

# DROOG- DOKKEN- EILAND

HISTORISCH ONDERZOEK





# INHOUD

<b>DANKWOORD</b>	<b>5</b>
<b>DIJKEN, VOLMOLEN EN PALINGHUIS : DE DROOGDOKKENSITE VÒÛR DE NEGENTIENDE EEUW</b>	<b>6</b>
<b>DE EERSTE DOOKEN : DROOGDOKKENEILAND 1856-1889</b>	<b>12</b>
<b>VAN 1889 TOT 1930 : ONTWIKKELING VAN EEN DRUK GEBIED</b>	<b>20</b>
<b>VAN 1930 TOT 1970 : DE GOUDEN EEUW VAN DE DROOGDOKKEN</b>	<b>30</b>
<b>VAN 1970 TOT HET HEDEN : TELOORGANG VAN EEN INDUSTRIEEL GEBIED</b>	<b>42</b>
<b>BLIK NAAR DE TOEKOMST : CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN POTENTIEEL VAN HET DROOGDOKKENEILAND</b>	<b>46</b>
<b>BIBLIOGRAFIE</b>	<b>57</b>
<b>LIJST VAN DE AFBEELDINGEN</b>	<b>59</b>

\*\*\*\*\*



# DANKWOORD

Dit document is het verslag van mijn stage bij de AG Stadsplanning Antwerpen. Ik wil ten allereerste de personen bedanken die deze stage mogelijk hebben gemaakt: Griet Geerinck, Filip Smits en Maarten Dieryck van de AG Stadsplanning die mij als stagiaire hebben verwelkomd, en Mw. Irmgard van Koningsbruggen van de Vrije Universiteit Amsterdam die mij heeft begeleid bij het zoeken van een stage. Naast dezen dank ik ook Siegrid, Sophie en Leo van Stadsplanning voor hun hulp en advies in de loop van dit onderzoek.

In de loop van mijn onderzoek heb ik informatie, hulp en advies bij verschillende personen gevonden. Ik wil hiervoor Mr. Luchten van het documentatiecentrum van de haven, Mr. Van Vaerenbergh van het Algemeen Werkhuis Noord, Mw. Jalon van het MAS, Mw. Houtman van het Museumdepot en Mr. Belien van BKSI van harte bedanken voor hun tijd en hun vriendelijkheid.

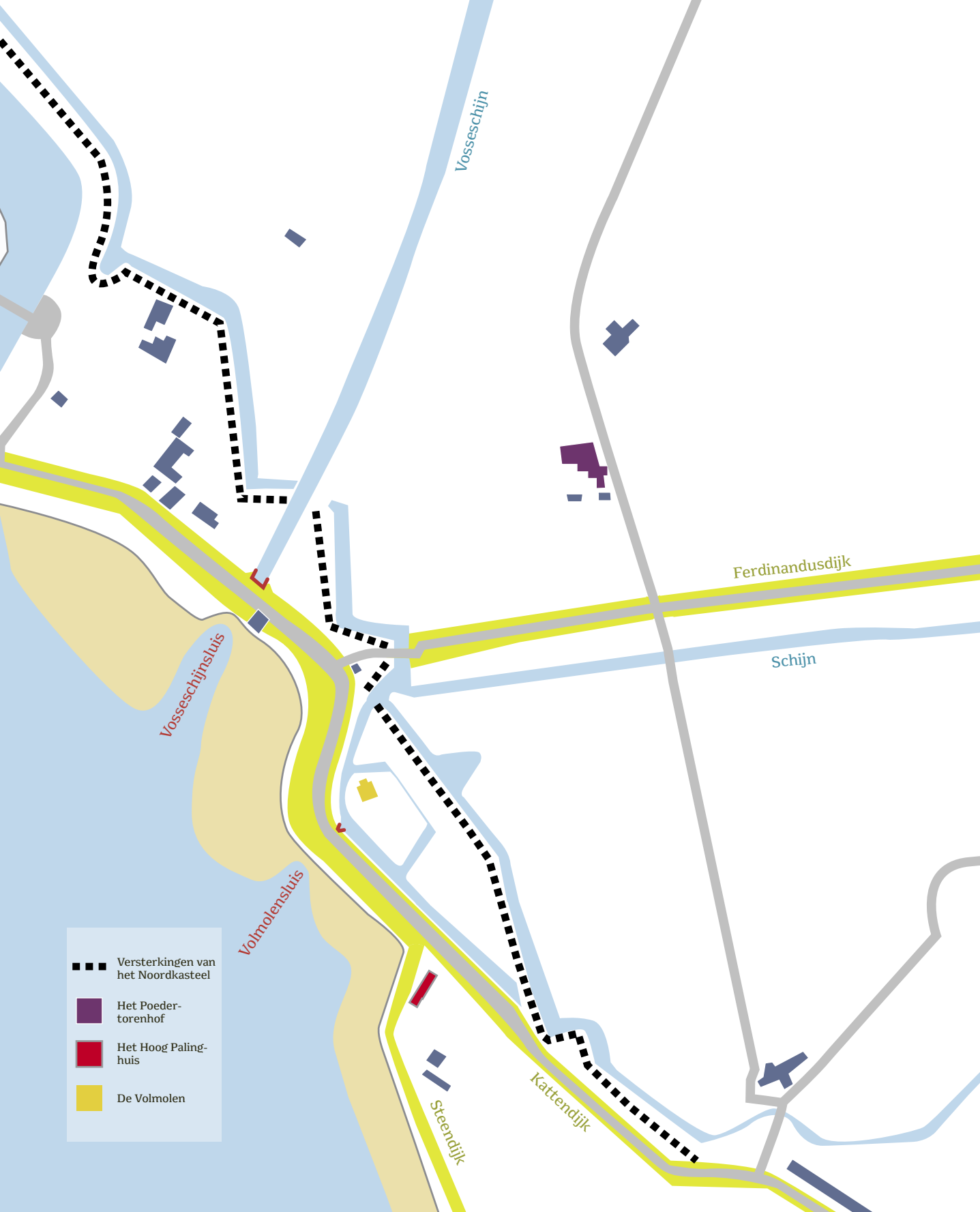
Voor het grafisch ontwerp van dit document heb ik hulp van Julien Bertiaux van Young Graphic Designer gekregen. Ik wil hem bedanken voor zijn tijd en

zijn talent, niet alleen bij de layout van het tekst maar ook bij het uitwerken de prachtige kaarten die elk hoofdstuk illustreren.

Ten laatste zou ik Maarten Dieryck nog eens willen bedanken voor zijn geduld bij het verbeteren van dit tekst.

Aan allen, hartelijk bedankt voor uw ondersteuning bij deze fantastische en leerrijke ervaring.

\*\*\*\*\*



Vosseschijn

Ferdinandusdijk

Schijn

Vosseschijnsluit

Volmolensluit

Steendijk

Kattendijk

- Versterkingen van het Noordkasteel
- Het Poedertorenhof
- Het Hoog Palinghuis
- De Volmolen

# DIJKEN, VOLMOLEN EN PALINGHUIS DE DROOGDOKKENSITE VÒOR DE NEGENTIENDE EEUW

Voor dit onderzoek werd gekozen om de geschiedenis van de Droogdokken in Antwerpen vanaf de zestiende eeuw te reconstrueren, deels omdat de belangrijke structuren die het landschap van het gebied hebben bepaald ten vroegste uit deze periode dateren. Voorafgaand onderzoek over dit gebied laat bovendien vermoeden dat vroegere nederzettingen of grondgebruik weinig sporen hebben achtergelaten. <sup>1</sup>

0.1// Kopergravure van 1662. Het gebied tussen Kattendijk en Steendijk wordt vermeld als «Den Houwer». Links op de kaart bevindt zich het gebied van de latere droogdokken.

## DE DIJKEN

In het relatief vlakke landschap van de Droogdokken is de dijk langs de Schelde een van de opvallendste structuren.

Het is ook een van de oudste: blijkbaar werd het tijdens de Tachtigjarige Oorlog opgericht in de zestiende eeuw. Langs de Schelde loopt ter hoogte van het gebied de Kattendijk. Op deze plattegrond van 1662 wijkte deze dijk uit ter hoogte van de Kattendijksluis en sloot aan op de stadsmuren verder ten oosten. Het zuidelijke deel dat langs de Schelde liep kreeg de naam Steendijk. Het afgegrensde gebied tussen deze twee takken van de dijk werd Den Houwer genoemd, een verwijzing naar zijn rol als zoetwaterbekken <sup>2</sup>. Het is interessant te vermelden dat “Kattendijk” vermoedelijk naar een hoog gelegen plaats verwijst die voor militaire verdediging werd gebruikt <sup>3</sup>. Deze verklaring is bovendien in overeenstemming met



0.1



0.2

<sup>1</sup> Volgens de Cultuurhistorische Inventaris van de Scheldekaaien vermeldt de databank van de Centrale Archeologische Inventaris geen waardevolle materiaal voor de prehistorische of Romeinse perioden.

<sup>2</sup> GEELLEN K, *Het Eilandje*, Antwerpen 1989, p. 104.

<sup>3</sup> Andere auteurs verbinden “Kattendijk” met het oude woord “cattel”. Zie HIMLER A., “Bij de modernisering aan de sluzen van het complex Kattendijkdok” in *Antwerpen, Tijdschrift der stad Antwerpen*, 1973 nr 4, p. 184.

0.2// Kaart van het gebied «tussen Ferdinandusdijk en Slijkpoort», 17e eeuw.

de talrijke "redoutes" die op kaarten van het gebied verschijnen : redoutes zijn ook kleine verschansingen. Een derde dijk doorkruiste het gebied : de Ferdinandusdijk, die van de bocht in de Schelde in een rechte strook naar het oosten liep. Deze dijk is na de verlenging van het Kattendijkdok in 1881 van het gebied verdwenen.

