

Axel Föhl

Der Hafen von Antwerpen

Hafenentwicklung

In der Staffel der Nordseehäfen zwischen Hamburg und Le Havre kommt Antwerpen schon früh hohe Bedeutung zu. Die 726 erstmals urkundlich erwähnte Stadt erlangte mit dem Aufschwung Brabants nach der Schlacht von Worringen 1288 wachsende wirtschaftliche Bedeutung und zog seit dem Beginn des 14. Jahrhunderts große Teile des Zwischenhandels mit Deutschland auf sich. Stadtrechte erhielt sie 1291, das Stapelrecht für englische Wolle 1295. Der Förderung durch die burgundischen Herzöge verdankte sie die Vorrangstellung gegenüber der bis dahin bedeutenderen, aber durch die Versandung des Zwin benachteiligten Handelsstadt Brügge. Die 1460 gegründete Handelsbörse war die erste in Europa. Um 1550 hatten mehr als tausend ausländische Handelshäuser einen Sitz in Antwerpen, darunter die Fugger und Welser, Antwerpen galt als reichste Handelsstadt der christlichen Welt. Dank ihrer geographischen Lage am Kreuzungspunkt der Handelswege Westeuropa-Ostseeländer und England-Mitteuropa und nach der Entdeckung Amerikas wuchs die Stadt von 46 000 Einwohnern im Jahr 1496 auf 125 000 im Jahr 1568. Damit war allerdings zunächst der Zenit überschritten. Die Unterdrückung der Reformation durch die Spanier vertrieb zahlreiche Handelshäuser, 1585 wurde die Stadt spanisch. Die von den Niederländern errichtete Scheldeblockade traf die Stadt zugunsten von Amsterdam empfindlich, erst 1863 kaufte man den

Niederländern den Schelde Zoll ab. Die Napoleonzeit hatte einen vorübergehenden, gegen England gerichteten Entwicklungsschub gebracht, aber erst mit dem nach der Jahrhundertmitte abschnittsweise angelegten „Eisernen Rhein“, einer Schienenverbindung in die deutschen Schwerindustriegebiete, begann der neuerliche Aufstieg Antwerpens, die Einwohnerzahl wuchs bis 1880 auf 178 000.¹ Um 1870 hatte der Seegüterverkehr bereits einen Umfang von 2 Millionen Tonnen, bis zum Ersten Weltkrieg stieg er auf 19 Millionen.

Sowohl die deutsche Besetzung von 1914–1918, als auch die von 1940–1944 dauernde zweite deutsche Okkupation ließen Antwerpen und seine Hafenanlagen weitestgehend intakt, ein Schicksal, das – was die Erhaltung historischer Substanz anbelangt – dieses Hafensareal deutlich von denen in Hamburg oder Rotterdam unterscheidet.

Die prosperierende Entwicklung nach 1945 brachte auch Antwerpen bedeutende Entfaltungsmöglichkeiten, seit 1950 wurde der Hafenausbau zunehmend von den Modalitäten des Containerumschlages geprägt, die Entwicklung ging scheldeabwärts weg von den historischen Arealen nördlich der Innenstadt in Richtung der holländischen Scheldemündung.

Nach Rotterdam steht Antwerpen heute europaweit an zweiter, weltweit an vierter Stelle beim Güterumschlag.

Hafenanlagen

Jahrhundertlang, von 1263 bis ins 16. Jahrhundert, wurde die flußseitige Ansicht der Stadt vom mittelalterlichen Kran auf dem sogenannten „werf“ bestimmt (Abb. 1). Dies war eine ca. 0,2 ha umfassende Landzunge am rechten Scheldeufer, „werp“ oder auch „kranenhoofd“ genannt. Eine der Theorien über die Etymologie des Stadtnamens geht davon aus, daß Antwerpen seinen Namen von der Ortslagenbezeichnung „aan t' werp“ – „am Werft“ ableitet. Die erste signifikante Erweiterung der Hafenanlagen bestand dann zwischen 1543 und 1545 in der Erweiterung dreier Fleete aus der Mitte des 13. Jahrhunderts auf ca. 25 ha Fläche, dem „Koolvliet“, dem „St. Jansvliet“ und dem „St. Petersvliet“². Die weiter oben erwähnten politischen Entwicklungen brachten mit der spanischen Herrschaft die Entwicklung dann für 250 Jahre zum Stillstand. Erst mit Napoleons Besuch im Juli 1803 veränderte sich die Lage. Antwerpen, von Napoleon zunächst als „afrikanisches Dorf“ bezeichnet, wurde mit den Plänen zur Kontinentalsperre unversehens zur „Pistole, gerichtet auf Englands Herz“. Noch im gleichen Monat erfolgte die kaiserliche Ordre zur Errichtung

