



ERFGOED SINT-ANDRIES ANTWERPEN

Tijdschrift nr. 150-2022 Gesticht in 1975 als Sint-Andrieskwartier Herleeft
www.sint-andries.com sah@sint-andries.com
Rekeningnummer: BE14 7895 6624 4083, verdeling op naam: 10 euro/jaar
COMITE ST. ANDRIESKWARTIER HERLEEFT Kloosterstraat 67 - 2000 Antwerpen

Erfgoed maakt van een wijk een warm nest

Merci aan allen. Onze jongste vergadering had een feestelijk tintje toen de cijfers van de nieuwe abonnementsgelden op tafel kwamen. Niet enkel voor het geld waarmee we de drukker kunnen betalen maar vooral voor de blijk van waardering en interesse in ons tijdschrift dat zovelen regelmatig in hun bus willen krijgen. Na een winterslaap van 2 jaar, u wel bekend, zijn ook onze jarenlange trouwe abonnees weer mee op de kar gesprongen. En de facelift van dit krantje heeft ook veel nieuwe abonnees aangetrokken.

70 jaar geleden was er de grote overstrooming. Onze wijk werd ook flink getrakteerd. 20 jaar eerder, in 1933, werd de voetgangerstunnel op de Sint-Jansvliet officieel geopend. Vermeldenswaard: de bouw duurde amper 2 jaar. Een huzarenstuk, als je weet dat de renovatie van het KMSKA 11 jaar heeft geduurd. En dan zwijgen we nog maar over de Scheldekaaien.

Verder in dit nummer aandacht voor de ijsfabriek in de Kronenburgstraat en de Ridderstraat.

't Is fijn om het verleden, de geschiedenis, te kennen wanneer je door de straten van onze wijk loopt. Sint-Andries is geen op tekentafels uitgetekende puzzel om op een zo klein mogelijke plek zoveel mogelijk verkoopbare woonoppervlakte neer te poten. Onze wijk is als

een ouwe jas die zich comfortabel naar je lichaam heeft gevormd. Uitgesleten cafédrempels vertellen verhalen over het wel en wee van onze voorouders. In de Pompstraat heeft Hendrik Conscience nog over de drempel van z'n geboortehuis gelopen. Elk oud geveltje heeft een eigen karakter dat aan de ramen iets vertelt over de bewoners. Er is gefeest, gevreeën en gestreden voor betere leefomstandigheden.

Dankbaar mogen we zijn dat wij kunnen leven in dit decor van een toneelstuk dat al eeuwen aan de gang is. Vandaar de interesse van velen hoe het vroeger allemaal is gegaan. En daar wil onze club Erfgoed Sint-Andries Antwerpen haar steentje toe bijdragen. Zodat je straks niet op koude straatstenen loopt, maar flaneert doorheen een warm nest.

(Guido Sanders)

Ons team: Ludo Van Immerseels

Ludo is geboren in Sint-Andries, in het Scheldeken. Als zoon van een kolenboer moest hij als kind dikwijls kolen leveren in heel de wijk. Daardoor kent hij Sint-Andries als geen ander. En ook de meest bizarre figuren. Z'n persoonlijke bibliotheek (900 boeken) en verzamelmappen met eigen archief (50 in totaal) is telkens weer een vruchtbare aanvullende bron boven op het archief van onze erfgoedvereniging voor de hier gepubliceerde artikels. Z'n tante had een café op de Sint-Andriesplaats waar nu het Beestenbos is. Wanneer hij de verhalen hierover vertelt is het steeds met liefde, humor en een tikkeltje heimwee.



Een zalig kerstfeest en onze beste wensen voor

2023.

Op weg naar een fantastisch nieuw jaar met 4 nieuwe krantjes.



Sint-Andries ook geplaagd door waterrellende in 1953

Volgend jaar zal het exact 70 jaar geleden zijn dat een van de zwaarste stormen de noordelijke en westelijke gebieden van de Noordzee teisterde. De weersvoorspellingen voor zondag 31 januari 1953 hielden al een ernstige waarschuwing in betreffende gevaarlijke hoogwaterstanden. De storm die gepaard ging met sneeuw-, hagel- en regenbuien, zou gedurende de nacht nog in kracht toenemen. De gevolgen waren catastrofaal.

