. De Schelde was toen nog een natuurlijke gebiedsgrens, reeds van in de vroege geschiedenis; zeer lang vormde zij de scheidingslijn tussen het hertogdom Brabant en het graafschap Vlaanderen.

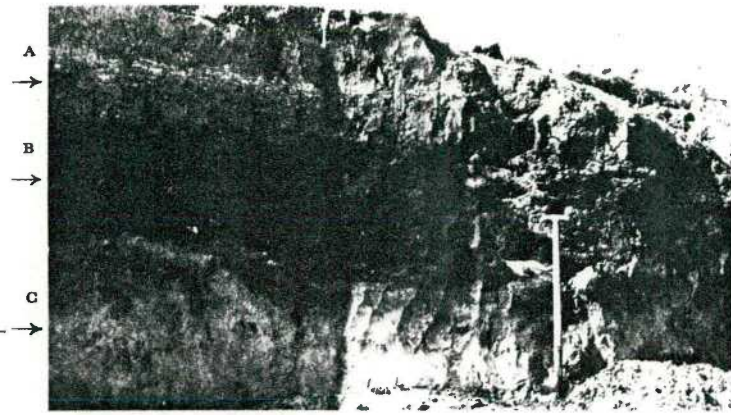
Antwerpen als gemeente kreeg ook zijn deel bij het in werking treden van bovengenoemde wet: 915 ha van Zwijndrecht en 70 ha van Burcht kwamen onder het beheer van de havenstad. De nieuwe grenzen werden door de erbij betrokken besturen bij proces-verbaal van afpaling van 10 december 1924 ter plaatse vastgelegd.

Vóór de eerste wereldoorlog waren Zwijndrecht en

Burcht uitgelezen doelen bij de wandeltochten van vele Antwerpenaars. Zoals wij het vroeger reeds voor Oosterweel aanstipten, oefenden deze plaatsen een sterke aantrekkingskracht uit op de stedelingen van de oudere generaties: men bevond er zich buiten het stadsgebied na het afleggen van een slechts geringe afstand en wat de linkeroever in het bijzonder betrof was de uitstap 'over 't water', buitendien eigenaardig door zijn hindernissen en wisselvalligheden, terwijl de polder en de Schelde bepaalde mensen de gelegenheid boden om zich aan een bijzondere aard van liefhebberijen: vissen, varen, enz. over te geven.

Het oversteken van de stroom werd door de oude Antwerpenaars als een eigenaardige ontspanning fel op prijs gesteld en met het opheffen van de veerdienst, die toen de verbinding tussen beide oevers verzekerde, ging een brokje Antwerps volksleven teloor. Bij laag tij was het een merkwaardig schouwspel, de zwaarbeladen wagens de sterk hellende landingsbruggen te zien opstijgen, getrokken door dampende paarden, aangewakkerd door het zweepegklap van tierende voerlui. Ook in de spoorwegverbinding Antwerpen-Gent over het Land van Waas was een veerdienst ingeschakeld, die de reizigers overbracht van het ietwat goor uitzijnde stationsgebouw aan de St. Michielskaai naar het eindpunt van de spoorlijn op de linkeroever.

Van in de middeleeuwen tot op het ogenblik dat de Scheldetunnels op 10 september 1933 in gebruik werden genomen, werden de verbindingen tussen de beide oevers steeds door veren verzekerd, die zowel voor het personenvervoer als voor het overbrengen van voertuigen, dieren en alle andere goederen moesten instaan. Tijdens het oud régime onderhielden de heren van Zwijndrecht de veerdienst alsmede een ploeg werklieden op het Vlaams



**KLASSIEK BODEMPROFIEL**  
van het oud-polderland (Oosterweel en Borgerweert).

Van boven naar onder:

A. - zware klei, waarin de 'gley'- of bodemroestlaag zichtbaar is.

B. - Veenlaag.

C. - Kalkarm zand, het substraat van het tot veen vergane bos, waarin bovenaan podzolisatie is vast te stellen. Dit zand rust op zijn beurt op gemiddeld 1 tot 2 meter dieper liggend marien zand met schelpen (Scaldisiaan).

hoofd voor het lossen en laden der koopwaren. In de 17<sup>e</sup> eeuw werden de gelden tot het onderhouden van de oude 'Ghentwegh' van het Vlaams hoofd naar Burcht uit de opbrengst van het veer geput. Bruggen tussen de beide oevers kwamen alleen tot stand in oorlogstijd: het waren dan ook slechts tijdelijke schepenbruggen (o.m. in 1701, 1914, 1940).

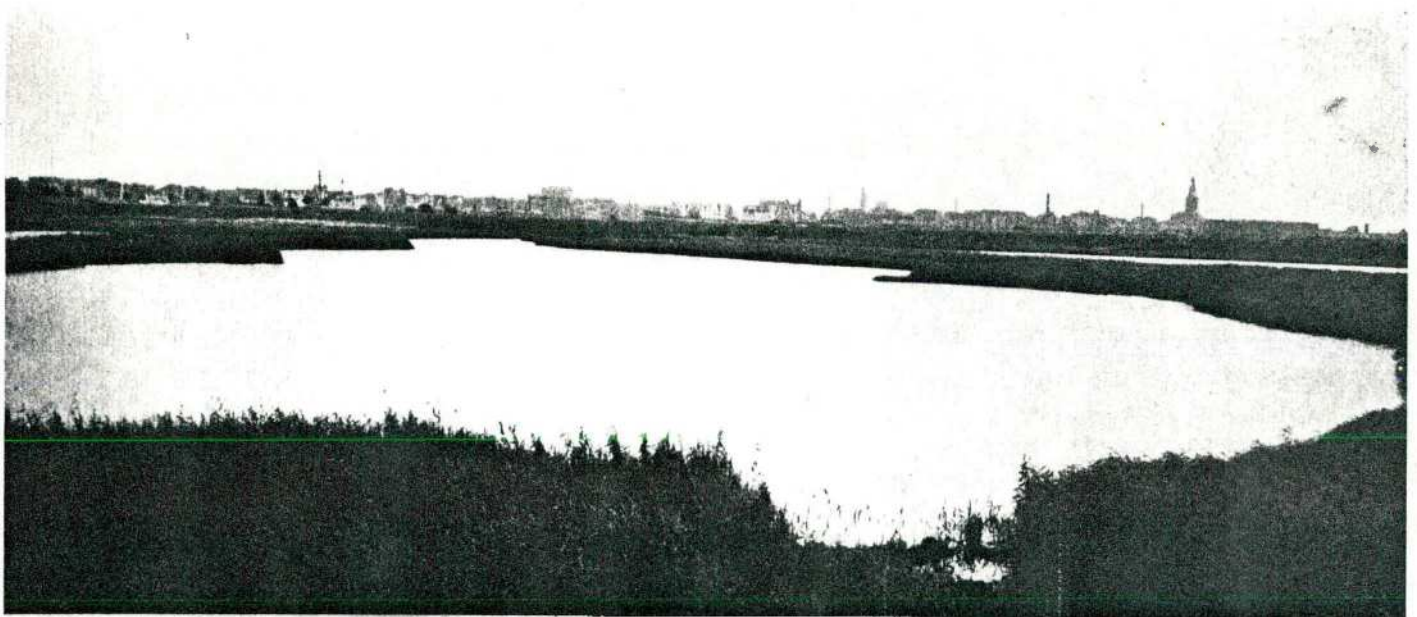
Na van de veerboot te zijn gestapt bereikte de wandelaar het aan alle Antwerpenaars welbekende 'Sint

Anneke', het typische plein met de oude en soms stijlvolle drank- en mosselhuizen, ging aldaar even verpozen, tenzij hij, als liefhebber van een meer open landschap, langs het fort de polder introk, waar hij reeds vóór de eerste wereldoorlog een zeer gevarieerd beeld voor ogen kreeg: de mens had in de oude Borgerweertpolder toen al sterk de sporen van zijn bedrijvigheid gedrukt.

Waar iedere polder bij bepaling een door de mens beïnvloed landschap is, hangt nog veel af van de richting: agrarische, militaire, industriële of stedenbouwkundige, waarin hij er zijn activiteit ontwikkelde.

Oorspronkelijk behoort de polder van Borgerweert, die men ook soms polder van Zwijndrecht noemde, tot de laaggelegen oude polders. Hij wordt vermeld in oorkonden van 1146 en men mag hem dan ook in een sterke mate aanzien als een analogon van de Oosterweelpolder. Doch reeds bij een eerste oogopslag valt het op dat hij in veel grotere omvang door de mens werd beïnvloed en dit feit is ongetwijfeld te wijten aan zijn bijzondere ligging ten opzichte van de kernstad Antwerpen. Deze ligging was immers die van een bruggehoofd, met een grote verkeerseconomische en derhalve ook strategische betekenis.

De bocht die de Schelde voor Antwerpen beschrijft en de daarmede overeenstemmende uitsprong van het 'Vlaams' gebied, waarop zich dan tevens een kleine bodempduiking bevond, verrechtvaardigde ten volle de naam 'Vlaams hoofd', die deze plaats, ook St. Anna genoemd, reeds sedert eeuwen draagt als veerdam en als bewoonde kern. Wij vinden deze benaming doorlopend op kaarten uit de 17<sup>e</sup> en de 18<sup>e</sup> eeuw. De plaats moet immers sedert lang de aandacht van de mens hebben



**HET GALGENWIEL**  
in zijn vroegere natuurlijke toestand.

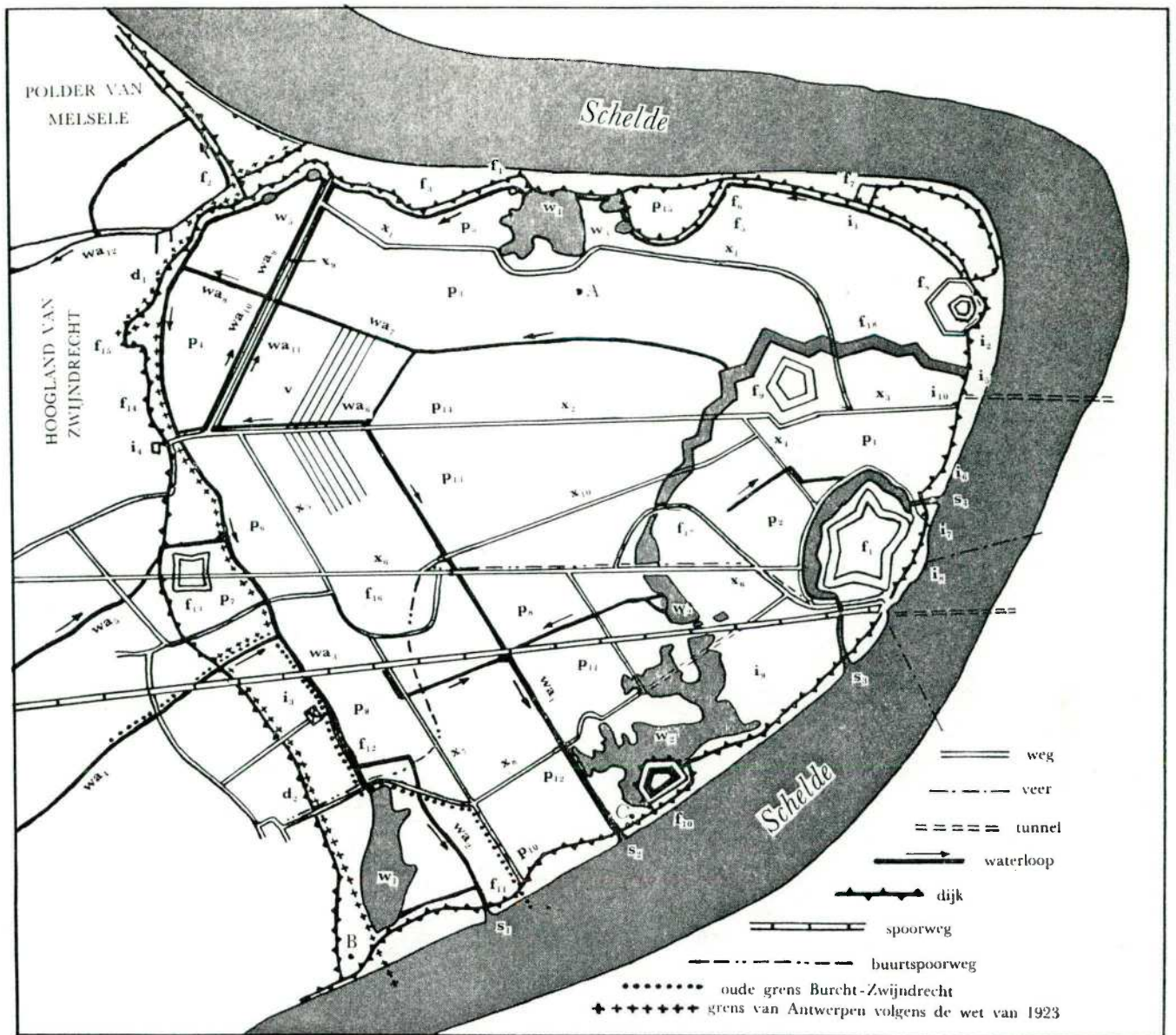


FIG. I - PLATTEGROND VAN DE POLDER VAN BORGERWEERT

gaande gemaakt als overgangspunt van een stromend water als de Schelde, als 'trajectum', kenmerk dat wij in de gemeentenaam Zwijndrecht terugvinden.