Abb. 1: Antwerpens „waterfront“ um 1518





Abb. 2: Bonaparteschleuse, Napoleon- und Willemdock, 1967

eines Schleusendocks sowie die Anlage eines anderthalb Kilometer langen Kais längs der Schelde, das bei Bedarf auch als Geschützatterie zu verwenden sein sollte. Hier, an der Schwelle des Industriezeitalters, klang bereits ein Motiv an, das im Laufe des 19. Jahrhunderts wieder und wieder angeschlagen werden sollte: zur Anlage des napoleonischen Docks mußten auf dem höhergelegenen Grund der Antwerpener „Nieuwstad“ 1300 Behausungen Platz machen, ein Vorgang, der sich bei der Anlage der 1868 eröffneten St. Pancras Eisenbahnstation in London wiederholen sollte, wo die 20 000 Bewohner von Agar Town schlicht verdrängt wurden.³ Eine nahezu gleiche Zahl von angestammten Bewohnern hatte auch der ab 1863 in Angriff genommenen Anlage der Hamburger Speicherstadt zu weichen.⁴

1811 wurde die Antwerpener „Bonapartesluis“ mit der Passage eines in der gleichen Stadt auf Kiel gelegten Kriegsschiffes mit achtzig Kanonen in Betrieb genommen. Die 17,4 Meter lange Schleuse wurde 1974 verfüllt. Das anschließende erste Dock maß 145 auf 173 Meter bei einem Tiefgang von 6,18 Metern. Von 1808 bis 1810 entstand das zweite, 155 auf 378 Meter messende Dock. 1815 gelangten beide Docks samt Schleuse durch Schenkung Wilhelms II. der Niederlande an die Stadt. Bis 1837 wurden die meistens mit Böschungen versehenen Becken durch Kaimauern ersetzt (Abb. 2). Zur Hundertjahrfeier 1903 taufte man die bislang „Klein Dok“ und „Groot Dok“ benannten Anlagen in „Bonapartedok“ und „Willemdok“ um.⁵

Auf den Aufschwung nach 1850 und die Ablösung des Scheldezolls und die Anlage des „Eisernen Rheins“ reagierte die Stadt Antwerpen mit der Anlage eines zweiten Dockkomplexes als Kernstück des späteren „Kattendijkdocks“. Er lag außerhalb der Festungszone im Norden und bestand zunächst aus einem 140 auf 500 Meter messenden Dock. Dieses 1856 bis 1860 angelegte Dock wurde bereits 1863 um insgesamt drei Trockendocks sowie das zunächst „Mexicodok“, bald aber wegen seiner Bestimmung „Houtdok“ – „Holzdock“ genannte Hafenbecken vergrößert. Den Hinter-

grund hierfür bildete die rapide Zunahme des nun auch mit Dampfkraft betriebenen Schiffsverkehrs. 1864 erbrachten 2753 Seeschiffe einen Güterumschlag von fast 900 000 Tonnen. Wichtig zu erwähnen in diesem Zusammenhang sind auch die 1843 in Angriff genommenen Güterbahnanlagen in Verbindung mit der dann 1847 in Betrieb genommenen Bahnverbindung mit Köln. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sollten dann noch Kanalverbindungen ins Hinterland dazu kommen.

Neben den wasserbaulichen Arbeiten war man aber seit der Jahrhundertmitte auch zum Bau von Lagerhäusern geschritten.⁶ Damit wurde eine Tradition wiederaufgenommen, deren erhaltene Sachzeugen bis in das 16. Jahrhundert zurückreichen. Unweit des seit 2006 im historischen St.-Felix-Lagerhaus untergebrachten Stadtarchivs wurde 1564 das „Hessenhuis“ als Bestimmungsort aus Deutschland kommender Waren erbaut. Den Niedergang nach 1585 überdauerte es als Kaserne, bis es im 19. Jahrhundert wieder seiner ursprünglichen Bestimmung zur Warenlagerung zugeführt wurde, der es bis um 1950 diente. Seither finden hier alle Arten von Ausstellungen statt. Der unmittelbare Nachbar des „Hessenhuis“ ist das 1910 als backsteinverkleideter Betonbau errichtete, eckturmbekrönte Lagerhaus der „Magasins et Entrepôts Réunis La Cloche“. Somit ist im



