

VOORWOORD

Hoe u 't ook bekijkt, de Antwerpse Scheldekaaien zijn een bizarre plek. 'De grootste open, publieke ruimte in Antwerpen', volgens de één. 'De mooiste gelegen autoparking van Europa', volgens de ander. Het is in ieder geval een ruimte waar leegte, licht en tijd nog volop vrij spel hebben, meer dan om het even waar in de stad. Voorlopig toch. Want voor de derde keer in haar geschiedenis maakt de stad zich klaar om de raaklijn tussen land en water te herscheppen volgens haar nieuwe behoeften. Binnenkort gaan graafmachines opnieuw over deze langgerekte vlakke.

Wat het resultaat zal zijn van deze ingreep? Een nieuw stadsonderdeel, waar de Antwerpenaar van de toekomst kan komen uitwaaien. En een hele hoop verleden dat opnieuw zal opgewoeld worden. Een verleden dat geïnventariseerd kan worden voor de toekomst. Zoals in 1880, bij de vorige heraanleg. Toen verdween het oorspronkelijke middeleeuwse centrum van Antwerpen van de aardbodem, terwijl architecten, fotografen en kunstenaars koortsachtig alles optekenden en zo het geheugen van de stad intact hielden. De komende heraanleg zal ons eveneens de kans bieden ons verleden in kaart te brengen. Het zal ons een nieuwe kijk geven op onszelf, stadsbewoners.

In afwachting wil het project **'Kant & Wal'** met deze gids en bijhorend wandelproject nog even uw persoonlijke geheugen opfrissen. Vanwaar komen deze kaaien? Wanneer werd de waterkant een echte wal? En wat betekent deze plek vandaag in het leven van de Antwerpenaren? Wat gebeurt hier? Vragen waarop dit boekje één mogelijk antwoord geeft. Maar het ultieme antwoord ligt natuurlijk bij u. Bij wat u zich tijdens uw wandeling herinnert. Wat u hier beleeft en droomt.

Laat uzelf nog maar 'ns goed gaan, zouden we zo zeggen. Maar hou de blauwe steen in het oog...



SCENES UIT EEN HUWELIJSLEVEN

De Antwerpse Scheldekaaien ‘door de eeuwen heen’

Van een modderig uitsteeksel in de rivierbocht tot een lijnrechte arduinkaai die zich uitstrekt over een lengte van zeven kilometer. Antwerpen dankt zijn ontstaan aan het nooit aflatend gevecht tussen land en water. De band tussen stad en stroom leek wel een huwelijk dat voorgoed duren zou. Maar toen de haven wegdreef naar het noorden keerde Antwerpen de Schelde de rug toe. Vandaag hunkert de stad opnieuw naar haar rivier. Aan de vooravond van de derde grootscheepse heraanleg van de Scheldekaaien, wat eraan voorafging: een paar scènes uit een bewogen huwelijksleven...

INLEIDING

2

1. DE MIDDELEEUWEN: DIEPE WATERS, HOGE GRONDEN

Zelfs de naam van Antwerpen verwijst naar de Schelde. In de vroege Middeleeuwen beschreef de rivier hier een grote bocht. Door de stroming werd alle slib aan de linkeroever neergezet, terwijl aan de rechteroever de rivierbedding werd uitgeschuurd. Daardoor ontstonden aan die kant diepere plaatsen waar boten aan de oever konden aanmeren. Deze omgeving werd ‘**andouerpis**’ genoemd. Het Germaanse ‘ada’ betekent ‘tegenoverliggend’ en ‘werpum’ stond voor ‘aangeworpen land’ of ‘aanwas’. Deze plek lag dus ‘tegenover het aangeworpen land’ van de linkeroever.

Van het allereerste boerendorp dat aan de rechteroever lag is maar weinig geweten, behalve dat de **Noormannen** er op een kwade dag aan land gingen en alles met de grond gelijk maakten. Tegen het einde van de negende eeuw kwam in dezelfde buurt een bescheiden handelsnederzetting tot leven, op een heuvelrug die in de Scheldebocht vooruitstak **1**. Aan de oevers van dat natuurlijke uitsteeksel – dat tijdens latere kaaiwerken volledig verdween – meerden schepen aan. Om dingen aan land te brengen die het boerenfolk best kon gebruiken. Zoals vis, zout of houtskool. En daarmee was de haven van Antwerpen een feit.

Het nieuwe haventje boerde goed. Want nog geen honderd jaar later liet de Duitse keizer, die toen de plak over deze gewesten zwaaide, de oorspronkelijke ‘vicus’ (of waar dacht u dat het

woord ‘wijk’ vandaan kwam?) op de heuvelrug versterken tot een heuse ‘**burcht**’. Die burcht was een cirkelvormig gebied van zowat 2 ha, omgeven door een aarden wal en een brede gracht. Trek over die cirkel een kruis, en je hebt het grondplan van Antwerpen op het einde van de tiende eeuw. Een deel van die oorspronkelijke cirkel vind je vandaag nog terug in de loop van de huidige Burchtgracht **2** en Palingbrug **3**. Langsheen de twee enige straten die elkaar loodrecht kruisten binnen het omwalde gebied verrezen houten huizen. De romaanse **Sint-Walburgiskerk** werd keurig in het midden gehouden: op het kruispunt bovenop de heuveltop. Het enige stenen gebouw van de burcht was de zuidelijke Steenpoort, die nog steeds verderleeft in het huidige Steen. Buiten de burcht werd in de stroom een aanlegwerf gebouwd, terwijl een natuurlijk zijriviertje, de Rui (later omgedoopt tot Suikerrui) **4**, dienst deed als binnenhaven.

Je zou de toenmalige burcht een middeleeuws luxegetto kunnen noemen: enkel de ‘nieuwe rijken’ en het ‘oude geld’ mochten binnen deze veilige zone een huis bouwen. Het gepeupel moest zich zien te redden buiten de wallen. En een huisje ‘op de buiten’ had in die turbulente dagen heus nog niet dezelfde betekenis als vandaag...

Het luxekwartier binnen de wal raakte al snel volgebouwd en in de loop van de elfde

MIDDELEEUWEN
(850-1400)

3

TUSSEN DEZE PAGINA’S KOMT
UITVOUWBARE KALK

eeuw trad de stad buiten haar wallen. Tegen het einde van de eeuw had het oorspronkelijke woongebied zich vertienvoudigd tot zowat 20 ha. Om dat gebied te beveiligen werd een **water-singel** aangelegd. Daarvoor werden natuurlijke waterloopjes, zoals de Holenvliet **5** in het noorden en de Rui in het zuiden, verbonden door het graven van de huidige Kaas-, Jezuïeten- en Minderbroedersruien **6**. Telkens de stad groeide, werd ze omgeven door een nieuwe ruiengordel. De bestaande ruïnen in de binnenstad bleven in gebruik als binnenhaventjes.

Tegen het begin van de dertiende eeuw is het oorspronkelijke handelswijkje op de uitstekende heuvelrug nog slechts een verre herinnering. Rond 1200 worden een paar wijken in het zuiden bij de stad ingelijfd en wordt de eerste echte omwalling gebouwd. Antwerpen verwerft **stads-rechten** en groeit uit tot een van de hoofdsteden van het hertogdom Brabant. De haven wordt een draaischijf voor de middeleeuwse internationale handel. Vanaf dan is ‘the sky the limit’ aan de Scheldeoever. De stadsuitbreidingen volgen elkaar in steeds sneller tempo op.

Wanneer we rond 1410 even stilhouden bij de vierde stadsuitbreiding, blijkt Antwerpen in één eeuw verdrievoudigd te zijn. Er loopt een omwalling rond de hele stad, inclusief de waterkant. Langs die waterkant tellen we zeven **scheepswerven** en binnen de omwallingsmuren vier **binnenhavens**, die enkel bereikbaar zijn bij hoogtij. De stad loopt uit tot ver in het water, het water dringt binnen tot diep in de stad. Deze intense verweving van land en

water, het fijnmazige patroon van werven, ruïnen en vlieten bepaalt de structuur van Antwerpen. Ze doen de stad zwellen met elk getij. Dit ruikt naar zee. En geld, véél geld. Antwerpen is klaar voor zijn Gouden Eeuw.

De Antwerpse waterkant rond 1314
Tekening W. De Schampelaere



2. DE 16^{DE} EEUW: GOUD EN VUUR

Ten tijde van de Habsburgse keizer Karel beleeft de Scheldestad een ongekennde expansie. De haven wordt een wereldpoort en Antwerpen wordt na Parijs het tweede grootste economische centrum van Noord-West Europa. Drijvende kracht achter de stedelijke ontwikkeling in de Gouden Eeuw is vastgoedtycoon **Gilbert Van Schoonbeke**. Die laat op de moerassige gronden ten noorden van de stad een Nieuwstad van 25 ha optrekken, met een geometrisch stratenpatroon en een kanalsysteem dat haaks op de rivier en parallel met de oude stadsgracht (de huidige Brouwersvliet) **7** loopt. Dankzij het nieuwe stadsgedeelte kunnen de havenactiviteiten aanzienlijk worden uitgebreid.

Maar er is een keerzijde aan de gouden medaille. De Spaanse kroon zorgt ervoor dat deze gigan-

tische geldkoffer aan de Schelde achter slot en grendel wordt bewaard. Rond het midden van de 16^{de} eeuw wordt de fameuze **Spaanse Omwalling** **8** rond de stad opgetrokken. In het zuiden verrijst de Citadel, een **militair megafort** **9** dat de Antwerpse bevolking – die het niet zo op de Spaanse bezetter begrepen heeft – in bedwang moet houden. Geen rat kan nog binnen of buiten. De stad zit gevangen in een korset dat pas drie eeuwen later zou doorgesneden worden.

