

Linkeroever van Zwijndrecht–Burcht tot de Nederlandse grens

Zwijndrecht/Burcht

1. Geschiedenis

Burcht en Zwijndrecht liggen op zandruggen aan de rand van een krekengebied. De naamgeving verwijst hiernaar. Zowel Zwijndrecht als Burcht zijn beide afgeleid van Germaanse woorden: *swina drifti* en *burgipja*. *Burgipja* betekent eenvoudigweg *berk*. Dat verwijst vermoedelijk naar de vegetatie die op de droge zandgrond groeide. *Swini* en *drifti* zijn synoniemen en betekenen beide *kreek*.

In 1281 werden beide dorpen in één heerlijkheid ondergebracht. Dit bleef zo tot 1667, toen verdeelde Jacoma Antonio Carena de heerlijkheid onder zijn twee zonen. In 1977 bracht de fusie beide gemeenschappen na 300 jaar terug bij elkaar.

Zwijndrecht en Burcht werden door hun strategische ligging ten opzichte van Antwerpen meer dan eens het slachtoffer van talrijke oorlogen in onze gewesten. Vooral tijdens het beleg van Antwerpen (1583-1585) werden beide dorpen zwaar geteisterd. Tijdens de Brabantse Omwenteling (1789-1790) en de Franse Revolutie (1794) laaiden de gemoederen fel op. Zowel bij het begin als op het einde van de Tweede Wereldoorlog vielen er vele burgerslachtoffers.

Geografisch en historisch gezien maken Zwijndrecht en Burcht deel uit van het Waasland, van de provincie Oost-Vlaanderen en het graafschap Vlaanderen. In 1923 werden zij overgedragen aan de provincie Antwerpen. Het Vlaams Hoofd werd op hetzelfde moment ingelijfd bij de stad Antwerpen en kreeg een voorname woonfunctie (Sint-Anneke of Antwerpen-Linkeroever).

Burcht en Zwijndrecht waren landelijke gemeenten, maar in het midden van de 19de eeuw werd Burcht op vrij korte tijd een gemeenschap met zware industrie. Vanaf het begin van vorige eeuw werd de vruchtbare Borgerweert opgespoten met baggerspecie. Het landelijke noorden van de gemeente werd eveneens opgespoten en er vestigden zich enkele grote bedrijven.

Zwijndrecht werd een voorstedelijke gemeente, met een uitgestrekte industrie en een voornaam woongebied, doorsneden door grote verkeersaders.

Kazerne van de genie

De kazerne luitenant Calberg vestigde zich na de Eerste Wereldoorlog in de voormalige gebouwen van een linoleumfabriek. Het werd het onderdak van de pontonniers, beter bekend onder hun huidige naam, de Genietroepen. Zij verhuisden in 1956 naar hun huidige vestiging aan de Kruibeeksesteenweg-Krijgsbaan in het Kwartier Luitenant V. Thoumsin. Het is nog steeds het hoofdkwartier van het 11^{de} geniebataljon. Tijdens een spectaculaire actie in februari-april 1975 werd de oude kazerne onder meer met springstof afgebroken. De kazerne is van op de Schelde niet zichtbaar.

2. Burchtse Weel

Wat is een “weel” of “wiel”?

Langs rivier- en zeedijken zijn kolken, diepe putten, de overblijfsels van dijkdoorbraken. Door het rondkolkende water ontstonden vaak diepe putten tot soms 10 meter en meer diep. Uit de gevormde put werd achter de kolk grond afgezet, vaak grond uit de dieper gelegen lagen. Omdat de kracht van het water enorm groot was, kon men de dijk niet meer dichten. Rond deze poel werd een nieuwe dijk gebouwd om de gebieden landinwaarts te beschermen. Zodra de natuur terug tot rust kwam ging men de dijk langs de rivier of de zee weer dichten. Zo ontstonden op talrijke plekken langs de Schelde poelen, bekend onder de benaming “weelen of wielen”.

Dat betekent echter niet dat iedere vijver of poel achter de Scheldedijken een weel is. Stroomopwaarts zijn ook vaak oude trufputten (veenputten) aan te treffen, niet te verwarren met “weelen” dus. Zij hebben vaak een rechthoekige vorm.

Het Burchtse Weel maakt deel uit van een project, Park Linker Oever. Ook de Middenvijver en het Sint-Annabos, meer noordelijk gelegen, kaderen binnen het Masterplan Mobiliteit Antwerpen.

Het gebied werd omgevormd tot een slikken – en schorregebied met getijdenwerking, net zoals het Zwin. Twee grote buizen vormen de doorsteek van het gebied van en naar de Schelde. Op die wijze verkrijgt men in het weel een eb- en vloedbeweging. Met de herinrichting van het Burchtse Weel verhoogt de natuurwaarde van het gebied.

Het overstromingsgebied wordt niet aangelegd om het Scheldewater te potten, maar om de natuur van slikken en schorren te voorzien.

Aan het bufferbekken wordt er ook plaats voorzien voor de sportvissers. Op plaatsen met eb -en vloedbeweging mag niet gevestigd worden.

Op de dijk voorziet men een gigantische pomp die enkel bij overstromingsgevaar in werking wordt gesteld. Geschat wordt dat dat gemiddeld twee keer binnen de tijdspanne van 30 jaar zou kunnen gebeuren. Het overtollige water wordt in dat geval overgepompt in het bufferbekken.

Fiets- en wandelpaden sluiten aan op de huidige en toekomstige fiets- en wandelpaden.

Dankzij dit overstromingsgebied ontstaat een waardevolle biotoop voor rietsoorten en broedvogels. Door het samensmelten van Middenvijver en Sint-Annabos ontslaat op LO één groot natuur- en recreatiegebied.

3. Asielcentrum Linkeroever, voorheen internaat Hogere Zeevaartschool

Het opvangcentrum, met haar grote slaapcapaciteit, diende in de jaren '70 als internaat voor de Hogere Zeevaartschool. Uiteindelijk hebben er slechts twintig leerlingen gelogeed en sloot het internaat een decennia later de deuren. Begin '99 bood het centrum, beheerd door het Rode Kruis, oorspronkelijk onderdak aan Kosovaarse oorlogsvluchtelingen, om nu een hele waaier aan nationaliteiten te herbergen. Ongeveer 200 asielzoekers vinden hier een tijdelijk onderkomen.

4. Kennedytunnel

Op de LO zien we, tussen het Burchtse Weel en Galgenweel, de controletoren (bruinzwarte kleur) van de Kennedytunnel, E17. De geschiedenis van de Kennedy tunnel wordt besproken bij de RO.

5. Galgenweel

Weel verwijst weer naar een dijkdoorbraak met een diepe poel tot gevolg, hier eerder een vijver. Het Galgenweel is het grootste seminatuurlijk [brakwatermeer](#) in Vlaanderen. Het meer is ongeveer 40 ha groot. De diepte varieert van 2 tot 15 meter, en heeft een oeverlengte van 3500 meter. Vooral bekend vanwege de zeilsport. Verschillende zeilsportverenigingen hebben hier een thuisbasis. Men kan men opleidingen volgen en regelmatig vinden er ook wedstrijden plaats.

Er staat een sluis in verbinding met de Schelde zodat het meer steeds een brakwaterplas kan blijven.

Op het grasland tussen de Blancefloerlaan en het Galgenweel verrijzen 400 betaalbare eengezinswoningen met tuin en 1000 appartementen in een aangename omgeving met veel groen en ruimte voor sport en ontspanning. De oevers van het grootste zeilmeer van Vlaanderen blijven overwegend onbebouwd en er komt een park. Kantoren, winkels en een supermarkt zorgen ervoor dat de nieuwe inwoners alle voorzieningen in eigen buurt vinden. Men verwacht dat hier in de toekomst 4 000 bewoners een onderkomen zullen vinden.

Antwerpen Linkeroever of liever Sint-Anneke?

1. Geschiedenis

De oudere bewoners van LO, spreken nog vaker over Sint-Anneke. Dat verwijst nog naar de bruisende periode op LO tussen 1885 en 1930. In 1885, ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling, werd het Kursaal gebouwd een mondain, imposant gebouw dat in 1918 op bevel van de Duitsers werd gesloopt na zware beschadiging. Sint-Anneke werd ook wel Vrolijk Antwerpen genoemd. Men kon er bootje varen op de oude kringvest, ooit door de soldaten van Napoleon gegraven. Er waren talrijke dansgelegenheden zoals De Gouden Bol, het Casino en het Paard.

Linkeroever is het Antwerpse nu een stadsdeel op de linkeroever van de Schelde. Vroeger behoorde het tot Zwijndrecht, maar op 19 maart 1923 werd het bij Antwerpen gevoegd en maakt sinds de oprichting van de districten in 1983 deel uit van het district Antwerpen. Linkeroever telt circa 15.000 inwoners. Historisch behoorde Linkeroever tot het Waasland, maar zowel landschappelijk als sociologisch staat het vandaag los ervan. Vroeger kende men het gebied ook onder de naam Bongerweertpolder.

De wijk Linkeroever ontstond op de site van het oude Sint-Annadorp en het fort Vlaams Hoofd (beide aan het huidige Frederik van Eedenplein gelegen). In het begin van de twintigste eeuw was Sint-Annadorp een populair oord van vertier (mosselrestaurants, casino's). De Sint-Annekeveerboot zorgde voor een regelmatige verbinding.