Abb. 3: Verteilung der Lagerhäuser um den Antwerpener Hafen, 1874

Abb. 4: Das 1882 angelegte, 1967 verfüllte „Zuiderdok“, im Hintergrund die monumentale Hydraulik-Zentrale



Zuge einer einzigen Straße der charakteristische Typus des Lagerhauses in seiner Erscheinungsform über fast fünf Jahrhunderten hin vertreten. Eine 1874 entstandene Karte zeigt die dichte Verteilung der zahlreichen Lagerhäuser entlang von Schelde und Hafenbecken (Abb. 3). Erwähnenswert vor allem das „Entrepôt St. Felix“ am Willemdok, ursprünglich errichtet 1858, nach Brand wieder aufgebaut 1863. Einen einschneidenden Verlust stellt der 1990 erfolgte Abbruch des „Entrepôt Royal“, des königlichen Lagerhauses dar, das, 1830 erbaut, nach einem Brand im Jahr 1900 erneut entstanden war und einer Wohnbebauung des Architekten Hans Kollhoff weichen mußte. Das Dockareal nördlich der Stadt vergrößerte sich 1887 um das 6,9 ha umfassende Amerikadock und das über 10 ha messende Lefëbvredock. Ersteres diente vor allem der Petroleumzufuhr, ein Gewerbe, das seit 1861 erstmals für Europa in Antwerpen betrieben wurde. Nach einigen Brand- und Explosionskatastrophen verlagerte man den Erdölumschlag an das südliche Ende des Scheldekais. Dieses war zwischen 1877 und 1888 als noch heute das Erscheinungsbild der Stadt maßgeblich bestimmende Element an der Schelde zwischen dem Kattendijkdok und der Südstation errichtet worden. 600 Gebäude und die weiter oben erwähnte Werft verschwanden dabei zugunsten eines hundert Meter breiten, mit offenen Eisenschuppen, Ladekränen, Eisenbahngleisen und einer Fahrstraße versehenen Uferstreifens. Vom Abbruch verschont blieb einzig das 1520 angelegte Burggebäude des „Steen“, das, im 19. Jahrhundert kräftig romantisiert, seit 1864 als Museum und seit 1952 als Schifffahrtsmuseum diente. Die umfangreiche Sammlung maritimer Fahrzeuge ging 2011 an das neueröffnete „MAS“, das „Museum aan de Stroom“, die neuartige Konzeption eines Stadtmuseums über. Zur Aufnahme des durch die kilometerlange Kaianlage verdrängten Werftverkehrs entstand auch das „Zuiderdok“, ein ab 1882 angelegtes System dreier Docks von zusammen 4,1 ha Oberfläche (Abb. 4). Bedauerlicherweise verfüllte man noch 1968 dieses Dock und schuf eine bis heute öde wirkende Freifläche.

Die weitere Entwicklung führt in das nördlich der Stadt gelegene Terrain bis zur Grenze mit den Niederlanden und soll hier nur mit einer Übersichtskarte aus dem Jahr 1984 vorgestellt werden, die klarmacht, daß das als historisch erhaltenswert geltende Areal, ähnlich wie in Hamburg, nur einen flächenmäßig winzigen Teil der Gesamtanlage des Antwerpener Hafens bildet (Abb. 5).⁷ Auch nach 1984 ging die Entwicklung weiter, bemerkenswert ist dabei das Übergreifen auf das linke Scheldeufer sowie die nunmehrige Erstreckung des Hafensystems bis zur Grenze mit den Niederlanden, hier vor allem in Form von langgestreckten Kanaldocks, so die Docks B1, B2 und B3 mit ihrer nördlichen Verbindung zur Schelde. Diese erfolgte 1967 mit dem Bau der 500 Meter langen „Zandvlietsluis“ und der 1989 eröffneten Berendrechtlsuis“, der mit 500 zu 68 Metern größten Schleuse weltweit.⁸

Aufgeführt werden als erhaltenswerte Hafenstrukturen müssen aber noch neben den Hafenbecken, Umschlagseinrichtungen und Lagerhäusern die bestehen gebliebenen Einrichtungen des Hydrauliknetzes, das einst umfangreiche Hafenbezirke mit Kraftwasser versorgte, ähnlich den Anlagen in Liverpool, London, Bremen oder Hamburg. Unter den ursprünglich acht Anlagen ist als prominentestes und