De onstabiele politieke situatie en godsdiensoorlogen in Europa zetten in de tweede helft van de 16^{de} eeuw een punt achter het Antwerpse succesverhaal. In 1576 trekken muitende garnizoenssoldaten uit de Spaanse Citadel plunderend en moordend door de straten. De **Spaanse Furie** laat de stad verwoest achter. Wanneer de pro-



De Antwerpse skyline, net voor de aanleg van de Spaanse omwalling

MIDDELEEUWEN
(850-1400)

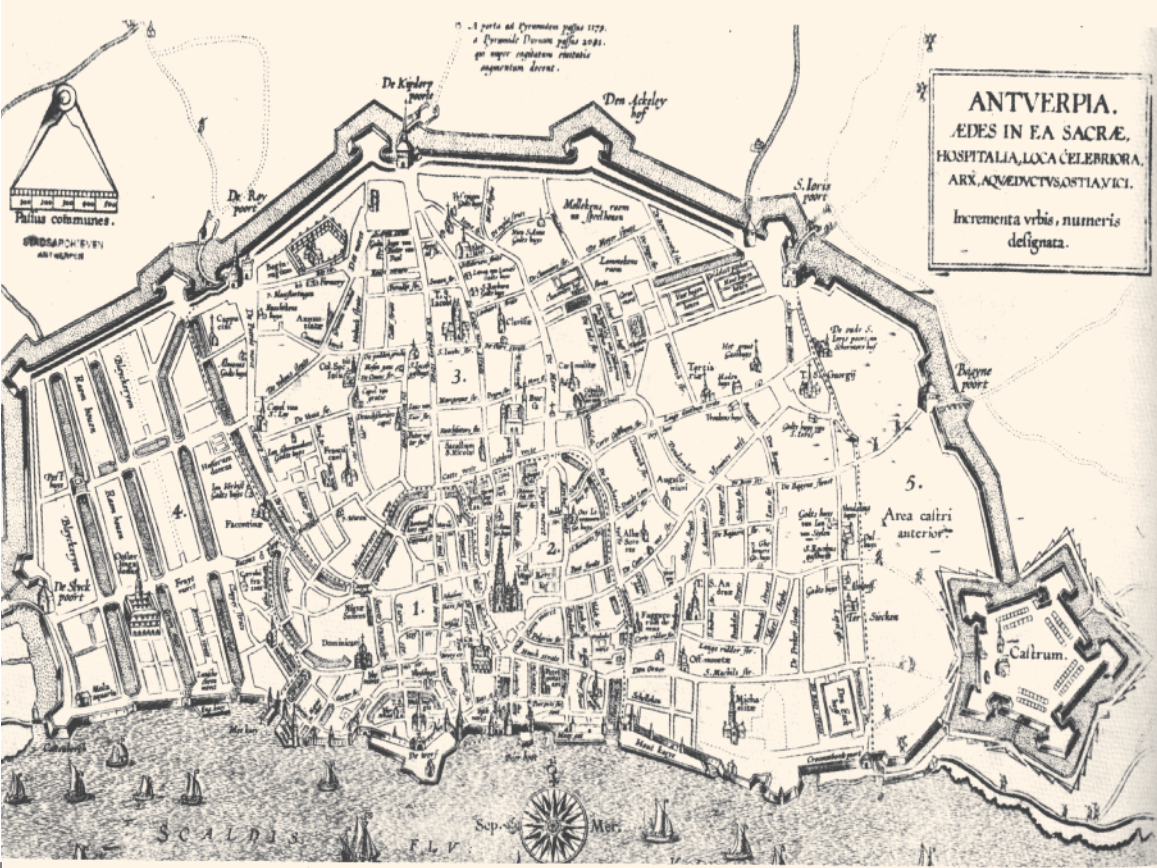
4

TUSSEN DEZE PAGINA'S KOMT
UITVOUWBARE KALK

testantse Nederlanden zich nadien van Spanje afscheuren, kiest Antwerpen voor de kant van de hervormingsgezinde rebellen. Tot spijt van wie 't benijdt. De stad wordt na een hardhandig beleg opnieuw bij het Spaanse rijk ingelijfd, terwijl de afgescheurde Nederlanden de Schelde afsluiten. Dat betekent de doodsteek voor de Antwerpse handel. De haven dommelt in en zal pas twee eeuwen later, bij een volgende 'vreemde' invasie, uit haar slaap ontwaken...

In weerwil van dit einde in mineur, sluit de Gouden Eeuw voor Antwerpen toch af met een positief bilan. In de loop van de eeuw verrijzen in de binnenstad een resem nieuwe kerken, de Beurs ¹⁰, het nieuwe stadhuis (qua sensatie-waarde in die dagen vergelijkbaar met de bouw van het huidige Justitiepaleis) ¹¹, het Hessenhuis ¹² en het reusachtige Hanzahuis (waar nu het MAS gebouwd wordt) ¹³.

Stadsplan van C. Scribani s.j. uit 1610



3. NAPOLEON: OORLOGSBODEMS AAN DE 'PROMENADE DES ANVERSOIS'

Tegen het einde van de 18^{de} eeuw komt er opnieuw beweging aan de waterkant. De komst van Napoleon en zijn Franse troepen schudt de ingedommelde Scheldestad wakker. *L'empereur* koestert immers ambitieuze plannen voor de Antwerpse haven. Hij wil er niet minder dan 'een pistool gericht op het hart van Engeland' van maken. De eeuwenoude handelshaven krijgt een extreme make-over en wordt omgetoverd tot een **marinebasis**. In het noorden gaat een hele wijk van de 16^{de} eeuwse Nieuwstad tegen de vlakte om plaats te maken voor het Petit Bassin (het latere Napoleondok) ¹⁴, dat later nog wordt uitgebreid met het Grand Bassin (het latere Willemdok) ¹⁵. Ter hoogte van de huidige Kloosterstraat, wordt de rede vrijgemaakt door de afbraak van de **Sint-Michielsabdij** ¹⁶. In de plaats komt er een arsenaal, met bijhorende militaire scheepswerf. En ten zuiden van de Spaanse Citadel komt er nog een tweede scheepswerf. Van de andere Franse plannen – zoals de bouw van een nieuwe stad op Linkeroever, een stadsuitbreiding naar het noorden, een nieuwe fortengordel rond Antwerpen – komt niet veel meer in huis. In 1815 vertrekt Napoleon naar Waterloo, met enkel een heenticket.

Napoleon drukt vanaf 1803 wel een blijvende stempel op de stad door de **eerste rechtstrekking van de Scheldekaaien**. Wat begint als een bescheiden uitbouw tussen Sint-Jansvliet en de Werf (het verdwenen uitsteeksel ter hoogte van het huidige Steen), groeit uiteindelijk uit tot een

grootschalige ingreep waarbij alle kaaien tussen de verschillende vlieten worden rechtgetrokken. De vlieten zelf worden allemaal overbrugd op de plek waar ze in de Schelde uitmonden. Zo ontstaat een kilometerlange rede die met bomen beplant wordt. Tijdens deze operatie worden ook de middeleeuwse en 16^{de}-eeuwse burchtversterkingen langs de Schelde ontmanteld. De bourgeoisie maakt voor haar flaneertochtjes dankbaar gebruik van deze nieuwe 'promenade des Anversois'. De havenkaaien krijgen stilaan een spektakelwaarde...



NAPOLEON (1803)



Plattegrond van Antwerpen uit 1831, geboortekaart van België

4. DE 19^{DE} EEUW: HET BEGIN VAN DE VERVREEMDING

Vanaf het midden van de 19^{de} eeuw heeft Antwerpen zijn eigen demonen niet meer in bedwang. De stad barst overal uit haar voegen en haar structuur wordt voor het eerst sinds eeuwen grondig veranderd. Vooreerst is er de haven. In 1863, op het hoogtepunt van de industriële revolutie, wordt de Schelde na eeuwen opnieuw **tolvrij** gemaakt. Door de verregaande industrialisering van het Noord-Europese hinterland kan Antwerpen opnieuw zijn rol als draaischijf en leidende Europese wereldhaven gaan opeisen.

De nieuwe metropool werkt als een magneet op de verpauperde omgeving. De stad maakt daardoor een ware bevolkingsexplosie mee. De situatie in de middeleeuwse binnenstad wordt onhoudbaar. En in 1864 is het dan eindelijk zover: de oude Spaanse omwallingen worden gesloopt om plaats te maken voor de statige **Leienboulevard**. Twintig jaar later wordt ook de oude Citadel in het zuiden afgebroken. Deze ingrepen zijn het startschot voor een razendsnelle expansie van de stad: nieuwe havenarbeiderswijken als Stuivenberg en burgerparadijzen als Zurenborg en het Zuid schieten als paddestoelen uit de grond. De bourgeoisie trekt massaal naar het frisse groen buiten de Leien en laat de uitgeleefde binnenstad aan het werkvolk.

Maar ook op politiek en militair gebied is er van alles aan de hand. De verhoudingen tussen de Europese grootmachten in het post-Waterloo tijdperk blijven gespannen. Het nieuwe artificiële

Belgenlandje voelt zich allesbehalve veilig tussen de vijandige bureu. En daarom worden de onverwezenlijkte dromen van de verdwenen Franse bezetter in realiteit omgezet: Antwerpen wordt opnieuw uitgebouwd tot een bolwerk, met een reusachtige fortengordel, een nieuwe omwalling: de **Brialmontvesting**, (de huidige Ring) **17**, en een nieuwe citadel in het noorden (het verdwenen Noordkasteel) **18**. Antwerpen wordt daardoor het militaire hart van België, met – sorry, *Napoleon!* – de Schelde als veilige back-upmogelijkheid vanuit het bevriende Engeland, moest de Europese situatie écht te onaangenaam worden.