Dat dan dit bruggehoofd van het begin af ook de aandacht van de krijgskundigen opeiste, dat er een heirbaan, fortificaties, later een spoorweg en een buurtspoorweg kwamen, is dan ook vanzelfsprekend. Reeds van in 1473 moet er tevens een kapel gestaan hebben, de 'capelle upt veer', waarvan de jongste opvolgster de heden nog bestaande en in 1905 voltooide kerk is.

De naam van Borgerweert, (op de rechteroever, ter plaatse van onze huidige Lefebvre- en Amerikadokken hadden wij de Steenborgerweert), is niet zonder betekenis. Het 'weert'-bestanddeel wijst ons op laag, dikwijls onderlopend, door water of dijken omgeven land, zeer

kenmerkend voor lage kompolders. Misschien hing deze 'weert' of 'waard' ook af van Antwerpen, althans op zekere tijdstippen van de geschiedenis. De mogelijkheid bestaat dat de eerste markgraven van Antwerpen dijkwerken verrichtten op de linkeroever, in het gebied van Borgerweert dat tot de 'libertas castri Antwerpensis' zou hebben behoord.

Het gebied van Borgerweert had een oppervlakte van 1049 ha, waarvan 875 ha onderhevig aan dijkgeschootten, en was begrensd door de Schelde enerzijds en langs de landzijde door een dijklijn, gevormd door de Blokkerdijk en de Suikerdijk. Praktisch komt deze laatste grens overeen met de scheiding tussen het alluviaal kleigebied en het hoger dekzandgebied van het Land van

VERKLARING PLATTEGROND VAN DE POLDER VAN BORGERWEERT

*Gebouwen en industriële en andere inrichtingen*

- i<sub>1</sub>** Papiermolen (18<sup>e</sup> eeuw)
- i<sub>2</sub>** Droogdokken (Chantier Marguerie & C<sup>o</sup>, later Antwerp Engineering)
- i<sub>3</sub>** Kraaienhof
- i<sub>4</sub>** Withuis of Vliet
- i<sub>5</sub>** Scheepswerf
- i<sub>6</sub>** Inrichtingen Sport Nautique
- i<sub>7</sub>** Kursaal
- i<sub>8</sub>** Vlaams Hoofd (gebouwenconcentratie)
- i<sub>9</sub>** Schietstand 1868
- i<sub>10</sub>** Petroleumraffinaderij Verbois & C<sup>o</sup>.

*Wegen.*

- x<sub>1</sub>** Noordscheldeweg
- x<sub>2</sub>** Grote Gaanweg of Lange Gaanweg
- x<sub>3</sub>** Groene weg
- x<sub>4</sub>** Lange Groeneweg of Korte Gaanweg
- x<sub>5</sub>** Korte dwarsweg of Drevestraat
- x<sub>6</sub>** Rijsselsebaan (voorheen Verbrande dijk)
- x<sub>7</sub>** Dreefke
- x<sub>8</sub>** Oude Gentweg of Heerbaan
- x<sub>9</sub>** Blokweerweg
- x<sub>10</sub>** Laarweg.

*Dijken.*

- d<sub>1</sub>** Blokkersdijk
- d<sub>2</sub>** Suikerdijk

*Forten en schansen.*

- f<sub>1</sub>** Fort Vlaams hoofd of 'Veer'; opgericht 1576, bij het beleg van Antwerpen versterkt tegen de Spanjaarden, later periodisch gemoderniseerd, laatst in 1852-54.
- f<sub>2</sub>** Pijp Tabak. In deze buurt bevond zich ook de Blokkersschans (1480); werd ten tijde der Spanjaarden St. Sebastien genoemd, later St. Charles (1658)
- f<sub>3</sub>** Schans De Bouffiers (1701); genoemd naar de Franse legeraanvoerder tijdens de Spaanse successieoorlog.
- f<sub>4</sub>** Schans Zwart van Dorst (1600), ook Loopschans genoemd.
- f<sub>5</sub>** Schans d'Artagnan (1704); genoemd naar Franse legeraanvoerder (Charles de Baatz, overleden 1673).
- f<sub>6</sub>** Schans Toulouse (1584); naar Jan van Marnix, heer van Toulouse. Wordt op sommige kaarten ook 'Tolhuis' genoemd.

**f<sub>7</sub>** Batterij Courtebourne (1701), ook batterij van de Papiermolen genoemd.

**f<sub>8</sub>** Fort Isabella (1605); opgericht door de Aartshertogen Albrecht en Isabella. In 1783 als gedeclasseerd werk door de polder aangekocht. Door de Fransen in 1806 wederopgebouwd en fort St. Hilaire genoemd. Gesloopt 1911.

**f<sub>9</sub>** Fort Kallo (1815-1820); opgericht door de Hollanders als versterking van het glacis Napoleon. Na 1830 verlaten en bouwvallig sedert 1838.

**f<sub>10</sub>** Fort Burcht (1631). Fort Ferdinand in 1631, fort Royal in 1701, door Napoleon wederopgebouwd in 1807 (fort Lacroix of fort Lacroste).

**f<sub>11</sub>** Schans Têligny (1585); Staatsaanvoerder die de dijkbres van Burcht in 1585 veroverde (Odet de la Noue, seigneur de Têligny, overleden 1618).

**f<sub>12</sub>** Schans (1701)

**f<sub>13</sub>** Fort Laar (1583); opgericht door Farnese

**f<sub>14</sub>** Schans (1701)

**f<sub>15</sub>** Schans St. François (1584)

**f<sub>16</sub>** Fort Stengel (1811); opgericht in verband met het ontwerp van de Ville Marie-Louise, op 1400 yards van het glacis. Genoemd naar de Franse generaal van Beierse oorsprong Henri Stengel, gesneuveld in 1796.

**f<sub>17</sub>** Fort Zwijndrecht (1815-1820); opgericht door de Hollanders, als versterking van het glacis Napoleon. Gesloopt in 1862.

**f<sub>18</sub>** Vestinggracht die de uitlopers van het Galgenwiel verbond met de noordelijke Schel dedijk. Dekkingglacis van de Ville Marie-Louise, gepland door Napoleon. Aangelegd 1811-14 op 700 tot 1000 yards van het fort Vlaams Hoofd.

*Wielen.*

- w<sub>1</sub>** Grote Burchtse Wiel
- w<sub>2</sub>** Galgenwiel
- w<sub>3</sub>** Groot en Klein Pijlwiel
- w<sub>4</sub>** Geuzenwiel
- w<sub>5</sub>** Groot en Klein Zwanennest

*Waterlopen.*

- wa<sub>1</sub>** Grote Watergang
- wa<sub>2</sub>** Kleine Watergang
- wa<sub>3</sub>** Zaadbeek, in sommige oude teksten ook Zandbeek genoemd. De bredere verbinding Zaadbeek-Burchtse Wiel wordt ook soms 'Vuile Wiel' geheten.

- wa<sub>4</sub>** Burchtsebeek
- wa<sub>5</sub>** Laarbeek
- wa<sub>6</sub>** Palingbeek
- wa<sub>7</sub>** Koebeek
- wa<sub>8</sub>** Het Rot
- wa<sub>9</sub>** Lisbeek
- wa<sub>10</sub>** Reigersbeek
- wa<sub>11</sub>** Jagersbeek
- wa<sub>12</sub>** Rotbeek (Melselepolder)

*Sluizen.*

- s<sub>1</sub>** Sluis van de Kleine Watergang
- s<sub>2</sub>** Sluis van de Grote Watergang (ook militaire sluis)
- s<sub>3</sub>** Inundatiesluis van het fort
- s<sub>4</sub>** Sluis van de voorgracht

*Verkaveling.*

- v** Type der visgraatverkaveling, geaxeerd op de Gaanweg

*Plaatsnamen.*

- p<sub>1</sub>** Geringen. Verkavelingssysteem dat van het overheersende visgraatpatroon afwijkt en de twee vleugels van dit laatste sektorale aanvult
- p<sub>2</sub>** Nieuwstad. Naar de Ville Marie-Louise van Napoleon
- p<sub>3</sub>** Noordscheldeweg en Rot
- p<sub>4</sub>** Noord-Blokweerpolder. De 'blokweer'-term wijst op een verdediging tegen menselijke vijanden en tegen water
- p<sub>5</sub>** Noordscheldeweg en dijk
- p<sub>6</sub>** Blokweer te Vliet. In verband met de 'Vliet' of 'Withuis'
- p<sub>7</sub>** Neerbroek
- p<sub>8</sub>** De Rotten (Kan verband houden met de bodem of de streepverkaveling)
- p<sub>9</sub>** Blokweer achter 't Hof. Met dit laatste wordt het Kraaienhof bedoeld
- p<sub>10</sub>** Burchtbroek
- p<sub>11</sub>** Gentweg en Rot. De Gentweg is de oude heerbaan, de oudste weg in de polder
- p<sub>12</sub>** Tussen Gentweg en dijk
- p<sub>13</sub>** Gaan- en Laarweg
- p<sub>14</sub>** Gaanweg en Rot
- p<sub>15</sub>** Paternosterpolder. Ferraris noemt deze 'Nid des hirondelles'. Waarschijnlijk is dit de Franse doch foutieve vertaling van 'Zwanennest'.



DEEL VAN HET BURCHTSEEWIEL  
nabij de voormalige aluminiumfabriek en de militaire gebouwen.

Waas. Het grootste gedeelte van de polder lag op het grondgebied Zwijndrecht, een klein deel ervan op dat van Burcht.

Het aanzienlijkste deel van het polderareaal was laag gelegen: slechts enkele punten nabij de dijkenlijn en een licht mikoreliëf tussen het Burchtseewiel en het Galgenwiel overtroffen het peil (+2,00); de laagste plaatsen bevonden zich om het peil (+1,00). De opduiking van het Vlaams hoofd bereikte een peil om (+6,00), en was dus in vroegere tijden een veilig site. Daartegenover liggen de centra van Zwijndrecht en Burcht respectievelijk om (+9,00) en (+12,00).

Buiten de nederzettingen op het Vlaams hoofd, de latere huisvestingen rondom het fort en langs de Rijsselsebaan en de industriële installaties langs de Schelde-oever, was het eigenlijke poldergebied van Borgerweert praktisch onbewoond. In 1902 besloegen er de 368 gebouwde percelen onder Zwijndrecht en de 2 onder Burcht met de kadastraal erbij behorende grond tezamen slechts ongeveer 6 ha. Wij merken dat oudere kaarten, zoals deze van Van Gelre (1658) en Stijnen (1740) de dichtstbijzijnde bewoonde nederzettingen buiten de lijn Blok-kersdijk-Suikerdijk situeren. Ook in dat opzicht wijkt het beeld van de Borgerweertpolder af van dat van de Oosterweelpolder, waar wij, reeds in de 17<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> eeuwen verschillende wegzoomhuisvestingen aantreffen. De oorzaak van deze toestand kan verschillende redenen hebben: de aard van de ondergrond is in beide polders uit grondmechanisch oogpunt ietwat verschillend, omdat in de polder van Borgerweert over het algemeen de veenlagen dikker zijn en de vaste zandbodem slechts op grotere diepte onder maaiveld bereikbaar, zoals blijkt uit boringsresultaten, waarvan twee typen ter vergelijking zijn aangegeven door fig. 2, onder A (Borgerweert) en D (Oosterweel). Anderzijds kan ook wel de militaire activiteit en de aanwezigheid van vestingwerken de bewoning ongunstig beïnvloed hebben. Het is echter ook mo-

gelijk dat, door het feit dat de oppervlakte van de Borgerweertpolder tamelijk beperkt was, b.v. in vergelijking met deze van de Oosterweelpolder, de exploitatie ervan mogelijk was vanuit het aanpalend hoogland, zonder dat vestiging ter plaatse volstrekt noodzakelijk was, wat, vanwege de veel grotere afstanden, in de Oosterweelpolder met de middelen waarover men toen beschikte niet mogelijk bleek.