Tussen 1880 en 1830 was St.-Annekedorp de plaats bij uitstek voor het eten van een smakelijke mossel. Van de ongeveer tachtig huizen die de dorpskom rijk was, was ongeveer de helft in gebruik als mosselrestaurant. Een heerlijke pot mosselen was toen nog echt betaalbaar. Op de dijken stonden de "mosselwefkes" met hun hand –en hondenkarren luidkeels hun waren aan te prijzen.

Naar het schijnt bestond er bij de mosselverkoopsters een traditie om zoveel mogelijk rauwe mosselen te laten verorberen tot een hoestbui erop volgde. De kandidaat “zwelgers” moesten daarvoor vijf “cens” neertellen. De vzw “Anneke Mossel” houdt de herinnering levendig dankzij hun reuzin “Anneke Mossel”.

Anneke Mossel werd vervaardigd in maart 1993 om de viering van 100 jaar Sint-Annaparochie Antwerpen-LO op te luisteren. Op 3 augustus 1996 werd ze tijdens de 11^{de} Antwerpse Mossel feesten op de Antwerpse grote Markt onthuld door de toenmalige Havenschepen Delwaide. Pater van de reuzin werd toenmalig gouverneur Camille Paulus.

In de jaren '30 ontstond aan het noordelijk gelegen Scheldestrand een drukke recreatie en werden vele weekendhuisjes gebouwd. Er kwamen cafés en restaurants, een zwembad en er werd een molen uit Limburg overgebracht. De opgespoten gronden vormden het “Sint-Anneke-Plage”. De recreatie bleef maar de weekendhuisjes werden vanaf het einde van de jaren '60 onteigend en afgebroken.

Vroeger reed tussen dit strand en het veer aan het dorp van Sint-Anneke een tramverbinding, de zogenaamde Sint-Anna-Expres. Vanaf het veer reed de tram ook langs het voormalige treinstation Antwerpen-West en zo verder naar Hamme in Oost-Vlaanderen. Deze tramlijn bleef in gebruik tot het begin van de jaren zestig.

In 1929 werd de Intercommunale Maatschappij van de Linker-Scheldeoever (Imalso) opgericht. Deze begon met de systematische ophoging van het hele gebied en de afbraak van de bestaande bebouwing. Er kwamen nieuwe straten en verbindingswegen, waarbij men zich onder andere liet inspireren door de architect Le Corbusier die een urbanisatieplan had ingediend. Men bouwde villa's en in het begin van de jaren '50 ontstonden de eerste wijken met sociale woningbouw. De laatste huizen van het oude Sint-Anneke kwamen door de voortdurende grondophoging op een lager niveau ('Sint-Anneke Put') en verdwenen rond 1955. Enkel de Sint-Annakerk bleef bewaard tot ook zij op haar beurt in 1968 gesloopt werd en plaatsmaakte voor een moderne kerk. Het kerkje Onze-Lieve-Vrouw-ter-Schelde dat aan de noordelijk gelegen 'plage' gelegen was, werd op 9 maart 2000 door een brand getroffen en afgebroken. Enkel het voorportaal bleef behouden en wordt als Mariakapel gebruikt.

Tussen 1931 en 1933 begint men ook met de bouw van twee tunnels, een voor voetgangers en één voor voertuigen, de Waaslandtunnel, bekend onder de naam “De Konijnpijp”. Karren en paarden mochten geen gebruik maken van de verbindingsweg. Zij waren nog steeds op “den overzet” aangewezen.

De ware idee achter Linker Oever was: een stadsdeel met grote ruimtes, waterpartijen, groen zones en woningbouw voor iedere klasse. Architectuurwedstrijden werden uitgeschreven en vele ruzies werden uitgevochten in het stadhuis over de realisatie van het project. Er waren plannen tot de bouw van een tweede Boerentoren (KBC-toren), een appartementsgebouw in de vorm van een triomfboog als toegangspoort tot Oost-Vlaanderen. Herhaalt de geschiedenis zich? Lange Wapper? Tunnel?

Einde jaren vijftig werden de eerste flatgebouwen opgetrokken. De zogenaamde Amelinckxflatgebouwen (naar de aannemer, die later failliet ging) werden in de jaren zestig in snel tempo gebouwd. Begin jaren zeventig verrees de wijk Europark (met onder meer een 25 verdiepingen hoog flatgebouw, gekend als de 'Chicagobuilding'), de Sint-Lucaskerk en openbare bibliotheek.

Aan Sint-Anneke-Plage is ook Radio Minerva gelegen. De zender richt zich vooral tot de ouderen en telt meer dan 30.000 leden.

2. Tussen het Galgenweel en de Waaslandhaven.

Woning architect Léon Stijnen langs de Beatrijslaan. Op de LO staan nog 5 woningen naar de plannen van Stijnen.

3. De Sint-Annatunnel

Deze 572 meter lange tunnel, die zich maar liefst 31,57 meter onder de grond bevindt, wordt door de Antwerpenaren ook wel de *Voetgangerstunnel* genoemd en verbindt sinds 1933 de Linkeroever met de stad. Ofwel, het oudere met het nieuwere Antwerpen. Beide kanten hebben een lift voor 80 personen of maximaal 6.000 kg, en twee maal twee authentieke houten roltrappen. Deze roltrappen waren voor die tijd een echte nieuwigheid. De uitwendige diameter van de tunnel bedraagt 4,74 meter, de inwendige 4,30. De beide toegangsgebouwen zijn van de hand van Emiel Van Haverbeke.

Voor de aanleg van de tunnel bestonden er twee overzetboten: de Sint-Annekensboot bij het Steen en de treinboot *Land van Waas / Pays de Waes* tussen de twee spoorwegstations: Vlaams Hoofd of later Antwerpen-West op de Linkeroever en Antwerpen-Waas aan de Sint-Michielskaai. Over een permanente oeververbinding was men het in 1874 al eens. Er waren meerdere plannen voor een brug, maar die werden telkens verworpen omdat die de scheepvaart zou belemmeren. Pas in 1931 werd de knoop doorgehakt en koos men voor een tunnel.

De eigenlijke horizontaal gelegen tunnel werd volledig in de Boomse klei uitgegraven door middel van een handschild. De tunnelbekleding bestaat uit gietijzeren elementen met loodvoegen. De kostprijs bedroeg 40 miljoen BEF (ongeveer 1 miljoen euro). De werken startten op 28 juni 1931 en werden op 14 augustus 1933 voltooid. Er worden nog veel authentieke onderdelen van de tunnel bewaard waaronder: de houten roltrappen, oude waarschuwborden, de twee inkomhallen.

4. Monument (Beeld en omliggende realisatie) Koning Boudewijn van Wilfried Pas.

Het monument is een realisatie van Jo Crépain en Wilfried Pas.

Wilfried Pas (Londerzeel, 1940) is een neo-expressionistisch beeldhouwer, tekenaar en graficus.

Jo Crépain (Brugge, 21 oktober 1950 – Antwerpen, 20 december 2008) was een Belgisch hedendaagse architect. Hij ontwierp vooral kantoorgebouwen en scholen in postmodernistische stijl.

Normaal kan je het beeld van Koning Boudewijn van op de Schelde waarnemen. Het maakt deel uit van een hele opstelling. Zo is aan de Noordzijde een breed wandelpad aangelegd langsheen de kreek en aan de westzijde een rechthoekige aanplanting van 99 Japanse kerselaars. De massieve figuur rijst als het ware uit de brokkelige amorfe bronsmassa van de robuuste sokkel. De Koning wordt voorgesteld in burgerkledij in een overjas. Hij staat licht voorovergebogen, de handen op de rug. Dat was de typische houding die hij aannam wanneer hij met aandacht naar iemand luisterde.

5. Openlucht Ankermuseum of Boeienplein

Een open terrein waar boeien tentoongesteld worden.

6. Waaslandtunnel

De **Waaslandtunnel** of in de volksmond de "konijnenpijp" of "kleinen tunn el" genoemd, is de oudste voertuigentunnel onder de Schelde welke Antwerpen verbindt met Linkeroever. Het nummer van deze weg is N49a.

Begin 1900 was er een steeds groter wordende nood aan een verbinding tussen beide oevers. Vergevoerde plannen werden gestopt door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Na de oorlog kreeg alles een ander uitzicht door de snelle opkomst van de auto. Op initiatief van de toenmalige burgemeester Frans Van Cauwelaert, kregen de plannen in 1929 hun vaste vorm door de stichting van de "Intercommunale Maatschappij van den Linker Scheldeoever" (IMALSO). Na grondig onderzoek besloot de IMALSO niet   n, maar twee tunnels te bouwen. E n voor voertuigen en een andere voor voetgangers en fietsers (Sint-Annatunnel).

Bouw

De werken vingen aan op 1 maart 1931 en werden uitgevoerd door de 'Compagnie Internationale des Pieux Arm es Frankignoul'. Op de rechteroever werden huizen, pakhuizen en een brouwerij gesloopt. De Brouwersvliet werd drooggelegd zodat men een bedding verkreeg voor de voertuigentunnel en daarna voorgoed gedempt. Het grootste deel van de tunnel werd geboord door zeer waterrijke grijze en groene zandlagen. Slechts een deel onder de Schelde gaat door een dichte kleilaag.

Opening

De opening vond plaats op 10 september 1933, en werd bijgewoond door koning Albert I en koningin Elisabeth. Onder leiding van de toondichter Renaat Veremans werden het lied "Tunnelgroet" en de cantate "Heilzang" ten gehore gebracht. Verdere festiviteiten waren: een waterstoet, zeilwedstrijden, een zwemfeest, een festival voor zangverenigingen, internationale rally's voor auto's, motorfietsen, rijwielen en vliegtuigen, een beiaardconcert, een bloemententoonstelling en een optocht van schoolkinderen.