De nieuwe wind laat zich echter niet enkel aan wal voelen. Ook aan de waterkant gebeuren in deze periode spectaculaire dingen. Vanaf het einde van de jaren 1870 worden de Scheldekaaien voor de tweede maal heraangelegd. De vraag naar efficiëntie, schaalvergroting en modernisering brengen het stadsbestuur ertoe de kaaïen over de ganse stadslengte in één loodrechte lijn aan te leggen. De prijs die daarvoor wordt betaald is bijzonder hoog. Door deze **rechttrekking** verdwijnt bijna de volledige middeleeuwse ‘burcht’ waar Antwerpen ontstond, de Sint-Walburgiskerk en 600 huizen. Ook de beruchte Rietdijk, met zijn fabelachtige luxebordelen en danspaleizen die in heel Europa over de tong gaan, verdwijnt van de aardbodem. Enkel het **Steen**, dat nu als

DE 19^{DE} EEUW

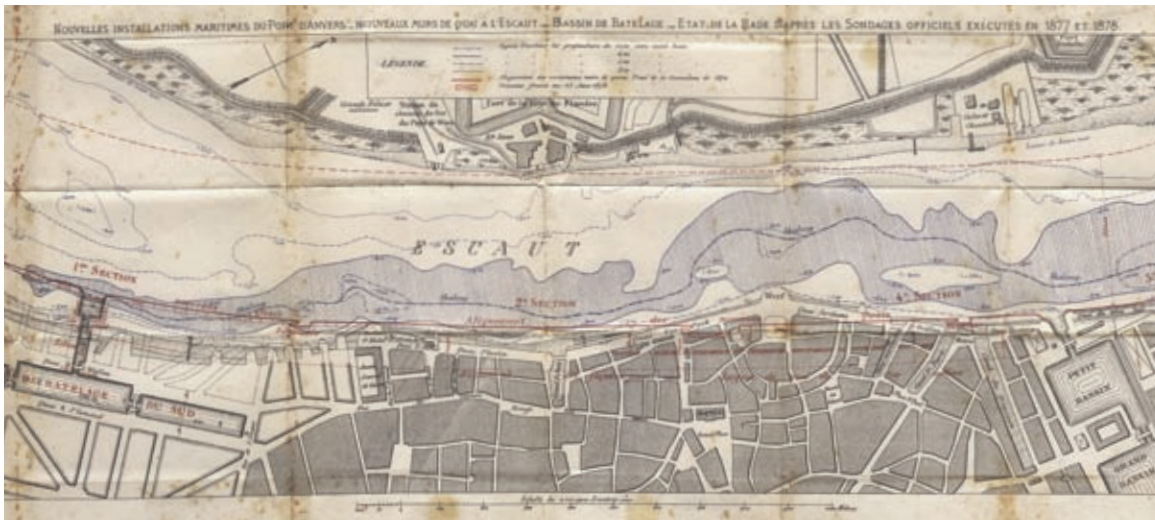
een *alien* op de Scheldekaaien eenzaam staat te wezen, blijft van deze kaalslag gespaard. Heeft het iets te maken met de ordonnantie die keizer Karel in 1549 uitvaardigde en die stipuleerde dat ‘zijn’ Steenpoort bewaard moest blijven voor het nageslacht? Het scheelde in ieder geval maar één stem in de toenmalige gemeenteraad, of het Steen was ook onder de slopershamer gevallen...

Op de rechtgetrokken kaaien wordt een brede oeverstrook over een lengte van 3,5 km ingericht als havengebied en afgesloten met een **gietijzeren hekken**. Daarmee komt er een eerste barst in het onverwoestbaar geachte huwelijk tussen stad en stroom. De Antwerpenaren geraken niet langer tot aan hun Schelde. Er worden wel twee wandelterrassen aangelegd van waarop de bevolking kan neerkijken op het laden en lossen van vrachten uit de meest exotische landen.

De chirurgische ingreep in het stadsweefsel beperkt zich niet enkel tot de waterkant. In de binnenstad worden de vier overgebleven binnenhavens langsheen de kaaien – de Brouwersvliet ¹⁹, de Sint-Pietersvliet ²⁰, de Koolvliet ²¹ en de Sint-Jansvliet ²² – gedempt of overwelfd. Voor de overbevolkte binnenstad een goede zaak: zo komt er ten minste wat adem- en lichtruimte tussen de opeengepakte bebouwingen. Als compensatie worden in het zuiden de nieuwe Zuiderdokken ²³ gegraven. Ook in het noorden wordt met de aanleg van het Kattendijk- en andere dokken koortsachtig aan de havenuitbreiding gewerkt. Rond en tussen die nieuwe dokken ontstaat er nog een nieuwe havenwijk: **het Eilandje**. Samen met de

Antwerpen in 1885, met zijn splinternieuwe rede en Eilandje





De firma Couvreur & Hersent bracht de toestand van de kaaien en de Schelde nauwkeurig in kaart, aan de vooravond van de reëlitrekking in 1880-1885

bouw van imposante pakhuizen zoals Felix (het huidige stadsarchief) ²⁴ en de (ondertussen verdwenen) Koninklijke Stapelhuizen ²⁵ zorgt die voor een laatste intense vervlechting van stad en haven. De dokwerker woont er op een paar passen van zijn werkplek, een paar straten verder woont de havenbaron vlakbij zijn goederenmagazijn.

Maar met het graven van de Royersluis ²⁶ en bijkomende dokken in het noorden, wordt de scheiding van haven en stad definitief ingezet. En ook de technologische vooruitgang zorgt onder de vorm van **treinstations** voor ingrijpende veranderingen. Er komen goederenstations in elk van de twee nieuwe havenbuurten: het Eilandje en het Zuid. Daar worden ook nog twee imposante spoorwegkathedra- len voor personenvervoer aan toegevoegd: het Zuidstation (in 1965 gesloopt, op de plaats van het Justitiepaleis) en het Centraal Station. Aan het begin van

de 20^{ste} eeuw ontstaan hierdoor nieuwe krachtlijnen in de stad: de as Centraal Station – De Keyserlei – Meir – Groenplaats, die wordt doorsneden door de as van de Leien. Het kruispunt van deze assen wordt het centrale punt van het nieuwe Antwerpen. En daarmee herhaalt zich net hetzelfde gegeven dat zich tien eeuwen eerder voordeed binnen die middeleeuwse cirkel van 2,5 ha aan de Scheldeoever. ‘Niks nieuws onder de zon’, mijmerde ooit een Romeinse wijsgeer...

Door deze nieuwe krachtlijnen begint de stad ook meer naar het oosten uit te deinen. Het zwaartepunt van haar activiteiten verplaatst zich van de Scheldeoever naar het binnenland. Terwijl de haven naar het noorden opschuift. Scheiding van tafel en bed, zullen we het maar noemen. Antwerpen is niet langer een havenstad die dagelijks haar handen vuilmaakt. Het is een moderne **handelsmetropool** geworden, met boulevards als ijkpunten. Het sporadische laden en lossen op haar kaaien – ondertussen ook een drukke boulevard – is tot een toeristische attractie verwor- den.

5. DE 20^{STE} EEUW: MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ORDENING

In de 20^{ste} eeuw zet de tendens van vervreemding zich verder: de scheiding wordt definitief. Naargelang de eeuw vordert komt er een wildgroei op gang, zowel voor stad als haven.

Voor na Wereldoorlog II, wanneer er via het Marshallplan enorme kapitalen in de wederopbouw van Europa gepompt worden, beleeft de Antwerpse haven een enorme *boom*. Reeds voor het uitbreken van de oorlog zorgde het graven van het Albertkanaal voor een verbinding met het Waalse kolenbekken. Daarna verrijst er in het noorden met Amerikaanse financiële hulp een nieuwe petroleumhaven, die het gedateerde Petroleum Zuid moet vervangen. Het meest ambitieuze project dat de Antwerpse haven naar haar huidige plaats aan de wereldtop stuwt is het **Tienjarenplan** (1956-1967). Wanneer het plan afgerond is, staat de haven klaar om haar rol als tweede belangrijkste petrochemische haven ter wereld op zich te nemen. In ruil daarvoor verdwijnen drie polderdorpen van de aardbodem.

Door het graven van steeds noordelijker gelegen sluizen en dokken, reikt de Antwerpse haven vandaag tot aan de Nederlandse grens. En haar expansiedrang lijkt niet te stuiten. Met het graven van het fel gecontesteerde Deurganckdok en de onteigeningen voor het al even controversiële Saeftingedok is de haven nu onder fel plaatselijk protest de stroom overgestoken om haar containercapaciteit te vergroten. Gezonde economische groei? Elitaire geldhonger? Tever- gaten?

stelling? Teloorgang van een gekoesterde natuur en leefwereld? Geschiedenis laat zich nooit in één oogopslag bekijken...

Feit blijft dat de haven in haar tocht naar het noorden ook een spoor van verouderde structuren en leegstaande gebouwen achter zich heeft gelaten. Zoals de **Zuiderdokken**, die in 1968 opnieuw werden gedempt, en de dokken aan het Eilandje, die na het verdwijnen van de havenactiviteiten een thuis werden voor binnenschippers en nu een totaal andere invulling krijgen bij de toekomstige herwaardering van dit gebied.

Ondertussen breekt de stad na Wereldoorlog II voor de zoveelste keer uit haar eigenhandig gebouwde voegen. Door het ontbreken van enige ruimtelijke planning van overheidswege, gebeurt dat op een bijzonder chaotische manier. De voorsteden van Antwerpen groeien naar elkaar toe en gaan met de oorspronkelijke kernstad in 1982 uiteindelijk op in één grote **stedelijke agglomeratie**: het gefusioneerde Antwerpen is geboren. De mobiel geworden stadsmens verlaat zijn stadswijk en wijkt uit naar ‘de buiten’, die in een mum van tijd volgebouwd raakt. Aan het snel groeiend auto- en vrachtverkeer wordt absolute prioriteit gegeven door het uitbouwen van een fijnmazig autowegenet. De 19^{de}-eeuwse Brialmont omwalling, die er oorspronkelijk was gekomen ter vervanging van de Spaanse vestingen, is ondertussen vervallen tot

een natuurlijke recreatiegordel rondom de stad. Deze 'groene' gordel wordt in de jaren 1960 omgebouwd tot de Ring – vandaag de drukste verkeersader van België. Vanaf de jaren 1970 laten de gevolgen van deze automobiele en vastgoedwildgroei zich overal gevoelen. Mobiliteitsproblemen en schaarser wordende natuurgebieden staan nu bovenaan alle politieke agenda's. Elke plaatselijke over-

heid tracht de meubelen te redden met wettelijk verplichte mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen. Antwerpen heeft ondertussen ook zijn eigen Mobiliteitsplan en Ruimtelijk Structuurplan. Daarmee hoopt de stad haar bereikbaarheid en leefbaarheid naar de toekomst toe te garanderen. En de kaaien maken een onverbreekelijk deel uit van dat verhaal.



DE 20^{STE} EEUW
14

HET 'KIND VAN DE REKENING' GAAT ZIJN EIGEN WEG.