Uit geologisch oogpunt is eveneens een zeker verschil aan te stippen tussen de polder van Borgerweert met zijn randgebied en deze van Oosterweel. Waar deze laatste door andere polders en door een over het algemeen slechts langzaam oplopend randgebied, met kwartair zand rustend op een plioceen substraat, omsloten lag, geschiedt de overgang tussen de Borgerweertpolder en het zandgebied van het Land van Waas tamelijk vlug; het randgebied is er smal. Zo zien wij ten westen van het Burchtseewiel het terrein ruim 3 meter stijgen over een afstand van een goede 200 m. Meer noordwaarts liggen de hoogtelijnen wel iets meer van elkaar verwijderd, alhoewel er toch nog een gemiddelde stijging van 1 meter per 200 m aan te stippen valt in de richting gevolgd door de rijksweg Vlaams Hoofd-Zwijndrecht. De algemene gang van de hoogtelijnen weerspiegelt tamelijk getrouw de snelle afwisseling van de geologische lagen, die wij in de grenszone tussen polder en zandig hoogland onder het kwartair dekzand, dat niet zeer dik is, kunnen waarnemen.

De lijn, welke gevormd wordt door de Blok-kersdijk en de Zaadbeek, is in werkelijkheid de grens van de polderklei, rustend op veenlagen. Bewesten de Zaadbeek ligt een smalle strook polderklei zonder veensubstraat doch direkt op zand rustend. De Zaadbeek is de grens tussen het oud land met veenlagen en het veenloos randgebied. Van deze strook af komt het kwartair zand aan de oppervlakte, zand dat zich in de polder onder het veen bevindt. Dit kwartair zand bedekt, tussen de Zaadbeek en de kerk van Zwijndrecht, drie stroken van verschillende aard, en wel van oost naar west een kleine dagzoom Rupelklei, een strook Antwerpiaan-zand, een strook Diestiaan-zand, waarna het substraat bestaat uit Poederliaan-Scaldisiaan. De plattegrond van fig. 2 verduidelijkt deze toestand.

De bodemprofielen van de polder van Borgerweert zijn meestal klassieke profielen van het oud-polderland: zware klei, waaronder veen, rustend op kwartair en/of tertiair zand. Zoals reeds hoger gezegd, verschillen zij soms kwantitatief van deze van de Oosterweelpolder. De klei behoort tot de onderste polderklei, die kan omvatten: een oud Scheldealluvium, afgezet door de Duinkerken-II transgressie, waarboven een jonger Scheldealluvium van de Duinkerken-III transgressie. De afzettingen van de latere accidentele of militaire inundaties zijn niet zeer belangrijk en kunnen trouwens van het

oorspronkelijk substraat soms moeilijk onderscheiden worden.

Onder deze kleilagen kan zich ook nog een afzetting van weke klei bevinden, voortkomend van waterlopen die in het prealluviaal landschap bestonden. Daarop volgt dan de veenlaag, die meestal bestaat uit bladveen onderaan en bosveen met boomstammen en -stronken bovenaan, waarin de berk veelvuldig voorkomt. Dit alles rust op een onderlaag van pleistocene en daaronder pliocene zanden, soms met zeschelpen of grind. Op sommige plaatsen kan het veen ontbreken, op andere bereikt

het integendeel dikten tot 3.80 m., o.a. bezuiden de Lange Gaanweg.

Bij de bodemkartering werden in de polder van Borgerweert vier bodemseries onderscheiden: de komgronden, de overdekte komgronden, de overslaggronden en de kreekbeddingsgronden. De komgronden omvatten zware klei op een diepte van minder dan 0,75 m tot meer dan 1 m. De structuur van de klei is slecht: prismatisch in droge toestand, taai en ondoorlaatbaar in vochtige toestand. De klei is van dezelfde aard als deze van de Oosterweelpolder: een monster gaf 35,3% be-

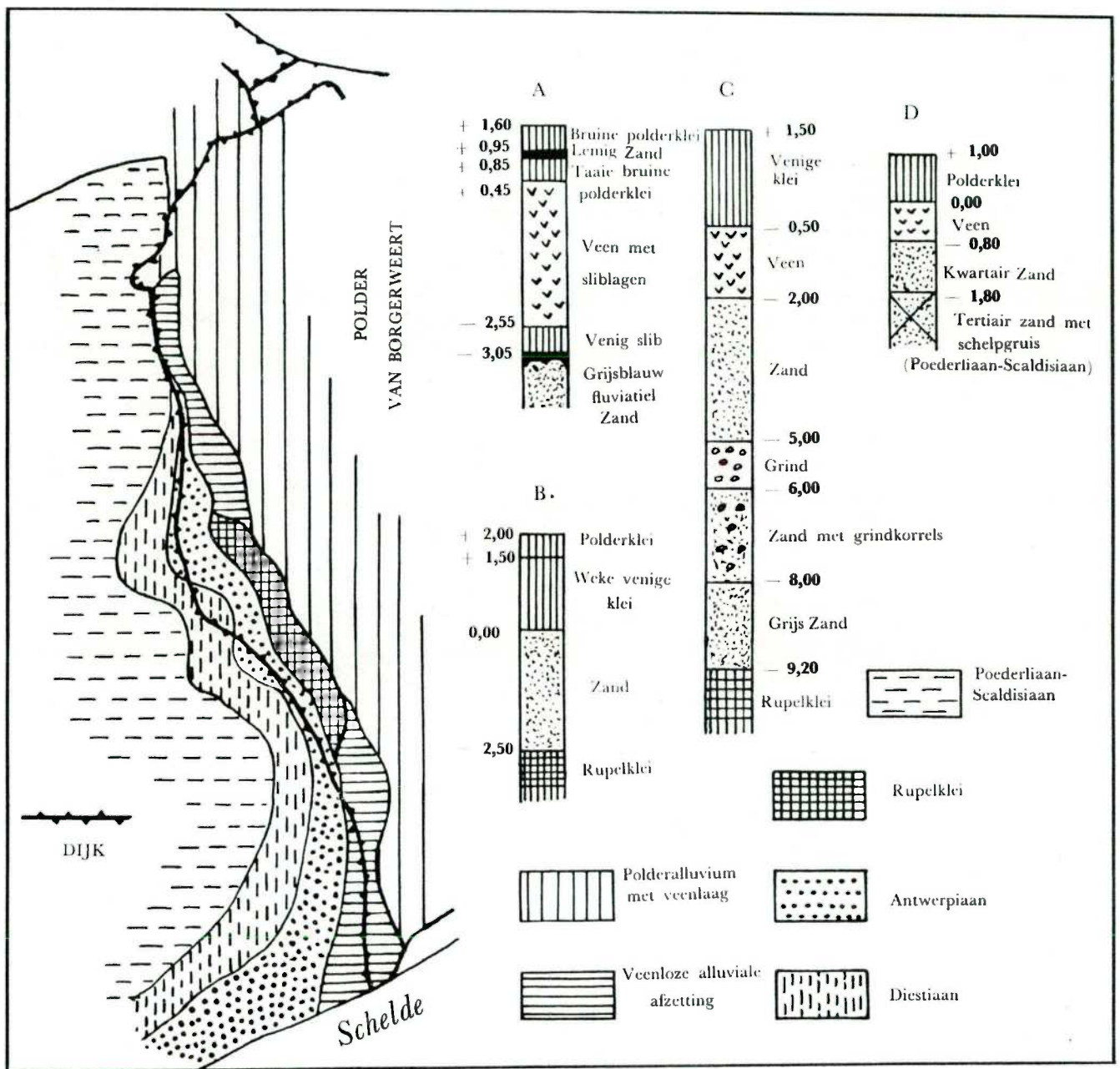


FIG. 2 — DE GEOLOGISCHE STRUCTUUR

bij de grens tussen de polder van Borgerweert en het hoogland van Zwijndrecht, volgens de Geologische kaart van België, met enkele boringsuitslagen.



#### DE POLDER VAN BORGERWEERT

op de kaart van Ferraris (1778). Men merkt het ontbreken van gebouwen in de polder en de strakke streepverkeveling, eigen aan het oud-polderland en duidelijk te onderscheiden van de blokverkeveling in het aanpalend dekzandgebied op het hoogland van Zwijndrecht.

standdelen kleiner dan 2 mikron, 47,7% delen van 2 tot 50 mikron en slechts 17% voor de fractie van 50 tot 1000 mikron. De overdekte komgronden bestaan uit zandige klei, rustend op taaiere klei. Deze gronden waren evenals de komgronden, uitsluitend als weiland bruikbaar. De overslaggronden komen voort van het uitwoelen van de bodem door dijkbreuken: zij omvatten zandige klei en zand rustend op de komklei. Men vond er nabij het Burchtsewiel en het Galgenwiel. De meest zandige van deze gronden konden als akkerland gebruikt worden. Opgevolde kreekbeddingsgronden sluiten geulvormig aan bij oude doorslagpunten van dijken: hun samenstelling is vanzelfsprekend heterogeen.

De noordelijke grens van het Waasse zandgebied van Zwijndrecht wordt gevormd door de grens van deze gemeente met Melsele, afgelijnd door de Rotbeek, welke tot het stroomgebied van de Draaiende sluis behoort.

Zoals alle polders, was ook Borgerweert periodisch onderhevig aan dijkbreuken en inundaties, hetzij accidentele, hetzij gewilde. In 1551 brak de noordelijke dijk door. Evenals voor de polders van de rechteroever was de

inundatie van 1583, ten tijde van het beleg van Antwerpen, een der belangrijkste. In 1584 liet Alexander Farnese de wakerdijk ter plaatse van het Burchtsewiel doorsteken om toegang te verlenen aan de schepen, die van Gent komend, het materiaal vervoerden voor de aanleg van de beruchte brug die tussen de forten St. Marie en St. Filip over de Schelde diende gelegd. De platbodems baanden zich een weg door de geïnundeerde polders van Borgerweert en Melsele via bressen in de Blokkersdijk en de wakerdijk en bereikten aldus de Schelde stroomafwaarts van Antwerpen, het onmiddellijk contact met de in vijandelijke handen zijnde stad vermijnd. In 1592 schijnt de Borgerweertpolder weer ingedijkt te zijn geweest. Andere overstromingen hadden nog plaats in 1612, in 1745, in 1809 en in 1831. In dit laatste jaar passeerden Hollandse oorlogsbodems door de Borgerweertpolder via de doorgestoken wakerdijken tussen het Galgenwiel en het noordoostelijk uiteinde van de Blokkersdijk; in de polder werd toen voor meer dan 254.000 gulden schade aangericht. Ook op 26 november 1928 had nog een dijkbreuk plaats.

Verschillende van deze overstromingen hadden de vorming van doorslagwielen voor gevolg; wij mogen, naar hun morfologische kenmerken, het Geuzenwiel, het Kleine en Grote Zwanennest (vermoedelijk aldus genoemd omdat er zich talrijke watervogels ophielden) en het Grote en Kleine Pijlwiel (vermoedelijk naar Pijl, ingezetene van de polder), alle gelegen in de noordelijke wakerdijk, tot de inslagwielen rekenen. De zeer grote wielen met speciale configuratie: het Burchtsewiel en het Galgenwiel, zijn voorzeker door de dijkbreuken die zich in hun nabijheid voordeden, beïnvloed geweest, doch hun oorsprong schijnt niet volledig en uitsluitend aan deze dijkdoorslagen toegeschreven te kunnen worden.

De wielen in de Borgerweertpolder waren, evenals in de Oosterweelpolder, door een rietzoom omringde, voedselrijke en dus visrijke waters, met een zeker zoutgehalte, vanwege de nabijheid van de Schelde. Zij werden als visserijen verpacht. In het oud régime, tot aan de Franse omwenteling, hadden de heren van Zwijndrecht het visrecht op vijf wielen in de Borgerweertpolder. Voor de eerste wereldoorlog ontwaarde men nabij de wielen de houten steigertjes en ook de keetjes van de vissers, waarin deze bij slecht weder schuilden en hun visgerei opborgen. Visserij werd ook uitgeoefend op de verschillende vestinggrachten, waarover wij verder zullen spreken.

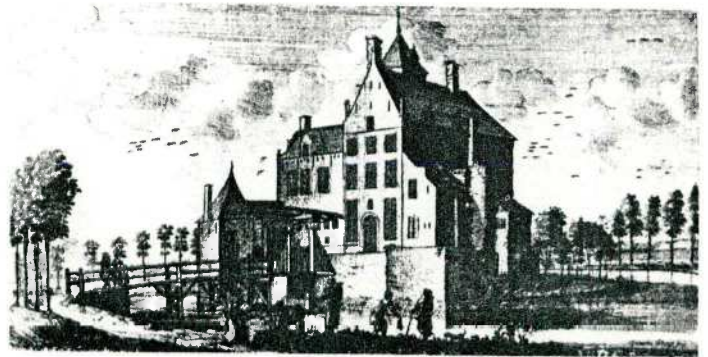
Het grootste wiel dat zich in de Borgerweertpolder bevond was het Galgenwiel, dat zijn naam vermoedelijk dankt aan de aanwezigheid, in vroegere tijden, in dit afgelegen oord, van een terechtstellingsplaats. Het had een oppervlakte van circa 24 ha. In de tweede plaats kwam dan het Burchtsewiel, groot ongeveer 17 ha en in derde rang het Geuzenwiel, groot circa 7 ha. Op 18<sup>e</sup> eeuwse kaarten vinden wij nog een 'waelken' aangege-

ven tussen het Galgenwiel en het fort van het Vlaams hoofd; vermoedelijk behoorde dit eens tot het complex van het Galgenwiel. De kleinere wielen hadden gemiddeld zowat 100 m diameter en lagen in kragen van de wakerdijk.