Het water van de Noordzee werd door hevige noordwestenwinden in de richting van het Kanaal gestuwd. In dat nauw vond het echter onvoldoende doorgang, waardoor het noodgedwongen in de richting van het omliggende land een uitweg zocht. Schepen sloegen op drift, kuststreken werden overstroomd, dijken braken. Engeland, Nederland, Duitsland, Denemarken en België haalden de wereldpers als rampgebied. Bij ons bevonden zich de zwaarst getroffen gebieden aan de kust tussen Oostende en de Nederlandse grens. In Knokke liepen hotels tot aan de eerste verdieping onder.

Schepen sloegen tegen de kaaimuren

Maar ook Antwerpen en het havengebied, waar de storm gepaard ging met giertij, werden zwaar getroffen. Schepen werden met hun flank tegen de kaaimuren geslagen. De droogdokken liepen onder water, waardoor een schip kapseisde. Grondverzakkingen deden zich voor langsheen de hele kaai. De autotunnel was niet meer toegankelijk. In Hoboken, Lillo en andere dorpen moesten de dijken zwichten onder de enorme waterdruk. De polderdorpen overstroomden en gezinnen werden afgesneden van de wereld. De kranten van 1953 maakten melding van zware stormschade aan gebouwen in de stad en overstroomde stadsdelen.

Water tot kniehoogte

Onze wijk, waarvan het gedeelte tussen de Kloosterstraat en de kaaien het laagst gelegen is, ontsnapte niet aan de watersnood. Door hun lage ligging in de stad hadden de straten in die regio al eeuwenlang geregeld bezoek gekregen van de Schelde bij springtij. Ditmaal ging de natuur echter zo erg tekeer dat het water in de straten en de huizen zeker tot kniehoogte reikte en dat bij een temperatuur beneden het nulpunt.

Françoise Dewilde verdronk in haar woning

In het hele rampgebied vielen doden te betreuren. Ook in onze wijk vielen slachtoffers. Françoise Dewilde, wonende in het Scheldeken, nabij de voetgangerstunnel verdronk in haar woning. De hoogte van het binnengedrongen water, bedroeg 1,50 m. Men vermoedde dat de

oudere vrouw zich op een kast in veiligheid had willen brengen, maar daarbij het evenwicht had verloren. Iets verderop, in de Schaliënstraat, nabij de De Gerlachekaaï, werd de 77-jarige Claus in zijn slaap door het water verrast. Ook hij overleefde de tragische gebeurtenis niet.

Aanzet tot Deltaplan

In alle getroffen gebieden liep de schade in de miljarden (franken). Voor Nederland zou de ramp de aanzet zijn voor de ontwikkeling van het indrukwekkende Deltaplan. Ook in België beseften men dat een andere manier van omgaan met de dreiging van het water noodzakelijk was geworden. Nadat in 1976 verschillende dijken het opnieuw hadden begeven, zou de Vlaamse overheid uiteindelijk het Sigmoplan lanceren.

Geïnteresseerden kan ik een bezoek aan het Watersnoodmuseum in Ouderkerk ten zee aanbevelen. Het geeft een zeer goed beeld van de oorzaken van de ramp, het menselijk leed als gevolg ervan en de heropbouw na de feiten. (*Gabie Guldix*)

Bronnen : Watersnoodmuseum Ouderkerk, Historisch Archief Gazet Van Antwerpen, Dagblad De Stem en www.sigmoplan.be



Scheldeken in 1976

Korte en Lange Ridderstraat

Bewoond door ridders en een 'pront wijf'

Over de schrijfwijze van de Korte en de Lange Ridderstraat lopen de meningen uiteen. In dit artikel kunnen we hier uitsluitsel over geven. De officiële straatnamen die vandaag in voege zijn, schrijven we wel degelijk met een dubbele -s. De verwarring ligt hem wellicht in de vroegere spelling van de naam.