Wat gebeurde er de voorbije eeuw dan met die kaaien? Die bleven verweesd achter, als het kind van de rekening. Naargelang de haven meer naar het noorden opschoof, werd het steeds stiller achter de gietijzeren hekkens en onder de hangars. Onkruid schoot op tussen de kasseien, de treinsporen verroestten. Een wachtend zeeschip kwam af en toe nog even parkeren aan één van de terrassen, maar nooit voor lang. En zeker niet om te laden of te lossen. Onder druk van het steeds toenemend autoverkeer werd de havenkade herschapen in één groot **parkeerterrein**. De boulevard langs de kaaien werd een razend drukke doorgangsweg die vrachtverkeer zo snel mogelijk tot in de haven in het noorden moest brengen. De vrachtwagens denderden op hun tocht vlotjes over de littekens van de gedichte Zuiderdokkensluis ²⁷ en de Kattendijksluis ²⁸. Om de breuk tussen stad en water definitief te onderstrepen werd in 1970 een 5,5 km lange **waterkeringsmuur** ²⁹ langs de Scheldekade gebouwd. Voordien stonden bij springtij regelmatig delen van de voormalige ruïen- en vlietenstad blank. De stad had zich volledig van het water afgesloten. En de raaklijn tussen land en water, waar het ooit allemaal begon, werd een braakland. Een onbestemde ruimte waar alles en niets mogelijk was. Een plek vlakbij de stad waar je je toch ontzettend eenzaam kan voelen.

Die verwildering bleek uiteindelijk de sterkte van de Antwerpse kaaien te zijn. In de jaren 1980 veranderde het klimaat in onze steden. De massale stadsvlucht kwam tot stilstand. Jonge mensen

zochten opnieuw de stadskern op, kochten en verbouwden verlaten industriepanden en magazijnen. En die vonden ze in overvloed en voor een peulschil langsheen de verlaten Scheldekaaien. Dat was zowat het prille begin van de **'waterfront' cultuur** aan de Schelde. Antwerpen stond hierin overigens helemaal niet alleen. Zowat in alle Europese havensteden deed zich hetzelfde fenomeen voor: een kapitaalkrachtige 'alternatieve' bevolkingsgroep ging de verlaten havenbuurten omvormen tot gegeerd vastgoed. En de overvloed aan licht en lucht vlakbij het water deed de waarde enkel nog stijgen.

De verwaarloosde kaaien gingen ondertussen stilaan fungeren als uitwaaiplaats voor de terugkerende stadsbewoners. Zij betekenen nu een rustpunt in de gejaagdheid van het dagelijkse leven. Je komt naar de kaaien om je wagen kwijt te raken, om de hond uit te laten of met je lief naar de zonsondergang te kijken. Of om te feesten, bij een van de voorstellingen van de Zomer van Antwerpen, of bij het nieuwjaarsvuurwerk. De kaaien zijn nu een plek geworden waar er plaats is voor **'underground' activiteiten**, waar mensen elkaar buiten alle officiële netwerken kunnen ontmoeten. De bescherming van een aantal hangarloodsen en de bouw van het veelbesproken café-restaurant van Bob Van Reeth als eindpunt van het Zuidterras in 1990 zijn een bevestiging van de hernieuwde interesse in dit gebied.

DE 20^{STE} EEUW
15

DE TOEKOMST BEGINT IN 2010 ...

Meer dan een eeuw na de scheiding lijkt de stad berouw te krijgen van haar breuk met het water. Logisch ook: haar verwaarloosde ‘achterkant’ is vandaag opnieuw een kapitaalkrachtige staalkaart geworden van de interessantste architecturale ontwikkelingen in België. De makers van het **Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen** besteedden dan ook heel wat aandacht aan het herstellen van de band tussen stad en water.

De Antwerpenaren moeten opnieuw toegang tot hun stroom krijgen. Maar om wat te doen? Om te wonen? Te werken? Of gewoon, om zoals nu uit te kunnen waaien in alle rust? Volgens de planners moet deze 6 km lange strook langs het historisch centrum ‘een populaire wandelzone en toeristische trekpleister van formaat’ worden. Het wordt in ieder geval een hele klus om de verschillende vereisten in één project te verenigen. De nieuwe infrastructuur moet niet alleen inspelen op het nieuwe stadsleven, het moet de stad in deze tijden van klimaatverandering ook gaan vrijwaren voor rampscenario’s. De waterkeringsmuur moet dus vervangen worden door iets dat nog meer ‘waterdicht’ is...

De heraanleg van de Scheldekaaien is voor de stadsplanners van zo’n groot belang omdat dit gebied de link vormt tussen twee andere

gebieden die in de **stadsvernieuwing** vandaag óók volop aan de orde zijn: het Zuid – en nog verder, Nieuw Zuid – en het Eilandje. De ontwikkeling van deze drie ‘recyclage’-gebieden moet de eerste stap worden van de waterstad Antwerpen in de 21^{ste} eeuw. Het hele proces werd al in 1992 op gang getrokken met het project ‘Stad aan de Stroom’, dat een reeks kunstmanifestaties koppelde aan een open stedenbouwkundige wedstrijd voor de gebieden in kwestie. De vernieuwingen op het Zuid en het Eilandje zijn ondertussen al volop aan de gang. Het is nu wachten op het kroonstuk: de ‘nieuwe kaaien’. Het Portugese landschapsbureau PROAP mag hiervoor alvast het Masterplan uittekenen. Het starten van de werken is ten vroegste in 2010 voorzien.

In afwachting sturen wij u met Kant & Wal graag nog even de ‘oude’ kaaien op, in het wilde weg. En we laten u daarbij liefst nog wat wegdromen ook. Naar onze toekomst. Naar uw verleden. Hoe ziet de verdwenen Werf er uit in uw dromen? Vindt u dat hij opnieuw een plaats moet krijgen in de nieuwe kaaien? Wilt u opnieuw langs een napoleontische boulevard flaneren? En als u voor uw lief hier op de knieën wil gaan, moet dat dan bij een meerpaal of bij een design bankje? Voorlopig kan uw toekomst nog alle kanten uit...

de kaaien in 10 verhalen



EEN KAAIWANDELING

Deze slentertocht langs de kaaien zal u vermoedelijk vaak doen wegdromen. De omgeving is er ook naar: heel wat sporen van een woelig verleden, open luchten, een lichtzoute bries en dan dat eeuwig wisselend Scheldelicht. We duiken af en toe ook wel 'ns in de drukte van een aansluitende straat of rui. Om te tonen wat er vroeger was. Of wat er nog komen gaat.

10 verhalen ...

*Wie luistert naar de stemmen die op de kaaien rondwaaien, krijgt het verhaal van alles wat een mens zoal doen kan in een mensenleven: **oorlog voeren, handel drijven, zwoegen en zweten** tot hij erbij neervalt. En ook **feesten**, natuurlijk. En **dromen en vrijen**, onder een oneindig lijkende hemel. Wanneer die mens dan ook nog wat talent heeft, **schept** hij iets schoons op deze plek. Een gedicht om stil van te worden, of een verbluffende driedubbele salto.*

*Misschien is dat de reden waarom we zo graag terug aan het water wonen. En dus wordt er volop **gebouwd**. En afgebroken, om plaats te maken voor al die nieuwe dromen. Een mens **vergeet** dan al gauw wat hij weggooit, soms zonder het zelf te beseffen, af en toe met opzet.*

*De Schelde is altijd onze rijkdom en onze zwakte geweest. Haar water is een verleiding waartegen we ons moeten **beschermen**. Maar hoe hoog of dik de muren ook zijn die we hier bouwen – vroeg of laat moet er hier iemand vertrekken. Of ontvangen worden. Want de Antwerpse Schelde nodigt altijd uit tot **reizen**. Nog steeds.*

Op uw wandeling ontmoet u, verspreid over 10 plekken, sporen van deze verhalen in tekst en beeld. U vindt op de binnenkant van de omslag een plattegrond die de locaties in kwestie aangeeft.

... één tijdslijn

Vergeet tijdens uw tocht ook niet af en toe eens tot aan de 'blauwe steen' langs de Schelde te wandelen. Want op dit 7 km lange stenen lint werden op regelmatige afstanden sleutelmomenten uit de geschiedenis aangebracht. De raaklijn tussen land en water wordt daardoor ook een raaklijn tussen verleden en heden, tussen uw eigen geschiedenis en die van de stad.

VRIJEN EN DROMEN

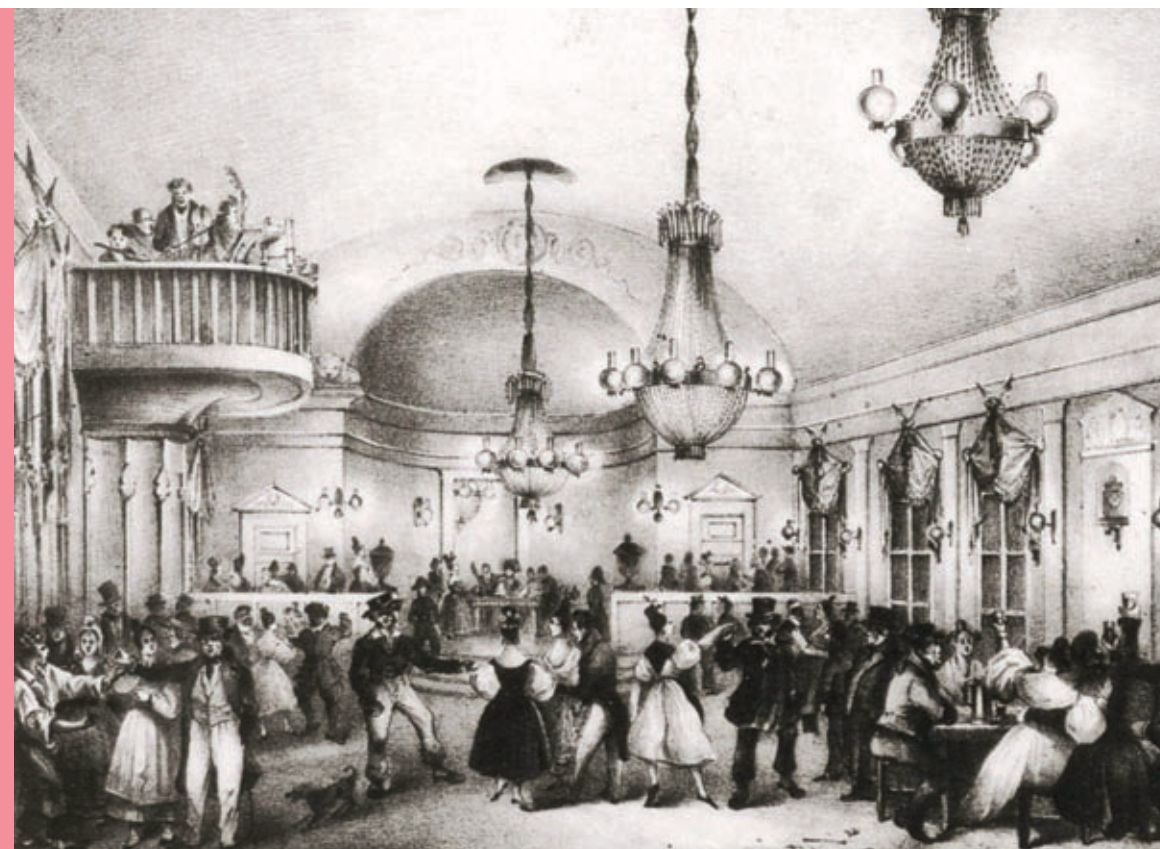
Het kon er behoorlijk heftig aan toegaan, aan de waterkant. Zolang stad en haven met elkaar vervlochten waren, zwierf er rusteloos zeevolk rond. De Kraaiwijk, een van de oudste Antwerpse volkswijken, strekte zich uit van de Suikerrui tot het noorden van de middeleeuwse stad. De buurt groeide in de 19^{de} en 20^{ste} eeuw uit tot het roemruchte **Schipperskwartier**. Matrozen kwamen er hun maandenlang opgekropte frustraties in één nacht blussen, bij adolescente buurtmeisjes of breiende grootmoeders. Voor elk wat wils. Ook voor het deftige burgervolk...