0.3



0.3// Detail van de Caerte figurative der stad Antwerpen van 1748. De dijken, waterstromen en sluisen zijn hier duidelijk afgebeeld. De sluis ten noorden op de kaart heeft vandaag plaatsgemaakt voor de Royerssluis.

## DE WATERSTROMEN

Zoals hierboven vermeld was het gebied "Den Houwer", ten zuiden van de huidige Kattendijksluis, een zoetwaterbekken. Dit zoetwater was aangevoerd door het riviertje Schijn. De loop van de rivier is door de eeuwen heen vaak veranderd en regelmatig afgevoerd om plaats te maken voor haveninfrastructuur <sup>4</sup>. Ten gevolge van de meanders van het riviertje in het laag gelegen gebied was de grond eerder moerassig : de nabijgelegen Slijkpoort in de stadsmuren werd ook soms "Porta Fangosa" genoemd, of "modderige poort" <sup>5</sup>. Een tweede riviertje had zijn monding naar de Schelde in de omgeving van de huidige droogdokken, de Vossenschijn. De sluis in de Kattendijk die de rivier naar de Schelde moest laten vloeien bestaat vandaag nog, enkele meters ten zuiden van de Royerssluis. Het baksteengewelf van de holle ruimte in de dijk is echter in slechte staat. Er waren twee andere sluisen verder ten zuiden die aan de Schijn toegang moesten bieden naar de Schelde. Een van deze verdween tijdens het graven van de Kattendijksluis, de andere bleef tot in de jaren dertig over maar blijkt vandaag verdwenen te zijn <sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Zie GEELLEN K., *Het Eilandje* p. 22 en 23.

<sup>5</sup> GEELLEN K., *Het Eilandje* p. 23.

<sup>6</sup> In de Cultuurhistorische Inventaris van de Scheldekaaien staat deze sluis vermeld als vandaag nog waarneembaar.

\*\*\*\*\*

# OPVALLENDE GEBOUWEN

Plattegronden van de zestiende tot vroeg negentiende eeuw vermeldden de naam van een paar gebouwen, die blijkbaar deel uitmaken van de identiteit van het gebied. De Volmolen werd al op een plattegrond van 1748 vermeld en bleef vermoedelijk tot in de jaren dertig bestaan. Het was markant genoeg om de nabijgelegen sluis voor de Vossenschijn, naast de Vossenschijnslus, ook Volmolenslus te noemen. De naam van dit gebouw laat vermoeden dat er wol verwerkt werd. De industrie van wol en laken was in de zestiende en zeventiende eeuw sterk aan de waterstromen verbonden omdat zij water en energie

bezorgden. Verder ten zuiden langs de Schelde, tussen de Kattendijk en de Steendijk, stonden vanaf de achttiende eeuw vijf zaagmolens. Het gebied verloor zijn rol als zoetwaterbekken toen het water van de Schijn langzamerhand vervuilde <sup>7</sup>.



**0.4** // Plan voor de vergroting van Antwerpen van 1851 met de vermelding van het Hoog Palingshuys (vandaag verdwenen, het lag juist ten noorden van de Kattendijksluis) en met afbeeldingen van de Volmolen (ten noorden) en de zaagmolens ten zuiden.



**0.5** // Deze aquarel van de jaren 1860 geeft ons een indruk van de sfeer rond de droogdokken in de negentiende eeuw: onbebouwde oevers, vissers en schepen op de achtergrond.

<sup>7</sup> GEELEN K., *Het Eilandje* p. 104.

\*\*\*\*\*

0.6// Detail van de kaart van de Ferdinanduspolder van 1850 met het Poedertorenhof. De hier afgebeelde sluis ligt op de huidige plaats van de Royerssluis.

Verder ten noorden stond het Poedertorenhof. In het dossier van de onteigeningen van 1875 voor de verlenging van het Kattendijkdok wordt dit gebouw in detail beschreven: het gaat om een bakstenen structuur met houten afdak. De datum op de gevel vermeldt dat het in 1606 werd opgericht. Vermoedelijk werd het als opslagplaats voor buskruit gebruikt, maar oude plattegronden geven het gebouw weer als een boerderij. Het werd tijdens de werkzaamheden voor de verlenging van het Kattendijkdok gesloopt.



0.7// Ontwerp voor de verlenging van het Kattendijkdok, met plattegrond van het gebied voor het begin van de werken.



\*\*\*\*\*



**0.8** Deze plattegrond uit de vroege negentiende eeuw toont de zaagmolen die ten zuiden van de huidige Kattendijksluis stonden. Twee andere gebouwen zijn een vermelding waard: de zogenaamde palinghuizen (op de plattegrond "maison aux anguilles"). Er stond een "hoog palinghuis" ("maison haute aux anguilles") ten noorden vlakbij de Schelde en een "laag palinghuis" ("maison basse aux anguilles") verder ten zuid-oosten. Op latere kaarten staat het hoog palinghuis net ten noorden van de Kattendijksluis terwijl het laag palinghuis

**0.8** // Kaart van het gebied tussen de stadsmuren en de latere Kattendijksluis in 1825. De ronde punten staan voor de zaagmolen. Ten noorden is de «Maison haute aux anguilles» afgebeeld. De sluis ernaast ligt ongeveer waar de Kattendijksluis nu ligt.



**0.9** werd gesloopt bij de verlenging van het Kattendijkdok. Tot in de jaren zestig stond er een gebouw op dezelfde plaats dat "café palinghuis" werd genoemd. Volgens de getuigenis van M. Belien van BKSI (Beroepsvereniging van Kuypers, Schoorders en Inpakkers, die vroeger naast Kattendijksluis was gevestigd) ging het om een zeer oude constructie. Was het nog hetzelfde Palinghuis dat al op een schilderij uit de zestiende eeuw is afgebeeld? Het is nu onmogelijk te zeggen, maar blijkbaar heeft dit gebouw een invloed gehad op het gebied. De naam "palinghuis" komt vaak voor in verband met de oevers van de Schelde ter hoogte van de Droogdokken.

**0.9 & 0.10** // Deze foto's van 1924 tonen de oevers van de Schelde ter hoogte van het palinghuis. Blijkbaar is dit gebied weinig veranderd door de jaren heen.



**0.10** De fotos hiernaast uit de jaren twintig tonen het uitzicht op de Schelde van "nabij het palinghuis".



Vosseschijn

Vosseschijnsluis

Volmolensluis

-  Pomphuis van 1864
-  Petroleummagazijn
-  Het Hoog Palinghuis
-  De Volmolen

# DE EERSTE DOKKEN DROOGDOKKENEILAND 1856-1889



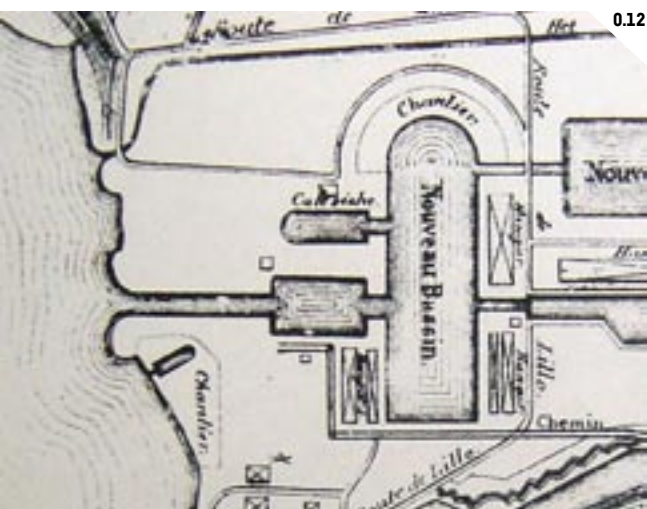
0.11

## KATTENDIJKDOK EN DE EERSTE DROOGDOKKEN

0.11// Detail van «Le Beau Plan» met de versterkingen (in groen en blauw) van het Noordkasteel langs de Schelde. Aan de rand van dit beeld ziet men een deel van de werken voor de aanleg van het Kattendijkdok.

Enkele decennia na hun aanleg binnen de stadsmuren bleken de Napoleonische dokken al ontoereikend. Aan het Bonapartedok (1811) en Willemdok (1813) was dan besloten een nieuw dok toe te voegen, met een aparte verbinding aan de Schelde. De eerste steen van het Kattendijkdok werd dus in 1856 gelegd. Het eerste dok was korter dan het vandaag is, en was oorspronkelijk voorzien van één droogdok: droogdok 1 of, als het nog lang later werd genoemd, het Grote Droogdok. Dit dok werd tussen 1861 en 1863 gegraven. Het eerste pomphuis volgde in 1864, en twee verdere droogdokken (nummers 2 en 3) in 1865. In dezelfde periode werd het Noordkasteel opgericht verder ten noorden langs de Schelde <sup>8</sup>.

0.12// De eerste fase van de aanleg van het Kattendijkdok, met slechts één droogdok. Het Schijn werd omgelegd langs de Ferdinandusdijk.



0.12

Op Le Beau Plan, stadsplattegrond van 1854, is duidelijk te zien hoe de versterkingen van dit fort zich langs de Schelde en dwars door ons gebied uitstrekten. Voor de aanleg van het dok moest het

<sup>8</sup> VANDEN NIEUWENHUIZEN J., "De stadsuitbreiding van Antwerpen tussen 1860 en 1914" in *Antwerpen. Tijdschrift der stad Antwerpen*, 1960 nr 3, p. 115-116.

\*\*\*\*\*

riviertje Schijn een eerste keer afgevoerd worden in een kunstmatige loop ten noorden, langs de Ferdinandusdijk, en na de verlenging van 1881 liet men de stroom in de grachten langs de versterkingen van het Noordkasteel uitmonden.

0.13 // Het Kattendijkdok na zijn verlenging, met zes droogdokken. Ten noorden ervan staat een stuk van de nieuwe omwalling afgebeeld.