Aanvankelijk was er trouwens geen sprake van een Korte en een Lange Ridderstraat. In 1403 luisterde deze straat - in zijn geheel - naar de naam *Riddersteghe* en vanaf 1416 *Ridderstrate*. Vanaf de zestiende eeuw werd de straat in twee delen gesneden. De toevoeging *Lange* en *Korte* dateert uit die tijd. In 1843 heeft de straatnamencommissie nog een vergeefse poging ondernomen om de twee straten te herleiden tot één enkele Ridderstraat (toen nog met één -s), om terug te keren naar de oorspronkelijke situatie. En waar de naam vandaan komt? Daar bestaat geen zekerheid over.

Er wordt aangenomen dat hier in het verre verleden een huis stond voor het herbergen van ridders, wanneer deze een of andere vorst wensten te ontmoeten, die in het Prinsenhof van de nabijgelegen St.-Michielsabdij was gelogeed.



Verdwenen laatste stuk werd *kakhoek* grnoemd

De Lange Ridderstraat, die in 2021 omgevormd is tot eerste *tuinstraat* van Antwerpen, was vroeger een stukje langer dan vandaag. Bij het tot stand komen van de Sint-Andriesplaats rond 1865, werden er immers een aantal huizen gesloopt aan de oostzijde van de straat die tot dan de weinig benijdenswaardige naam *kakhoek* droeg.

Maesgang was ooit eigendom van Rubens

Langsheen beide straten bevonden zich aan aantal voor de Sint-Andrieswijk zeer kenmerkende *gangen*. In de 20ste eeuw dienden vele krotwoningen plaats te ruimen voor moderne sociale woningbouw, maar gelukkig zijn er nog waardevolle panden bewaard gebleven. Een voorbeeld daarvan is het beschermde godshuis Maesgang (of Mazengang) – ooit eigendom van Rubens - dat 3 gerestaureerde éénkamerwoningen omvat, gelegen aan de Korte Ridderstraat 23.

Mie Citroen woonde in nr 1

Zeer vermeldenswaardig tenslotte is dat in huisnummer 1 van de Lange Ridderstraat Mie Citroen gewoond heeft, de moeder van volksfiguur Zotte Rik van wie de hersenen beschadigd werden nadat hij een klad kalk in zijn oog had gekregen. Mie Citroen baatte er een winkeltje van groenten en fruit uit, wat meteen haar bijnaam verklaart. Men noemde haar destijds *een pront wijf*.

(Tom Van Landeghem)

Bronnen: Geschiedenis van de Antwerpse straatnamen, Robert Vande Weghe, eindwerk stadsgids PVCO Antwerpen, schooljaar 2003-2004 van Herlinda La Fontijn: "Sint-Andriesplaats – vroeger en nu", Stuk D80, De Parel van Sint-Andries. ("Maesgank, etc."). Foto's: stuk V7 bis uit archief ("Elsschot Dwaallicht-Mie Citroen – Ridderstraat")



Zicht op de Korte Ridderstraat en Steenhouwersvest

ON THE ROCKS op grootmoeders wijze in de ijsfabriek in de Kronenburgstraat

De zomer van 2022 gaat de geschiedenis in als één van de lange hete zomers, zoals die van 1976 er ook één was. Op alle terrassen werden gekoelde dranken geserveerd en ook ijsjes in alle vormen en smaken brachten verkoeling. Maar hoe deden ze dit vroeger ?

Natuurlijk ijs, dat was het begin. De Romeinen gebruikten *sneeuw* uit de bergen en later ijs uit vijvers. In de Middeleeuwen werd ijs uit bevroren vijvers en sloten gehakt en bewaard in speciaal daarvoor aangelegde ijskelders. Veel kastelen en *hoven van plaisantie* hadden hun eigen ijskelder. Dankzij de verbetering van de transportmiddelen begon men aan het begin van de 19de eeuw, vanuit Scandinavische landen of Alpengebieden, ijs van gletsjers en ijsschotsen in te voeren.