In de 19^{de} eeuw ontwikkelde de Rietdijk aan de wijkrand zich tot het Sodom en Gomorra van de Europese bourgeoisie. ‘Le tout Anvers’ kwam zich hier vermaken in **luxebordelen en danspaleizen**. Op het hoogtepunt van zijn roem reikte de naam van café-chantant/dancing ‘Rietdijk’ aan de Haringvliet (een kronkelend straatje tussen Koolvliet en Mattenstraat) zelfs tot in Parijs, waar een nieuw geopend luxebordeel de naam ‘Le Ridecq’ meekreeg.

Bij de **heraanleg van de kaaien** in 1880 werden Rietdijk en Haringvliet, samen met de rest van de middeleeuwse burcht, met de grond gelijk gemaakt. De stucco paleizen, de spiegelzalen, de kristallen luchters – alles ging in rook op. De courtisanes van de Rietdijk vertrokken naar Parijs. De breiende grootmoeders en travestieten bleven achter, in hun geopende vensters in de Burchtgracht en de Zakstraat. Tot ook zij een paar decennia geleden met de laatste matrozen verdwenen.

Wat verder, op de Noorder- en Zuiderterrassen, speelde zich rond 1900 een totaal ander ritueel af: de zondagse ‘**promenade**’. De wandelterrassen langs het water werden door de burgerij als catwalk gebruikt om hun huwbare dochters te showen. Jongemannen die ‘het’ voelden jeuken, kwamen op zon- en feestdagen naar de Schelde afgezakt om poolshoogte te nemen van wat er op dat moment zoal van moois op de huwelijksmarkt te verkrijgen was.

Vandaag wordt er eerder in ‘low key’ gevrijd aan het water. De meeste jongemannen die je hier tijdens een zomeravond op de blauwe steen ziet hebben dan ook geen half jaar op de oceanen rondgezwalpt. Er wordt samen naar de **zons- ondergang** gekeken, er wordt gedroomd over gedeelde blitzcarrières, of over een gezinnetje met 2.4 kinderen. En er wordt ook gedanst: de **tango**. Want niets waait zo verleidelijk als een zomerrok in een late Scheldebries. Misschien wordt er dan af en toe ook nog wel ‘ns gedroomd over een leven in Buenos Aires...



Gravure van het interieur van dancing Rietdijk, rond 1850



AANKOMEN EN VERTREKKEN

De Scheldekaaien zijn voor de stad lange tijd de poort geweest die toegang gaf tot de wereld. Reeds in de Middeleeuwen, toen het reizen over land de nodige gevaren met zich bracht, maakte de Schelde van Antwerpen een internationale draaischijf die in contact stond met alle belangrijke centra in Noord-Europa. Hier werd afscheid genomen en welkom geheten dat het een lieve lust was.

Het waren natuurlijk niet altijd welkome gasten die aan wal kwamen. Zoals de **Noormannen**, die rond de 9^{de} eeuw hun snekken de zompige oever optrokken en korte metten maakten met het gehucht dat ze hier op een heuvelrug vonden.

Maar er waren natuurlijk ook memorabele hoogtepunten. Zoals de plechtige intrede van de kleine Corsicaan uit Ajaccio, die de kaart van Europa in de 19^{de} eeuw grondig hertekende. **Napoleon** koos er bewust voor de havenstad waarvoor hij zo'n ambitieuze plannen koesterde langs het water binnen te komen. Een schilderij dat de plechtigheid vastlegde toont de keizer met zijn gemalin Josephine de Beauharnais, op het moment dat de bark gaat aanleggen aan de Werf vlakbij het huidige Steen. In de poort staat de Antwerpse *fine fleur* Napoleon op te wachten, klaar om hem de sleutels van de stad te overhandigen.

Een andere 'blijde intrede' die in het Antwerpse collectieve geheugen gebrand zit, is die van de aanstaande bruid van kroonprins Leopold, prinses **Astrid van Zweden**, in het jaar 1926. De onstuimigheid waarmee de twee geliefden elkaar op de loopbrug om de hals vlogen, tegen alle protocolregels in, legde meteen de basis voor de populariteit die Astrid blijvend bij het Belgische volk zou genieten.

Wie 'aankomst' zegt, denkt natuurlijk ook 'afschied'. Op het einde van de 19^{de} en in het begin van de 20^{ste} eeuw was Antwerpen de uitvalsbasis voor de massa's **landverhuizers** die een verpauperde, onherbergzame Oude Wereld ontvluchtten, op zoek naar een menswaardiger bestaan. Tussen 1873 en 1935 verscheepte de rederij Red Star Line met haar vaste lijndienst Antwerpen-New York niet minder dan drie miljoen migranten naar Amerika en Canada. Onder hen vele moegetergde joden, die voor de pogroms in Oost-Europa op de vlucht sloegen.

Binnenkort worden de oude magazijnen van de **Red Star Line** op de Rijnkaai omgebouwd tot een herinneringsplaats en museum om de gedachtenis en het nalatenschap van die miljoenen asielzoekers levendig te houden. Daarbij zal een nauwe



De aankomst van Napoleon in Antwerpen in 1803. Een schilderij van M.I. van Brée.

samenwerking worden aangegaan met het Ellis Island Museum in New York, de plek 'aan de overkant' waar de landverhuizers voor hun nieuw avontuur aan land gingen.

Het pijnlijkste afscheid in de geschiedenis van de stad was wellicht dat van de **haven** zelf. Vanaf het einde van de 19^{de} eeuw begon zij zich geleidelijk aan los te maken van de stad. Door haar niet te stillen expansiehonger dreef de haven steeds meer noordwaarts. En vóór de Antwerpenaren het goed en wel beseften, was ze helemaal uit het stadsbeeld verdwenen en lagen de kaaien er eenzaam en verwilderd bij...

Vandaag tracht de stad het stilgevallen scheepsverkeer langs de kaaien nieuw leven in te blazen. Daarvoor werd in 2003 een glazen **cruiseterminal** gebouwd onder de daken van de beschermde hangars langs het Zuiderterras, ondermeer voor Amerikaanse toeristen die hier hun Europese roots komen opzoeken. Sinds de aanslagen van 11 september zijn de Amerikanen hun reisgewoonten echter gaan wijzigen. Zodat de Stad de terminal nu ook heeft opengesteld voor allerhande evenementen. De blauwe neonnaam 'Antwerpen' boven de balustrade van het wandel terras licht nu vaak 's nachts op als een eenzame baken in het niets.



1926: kroonprins Leopold begroet zijn bruid op de loopbrug van de Fylgia.



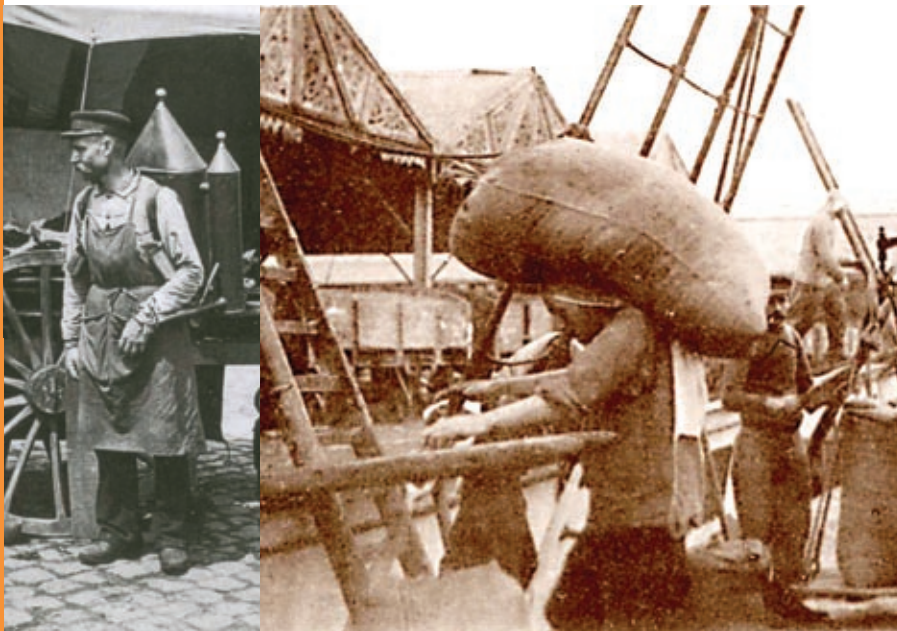
ZWOEGEN EN ZWETEN

Werken op de Scheldekade was echt geen werk voor doetjes. De wereld van de haven is er altijd een geweest van krachtpatsers. In de Middeleeuwen stond hier aan het kranenhoofd een reusachtige hefkraan die via een tredmolen door **'kraankinderen'** werd aangedreven.