Waar men het Geuzenwiel, dat op sommige kaarten ook Geuzengat wordt genoemd, wellicht nog als een doorbraakwiel kan beschouwen, is dit niet meer het geval met het Grote Burchtse wiel en het Galgenwiel, zoals wij het reeds hoger aanstipten. De oppervlakte van deze wielen is daarvoor te groot en hun vorm, zeker deze van het Galgenwiel, komt niet overeen met de klassieke doorbraakkolken. De enigszins trechtervormige configuratie van het Burchtse wiel kan er op wijzen, dat dit wiel oorspronkelijk een kreek was, die tevens de afvoer van hooglandwater verzekerde; deze kreek zou dan in de loop der tijden verwijd zijn door een of meer inbraken en wij maakten er reeds gewag van dat Farnese in 1584 langs daar zijn schepen liet passeren in de richting van de Schelde stroomafwaarts van Oosterweel. Een boring verricht op de grens Burcht-Antwerpen (B op fig. 1 en 2) gaf geen veenlaag aan, in afwijking van andere boringen, uitgevoerd langsheen de wakerdijk tot stroomafwaarts het oude fortje van Burcht, waaruit men dan zou kunnen afleiden dat de veenlaag, indien er een was, na haar vorming, dus in de periode na de dijkenbouw b.v., werd weggeslagen. Nochtans kan men dit argument slechts gedeeltelijk gebruiken, omdat de oostelijke grens van het wiel zich bevindt in een strook veenloze klei, zoals dit uit het kaartje fig. 2 blijkt. Het is dus niet mogelijk met volkomen zekerheid uitspraak te doen over de genese van het Burchtse wiel. Ongetwijfeld heeft de doorbraak van 1584 een belangrijke rol gespeeld bij het uitwoelen of vervormen van dit wiel en dit feit werd door latere kartografen in hun terminologie weergegeven: zo zien wij Stijnen in de 18<sup>e</sup> eeuw nog schrijven 'het groot gat van Burcht'.

De oppervlakte en de vormen van het Galgenwiel geven nog meer stof tot nadenken. Ook hier kunnen en zullen dijkbreuken een invloed hebben uitgeoefend, doch het is moeilijk aan te nemen, steunend op onze huidige ervaring, dat een wiel als het Galgenwiel door een eenvoudige dijkbreuk zou gevormd zijn in de toestand waarin wij het thans kennen, zonder dat reeds vooraf een diepe bodemzinking aanwezig was. De huidige diepten van het wiel zijn plaatselijk nog zeer aanzienlijk en rekening houdend met het verschijnsel der langzame verlanding, dat zich in alle wateren afspeelt, dient verondersteld dat zij voorheen nog groter waren. Wij geven met fig. 3 een voorstelling van de diepten, die in dit wiel omstreeks 1925 werden gepeild.

Wat nu over de genese van dit uitgestrekte wiel? Haenecour, in zijn merkwaardige studie over de Zeeschelde, zet een hypothese vooruit die een verklaring van



HET KRAAIENHOF  
Twee 17de-eeuwse voorstellingen.

- a) volgens Sanderus in 'Flandria subalterna' (1641).
- b) uit 'Brabantia illustrata sacra et profana scenographice' (1696)

de oorsprong van de beide grote wielen in de Borgerweertpolder inhoudt. Hij veronderstelt dat, omstreeks de Atlantische periode van het Holoceen, de waters van Durme, Dender en Rupel, samen met het van Gent komende bovendebiet der in ontwikkeling zijnde Schelde, zich een weg moesten banen doorheen de Rupelklei langs een bijna rechtlijnige geul van verschillende kilometer lengte, waarna zij uitmondde in de tertiaire laagvlakte bij Antwerpen, ter hoogte van Burcht. Deze wateren zouden dan hun weg vervolgd hebben tussen Ste Anna en Zwijndrecht, in plaats van de nauwe doorgang tussen de bodemkulminaties van Antwerpen (Burg) en Vlaams hoofd of de ondiepere vlakte beoosten de burg op te zoeken. Daar bovendien in de tertiaire bodem van de grote laagvlakte plaatselijk ofwel schelpenbanken, ofwel lagen konglomeraten, gevormd uit het glaukoniet, voorkwamen, kan het water dan in zachtere lagen, gelegen tussen hardere, diepere kolken hebben uitgewoeld, terwijl het zich over de hardere moest uitspreiden als over een onvolkomen overlaat. Een en ander kan, volgens

Haenecour, aanleiding hebben gegeven tot het vormen van de grote wielen in de Borgerweertpolder.

Toen de Schelde zich later verplaatste door het vergroten van haar kronkel tegenover Antwerpen, zullen dan deze oude rivierarmen afgesnoerd zijn geworden door afzettingen die zich op de bolle oever vormden. Een boring verricht op een honderdtal meter stroomafwaarts het fortje van Burcht, langsheen de Scheldedijk, geeft een veenlaag van 1 m dikte tussen de peilen (-6,10) en (-7,10), waaruit misschien kan afgeleid worden dat zich in de oude geulen na de afsnoering veen heeft afgezet. Er is trouwens aanwezigheid van veen tot dichtbij de wielen vast te stellen, zoals blijkt uit boring C stroomopwaarts het fortje van Burcht (fig. 1 en 2).

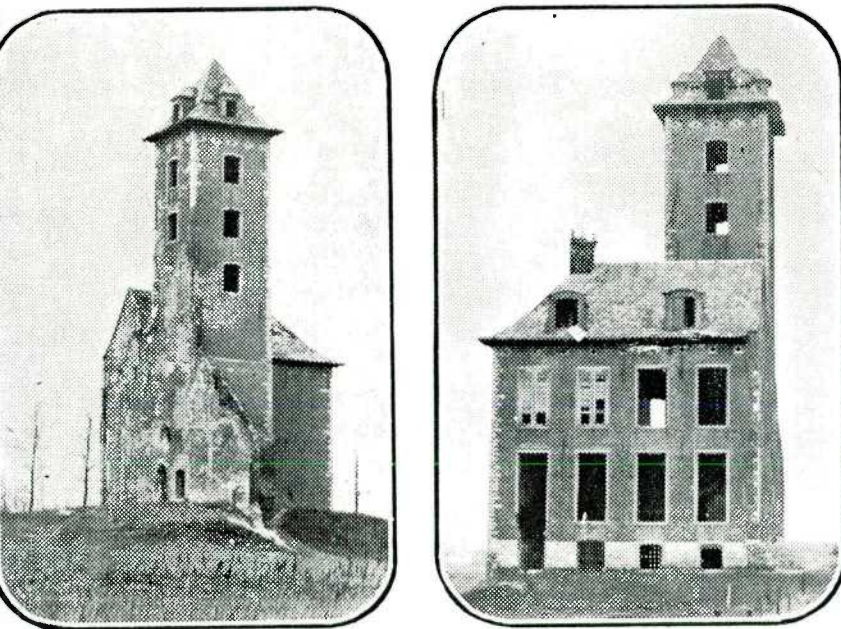
Hoe ook, het probleem van de vorming der grote wielen is niet volledig opgelost en zoals dit voor de wielen van de Oosterweelpolder, waarvan kenmerken trouwens van deze van de Borgerweertpolder afwijken, het geval is, kunnen over hun ontstaansgeschiedenis vooralsnog slechts hypothetische verklaringen verstrekt worden.

Zoals voor de meeste polders der Antwerpse omgeving, dagtekende de jongste waterstaatkundige inrichting van de Borgerweertpolder van onmiddellijk na de langdurige krijgsvruchtelingen van de 80-jarige oorlog, alhoewel zij reeds van te voren volgens hetzelfde patroon kan bestaan hebben. Uit hydrografisch oogpunt is er ook een duidelijk verschil tussen deze polder en die van Oosterweel; waar deze laatste buiten de eigen ontwatering ook nog te zorgen had voor het verwerken van het water aangevoerd uit het uitgebreide stroomgebied van het Vosse Schijn en

zich zelfs tegen dit soms hinderlijke water diende te verdedigen door de aanleg van een dijk, – de Schenkeldijk –, langs de landzijde, moest de Borgerweertpolder het water uit een slechts tamelijk beperkt hoogland-stroomgebied ontvangen. Dit water werd in hoofdzaak aangevoerd door twee beken, de Burchtsebeek en de Laarbeek, deze laatste gevoed door de Stekkenhoekbeek en de Schaarbeek. Deze aanvoer sloeg, buiten de poldergrenzen, op een stroomgebied van circa 600 ha, zodat met de polderoppervlakte van 1049 ha, de sluizen van de Borgerweert een stroomgebied van 1649 ha te bedienen hadden. Voor het verzekeren van deze ontwatering beschikte de polder van Borgerweert tot op het ogenblik dat met de grondophogingen werd begonnen, over twee poldersluizen, deze van de Grote Watergang, met een drempelpeil (+0,50) en een breedte van 2,60 m en deze van de Kleine Watergang, met een drempelpeil (+0,50) en een breedte van 2,40 m, dus met een totale breedte van 5,00 m voor 1649 ha of circa 3,00 m per 1000 ha, wat zeer ruim is. De sluizen voldeden dan ook steeds, zodat behoefte aan bemaling zich nooit deed gevoelen. Er valt dan nog aan te stippen dat een klein gedeelte van de polder later werd ontwaterd via de sluis van de vestinggracht van het fort Vlaams Hoofd, met drempel op (+0,35) en breedte van 2,20 m, wat ten slotte nog een ontlasting voor de overige sluizen betekende.

De waterstaatkundige toestand wordt, in zijn hoofdbestanddelen, mede door fig. 1 aangegeven. De wielen waren vanzelfsprekend in het waterloppennet ingeschakeld. Doordat het Burchtse wiel afvalwater uit het centrum van Burcht en zijn industriële inrichtingen ontvangt, is dit wiel vlugger aangeslibd, waarbij zich nog inspoelingen van aangevoerde specie van de opgehoogde gronden hebben komen voegen. De diepte van dit wiel, die plaatselijk tamelijk groot was, is daardoor de laatste decennia tamelijk vlug afgenomen.

Zoals wij het reeds zegden, zijn de menselijke invloeden op het oorspronkelijke landschap van de Borgerweertpolder zeer sterk geweest. Vooreerst was daar het site van het Vlaams Hoofd, dat reeds in het grijze verleden een zekere aantrekkingskracht moet hebben uitgeoefend, want bij het bouwen van de huidige kerk vond men er een neolithisch graf, bevattende een vuurstenen mes en een schraper, Michelsberger vaatwerk, resten van een oeros en een geraamte van een kind, alsmede een bronzen speld, dit alles op het schelpenzand onder het veen, zodat hier resten uit het neolithikum (2500 tot 1600 jaar voor Chr.) voor de dag kwamen, evenals uit de bronstijd (1600 tot 650 jaar voor Chr.). In het veen bezuiden het Geuzenwiel (fig. 1, punt A), werden in het veen zelf vaatwerkscherven, munten en andere Gallo-Romeinse voorwerpen gevonden. De mens vertoefde dus reeds vroeg in het gebied, dat later de Borgerweert zou worden.



HET KRAAIENHOF  
twee zichten van de ruïne in 1934.