Parijse limonadefabrikant

De productie van industrieel ijs startte nochtans reeds in 1660 door een Parijse limonadefabrikant die natuurlijk ijs mengde met industriële zouten en dit gebruikte als product om te koelen. Sedert 1685 bestuderen chemici en natuurkundigen reeds koelmiddelen omdat ze vermoedden dat er meer geschikte stoffen waren voor de ontwikkeling ervan.

Op het einde van de 19de eeuw ontstonden de eerste ijsfabrieken, zo ook in Antwerpen. De ijsfabriek *Glacières, Frigorifères & Entrepôts d'Anvers Centre* werd in 1902 opgestart. Ze lag op de gronden van een voor-

malig klooster, tussen de Kronenburgstraat en de Willem Lepelstraat. Ze produceerde tientallen jaren 50.000 kg ijs voor de vismijn en zijn visleursters, de slagers en de horecazaken in de omgeving. Met de ijsfabriek zo dicht in de buurt kon het ijs bij de klant aan huis worden geleverd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog namen de Duitsers het gebouw in beslag. Daarna ging de ijsfabriek failliet in 1950.

Kronenburgstraat werd *Stinkbuurt*

Maar alles heeft zijn prijs! Zo waren buurtbewoners niet opgezet met de stank die de fabriek veroorzaakte. Bij de productie van het ijs kwamen namelijk ammoniakzouten vrij, die op elk uur van de dag de lucht werden ingestuurd. De bewoners, in het bijzonder de kinderen, kregen last bij het ademen en vooral van geïrriteerde en tranende ogen. Ze eisten dat de fabriek een *hoed op haren schouw zou plaatsen om het overvloedige assche-stof tegen te gaan*. Er volgde een petitie met wel 100 handtekeningen. In 1950 doopten buurtbewoners de Kronenburgstraat om tot *Stinkbuurt*.

Jawel, luchtvervuiling is van alle tijden.

(Nancy Regnier)

Bronnen : Felixarchief Antwerpen, Lebrun Cooling Industry en foto-album E. Wiggers



Voetgangerstunnel: licht aan het einde van de tunnel?



Met de restauratie van de historische lift op de rechteroever van de Sint-Annatunnel, in de volksmond beter bekend als de voetgangerstunnel, zitten we stilaan in de laatste rechte lijn van de grondige renovatiewerken. Als alles volgens plan verloopt, kan de lift wellicht rond de jaarwisseling in gebruik worden genomen.

Hiermee komt er een einde aan de *kommer en kwel* die de gebruikers van de lift - en dat zijn er zo'n 18.000 per dag, waarvan het merendeel fietsers - jarenlang hebben ondergaan. Om de haverklap scheelde er immers wel iets aan de liften en roltrappen van dit beschermd monument. Hopelijk is er nu licht aan het einde van de tunnel?

De eerste spade voor dit bouwwerk werd in 1931 in de grond werd gestoken. De tunnel, die al twee jaar later, in 1933, werd geopend bevindt zich 35 meter onder de waterlijn en heeft een lengte van 572,28 meter. In het midden van de tunnel prijkte er vroeger op de wand een afbeelding van Neptunus met zijn drietand.

Arbeiders met duikersziekte

De tunnelconstructie bestaat uit stalen ringen van 4 meter doorsnede die aangebracht werden in een met de hand uitgegraven (!) laag klei. Door het gewicht van de klei moest de tunnel in een overdruk van 4 bar worden gegraven, wat ongeveer overeenkomt met wat je in een fietsband pompt. De arbeiders moesten elke keer door een drukkamer om te vermijden dat ze de duikersziekte zouden oplopen. Ze kregen een speciale pin opgespeld. Als iemand op weg naar huis plots neerviel, wisten am-

bulanciers op die manier meteen dat het om een patiënt met de duikersziekte ging.

1.600 treden

Het is de ouderdom van de onderdelen van de liften die herstellingen en de renovatie zo complex maken waardoor de werken zo lang aangeslepen. En niet alleen de liften waren onbetrouwbaar. De voetgangerstunnel staat ook bekend om zijn acht prachtige houten roltrappen met 1.600 treden die constant onderhouden moeten worden. Er zullen in de toekomst dus sowieso nog af en toe onderbrekingen zijn.