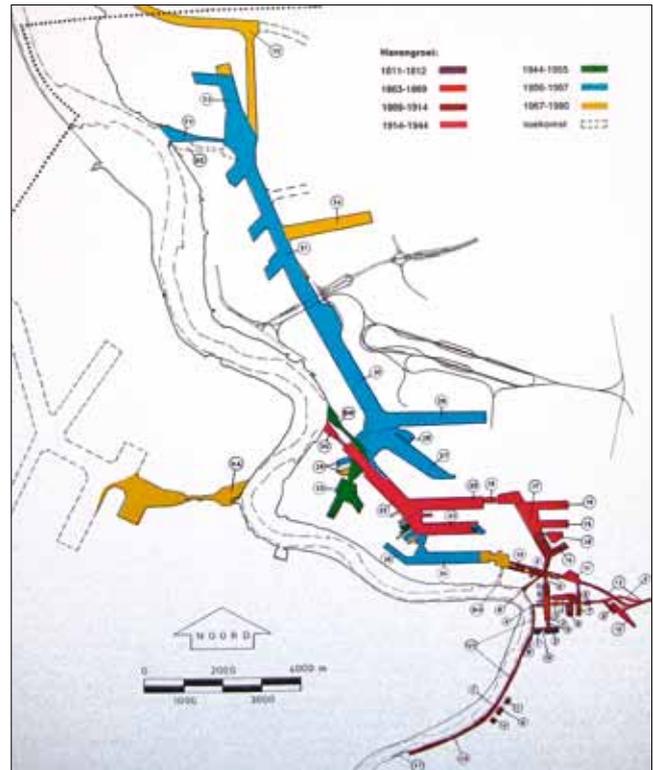


Abb. 5: Hafenentwicklung 1811–1980

Abb. 6: Zwischen Renaissance und Revolutionsarchitektur: das „Zuiderpershuis“





Abb. 7: Speisehaus für Arbeiter, 1907, heute Restaurant und Festsaal

architektonisch den europäischen Durchschnitt weit überlegendes Beispiel das „Zuiderpershuis“ zu nennen, die hydraulische Kraftzentrale am 1968/69 verfüllten Zuiderdok. Gleichzeitig mit dessen Anlage schufen der Ingenieur Paul de Witt und der Architekt Ernest Dieltiens in den Formen einer eklektizistischen Neorenaissance mit Anleihen bei der Revolutionsarchitektur die gewaltigen, die Akkumulatoren der Hydraulikanlage beherbergenden Doppeltürme mit ihrem löwenhauptbewachten Giebelportal (Abb. 6), das seit 1883 u. a. dem Betrieb von 156 Kranen, sechs Schleusen und drei Brücken diene. Bis 1977 versorgte die 1958 von Dampf- auf Elektroantrieb umgerüstete Druckzentrale noch die Nassaubrücke mit Antriebskraft. Zu diesem Zeitpunkt ging übrigens auch die letzte Londoner Hydraulikzentrale außer Betrieb, sie hatte so lange noch die Eisernen Vorhänge der Westend-Theater versorgt.⁹

1979 unter Schutz gestellt, dient der Bau des Zuiderpershuis seither vielfältigen kulturellen Zwecken, der Umbau erfolgte unter Wahrung des technischen Charakters der Anlage. Gegenstück zur Südzentrale ist das 1878 errichtet, ebenfalls erhaltene „Noorderpershuis“ als reichverzierter Backsteinbau mit Sandsteinappliken und einem ebenfalls prominent in Erscheinung tretenden Akkumulatorturm.

Ähnlich wie im Albertdock in Liverpool haben sich in Antwerpen auch die „Endstücke“ des Hydrauliksystems teilweise erhalten, so im Lichthof des Lagerhauses St. Felix.

Erhaltungsbestrebungen

Um die Mitte der 1970er Jahre entwickelten sich unter englischem Einfluß auch in Antwerpen Bestrebungen zur Inventarisierung und Erhaltung von Zeugen der Hafengeschichte. Insbesondere der Direktor des Zentrums für Betriebsgeschichte an der katholischen Universität Antwerpen (Universitaire faculteiten Sint-Ignatius-UFSIA), Roland Baetens koordinierte einige an der Hafengeschichte interessierte und qualifizierte Protagonisten zu einem 1975 abgehaltenen Kolloquium, das mit Erhaltungsbestrebungen auf den rapidem Veränderungsdruck am Hafen reagierte.¹⁰ Die Ergebnisse wurden breit publiziert. Mit der üblichen Verzögerung reagierte die Politik auf die wissenschaftlichen Impulse. Erst gegen Ende der 1970er Jahre evaluierte die Antwerpener Stadtplanung unter dem Arbeitsbegriff „Het Eilandje“ nach dem Vorbild der von „free enterprise“ getragenen Konzepte für die Verwertung der Londoner „Docklands“ die Möglichkeiten einer Entwicklung des Kerngebietes des historischen Hafens mit der 1974 geschlossenen Bonaparteschleuse. Gelegentlich der nationalen 150-Jahrfeiern richteten Stadtarchiv und Museumsdienst eine große historische Ausstellung aus, die die Hafenentwicklung ins Zentrum stellte und ihre Bedeutung für die Gesamtstadt eindringlich betonte.¹¹ Es sollte aber dann doch noch einmal gute zehn Jahre dauern, bis diese Impulse in entschiedeneres politisch-planerisches Handeln umgesetzt werden konnten.