De tunnel was ontworpen voor een piekdebiet van 1000 voertuigen / uur / richting. In 1934 reden meer dan 450.000 voertuigen door de tunnel.

Tol

Aanvankelijk moest tolgeld worden betaald. Begin jaren '30 waren daarover verhitte discussies. Het leverde zelfs communautaire meningsverschillen op in de Kamer over Vlamingen die tol moeten betalen om de Schelde over te steken, terwijl Luikenaars geen tol moesten betalen om de Maasbruggen over te steken. De tol werd op 31 juli 1958 afgeschaft.

Oorlog

Het terugtrekkende Duitse leger heeft in 1944 de toegangen van de tunnel beschadigd en heeft de tunnel onder water laten lopen. Het herstel van de tunnel heeft meerdere jaren geduurd.

Beschrijving

De tunnel is een cilindervormige pijp uit drie delen. Een betonnen sectie op linker- en rechteroever, en een gietijzeren middendeel van 1236 m met betonnen bekleding. De totale lengte van de tunnel is 2110,85 m. De lengte van portaal tot portaal 1768,85 m. De uitwendige diameter is 9,40 m en de inwendige 8,70 m. De breedte van de rijweg in de tunnel is 6,75 m. De eenvormige helling bedraagt 3,5 cm per meter.

De maximum diepte tussen gemiddeld hoog water en het bovenste raakvlak van de tunnel is 26,59 m. Het diepste punt, het onderste raakvlak van de cilinder, ligt op 37,65 m onder de deksteen van de kademuur.

De tunnel werd over de grootste lengte onder luchtdruk uitgevoerd d.m.v. een handschild met een buitendoormeter van 9,40 m. De tunnelbekleding bestaat uit gietijzer elementen met loodvoegen (analoog aan de Sint-Annatunnel). De bouw werd toegewezen voor 240 mil. BEF (ongeveer 6 mil. Euro).

De rijrichting op de rijstroken in de tunnel kan op piekmomenten gedraaid worden. Zo worden 's avonds beide rijstroken gebruikt voor het verkeer dat het centrum verlaat. Hiertoe zijn er matrixborden geplaatst boven de ingangen van de tunnel.

In de tunnel zijn geen vrachtwagens toegelaten. De Waaslandtunnel wordt beheerd door het Vlaamse Gewest.

7. Jachthaven Linkeroever

De jachthaven is gelegen op de plaats waar vroeger het Fort Isabella (80-jarige Oorlog) gelegen was. Het Fort werd in 1948 afgebroken. Later werd er een scheepswerf gebouwd.

De Koninklijke Liberty Yacht Club ligt met haar afdeling Schelde tussen de stroom en de Jachthaven Antwerpen Linkeroever

De jachthaven ligt op de plaats waar vroeger het Spaans fort Isabella gelegen was en later een scheepswerf werd ontgonnen. De sluis van de jachthaven volgt het oude tracé van de dokjes van de verdwenen werf. In de bodem van de jachthaven zouden nog restanten van fort Isabella te vinden zijn.

De jachthaven is voorzien van een keersluis. Dat betekent dat de vloeddeuren in het algemeen één uur voor en één uur na hoogwater open gaan voor de pleziervaart. Bij hoge waterstanden worden de vloeddeuren even voor en na de hoogwaterstand gesloten.

8. Sint-Annekestrand

Mosselen op Sint-Anneke, Sint-Annekesboot, Sint-Annekeplage, oudere bewoners en ex-bewoners zullen iedereen enthousiast vertellen hoe vaak zij terugdenken aan Sint-Anneke en griezelen bij de benaming Linkeroever. Sint-Anneke en haar "plage" waren een paradijs voor jong en oud. Van heinde en verre kwam men naar dit ontspanningsoord. Overvaren met de Sint-Annekensboten was een avontuur. Tot voor 60 à 70 jaar waren voor gewone mensen "vakantie en zeker een vakantie aan de kust totaal" onbekend, betaalde vakantie kwam zelfs niet ter sprake. Voor heel wat Antwerpenaren en mensen van de naburige dorpen en steden was Sint-Anneke -Plage dan ook een niet te missen bestemming: zand, water, bossen, grasvelden, vestingen. Niet onbelangrijk: het was er betaalbaar, volks en mondain, zelfs een tikkeltje exotisch omwille van het zicht op de grote boten die aan de overzijde gingen en kwamen van landen waar zij slechts konden over droomden.

Wat er ons nog rest: een strandje, enkele restaurants, vaak bekend voor de mosselen en paling in 't groen en een molen.

9. Molen van Sint-Anneke

De Molen van Sint-Anneke is een maalvaardige windkorenmolen. De molen werd oorspronkelijk gebouwd door de familie Geuens in Kwaadmechelen in Limburg. De molen, die toen *Molen Zels* werd genoemd, zou in 1937 worden gesloopt omdat hij in de weg van het Albertkanaal stond. Hij werd toen verhuisd naar de Linkeroever in Antwerpen, naar het strand van Sint-Anneke waar hij op het dak van een horecazaak werd wederopgebouwd. De molen werd echter niet in werkende staat gebracht. Een storm in 1990 beschadigde de molen zo zwaar dat hij dreigde neer te storten, en de molen werd toen gedemonteerd. De onderdelen werden opgeslagen achter het restaurant, waar ze jarenlang aan het weer blootgesteld werden. In februari 1996 stak een dakloze de onderdelen in brand toen hij een vuurtje stookte, en het duurde nog vier jaar eer de herbouw van de molen werd opgestart. In 2001 werd dit afgerond, en in 2008 werd hij weer maalvaardig gemaakt. De Molen van Sint-Anneke werd op 10 juni 1992 de monumentenstatus toegekend.

10. Sint-Annabos

Het Sint-Annabos was oorspronkelijk een polderlandschap. Het werd eeuwen geleden ontwikkeld door de aanleg van dijken. De polders werden gewonnen op de Schelde toen dat nog een enorme vlaktestroom was. De oudste polders dateren van voor 1150. Het maaiveld van de polders lag lager dan het waterpeil van de Schelde en overstromd, voor de inpoldering, telkens bij springtij. Er vormden zich vruchtbare slikken.

Om Linkeroever te ontwikkelen tot een volwaardig stadsdeel begon men al in 1894 met de ophoging van het meest noordoostelijk gelegen deel van de polder. Nadien werden wilgen aangeplant om verstuiving tegen te gaan. De laatste ophogingen dateren van de jaren '70 en kaders binnen de grote infrastructuurwerken die toen werden uitgevoerd, o.a. de bouw van de Kenndy-tunnel. De meest recente ophogingen gebeurden in 1977 ten westen en zuidwesten van Blokkersdijk.

Het Sint-Annabos werd in 1950 aangeplant met populieren in functie van houtproductie en om de opgespoten gronden te ontwateren. Het bos werd aangeplant in afwachting van de nieuwe appartementsblokken. Er werd een padenstructuur in rastervorm aangelegd naar analogie van het stratenpatroon van de woonkern Linkeroever, zonder echter zich goed op de bouwkern aan te sluiten. Vele opgespoten gronden bleven onbebouwd en functioneren de dag van vandaag als open ruimte.

Het huidige bos is biologisch gezien weinig waardevol, verouderd en arm aan mineralen. Dood hout maakt het wandelen soms zelfs gevaarlijk. In het kader van het Masterplan Park Linkeroever zal het bos heraangelegd worden tot een gezond bos waarbij meer aandacht zal besteed worden aan de ecologische en recreatieve waarden.

11. Blokkersdijk

Ten Westen van het Sint-Annabos ligt Blokkersdijk dat zich uitstrekt tot de E34. Het heeft een oppervlakte van 10 ha. Blokkersdijk is een plas met een laaggelegen oeverzone omringd door opgespoten terreinen. Het is bijzonder waardevol als watervogelgebied.

Het geniet bescherming als:

- Europees vogelrichtlijngebied
- Landschap gerangschikt en beschermd
- Status van reservaat op het gewestplan Antwerpen
- Door de Vlaamse gemeenschap erkend als natuureservaat.

Waaslandhaven Oost

In de jaren zestig, na de overstroming van 1953, staat het gebied onder water. De vruchtbare poldergronden gaan verloren door de invloed van het brakke water en een laag zand.

Verscheidende bedrijven vinden hier hun onderkomen: Lanxess Rubber, Exxon Mobil Chemical, Dow Benelux General Electrics Crompton, Fina Antwerp Olefins en nog een reeks andere bedrijven meer landinwaarts.

1. Dredging International-Deme (Dredging Environmental Marine Engineering)

In 1974 werd Dredging International opgericht vanuit de samensmelting van de baggermaatschappijen Ackermans & van Haaren met Soci t  General de Dragage (SDG). Zij hielden zich al van in 1894 bezig met baggerwerken op de Schelde. In 1956 speelden zij beiden een belangrijke rol bij de expansie van de haven op RO.

Ackermans was tevens de bezitter van een belangrijke vloot cutterzuigers, emmerzuigers en hopperzuigers die ook een grote rol speelden bij het graven van de dokken.

Ze zijn de trotse bezitter van de jumbo hopper "Pearl River" die kan baggeren tot op een diepte van 120 meter!

Dredging International is na Jan De Nul Groep de grootste baggermaatschappij met wereldfaam.