(clichés 'Nieuwe Gazet')

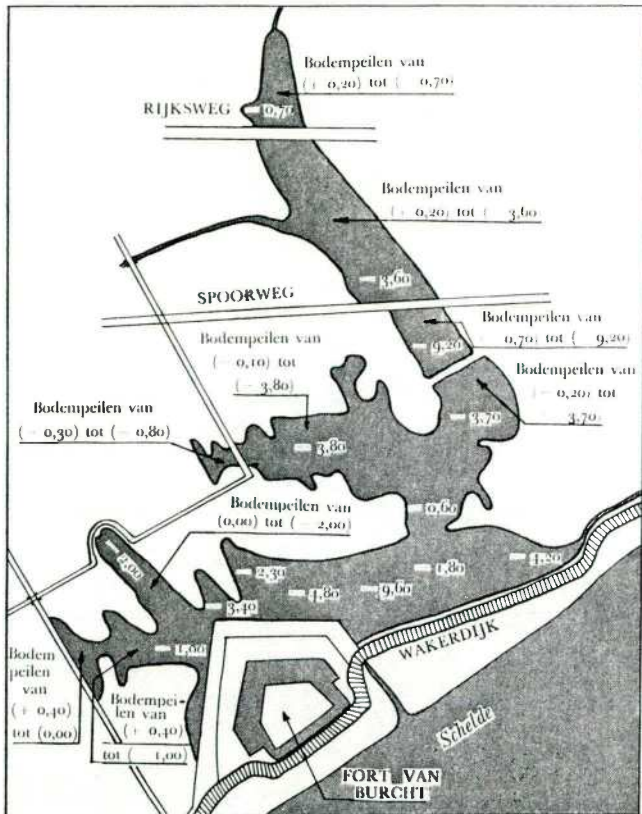


FIG. 3 — DE DIEPTECONFIGURATIE VAN HET GALGENWIEL IN 1925

Na de bedijking schijnt echter de bewoning van deze polder onbeduidend te zijn geweest, behalve dan op de hogere kern van het Vlaams Hoofd, waar vóór de jongste opruiming, gebouwen, waarvan enkele met een zekere historische waarde, gekoncentreerd waren. Van recentere aard is enige periferische bewoning rond deze kern, meestal dan uit hoofde van andere menselijke instellingen, zoals de spoorweg, de buurtspoorweg, de rijksweg en het fort.

In de open polder zelf, waar voorheen enkel een paar schaapskooien bestonden, vinden wij geen bewoning, buiten het voormalige kasteel van de heren van Burcht en Zwijndrecht, bekend onder de naam van Kraaienhof of Kraaiennest. Stijnen, die op zijn kaart van de 18<sup>e</sup> eeuw, in tegenstelling met de polder van Oosterweel, geen enkele nederzetting in de Borgerweert aangeeft, noemt het Kraaienhof het 'Hof van Swijndrecht', dat zich in feite op het oude gebied van Burcht bevond. Dit hof was het verblijf der heren van Zwijndrecht en Burcht; het was gebouwd op een terp om het peil (+6,00), zich bevindend aan de uiterste poldergrens, nabij de Suikerdijk, dus in een zone die reeds niet meer tot het eigenlijke lage polderareaal behoorde. Het zou reeds in de 12<sup>e</sup> eeuw bestaan hebben en schijnt zelfs door een brede slotgracht

omringd te zijn geweest. Bij het beleg van Antwerpen in 1583-85 werd het sterk gehavend en in 1590 weer opgebouwd. Alvorens het ingevolge de wet van 1923 aan de Interkommunale maatschappij van de Linkeroever overging, hoorde het toe aan de familie Van de Werve. Een lange dreef, met verschillende rijen eikebomen, verbond het kasteel met de weg Burcht-Zwijndrecht. Deze dreef, aangelegd in 1751, werd in 1921 gerooïd. Tijdens de tweede wereldoorlog geraakte het Kraaienhof, waarvan onze oudere generatie nog het circa 15 meter hoge torentje heeft gekend, meer en meer in verval en het bouwvallig overschot werd door een vliegende bom volkomen verwoest. Het Kraaienhof kunnen wij uit oogpunt van heerlijke huisvesting zowat paralleliseren met het kasteel Kauwenstein en het Dalenhof, die zich in het Antwerpse poldergebied van de rechteroever bevonden, doch reeds veel vroeger uit het landschapsbeeld verdwenen.

En dan is ook alles gezegd over de 17de-18de eeuwse bewoning van de Borgerweert, want de enige nederzetting, die wij dan in deze buurt nog vinden, situeert zich reeds buiten de poldergrens aan het uiteinde van de Lange Gaanweg. Het is het Witte Huis of De Vliet, een hofstede die reeds in de 16<sup>e</sup> eeuw moet bestaan hebben en die zich bevond op de weg naar het centrum van Zwijndrecht, waarlangs wij ook de windmolen aantreffen.

De dijenlijn die de polder van Borgerweert scheidde van het zandige hoogland van Zwijndrecht en Burcht en van de polder van Melsele is, voor zoveel kan nagegaan worden, reeds zeer oud, alvast wat de Bloklersdijk betreft. Deze bestond in ieder geval reeds ten tijde van het beleg van Antwerpen. Men mag aannemen dat hij ofwel kort voor, ofwel kort na het tot stand komen van de Scheldedijk werd aangelegd: in het eerste geval als eerste afweer van de bewoonde kernen tegen het stijgend waterpeil; in het tweede geval met hetzelfde inzicht, doch dan tengevolge van tegenslagen met de wakerdijk. De Bloklersdijk was de oudste en de hoogste: zijn kruinpeil reikte tot boven (+7,00). Naar het zuiden toe verlaagde dit peil geleidelijk om tot een waarde tussen (+4,00) en (+5,00) te dalen bij het zuidelijk uiteinde van de Suikerdijk, waar de dijk in feite nog slechts de uitgewerkte hogere rand van het zandig gebied was, die vermoedelijk pas later zijn huidige vorm kreeg toen het waterpeil steeds hoger reikte. Een ongeschonden fragment van de Bloklersdijk bestaat nog tussen de punten F15 en F2 op fig. 1, terwijl een gedeelte van de Suikerdijk nog zichtbaar is bewesten het Burchtsewiel. De andere dijkvakken dienden als stortwallen bij de zandopspuitingen.

De oudste weg, die wij in de Borgerweertpolder ontmoetten was voorzeker de 'oude heirbaan' of 'oude Gentweg', die het Vlaams Hoofd met Burcht verbond, en waarvan het tracé op opvallende wijze achter de grote wielen liep. Haenecour is de mening toegedaan dat deze

weg reeds uit de Romeinse tijd dagteekent en dus bestond voor dat van een bedijking spraak was, doch natuurlijk ook voor dat het waterpeil in de rivier de huidige stand had bereikt. Men zou thans de weg in ieder geval aldaar niet meer leggen en zijn eigenaardig tracé wijst wel op een hoge ouderdom. Deze weg kan gekozen zijn geweest wegens economische redenen, b.v. ten behoeve van de visvangst. Zijn ligging schijnt er wel op te wijzen dat de wielen reeds van ouds bestonden. Toen het waterpeil begon te stijgen, werd deze oude heirbaan minder bruikbaar en werd naar een veiliger en korter verbinding tussen het Vlaams Hoofd en Zwijndrecht uitgezien, naar een wegtracé dat zich ook beter zou lenen tot een agrarische exploitatie van het poldergebied. Zo moet dan een tweede hoofdverkeersweg, de Lange Gaanweg, tot stand gekomen zijn, die de aslijn van de verkaveling zou vormen. Zekere auteurs, w.o. De Hoon, drukken in hun werken de mening uit dat reeds rond 1300 een 's Gravejansdijk van de Schelde af, benoorden de dorpen van Zwijndrecht en Beveren het Land van Waas van oost naar west doorkruiste, zowat volgens het tracé van de Lange Gaanweg. Of deze mening op betrouwbare gegevens berust, kunnen wij niet met zekerheid beoordelen. Op de Lange Gaanweg sluiten twee symmetrische vertakkingen aan: noordwaarts de Blokkesdijkweg of Blokweerweg, die in het noorden van de polder weer aansluit bij de Noordscheldtweg of Noordweg, zuidwaarts de 'Drevestraat', die aansluit bij de oude Gentweg. De 'Laarweg' verbond dan nog, via de Korte Gaanweg, het Vlaams hoofd met het Laar van Zwijndrecht.

In derde instantie kwam dan nog, in het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw, vermoedelijk wegens staatsbelang en derhalve met een militair karakter en veilig tegen waterbezwaar, de 'Gebrande dijk', 'Uitgebrande dijk' of 'Verbrande dijk' tot stand; hij verbond het veer in rechte lijn met het



DE BLOKKERSDIJK

Overblijfsel van het noordelijk deel (kruinpeil + 6,00) nabij F 2, met ontwateringspunt van het nog niet opgehoogde deel van de Borgerweertpolder (links) op de polder van Melsele (rechts).

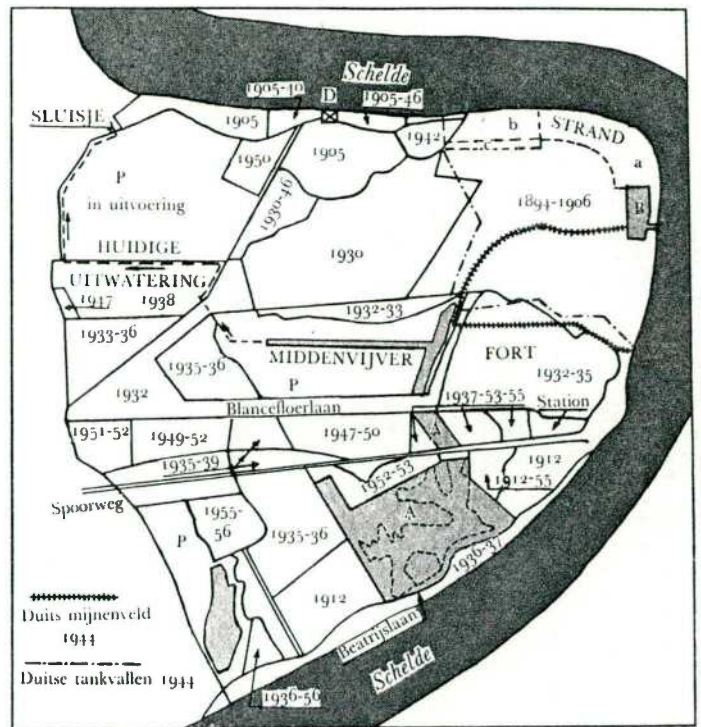


FIG. 4 - DE CHRONOLOGISCHE VOORSTELLING van de zandopspuitingen in de polder van Borgerweert met aanduiding van de jachthaven, het strand, de nieuwe zeil- en roeikom, enz.

hoogland van Zwijndrecht en werd om zijn strategisch belang als verhoogde weg in de loop der tijden voorzien van tal van schansen.

Verbist in 1656, Van Gelre in 1658 en De Wit in 1671, noemen hem de 'nieuwe dijk'; Frickx noemt hem in 1704 'digue verte' (groene dijk). In 1771 wordt hij als kultuurland gebruikt en schijnt dus zijn betekenis als dijk te hebben verloren. Het was in hoofdzaak een verhoogde weg, die de oude schans 'Laar' doorkruiste en later het tracé van de Rijsselsebaan (rijksweg) zou bepalen. Voor de polder zelf schijnt hij weinig belang te hebben gehad. Deze baan werd in 1787-88 verhard onder de Oostenrijkers en wel onder leiding van generaal baron de Brou, bevelhebber van het geniekorps; de dijk werd toen afgegraven om met de ervan voortkomende aarde de baan te kunnen aanleggen. Vroeger was de Rijsselsebaan van de Burchtsestraat af tot aan het Vlaams hoofd met acacia-bomen beplant, naar Zwijndrecht toe waren het eiken.

Later nog kwamen enkele secundaire wegen tot stand. Vóór 1914 waren, afgezien van enkele straten rond het fort en van de rijksweg, de Blokkesdijkweg, de Lange Gaanweg, de oude heirbaan en de Drevenweg van een smalle verharding voorzien. In de Borgerweertpolder troffen wij ook een tweetal Groenewegbenamingen aan, die ook op de rechteroever te vinden zijn. Het grazen van schapen op de wegen was streng gereguleerd.

Vermoedelijk dankt de Rijselsebaan haar naam aan de rol die deze stad voor onze gewesten speelde in de geschiedenis: ten tijde van Filips de Stoute was er de Vlaamse Rekenkamer gevestigd.

Wat het wegenpatroon en de verkaveling betreft, bestaat er ook een verschil tussen de polder van Borgerweert en deze van Oosterweel, alhoewel beide tot het oud-polderland behoren en beide een opvallende streepverkaveling, lange, evenwijdige sloten en een hoge grondwaterstand vertoonden.

In het oud land van Oosterweel troffen wij veelal kronkelende wegen aan, met een verkaveling die doorgaans ongeveer haaks op de weg lag en die enkele storingen vertoonde, vermoedelijk te wijten aan de aanwezigheid van landschapselementen die, om bepaalde fysische redenen, niet van meet af in het verkavelingssysteem werden opgenomen.

