Vijftig jaar bouwkundige realisaties Waaslandhaven

part of the Flemish port par excellence

Industrie, Maritieme bedrijven : deel 1

Industrie en Maritiem

Het Wase linkeroevergebied

- en nog steeds een belangrijk deel van het huidige niet door de haven ingenomen gebied, alsook het gebied nu ingenomen door het natuurcompensatiegebied -

is en was bij aanvang van de Wase havenontwikkeling quasi een puur landbouwgebied, met uitzondering van slechts 5% oppervlakte bestaande uit

"*de slikken en brakwaterschor-ren, dijken, kreken en hun oevervegetatie* ".

(VRL 1979. Schorren en polders van de Beneden-Schelde' (BE2301336)

Industrie en Maritiem

Eerste spoorlijn naar de Melselepolder (1971).

Verbinding tussen de lijn 59 in Zwijndrecht en de Canadastraat incluis een gelijkgrondse overweg over de toenmalige N617: nu ondertussen autosnelweg E34/A11 geworden

Industrie en Maritiem

Eerste spoorlijn naar de Melselepolder (1971-1772).

Spoorwegbundel Union Carbide (destijds) langs de Scheldedijk in Zwijndrecht.

Rechts de Scheldedijk welke nog op Sigmapeil diende te worden gebracht.

Achteraan de Thermisch centrale van Kallo.

Industrie en Maritiem

Luchtfoto (najaar 1972) genomen boven de Melselepolder in de omgeving van de Expresweg (N617).

Merk de Militaire dijk ,met de waterloop er naast alsmede de toen afgewerkte spoorlijn van de lijn 59 naar de Melselepolder.

De kruising van de enkel vaks N617 geschiedde aldaar gelijkgronds.

Industrie en Maritiem

Toenmalige toegang tot Union Carbide langs de huidige Scheldedijk.

Men maakte gebruik van zogenaamde Stelcon dallen.

Betonplaten 2*2 m versterkt met een hoekijzer.

Op de achtergrond de leidingenbrug naar de steiger op de Schelde en de zeer hoge HS mast over de Schelde.

Industrie en Maritiem

Huidige toegang tot INEOS langs de huidige Scheldedijk

met niet langer Stelcon dallen maar nog steeds één van de hoogste HS masten over de Schelde,

Het vrachtverkeer is ook merkelijk toegenomen, en de spoorlijn naar de Canadastraat en het toenmalige Polysar kan men eveneens opmerken.

Industrie en Maritiem

De centrale van Kallo tijdens de opbouw van de tweede eenheid.

Vooraan Hoog Kallo

Ongetwijfeld was men bezig met de aanleg van een nieuwe HS lijn, waar de houten constructie doorhangende kabels moest schragen.

Industrie en Maritiem

HS leidingen 380 kV tussen Kallo en Doel ten zuiden van de Kallosluis.

Dit terrein werd toen opgehoogd.

Nu ligt er de Golf van Kallo.

Industrie en Maritiem

Aanvankelijke werkzaamheden voor de realisatie van Bayer LO. (Thans Lanxess) en Progil.

Op de achtergrond Ketenisdijk (bomenrij)

Industrie en Maritiem

Aanvankelijke werkzaamheden voor de realisatie van Progil, later Kallo Industrie en Rhône-Poulenc genaamd.

Progil wou 160 ha innemen, maar kwam finaal enkel tot 6 ha.

Thans locatie van Loghidden City

Industrie en Maritiem

Realisatie van Progil, later Kallo Industrie en Rhône-Poulenc genaamd.

Een leidingenbrug maakt de verbinding naar een van de twee steigers in de Zeeschelde,

Toen voer de Flandria nog over de schelde met toeristen.

Industrie en Maritiem

Aanvankelijke werkzaamheden voor de realisatie van de steigers en leidingenbruggen van Progil NV en verderop Bayer NV.

De Scheldedijk moest nog op peil + 11 TAW gerealiseerd worden, op de plaats waar de persleiding ligt.

Industrie en Maritiem
Aanvankelijke werkzaamheden voor de realisatie van Bayer LO.

Industrie en Maritiem

Bayer NV Linkeroever tijdens de opbouw van de fabriek.

Bayer had al een site op de rechteroever. Een nieuwe nog grotere eenheid "Scheldechemie" zou opgericht worden op de ca 200 ha terrein dat Bayer NV had verworven.

Evenwel toen kwam er de Duitse hereniging en Bayer wou zich meer in eigen land concentreren. Scheldechemie werd uiteindelijk in Brünsbüttel aan de Elbe gevestigd, zonder de naam "Scheldechemie" te wijzigen.

Industrie en Maritiem

Bayer NV Linkeroever in de Ketenispolder.

Centraal zichtbaar de Ketenisschor en aan de overzijde op Rechteroever de Boudewijnsluis en de Van Cauwelaertsluis.

Het grootste deel van de vrij liggende gronden van Bayer en deze van Progil werden later overgenomen door Katoennatie.

Nog ca. 14 ha, oorspronkelijk bestemd voor Rohm & Haas, is er publiek domein gebleven.

Industrie en Maritiem

Achtereenvolgens de steigers Rhône Poulenc (te koop toen) en Bayer NV Linkeroever over de Ketenislaan.

De Ketenislaan was lange tijd een onderdeel van de verbinding tussen Kallo en Doel toen ter hoogte van de “De Ploeg” en de “Molenstraat” en nabij de St Anna hoeve er hydraulische grondophogingen in uitvoering waren.

Industrie en Maritiem

Aanleg van de eerste HS leiding 150 kV tussen Kallo en Doel.

Hier het gedeelte van het traject langsheen de (toen toekomstige) R2.

Ver in de achtergrond de KCD, vooraan woningen langs de " Ouden dijk".

Op deze locatie staat thans nu Hexion en deels Katoennatie.

Industrie en Maritiem

Het Duitse bedrijf Haltermann richtte (1971) een vestiging op in de omgeving van Fort Liefkenshoek .

Thans genaamd Monument Chemicals.

Ter hoogte van het gras vooraan loopt nu de R2 en staan de tolhuisjes van de Liefkenshoektunnel.

Industrie en Maritiem

Steiger in bouw van het Duitse bedrijf Haltermann in de omgeving van Fort Liefkenshoek .

Thans Monument Chemicals genaamd.

Deze werken geschiedden buitendijks.

Op de achtergrond de KCD nog zonder koeltorens.

Industrie en Maritiem

Vergelijk de luchtfoto (najaar 1972) met heden.
Foto genomen boven de Kallopolder, met rechts van de bomenrij de St Anna en Ketenispolder.

Achteraan de Kieldrechtpolder en rechts daarvan de Kleine Doelpolder.

Industrie en Maritiem

De Pauw & Stokoe

nu SGS langs de Keetberglaan.

Industrie en Maritiem

Bouw van de kernreactor 1 en 2 in Doel.