Samen met de derde groep, De Cloedt, vormen zij de grootste spelersgroep ter wereld wat baggerwerken betreft.

2. Fort Sainte-Marie en het Beleg van Antwerpen (1584-1585)

Het Fort bevindt zich aan de achterzijde van Deme (Dredging). We zien nog de sluisdeur die toegang geeft langs de Scheldezijde. Het is nog   n van de weinige forten die dateert van de periode van de

80-jarige oorlog. Het was de godsdienstoorlog tussen de vooral de Noordelijk Provincies en het Spaanse Koninkrijk. Een oorlog die hier in de streek diepe wonden sloeg. Het was vanaf dit Fort dat de Spaanse veldheer Farnese het beleg van Antwerpen begon op 3 juli 1584 en duurde veertien maanden. De val van Antwerpen had plaats op 17 augustus 1585.

Het beleg van Antwerpen tijdens de Tachtigjarige Oorlog begon op 3 juli 1584, duurde veertien maanden en eindigde met de val van Antwerpen op 17 augustus 1585.

In 1576 sloot Antwerpen zich aan bij de Pacificatie van Gent en op 29 juli 1579 bij de [Unie van Utrecht](#). De grootste Nederlandse stad, met in die tijd meer dan 100.000 inwoners, werd daardoor de hoofdstad van de Nederlandse opstand. De periode van 1579 tot 1585 staat ook bekend als de **Antwerpse Republiek** onder leiding van buitenburgemeester [Marnix van Sint-Aldegonde](#). In die periode van radicalisering was het katholicisme zelfs officieel verboden.

[Alexander Farnese](#), de hertog van Parma, had in de jaren 1583-1584 al de meeste Vlaamse steden opnieuw in handen gekregen en ook de Brabantse steden [Brussel](#) en Mechelen waren opnieuw in Spaanse handen. Op 3 juli 1584^[1] begon de omsingeling van Antwerpen.

3. Finis Bellis, het ramschip

De Spanjaarden legden een 730 meter lange brug van schepen over de Schelde. Na de voltooiing van die barricade in februari 1585 kon de uithongering van de stad beginnen. De pogingen vanuit de stad zelf (met met buskruitgeladen z.g. mijnen) en vanuit Zeeland om de schipbrug op de rivier te doorbreken mislukten. Op 28 mei voer het monsterschip Finis Bellis of Fin de la guerre (Latijn en Frans voor 'einde van de oorlog'; de Spanjaarden gaven het de naam "Carantamula") tegen de dijk te pleetter in plaats van de schipbrug te vermorzelen.

Nu eisten vooral de katholieken onderhandelingen met Parma. Die werden door Marnix gevoerd in het Spaanse hoofdkwartier in Beveren en op 17 augustus tekende hij de overgave van de stad. De Peis (vrede) werd uitgeroepen op de Grote Markt. De burgemeester had bekomen dat tegenstanders van de Koning de kans kregen de stad te verlaten. Veel protestantse kooplieden en intellectuelen maakten daar gebruik van en vertrokken naar het Noorden. Vele armere inwoners hadden de stad al voordien verlaten. Na 10 dagen wachten, op 27 augustus, trok Farnese de stad binnen. Dat gebeurde heel wat ordelijker dan bij de Spaanse furie van negen jaar te voren.

Sommigen beweren dat de Noordelijken te lang gewacht hebben om versterking te sturen, onder andere de Engelse steun die pas in december 1585 in Vlissingen arriveerde. Na de val van Antwerpen werden nauwelijks nog pogingen ondernomen om het Zuiden opnieuw bij de opstand te betrekken. De vloot die op de Schelde klaarlag om Antwerpen te bevrijden, bleef liggen om de nu in Spaans bezit zijnde stad af sluiten van de overzeese handel. Uiteindelijk bleven slechts 40.000 inwoners van de ongeveer 90.000 in de stad achter en daarmee was de gouden eeuw van Antwerpen als haven- en handelsstad ten einde. Onder Spaans bestuur kende de stad een zekere herleving met bijvoorbeeld de schilderkunst van Rubens, Jordaens en [Teniers](#).

In 1865 wordt het Fort opgenomen in de Fortengordel rond Antwerpen naar het ontwerp van Generaal Brialmont. Van 1961 tot 1994 vindt de Zeemacht er een onderkomen. De Belgische Marine liet er zelfs een unieke onderwaterbatterij bouwen met twee lanceringsrichtingen tussen 1881 en 1882 voor zelfde wegende Whiteheadtorpedo's (naar de uitvinder genoemd). Een van de torpedo's was richting Antwerpen gericht en de andere stroomafwaarts. Er waren 40 torpedo's in het Fort aanwezig. De installatie is geklasseerd. Nu heeft KTA Cenflumarin er een thuis gevonden.

4. KTA Cenflumarin op de terreinen van Fort Sainte-Marie (Spaans Fort)

In het KTA Zwijndrecht – Cenflumarin kan je terecht vanaf 13 jaar. Je krijgt er theoretische lessen en ook een praktische opleiding.

De theoretische lessen werden ontwikkeld door praktijkmensen, zoals ervaren binnenschippers, kapiteins TLO, en gespecialiseerde leerkrachten. Die cursussen worden permanent aangepast aan de evolutie van de scheepswetgeving, aan nieuwe vaartechnieken, aan technologische innovaties, aan de evolutie van de schepen, en aan de altijd maar veranderende navigatieapparatuur. De cursussen zijn erkend en gecertificeerd door het ministerie van Mobiliteit en Verkeer, de Rijncommissie, de Belgische zeevaartinspectie, en de Dienst voor de Scheepvaart.

De doorgedreven praktische training begint op kleine vaartuigen, en gaat daarna verder op grotere opleidingsschepen zoals de Themis II (een tweemotorig binnenschip), de Leie (een vedette), en de Azymut (een zeeschip met beperkte afmetingen).

Certificaat estuaire vaart (nieuw)

Estuaire vaart is het varen tussen de Belgische kusthavens en de Scheldemonding. Het is een 'binnenlandse' vaart, maar je gaat met je (speciaal aangepast) schip toch een stukje op zee. Hiervoor gelden speciale voorwaarden bij de opleiding. Het brevet 'Norm 5' volstaat niet; voor de estuaire vaart is een toelating STCW VII/5 vereist. Om die toelating te bekomen moet je minstens 21 jaar zijn, drie jaar ervaring op een binnenschip hebben, over een GMDSS-certificaat beschikken, en les hebben gevolgd aan een bevoegde instelling. Leerlingen die in Cenflumarin met succes het zevende jaar Beperkte Kustvaart afronden, ontvangen de verschillende deelcertificaten om op de estuaire vaart toegelaten te worden.

Hier hield de brug van Alexander Farnese, hertog van Parma, de Watergeuzen tegen. Een schip volgeladen met buskruit trachtte de brug op te blazen. Maar de schepen vonden geen doorgang om de stad van voedsel te voorzien. Marnix, burgemeester van Antwerpen, bleef niets anders over dan de overgave te tekenen.

5. Thermische Centrale Electrabel

Deze centrale werkte oorspronkelijk op kolen wat zeer nadelig was voor het milieu, oorzaak van zure regen. Het water wordt opgewarmd tot de stoom vormt die de turbines aandrijft. De schouwen reiken 120 meter hoog.

6. Kallo

Kallo is niet zichtbaar van op de Schelde en ligt tussen Waaslandhaven Oost en Waaslandhaven Zuid. Kallo is een deelgemeente van Beveren. Het was vroeger omgeven door vruchtbare landbouwgronden, maar de overstromingen van 1953 en de grondhonger van de haven maakten van Kallo een havengemeente. Alleen Belgomilk, actief in de zuivelsector, herinnert nog aan de vroegere landbouwactiviteit.

7. De Sluis van Kallo

De Kallosluis is een sluis in Kallo. De sluis vormt de toegang tot de dokken van de Waaslandhaven. De stad Antwerpen is eigenaar van deze sluis en beheert het sluiscomplex van Kallo en de dokken van de linkeroever. De Kallosluis is 360mX 48m X16m en TAW diepte 12,50 meter.

Ze werd gebouwd vanaf 1979 in de jaren '80 draaide de Kallosluis sporadisch en geheel op vrijwillige basis. Een officier was van wacht en als er toch een schutting was gepland, riep hij vrijwilligers op. Nadat het zeeschip de sluis verlaten had, mochten de sasseniërs terug beschikken. Uiteindelijk werd ze officieel in gebruik genomen in 1990 en bemant met enkele vaste sasseniërs en losse vrijwilligers, omdat er toen nog maar weinig scheepvaartverkeer was op de linkeroever. Voor de sluismedewerkers, die op linkeroever woonden, was het een oplossing om niet meer in het verkeer naar de rechteroever te moeten rijden, via de Antwerpse tunnels. De linkeroeverdokken waren nog in grote aanbouw en werden verder uitgebaggerd. Bij een schutting van grote "super"zeeschepen werden er nog vrijwilligers gevraagd om te helpen vastmaken. Bij superschepen die over de 180 meter, en tot over de 300 meter lengte hebben, moet er met 6 man vastgemaakt worden. Nu is het een drukke sluis geworden vooral door containerverkeer en merendeels door autovrachtschepen. Vooral Japanse wagens worden er gelost. Onder andere Hyundai, Mitsubishi, Kia, Honda en Mazda hebben er hun havenconcessies. Ook de binnenvaarttrafiek is grotendeels toegenomen.