De polder van Borgerweert toont ons een ander beeld. Behalve de wegen waarvan de tracé enigszins en plaatselijk door de aanwezigheid van wielen wordt beïnvloed, zoals de Noordscheldtweg en afgezien van de oude Gentweg, zijn alle wegen rechtlijnig en doen ons veeleer denken aan het wegenpatroon in inbraakpolders, waartoe b.v. de naburige Melselepolder behoort. Het gebied tussen de Zaadbeek en de Suikerdijk, – een overgangzone –, vertoont blokverkaveling. Verder is er in de polder een strak visgraatstreepverkavelingssysteem, dat vrijwel eenvormig is voor de gehele Borgerweert, behalve dan in de Noord-Blokweerpolder bewesten de Blokweerweg, in de zone tussen de Zaadbeek en de Drevestraat en in de Geringen, waar een waaivormige percelering het sluitstuk vormde tussen de beide vleugels der visgraatverkaveling. Dit eenvormig verkavelingssysteem, samen met de rechtlijnige wegentracés, kan ons doen vermoeden dat de Borgerweertpolder op een gegeven ogenblik een vernieuwing van zijn wegnennet en zijn verkaveling, ja zelfs van zijn watergangencomplex heeft gekend, die kan te wijten zijn aan het uitwerkseel van een inundatie, die sterkere sporen naliet dan zulks in de Oosterweelpolder het geval was. Kan de sedimentatie in de Borgerweert niet groter geweest zijn dan in het gebied van Oosterweel en speelde hierbij soms de ligging van de Scheldebocht en het geringe bovendebiet van de Borgerweert een rol? Er bestaat echter geen zekerheid, dat de percelering zou dagtekenen van na de 80-jarige oorlog, want uit een vergelijking met de Kalloppolder blijkt dat deze zijn verkavelingssysteem reeds bezat in 1517 en het ongewijzigd handhaafde na de inundaties van deze oorlog, zodat dit ook met Borgerweert het geval kan zijn. De landschapsstudie van de Borgerweertpolder plaatst ons voor verschillende nog niet volledig opgeloste historisch-geografische problemen.

Indien wij hoger de zones vermeldde, waarin de verkavelingswijze afweek van het algemene visgraatsysteem

met als aslijn de Groene weg-Lange Gaanweg, dan spraken wij nog niet over de kleinere gebieden, waar later ook een andere verkavelingswijze aan te stippen viel, namelijk deze, die littekens zijn van oude militaire werken. En dit leidt er ons dan toe, ook nog tot de menselijke beïnvloeding van de Borgerweertpolder te rekenen de talrijke vestingwerken, die wij in dit gebied aantreffen, in een veel sterkere mate dan te Oosterweel, en zulks tengevolge van de speciale eigenschap van bruggehoofd, die dit deel van Zwijndrecht bezat en vanwege de bezorgdheid, die de krijgskundigen steeds aan de dag legden wat betreft de verdediging van het westelijk front van de vesting Antwerpen.

Zo kwamen op de Verbrande dijk, naast het voor de aanleg van deze dijk reeds versterkte veer en het Spaanse fort Laar, later, benevens kleinere schansen, de forten Zwijndrecht (niet te verwarren met het thans nog bestaande fort van de tweede verdedigingsgordel gebouwd in 1870) en Stengel tot stand. Deze beide forten lieten zeer duidelijke littekens in het wegentracé als ombuigingen na en vertoonden, na hun sloping, een van het algemeen patroon afwijkende verkavelingswijze.

Behalve deze forten was de Scheldedijk zelf van tal van schansen voorzien: wij hebben ze op fig. 1 aangeduid. Het was bij de schans 'Zwart van Dorst' dat de bouwers van de Wilmarsdonkse dijk in 1649 schorregrond gingen steken, wat een rechtsgeding met het polderbestuur van Borgerweert uitlokte.

Later wordt de watergordel aangelegd ter dekking van het Vlaams Hoofd: een polygonale gracht, die de uitlopers van het Galgenwiel volgens een bocht met de Schelde bezuiden Isabella verbond, voorzien aan de binnenzijde van een defensieve dijk, met kruin op (+3,10) van de Rijssebaan tot de Schelde. Deze watergordel werd nog verder door het fort Kallo versterkt. Binnen de gordel bevond zich de vesting Vlaams Hoofd, die steeds werd aangepast aan de vigerende regelen van de krijgskunde en die van een inundatiesluis was voorzien, waarmede de polder kon onder water gezet worden. Van al deze fortificaties blijft thans niets meer over.

Het laatst van al, in 1957, werd het door Napoleon in 1807 herbouwde fortje van Burcht gesloopt; in dezes binnengracht bevond het water zich om het peil (+2,00), dus circa 1 m hoger dan het waterpeil in het Galgenwiel. Dit fortje omvatte een gemetselde bomvrije kazemat van 17 m bij 8,10 m met schietgaten en een toegangspoort met twee kruitkamers van 3,70 m bij 4 m. De buitenwal was met bomen beplant.

Wij zien dus dat de krijgsvrictingen van de 16<sup>e</sup> eeuw af tot op onze dagen en de verdedigingsvoorzieningen talrijke sporen in de Borgerweertpolder nalieten. De lijn Blokkesdijk-Suikerdijk was, benevens een bescherming tegen het water, ook een defensieve lijn. Reeds tamelijk oud is het toponiem 'Blokhuusdijk'. In 1658



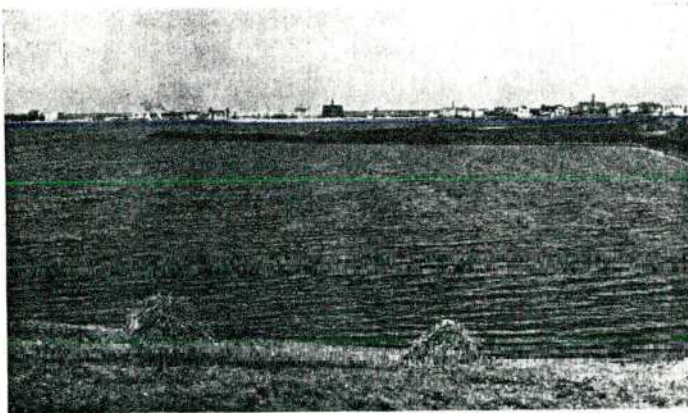
DE RESTEN VAN HET GALGENWIEL  
enkele dagen voor het inlaten van het water in de roci- en zeilkom  
in februari 1958.

noemt Van Gelre deze dijklijn 'nieuw retrenchement' en Stijnen heeft in 1748 deze 'retrenchement'-naam overgenomen; dit alles wijst op de militaire betekenis van deze dijken. Van de lage ligging van de polder werd ook, zoals reeds gezegd, te gepasten tijde gebruik gemaakt tijdens de militaire verrichtingen door het verwekken van overstromingen, die de defensieve of operationele stellingen moesten dekken.

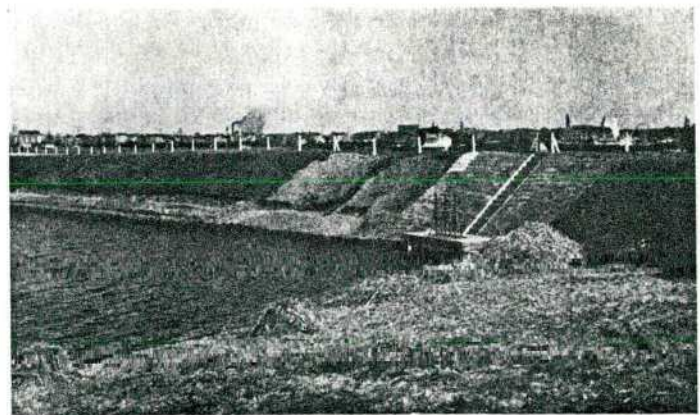
Laatst nog tijdens wereldoorlog II was het Vlaams hoofd een belangrijk strategisch punt. In 1940, toen de geallieerde legers moesten terugtrekken onder de druk van de Duitse Wehrmacht, werden reeds op 12 mei springladingen in de wagentunnel door de Franse genie-troepen aangebracht; op 18 mei, om 5.30 uur, werd hij door de Belgische genie opgeblazen. Na een herstelling in 1940 viel de verbinding tussen beide Scheldeoeveren andermaal in het brandpunt der militaire belangstelling in 1944. De nadering der geallieerde bevrijdingslegers zette de Duitsers er toe aan, een versterkt steunpunt op het Vlaams Hoofd in te richten ten einde de toegang tot de wagentunnel vast in handen te houden. Het steun-

punt bestond uit een tankval, die het Galgenwiel met de Paternosterpolder verbond via de overblijfselen der oude grachten; de kruising van de Blancefloerlaan werd ondermijnd, om deze op het gepaste ogenblik te kunnen opblazen. Een tweede tankval werd ontworpen van de Middenvijver naar de Schelde. Een inundatie via de sluis van de Grote Watergang was ook voorzien, alsmede een mijnenversperring aan de voetgangerstunnel. Binnen deze grachtenlinie lagen verschillende groepen bunkers, die de Duitsers met de namen van hun vroegere overwinningen hadden bedacht: Narwik, Dünkirchen, Kreta, Warschau. Het geheel was dan nog omgeven door een mijnenveld, dat de codenaam 'Marga' droeg (zie fig. 4). Dit belette evenwel niet dat de Duitsers op 4 september 1944 om 15.45 uur de voetgangerstunnel en om 16 uur de wagentunnel moesten opblazen, ten koste van zeer zware schade aan deze kunstwerken, waarna zij op 9 september het steunpunt Vlaams Hoofd bepaald moesten opgeven, nadat zij nog, gedurende enkele dagen vanuit de plaats 'De Vliet' de stad met enkele vuurmonden hadden beschoten. Na iedere beschadiging van de tunnels, zowel in 1940 als in 1944, diende de veerdienst opnieuw tijdelijk ingezet.

Het lag, vanwege de geografische situatie van de polder van Borgerweert en de aanwezigheid van het aloude veer tussen de beide Scheldeoeveren, in de logische gang van zaken dat dit bruggehoofd een bijzondere rol zou te spelen hebben bij de latere uitbreiding van de Stad. Aanvankelijk was het bruggehoofd een belangrijk punt in het verkeersapparaat, zonder dat evenwel de bewoning zich noemenswaardig buiten de hogere doch kleine kern van het Vlaams Hoofd uitbreidde, doch later zou de ontwikkeling van Antwerpen de aandacht doen vestigen op de linkeroever, waar zich een uitgestrekte open ruimte bevond tegenover de dicht bevolkte en in haar vestinggordel geprangde handelsstad. De 500 m brede Schelde was steeds een hinderpaal, die de symmetrische



A. - De met water gevulde nieuwe roci- en zeilkom ter plaatse van het verdwenen Galgenwiel.



B. - id. Het talud langsheen de Blancefloerlaan met de sluis van de voormalige Grote Watergang.

ontwikkeling van Antwerpen langs de beide oevers verhinderde, afgezien van redenen van politieke en militaire aard.

Doch hoe ook, Napoleon had het plan opgevat een nieuwe stad op de linkeroever te doen verrijzen, op hetzelfde ogenblik dat zijn aandacht op Antwerpen was gevestigd als strategische havenplaats. In 1810 lag het ontwerp klaar voor de 'Ville Marie-Louise', die men ook zou versterken, wat aanleiding gaf tot de voorafgaandelijke aanleg van enige fortificaties, waarbij het ten slotte bleef.

Sedert dat ogenblik bleef de valorisatie van de Borgerweertpolder een hangend probleem: men dacht aan het aanleggen van een nieuwe haven, aan het oprichten van een industriegebied, aan de vorming van een bewoond centrum. Initiatieven tot het gebruik van de linkeroever voor industriedoeleinden ontmoeten wij reeds op het einde van de 18<sup>e</sup> eeuw toen de Antwerpse fabrikant Bogoden (of Bodengien) er zijn papier-windmolen oprichtte, nadat in 1773 het verzoek van Martinus Cels van Antwerpen tot het opstellen van een olie-windmolen op de Scheldedijk was afgewezen, omdat zulks voor het goede behoud van deze waterkering een gevaar inhield.

In 1842, dus tamelijk vroeg in de geschiedenis van onze spoorwegen, was de vergunning verleend geworden tot de aanleg van de spoorlijn Vlaams Hoofd-Gent, met enkel spoor, voltooid in 1845. In 1901 pas werd de concessie toegekend voor de buurtspoorweglijn Vlaams Hoofd-Temse-Hamme, volledig voltooid in 1908 en geëlectrificeerd tot Temse in 1931 en tot Hamme in 1937. Bij de uitvoering van de spoorwegbouw werd een der uitlopers van het Galgenwiel op twee plaatsen afgedamd en van een duiker voorzien, wat ook reeds het geval was geweest in vroegere eeuwen, bij de aanleg van de Gebrande dijk, later Rijsselsebaan.