## DE VERLENGING VAN KATTENDIJKDOK DE NIEUWE DROOGDOKKEN

Tot het jaar 1875 eindigde het Kattendijkdok in een halfroond. Vanaf dit jaargingen er onderhandelingen van start om de terreinen ten noorden te ontengenen en het dok te verlengen, met de aanleg van drie nieuwe droogdokken (nummer 4, 5 en 6). De werkzaamheden begonnen al in 1878 maar werden pas in 1881 voltooid: het water van Kattendijkdok brak door de dam die de werf droog moest houden. Vijf arbeiders kwamen om <sup>9</sup>. De graafwerken begonnen opnieuw met vernieuwde voorzorg en koning Leopold II zelf kwam de havenuitbreiding inhuldigen op 16 september. Als interessant detail kan nog worden vermeld dat de grond die uitgegraven werd voor de nieuwe droogdokken onmiddellijk een bestemming vond op de nabijgelegen werf voor de Afrika- en Lefebvredokken, waar het grondpeil verhoogd moest worden om een voldoende kaaipeil te halen <sup>10</sup>.

<sup>9</sup> PEETERS K. et al, *Antwerpen 1860-1960*, deel 1, p. 446.

<sup>10</sup> HIMLER A., "De haven. Anno 1930." in *Een stad groeit: Eenheid in Verscheidenheid*, (red. DENYS L.) Antwerpen 1984, p. 83.



\*\*\*\*\*

## HET LEVEN ROND KATTENDIJKDOK

Het leven rond de eerste gedaante van Kattendijkdok veranderde ten eerste niet grondig in vergelijking met de situatie van de negentiende eeuw. De Volmolen rees nog steeds ter hoogte van het derde droogdok, en de inventarisatie voor de onteigeningen in 1875 vertellen ons dat er nog tal van akkers, weiden, en stallen in het gebied ten noorden van het Kattendijkdok in gebruik waren. Naast deze gebruikers van het gebied waren er toch nieuwkomers. Enkele bedrijven hadden in de tijd tussen de aanleg van het dok in 1860 en zijn verlenging vijftien jaar later terreinen aangeschaft om opslagplaatsen of werkhuizen op te richten. Cockerill bezat bijvoorbeeld een terrein met een werf ten noorden van het dok **11**, maar ook particulieren waren eigenaar van terreinen met graanmagazijnen, houtloodsen, en zelfs twee bierhuisjes voor de arbeiders. Tussen de droogdokken en de Schelde vond men ook sporen van vroeg-industriële activiteit zoals een smidse, diverse loodsen en nog een ander bierhuis.

**11** DE CAIGNY S., "Het Eilandje, constructieve spanning tussen stad en haven" in *Stroomversnelling* (red. VAN HOOF W.), p. 54.



0.14

0.14 // Zeilschip Nellie in het Kleine Droogdok (nummer 3). Hugo Piéron, 1875.



0.15

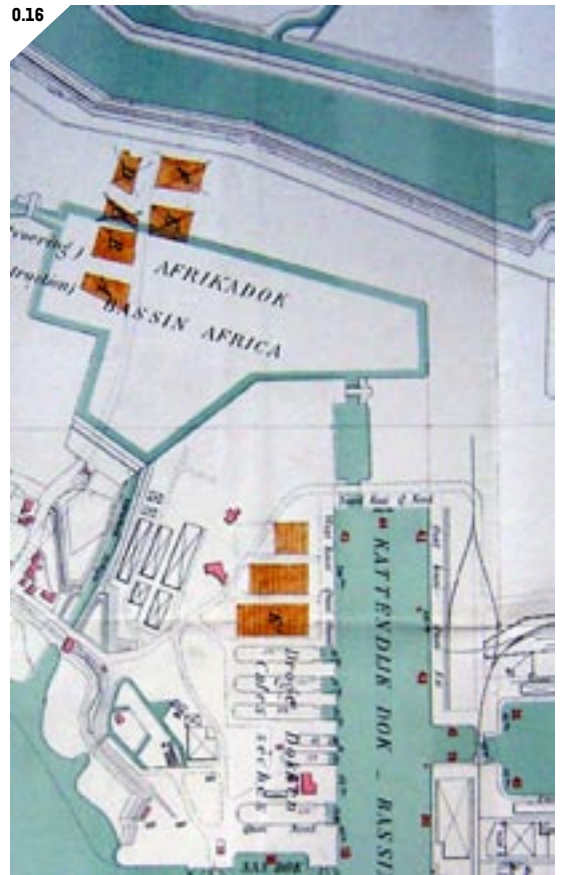
0.15 // Op deze plattegrond ziet men de hangars en werkhuizen die ten noorden van de Kattendijksluis en ten westen van de droogdokken gevestigd waren. Het palinghuis staat hier weer vermeld.

\*\*\*\*\*

0.16 // Plattegrond uit het stadsarchief met de oude ligging van de petroleumhangars en hun nieuwe plaats naast de droogdokken (in het bruin).

## HET PETROLEUM-MAGAZIJN

Na de verlenging van het Kattendijkdok en de aanleg van de drie nieuwe droogdokken werd het petroleummagazijn van de stad, dat tot dan toe juist buiten de versterkingen van het Noordkasteel was gevestigd, verplaatst naar de "westkaai" (het stuk kaai waar in 1928 de droogdokken 8 tot 10 werden aangelegd). De magazijnen waren eigendom van de stad en werden door haar ook beheerd. Het verhuren van de percelen aan bedrijven om hun petroleumvoorraad op te slaan liep enkel niet zo goed als voorzien en de huurprijzen moesten steeds worden verlaagd om kopers te vinden. Terwijl de opslagplaatsen vaak leeg stonden had hun verhuizing naast de droogdokken toch een belangrijk gevolg voor het gebied, met name de verlenging van de spoorweg van de Rijnkaai tot aan het petroleummagazijn. Deze nieuwe as had een structurerend effect op de verdeling van de gebouwen in de omgeving. Vanaf dit moment zou de ruimte tussen de droogdokken en de Schelde in drie zones worden verdeeld. Een eerste rij loodsen die haaks aan de spoorweg stonden lag ten westen, een andere zone van gebouwen lag tussen de spoorweg en de huidige Droogdokkenweg (en werd op bepaalde momenten in twee verdeeld door de omheining van de droge dokken), en een derde rij hangars ten noorden kwam pas later, haaks aan de latere Royerssluis.



\*\*\*\*\*

## DE BEWONERS VAN DE DROOGDOKKEN EN DE ONTPLOFFING VAN CORVILAIN

Rond de droge dokken woonden er ook enkele mensen. Ten noorden van de Kattendijksluis bevond zich een woning voor de sluismeester. Foto's van huizen "achter Kattendijk" na de ontploffing van de werkplaats Corvilain in het nu verdwenen polderdorp Oosterweel (juist ten westen van Noordkasteel) geven een indruk van de soort bewoners van het gebied.



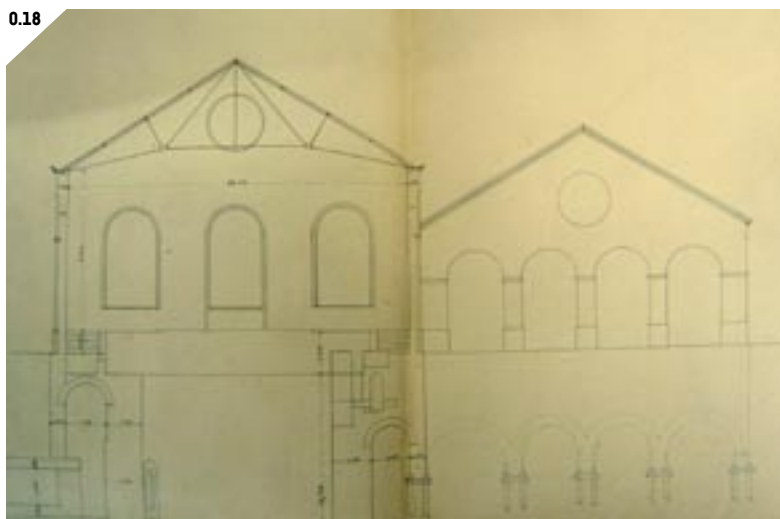
0.17

*0.17 // Dit huis werd gedeeltelijk vernietigd door de ontploffing van het werkhuis Corvilain. Het lag ten tijde van deze foto (1889) «achter de Kattendijk», dus misschien in de omgeving van de droogdokken.*

\*\*\*\*\*

De ontploffing van deze fabriek waar kogels gedemonteerd werden om buskruit te recupereren had een grote impact op de site van de droogdokken. Een schip in het grote droogdok schoot in brand <sup>12</sup>, het pomphuis van 1864 werd vernietigd en de petroleummagazijnen brandden uit. Deze laatste gebouwen zouden nooit worden herbouwd en de petroleumopslagplaatsen van het zuidelijke deel van de Antwerpse haven namen de activiteiten over. Het pomphuis werd in 1895 herbouwd en bleef voor jaren daarna een teken van de moderniteit en welvaart van de haven.

0.18 // Dit plan zonder legenda uit het stadsarchief toont vermoedelijk het pomphuis voor de droogdokken dat in 1889 vernietigd werd.



<sup>12</sup> GEELEN K., *Het Eilandje*, p. 66.

\*\*\*\*\*





-  Spoorweg
-  Sluismeesterwoning en Sluiswachterhuis
-  Werkhuizen
-  Dienstwoning
-  Pomphuis en paswerkerij van 1895
-  Het Hoog Palinghuis

# VAN 1890 TOT 1930 ONTWIKKELING VAN EEN DRUK GEBIED

In de periode tussen de ontploffing van de werkplaats Corvilain en de aanleg van de drie laatste droogdokken van het gebied werden een reeks belangrijke gebouwen opgericht die vandaag nog bestaan. Deze stilistisch en technisch moderne bouwwerken zijn een teken van de geleidelijke verstedelijking van het gebied. De laatste getuigen van rurale activiteit langs de Schelde verdwijnen en door de verdere uitbreiding van de haven naar het Noorden wordt de site definitief afgesloten van de buitenwijken van de stad. Vanaf deze periode kan men ook spreken van een droogdokkeneiland: vanaf de aanleg van Royerssluis tussen 1904 en 1907 is het gebied van alle kanten omringd door water.