Abb. 8: Die Front der Lagerhäuser entlang dem Willemdock, sämtlich neugenutzt

Unter dem Motto „Stad aan de Stroom“ – Stadt am Fluß – wurde für das Eilandje ein Wettbewerb ausgeschrieben, den der katalanische Architekt und Städtebauer Manuel de Solà Morales gewann, der mit der Öffnung Barcelonas zum Meer seit Anfang der 1980er Jahre sein Verständnis für hafengeprägte Areale und ihre Integration in eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung unter Beweis gestellt hatte. 1994 wurde der Realisierung dieser Pläne aber erst einmal der finanzielle Riegel vorgeschoben. Wie häufig in Antwerpen, reagierte die Wirtschaft schneller als die Politik: Um „Willemdok“ und „Napoleondok“ wurden zahlreiche Lagerhäuser zu Büros und Veranstaltungsstätten umgewandelt, so wurde z. B. ein kirchenartiges ehemaliges Speisehaus für Dockarbeiter aus dem Jahr 1908 zu einem Restaurant mit angeschlossenem Festsaal (Abb. 7).

Zu einer Attraktion wurde auch ab 2001 die Konversion des ehemaligen Pumpenhauses am Nordende des Kattendijkdok zu einem Speiserestaurant, das den Dinierenden den Blick erlaubt auf die vollständig erhaltene Maschinenebene des 1918 errichteten Baues mit den drei 11 000 Kubikmeter Wasser pro Minute bewegendes Zentrifugalpumpen, die bis 1982 ihren Dienst taten.¹² Von hier aus bietet sich bis heute auch ein guter Beobachtungspunkt des Hafengeschehens ähnlich wie bei dem in Rotterdam aus dem ehemaligen Empfangsgebäude der Holland-Amerika-Linie seit 1993 entwickelten Hotel „New York“.

Die 1872 gegründete „Red Star Line“, in deren Auftrag das Pumpenhaus einst erbaut wurde, beförderte fast drei Mil-

lionen Auswanderer via Antwerpen in die neue Welt, eine Vergangenheit, die das am Rijnkaai projektierte Migrantemuseum am ehemaligen Sitz der Schifffahrtsgesellschaft thematisieren soll – die Ballinstadt läßt grüßen.¹³

Eine als hochgradig gelungen zu bezeichnende Umnutzung erfuhr das 1858 von Architekt Felix Pauwels errichtete und nach Brand 1863 neuerbaute Lagerhaus „St. Felix“, das für die Aufbewahrung von Kaffee, Wein und Tabak bestimmt war. Der siebengeschossige Backsteinbau besitzt auf Gußeisenstützen aufgelagerte Holzböden. 1912 übernimmt die Stadt bei bis 1950 gleichbleibender Bestimmung den Bau, was den noch bis in die 1980er Jahre deutlich wahrnehmbaren Geruch nach Tabak erklärt. Ab der Mitte der 1970er Jahre wird das Lagerhaus geräumt und steht – ab 1976 förmlich unter Denkmalschutz – leer. Nach Planungen seit 1998 fällt 2002 die Entscheidung, im Zuge der Aufwertung des „Eilandje“-Areal das Stadtarchiv im Entrepôt St. Felix einzurichten. Zusammen mit der Denkmalpflege finden die Architekten Paul Robbrecht und Hilde Daem Mittel und Wege, die mit hohen Gewichten belastbaren Ebenen unter Beibehaltung der zwischen 1863 und 1895 entstandenen Gesamtkonstruktion aus 815 hölzernen und 700 gußeisernen Stützen mit 18 Beton-Containern zu bestücken, die das Archivgut beherbergen. 2006 wird das Archiv eröffnet. Die zentrale überdachte Ladestraße wird für das Publikum geöffnet, im Erdgeschoß siedelt sich Gastronomie an.¹⁴ Einen Hinweis auf die früher omnipräsente Antriebskraft der Hydraulik bieten hier historische Konsolkräne.