Het kranenhoofd is ondertussen door de rechtekking van de kaaïen verdwenen. Maar de kranen staan nog steeds in slagorde opgesteld langs de blauwe steen – ook al zijn het nu museumstukken geworden, in het bezit van het MAS (Museum aan de Stroom). Het MAS is binnenkort trouwens van plan deze elf parels van industrieel erfgoed uit de vroege 20^{ste} eeuw te restaureren.

Buiten het 'aparte ras' van vissers, schippers en ander zeevolk, die oorspronkelijk vooral in het noorden van de stad hun vaste stek hadden, werden de kaden eeuwenlang bevolkt door een legertje van havenarbeiders en scheepsherstellers, die in de stegen en beluiken van de aanpalende volksbuurten (het Schipperskwartier en Sint-Andries) woonden, vlakbij hun werkstek. Nadat Napoleon in het begin van de 19^{de} eeuw zijn 'grand' en 'petit bassin' (het Bonaparte- en Willemdok) had laten graven, bedachten de Antwerpenaren hun havenarbeiders met een nieuwe naam, die nog lang zou beklijven: **'die van den basseng'**.

Kokoswaterleerder, anno 1900.



Hoewel de havenarbeider onmogelijk onder één beroepsnoemer terug te brengen is, blijven vooral de **builendragers** en dokwerkers tot de verbeelding spreken. Van die eerste staat er een heroïsch bronzen exemplaar van de hand van Constant Meunier naast het stadhuis, aan de Suikerrui.

De **dokwerkers** zijn nog steeds een hechte professionele groep van dagloners, die hun uitstervend werksysteem van dagelijkse aanwervingen in 'het kot' op het Eilandje met hand en tand blijven verdedigen. Velen noemen zo'n systeem 'niet meer van deze tijd' en 'mensonwaardig'. Feit blijft dat het de arbeiders ook een aanzienlijk gevoel van vrijheid geeft. Dokwerkers die vroeger geen zin hadden om op een bepaalde dag te werken, zorgden er gewoon voor dat ze uit het blikveld bleven van de wervende 'foremannen' (ploegbazen) en hingen dan voor de rest van de dag rond op 'de luïen hoek', aan de rand van het Van Schoonbekeplein.

Rond die kern van gespierd mansvolk, die tot halweg de 20^{ste} eeuw langsheen de 7 km lange kade zwoegden en zweetten, wemelde het van kleine **neringdoeners**, zoals jenever-, garnaal- en fruitverkoopsters, water- en kokosleiders, die dagelijks trachtten een graantje mee te pikken van de koortsachtige activiteit rond de gemeerde schepen. Voeg daar ook nog het gebries en gehinnik aan toe van de **natiepaarden**, die tot in de jaren 1950 ingezet werden voor het trekken van de natiewagens, en je krijgt een hallucinant beeld van de kaaïen dat niet meer van deze wereld lijkt.

Vandaag moet je aardig zoeken naar werkend volk op de kaaistrook. Op de **kelners** van een paar café-restaurants en een enkele parkingwachter na, vind je hier overdag vooral toeristen, op zoek naar een parkeerplaatsje. De kostverdieners hebben nu allemaal een keurig hemd of pak aangetrokken en maken in hun waterfront kantoren aan de overkant van de baan nog zelden hun handen vuil...

Middeleeuwse kraankinderen aan het werk op het Kranenhoofd





BESCHERMEN, OF BELEMMEREN?

Voor een havenstad als Antwerpen is het Scheldewater altijd tegelijkertijd een vloek en een zegen geweest. Het is door de nabijheid van de rivier dat deze stad tot bloei gekomen is. Maar die toegankelijkheid had ook haar nadelen. Getuige de Noormannen die in de vroege Middeleeuwen met hun schepen deze regio onveilig maakten. Vandaar dat de stad zich reeds vanaf haar beginjaren omringde met allerlei **beschermende structuren**: de aarden omwalling met burchtgracht uit de 10^{de} eeuw (die de archeologen onlangs hebben blootgelegd), de stenen burchtmuur uit de 12^{de} eeuw (die niet alleen een beschermende functie had, maar evengoed een statussymbool was dat naar de pas verkregen stadsrechten verwees), de Spaanse omwalling uit de 16^{de} eeuw (de huidige Leien) en de 19^{de} eeuwse Brialmonvesting (de huidige Ring).

Voor elk levend organisme kan een bescherming zich op een bepaald ogenblik ook tegen de beschermde gaan keren. Wanneer het beschermend omhulsel niet met het kwetsbare wezen meegroeit, gaat wat oorspronkelijk voor veiligheid zorgde uiteindelijk een hinderlijk **keurslijf** worden. Zo ook voor Antwerpen. De stadsomwallingen, die oorspronkelijk voor de veiligheid van de burgers moesten zorgen, betekenden in de 19^{de} eeuw een aanzienlijke belemmering voor de broodnodige expansie van de overbevolkte binnenstad.

Op de kaaien werd bij de groot-schalige heraanleg in de jaren 1880 een puntig **gietijzeren hek** aangebracht over heel de lengte van de nieuwe rede. Een begrijpelijke beveiligingsmaatregel, ter bescherming van de onschatbare fortuinen die onder de open hangars opgestapeld lagen. Maar daarmee waren de Antwerpenaren ook de toegang tot hun rivieroever kwijt...



Een discussiepunt dat definitief tot het verleden behoort? Had u maar gedacht. Vandaag is de stad opnieuw omsingeld door een erg dominante barrière: de Ring. Hoe we met die barrière in de toekomst dienen om te gaan, staat nog ter discussie. In ieder geval breken de opstellers van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen alvast een lans voor het behoud van een 'open' stedelijke structuur, als garantie voor een gezonde groei van het Antwerpen van de toekomst. Het debat rond een 'open' versus 'gesloten' stad is dus nog steeds actueel...

Antwerpen diende niet enkel beschermd te worden tegen allerlei 'kwaad volk'. Ook de natuurelementen spannen samen tegen de stad. Zo zorgden de getijden van de Schelde tot voor kort voor heel wat waterellende. Die recente overlast hebben we grotendeels aan onszelf te danken. Door de glooiende rivieroeveren en de dooradering van het land met allerlei kanaliserende waterloopjes hadden de middeleeuwse Antwerpenaren veel minder last van overstromingsgevaar. De verdieping van de rivierbedding, het afgraven van de oevers en het blokkeren van allerlei afwateringswegen leidden tot een steeds groter wordend getijdenverschil op de Schelde. Met als gevolg dat er in de jaren 1970 een **waterkeringsmuur** diende gebouwd te worden om de binnenstad te beschermen tegen overstromingen. Deze zoveelste barrière tussen stad en rivier wordt grondig herbekeken in de plannen voor de toekomstige heraanleg van de kaaien.

De overstroming van de binnenstad in maart 1906.





VERGETEN

De stad heeft een geheugen. En net als bij de meesten van ons is dat een **selectief geheugen**. Sommige gebeurtenissen uit het verleden blijven ons eeuwenlang bij en nemen soms mythische proporties aan. Zoals het verhaal van Brabo en Antigoon. Of de terreur die de Antwerpenaren ondergingen tijdens de Spaanse Furie. Andere feiten blijken dan weer te vervagen in de mist der jaren, tot niemand er zich nog wat bij kan voorstellen.

Wanneer de stad eigenhandig in haar eigen weefsel snijdt, laat dat een fantoompijn achter die slechts aan de hand van schaarse getuigenissen of vergeelde documenten kan geduid worden...

Wie nu op een bankje op het Steenplein zit, kan zich bijvoorbeeld moeilijk inbeelden dat hier anderhalve eeuw geleden een lawaaierige vismarkt lag, midden in een armtierige volkswijk. Samen met de Werf – de landtong die in de Schelde vooruitstak – verdween tijdens de tweede rechttrekking van de kaaien in de jaren 1880 de middeleeuwse **'oerstad'** van waaruit het latere Antwerpen groeide. De Werfpoort, de romaanse Sint-Walburgiskerk, het Burchtplein, de vismarkt, het allereerste Antwerpse gerechtsgebouw de Vierschaer, de Mattenstraat... Alles bij elkaar verdwenen zo'n 600 huizen voor deze make-over. Ten dienste van de vooruitgang. Gelukkig sloegen een aantal Antwerpenaren toen alarm en registreerden ze alles wat onder de slopershamer ging. Zodat we ons vandaag nog een beeld kunnen vormen van de verdwenen wereld aan de Scheldeoever.

De vier binnenhavens – Sint-Jansvliet, Koolvliet, Sint-Pietersvliet en Brouwersvliet – verdwenen eveneens onder de grond tijdens diezelfde rechttrekking. De oude **ruien en vlieten** in de binnenstad werden overal gedicht of overweld, zodat de stad zich niet langer in haar water kon spiegelen. Ter compensatie werden in het zuiden van de stad de nieuwe Zuiderdokken gegraven, die een goede halve eeuw later opnieuw dichtgegooid werden. De inham in de kademuren ter hoogte van het huidige Hof van Beroep is de enige overblijvende getuige van deze grote binnenhaven, die in 1968 verdween.

Het Burchtplein verdween tijdens de rechttrekking in 1880



De Sint-Michielsabdij rond 1750. Dit anonieme schilderij hangt in de abdij van Averbode.

Een paar jaren geleden werd met de opening van het Ruienhuis het ondergrondse systeem van ruien en vlieten opengesteld voor bezoekers. Een tocht doorheen dat verborgen waternetwerk is als een afdaling in het eigen onderbewuste, waarbij de bezoeker plots weer geconfronteerd wordt met het verdrongen verleden van de stad.

Eerder in de 19^{de} eeuw had de reusachtige **Sint-Michielsabdij** (ter hoogte van de huidige Kloosterstraat) ook al plaats moeten ruimen voor de napoleontische scheepswerven en arsenaal. Van wierook naar kruitdamp naar ... niets. Vandaag herinnert niets op de Michielskaai nog aan al deze dramatische transformaties.

Verder naar het noorden verwijzen enkel de gebeitelde romeinse reuzencijfers in de terugwijkende kademuren nog naar de **Bonapartesluis** die hier in de jaren 1970 gedicht werd omwille van het immer aanzwellende autoverkeer. Ook de **Kattendijk-sluis** aan het Eilandje verging hetzelfde lot.