## HET NIEUW POMPHUIS

Na de ontploffing van de fabriek Corvilain in het dorp van Oosterweel werd het pomphuis van 1864 vernietigd. Het gebouw dat in 1895 ontworpen werd om het te vervangen, en dat gedeeltelijk nog bestaat, was een technische voorloper voor zijn tijd. De muren bestaan uit een ijzeren skelet opgevuld met baksteenpanelen en het bovenstedeel van de zijgevels onder het zadeldak is met glas en ijzer in fraaie motieven versierd. De andere gevels zijn met baksteenmotieven in geel en rood verlevendigd. Het oorspronkelijke gebouw stond vrij en had twee onderdelen, slechts een ervan is vandaag nog bewaard. Het gaat wellicht om een van de vroegste gebouwen



0.19 // Detail van de glas-en-ijzer gevel van het pomphuis op een foto van 1959.

die de techniek van een ijzeren skelet met baksteenpanelen gebruikte. Deze bouwwijze werd kort daarna voor het waterpershuis van 1905 op de vandaag verdwenen kaai nr. 57 aan het Amerikadok nagevolgd <sup>13</sup>, en weer een jaar later voor het bedrijfsgebouw van de Stedelijke Kraandienst op kaai nr. 114.

<sup>13</sup> HIMLER A., "De Haveninfrastructuur" in *Industriële revoluties in de provincie Antwerpen* (red. BAETENS R.), Antwerpen 1984, p. 335.

\*\*\*\*\*

# INFRASTRUCTU- RELE WERKEN ROYERSSLUIS, VERLENGING VAN DROOGDOK 1 EN BOUW VANDROOGDOK 7

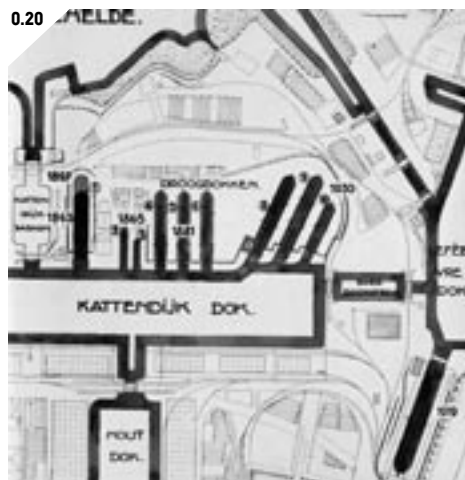
De moeilijke werkzaamheden om de Royerssluis naast de uitmonding van de Vossenschijn aan te leggen waren al in 1893 begonnen. De Lefebvre- en Afrikadokken (vandaag onder de noemer Amerikadok samengebracht) moesten zo hun eigen verbinding krijgen met de Schelde in plaats van de schepen door het Kattendijkdok en Suezdok te laten varen. De arbeiders raakten ondanks alle voorzichtigheid een onverwachte ondergrondse bron tijdens de werkzaamheden <sup>14</sup>, en het werk werd voor tien jaar gestaakt. Vanaf 1902 werd er weer aan de sluis gewerkt en de eerste boot kon in 1908 door de voltooide Royerssluis. De graafwerken voor het droogdok nummer 7, vandaag gesloopt voor de verbreding van het Albertkanaal, liepen in 1911 ook onder water. Deze steeds terugkerende problemen zou hebben geleid tot de beslissing om de Scheldekaaien niet verder dan Kattendijksluis recht te trekken <sup>15</sup>.

<sup>14</sup> HANCKE L., "De omstreden opgang van een wereldhaven" in *Stroomversnelling*, p. 20-21.

<sup>15</sup> HANCKE L., "De omstreden opgang van een wereldhaven" in *Stroomversnelling*, p. 21.



0.20 // Deze plattegrond van 1928 toont de verschillende perioden van infrastructu-  
rele bouwactiviteit rond de  
droogdokken met telkens de  
datum van afronding van de  
werken.



\*\*\*\*\*



**0.21** Met de constante toename van het scheepsverkeer in de haven werd de nood aan droge dokken groter. Het Grote Droogdok (nummer 1) werd in 1896 verlengd met dertig meter om de lengte van 155m te bereiken. Met deze lengte werd het dok langer dan Kattendijkdok breed was: de bedoeling was in feite dat er twee boten tegelijk in het droogdok hersteld konden worden. Vanaf 1910 werd er ook een nieuw droogdok (nummer 7) gegraven ten noorden van het Suezdok, om aan de gigantische schepen van de Red Star Line te kunnen werken. Zoals hierboven vermeld liepen de werkzaamheden niet zonder problemen, waaronder ook een staking van de werken tijdens de eerste wereldoorlog. In 1919 werd het uiteindelijk voltooid.

*0.21// Werkzaamheden voor de verlenging van het droogdok nummer 1, 1896. In het achtergrond staat het pomphuis van 1895 met zijn schoorsteen.*

\*\*\*\*\*

# DE SLUIS- MEESTER- WONING : HET KASTEELTJE HET SLUIS- MEESTERHUIS HET LOODS- WEZEN

0.22 / De huidige sluismeesterwoning.

Vlak na de voltooiing van de Royerssluis werd een huis opgericht om een woning aan de Sluismeester te bieden. Het gebouw heeft zijn noemer "het Kasteeltje" wel verdiend: uitgevoerd in neo-Vlaamse Renaissance stijl, met portaal om de hoek, drie puntgevels en een rechthoekige toren, het huis heeft zelfs een eigen tuin afgesloten met een baksteen muur en een stenen poortje. Vlak tegenover werd in 1910 het sluiswachterhuis gebouwd, een jaar later dan zijn tegenhangers van de Kattendijksluis. Zoals deze laatste huisjes was dit gebouw als een afzonderlijk stuk architectuur ontworpen, maar met een ongewoonlijk modernere stijl. Terwijl zijn zuidelijke tegenhangers redelijk traditioneel waren in de vormgeving van de details (deur,

vensteromlijsting...) vertoont dit huis een menging van art nouveau en chaletstijl. De overkragende houten groene daklijst op houten consoles doet aan een herberg in de Alpen denken, maar de gele baksteen, de stenen details van de vensteromlijstingen, de ronde vensters en de stenen steunmuurtjes van het afdak ontleen hun vloeiende vormen aan de toen recente stijl van art nouveau. Een kleiner gebouw voor het loodswezen werd vlakbij toegevoegd in dezelfde stijl.

0.22



\*\*\*\*\*



0.23

0.23// Het sluiswachterhuis.



0.23



0.23

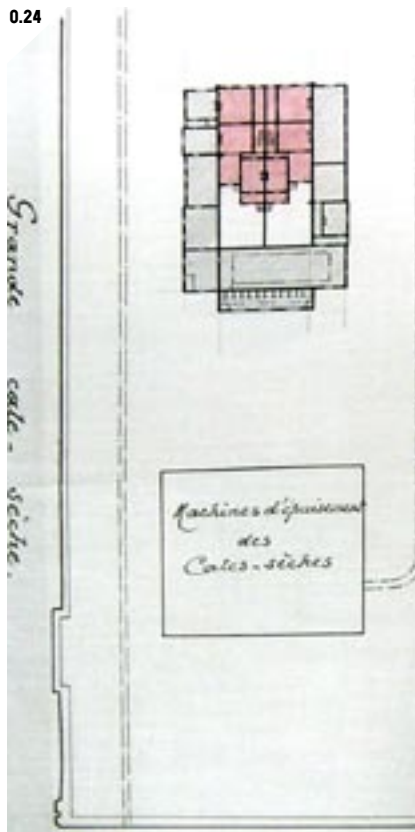
\*\*\*\*\*

# HAVENKAPITEINHUIS EN WERKPLAATS

0.24 // Plattegrond van de dienstwoning (in het rood) en het werkhuis eromheen, ten noorden van het pomphuis.

Tijdens dezelfde periode, maar op de andere kant van het gebied, was een andere woning ontworpen. Er was hoge nood aan een werkplaats voor de arbeiders van de droogdokken en de plannen voor het ontworpen U-vormige gebouw werden met de plannen voor een huis voor de kapitein van de haven gecombineerd. Het geheel werd een eindje ten westen achter het pomphuis gebouwd in 1909. Op hetzelfde moment werd ook een tweedelig laag machinegebouw tegen de westkant van dit monument opgericht. In een paar jaren was het terrein tussen het eerste en tweede droogdok in een drukke en moderne industriële buurt omgevormd. Als een bezoeker de houten omheining van de droogdokken binnenkwam, kwam hij de strakke gevel van het huis van de kapitein tegen, compleet met elegante voortuin. Rond en achter dit gebouw lag de werkplaats voor de arbeiders, met twee burelen, opslagplaatsen en zelfs een smidse. Dit gebouw was in dezelfde strikte maar elegante stijl als het huis uitgevoerd en zijn platte dak was zelfs bekroond met een balustrade, wat laat vermoeden dat het ook als terras

diende voor de woning ernaast. Het machinegebouw tegen het pomphuis was ook met zorg ontworpen, maar we beschikken over weinig details over zijn uiterlijk.