Men merkt nog maar enkel de stalen omhulling. Omheen deze zou nog een betonnen omhulling en een deksel komen.

Foto genomen langsheen de dijk tussen de Doelpolder en de Paardeschor, thans Scheldemolenstraat, ongeveer ter hoogte van het gemaal Vlaemschen dijck

Industrie en Maritiem

Bouw van de kernreactor 1 en 2 in Doel.

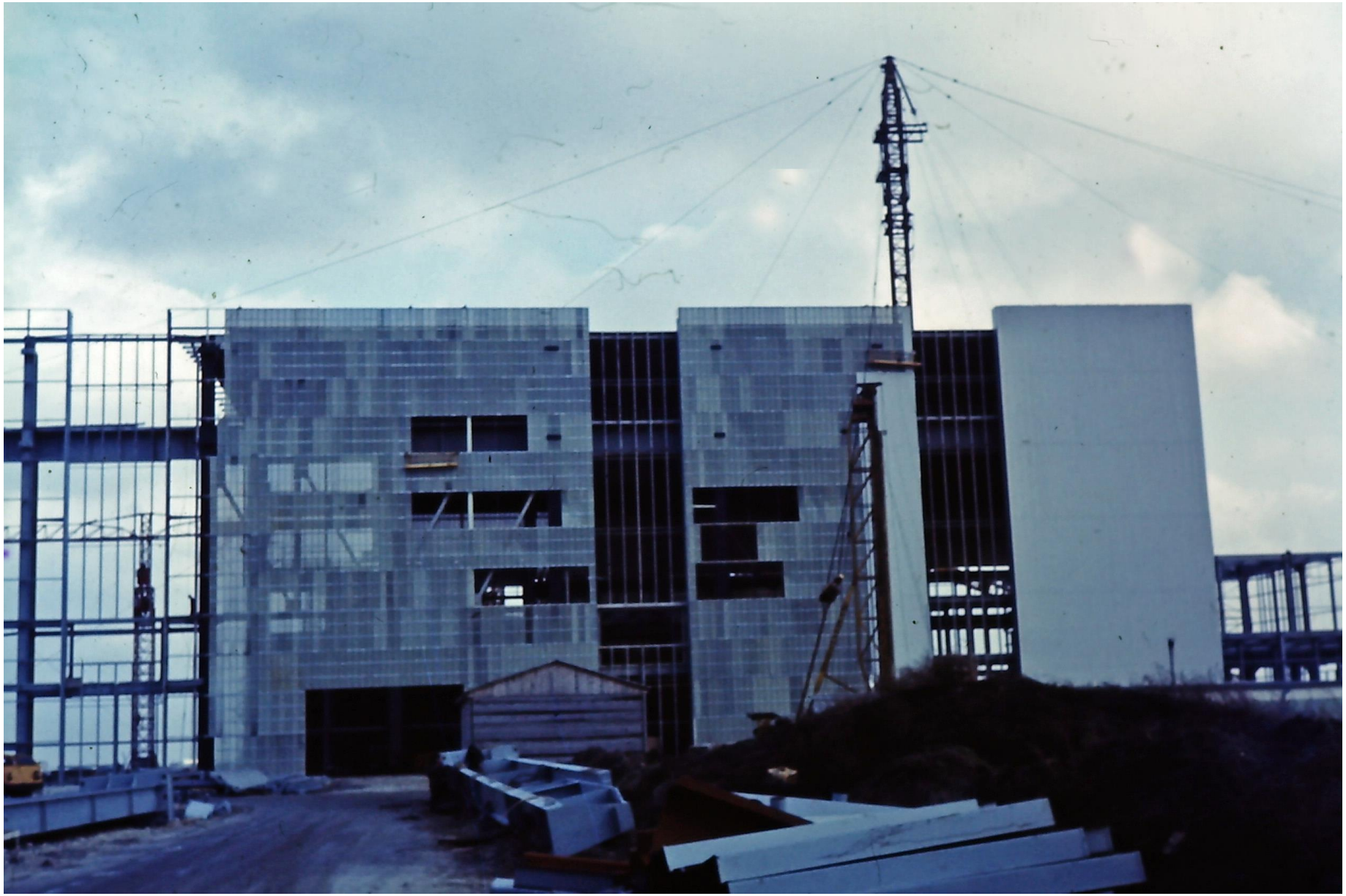
Men merkt centraal de stalen constructie van de reactor 1 , links de bouw van het Guesthouse en de administratie, centraal het turbinegebouw en rechts de aanvoerleidingen van koelwater naar de centrale.

Industrie en Maritiem

Bouw van de grote turbinezaal van de kernreactoren 1 en 2 in Doel.

Niet in de reactor, maar in de turbinezaal wordt de elektriciteit geproduceerd.

In de reactor wordt warmte , stoom geproduceerd die de turbine moet aandrijven.



Industrie en Maritiem

De tweeling reactoren kernreactor 1 en 2 in Doel zijn hier afgewerkt.

Vooraan de watervang in de Schelde voor deze reactoren

Het koelwater wordt afwaarts terug in de Schelde gebracht.

Industrie en Maritiem

De tweeling reactoren kernreactor 1 en 2 in Doel van ter hoogte van het haventje van Doel.

Toen waren er nog geen koeltorens. Reactor 1 en 2 worden gekoeld met Scheldewater (zie lange witte betonbuis).

Reactoren drie en vier hebben elk een koeltoren.

Industrie en Maritiem

De post 150 kV in opbouw voor der voeding van de centrale tweeling reactoren.

Industrie en Maritiem

De KCD met ondertussen vier reactoren en twee koeltorens.

De foto is genomen omstreeks 1985 en voor 1987, gezien de werken aan de Europaterminal nog niet gestart waren.

Industrie en Maritiem

Zo hol ziet er een koeltoren van binnen uit.