Abb. 9: Die eisernen Lagerschuppen entlang des 1877–1988 erbauten Scheldekais



Abb. 10: Königliches Lagerhaus von 1906, nach Abbruch 1989 im Jahr 2004 durch ein Apartmenthaus ersetzt



Abb. 11: Zentrale Hafen-Feuerwache, 1922, soll mit einem Zaha-Hadid-, „Wolkenbügel“ bekrönt werden

Bestimmt das Lagerhaus St. Felix zusammen mit weiteren, dem 19. und frühen 20. Jahrhundert entstammenden Lagerhäusern die flußabgewandte Längsseite des heute von Marinafunktionen bestimmten Willemdocks (Abb. 8), so widerfuhr seinem östlichen Ende ein weniger schonend mit der Vergangenheit verfahrenes Schicksal. Hier war 1830 ein mit dominantem Dreiecksgiebel versehenes Lagerhaus,

das vom niederländischen König Willem I. eingeweihte „Koninklijke Entrepôt“ errichtet worden, das nach Brand im Jahr 1902–1906 in historisierend-repräsentativen Formen, aber in einer frühen Eisenbetonbaubauweise und mit Eisenbahnanschlüssen verbunden, wiederaufgebaut wurde (Abb. 10).¹⁵ Im Zuge des Konzepts von „Stad aan de Stroom“ entstand ein vom amerikanischen Architekten Richard Meier verfaßter Masterplan zur Bebauung des „Eilandje“. Trotz starken in- und ausländischen Protestes demolierte man 1989 das königliche Lagerhaus und ersetzte es 2004 durch einen von dem deutschen Architekten Hans Kollhoff entworfenen, in etwa der ehemaligen Kubatur folgenden Apartment-Neubau mit öd-monotonen Rasterfassaden.

Unter den dem Meierschen Masterplan folgenden vielen Hochhausbauten östlich der beiden historischen Docks ragt das im Mai 2011 eröffnete „MAS“, das „Museum aan de Stroom“ heraus. Dem Wettbewerbsgewinner von 1990, Manuel de Solà Morales folgend, entwickeln die beiden niederländischen Architekten Willem Jan Neutelings und Michiel Riedijk sein Konzept einer „kulturellen Achse“ zwischen Stadtzentrum und altem Hafen weiter. Zwischen Napoleon- und Willemdock, anstelle des 1568 errichteten, 1893 abgebrochenen Hansehauses, steht nun ein mit rotem Sandstein verkleideter, kräftiger Turmbau, der trotz seiner turmartigen Vertikalwirkung der Monumentalität durch spiralförmig angeordnete Fensterbänder, die den Bau erheblich leichter erscheinen lassen, entkommt.

Die Wiederzugänglichmachung der sechs Kilometer langen Kaizone längs der Schelde mit ihren vielfach gereihten, offenen eisernen Lagerschuppen (Abb. 9) erfolgt, wie bereits mit dem Konzept „Stad aan de Stroom“ 1990 angedacht, als Wiedergewinnung einer Verbindung zwischen Stadt und Schelde-Fluß nach dem Muster zahlreicher anderer europäischer Städte. Sie folgt den Festlegungen eines 2007 abgehaltenen Wettbewerbes, der gleichzeitig mit der Notwendigkeit in Verbindung steht, die Hochwasserschutzanlagen zu verbessern. Weiter nördlich werden zwei relativ moderne Umschlageneinrichtungen, der „Hangar 26“ und der „Hangar 27“, jeweils holzverkleidete Lagerhäuser auf schlanken Betonstützen seit dem Jahr 1993, dem Jahr, in dem Antwerpen Kulturhauptstadt Europas war, für vielfältige Zwecke zwischen Gastronomie, Ausstellung, Büros und Bildung genutzt.

Im Nordosten des Stadtzentrums entstand nach 1873 ein großer Rangierbahnhof, der im Zuge der Nordwanderung des Hafens ebenfalls nach Norden ausweichen mußte. Das brachgefallene Areal im Stadtteil Dam bildete lange eine Barriere für die Stadtentwicklung. Unter intensiver öffentlicher Beteiligung entstand hier bis 2009 nach Plänen der Wettbewerbssieger Bernardo Secchi und Paola Viganò ein 16 ha großer, dem Sport, der Freizeit und Veranstaltungen gewidmeter Park mit dem an den historischen Eisenbahnbetrieb gemahnenden Namen „Park Spoor Nord“. Bemerkenswert ist hier die zitatweise Überlieferung einiger der alten Gleisverbindungen und der Einbezug historischer Bauten des ehemaligen Bahnbetriebes. Das Vorgehen erinnert an den Umgang mit dem Weinhändlerquartier Bercy in Paris vor dreißig Jahren, aber auch einen solchen mit Schwerindustrietrachen im Ruhrgebiet.