\*\*\*\*\*

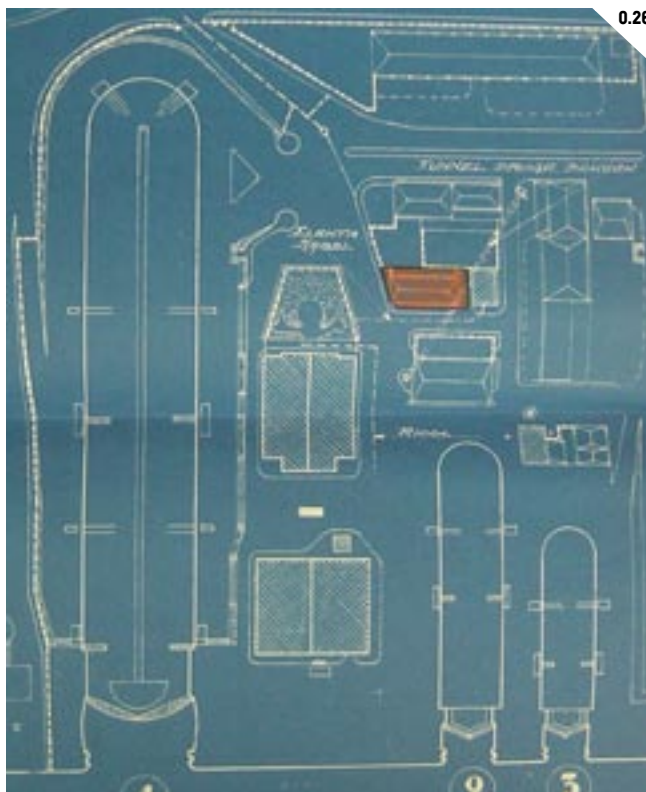


0.25

0.25// Luchtfoto van de jaren 60 met het pomphuis, het lange werkhuis, en op de voorgrond de dienstwoning met het tweede werkhuis.

## WERKPLAATSEN EN LOODSEN

Omdat de droogdokken drukker werden gebruikt begonnen scheepherstellingsbedrijven vaste werkhuisen en burelen op te richten. La Franco-Belge de Réparations Navales, later Antwerp Dry Docks genoemd, vestigde zich achter droogdok nummer 2 met een paar werkplaatsen waar het Algemeen Werkhuis Noord nu staat. Kleinere bedrijven van particulieren kwamen ook op, zoals Gustave Henri Vermeiren die in de vroege jaren dertig een werkhuis voor houtbewerking met een smidse verder ten noorden liet bouwen. Grotere complexen doken ook op.



0.26

0.26// Plattegrond uit het archief van de haven met de bebouwing rond de eerste drie droogdokken. Waar het Algemeen Werkhuis Noord nu staat, was er een verzameling van kleine hangars en werkhuisen.

\*\*\*\*\*

0.27 // Op dit foto van 1959 is het AWN (links op de foto) al in constructie. Rechts op de foto zijn een paar oude gebouwen te zien die ondertussen plaats hebben gemaakt voor het tweede gebouw van het AWN.

Bedrijf Béliard, Crighton & co was al in 1927 in bezit van een "werkhuis voor timmerlieden" en bleef tot in de jaren zestig zijn terrein steeds dichter bouwen met loodsen, burelen en andere diverse afdaken. Andere complexen zouden na de tweede wereldoorlog nog volgen.

## DE KOMST VAN ELEKTRICITEIT

Een laatste stap naar voren werd gedurende deze periode gemaakt: in 1900 had de haven voor de eerste keer elektrische verlichting langs de dokken aangelegd, in 1904 werd elektrische stroom aan de Kattendijksluis geleverd en in 1907 werd een transformatorpost achter droogdok 2 opgericht. De oude pompen in het pomphuis van 1895 werden in 1923 vervangen door elektrische centrifugale pompen <sup>16</sup>. De droogdokken hadden hun definitieve intrede gemaakt in de moderniteit.

0.27



<sup>16</sup> PEETERS K., *Antwerpen 1860-1960*, p. 452-454.

\*\*\*\*\*



**0.28** // In 1913 liet de Haven van Antwerpen een grote panorama opstellen van de stad. Deze zeer gedetailleerde kaart is een getuige van de gebouwen en de bedrijvigheid in het gebied van de droogdokken vlak voor de eerste Wereldoorlog.

\*\*\*\*\*



- Omheining
- Loodsen van Gebroeders Lemahieu
- Complex van BKSI
- Complex van Béliard, Crighton & Co
- Pomphuisen van 1930 en 1954
- Duitse Bunker
- Schuilbunkers
- Algemeen Werkhuis Noord
- Het Hoog Palinghuis

# VAN 1930 TOT 1970 DE GOUDEN EEUW VAN DE DROOGDOKKEN

## DE NIEUWE DROOGDOKKEN

In 1927 wordt opnieuw besloten om nieuwe droogdokken te graven. Aangezien de ligging van het terrein aan het einde van het Kattendijkdok worden zij schuin ontworpen. Op deze manier kunnen de schepen de dokken binnenvaren zonder te veel manoeuvreren en zonder de voorbijvarende schepen te hinderen <sup>17</sup>. Droogdokken nummer 8 en 9 zijn langer dan het laatste droogdok nummer 10 zodat er twee schepen tegelijk in kunnen worden hersteld. De indrukwekkende werken zijn zorgvuldig gedocumenteerd door de Technische Dienst van de Haven: eerst moest de kaaimuur worden opgeblazen, daarna werd de werf van het water van het Kattendijkdok gescheiden door indrukwekkende dammen. De bouwputten werden gegraven en de betonstructuur kon worden gegoten. De dokken werden in december 1930 en januari 1931 voltooid.



0.29 0.29// Zie volgende pagina.

<sup>17</sup> HIMLER A., "De haven" in *Een stad groeit*, p. 83.

\*\*\*\*\*

**0.29** // De Technische Dienst van de Haven beschikt over een lange serie van foto's die de aanleg van de drie nieuwe droogdokken in 1928-1930 zorgvuldig documenteren. Voor deze werken moest de kaaimuur eerst afgebroken worden, gigantische putten in de grond uitgegraven en de indrukwekkende betonstructuren van de dokken gegooit worden.



\*\*\*\*\*



\*\*\*\*\*

0.30 // Foto van de jaren 60 met het pompgebouw van 1930.

## HET NIEUW POMPHUIS

De oude droogdokken zijn nog steeds aangesloten op het oude pomphuis tussen droogdok 1 en droogdok 2. Voor de drie nieuwe dokken wordt er in 1930 een nieuw pomphuis opgericht. Het gebouw bestaat uit een betonnen skelet opgevuld met baksteen en veel grote ramen. De binnenruimte geeft een gevoel van lichtheid en ruimte dat in tegenstelling staat met het oude gebouw van 1895. Volgens A. Himler waren de leidingnetten van beide pomphuisen met elkaar verbonden voor bedrijfszekerheid <sup>18</sup>. Na de rioolverzakkingen ten gevolge van de V-bommen inslag van 1944 bedient dit gebouw alle droogdokken. Later werd ook een ander pompgebouw voorzien, langs de geul van Royerssluis. Zijn rol was het pompen van overstromingswater in de Schelde in gevallen van hevig regen.

0.31 // Het pompgebouw in constructie.

0.30



0.31



<sup>18</sup> HIMLER A., "De haven" in *Een stad groeit*, p. 84.

\*\*\*\*\*



## TWEEDE WERELDOORLOG

De Duitsers die België bezetten tijdens de tweede wereldoorlog hadden versterkingen langs de Schelde gevestigd om de stad tegen de geallieerden te verdedigen. De bunker van type 668 die nog op de noord-westelijke hoek van het gebied staat is een van de enige getuigenissen van deze versterkingen in Antwerpen. Op het einde kwamen de geallieerden de stad van het zuiden bevrijden tijdens Operatie Market Garden in september 1944. De monding van de Schelde werd door de Slag om de Schelde in oktober 1944 uiteindelijk veroverd.

De stad was met haar haven intact bevrijd, maar de zwaarste oorlogsschade kwam nog in de maanden daarna. Tussen 7 oktober 1944 en 30 maart 1945 vielen er 2.448 V-1 bommen over de stad. Enkele van deze bommen veroorzaakten rioolverzakkingen in het gebied van de Droogdokken, waardoor de verbinding tussen de dokken en de Schelde afgebroken werd. Het leegpompen van de dokken moest nu helemaal mechanisch gebeuren, terwijl het water vroeger op natuurlijke wijze naar de Schelde kon vloeien. Vermoedelijk werd de verbinding tussen Droogdokken 4 tot 6 en het pomphuis van 1895 toen ook vernietigd <sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Ten tijde van de redactie van de inventaris Bouwkundig Erfgoed van Vlaanderen werden de drie eerste Droogdokken nog door het oude pomphuis bediend, maar de andere zes dokken waren al aan het pomphuis van 1930 verbonden. "Stadsdroogdokken" in *Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen, Gent 1976-1987*.



0.32

0.32// Vernietigde huizen in de omgeving van de droogdokken na de val van de V-bommen in 1944.



0.32



0.33

0.33// De Duitse bunker van 1940 in zijn huidige staat.

0.34 // Een van de schuilbunkers binnen de omheining van de droogdokken.

## SCHUIL-BUNKERS VAN DE KOUDE OORLOG

In de jaren 1954-55 werden een honderdtal schuilbunkers in de haven van Antwerpen gebouwd. Rond de Droogdokken bestaan twee types van deze bunkers: vierkante structuren en ronde bunkers. Al die bunkers zijn sinds de jaren 80-90 afgesloten, wij kunnen dus niets over hun ondergrondse ruimte zeggen maar vermoedelijk vertonen ze een potentieel voor herontwikkeling als buitengewone bouwwerken. Enkele van de bunkers zijn na de jaren zeventig gesloopt en het is moeilijk te zeggen of de ondergrondse structuur ook verdwenen is. De dienst Monumentenzorg is op dit moment bezig met de inventarisatie van deze schuilbunkers of atoomschuilkelders (hoewel hun weerstandcapaciteit tegen een atoombom in twijfel kan worden getrokken).