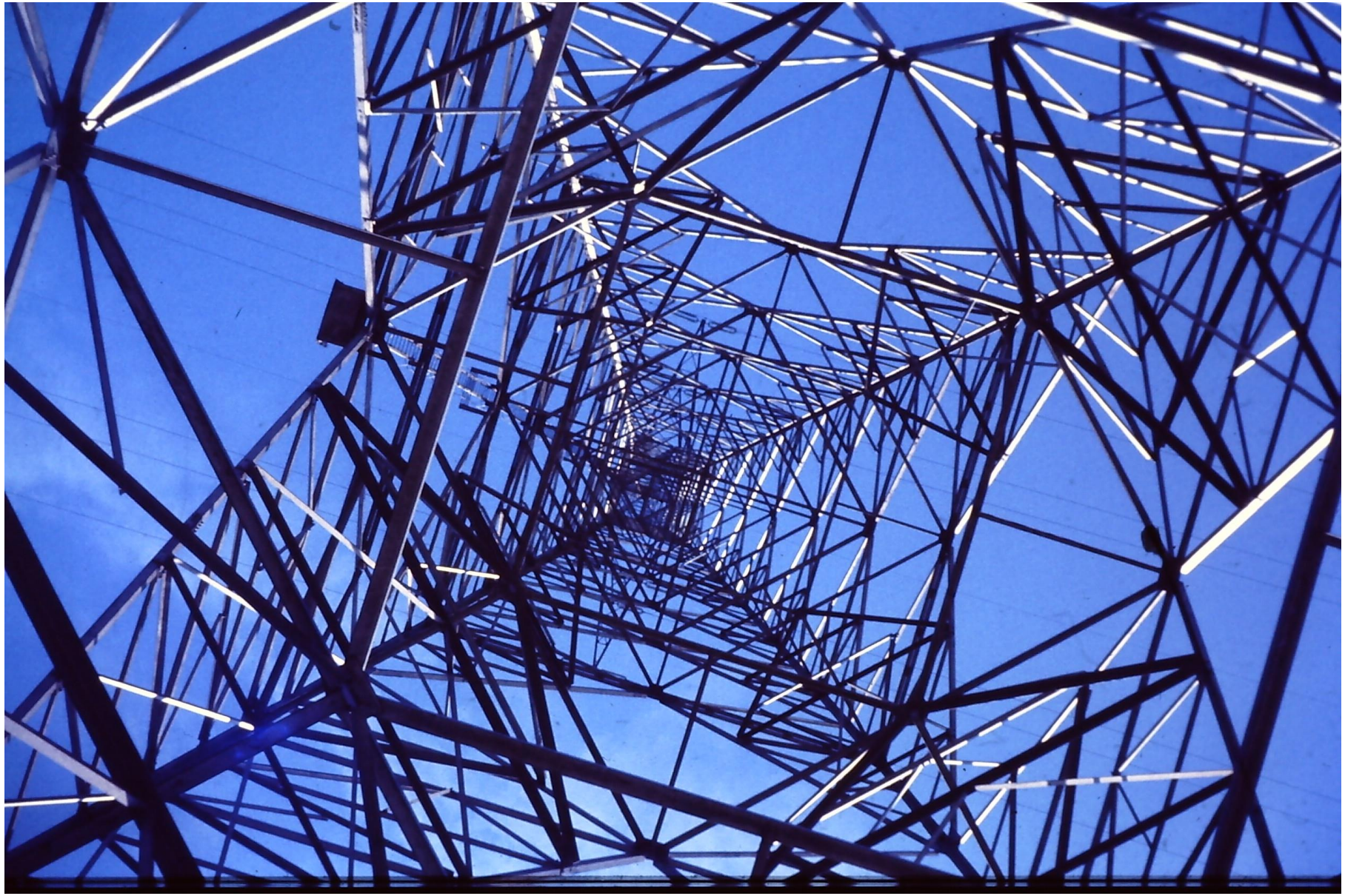
Een koeltoren is louter een schouw, geen nucleaire aangelegenheid.

Uit de koeltoren komt enkel puur waterdamp.

Maar toen die foto genomen is was de toren nog niet in dienst.

Industrie en Maritiem

HS mast op de Scheldedijk in de Melselepolder.



Industrie en Maritiem

Zuidelijk Insteekdok

Steiger AGT voor de binnenvaart.

Aan de overzijde, ten noorden van het Waaslandkanaal is nog geen enkele activiteit aanwezig.

Uiterst rechts het ventilatiegebouw van de Beverentunnel.

Industrie en Maritiem

Zuidelijk Insteekdok

Steiger AGT voor de zeevaart.

Het eerste schip welke aanmeerde aan deze steiger was de Noorse Hoegh Sword.

Dit geschiedde op 3 december 1983.

Industrie en Maritiem

Zuidelijk Insteekdok

Het eerste schip welke aanmeerde aan deze steiger was de Noorse Hoegh Sword.

Dit geschiedde op 3 december 1983.

Vooraan de tweede steiger voor de binnenvaart

Industrie en Maritiem

Zuidelijk Insteekdok

Twee tanks met elke 50,000 m³ gasopslag werden gerealiseerd langs de Land Van Waasland.

Recentelijk werden twee extra en grotere tanks nog bijgebouwd.

Industrie en Maritiem

Zuidelijk Insteekdok

Twee tanks met elke 50,000 m³ gasopslag werden gerealiseerd langs de Land Van Waasland.

Recentelijk werden twee extra en grotere tanks bijgebouwd ter hoogte waar voorheen dus ooit knobbel zwanen halt hielden.

Industrie en Maritiem

Zuidelijk Insteekdok

Naast de twee grotere tanks met elke 50,000 m³ gasopslag werden ook eerst vier, later uitgebreid tot acht sferen van elk 3000 m³ ingeplant.
Deze sferen staan onder druk.

Vooraan, braak, het terrein Westerlünd nu Euroports .

Industrie en Maritiem

Zuidelijk Insteekdok

Naast de twee grotere tanks met elke 50,000 m³ gasopslag werden ook eerst vier, later uitgebreid tot acht sferen van elk 3000 m³ ingeplant.

Deze sferen staan onder druk.

Industrie en Maritiem

Vrasenedok

Op de hoek tussen het Waaslandkanaal en het Vrasenedok vestigde zich BST : Belgian Scrap Terminal, een bedrijf met zijn roots in Willebroek welke aldus via het Vrasenedok een toegang tot de zeevaart verkreeg.

Industrie en Maritiem

Oprichting van de eerste administratieve gebouwen en loodsen van Westerlünd en Lumipaper langs de Land van Waas laan.

Lumi paper versnijdt papiertrollen aangevoerd uit Finland.

Industrie en Maritiem

Onweer dreigt hier op de foto' maar zeker niet voor de ontwikkeling van de Waaslandhaven.

De kaaimuren van het Vrasenedok waren nog net beëindigd en dit gedeelte zou al ingenomen worden door Hessenatie.

Industrie en Maritiem

Westerlünd en loodsen Varant centraal op de oostelijke oever van het Vrasenedok met daarvoor AGT aan het zuidelijk insteekdok.

De Kruipin valt net buiten de foto.

Achteraan is de derde fase van de kaaimuren van het Vrasenedok (nu ICO auto-terminal) nog in uitvoering.

Op het terrein ICO werd toen bulkgoederen behandeld

Industrie en Maritiem

Westerlünd

De eerste rollen papier komen aan uit Finland op de Linkeroever : 20 januari 1987, omstreeks 7,00 uur in de morgen.

Geen feestelijkheden destijds, ondanks een nieuw tijdperk voor Antwerpen, en de Waaslandhaven.

En de vlotte verhuis en expansie van Westerlünd van het eerste havendok naar hun nieuw terrein.

Industrie en Maritiem

Westerlünd en AGT op de achtergrond.

Incluis de Kruipin.

Het terrein rechts S5 waar o.a. de Nicolaasweg is aangelegd, wordt op dat ogenblik nog opgehoogd.