Het kan een ramp zijn voor de schepen, in de linkeroeverdokken, als de Kallosluis niet meer zou kunnen werken door bepaalde omstandigheden. Dan liggen de schepen als "muizen in de val". Daarom is er nagedacht om nog een sluis te bouwen, in verbinding met het Deurganckdok. Dit nieuwe dok is een getijdendok en ligt in directe verbinding met de Schelde.

Er liggen twee bruggen over de sluis: de Farnesebrug aan de Scheldekant en de Melselebrug aan de havenkant.

En onder de sluis ligt ook nog de Beverentunnel.

Waaslandhaven Noord

1. Katoennatie-The Loghiddn City

- Is 205 hectare groot.
- Heeft 20 magazijnen met een totale oppervlakte van telkens 30.000 m²
- 27.000 m² kantoorruimte
- Een uitstekende bereikbaarheid: hartje Waasland, vlakbij Antwerpen, tevens aanfluiting op autowegen, railnet, rivieren -en kanalenet.

De Katoen Natie en Fernand Huts

De directeur van de Katoen Natie is de heer Fernand Huts, nog een echte Antwerpenaar uit de Seefhoek , die zijn mannetje staat tussen al de buitenlandse bedrijven. Hij zegt over zichzelf dat hij zeer goed kan relativeren, eigenzinnig is, harde werker, maar ook levensgenieter. Het bedrijf vierde de 150^{ste} verjaardag in 2005. Katoennatie heeft meer dan 9.000 medewerkers, verdeeld over ongeveer 133 bedrijven in meer dan 20 landen.

Het bedrijf is actief vooral actief op het gebied van logistieke diensten in de opslag, transport en behandeling van industriële producten uit de petrochemie, de auto-industrie, de elektronica en textiel. Katoennatie heeft verschillende operatie-eenheden (opslag, transport, behandeling van producten): petrochemie, industriële producten, producten uit de auto-industrie, projecten en engineering, havenoperaties en consumptiegoederen.

Het enige punt dat Fernand Huts dwars zit is het feit dat zij voorlopig nog geen concessie heeft kunnen bemachtigen aan een van de containerterminals en dat als Vlaams bedrijf met wereldfaam.

Het Kantorencomplex Katoen Natie

Het Kasteel Singelberg van Beveren gaf de naam aan dit terrein . In Singelberg werd de overgave van Antwerpen aan de Spanjaarden betekend.

Het complex werd Burcht Singelberg gedoopt en vertegenwoordigt er een duidelijke symboliek. In het landschap op de Wase linkeroever ligt een bijna surrealistisch groot terrein, bestemd voor magazijnen en kantoren. Een vierkant gebouw vormt het trotse bakstenen hart. Het verwijst naar de geschiedenis - het voormalige kasteel van het Land van Beveren - en naar de Antwerpse traditie van de forten. Het architectenbureau Poponcini en Lootens speelde ook de kracht van het landschap en het majestueuze zicht op de Schelde uit. De kantoren, vanaf twee hoog, kijken uit op een prachtige bocht in de stroom.

Brabo, Wim Delvoye en het echtpaar Huts

Huts en zijn echtgenote zijn ook enorme bewonderaars kunst en van Wim Delvoye in het bijzonder. Voor het kantorencomplex langs de Scheldekant staat een kunstwerk van een van de meest bewonderde hedendaagse Vlaamse kunstenaars. De fontein van Delvoye was oorspronkelijk in wit polyethuraan en later in brons verwerkt. Het springt meteen in het oog door zijn schalkse stijl. Het is een kopie van het beroemde Brabo-standbeeld van Jef Lambeaux op de Antwerpse Grote Markt. Alleen heeft het beeld een zwieper gekregen van een denkbeeldige orkaan. Het is op een mathematische manier vervormd en uitgerekt. Met dit project, wil het bedrijf een recept uitspelen: de combinatie van kunst en architectuur als stimulerende omgevingsfactor. Katoen Natie zoekt in kunst een imago van creativiteit en spitsvondigheid. Liever dan een wielerploeg te sponsoren, investeert het echtpaar Huts als een moderne mecenas in Vlaamse hedendaagse kunst. Wim Delvoye is goed vertegenwoordigd. Als je het hoofdkwartier in Antwerpen-Noord binnenkomt, bots je meteen op twee van zijn getatoeëerde, opgezette varkens.

2. Wat is de betekenis van een “natie” in de haven?

Het is in feite een term die uitsluitend in Vlaanderen gebruikt wordt. Oorspronkelijk komt zowat overeen met een gilde, een corporatie. Specifiek in Antwerpen was het een vennootschap die het vervoer van goederen tussen kade en magazijnen of pakhuizen verzorgden. Het laden en lossen van de schepen zelf was het werk van de stouwerijen. In Nederland spreekt men over een veem. Aanvankelijk gebeurde het transport van de goederen met paarden en karren. De lange natiewagens met platte, lage bodem werden getrokken door zware trekpaarden, de natiepaarden.

De aandeelhouders van de natie waren de natiebazen. De natiebaas stond aan het hoofd van een ploeg havenarbeiders. Die ging zelf, of zijn afgevaardigde, de arbeiders ronselen in het aanwervingslokaal of het “kot”. De bestuurders van de naties noemde men natiedekens.

Tijdens de Franse revolutie werden de gilden en naties ontbonden door de Franse bezetters. Na de val Van Napoleon werden ze opnieuw opgericht. De eerste was de Valkeniersnatie, in 2001 overgenomen door de Katoennatie die zelf in 1855 werd opgericht.

De Valkeniers Natie werd opgericht in 1817, na de val van Napoleon. De Valkeniers Natie is de oudste in Antwerpen, en groeide van behandelaar van goederen naar logistieke dienstverlening. Het telde bij de overname 150 werknemers.

De namen van de natiebedrijven verwezen vaak naar de soort goederen waar ze zich op toelieden: Tabaknatie, Katoennatie, Wijnnatie, Wolnatie. Maar de vlag dekt al lang de lading niet meer, met uitzondering van de Tabaknatie.

Het laden en lossen van de schepen zelf was het werk van de stouwerijen. In Nederland spreekt men over een veem. De aandeelhouders van de natie waren de natiebazen; De natiebaas stond aan het hoofd van een ploeg havenarbeiders. Die ging zelf, of zijn afgevaardigde, de arbeiders ronselen in het aanwervinglokaal of "kot". De bestuurders van de naties noemde men natiedekens.

Tijdens de Franse revolutie werden de gilden en naties ontbonden door de Franse bezetters. Na de val Van Napoleon werden ze opnieuw opgericht. De eerst was de Valkeniersnatie, in 2001 overgenomen door de Katoennatie die zelf in 1855 werd opgericht.

De namen van de natiebedrijven verwezen vaak naar de soort goederen waar ze zich op toelieden: Tabaknatie, Katoennatie, Wijnnatie, Wolnatie. Maar de vlag dekt al lang de lading niet meer, met uitzondering van de Tabaknatie. De Tabaknatie is ook nog volledig in Belgische handen, sinds 2006 eigendom van de familie Heyndrickx. Tabaknatie is trouwens het grootste op -en overslagbedrijf ter wereld voor tabak!

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de naties geëvolueerd naar volwaardige logistieke bedrijven die niet enkel in de haven actief zijn. Hun activiteiten, al dan niet via dochtermaatschappijen, omvatten ook het laden en lossen van vrachtschepen (stouwerij), transport, opslag, expeditie, dedouanering en dit zowel in binnen- als buitenland. Vele natiebedrijven werden overgenomen door buitenlandse bedrijven.

Ketenisseschor: evoluties na de afgraving tot slik- en schorgebied

Ketenisseschor ligt tussen het fort van Liefkenshoek en de Kallosluis op de linkeroever van de Schelde. De totale oppervlakte van het gebied bedraagt ongeveer 60ha. Het werd in verschillende fases opgespoten, onder meer eind jaren 80 met specie die vrijkwam bij de aanleg van de Liefkenshoektunnel. Als compensatie voor de aanleg van de Noordzee containerterminal werd in 2002 ongeveer 35ha heringericht als slik- en schorgebied. Dat gebeurde door de steenslag van de zomerdijk en de opgespoten specie te verwijderen. Het gebied werd afgegraven tot net onder GHW met een zeer zwakke helling naar de rivier toe, een ideale uitgangssituatie om snelle schorontwikkeling toe te laten.

Tot voor de 16^{de} eeuw lag landinwaarts een gebied van slikken en schorren. Vervolgens is men dijken gaan bouwen en ontstond er een vruchtbaar poldergebied. Tijdens de jaren '70 werd alles ondergespoten met het zand dat vrijkwam uit de dokken. De petrochemische nijverheid vestigde zich vervolgens op deze terreinen.

Dit jonge getijdennatuurgebied ontpopte zich in een mum van tijd tot pleisterplaats voor kluut, tureluur, bruine kiekendief en blauwborst. De ecologisch beheerde Scheldedijk huisvest bedreigde vlindersoorten als koninginnepage en bruin blauwtje. Door het gefaseerde maaibeheer vinden de vlinders altijd frisgroene blaadjes om hun eitjes af te zetten.

3. Lanxess (voorheen Bayer)

Lanxess telt in zijn drie vestigingen in de Antwerpse haven 1.350 werknemers. Daarmee is het de grootste vestiging van de chemiegroep buiten Duitsland. Na een zeer slecht jaar (2009) heeft Lanxess nieuwe investeringen gedaan in Antwerpen voor de productie van caprolactam, een grondstof voor onder meer nylon. Een groot deel van de productie is bestemd voor China. Zo kan Antwerpen voorlopig weer herademmen.