Nadat in 1858 de Fransman Jean Brunet een ontwerp had uitgewerkt om de verdediging van Antwerpen te moderniseren en daarbij het graven van een haven dwars

door de polder van Borgerweert voorzag, verbonden met de Schelde bij de zuidelijke en de noordelijke wakerdijken, begonnen van 1870 af een reeks plannen het licht te zien, in verband met de urbanisatie en de tenuttemaking van de gronden van de linkeroever, tevens met het oog op het verbeteren van de verbindingen tussen beide oevers. Opeenvolgend of afwisselend zien wij ontwerpen naar voren gebracht voor het bouwen van een brug, voor het graven van dokken, de bouw van tunnels, waarbij ook gedacht werd aan het doortrekken van de spoorweg van het Land van Waas tot in het Zuidstation, het bouwen van woonwijken, enz. Om slechts de belangrijkste ontwerpen te vernoemen: 1870, Best en de Matthijs, ontwerp dat het bouwen van een brug voorzag en dat mede aanleiding gaf tot de wet van 17 april 1874, die het beginsel van het bouwen van een brug over de Schelde alkondigde, kunstwerk dat evenwel nooit tot uitvoering kwam. 1890 bracht het projekt Plissart: bouw van tunnels, aanleg van haveninrichtingen, doorverbinden van de spoorweg met de rechteroever. In 1905 verscheen het gewijzigd ontwerp Plissart en Marcq, houdende bouw van een nieuwe stad. Dit ontwerp voorzag reeds de ophefing van de Borgerweertpolder tot het peil (+8,50). In 1907 kwam het projekt Bertrang voor een tunnel met 3 kokers, in 1909 gevolgd door het ontwerp Van der Mensbrugghe (tunnel) en in 1910 door de ontwerpen Stübben (tunnel en stadsaanleg) en Zanen (tunnel). In 1912 volgde het ontwerp Van Bogaert, in 1914 dat van de 'Commission d'Etudes pour l'aménagement de l'agglomération anversoise', verder nog in 1920 het tunnelprojekt Tobie Claes, het projekt voor ondergrondse spoorverbinding Sofina in 1924 en in 1926 het ontwerp Watiez voor een spoor- en wegbrug. Er werd dus veel gewerkt aan de studie van nieuw te scheppen toestanden op de linkeroever en aan de verbetering van de oeververbindingen, doch tot dan toe zonder concrete verwezenlijkingen.

Ondertussen hadden reeds partikulieren zich op de



A. - Overblijfsel van de Noord-Blokweerpolder (Borgerweert), nog niet opgehoogd in 1958.  
Links de Blokkersdijk (gedeelte in uitvoering op fig. 4).

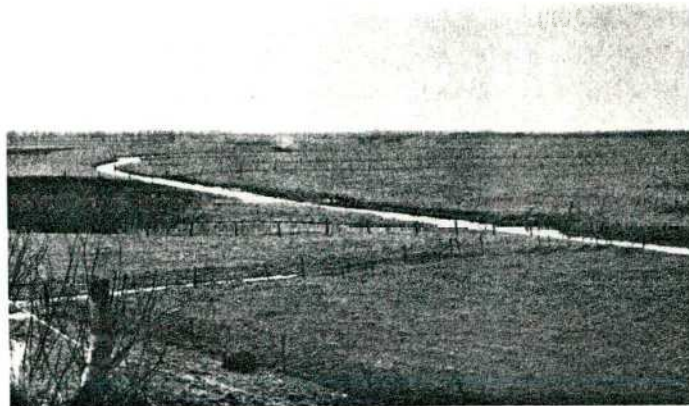


B. - Dezelfde polder, met een gedeelte van de Zaadbeek.  
Rechts, de Blokkersdijk.

linkeroever gevestigd, hetzij met industriële inrichtingen, zoals kleine scheepswerven bij het Vlaams hoofd in 1840 en 1860, een tweetal droogdokken in 1866 (Chantier Marguerie & Co, later Antwerp Engineering Co), een petroleumraffinaderij rond 1870, en hadden Antwerpenaars deze plaats ook uitgekozen voor het vestigen van sport en ontspanningsgelegenheden: de 'Société royale nautique anversoise' kwam tot stand in 1878 en organiseerde er een ligplaats voor zeiljachten stroomafwaarts het fort; later zou hieruit de 'Royal yacht club' ontstaan. In 1844 was een vraag tot het oprichten van een branderij van beenderen in de polder afgewezen. In 1868 bestond een schietstand nabij het Galgenwiel.

Bij de wet van 10 mei 1900 werden onteigeningen in de Borgerweertpolder voorzien, nadat reeds van te voren enkele verwervingen door de Staat hadden plaats gehad voor het storten van baggerspecie. In 1903 werden Schelddijken en schorren van Burcht tot Pijp Tabak door de polder aan de Staat verkocht. De wet van 30 maart 1906 betreffende de deklassering van de omheining Brialmont trof het gehele gebied tussen de Schelde en de lijn Blokkesdijk-Suikerdijk met onteigening met het oog op de aanlegwerken van de linkeroever. De grondophogingen met baggerspecie begonnen reeds fragmentair in 1894. Toen deze goed in gang waren, kwamen vanwege de landbouwers klachten los tegen het verstuiwen van het zand der opgehoogde gronden, dat de naburige lager gelegen weiden bedekte en tegen het doorzippelen van het zoute opspuitwater in de poldersloten, wat ten nadele van de veehouderij bleek uit te vallen.

Een afdoende oplossing voor het gehele probleem, ditmaal op het plan der tastbare realisaties, kwam slechts tot stand toen op 9 maart 1929, voor een duur van 70 jaar, de Interkommunale Maatschappij voor de Linker-

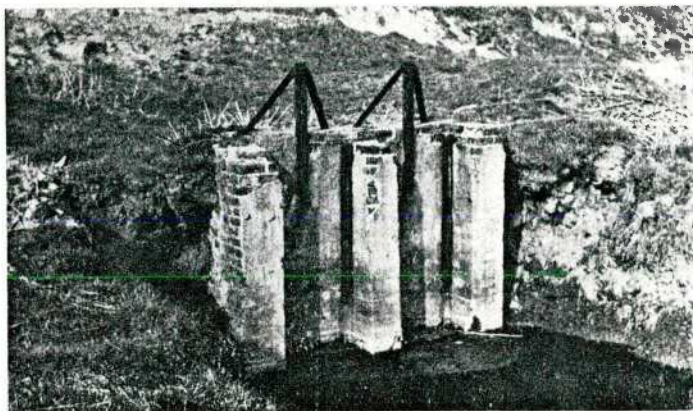


MELSELEPOLDER

met een der watergangen uitwendig op de Draaiende Sluis.

scheldeoever (IMALSO) werd gevormd door de gemeenten Antwerpen, St. Niklaas, Zwijndrecht, Burcht, Melsele, Beveren, de provinciën Antwerpen en Oost-Vlaanderen en de Belgische Staat, met als doel, zoals de statuten het vermelden: 'het aanleggen, onderhouden en exploiteren van een tunnel onder de Schelde, recht over Antwerpen, alsmede het produktief en te gelde maken van de gronden van de linker Scheldeoever en de uitvoering van al de werken die dit produktief en te gelde maken zouden kunnen omvatten'. De statuten voorzagen insgelijks het graven van een kanaal Antwerpen-Gent.

De Staat verbond er zich toe, jaarlijks ten minste 750.000 m<sup>3</sup> baggerspecie aan de Imalso te leveren voor het ophogen van de gronden. De Staat zelf zou ophogen binnen een strook van 1200 m uit de Scheldeoever. Op de overige plaatsen moest de Imalso dit zelf doen. Iedere op te hogen zone moest ten minste 40 ha uit een stuk omvatten met een omtrek in strekkende meter, die niet groter dan 75 maal de oppervlakte in ha mocht zijn. De Staat moest geen baggerspecie vóór de dijken storten, doch kon wel belast worden met de opvulling van de Paternosterpolder, die op het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw van een zomerdijk was voorzien. Fig. 4 geeft aan hoe sedert de eerste opspuitingen en stortingen van baggerspecie, de ophoging van de Borgerweertpolder thans praktisch een voltrokken feit is geworden, zodat er ten slotte van het oorspronkelijk landschap niets meer overblijft, drie kleine vakken uitgezonderd, met P op deze figuur aangegeven. Met D werd de ligging aangeduid van de inrichtingen der Société Générale de Dragage, die de opspuitingen van baggerspecie uitvoert. In de volksmond wordt deze inrichting het 'Frans werk' genoemd, in tegenstelling met het vroegere 'Hollands werk', gelijkwaardige installaties sedert 1899 toehorend aan de firma Ackermans & Van Haaren, en gelegen, gedeeltelijk bij D (fig. 4) en bij F5-F6 (fig. 1). Tot de gebruikte opho-



UITWATERINGSSLUIS

(gebouwd in 1942) in de Blokkesdijk om het nog niet opgehoogd deel van de Borgerweertpolder met het overblijfsel van de Zaadbeek in verbinding te stellen met de Melselepolder (stroomopwaarts hoofd).

gingsspecie hoort ook het uitgegraven materiaal van de Scheldetunnels, die onder het beleid van de Imalso tot stand kwamen. Met de uitgegraven specie van de Scheldetunnels werd een dijk aangelegd waaraan de naam Franki-dijk gegeven werd. Deze dijk diende voor de spoorverbinding met de tunnelwerf, als aansluitdijk voor de opspuitingssector fort 1932-1935 en als voorlopige verbinding tussen de uitgang van de wagentunnel en de oude Rijselse baan. De Imalso nam ook de functies van het polderbestuur van Borgerweert over.

Vóór dat de wet van 1923 haar uitwerking verkreeg, was het opgehoogde gedeelte 1894-1906 reeds beplant met griendhout, dat verpacht werd ten behoeve van de mandenmakerij en andere doeleinden en dat tevens de verstuiwing van het zand belette. Na de volledige ophoging heeft ook de Stad Antwerpen verschillende nog niet bebouwde oppervlakten van het gebied met bomen en houtgewas beplant, ter vorming van windschermen voor de bewoonde delen en ter vermindering van verstuiwing van de bovenste zandlagen.

Op 10 september 1933 was de verbinding der beide Scheldeoevers door tunnels verwezenlijkt. Met het produktief maken der gronden kon begonnen worden.

Op 3 april 1934 had de aanbesteding plaats voor het in vergunning geven van het St. Annastrand over een oppervlakte van circa 15 ha (a op fig. 4). Op 31 mei 1937 werd de concessie uitgebreid met circa 10 ha (b), terwijl in 1952 nog een derde uitbreiding met 6 ha plaats greep (c). De vergunning, die in 1960 vervalt, was oorspronkelijk bedoeld als kampeergelegenheid en strand, doch zij groeide geleidelijk uit tot vaste verblijfplaats met landhuisjes, weliswaar principieel slechts van tijdelijke aard.

In 1936 werd op het St. Annastrand, bij wijze van



DE VESTINGGRACHT VAN DE OUDE FORT  
VLAAMS-HOOFD

vóór de sloping. Men merkt de iepenbeplanting, eigen aan de 19<sup>e</sup> eeuwse vestingbouw.



DE ZANDOPSPUITINGEN  
overweldigen het oude polderlandschap.

eigenaardigheid, een houten windmolen opgericht, die te Kwaadmechelen was aangekocht.

Vanwege de ophoging werd natuurlijk ook het bestaande waterstaatkundig systeem eerst gedeeltelijk, daarna bijna geheel buiten dienst gesteld. Van de reeds bestaande woningcomplexen vloeit geen water meer af naar de oude afvoerpunten van de Borgerweertpolder, doch het wordt, via de in 1936 gegraven Middenvijver, die als versierend waterelement in het aanlegplan was ontworpen, naar de polder van Melsele gevoerd, waar het langs de Draaiende sluis in de Schelde wordt geloosd. Deze affozing geschiedt onder de Blokkesdijk door met behulp van een sluisje, dat twee kokers van 1 m diameter ieder omvat, liggend om het peil (+0,40). Fig. 4 duidt schematisch dit ontwateringssysteem aan, dat ook nog tijdelijk de suatie verzekert van het nog overblijvend deel van de Borgerweertpolder (Blokweer) dat binnen kort zal worden opgespoten. In dit voorlopig uitwateringssysteem blijft nog een vak van de Zaadbeek ingeschakeld, evenwel met omgekeerde stroomrichting.

Het zou ons te ver voeren hier uit te weiden over de urbanisatieplannen, de ontwikkeling van stratenaanleg en bebouwing op de nieuwe gronden. Laten wij nog enkel, als geschiedkundig feit, vermelden dat na de bevrijding, in 1944-45, een Amerikaans legerkamp op de gronden van de linkeroever werd opgericht onder de benaming 'Top hat', met een oppervlakte van circa 170 ha, terwijl de Britten er over een zone van 150 ha beschikten. Deze kampen verdwenen met de ontruiming van ons land door de geallieerde troepen.

Wel is het wenselijk nog even stil te staan bij de gewijzigde bestemming, die sommige van de vroegere sublandschappen hebben gekregen.

Waar het zuidelijk droogdok van Antwerp Engineering bij de nieuwe aanlegwerken werd gesloopt, werd het

hoofd van het noordelijk dok gebruikt als toegangseuvel voor de op 3 juni 1950 ingehuldigde jachthaven, met B aangeduid op fig. 4. Dit hoofd, met 10 m breedte, is van een keersluis met vleugeldeuren voorzien. De jachthaven heeft een lengte van 300 m en een breedte van 110 m. Zij is afgezet door taluds met loodslakkenbescherming.