Meer draagvermogen

De liften hebben een pak meer draagvermogen gekregen. Tot voor de renovatie was dat beperkt tot 3.000 kilo. Alsmear vaker zaten de liften tegen die bovengrens aan omwille van de populariteit van elektrische fietsen en bakfietsen, die het gewicht snel deden stijgen. De vernieuwde liften zullen opnieuw 6.000 kilo kunnen dragen. De liften zijn trouwens destijds zo ontworpen dat er een zieken- of politiewagen in paste, zodat die bij een incident in de *konijnenpijp* toch nog van de ene naar de andere oever konden rijden.

Veerdienst met de Sint-Annekeensboot

Maar ook vóór de ingebruikname van de tunnel moesten mensen zich van de ene naar de andere oever kunnen verplaatsen. Gedurende vele eeuwen gebeurde dat door middel van een veerdienst. De aanlegplaats van de veerdienst aan de rechteroever lag eerst nabij de Sint-Michielsabdij, maar is daarna een paar keer veranderd van locatie. De overzetsdienst werd vanaf 1795 gevormd

door 2 veeboten met een capaciteit van elk 100 tot 125 man en uit 4 sloepen van ongeveer 30 personen. In 1828 werd die vervangen door een stoombootdienst, beter bekend als de Sint-Annekensboot, die ongeveer een eeuw lang de overzet zou verzekeren.

Brug, zweefbrug of tunnel?

Toen het idee begon te rijpen om linkeroever uit te bouwen tot een woongebied, begon men ook na te denken over de bouw van een vaste verbinding, waardoor de *overzetcapaciteit* drastisch verhoogd zou kunnen worden. De opties voor een vaste verbinding tussen beide oevers werden vastgelegd tegen het einde van de 19de eeuw. Het zou een brug, een zweefbrug of een tunnel worden. Elk van deze opties had zijn nadelen. Een brug zou de scheepvaart kunnen hinderen, een zweefbrug is in feite geen vaste verbinding en een tunnel zou te duur uitvallen.

Uiteindelijk werd een akkoord bereikt over de bouw van



een tunnel, waarna de zaak nog jaren bleef aanslepen. Pas in 1931 ging men dus van start met de werken. (Tom Van Landeghem)

Bronnen: De Standaard: *Liftmotor wordt uit Voetgangerstunnel gehaald* - 11 oktober 2022 / *Altijd weer die kapotte liften: wat moet er veranderen aan de Voetgangerstunnel?* - Dirk Kerstens / VRT nws: *In voetgangerstunnel in Antwerpen wordt vanaf vandaag ook liftmotor van rechteroever gerestaureerd* - 18 oktober 2022

18+: De mannen van de gas in de café's van Sint-Andries

Tot vorige eeuw werd het stadsgasverbruik in woningen ter plaatse opgenomen, berekend en meteen ontvangen door *de mannen van de gas*, zoals Jacques De Coninck. Hij vertelt in een korte documentaire in geuren en kleuren wat hem



overkwam in woningen, café's en bordelen. Bekijk het op Youtube (enkel geschikt voor 18+) via deze qr-code of met de zoektermen:

Zo was Sint-Andries Mannen van de gas.



Oproep tot getuigen:

Wie heeft er nog verhalen uit eerste hand? Wie weet nog iets speciaals?

Wie wil er meewerken? Laat het weten: 0474 33 15 72

Deel ons enthousiasme en neem een jaarabonnement op ons herboren tijdschrift door storting van minimum 10 euro op BE14 7895 6624 4083 ten name van Sint-Andrieskwartier Herleeft - Kloosterstraat 67 - 2000 Antwerpen

Colofon: Gertrude Baelde, Hanneke Booi, Gabie Guldix, Christel Praats, Nancy Regnier, Guido Sanders, Ludo Van Immerseels, Tom Van Landeghem, Hein Verdingh en Sebastiaan Verhoeven