4. Bayer

De bedrijven Baeyer gelegen op zowel op de LO als de RO staan met elkaar in verbinden langs een pijpleidingtunnel. Zo zijn er nog meerdere tunnels en pijpleidingen die bedrijven op RO en LO met elkaar verbinden. Er liggen ook talrijke gas- en petrochemische leidingen onder de Schelde.

5. Liefkenshoektunnel

De grijze torentjes op beide oevers maken deel uit van de Liefkenshoektunnel. Het zijn de luchtkokers. Aan deze tunnel, een toltunnel, werd in 1987 begonnen en opengesteld in 1991. Vrachtwagens met gevaarlijke stoffen aan boord mogen geen gebruik maken van de Kenndytunnel en zijn ofwel aangewezen op de brug van Temse of de Liefkenshoektunnel. De tunnel is berekend op ontploffingen tot een druk van 3 bar (1 bar=1 atm=1 kgf/cm² // kgf = kgforce of kracht = het gewicht van 1 kg massa)Er werden ook speciale vluchtgangen die voor extra veiligheid zorgen bij rampen. Bij superfiles op de ring rond Antwerpen is de doortocht gratis en neemt de Vlaamse Gemeenschap de kosten voor zich. Op de RO , na de afrit Lillo, maakt de tunnel bijna rechtstreeks de verbinding met de Tijlmanstunnel onder het Kanaaldok B2.

Toltunnel betekent betalen. Ter informatie de tarieven.

Per 01.01.2010		Manueel	Teletol 	Credit Cards*
categorie 1		€ 5,50	€ 3,23	€ 4,50
categorie 2		€ 18,00	€ 12,88	€ 16,00
inclusief BTW (21%)				

Voor de aanleg van de tunnel zorgde een veerdienst van Doel , naar Liefkenshoek en zo naar Doel voor de overzet. De veerdienst werkt opnieuw van Pasen tot eind september op zaterdag en zondag. Tijdens de maand mei ook iedere maandag.

6. Fort Liefkenshoek

Het fort ligt nog op het grondgebied van Kallo, deelgemeente van Beveren. Nu vormt het nog één van de laatste stukjes groen te midden van een haven -en industrielandchap. Ooit lag het hier aan de rand van een groot en vruchtbaar polderlandschap. Het fort kende een bewogen geschiedenis met heel wat bezetters: de Spanjaarden, de Nederlanders, de Brabantse en Wase patriotten, de Fransen, de Duitsers en tenslotte wij de Belgen. Het merendeel van zijn bestaan is het Nederlands grondgebied geweest. Immers door de vrede van Munster in 1648, het einde van de strijd tussen de Staatse en Spaanse troepen, werd het fort samen met het fort van Lillo, toen door onze noorderburen bezet en als Nederlands grondgebied erkend. Pas in 1839, door het Verdrag van de 39 artikelen, waarbij Nederland de onafhankelijkheid van België erkende, werden beide forten Belgisch grondgebied.

Het fort had ook lange tijd een humanitaire opdracht(1843-1952)! Schepen met besmettelijke ziekten aan boord werden in qaurantaine geplaatst aan het fort. Ziekten werden in het Fort opgenomen en er verzorgd. In het begin 19^{de} en 20^{ste} eeuw kwamen ziekten zoals pokken, cholera en pest geregeld voor, vooral in de haven waar veel schepen met migranten vertrokken. Pas in 1952 kwam er een einde aan deze opdracht.

Het fort is nu eigendom van de gemeente Beveren, die de kogge, een middeleeuws vrachtschip van 1326, ontdekt bij de graafwerken voor het Deurganckdok hier een plaatsje wil geven.

7. De koggen van Doel

Wat is een kogge?

De kogge is een type goederenschip dat een niet te onderschatten rol heeft gespeeld in de middeleeuwse handel. In de late middeleeuwen was het huidige Vlaamse Gewest een belangrijk economisch en cultureel gebied in Europa. De bloei en de expansie van de steden gingen gepaard met een drukke handel. De rivieren en kanalen verbonden de machtige steden met de havens van Brugge en Antwerpen, die op hun beurt voor de import en export met de rest van de bekende wereld zorgden. Ze waren cruciale handelsknooppunten binnen de Hanze, een samenwerkingsverband van handelaren en steden in het gebied rond de Noord- en Oostzee. Allerlei schepen zorgden voor de logistieke sterkte van de handelssteden, maar de kogge werd het meest gebruikt, als robuust schip dat grote ladingen kon vervoeren, snel en relatief gemakkelijk gebouwd kon worden en bovendien vrij bedrijfszeker was. Tot enkele decennia geleden kenden de historici dit schip enkel uit iconografische

bronnen (afbeeldingen). Sinds de jaren 60 werden er in het buitenland ook materiële resten van koggen gevonden, meestal fragmentarisch.

De koggen van Doel

In 2000 en 2002 werden in Doel twee koggen opgegraven. Vlaams minister Geert Bourgeois, bevoegd voor onroerend erfgoed, heeft het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE) belast met de studie van die middeleeuwse scheepswrakken. Afhankelijk van de bewaringstoestand zal het VIOE ook de conservatie en de museale ontsluiting coördineren.

Tijdens graafwerken aan het Deurganckdok te Doel kwamen in het najaar van 2000 de resten van een zeer goed bewaarde kogge aan het licht. Het gevaarte is gemaakt van eikenhout, en is 22 meter lang en 7 meter breed. Toen het in de vaart was moet het netto zo'n 100 ton gewogen hebben. In 2002 werden de resten gevonden van een tweede, fragmentair bewaarde kogge met een lengte van 14 meter. De eerste dendrochronologische analyses (studie van de jaarringen) wezen uit dat de schepen uit de eerste helft van de veertiende eeuw dateren. De publieke belangstelling voor de vondst was zeer groot. Maar vooral het wetenschappelijke belang is niet te onderschatten. Na de opgraving werden de resten door de Archeologische Dienst Waasland (ADW) geborgen en opgeslagen in 33 speciaal daartoe ontworpen metalen containers, in afwachting van verder onderzoek. Gezien de tijdsdruk was dat een echt huzarenstukje. Het project werd al die jaren ondersteund door de gemeente Beveren.

Studie en conservatie

In een eerste fase zullen de scheepsresten beveiligd en wetenschappelijk onderzocht worden. Eerst zullen dit jaar nog enkele zeer dringende maatregelen genomen worden om de containers beter te beschermen. Nadien worden ze overgebracht naar een geschikte locatie waar de sanering van de containers en houtresten kan gebeuren. Daarna kan het eigenlijke wetenschappelijk onderzoek van start gaan.

De planken zullen aan een scheepsarcheologische analyse onderworpen worden. Tegelijk worden diverse natuurwetenschappelijke analyses uitgevoerd. Zo zullen dendrochronologie, houtdeterminatie en de analyse van planten, pollen en micro-organismen in hout, teer en breekwerk deel uitmaken van het onderzoek. De resultaten zullen hopelijk een antwoord bieden op volgende vragen: hoe werd de kogge gebouwd? Waar gebeurde dat (past het schip in een regionale bouwtraditie)? Hoe werd het schip gebruikt? Waar is het overal geweest? De studie zal uitgevoerd worden door het VIOE. Het Waterbouwkundig Labo in Antwerpen is bereid om het project tijdens die fase onderdak te verlenen. In de tweede fase van het project komt het museale aspect aan bod. Als de bewaringstoestand van het hout goed genoeg is om de kogge te kunnen conserveren en reconstrueren zal hij worden getoond aan het publiek. De conservatiebehandelingen zullen dan gebeuren in Oostende, waar het VIOE met de steun van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) de onderzoek- en conserveringsfaciliteiten zal uitbreiden. De kogge is een imposant topstuk uit ons rijke maritieme verleden dat tot een echt icoon kan uitgroeien

8. Deurganckdok

De eerste plannen dateren van 1955. In 1998 werden de plannen goedgekeurd. De eerste werken startten in oktober 1999. Dan volgde een hevige juridische strijd tussen de Vlaamse regering enerzijds en het Actiecomité Doel 2020, de Werkgroep Natuurrezervaten-Linkeroever-Waasland en het Vlaams Agrarisch Centrum anderzijds. Na heel wat problemen (procedurefouten, stilleggen van de werken na tussenkomsten van de Raad van State) konden de werken uiteindelijk hervat worden op 13 april 2002.

Op 8 februari 2005 liep het eerste water van de Schelde het dok in en op 6 juli 2005 werd het Deurganckdok officieel geopend door Z.M. Koning Albert II. Op 4 september 2005 werd het dok vrijgegeven voor het scheepvaartverkeer en op 19 september loste het eerste containerschip zijn lading.

Het dok werkt nog niet op volle capaciteit. In totaal werden meer dan 5 km kaaimuren voorzien en zou het dok 6 à 7 miljoen standaardcontainers van 1 TEU moeten kunnen verwerken. 1 TEU = twenty feet equivalent unit, 20 voet lang, 8 voet breed en 8 voet hoog). 2 TEU = 40-voet-container.

Het dok is het trouwens grootste getijdendok (rechtstreeks in verbinding met de getijdenrivier, zonder sluizen) ter wereld. Maar er is wel een probleem. Vermist het dok onder de invloed van de getijden staat, wordt er voortdurend zand en slib afgezet, daarom moet men de vaargeul baggeren om de toegang voor de zeeschepen te waarborgen. Een extra kost uiteraard!