0.34



\*\*\*\*\*



## POMPGEBOUW VAN 1954

Het gebied van de Droogdokken werd in 1953 door een andere soort ramp getroffen toen de droogdokken ten gevolge van de zware storm van 31 januari overstromden. Een boot die toen droog stond kapseisde in het dok. Vermoedelijk was dit de reden waarom er in 1954 een pomphuis werd gebouwd om overstromingswater van de dokken naar de Schelde te pompen. Zoals hierboven vermeld waren er vroeger riolen die overstromingen op een natuurlijke wijze naar de Schelde lieten vloeien, maar die riolering was door de V-Bommen van 1944-45 vernietigd. Het betonnen gebouw met baksteenbekleding heeft een imposant en monumentaal aspect. Blijkbaar is enkel het middenste gedeelte met de machines nog in gebruik, de zijgebouwen staan nu leeg.

0.35



0.35// *Het pompgebouw van 1954. Zijn rol is het overstromingwater van de droogdokken weg te pompen.*



0.36

0.36// *Zicht op de machines in het pompgebouw.*

\*\*\*\*\*

# INDUSTRIËLE COMPLEXEN

In deze periode vestigden zich nieuwe bedrijven zoals BKSI (Beroepsvereniging van Kuypers, Schoorders en Inpakkers, die nog bestaat maar verder ten noorden is verhuisd) of Gebroeders Lemahieu in het gebied ten westen van de dokken. Echte industriële complexen werden ontwikkeld, met omheining, poorten en eigen transformatorposten. Geleidelijk werd het gebied bijna helemaal dichtgebouwd met werkplaatsen, opslagplaatsen, burelen... De zone tussen Sloepenweg en Oosterweelsteenweg was bijna helemaal bezet door de houtloodsen van de Gebroeders

Lemahieu, die ook twee grote hangars had op de noord-westelijke hoek. Tussen deze hangars en de Schelde was er een huisje gebouwd, misschien ten dienste van het bedrijf, dit huis wordt nu als woning gebruikt. Béliard Crighton & Co hadden in 1942 terreinen van de stad verworven achter de droogdokken en een omheining rond hun domein opgericht.

Het complex van BKSI bevond zich grotendeels op de zuid-westelijke hoek van het gebied. Dit bedrijf was eerst opgericht na de tweede Wereldoorlog ten dienste van de geallieerden. Op de plannen van dit complex verschijnt voor de eerste keer sinds de negentiende eeuw een gebouw dat "palinghuis"



0.37 // Letter van BKSI uit het stadsarchief. Noteer in de adres van de werkhuizen de vermelding «Palinghuis».

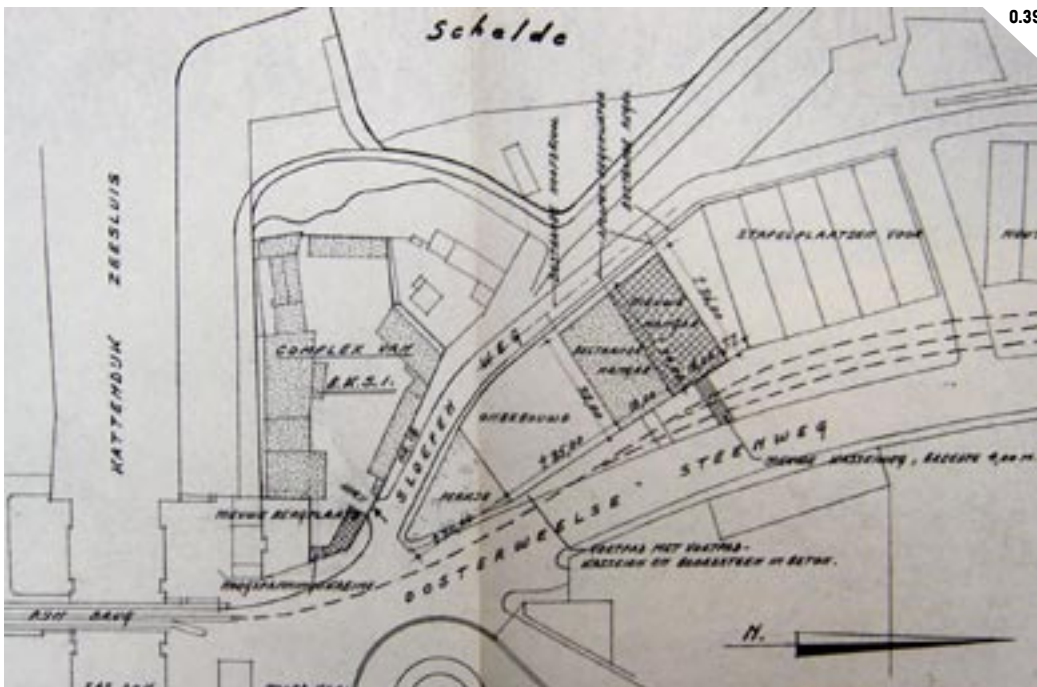
0.37





**0.38** wordt genoemd. De ligging van dit gebouw komt overeen met de ligging van het "laag palinghuis" vermeld in voorafgaande hoofdstukken. Volgens de getuigenis van Mr. Belien van BKSI was het "café palinghuis" langs de Schelde een plaats waar arbeiders een pintje gingen drinken. Het ging om een "zeer oud gebouw" maar zonder foto's of andere afbeeldingen is het onmogelijk te zeggen of het nog hetzelfde huis was dat al op de schilderij van Grimmer uit de zestiende eeuw stond. In ieder geval was de plaatsnaam "Palinghuis" belangrijk genoeg om als adres van BKSI te vermelden op hun brieven.

**0.38//** Plattegrond van het BCC-komplex tussen de Droogdokkenweg en de Oosterweelsteenweg.



**0.39** Plattegrond met het complex van BKSI. Het rechthoekig gebouw onder de vermelding «Schelde» is het «Café Palinghuis». Nu staan hier alleen maar bomen.

\*\*\*\*\*

# ALGEMEEN WERKHUIS NOORD

Tegen het einde van de jaren vijftig werden verschillende gebouwen achter droogdokken nummer 2 en 3 gesloopt om plaats te maken voor het bouw van een groot werkhuis: het Algemeen Werkhuis Noord, dat vandaag nog in gebruik is. De paswerkerij, die sinds lang in het noordelijke deel van het pomphuis van 1895 was gehuisd (misschien al sinds zijn oprichting) <sup>20</sup>, moest in de jaren zestig gemoderniseerd worden. Een nieuwe constructie werd opgericht om aan de nieuwe machines onderdak te bieden. Blijkbaar is een deel van de vroegere paswerkerij toch intact gebleven: in de noordwestelijke hoek van het moderne gebouw, achter een kleine smidse, vindt men een stuk bakstenen muur in het midden van de betonnen constructie. Het kleine bakstenen lokaaltje in dezelfde hoek toont nog duidelijker tekens van zijn ouderdom zoals een basement uit arduin en een stenen latei boven de deur.

Het machinegebouw van 1900-1910 langs de westkant van het pomphuis bleef tot in de jaren zeventig intact. Tussen 1972 en de jaren negentig moest

<sup>20</sup> HIMLER A., "De Haveninfrastructuur", in *Industriële Revoluties...*, p. 335.

het ook plaats maken voor een uitbreiding van de paswerkerij (waar vandaag propellertanks worden ondergebracht). Sinds deze uitbreiding zijn beide glasgevels van het pomphuis verborgen. Het werkhuis rond de dienstwoning werd ook vervangen door een modernere constructie.

0.40 // Luchtfoto van 1967 met het Algemeen Werkhuis Noord. Het pomphuis op de achtergrond staat nog vrij.



\*\*\*\*\*



0.42



0.42

*0.42 // Zicht op de resten van de oude paswerkerij die opgenomen zijn in het nieuw gebouw.*

\*\*\*\*\*



-  Groene zones
-  Overgroeide terreinen
-  Oude loodsen
-  Burelen
-  Algemeen Werkhuis Noord

# VAN 1970 TOT HET HEDEN TELOORGANG VAN EEN INDUSTRIEEL GEBIED

## OMGEVING VAN HET POMPHUIS 1895

In de loop van de jaren zeventig werd het werkhuis in het noordelijk deel van het pomphuis van 1895 omgebouwd tot een moderner bouwwerk met plat dak. Dit gebouw werd later nog uitgebreid zodat het vandaag het oude pomphuis langs drie kanten omsluit.

Het werkhuis dat rond de dienstwoning in de jaren 1900-1910 was opgericht werd ook door een nieuwere constructie vervangen. Het oorspronkelijke plan bleef wel bewaard.



0.43

*0.43// Foto van de huidige staat van het Algemeen Werkhuis Noord rond het oude pomphuis en van het werkhuis rond de dienstwoning.*

\*\*\*\*\*

**0.44** // Luchtfoto van 1969 met de brug over de Kattendijksluis in constructie. Naast de brug staat nog het oude sluismeesterhuis, dat vermoedelijk in de jaren 1860 was gebouwd.

## STILSTAND VAN DE INDUSTRIËLE BEDRIJVIGHEID

Als gevolg van de verschuiving van de havenactiviteit richting noorden vertrokken heel wat bedrijven die voor het grotere deel van de bebouwing op het gebied verantwoordelijk waren. Het complex van BKSI verdween al in de jaren zeventig op bevel van de stad om plaats te maken voor een hoge brug over de Kattendijksluis. De hangars en werkhuizen van Beliard, Crighton & Co en van de Gebroeders Lemahieu volgden in de loop van de jaren tachtig en negentig. Enkele opslagplaatsen blijven nu nog over, achter de dokken of ten noorden van de zone tussen Sloepenweg en Oosterweelsteenweg.

**0.45** // Deze twee oude hangars staan tussen het droogdok nummer 6 en het pomppgebouw van 1930.

## ANDERE AFGEBROKEN STRUCTUREN

De periode tussen de jaren 70 en het heden is meestal gekenmerkt door de verdwijning van een aantal structuren en gebouwen. Droogdok nummer zeven, ten noorden van het gebied, is in de jaren negentig verwijderd om het Albertkanaal te verbreden. De brug die over Kattendijksluis in 1969 was gelegd verdween pas in de jaren negentig of tweeduizend.