Industrie en Maritiem

Westerlünd centraal op de oostelijke oever van het Vrasenedok met daarachter AGT aan het zuidelijk insteekdok en uiterst links BST.

Vooraan zijn de eerste heiwerken aangevat van Seaport (deel van de terminal Katoennatie).

Ook is de Watergang der Hoge Landen is traceerbaar op deze foto, waarbij het opgepompte water van het gemaal Watermolen in het Vrasenedok wordt gebracht.

Industrie en Maritiem

Westerlünd en loodsen Varant centraal op de oostelijke oever van het Vrasenedok met daarachter AGT aan het zuidelijk insteekdok.

Vooraan de RoRo helling ter hoogte van thans kaai 1209.

Elke loods heeft ongeveer 8000m², beperking omwille van het brandgevaar.

Industrie en Maritiem

Westerlünd ter hoogte van de tweede fase van de kaaimuren Vrasenedok (de huidige kaaien 1209 tot 1213)?

Achteraan aan het deel fase I van het Vrasenedok ligt de EEKLO aan de ketting.

(*Ook al*)

Industrie en Maritiem

Detailbeeld van de terminal Hessenatie.

Wat velen niet beseffen is dat een haven geleidelijk groeit en dat men de nodige vrije ruimte moet openhouden voor expansie.

Achteraan S5 in ophoging, tussen nu de wegen Kruipin, Hazopweg en Land van Waaslaan.

Industrie en Maritiem

En zo ziet het er vandaag ongeveer uit.

De ganse omgeving is sinds decennia volgebouwd met loodsen + haveninrichtingen.

Ook het S5 ten oosten van de Land van Waaslaan is compleet in gebruik.

Ten zuiden van het Vrasenedok bevindt zich de spoorbundel zuid.

Industrie en Maritiem

Terminal Hessenatie.

Gefotografeerd van op de pas aangelegde Hazopweg nu ter hoogte van de spoorbundel Zuid.

Onder het woord " Distribution" kunnen de treinwagons in de loods rijden.

Industrie en Maritiem

Enige jaren later is de terminal Hessenatie al verbonden met loodsen tot in de Westerlünd terminal.

Gefotografeerd van boven de Koestraat.

Op de hoek Hazopweg Land van Waaslaan heeft zich Luiknatie gevestigd.

Achteraan Seaport en Katoennatie aan het Vrasenedok.

Industrie en Maritiem

Het terrein van Katoennatie langs de Haendorpweg, nog volledig leeg.

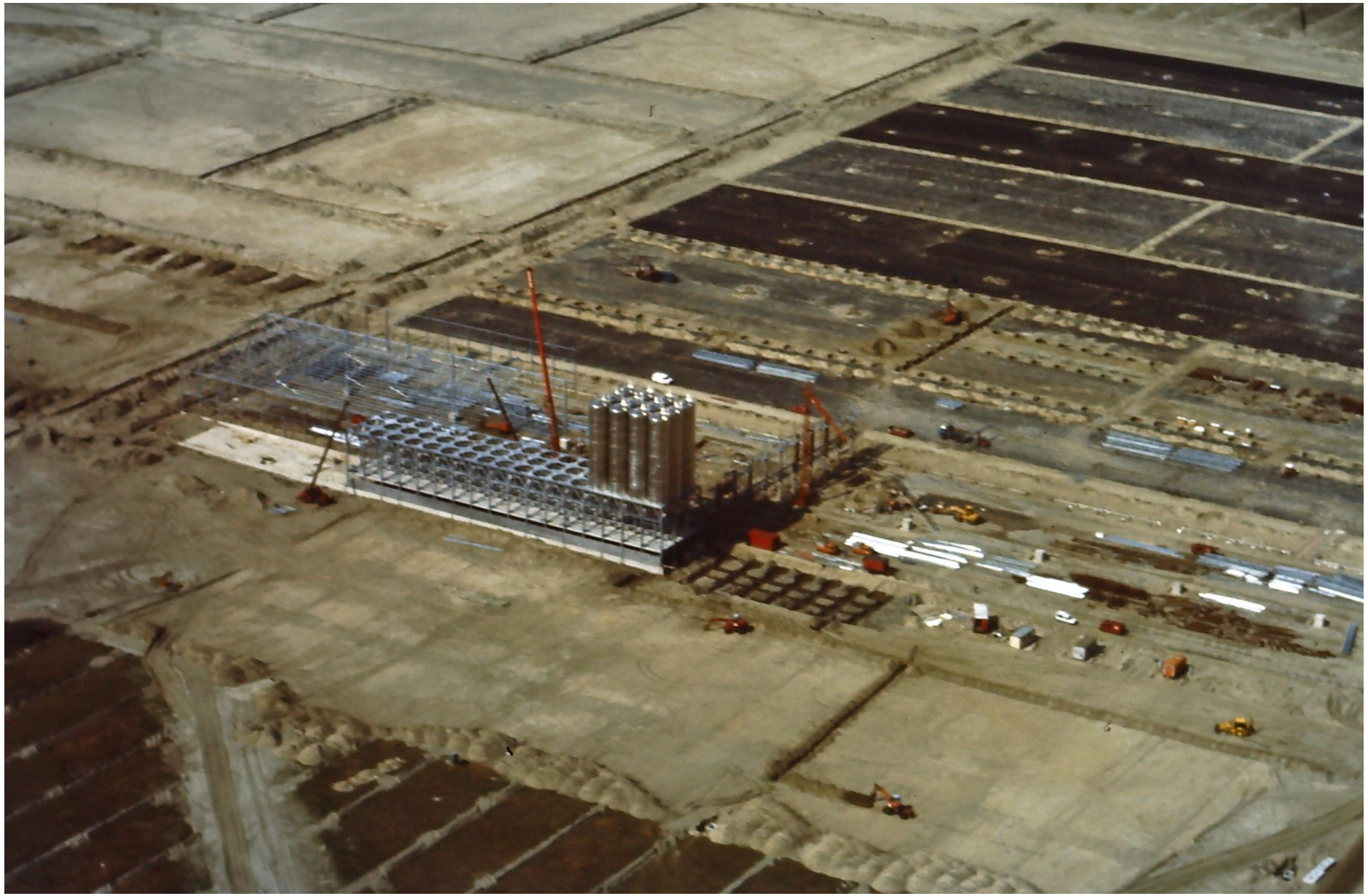
De kaaimuren van het Vrasenedok fase IV zijn klaar (1988) maar de baggerwerken zijn nog niet aangevat.

Industrie en Maritiem

En zo ziet het er vandaag uit.

Industrie en Maritiem

Op het terrein van Katoennatie langs de Haendorpweg wordt aangevat met de oprichting van een hele serie batterijen aan silo's voor de opslag van granulaten voor de chemische nijverheid.