De naam Deurganck verwijst naar de geul of zijarm van de Schelde die gelegen was tussen Doel en Fort Liefkenshoek.

Er zijn plannen voor een tweede getijdendok, het Saefthingedok. Maar dat is weer een ander verhaal.

9. Voordeel van een getijdendok

DE schepen hebben bij het laden en lossen geen probleem van de getijden, het hoogteverschil tussen hoog en laag water. De moderne portaalkranen kunnen dat hoogteverschil probleemloos overbruggen en zo verliezen de schepen geen tijd bij in- of uitvaren van de sluis.

Ook de terminals langs de rivier, Noordzee- en Europaterminal, genieten van dat voordeel.

Cijfers

De kranen hebben, de sokkel inbegrepen, een hoogte van 108 meter.

De kraanarm is 125 meter lang en kan tot 20 containers ver over het containerschip reiken.

Men kan met de "spreader" tot 59 meter diep reiken.

De L-vormige kaaimuren hebben een hoogte van 30 meter.

Kaaimuren van 2.6 km lengte en 45 meter breedte achteraan. Op deze plaats zou over enkele jaren de grootste sluis ter wereld moet komen (voorlopig nog de Berendrechtssluis) die dan een tweede verbinding maakt naar de Waaslandhaven. De andere en enige verbinding was tot op heden de Kallossluis.

Er werd 1,2 miljoen m³ beton gestort wat zo ongeveer overeenkomt de oppervlakte van de Groenplaats (1 ha) en dat tot de hoogte van de kathedraal (123 meter).

Er werd 50 ton staal gebruikt = 7 keer de hoeveelheid staal van de Eiffeltoren.

Er werd 30 miljoen m³ grond uitgebaggerd, waarvan een gedeelte werd gebruikt voor de ringdijken in het GOG van Kruikeke-Bazel-Rupelmonde en een ander deel voor het dempen van het Doeldok.

10. De grote terminaloperators

Antwerp Gateway is een joint venture van DP World (42.5%), Zim Ports (20%), Cosco Pacific (20%), Terminal Link/CMA-CGM (10%) and Duisport (7.5%).

PSA bezit de terminal aan de Noordzijde. Sinds 2008 heeft de terminal een oppervlakte van 102 ha, is uitgerust met 13 portaalkranen, heeft 77 straddle carriers in dienst en heeft een capaciteit van 2,6 miljoen TEU per jaar.

Wanneer de werken in het Deurganckdok ten einde zullen zijn, zal de kaai 2.5 km lang zijn en de oppervlakte 200 ha. bedragen. Er zullen 27 kranen, met een bereik van 22 containers, laden en lossen en dan moet PSA hier 5,7 miljoen TEU kunnen verwerken per jaar.

PSA heeft ook nog terminals op andere kaaien in de dokhaven en op de rivierhaven.

11. Het Doeldrama, offer voor economie en welvaart.

Tussen de geluidsdijk en de kerncentrale ligt, lag, sterft Doel om definitief te verdwijnen en plaats te maken voor het Saefthingedok! Wanneer???

Wie de kans krijgt om nu door het dorp te rijden, waant zich zeker in een oorlogsgebied of een spookstad. In de 17^{de} eeuw werd het dorp aangelegd met een uitzonderlijk geometrisch stratenplan. Het bezit ook een getijhaventje, jachthaven.

Doel is nog een paar merkwaardige gebouwen rijk, een mooie nog vrij recent gerestaureerde kerk, het historische Hooghuis en de Molen.

12 Hooghuis, Hooghuisstraat 8

Het herenhuis (1613-1614) werd gebouwd voor rekening van het polderbestuur en ligt enigszins verscholen aan de rand van de in 1614 volgens geometrische patroon aangelegde dorpskom. De naar het zuiden gerichte voorgevel telt 5 traveeën en 2,5 bouwlagen. Het Hooghuis wordt steeds in verband gebracht met P.P. Rubens omdat het waarschijnlijk eigendom is geweest van Jan Brandt, vader van Isabella Brandt, eerste echtgenote van Rubens, en later van Jan van Brouchoven de Bergeyck, tweede echtgenoot van Helena Fourment, na Rubens' overlijden. Ook architectuurhistorisch heeft het Hooghuis een bijzondere grote waarde, als verankerde bak- en zandsteenbouw in traditionele stijl. De centraal geplaatste deur is gevat in een monumentale, blauwe hardstenen deuromlijsting in volplastische barokstijl (1645). Binnenin zijn de originele roosteringen nog bewaard, met moerbalken op geprofileerde balksloffen. Merkwaardig zijn ook de 2 monumentale barokke schouwen. Die van de voormalige gelagzaal bezit nog een boezem met laatgotisch traceerwerk rustend op kraagsteentjes gebeeldhouwd in de vorm van mensenhoofdjes.

Uit: Beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen in Oost-Vlaanderen (1990), blz. 120

12. Orgel in de O.-L.-Vrouwekerk, Hooghuisstraat

De auteur van dit instrument is onbekend, doch het is niet uitgesloten dat het werd gebouwd door iemand van het geslacht Loret. Het dateert van het midden van de 19^{de} eeuw. Het front heeft houten sierpijpen en het prospect is nog origineel.

13. Windmolen, Scheldedijk

Een eerste vermelding van een molen op deze plaats zou van 1614 dateren, zonder verdere preciseringen. In 1656 stond hier met zekerheid een stenen korenmolen. Van wanneer de huidige constructie, een grondzeiler met binnenkruierwerk, dateert is niet gekend, maar zij lijkt uit de 19^{de} eeuw te stammen. De maalfunctie hield in 1929 op. Toen verdween ook de hele binneninstallatie en bleef enkel het uitwendig voorkomen bewaard. Doorheen de diverse latere aanpassingen en wijzigingen gingen ook uitwendig verschillende elementen van de authentieke molenfunctie teloor. Bij een restauratie, ondernomen in 1958 kwam een nieuwe kap en een nieuw gevlucht, die echter nooit gefunctioneerd hebben. Het geheel had ten tijde van de bescherming hoofdzakelijk een beeldbepalende betekenis in het weidse Scheldelandschap.

Uit: Beschermd monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen in Oost-Vlaanderen.

14. Merkwaardig Hotel

Achter de Dijk stond ook een merkwaardig hotel, het Jachthotel. Hier logeerden de zeehondenjagers!

15. De Kerncentrale Doel

Kerncijfers

Site van 80 hectaren

4 drukwaterreactoren (PWR), in gebruik genomen tussen 1975 (Doel 1/2) en 1985 (Doel 3 in 1982 en Doel 4 in 1985)

Totaal vermogen van 2912 MW

- o Doel 1 : 433 MW
- o Doel 2 : 433 MW
- o Doel 3 : 1006 MW
- o Doel 4 : 1040 MW

Jaarlijkse productie van ongeveer 21 miljard KWh, of iets minder dan 30% van de Belgische elektriciteitsproductie

961 medewerkers op 1/1/2010

Gemiddeld 600 bijkomende medewerkers van externe ondernemingen

Jaarlijks gemiddeld voor 100 miljoen euro investeringen

Certificaten: EMAS (Environmental Management and Audit Scheme), ISO 14 001 (systeem voor milieubeheer) en OHSAS (certificering van systemen voor gezondheids- en veiligheidsbeheer op het werk).

De werking van een kerncentrale

In wezen is het werkingsprincipe van een kerncentrale niet verschillend van dat van een centrale met fossiele brandstoffen. Het enige verschil is de manier waarop warmte wordt opgewekt. Bij kerncentrales worden in een reactor uraniumatomen gesplitst om warmte te produceren, terwijl zogenaamde klassieke centrales warmte opwekken door aardgas, steenkool of aardolie te verbranden.

Het algemene principe bestaat in de omzetting van warmte (opgewekt door het splijtingsproces) in elektriciteit.

De hitte van de kernreactor wordt afgestaan aan water dat via een gesloten kringloop langs de splijtstofstaven circuleert. Dit eerste circuit wordt de primaire kringloop genoemd. Het water in die kringloop bereikt een temperatuur van gemiddeld 300 °C. In een drukwaterreactor kan het water het kookpunt niet bereiken omdat het onder druk staat: daarvoor zorgt de pressurizer of het drukregelvat.

Het verhitte water in de primaire kringloop staat op zijn beurt warmte af aan een tweede gesloten circuit, de secundaire kringloop. Beide kringlopen zijn hermetisch van elkaar gescheiden. De warmtewisseling vindt plaats in een stoomgenerator, een grote cilindervormige warmtewisselaar die uit duizenden buizen bestaat. De hitte zet het water van de secundaire kringloop om in stoom.

De stoom die in de secundaire kringloop wordt geproduceerd, zet zich uit over verschillende turbinelichamen en doet de turbine draaien. Een alternator, gekoppeld aan de turbines, zet ten slotte de bewegingsenergie om in elektriciteit die het hoogspanningsnet voedt.

De stoom waarmee de turbines worden aangedreven, koelt vervolgens af in een condensor waar hij opnieuw in water wordt omgezet na in contact te zijn gekomen met duizenden buizen waarin het koelwater van een derde kringloop (op zijn beurt volledig gescheiden van de tweede kringloop) circuleert. Dit water wordt vervolgens naar de stoomgenerator teruggevoerd om er andermaal voor stoomproductie te worden gebruikt.