\*\*\*\*\*



De sluismeesterwoning van diezelfde sluis van de jaren 1850 had de constructie van die brug doorgestaan maar werd ook gesloopt, vermoedelijk in de jaren tachtig. De in onbruik geraakte schuilbunkers werden ook gedeeltelijk verwijderd.

## DE NIEUW-KOMERS

Niet alle leegstaande panden zijn vervallen en gesloopt. Twee gebouwen op Droogdokkeneiland worden door vzw's gebruikt: het Kasteeltje en een pakhuis uit de jaren vijftig in het noorden van de zone tussen Oosterweelsteenweg en Droogdokkenweg. Beide verenigingen hebben een creatieve karakter.

Vzw Artist In Residence nodigt kunstenaars uit om in het voormalige Sluismeesterhuis te komen wonen en nieuwe kunstwerken te ontwerpen. Vzw E.M.M.A. is meer gericht op workshops voor meubelherstelling, ruilbeurzen en party's.

Vanuit een stedenbouwkundig oogpunt is de aanwezigheid van deze soort activiteiten vaak een teken van het proces van gentrification. Laten we hopen dat deze activiteiten, die het verval van gebouwen van de rijke geschiedenis van het gebied hebben helpen te voorkomen, een plaats krijgen in de nieuwe ontwerpen voor het gebied.



0.46



0.47

*0.46 // Het beschermde huis naast de Royerssluis wordt nu bewoond door kunstenaars.*

*0.47 // Dit pakhuis van de jaren 50 is nu in het bezit van een vzw.*

\*\*\*\*\*



Plaatsnamen



Merkwaardige gebouwen



Beschermde gebouwen

Sloepenweg

Oude as van spoorweg

Droogdokkenweg



Dijkpad

# BLIK NAAR DE TOEKOMST CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN POTENTIEEL VAN HET DROOG- DOKKENEILAND

In de voorafgaande chronologie van het gebied zijn al enkele waardevolle elementen onderstreept die in het kader van een herwaardering van het Droog-dokkeneiland een bepaalde rol kunnen spelen. Hier worden al deze elementen en structuren samengebracht en hun potentieel beschreven.

## BESCHERMDE GEBOUWEN

Een deel van de gebouwen die vandaag in de omgeving van de droogdokken staan genieten een bescherming als monument. Deze gebouwen zijn de Sluismeesterwoning en het Sluismeesterhuis aan de Royerssluis, het pompgebouw van 1895, de kleine Sluiswachterhuizen aan de Kattendijksluis en nog de infrastructuur van de droogdokken zelf inclusief hun deuren. Al deze gebouwen en infrastructuren zijn dus officieel erkend als waardevol. Naast hun intrinsieke historische en esthetische waarde is hun ligging in het gebied ook voordelig. Ten noorden

staan de Sluismeesterwoning en het Sluismeesterhuis aan beide kanten van de verkeersas naar het Noordkasteel en de Noorderdokken. Ten zuiden staan de Sluiswachterhuisjes van het Kattendijkdok langs de weg van de stad naar de droogdokken.



0.48 // De infrastructuur van de droogdokken is ook een beschermd monument.

\*\*\*\*\*

0.49



## ANDERE MERKWAARDIGE GEBOUWEN

De dienstwoning van 1905-1909 staat ook op een strategische plaats. Recht tegenover de ingang van de droogdokken zelf, met een voortuintje. Dit gebouw zou prachtig zijn als bezoekersthonhaal of voor de burelen van het Werkhuis Noord. Het verkeert in slechte staat wegens langdurig leegstand maar de elegante, harmonieuze architectuur maakt het de moeite waard om een renovatie op gang te zetten.

0.50



Binnen en buiten de omheining van de droogdokken blijven een paar hangars over. Vooral de dakstructuur is interessant. De dakbedekking en muurbekleding bestaat meestal uit beton of golfplaten. De gebouwen vertonen vooral potentieel naar hun flexibiliteit: het open plan maakt het mogelijk om zowel winkels als cafés of lofts in te richten.

0.49 // Zicht op de voorgevel van de dienstwoning in zijn huidige staat.

0.50 // Detail van de houten dakconstructie van een hangar tussen de Droogdokkenweg en de Oosterweelsteenweg

\*\*\*\*\*



**0.51** // Een pakhuis van de jaren 1930 langs de Droogdokkenweg.

Twee pakhuizen zijn de vermelding waard: het lange gebouw langs Droogdokkenweg ter hoogte van droogdok 6 heeft een karaktervolle gevel die kenmerkend is voor de oude industriële bebouwing van het gebied. Dit gebouw dateert vermoedelijk uit de jaren twintig of dertig. Verder ten noorden bevindt zich een ander pakhuis, uit de jaren vijftig, dat vandaag in bezit is van de vzw E.M.M.A. Het staat op een strategische locatie aan het kruispunt van Oosterweelsteenweg en Droogdokkenweg.

\*\*\*\*\*

**0.52** // *Op de voorgrond van deze foto staat de poort dat vermoedelijk al van de jaren 1900 dateert. Het wit gebouw op de achtergrond is een pakhuis van de jaren dertig met een interessante gevel.*

Verder ten zuiden blijven er nog een paar pakhuizen van Béliard, Crighton en co over. De poort die toegang biedt tot deze gebouwen vanaf Droogdokkenweg dateert zoals de pakhuizen uit de jaren dertig. Ze zijn allemaal interessante getuigen van het industrieel verleden van de zone. De oostelijke bakstenen gevel van het oostelijke pakhuis is bijzonder merkwaardig.

Het pompgebouw van 1954 heeft ook een bepaald potentieel. Zoals in het voorafgaand hoofdstuk vermeld staan de zijgebouwen van dit pomphuis leeg. Zijn ligging in de groene zone van het gebied en de zorgvuldige vormgeving van zijn omringende tuin maakt dit tot een interessante locatie voor parkondersteunende functies zoals brasserie, ijswinkel, infopunt... Bovendien wordt de architectuur van de jaren vijftig en zestig geleidelijk herwaardeerd. Dit gebouw is een goed voorbeeld van de onderliggende ideeën van deze stijl: veel licht, harmonie van de lijnen, ontwerp van de omgeving van het gebouw... De zijgebouwen zijn van mindere architecturale waarde dan het centrale deel, zij zouden omgebouwd kunnen worden om een meer open karakter te krijgen.

**0.53** // *Ten noorden van het gebied blijft ook een oud gebouw van de havendienst over. Blijkbaar dateert het van de laat negentiende eeuw. Het verkeert in redelijk slechte staat.*

**0.52**



**0.53**



\*\*\*\*\*



## KLEINSCHALIGE STRUCTUREN

Net buiten de omheining van de droogdokken, langs Droogdokkenweg, bevinden zich twee ronde schuilbunkers. Op basis van de staat van hun ondergrondse ruimte zouden ze omgevormd kunnen worden om ondergrondse kunstwerken tentoon te stellen, informatie over de geschiedenis van het gebied aan te bieden, of openbare toiletten in te richten.



0.54

*0.54/1 De twee ronde schuilbunkers zijn getuige van de sfeer van de Koude Oorlog.*

\*\*\*\*\*

**0.55** // *Deze lichte helling is het enige waarneembare spoor (behalve de deur) van de oude Volmolensluis.*

Twee bijzonder interessante en waardevolle structuren bevinden zich naast elkaar langs de Schelde ten noorden van het gebied. Het gaat om de Duitse bunker van de tweede Wereldoorlog en de resten van de Vosseschijnsluis van de zeventiende eeuw. Beide structuren zijn in het lichaam van de dijk aangelegd, ze hebben een verband met de Schelde en liggen op het kruispunt van architectuur en landschap. De Vosseschijnsluis is het enige overblijfsel van de voorindustriële periode in het gebied. De Duitse bunker is een van de enige in zijn soort die in Antwerpen nog is overgebleven. Het is aan te raden om de twee structuren in samenhang te herwaarderen, misschien met een didactisch uitgangspunt. De Vosseschijnsluis verkeert in zeer slechte staat en is dringend aan renovatie toe.

**0.56** // *De Duitse bunker gezien van de dijk.*



\*\*\*\*\*

# INFRA- STRUCTUUR

De droogdokken zelf zijn van zeer grote waarde. Er werd in 2009 een grondig onderzoek naar hun vormen en potentieel gedaan door de studenten stedenbouw van de TU Eindhoven.

Onderzoek naar de staat van de riole-  
ring en van de eventuele verbinding van  
de drie eerste dokken met de machines  
in het oud pomphuis is aan te raden om  
de mogelijkheid deze machines weer te  
gebruiken, te evalueren.

De bestrating van enkele zones is  
bijzonder mooi en waardevol, vooral  
tussen de Sloepenweg en de Schelde ter  
hoogte van het pompgebouw van 1954.  
Het is de moeite waard om deze bes-  
trating gedeeltelijk te bewaren. In het  
cultuurhistorisch onderzoek voor de  
Scheldekaaien is de rol van deze bestra-  
ting als bindend element over de kaaien  
en de dokken heen ook onderstreept. In  
het onderzoek van de studenten van de  
TU Eindhoven werd ook de rol van het  
geluid van de voorbijrijdende wagens op  
deze bestrating benadrukt. Dit geluid  
draagt bij aan een bepaalde atmosfeer  
dat met de kaaien geassocieerd wordt.



**0.57** De kenmerkende bes-  
trating van het gebied van  
de droogdokken.

\*\*\*\*\*

## PLAATSNAMEN

De verdwenen Volmolen en het Palinghuis zijn structuren die een belangrijke invloed hebben gehad op het mentale beeld van het gebied voor generaties van Antwerpenaars en bewoners van Het Eilandje. Beide waren (gedeeltelijk) openbare gebouwen, opvallend door hun plaats in het landschap. De Volmolen zat op een verhoogd stuk terrein, het Palinghuis stond langs de Schelde op een plek waar veel vissers naartoe kwamen. De gebouwen zijn nu verdwenen, maar er kan nieuw leven geblazen worden in het mentale beeld dat deze "landmarks" waren. De namen kunnen gebruikt worden voor een café, een straat, een tijdelijke event zoals een festival, of nog door de oprichting van een kunstwerk, de inrichting van parkmeubilair, het ontwerp van een speelplein... Deze twee gebouwen kunnen als inspiratie dienen voor het ontwerpen van nieuwe architectuur.