Industrie en Maritiem

Systematisch en dit is een constante bij Katoennatie wordt de ganse oppervlakte ingenomen op de westelijk oever van het Vrasenedok.

In tegenstelling tot de rechteroever wordt de Linkeroever geen conglomeraat van vele kleine bedrijven, maar krijgt men slechts 2 bedrijven per oever (Hier ICO en Katoennatie)

Industrie en Maritiem En zo ziet het er heden ongeveer uit : **volzet**

Industrie en Maritiem

Nog even een paar beelden van toen.

Vooraan de foto de Groenzone Zuid, daarachter een deel van de Spoorbundel-zuid.

Met nog daarachter de toen nog grotendeels lege vlakte van Katoennatie Vrasene dok.

Industrie en Maritiem

Nog even een paar beelden van toen.

Vooraan de foto de Groenzone Zuid, daarachter een deel van de Spoorbundel-zuid.

Ook de zuidzijde van het Vrasenedok wordt nu ingenomen door een aantal in omvang kleinere bedrijven.

Industrie en Maritiem

Losactiviteiten op de terminals Seaport in het Vrasenedok,

Merk op men was al bezig met laden en lossen terwijl de kaai nog niet eens verhard was.

Industrie en Maritiem

Losactiviteiten op de terminals Seaport?

Ook twee kranen voor het lossen en laden van containers worden ingeschakeld.

Ze zullen via containers basisgrondstoffen uit UK aanvoeren

Industrie en Maritiem

Systematische uitbouw van silo's langs de Haendorpweg.

Op zondag 3 september 1995 was er op deze "European Distribution Terminal" van de groep Katoen Natie/ Seaport een grote brand waarbij een loods van 16.000 m² en een batterij van 120 bulksilo's werden in de as gelegd.

De brand kon men merken tot in Brasschaat van waaruit een kolonne van de civiele bescherming ter hulp kwam.

Industrie en Maritiem

Lossen van hout en papier afkomstig uit Canada met Gearbulk schepen langs de oostelijke oever van het Vrasenedok.

Deze schepen hebben hun eigen laad en loskranen aan boord.

Industrie en Maritiem

Foto omstreeks zomer 1984 van boven Kallo in de richting van het zuidelijk Insteekdok (AGT terminal) en het Vrasenedok.

In het Vrasenedok was nog geen activiteit, noch de oprichting of de exploitatie van Westerlünd (1987).

Wel bevinden er zich een aantal Congoboten en een groot vrachtschip aan de ketting.

Van de R2 nog geen sprake!

.

Industrie en Maritiem

Foto (Google Earth) heden met de R2 , en de activiteiten rond het Zuidelijk Insteekdok, en het Vrasenedok.

Industrie en Maritiem

Aan de voorhaven en in het Zuidelijk Insteekdok vestigden zich De Rijcke beton uit Beveren en ADPO

Industrie en Maritiem

Aan de voorhaven en in het Zuidelijk Insteekdok vestigden zich
De Rijcke beton uit Beveren en ADPO.

Hier de grote centrale loods van ADPO met vooraan het spoor naar de Kallosluis

Industrie en Maritiem

Ondertussen is ADPO ferm uitgebreid. Een extra vestiging werd gerealiseerd tussen Monument en Phenol chemie (nabij fort Liefkenshoek) en ook in het Logistiek Park Waasland is een volgende locatie in dienst genomen (2020 - 2021).

Ook het groen gebied ten zuiden van het insteekdok en naast de R2 is sinds de foto totaal ingenomen.

Industrie en Maritiem

Vlucht over de E34, toen nog N49 met vooraan de spoorwegbrug over de snelweg en in de mist de vestiging Pioneer.

Uiterst rechts bevinden zich de stockage tanks van Chevron, als tussenstation tussen Antwerpen en Feluy waar toen een raffinaderij stond.

Deze tanks werden later door Total overgenomen maar zijn ondertussen geamoveerd.

Industrie en Maritiem

Vlucht over de E34, toen nog N49 met zo wat centraal het knooppunt Waaslandhaven Zuid dat vanaf toen de toegang tot het Vrasenedok en het zuidelijk deel van de Waaslandhaven verzekert.

Vooraan de Vitsweg, een kleine landbouw- weg aangelegd om de grens van het havengebied te bevestigen en om de toegang tot de naastliggende een leidingenstrook te verzekeren.

Industrie en Maritiem

Vlucht over de E34, toen nog N49 met zo wat centraal het knooppunt Melseledijk (N450/E34).

Naar links ligt Kallo en de centrale Kallo, welke ondertussen is verdwenen. Naar rechts loopt de N450 naar Melsele.

Ook zichtbaar een deel van het groenscherm tussen de haven en de E34.

Industrie en Maritiem

Vlucht over de spoorbundel zuid in de richting van Melsele met zich op het knooppunt Beveren die de aansluiting geeft tussen de E34 en R2.

Vooraan de Koestraat en een deel van de Groenzone zuid.

Ondertussen werd de spoorlijn lijn 10 er gerealiseerd om een aansluiting te geven met de spoor Liefkenshoektunnel.

Industrie en Maritiem

Vlucht over de Groenzone Zuid in westelijke richting.

Die groenzone is een perfect scherm om verkeer op de E34 niet af te leiden door bedrijvigheid in de Waaslandhaven, maar vormt vooral een buffer met het landbouwgebied in de zuidelijke helft van de Beverenpolder.

Ondertussen werd de spoorlijn lijn 10 er gerealiseerd op de vlakke strook evenwijdig met de Grote Watergang.

Industrie en Maritiem

En zou de vlucht over de Groenzone Zuid in westelijke richting er nu uitzien.

De Zuidelijke Groenzone is nog steeds een perfect scherm tussen de E34 en de Waaslandhaven, ondanks of mede voor de uitgebreide vestiging van Tabaknatie.

Wat ook gewijzigd is, is thans een spoorlijn naar de Antigoontunnel (Spoor-Liefkenshoektunnel).

Industrie en Maritiem

Onze vlucht (ca 1992/3) buigt af naar de omgeving Verrebroek en neemt de wachtboezem en het pompgemaal Watermolen in het vizier.

De Beverenpolder was al in ophoging.

Tussen de Beverse dijk en Sint Michielstraat en ten noorden daarvan nog puur landbouwactiviteit en geen ophoging.

Bemerk de contouren van het Spaans Fort.

Industrie en Maritiem

Vlucht ca 1983 /84 langs de Kallosluis, van af de Zeeschelde.

Vooraan de toegangsgeul en daarachter de Kallosluis. Ten noorden hiervan (rechts) zijn alle terreinen nog in ophoging.

Op de achtergrond is de toegang tot het Waaslandkanaal beperkt tot aan het Vrasenedok.

Er is nog een tussendijk met het tweede deel van het Waaslandkanaal.

Industrie en Maritiem

Vlucht boven Kallo met zicht richting Doel en het haven- en industrieterrein ten noorden van de Kallosluis en het Waaslandkanaal.