Terugkijkend op al deze veranderingen, beseft men gaandeweg dat de moderne stad gedurende eeuwen haar best heeft gedaan om haar band met het water te verbreken en de plek van haar ontstaan de rug toe te keren. Een blik over de spookachtige hangars en lege kaaien volstaat om dat te bevestigen. Maar nu de scheiding tussen stad en water een feit is, steekt ook een gevoel van gemis en een verlangen naar **hereniging** weer de kop op. Voor de eeuwenoude stegen rond het Steen komt dat verlangen onherroepelijk te laat. Voor de stadsbewoners van morgen is er hoop.



BOUWEN

Aan de Scheldeoever wordt niet enkel met mortel en beton gebouwd. De stad bouwt er ook aan een **imago**. Zoals met haar middeleeuwse stadsmuur, die evengoed een representatief als een militair karakter had. Of met de 19^{de}-eeuwse façades in allerhande neo-stijlen, die verwezen naar de tijd dat Antwerpen een handelscentrum van wereldformaat was. Het mooiste voorbeeld van die flamboyante symbool-architectuur staat op de hoek van de Jordaenskaai en de Suikerrui, waar het **Hanzehuis** wordt versierd door reusachtige vrouwenfiguren van de hand van Jef Lambeaux. Zij verwijzen naar de Elbe, voortbrengster van de haven van Hamburg, en de Weser, die de haven van Bremen baarde.

De opmerkelijkste bouwsels in het kaaigebied hebben uiteraard met de – ondertussen verdwenen – haven te maken: de open **hangars** die verspreid staan langs de ‘blauwe steen’ en het **Noorder- en Zuiderterras** die werden gebouwd tijdens de rechte trekking van de kaaien. Koning Leopold II ging zijn Antwerpse bourgeoisie voor en knipte ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling van 1885 het ceremoniële lintje van de wandelterrassen door. Vanaf dan konden de Antwerpenaren neerkijken op het laden en lossen van de schepen. Net zoals de Genuezen, die de inspiratie vormden voor de aanleg van dit bouwwerk.

De verschuiving van de haven naar het noorden tijdens de 20^{ste} eeuw liet zich ook voelen in de huizenrij die de kaaiboulevard afzoomde. De façades van de internationale scheepsagenturen en havennaties uit de vorige eeuw verkommerden terwijl het grote geld elders in de stad besteed werd. Na Wereldoorlog II ging het verder bergaf met de behuizing langsheen de kaaien. Tot in de jaren 1980 een kentering in de stadsvlucht optrad. Het voormalige pakhuis ‘**Entrepôt du Congo**’ aan de Sint-Jansvliet was het eerste oude handelspand dat werd omgevormd tot een serie lofts. Dat was meteen ook het startschot voor de herontwikkeling van de kaaien, waarbij heel wat industrieel vastgoed een nieuwe ‘witte boord’ bestemming kreeg.

Vandaag is de architectuur van de kaaien een interessante weerspiegeling geworden van de verschillende manieren waarop de stad zichzelf de laatste tijd bekeek en bekijkt. Van de statige neo-gotische, -renaissance en -classicistische handelsfaçades langs de noorderhelft, via vervallen, leegstaande 20^{ste}-eeuwse kneuterpanden, tot de post- en neomodernistische residenties naar het zuiden toe, die nostalgische stijlreferenties opnieuw combineren met een assertief vertrouwen in de toekomst. Ontwerpen van Jo Crepain, Boud Rombouts, Marco Bollen, Christine Conix,



Het MAS verrijst op de plaats waar vroeger het 16^{de}-eeuwse Hansahuis stond.

Bob Van Reeth, W.J. Neutelings – de Antwerpse waterfront laat zich lezen als een ‘Wie is wie?’ van de moderne architectuur.

De cultuur heeft tussen al dat nieuwe vastgoedgeweld ook zijn stek aan het water gevonden, met het **MUHKA** (1987), een verre droom van burgemeester Lode Craeybeckx, als lichtend voorbeeld. Het ‘zuidse’ museum voor hedendaagse kunst krijgt nu in het noorden een tegenhanger door de bouw van het **MAS** (opening in 2010), tussen het Bonaparte- en Willemdok.

Ironisch detail: de unieke atmosfeer van de kaaien wordt grotendeels bepaald door het weidse uitzicht over de schaars bebouwde **Linkeroever**, die niettegenstaande zijn hoogbouw toch een merkwaardig idyllische uitstraling blijft behouden. Linkeroever is voor Antwerpen altijd een beetje ‘vreemd land’ gebleven. Ondanks Napoleon, die droomde van een ‘nouvelle ville’ aan de overkant. Ondanks de talloze ontwerpen voor een Scheldebrug. Ondanks de internationale bouwwedstrijd die ontwikkelingsmaatschappij IMALSO in 1929 tevergeefs uitschreef. Ondanks de dromen en plannen van mensen als Henry Van de Velde, Léon Stynen en Le Corbusier. Ondanks de bouw van de Waasland- en voetgangerstunnel in 1933. Misschien komt daar nu wel verandering in, door de realisatie van het grootschalige ontwikkelingsproject Regatta aan het Galgenweel?

Wat er ook van zij, binnenkort wordt hier aan Rechteroever opnieuw gebouwd, naar plannen van het Portugese bureau **PROAP**. En de kaaien zullen daarmee hun derde transformatie ondergaan. Van verlaten havengebied tot recreatieplek.



Huis Van Roosmalen van Bob Van Reeth.



HANDEL DRIJVEN

Van vissershaventje tot mondiale containerhub en petrochemisch brandpunt. Hoe is het ooit zover kunnen komen? Waar is de vis nu heen? Waar zijn de containers en de petroleum? Het antwoord licht 's nachts op in de reusachtige fakkeltourtsen die de hemel boven Linkeroever oranje kleuren...

Oorspronkelijk hadden de Antwerpenaren het nogal op **vis** begrepen. Getuige de gedempte Haringvliet, waar de vismanden in de Middeleeuwen aan wal gingen, de mosselschuiten die tot de rechtekking van de kaaien in de Sint-Jansvliet aanmeerden, de verdwenen Palingbrug en Vismarkt, die na de rechtekking in 1880 naar de – ondertussen eveneens verdwenen – Vismijn op het Zuid verhuisde. Maar het zou uiteindelijk resoluut anders lopen...

Na de opheffing van de **Scheldetol** in 1863 – bijna drie eeuwen na het sluiten van de rivier wegens de afscheuring van de noordelijke Nederlanden – barst de Antwerpse haven uit haar oude cocon en vervoegt ze opnieuw het selecte clubje van maritieme wereldleiders. En dat heeft ze heus niet alleen aan haar ‘scheepjes op de Schelde’ te danken...

Een haven en schepen zijn één ding; de bedrijven en organisaties die de handelsbedrijvigheid aan wal uitmaken zijn nog iets helemaal anders. Het waterverkeer op de Schelde bracht in Antwerpen een microkosmos tot leven die met zijn tentakels tot diep in het hinterland reikt. Vooreerst waren er de **reders en expediteurs**. Maar dan kwamen er ook **stouwermaatschappijen en naties**. De eersten zorgen voor het laden en lossen van de schepen, de laatsten nemen het verder behandelen en vervoer van de geloste goederen voor hun rekening. Aan de namen van de naties kon men oorspronkelijk allerlei vitale informatie aflezen. Zoals de herkomst van de schepen die door de maatschappij bediend werden (bv. de Riganatie, Hesse-natie), de producten die verwerkt werden (Katoennatie, Tabaknatie, Wijnnatie) of de manier waarop die producten verwerkt werden (Buildragnatie).

De verwerking van de scheepsladingen zorgde oorspronkelijk voor een drukte van jewelste langs de blauwe steen en onder de hangars. Om maar één voorbeeld te noemen: in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw meerden de schepen die een verbinding vormden met de nieuwe Belgische kolonie aan ter hoogte van de Sint-Jansvliet. De aankomst van de passagiers van de Leopoldville, Albertville en Stanleyville zorgde telkens weer voor een volkstoeloop, wuivende zakdoeken en weggepinkte

tranen. Terwijl de stouwers de ene slagtang na de andere uit het ruim van de **Congoboot** te voorschijn haalden, op natiewagens laadden en vervolgens hun paarden naar de overkant van de kaai stuurden, waar alles in de Entrepot du Congo opgeslagen werd.

Gaandeweg verwierf de haven een leiderspositie op het vlak van **petrochemie en containervervoer**. Ze geniet bovendien ook nu nog een uitstekende reputatie op het gebied van laden en lossen van **stukgoederen**. En dat heeft alles met het werktempo van de Antwerpse dokwerkers te maken, die er hun eigen tewerkstellings-systeem van dagloondienst op nahouden. Maar die dokwerkers vind je niet langer onder de hangardaken op de kaaien. En ook de kantoren van de reders en naties zijn over de stad en het nieuwe havengebied uitgezwermd.

Een natiewagen met kostbare lading voor het Entrepot du Congo.





FEESTEN

Aanleidingen om een feestje te bouwen heeft het de Antwerpenaren nooit ontbroken. Al in 1520 maakte Albrecht Dürer tijdens zijn reis doorheen Europa een tekening van dansend volk op een van de Scheldekaden. Of het om een realistisch tafereel ging, laten we hier in het midden. Feit blijft dat er altijd wel ergens een reden was – of is – om de doedelzak of de draaitafels boven te halen.

Veel van die feestelijkheden hadden in het verleden een link met de stroom. Zoals de plechtige inhuldiging van de **nieuwe kaaïen** in 1885. Of de herdenkingsfeesten voor de vrijmaking van de Schelde in 1895, toen er een tijdelijke pontonbrug over de Schelde werd aangelegd.

In 1930 verbaasde schepen van de haven Frans Van Cauwelaert vriend en vijand met een megalomane **lichtstoet** op de Schelde. Architect Jos Smolderen ontwierp een reeks reusachtige mythologische zeedieren, die in elkaar getimmerd werden door de Technische dienst van de haven. Het resultaat was een indrukwekkend poëtisch spektakel, meer dan een halve eeuw vóór de feestelijkheden van de Antwerpen 1993.