Ausblick

Der hier versuchte Überblick über das vielfältige Geschehen in der „Stadt am Strom“, seit man sich Mitte der 1970er Jahre der Bedeutung des historischen Hafens bewußt geworden war, ist notwendig unvollständig. Zahlreiche Strukturen weiter im Norden des Stadtzentrums, z. B. im Bereich der „Montevideo“-Lagerhäuser werden unter Einbezug der Nutzung historischer Bauten weiterentwickelt. Auch die unvermeidliche Zaha Hadid steht mit einem Projekt des Aufsetzens eines ihrer schroff gezackten Gebilde auf ein gigantisches, 1922 errichtetes Feuerwehrgebäude¹⁶ im nördlichen Hafengebiet am Kai Nr. 63 ante portas, das als künftiger Sitz der Hafenbehörde schier die Elbphilharmonie in den Schatten zu stellen droht. Das Projekt soll einen „landmark“-Charakter entwickeln, wobei man sich fragen kann, ob der neoklassische, vierflügelige Feuerwachen-Bau des Architekten E. van Averbek, der inspiriert war durch das 1893 abgebrannte, 1568 errichtete Gebäude der deutschen Hanse am Napoleondok, nicht bereits „landmark“-Charakter genug besitzt (Abb. 11).

Unter die Zukunftsprojekte zählt auch der Plan, das 1968 verfüllte „Zuiderdok“ erneut zu öffnen. Dies würde der Ödnis des durch das Zuschütten entstandenen Stadtraums ein Ende bereiten und dem prächtigen Hydraulik-Palast des „Zuiderpershuis“ wieder seinen angestammten Rahmen bieten, von der Attraktion einer Wasserfläche inmitten einer im Aufwind befindlichen Wohngegend einmal ganz abgesehen.

Unerwähnt bleiben müssen hier auch die zahlreichen und hochinteressanten Brückenbauten des Hafens, unter anderem signifikante Vertreter der sog. „Rollklappbrücken“. Weiter gibt es auch historische, teils sogar noch in Betrieb befindliche Trockendocks und viele weitere mit dem Dockbetrieb zusammenhängende Hilfsbauten.

Antwerpens Umgang mit seinen historisch wertvollen Hafenteilen war nicht immer von planmäßigem Vorgehen geprägt. Das in beträchtlichem Umfang vorhandene Erbe wurde durch die Stadt erst in mehrfachen Anläufen gewürdigt und beplant, immer wieder waren es kommerzielle Aktivitäten, die einen Anfang setzten. Das Scheldeufer, das „Eilandje“ genannte Quartier sowie die Zone nördlich und südlich hiervon entwickeln sich aber mittlerweile zu einem mehr oder weniger zusammenhängenden Gebiet, das von einer im europäischen Maßstab bedeutenden Vergangenheit des Hafens geprägt wird. Es wird versucht, eine maßvolle Balance zu halten zwischen Alt und Neu in einer Stadt, die nach langem Stillstand wirtschaftlich wieder prosperiert und damit auch beträchtlichen Druck auf das Baugeschehen ausübt.

Die historischen Hafenelemente verleihen Antwerpen ein deutlich wahrnehmbares und eigenständiges Gepräge. Durchaus selbstbewußt postuliert Antwerpen, allen voran der Marinejurist und Hochschullehrer Eric van Hooydonk, unter dem Begriff von der „Internationalen Hafenkone Antwerpen“¹⁷ eine führende Stellung unter den historisch geprägten Hafenstädten der Welt. Sein 2007 erschienener Hafen-Überblick klassifiziert Antwerpen, Hamburg und Rotterdam wie folgt: Antwerpen – the Finest, Hamburg – the Proudest, Rotterdam – the Biggest. Ein stichhaltiges Argument für den hier vorgetragenen Stolz ist dabei neben dem

durch den Zweiten Weltkrieg nur wenig zerstörten historischen Reichtum auch die unverminderte Fortdauer der aktuellen Bedeutung des Hafens.

Abstract

The Port of Antwerp

Since the Middle Ages Antwerp has been an important trading hub. Its importance grew in Napoleonic times: from 1863 till the end of the 19th century and, further downstream on the Schelde, from the 1950s.