Met uitzondering van Henkel (thans Ashland), en buiten beeld Haltermann, Bayer en Progil waren er nog geen bedrijfsvestigingen en waren nog hele vlakten niet opgehoogd.

De Beverentunnel was al klaar. Ter hoogte van de R2 was er een baggersleuf.

Industrie en Maritiem

En zo zou de vlucht er nu uitzien boven Kallo met zicht richting Doel en het haven- en industrieterrein ten noorden van de Kallosluis en het Waaslandkanaal.

Het gehele terrein is quasi volledig ingenomen me uitzondering van interne invulling van sommige bedrijven.

Met uitzondering van Borealis waar thans de uitbreiding in gang is.

Industrie en Maritiem

Vlucht boven de toegangsgeul met onderhoudsbagger-werken in uitvoering.

Vooraan de Ketenislaan.

De zone tussen de Ketenislaan en de toegangsgeul is nu als losplaats voor Katoennatie in gebruik.

Industrie en Maritiem

Vlucht boven de Kallosluis.

In de sluis ligt een vrij grote auto-carriers welke de haven verlaat.

Samen met het zeeschip worden gelijktijdig ook meerdere binnenvaartschepen versast.

Industrie en Maritiem

Vlucht boven de Kallosluis met zicht op het Waaslandkanaal (ca 1988).

Thans is eveneens het tweede deel van het Waaslandkanaal verbonden met de Kallosluis zodat schepen
nu alle gegraven dokken kunnen bereiken.

Westerlünd, BST is al in bedrijf, evenals AGT aan het Zuidelijk Insteekdok.

Ook Herbosch-Kiere en De Rijcke Beton zijn opgestart.

Industrie en Maritiem

Vlucht naast het Doeldok dat op dit ogenblik verder wordt uitgebaggerd.
(voorjaar 1988)

Ter hoogte van het opgehoogde deel vooraan de foto is thans MPET gevestigd.

Zie op de verkleinde foto hoe de toestand er nu uit ziet.

Industrie en Maritiem

Vlucht boven het toenmalige Doeldok met zicht richting Kallo op de achtergrond.

Uiterst links lag Kalishoek. De geknikte dijk is wat rest van de Ketenisdijk omheen de St Anna-Ketenispolder.

Die Ketenisdijk liep van Kalishoek over “De Molen” naar de omgeving Fort De Perel (Progil)

Thans ligt hier het Deurganckdok..

Industrie en Maritiem

Zo zou de vlucht boven het toenmalige Doeldok met zicht richting Kallo op de achtergrond en thans uitzien.

Het gehele Deurganckdok word doorheen deze opgehoogd de vlakte gerealiseerd. Een geluk dat toen er nood was aan uitbreiding voor containerterminals, het merendeel van de oppervlakte nog ter beschikking was.

Industrie en Maritiem

Kijken we voor ons tijdens deze vlucht (voorjaar 1988) dan merken we hier rechts het uiteinde van het toenmalige Doeldok, links het Grondsas. Dit Grondsas naast de Verkortingsdijk was er om grote baggerschepen in het Linkerscheldeoever gebied te laten intreden.

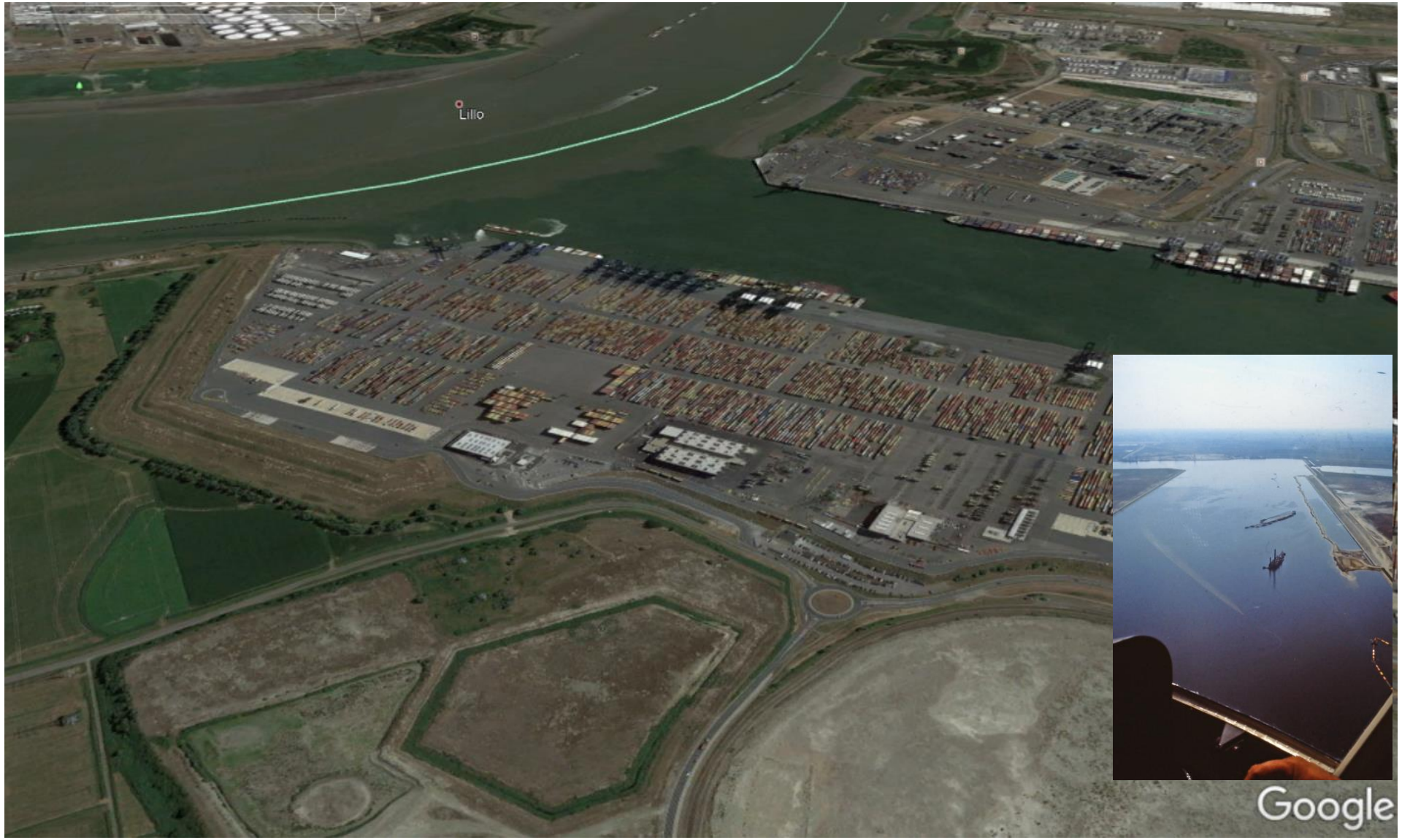
Henkel (nu Ashland) was al, evenals Haltermann. De rest van het landschap was een groot terrein in ophoging.