Naar het voorbeeld van grote thermische centrales beschikken ook kerncentrales over een koeltoren om de temperatuur van het gebruikte koelwater via natuurlijke luchtcirculatie te doen dalen. Zo wordt in kerncentrales het water van de derde kringloop hergebruikt om de stoom in de condensor af te koelen. Slechts 1,5% van dit water verdampt: het is de damppluim die uit de koeltoren ontsnapt.

Een eigenaardigheid! Omdat bij het koelen Scheldewater wordt gebruikt dient men rooster te voorzien om te beletten dat vis mee naar binnen zou worden gezogen. Men voorziet onder water een geluidsinstallatie die de vis afschrikt om te beletten dat hij mee wordt opgezogen.

DE koeltorens zijn 170 meter hoog en hebben aan de basis een diameter van 130 meter.

Het koelwater komt gezuiverd en gekoeld weer in de Schelde of verdampt.

(Info Electrabelsite)

16. Paardenschor

Het Paardenschor werd in het begin van de jaren '80 met zand opgehoogd voor de bouw van de kerncentrale van Doel. Een deel van dit schor (14 ha) werd in 2004 opnieuw afgegraven tot zijn oorspronkelijke niveau. Het gebied komt opnieuw 2 keer per dag onder water te staan. In de modderige slikken krioelen miljoenen waterdiertjes, waar watervogels tuk op zijn. Af en toe krijgt het Paardenschor ook bezoek van de gewone zeehond. Op de schorren verschijnen planten als zeekraal, zeeaster en Engels slijkgras. Deze planten zijn bestand tegen een regelmatig 'snuifje' zout van het brakke Scheldewater.

Vlak achter de Scheldedijk ligt Doelpolder Noord (71 ha). Door het land te begrazen met koeien van de lokale landbouwers krijgt open ruimte er vrij spel; een paradijs voor weidevogels. Deze natuurgebieden gelden als compensatie voor het verdwijnen van natuurwaarden bij de aanleg van het Deurganckdok

"Gelegen op de linker-Scheldeoever tussen de Nederlandse grens en de kerncentrale van Doel, bestaat dit buitendijks natuurgebied uit 2 geomorfologisch duidelijk verschillende elementen: de lager gelegen slikken (30 ha) en de hoger gelegen schorren (55 ha). Ze zijn een relict van een oorspronkelijk zeer uitgebreid en ingewikkeld stelsel van 'buitengronden', door de mens met wisselende kansen steeds opnieuw ingedijkt en omgezet in vruchtbare cultuurgronden. De schorren zijn doorsneden door een grote geul (het haventje van Prosperpolder) en verschillende kleinere geulen, die allen oost-west verlopen en waarlangs het water bij eb afvloeit. Een deel wordt begraaasd door koeien. Het aantal plantensoorten is hier niet zo groot maar de aanwezige soorten zijn vrij zeldzaam voor ons land. Bovendien werd er een voor ons land nieuwe soort gevonden, namelijk het Engels slijkgras. Voor de watervogels, zoals smienten (grootste concentratie buiten de kustzone), bergeenden en verschillende soorten steltlopers is dit gebied van uitzonderlijk belang als rust- en voedselterrein."

Uit: Beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen in Oost-Vlaanderen (1990), blz. 122

17. Hedwigepolder (Bron Nieuwsbrief Sigmaplan 2009)

Het project Hedwige-Prosperproject telt ongeveer 465 hectare en past in de Vlaams-Nederlandse toekomstvisie op een toegankelijke, veilige en natuurlijke Schelde. In dit grensoverschrijdende project veranderen de Hertogin Hedwigepolder en het noordelijk gedeelte van de Hertog Prosperpolder in een getijdennatuurgebied. Dat betekent dat water daar tweemaal daags, bij vloed, zal binnenstromen. Bij eb vloeit het gebied weer leeg. Hier vinden schaars geworden soorten straks een nieuwe thuis.

Prosperpolder dankt zijn naam aan hertog Prosper Lodewijk van Arenberg, die het gebied liet indijken in 1847. In 1907 werd de hertogin Hedwigepolder ingewonnen op de Schelde. Voor die datum bestaat de geschiedenis van de Prosperpolder uit een opeenvolging van indijkingen en overstromingen. De eeuwige strijd tussen land en water zit vervat in een bewogen verleden. De toekomst staat beschreven in het Sigmaphan en voorziet veiligheid en natuur om de economie groeikansen te geven en de woonkernen te beschermen.

Ook in de Wase polder begon het inwinnen van land op de Schelde heel vroeg, namelijk met de indijking van het Paardenschor omstreeks 1100. Een akte van 1260 bewijst het toenmalige bestaan van de Doelpolder, nu bekend als het 'Verdronken Land van Saeftinghe'. Hier pootte Margareta, gravin van Vlaanderen, omstreeks 1279 het kasteel van Saeftinghe neer. De schorren van het Luys werden een jaar nadien ingepolderd. Het begin van een eindeloze strijd tegen het water. Al in de 9^{de} eeuw vestigden meer en meer mensen zich in de opgeslibde gebieden langs de Schelde. De riviervallei was in die tijd enorm vruchtbaar en oefende een grote aantrekkingskracht uit op de groeiende bevolking. Naarmate er meer en meer mensen woonden, ontstond een acuut gebrek aan woonruimte en landbouwgrond. Voor het eerst wierpen mensen zich in de strijd tussen land en water. Grondbehoud werd grondwinning en tussen de 10de en de 13de eeuw verrezen hele dorpen in de door dijken 'veroverde' gebieden.

Op 5 november 1530 veroorzaakte een hevige noordwestenstorm een hoge vloed die de dijken brak langs de linkeroever van de Schelde. Het gebied overstroomde tot aan de polders van Kieldrecht. Een jaar later werden de polders opnieuw ingedijkt, maar ook deze dijken hielden slechts twee jaar stand. De Doel- en de Luyspolder bleven onbruikbaar. Pas op 23 december 1567 mocht men van Filips II, koning van Spanje, deze polders herwinnen. In het vruchtbare gebied bevond zich het dorpje Casuwele, dat de Schelde tijdens de Allerheiligenstorm van 1570 van de kaart spoelde. Bij deze overstroming, één van de hevigste sinds het ontstaan van de polders, kwamen waarschijnlijk meer dan 20.000 mensen om het leven. De polder is na de stormvloed nooit meer drooggelegd, waardoor de natuur de kans kreeg zich te ontwikkelen tot het unieke natuurgebied 'Verdronken Land van Saeftinghe'.

Tijdens de 80-jarige oorlog staken de Nederlandse soldaten bij de strijd om Antwerpen in 1585 als verdediging de dijken door. De schade na deze strijd was enorm: alle dijken en sluizen waren verwoest. Men vreesde voor de veiligheid van de verder gelegen landen en de opslibbing van de Schelde door de verminderde stroomsnelheid. Een kleinere diepgang zou de teloorgang van de Antwerpse haven betekenen, aangezien de grootste (en economisch belangrijkste) schepen dan elders zouden aanmeren. In 1588 werden instructies gegeven om de gebieden weer in te dijken. Net toen de polders stilaan weer hun vertrouwde uitzicht kregen, overstroomde een stormvloed op 26 januari 1682 praktisch alle ingedijkte landen. In augustus van hetzelfde jaar waren de dijken hersteld en de polders drooggemaakt, met uitzondering van de Luyspolder die in 1697 werd verlaten. Het bleef een harde strijd.

De tweede helft van de 19de eeuw bracht eindelijk wat rust voor de polderbewoners en de indijkingen volgden elkaar op. Zo liet hertog Prosper Lodewijk van Arenberg (1785-1861) in 1847 een gebied van 1051 hectare indijken: Prosperpolder. De nieuwe polder bleef ongedeerd toen op 12 maart 1906 een uitzonderlijk hoge stormvloed het Paardenschor overspoelde. In 1907 werd de Hertogin Hedwigepolder ingedijkt. De polder dankt zijn naam aan Prinses Hedwige de Ligne (1877-1938), die in 1897 huwde met Engelbert Marie (1872-1949), hertog van Arenberg en de kleinzoon van hertog Prosper. De laatste stormvloed van 1 februari 1953 richtte enorme schade aan. De constante stormwind stuwde het Scheldewater krachtig stroomopwaarts, en dit in de springvloedperiode. Het water spoelde over de dijken en sloeg ongezien grote bressen waardoor een catastrofe niet vermeden kon worden. Naast de talrijke verloren mensenlevens (1835 in Nederland en 18 in Vlaanderen) was de materiële schade niet te overzien.

Als grensoverschrijdend project telt Hedwige-Prosperpolder ongeveer 465 hectare, waarvan 170 hectare op de Vlaamse poldergrond, en past het in de ontwikkelingsschets 2010: de Vlaams-

Nederlandse toekomstvisie op een toegankelijke, veilige en natuurlijke Schelde. Door de rivier al dicht bij de monding meer ruimte te geven beperkt het Hedwige-Prosperproject de kracht van een vloedgolf. Het water krijgt de kans een groter stroomgebied te overspoelen en geniet van een heus buffergebied bij storm-en springtij. Na afloop van de werken sluiten de schorren van de Wase linkerscheldeoever (het schor Ouden Doel en het Paardenschor) aan bij het Verdrongen Land van Saefthinghe. Samen vormen ze een natuurgebied van internationaal belang dat zich uitstrekt over wel 4000 hectar¹⁷.

Hier eindigt onze reis langs de LO? Vlak voorde Nederlandse grens en het prachtige gebied van “Het Verdrongen Land van Saefthinghe” dat zich op Nederlandse bodem bevindt.

Carl Buts