In 1933 werd het hele feest nog eens overgedaan, naar aanleiding van de opening van **de Schelde-tunnels**. De koninklijke familie werd erbij gehaald om lintjes door te knippen en speeches te houden. Er werd speciaal een lied voor de heuglijke gebeurtenis gecomponeerd: de Scheldegroet. Duizenden Antwerpse schoolmeisjes marcheerden bij de opening van de Waaslandtunnel luidkeels zingend de tunnel in, net zoals in het sprookje van de rattenvanger van Hamelen. Bij vele oudere Sinjoren zit de Scheldegroet tot vandaag nog onuitwisbaar in het geheugen gegrift...

Maar het is vooral sinds de haven naar het noorden is uitgeweken en de kaaïen een braakliggend terrein werden, dat de feestkoorts aan de Scheldeboord is aangewakkerd. Heel wat stadsbewoners komen nu op zwoele zomeravonden met een paar flessen wijn of een geïmproviseerde barbecue hierheen. Er valt ook altijd wel wat te beleven. Het zomerfestival **'Zomer van Antwerpen'**, bijvoorbeeld, strijkt hier jaarlijks neer met heerlijke circusacts of een geïmproviseerde openluchtcinema onder de hangardaken. Vaak wordt er ook gewoon een tribune geïnstalleerd vanwaar de Antwerpenaren de zonsondergang over hun Schelde kunnen gadeslaan...

Het startschot voor échte grootschalige festiviteiten werd gegeven tijdens **Antwerpen 93**, toen Antwerpen voor een jaar Culturele hoofdstad van Europa was. Meer dan 2 miljoen bezoekers kwamen toen naar de kaaïen afgezakt om zich te vergapen aan de elegante zeilschepen van Eurosail.

Ook tijdens de winter kan de ambiance hier niet stuk. Vooreerst is er de plechtstatige aankomst van **Sinterklaas**, die vanover het water vanuit Spanje komt aangevaren. En in de nacht tussen Oud en Nieuw is het koppen lopen op de wandelterrassen en kaaïen voor het nieuwjaarsvuurwerk, dat de stad van hieruit met veel 'oohs' en 'aahs' in ontvangst komt nemen.



VECHTEN

Waar het goed gaat, kan het ook altijd mislopen. Uit de middeleeuwse **kroniek van Fulda** weten we dat er al heibel was aan de Schelde in het jaar 836, toen de Noormannen hier aan land kwamen, de slaperige oevernederzetting overvielen en nadien verdertrokken naar Lier en Mechelen. Een wapenfeit dat de voorbije eeuwen tijdens de talrijke historische optochten in de stad met wisselende overtuigingskracht werd geïllustreerd door vervaarlijk kijkende en besnorde figuranten op paarden.

In de Middeleeuwen was de Schelde de demarcatielijn tussen Frankrijk en het Heilig Roomse Rijk. Antwerpen behoorde toen tot het **hertogdom Brabant**, de linkeroever tot het graafschap Vlaanderen. Als één van de grensposten langs die lijn werd Antwerpen versterkt tot een burcht. Alles wat van de overkant kwam werd met een scheef oog bekeken. Vandaar misschien de blijvende reserve van de Antwerpenaren tegenover 'die van over 't water'?

In de 16^{de} eeuw, periode van hevige sociale en religieuze onrust, gingen de poppen pas écht aan het dansen. Toen de slechtbetaalde garnizoensoldaten van de Spaanse koning in 1576 aan het muiten sloegen en plunderend door de straten van het rijke Antwerpen trokken, lieten ze een spoor van vernieling achter. Hoe erg de schade van deze rooftocht – die de geschiedenis inging als de **Spaanse Furie** – werkelijk was, is onduidelijk. Ooggetuigen spraken over 7.000 doden, waaronder ook een aantal Antwerpse schepenen. In ieder geval koos de getraumatiseerde stad nadien de kant van de protestantse noordelijke provincies, die zich van het katholieke Spaanse rijk afscheurden. Geen al te wijze keuze, bleek naderhand. Want Filips II stuurde zijn veldheer Alexander Farnese hierheen om orde op zaken te stellen. Hetgeen die ook prompt deed, door het omsingelen van het rebelse Antwerpen. Het afsluiten van de Schelde door een scheepsblokkade betekende de doodsteek voor de opstandelingen. Terwijl de Noordelijke Nederlanden een eigen koers gingen varen, werd Antwerpen opnieuw bij het Spaanse rijk gevoegd...

Heel wat dichterbij ons liggen de herinneringen aan de **Wereldoorlogen I en II** in de voorbije eeuw. Zo was er de troosteloze aanblik van de kaaïen op 7 oktober 1914, nadat het Belgische leger in allerijl de aftocht naar Oostende had geblazen en de stad aan de oprukkende Duitse kolonnes had overgelaten. Van Wereldoorlog II herinneren de Antwerpenaren zich vooral de aanvallen van de 'vliegende bommen' – met als trieste hoogtepunt het bombardement van de eivolle cinema Rex, dat voor honderden dodelijke slachtoffers zorgde.

1914: een Antwerpse burger blijft verveest achter op het Steenplein na de aftocht van het Belgische leger.



De enige getuigenissen van echte vijandelijkheden vind je op de kaaïen in de vorm van ... atoomschuilmunkers. Na Wereldoorlog II raakte Europa in de ban van de **Koude Oorlog** die door de toenmalige wereldmachten – VSA en de Sovjetunie – met veel verbaal geweld werd uitgevochten. De Europeanen werden zowat als onderpand gegijzeld in dit conflict. En zo komt het dat er voor een strategische plek als de haven van Antwerpen **99 atoomvrije schuilmunkers** werden gebouwd in 1955. De bunkers staan nog steeds als een bizarre verzameling buitenaardse bezoekers verspreid langs de kaaïen en op strategische punten in de oude haven. Het was de bedoeling dat zij cruciaal havenpersoneel zoals sluiswachters, dokwerkers en scheepsherstellers operationeel zouden houden bij een aanval. Tijdens Antwerpen 93 werden de betonnen constructies nog éénmaal ingeschakeld in een kunstproject en kregen ze alle kleuren van de regenboog. Maar nadien gingen de gepantserde deuren voorgoed dicht.

Vechten gebeurde helaas niet enkel tegen vreemde mogendheden. De ontvoogding van de Vlaamse arbeider – en van de Antwerpse dokwerker in het bijzonder – op het einde van de 19^{de} en het begin van de 20^{ste} eeuw verliep evenmin zonder slag of stoot. De kaaïen waren dan ook regelmatig het toneel van krachtmetingen tussen rebellerende dokwerkers en ordediensten, zoals tijdens de **havenstakingen** in 1907 en 1936. Bedenkkelijk detail: om de havenstaking in 1907 te breken, riepen de Antwerpse havenbonzen de hulp in van hun Engelse collega's. Die stuurden 950 werkwillige arbeiders naar België die onder politiebescherming het werk van hun stakende Vlaamse collega's overnamen. Hetgeen hen het koosnaampje 'Engelse ratten' opleverde ...

Engelse 'ratten' worden door de Shipping Federation aangevoerd om de dokwerkersstaking van 1907 te breken.



Engelse ratten
red per sleep
hun logement
Cambroman.

Fig. Wwe Versichert
Schoelstraat, 2, Antw.

SCHOONHEID SCHEPPEN

Ligt het aan het licht over het water? Aan het volk dat je er ontmoet? Of is het omdat de oude ziel van de stad hier nog altijd rondzwervt? In ieder geval lijkt deze plek al van in de vroegste tijden kunstenaars aan te trekken. Getuige de ontelbare **tekeningen, gravures, schilderijen, foto-opnamen** van de Scheldekade die ze in al die eeuwen achterlieten. En dan hebben we het nog niet over de poëzie en muziek. In het immer veranderende silhouet dat doorheen dit chaotische oeuvre naar voren komt toont de stad zich als een ijdel, zelfbewust wezen dat zichzelf telkens weer vernieuwt.

Kunstenaars werden niet enkel door de Antwerpse rede en skyline naar de Schelde gelokt. Uit de doeken van heel wat vermaarde Belgische **marineschilders** spreekt ook de fascinatie voor alles wat met scheepvaart te maken heeft. Vele van deze kunstenaars hadden een of andere professionele band met schepen of havens.

Schelde en scheppen? Dan denken we aan:

- het beeldhouwwerk van **Constantin Meunier**, die dokwerkers en buildragers uit de haven als modellen voor zijn beelden gebruikte
- de aangrijpende tekeningen en schilderijen van **Eugeen Van Mieghem**, Eilandje-bewoner en sociaal chroniqueur van het havenleven rond de vorige eeuwende
- het eigenhandig ingerichte appartement aan de Gerlachekaai (nu een beschermd monument) van **Jozef Peeters**, kunstschilder en boegbeeld van de Antwerpse avant-garde in het interbellum
- de installaties van **Luc Deleu**, die scheepscontainers als reuzebouwstenen gebruikt en naar aanleiding van Antwerpen 93 de Scheldeoevers als decor gebruikte voor zijn monumentale kunst
- de poëtische circus/theatervoorstellingen van de **Zomer van Antwerpen**, die op het niemandsland van de kaaïen een ideale locatie gevonden hebben.

Deze lijst van kunstenaars die zich door het leven langs de Scheldeoever hebben laten inspireren is verre van volledig. Hij is wel een mooie illustratie van het feit dat de lokroep van de rivier van alle tijden is en door de meest uiteenlopende geesten wordt gehoord.



Om in schoonheid te eindigen, geven we de kunstenaar zelf hier het laatste woord.

MELOPEE

Voor Gaston Burssens

Onder de maan schuift de lange rivier
Over de lange rivier schuift moede de maan
Onder de maan op de lange rivier schuift de kano naar zee

Langs het hoogriet
langs de laagwei
schuift de kano naar zee
schuift met de schuivende maan de kano naar zee
Zo zijn ze gezellen naar zee de kano de maan en de man
Waarom schuiven de maan en de man getweeën gedwee naar de zee

(Paul van Ostaijen)



Heeft u van deze wandeling genoten?
Bent u onderweg af en toe uzelf tegen het lijf gelopen?
Mooi zo. We hopen in ieder geval dat deze unieke plek
nu ook een beetje uw eigen haven geworden is.