De Oostlangeweg liep nog omheen een deel van het Grote Gat of Den Deurganck.

Industrie en Maritiem

En dit is het beeld welke de piloot u zou aanbieden, met op de voorgrond het deels gedempte Doeldok en daarachter de MPET terminal op de westelijke oever van het Deurganckdok.

Op de oostelijke oever DP-World dat ondertussen Henkel, of nu Ashland quasi geheel omsloten heeft.



Op de terugweg over het toenmalige gehele Doeldok, de baggerwerken in uitvoering ter hoogte van de ondiepe kaaimuur.

Industrie en Maritiem

Boven de Ketenispolder, langs de HS leidingen in het tracé van de R2 merken we rechts de baggersleuf waar later de R2 snelweg in zou aangelegd worden.

En midden op de linkerkant het voorlopige uiteinde van de spoortunnel aangelegd onder het Waaslandkanaal.

Hierop zou later de Antigoontunnel aansluiten.

Industrie en Maritiem

Vlucht boven het Noordelijk Insteekdok met zicht in de richting van de Schelde, met zicht op de opbouw van Himont (thans Borealis) en er naast Talke Forwarding waar silo's en een opslagloods gebouwd worden.

Op de achtergrond de Kallosluis en de toegangsgeul.

Industrie en Maritiem

Vlucht boven Himont (thans Borealis) in opbouw.

Op de achtergrond zone van de grote ring R2 en in de rechterbovenhoek is net de toegang tot de Beverentunnel zichtbaar.

Industrie en Maritiem

Latere vlucht boven de Ketenispolder ter hoogte van het huidige Katoennatie, met zicht op Himont (thans Borealis) en daarachter het Noordelijk Insteekdok en het Waaslandkanaal.

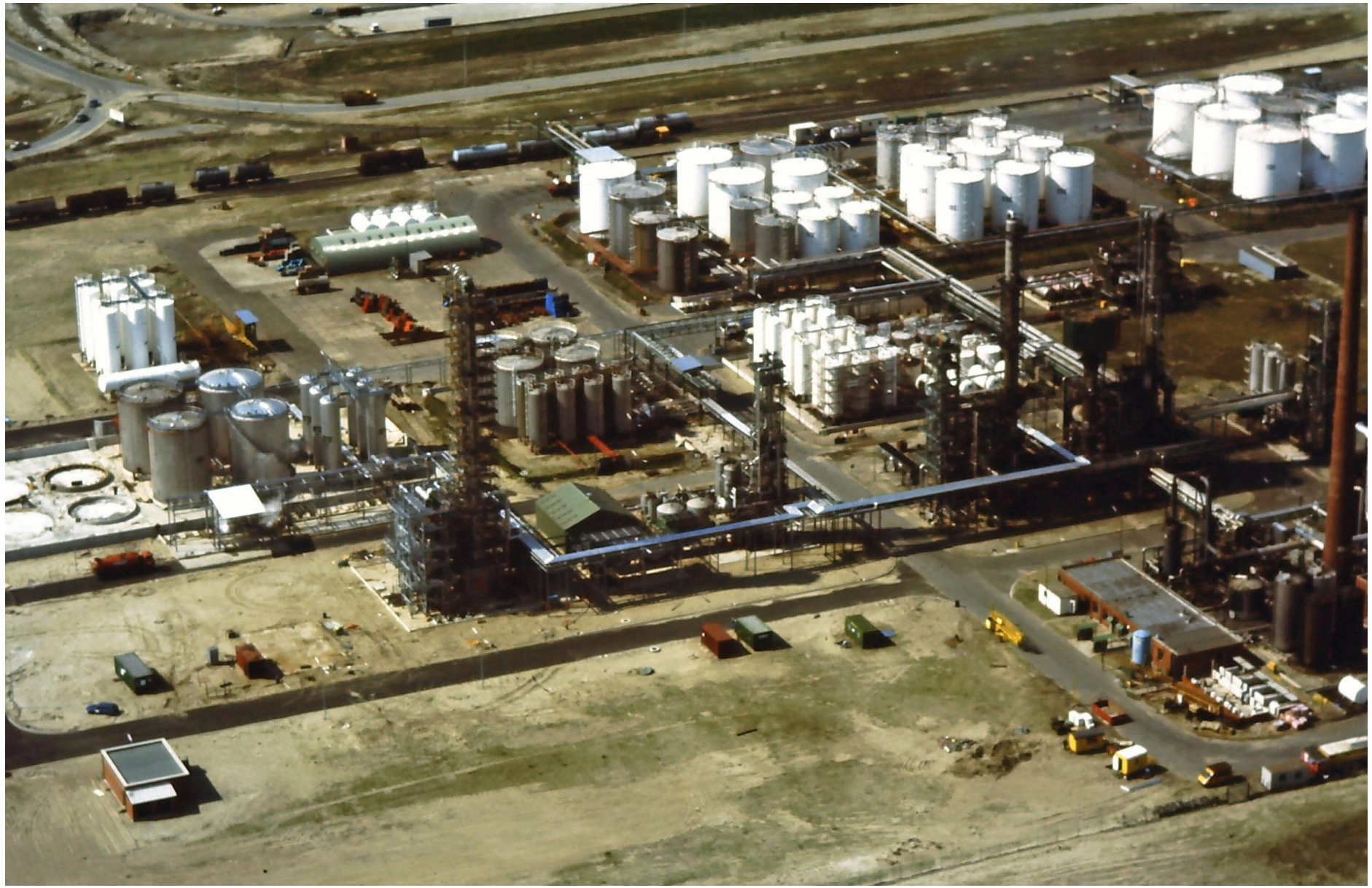
Ook Talke Forwarding die instaat voor de opslag (silo's) van Polypropyleen en transport ervan is al aanwezig.

Industrie en Maritiem

Het Duitse Haltermann (Nu Monument) uit Hamburg was één van de drie eerste bedrijven welk zich vestigde in de Waaslandhaven langs de Schelde.

Merk bovenaan de Sint Annalaan welke toen in verbinding stond met de Ketenislaan en aldus de wegrelatie tussen Kallo (Sluisplateau) en Doel tot stand kwam.

Een tijdelijke hele omweg die later ferm zou ingekort worden.



Industrie en Maritiem

Vooraan het Duitse bedrijf Haltermann (Nu Monument), centraal meer achteraan (bakstenen gebouw) Henkel, thans Ashland.

Op dit ogenblik werd er nog via het Geslecht (kronkelige weg omheen het Grote Gat) naar Doel gereden en waren de terreinen van Phenolchemie en ADPO nog in opbouw.

Op de achtergrond het Doeldok en het Grondsas.