Verschillende der vroegere ontwerpers van de stedenbouwkundige aanleg van de gronden van de linkeroever hebben zich aangetrokken gevoeld door de grillige vormen en het mooie ensemble van het uitgestrekte Galgenwiel en sommigen hadden zelfs het aanleggen van een park rond dit wiel voorzien. De plas is evenwel, met de huidige planologische opvatting, niet in zijn oorspronkelijke toestand behouden gebleven, wat in hoofdzaak te wijten is aan het feit dat zulk behoud tamelijk moeilijk uitkwam vanwege het peilverschil tussen het oude maai-veld om (+1,20) en het peil der opgehoogde gronden om (+8,00) en tevens wegens een andere bestemming, die men dit wateroppervlak toedacht, en waarvoor het in zijn oorspronkelijke toestand minder geschikt was. Het wiel werd dus wel niet gedempt, doch omgevormd in een ruim 47 ha grote waterplas, met meer meetkundige vormen, op fig. 4 met A aangeduid. Deze plas werd met taluds afgezoomd: het noordoostelijke ervan werd, ter bescherming tegen golfslag onder de invloed der heersende winden, met breuksteen bekleed; de andere taluds hebben een polderkleibekleding; het zuidwestelijk talud uitgezonderd, dat als strand werd aangelegd. Het emplacement van het fortje van Burcht werd als toegang tot deze watervlakte van de Beatrijslaan af, die in vervanging van de oude kronkelende Scheldedijk werd aan-

gelegd, ingericht. In de nieuwe kom wordt het water op het peil (+3,75) tot (+4,00) gehandhaafd; zij staat in verbinding met de Schelde door middel van de sluis van de voormalige Grote Watergang. Het inlaten van het Scheldewater in de kom geschiedde op 3 februari 1958. De kom is voorbehouden aan de vis-, roei- en zeilsport, met de volgende principiële onderverdeling: 7 ha 65 a voor roei-, zwem- en hengelsport, 39 ha 56 a voor zeilen en vissen met behulp van bootjes. De kleinere plas A, gelegen tussen de spoorweg en de Blancefloerlaan en groot 3 ha 75 a, wordt voorbehouden voor de modeljachten (fig. 4). De nodige hellingen werden voorzien voor het te water laten van de vaartuigen.

De jachthaven voor de eigenlijke watersport op de Schelde wordt door het watersportcentrum St. Anna, gevormd door de kom van het voormalige Galgenwiel, op uitstekende wijze aangevuld om nieuwelingen met het water vertrouwd te maken, daar deze kom toelaat het gebruik van roei- en zeilvaartuigen aan te leren in rustiger en veiliger voorwaarden, dan dit op de Schelde het geval is. Zoals wij het hoger aanstipten, bestaan evenwel in de kom, tengevolge van de vroegere diepte van het Galgenwiel, nog verschillende plaatsen van meer dan 10 m diepte. De Antwerpse jeugd vindt hier dus een prachtige gelegenheid om zich met een gezonde, aangename en leerzame sport bezig te houden en zo oefent de linkeroever, zij het dan op een andere wijze, steeds aantrekkingskracht uit op de Antwerpse bevolking, zoals dit ook vroeger was.

Bij de bestemming van de haar toevertrouwde gronden, heeft de Imalso, zowel met het St. Annastrand als

#### LITERATUUR EN BRONNEN

- CARNOY, A., *Origines des noms des communes de Belgique*. Leuven, 1948.  
 DE HOON, *Mémoire sur les polders de la rive gauche de l'Escaut*. Brussel, 1851 (*Mémoires couronnés publiés par l'Académie royale des sciences, etc.*).  
 DE GROODT, R., *Geschiedenis van Zwijndrecht en van Vlaams Hoofd*, 1925.  
 DE GROODT, R., *Burcht, Zwijndrecht en het Vlaams Hoofd*, 1931.  
 DE POTTER en BROECKAERT, *De geschiedenis van de gemeenten der Provincie Oost-Vlaanderen (arrondissement St. Niklaas)*, 1881.  
 DILIS, E., *De overzetsdienst tussen Antwerpen en het Vlaams Hoofd*, in: *Annalen v.d. Oudheidkundige Kring van het Land van Waas*. St. Niklaas, deel 21.  
 HAENECOUR, R., *Etude sur la formation de l'Escaut maritime et des rivières à marée de Belgique*, in: *Annales des Travaux publics*. Brussel, 1927.  
 HASSE, G., *L'évolution du Bas-Escaut*, in: *Bulletin de la Soc. Royale de Géographie d'Anvers*, 1937.  
 MARIËN, M.E.M., *Oud-België*. Antwerpen, 1952.  
 GÉNARD, P., *Anvers à travers les âges*. 1886-1892.  
 PRIMIS, FL., *Geschiedenis van Antwerpen. I. Jong Antwerpen*, 1927.  
 VAN GERVEN, R., *Het Land van Waas*. Kallo, 1950-51.  
 BROEDER ALOÏS, *Rond de overstromingen der Waasse polders*. Broeders Hieronymieten. St. Niklaas.  
 Vlaamse Toeristenbond. *Wandelgidsen. Het Geeraard Mercatorpad*, 1945.

- Geologische kaart van België.  
 Bodemkaart van België. - Verklarende tekst bij het kaartblad Antwerpen.  
 F. Snacken. Uitgegeven onder de auspiciën van het I.W.O.N.L., 1951.  
 Centrum voor Grondonderzoek der Rijkslandbouwhogeschool Gent. *Systematisch profielonderzoek van de bodemtypen van het kaartblad Antwerpen*. Prof. Dr. De Leenheer.  
 Archief van de I.M.A.L.S.O., Antwerpen.  
 Archief van het Koninklijk Legermuseum, Brussel.  
 Archief van het Comité tot aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat, Antwerpen.  
 Kaarten en Atlassen van de Kon. Bibliotheek te Brussel, de Stadsbibliotheek te Antwerpen, het Stadsarchief te Antwerpen, het Museum Plantin-Moretus te Antwerpen.  
 Resolutieboeken van de polder van Borgerweert. Rijksarchief Antwerpen.  
 Wij danken voor het verstrekken van nuttige inlichtingen en het verlenen van hulp de heren Noté, diensthoofd bij de I.M.A.L.S.O., Hulstaert, gemeentesecretaris van Zwijndrecht, Z.E. Broeder Alois, directeur van de Landbouwschool der Broeders Hieronymieten te St. Niklaas, R. Vreven, buccelhoofd en J. Raemdonck, fotograaf bij de technische dienst van het havenbedrijf Antwerpen.

met de jachthaven en met de plas van het Galgenwiel, ruimschoots en in het algemeen belang gebruik gemaakt van de prachtige mogelijkheden, haar door de nabijheid van de Schelde en haar aloude overblijfselen geboden. Sportterreinen zullen in deze omgeving eveneens tot stand komen. Over de detailvoorzieningen en de verdere toekomstplannen moeten wij het woord laten aan de Imalso, die hieromtrent later wel een nadere beschrijving zal willen verstrekken.

Een volkomen nieuw landschap heeft zich thans gevormd en is nog in volle ontwikkeling op een circa 6 meter hoger niveau dan dat van de oude Borgerweertpolder. Het werk en de littekens der bedrijvigheid van tientallen geslachten zitten thans bedolven onder een dikke zandlaag, waarop een nieuwe generatie haar toekomst bouwt. De gedaanteverwisseling van de Borgerweert is volkomen en onherroepelijk. Zij is de resultante van de sociale en economische omwenteling die zich voltrekt en van de wilskrachtige werkzaamheid van de Imalso. Zij werd mogelijk gemaakt door het tot stand komen van de tunnels als ononderbroken verkeersader onder de Schelde, waar vroeger het intermitterende veer zulke grootse ontwikkeling zou verhinderd hebben. Thans blijkt de bestaande tunnelverbinding reeds volbelast te zijn en wordt uitgezien naar een middel tot ontubbeling om het steeds

toenemende verkeersvolume te kunnen verwerken. Het menselijk verstand en de hierdoor geleide arbeid hebben op de linkeroever een ontzaglijk werk tot stand gebracht, dat nog steeds op voortzetting en uitbreiding wacht. Mogen deze werken tot geluk en voorspoed van Antwerpen en zijn bevolking strekken.

ROBERT HAVERMANS,  
*Afdelingshoofd van de technische dienst  
van het Havenbedrijf.*

Ten einde de lezer toe te laten de benamingen in dit en vorige artikels gebruikt voor de transgressiefazen, die een rol speelden bij de vorming van het polderlandschap, gemakkelijk te paralleliseren met de Nederlandse vakterminologie, zoals deze officieel werd vastgesteld in de 'Geologische geschiedenis van Nederland', verzorgd door de Geologische Stichting en door het Kon. Nederlands Geologisch-Mijnbouwkundig genootschap, uitgave 1956, delen wij bij wijze van toelichting mede dat de in Nederland voor deze fazen gebruikelijke aanduidingen de volgende zijn:

- a) de zeespiegelrijzing tijdens het Atlanticum, die wij als Flandriane transgressie kennen, wordt door vele auteurs Littorina- of Atlantische transgressie genoemd.
- b) de Duinkerken-I faze (Subatlanticum) in onze terminologie komt overeen met de in Nederland als 'prae-romeins' bekende transgressiefaze.
- c) de Duinkerken-II faze stemt dan overeen met de 'post-romeinse' faze.
- d) de Duinkerken-III faze stemt overeen met de 'post-Karolingische' faze.

## RÉSUMÉ

*La métamorphose du polder de Borgerweert par*  
R. HAVERMANS.

Ce ne sont pas seulement les polders anversois de la rive droite qui ont eu à subir les extensions progressives du port, mais aussi la rive gauche de l'Escaut a connu une métamorphose complète dans les limites du polder de Borgerweert. Plus rien ne subsiste de l'ancien paysage poldérien ni du passage d'eau entre les deux rives; le creusement des tunnels sous l'Escaut qui se sont substitués à l'ancien service de passage ont tellement facilité les communications avec Anvers-centre, qu'il est devenu possible de réaliser un plan d'extension et d'édifier sur les terrains rehaussés des complexes d'habitations. Une partie de la surface devenue disponible a été aménagée en terrains de sport et de récréation, en y incorporant les restes d'anciens sites, tels que le ci-devant Galgenweel, destiné aux sports nautiques, à la natation et à la pêche.

L'article donne quelques particularités au sujet du polder disparu; la transformation du paysage et les circonstances dans lesquelles elle se déroule sont rapidement passées en revue.

## SUMMARY

*The metamorphosis of the Borgerweert polder, by*  
R. HAVERMANS.

Not only the Antwerp polders of the right bank are being claimed by the continuous extensions of the port, but on the left bank too a complete metamorphosis has come about in the area of the Borgerweert polder.

Nothing has been left of the original polder landscape and of the old ferry between the two banks since the latter was replaced by the two tunnels under the river Scheldt; they facilitated communications with the centre of the city, which enabled to work out a town-plan for the left bank and to build new residential quarters upon raised sites.

Part of the area which became available, was laid out as sports and recreation-grounds; to this may be added that use was made of the remains of the old landscape, among other things of the so called 'Galgen' pool which was marked out for the practice of yachting, rowing, swimming and angling.

The article gives a survey of the old landscape and briefly outlines its gradual metamorphosis and the circumstances in which this took place.

## ZUSAMMENFASSUNG

*Die Metamorphose des Borgerweert Polders, von*  
R. HAVERMANS.

Nicht nur die Polder des Antwerpener rechten Ufers werden durch den regelmässigen Ausbau des Hafens beansprucht, sondern auch am linken Ufer hat im Gebiet des Borgerweertpolders eine völlige Metamorphose stattgefunden. Von der ursprünglichen Polderlandschaft und von der alten Fähre zwischen beiden Ufern ist nichts mehr übriggeblieben seitdem die Scheldetunnels diese Fähre ersetzt haben. Dies hat die Verbindungen mit dem Stadtzentrum erleichtert; demzufolge konnte ein Erweiterungsplan für das linke Ufer ausgearbeitet werden und war es gleichfalls möglich mit dem Bau neuer Wohnviertel auf erhöhten Gründen anzufangen. Ein Teil des auf diese Weise zur Verfügung gekommenen Geländes, wurde als Sport- und Erholungsgelegenheit angeordnet und dabei hat man sich die Überreste der früheren Landschaft zunutze gemacht, wie z.B. das sog. Galgenwehl, das für Wassersport bestimmt wurde. Es wird eine Übersicht von der alten Landschaft gegeben, deren allmähliche Metamorphose kurz beschrieben wird.