Since the 1970s the historical port's significance for the city and its architectural heritage has been highlighted. Urban planning began to respond to this recognition in the „Het Eilandje“ region, but only in a piecemeal fashion. Not before the 1990s did the comprehensive concept of „Stad aan de stroom“ see the light of day which, together with a number of newly introduced competitions, served as a base for urban planning. In the vicinity of the two docks from Napoleonic times a zone for new uses was created which included historical elements such as the „Entrepôt St. Felix“ which became the city archives. The northern part of the former shunting yard was converted into the „Park Spoor Noord“ that has attracted a great deal of attention. The next step will be the reconversion of the „Zuiderdoks“ which were filled in 1969. The Schelde Quays with their characteristic rows of cast iron sheds outside of the city centre will be the subject of additional competitions.

Bibliographie

- ANTWERPEN. Tijdschrift van de stad Antwerpen XXI, April 1975, S. 2–68
- CITY OF ANTWERP/STADSARCHIEF, Felixarchieff, architecture and history, Antwerpen 2011
- DE LLOYD, Dagblad voor Transporteconomie. Sondernummer zum Tag des offenen Hafens 24.–26. Juni 1983, S. 2
- DEPAUW, Carl, De Antwerpse stapelhuizen tijdens de 19de eeuw: een architectuur-historisch onderzoek, in: Monumenten & Landschappen, 1986, S. 45
- HIMLER, Albert, Verkeer. Goederenverkeer. De Haven, in: Stadt Antwerpen (Hrsg.), Antwerpen 1830–1980, Ausstellungskatalog Antwerpen 1980
- HOOYDONK, Eric van, Antwerpen, internationaal havenkoon. Een visie op de identiteit van Antwerpen als havenstad, Löwen 2008
- HOOYDONK, Eric van/Verhoeven, Patrick, The Ports Portable. A cultural travel guide to the port cities of Antwerp, Hamburg & Rotterdam, o. O. 2007
- KENNES, H., u. a., Inventaris van het cultuurbezit in België, architectuur, Stad Antwerpen, fusiegemeenten, Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen 3ND, Brüssel/Turnhout 1992
- MAAK, Karin, Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen. Eine Stadt an Stelle der Stadt, in: Jürgen Ellermeyer, Rainer Postel (Hrsg.), Stadt und Hafen. Hamburger Beiträge

zur Geschichte von Handel und Schifffahrt (Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg, Nr. 8) Hamburg 1985
 PRIMS, F., *Geschiedenis van Antwerpen*, Antwerpen 1927–1949, 28 Bde., Registerband; Neuauflage Brüssel 1977
 SIMMONS, Jack, *St. Pancras Station*, London 2003
 STADT ANTWERPEN, *Hafenroute*, Antwerpen 1990, 7. Aufl.
 TRINDER, Barrie, FÖHL, Axel, u. a., *The Blackwell Encyclopedia of Industrial Archaeology*, Oxford 1992, Stichwort Hydraulic Power, S. 341 f.
 VIAENE, Patrick, *Industriële Archeologie in België*, Gent 1986

Abbildungsnachweis

Abb. 1: Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen
 Abb. 2: Technische Dienst Havenbedrijf, Antwerpen 1967
 Abb. 3: Antwerpen. *Tijdschrift der Stad Antwerpen XXI*, 1975, S. 15
 Abb. 4: Archief Zuiderpershuis
 Abb. 5: *De Lloyd*, extra editie, 23. 6. 1983
 Abb. 6 bis Abb. 11: Axel Föhl

* Die Abbildungsrechte sind vom Autor geklärt worden und liegen in dessen Verantwortung

¹ Floris PRIMS, *Geschiedenis*, 1977, Bd. 26, S. 567
² Albert HIMLER, in *Stadt Antwerpen*, 1980, S. 36
³ Vgl. Jack SIMMONS, 2003, S. 26 ff.
⁴ Vgl. Karin MAAK, 1986, S. 115 ff.
⁵ HIMLER, a. a. O., S. 37
⁶ DEPAUW, 1986, S. 45
⁷ DE LLOYD, 1983, S. 14
⁸ Vgl. dazu *Hafenkarte von 1990*
⁹ Vgl. TRINDER, FÖHL, u. a., 1992, S. 341 f.

¹⁰ *Tijdschrift van de stad Antwerpen*, 1975, S. 2–68
¹¹ *Stadt Antwerpen*, 1980, S. 3–95
¹² KENNES, u. a. 1992, S. 124
¹³ HOOYDONK, *Ports Portable*, 2007, S. 109 f.
¹⁴ *Stadsarchief*, 2011, S. 5
¹⁵ VIAENE, 1986, S. 99
¹⁶ KENNES, a. a. O., S. 156
¹⁷ HOOYDONK, 2008, S. 111