Industrie en Maritiem

En dit is ongeveer de huidige toestand met rechts onder Monument de nieuwe eigenaar van toen Haltermann, daarachter ADPO LLH , Ineos Phenolchemie en Ashland rijkend tot bijna het Deurganckdok.

Vooraan de tolhuisjes van de Liefkenshoektunnel met daarachter Indaver B en DP World.

Industrie en Maritiem

De woonkern Doel en het toenmalige veer naar Lillo

Industrie en Maritiem

Vlucht boven Melsele met zicht in de richting van Kallo

We merken de expresweg N49 met daarachter de bomenrij de Keetberglaan.

Langs de Keetberglaan zijn toen gevestigd van links naar rechts SGS (labo), de opslagplaats van NYK en Pioneer.

Rechts de crude tanks van Chevron en centraal de toenmalig genaamde Zuidoostelijke bufferzone van Kallo.

Industrie en Maritiem

Realisatie van de loodsen van NYK. Bijzonder hieraan was dat men op twee verdiepingen stapelde.

Industrie en Maritiem

Steiger van Phenolchemie langs de Zeeschelde net afwaarts Fort Liefkenshoek.

Op de achtergrond ook zichtbaar het huidige bedrijf Monument Chemicals.

Industrie en Maritiem

Een van de eerste chemische bedrijven welke zich vestigde op de Linkeroever - in het bijzonder de Melsele-polder - was het Canadese bedrijf Polysar, thans Lanxess Rubber.

Vandaar ook de keuze om de weg er naar toe Canadastraat te geven.

Rechts onder de bocht tussen de Canadastraat en de Scheldedijk.

Achteraan de plas Blokkersdijk.

Industrie en Maritiem

De vestiging 3M langs de Canadastraat in Zwijndrecht.

Industrie en Maritiem

Uitbreiding van Deme ten zuiden van de Scheldedijk.

Nog goed merkbaar in het landschap een tijdelijk verbinding waar langsheen het oppervlakte water van de Melselepolder en een deel van Zwijndrecht naar de Schelde werd afgevoerd.

Industrie en Maritiem

Vestigingen in de Melselepolder langs de Canadastraat.

Leuk om weten, de Melsepolder ligt op grondgebied Zwijndrecht, en sinds 1923 niet langer in Oost-Vlaanderen, maar in de provincie Antwerpen.

Niet zonder reden dat de naam Waaslandhaven ontstond.

Industrie en Maritiem

Vestiging van Union Carbide in de Melselepolder.

Dit bedrijf werd uiteindelijk een conglomeraat van diverse chemische bedrijven.

Industrie en Maritiem

Crude tanks van Petrochim , heden onder de benaming en deel van de Total groep langs de Scheldedijk.

Via een eigen leidingen-tunnel onder de Schelde is er een verbinding met de Rechteroever en de raffinaderij van Total op de Rechteroever.

Industrie, Maritiem en Infra.

Naast de zeer diepe kaaien (18 m water-diepte) van het Vrasenedok en het Verrebroekdok werden er langs het Waasland-kanaal tussen beide dokken en ter hoogte van de Voorhaven, alsook een deel in het Doeldok ondiepe (7 m) kaaimuren opgericht.

Industrie, Maritiem en Infra.

Ze bestaan uit een voorwand (links), een damplank met bovenaan een betonnen constructie en een betonnen(rechts) verankering als achterwand.

Tussen beide zijn er om de 2 m verankeringen zodat de voorwand door de achterwand in evenwicht wordt gehouden.

Industrie, Maritiem en Infra.

De constructie van deze “ondiepe kaaimuur” langs de zuidelijke oever van de Voorhaven.

Deze kaaimuur is hier al klaar ter hoogte van de zone boven de Beveren-tunnel.

De damplanken zijn geheid in het deel tussen de Beverentunnel en de Kallosluis.

Foto van op de seintoren van de Kallosluis.

Industrie, Maritiem en Infra.

Op deze foto de ondiepe kaaimuur ter hoogte van de Voorhaven.

Het waterpeil in het Waaslandkanaal was toen nog lager zodat de betonwerken nog droog konden geschieden.

Dit beton zorgt er ook voor dat de stalen damplanken waarop men steunt, niet in contact komen met lucht en dus de corrosie beperkter is.

Industrie, Maritiem en Infra.

Op deze foto is de ganse kaaimuur klaar, en is de aanvulling van de grond achter de kaai uitgevoerd .

Industrie, Maritiem en Infra.

De constructie van deze “ondiepe kaaimuur” langs de zuidelijke oever van de Voorhaven.

Foto van op de seintoren van de Kallosluis tijdens het vrijbaggeren van de “ondiepe kaaimuur”

Thans is dit de ligplaats voor sleepboten en voor wachtende binnenschepen op versassing.

Industrie, Maritiem en Infra.

Nadien werd nog een verharding en een ontsluitingsweg voor het bedrijf De Rijcke Beton aangelegd en werd het terrein landschap technisch afgewerkt.

.

Industrie, Maritiem en Infra.

Op plaatsen waar geen “ondiepe kaaimuur ” gerealiseerd werd, werd een oeververdediging gerealiseerd.

Die bestaat uit een met poreus beton bestortte helling welke zich in princiep onder water bevindt, een kroonbalk op paaltjes en draineer dallen.

Op het ogenblik van de foto was het peil van het Waaslandkanaal nog lager dan definitief voorzien.

Industrie, Maritiem en Infra.

Op plaatsen waar geen “ondiepe kaaimuur ” gerealiseerd werd, werd een oeververdediging gerealiseerd.

Hier een foto van de oeverbekleding als helling van poreus beton.

Industrie, Maritiem en Infra.

Aansluiting van de noordelijke oeververdediging bij retourkaaimuur van de Kallosluis.

Rechts het grote ventilatiegebouw van de Beveren tunnel, links de kleine ventilatie gebouwen van de spoortunnel en de toegangsschacht van de leidingentunnel.

Bemerk hoe leeg de industriegronden toen nog waren.

Industrie, Maritiem en Infra.

Baggertuigen ingeschakeld voor het baggeren van de dokken op de Linkeroever.

In hoofdzaak waren het cutterzuigers.

Industrie, Maritiem en Infra.

Baggertuigen ingeschakeld voor het baggeren van de dokken op de Linkeroever.

In hoofdzaak waren het cutterzuigers.

Hier ter hoogte van de Voorhaven in de onmiddellijke omgeving van de Kallosluis.

Bedankt voor uw aandacht

info@kokw.be www.kokw.be

Foto's en opmaak : @herbert smitz

Koninklijke Oudheidkundige Kring
van het Land van Waas

het verleden draait altijd mee

2021

160 jaar **KOKW**
50 jaar start werken Waaslandhaven
(start bouwwerf Kallosluis)

Niets van deze presentatie en de foto's mag worden overgenomen zonder schriftelijke toelating van de auteur