## STRUCTUUR

Een van de opvallende kenmerken van het huidige Droogdokeneiland is zijn "rommelige" karakter. Het historisch onderzoek heeft geholpen om een zin te geven aan de indeling van de overblijvende gebouwen. Drie assen zijn bepalend geweest voor de afgrenzing van twee bouwzones. Ten oosten loopt

Droogdokkenweg, die een industrieel karakter heeft. In het midden, als snelste verbinding tussen Kattendijksluis en Royerssluis, liep tot voor kort de Oosterweelsteenweg. Ten westen bevindt zich nog gedeeltelijk de Sloepenweg, die een wat bochtig parcours heeft. Deze straat vormt vandaag de grens tussen de (vroegere) industriële zone met hangars en de groene zone langs de Schelde.

De naam van deze wegen zijn ook aan de geschiedenis en functie van het gebied verbonden: "Sloepenweg" komt van de sloepen die langs de oever kwamen (en nog komen) meren. Oosterweelsteenweg (vroeger Austruweelseweg) herinnert nog aan de naam van het verdwenen polderdorp dat ten westen van het Noordkasteel lag <sup>21</sup>.

Het voetpad dat op de dijk loopt moet ook vermeld worden: waarschijnlijk gaat het om een eeuwenoude weg die sinds de oprichting van de dijk bestaat, zoals aangeduid op deze ets van de zestiende eeuw. Dijken vormden toen droge wegen die grote centra met elkaar verbonden. De bijna onaangestaste groene zone langs de stroom, met zijn dijk, zijn sluis en zijn vissers is een waarlijk overblijfsel van het agrarische verleden van de buitenstedelijke wijken rond Antwerpen die in de zestiende en zeventiende eeuw het landschap kenmerkten.

<sup>21</sup> Voor meer informatie over de geschiedenis van deze straatnamen, zie VANDE WEGHE R., *Geschiedenis van de Antwerpse Straatnamen*, Antwerpen 1977, p. 348 (voor Oosterweelsteenweg) en p. 443 (voor Sloepenweg).

\*\*\*\*\*





# BIBLIOGRAFIE

- ANTONISSEN J, *Antwerpen rond de Noorddokken*, Delft 1982
- Antwerp, a port for all seasons*, red. SUYKENS F, Antwerpen 1986
- Antwerpen gefotografeerd in de 19e eeuw*, red. NIEUWENHUIZEN K., Antwerpen 1976
- BAEKELMANS L, "De oude dokken" in *Weerspiegeld Antwerpen*, Antwerpen 1929
- BINNEMANS R en VAN CAUWENBERGH G, *Atlas van Antwerpen*, Antwerpen 1975
- Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen. Inventaris van het Bouwkundig Erf-goed in Vlaanderen*, Gent 1976-1987  
Digitale databank van de inventaris raadpleegbaar op:  
<http://inventaris.vioe.be/dibe>
- BRUNCLAIR V, "Het Eilandje" in *Weerspiegeld Antwerpen*, Antwerpen 1929
- CORNETTE A. H., *Iconographie van Antwerpen*, Antwerpen 1933
- Cultuurhistorische Inventaris van de Scheldekaaien*
- DEBRABANDER G., *Na-Kaarten over Antwerpen*, Brugge 1988
- Een stad groeit: Eenheid in Verscheidenheid*, red DENYS L., Antwerpen 1984
- GEELLEN K, *Het Eilandje*, Antwerpen 1989
- GEELLEN K, "Het Eilandje" in *Antwerpen Tijdschrift der stad Antwerpen* 3, 1988
- HIMLER A., "Bij de modernisering aan de sluizen van het complex Kattendijkdok" in *Antwerpen, Tijdschrift der stad Antwerpen* 4, 1973
- HIMLER A., "De 99 schuilbunkers uit 1954-55 in de Antwerpse haven. Getuigen van de koude oorlog en archeologische vondst." in *Koninklijke Havenwerktuigen S.K.*, juni 1989
- HIMLER A., "Antwerpens eerste droogdok vrijwel voltooid 1814" in *Koninklijke Havenwerktuigen S.K.*, mei 1989
- Industriële revoluties in de provincie Antwerpen*, red. BAETENS R., Antwerpen 1984
- LINNIG J, *Oud Antwerpen naar de natuur getekend en geëst*, Antwerpen 1978 (bewerkt door VAN CAUWENBERGH en VOET)
- PEETERS K. et al, *Antwerpen 1860-1960*, 2 delen, Antwerpen 1960-62
- Een eeuw openbare werken te Antwerpen*, red. RYLANT W., dl 1, 1964, dl 2, 1968
- Stroomversnelling: de Antwerpse haven tussen 1830 en nu*, red. VAN HOOF W., Antwerpen 2002
- TIJS R., *Antwerpen*, Brussel 1981
- VAN DEN NIEUWENHUIZEN J., "De stadsuitbreiding van Antwerpen tussen 1860 en 1914" in *Antwerpen. Tijdschrift der stad Antwerpen*, Antwerpen 1960, 6de jaargang, n.3, p.110-121
- VANDE WEGHE R., *Geschiedenis van de Antwerpse Straatnamen*, Antwerpen 1977
- VAN GOETHEM H., *Fotografie en realisme in de 19de eeuw. Antwerpen: de oudste foto's. 1847-1880*, Antwerpen 2000

\*\*\*\*\*



# LIJST VAN DE AFBEELDINGEN

## **KAFT:**

Arbeiders aan het werk in een droogdok.  
Fotografie van Hugo Piéron, ca 1905.  
*Antwerpen gefotografeerd in de 19e eeuw*,  
Antwerpen 1976, fig 178

**0.1//** Detail van *Ager Antverpiensis sive pars marchionatus sacri Romani Imperii vulgo, kopergravure gedrukt bij Peter Verbiest in 1662*. TIJS R., *Antwerpen*, Brussel 1981, p. 88

**0.2//** Plattegrond van het gebied «Tussen Ferdinandusdijk en Slijkpoort», 17e eeuw. Stadsarchief.

**0.3//** Detail van de «*Caerte figurative der stad Antwerpen...*» door P. Stijnen, 1748. Stadsarchief.

**0.4//** Detail van het plan van X. Tarte voor een stadvergroting, 1851. Technische Dienst van de Haven.

**0.5//** Aquarel van Joseph Linnig, 1860. Molen langs de oever van de Schelde, met de vermelding «afgebroken in august 1866». GEELLEN K, *Het Eilandje*, Antwerpen 1989, p. 104

**0.6//** Kaart van de Ferdinanduspolder rond 1850. Technische Dienst van de Haven.

**0.8//** *Plan de la digue dite Kattendijk et des terrains adjacents... Situation en 1825*. Plattegrond van het gebied in 1825. Technische Dienst van de Haven.

**0.11//** Detail van *Le Beau Plan*, militaire landstreekkaart van 1873 «met de hoogtelijnen van 1850». TIJS R., *Antwerpen*, Brussel 1981, p. 100

**0.12//** Detail van *Plan de la ville d'Anvers et de son agrandissement général*, Jean de Kerckhove, 1864 GEELLEN K, *Het Eilandje*, Antwerpen 1989, p. 58

**0.13//** *De Dokken van Antwerpen*. CG Haenen, 1897  
*Antwerp, a port for all seasons*, red. SUYKENS F, Antwerpen 1986, p.422

**0.14//** Zeilschip Nellie in het Kleine Droogdok. Fotografie van Hugo Piéron, 1875. VAN GOETHEM Herman, *Fotografie en réalisme in de 19de eeuw. Antwerpen: de oudste foto's. 1847-1880*, Antwerpen 2000, p. 259 fig. 163

**0.17//** Vernietigd huis na de ontploffing van het werkhuis Corvilain, in het buurt van Oosterweel «achter Kattendijk», 1889. *Antwerpen gefotografeerd in de 19e eeuw*, Antwerpen 1976, fig 187

**0.21//** Werkzaamheden voor de verlenging van het Grote Droogdok (nummer 1), 1896. *Een eeuw openbare werken te Antwerpen* red. RYLANT W., 1964, dl 1, fig 15

**0.28//** Detail van de Hypsos-kaart van 1913. Vroeger in het bezit van het Nationaal Scheepvaartmuseum, deze kaart stond ten tijde van dit onderzoek in het Museumdepot van de stad Antwerpen. Het zal in de komende jaren in de collectie van het MAS staan.

**0.22 / 0.23 / 0.33 - 0.36 / 0.42 / 0.43 / 0.45** tot het einde: Foto's genomen door de auteur in november 2009

**0.7 / 0.16 / 0.18 / 0.24 / 0.26 / 0.32 / 0.37 / 0.38 / 0.39** Documenten uit het Stadsarchief van Antwerpen

**0.9 / 0.10 / 0.15 / 0.19 / 0.20 / 0.25 / 0.27 / 0.29 - 0.31 / 0.40 / 0.41 / 0.44** Kaarten en foto's van de Technische Dienst van de Haven

## **ACHTERKAFT:**

S.S. Belle Isle in het droogdok, 1923.  
Foto Technische Dienst van de Haven.

\*\*\*\*\*

Dit verslag was geredigeerd door *Cécile Rouselot* in het kader van een stage bij de AG Stadsplanning van Antwerpen in november 2009, onder de leiding van *Maarten Dierick*.

Grafisch ontwerp en opmaken van synthetiserende kaarten:

*Young Graphic Designer*  
december 2009 - januari 2010.

<http://www.younggraphicdesigner.be>



