

Lange Docks und ein Kleinod : der Antwerpener Hafen und sein Feuerwehrgebäude von Bovenbouw

Autor(en): **Schärer, Caspar / Züger, Roland**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **103 (2016)**

Heft 3: **Antwerpen : Renaissance einer Metropole**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-658231>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Lange Docks und ein Kleinod

Hier arbeiten Menschen: Das Feuerwehrgebäude von Bovenbouw im Niemandsland des Antwerpener Hafens auf einer Restfläche zwischen riesigen Lagerhallen, Eisenbahnlinien und Schnellstrassen.

wbw
3-2016



Der Antwerpener Hafen und sein Feuerwehrgebäude von Bovenbouw

Heute hat der Hafen von Antwerpen mit der Stadt nur noch den Namen gemein. Weit draussen vor den nördlichen Toren Antwerpens bis an die Grenze Hollands erstreckt sich das Geflecht aus Docks und Wasserstrassen. Zwischen den gesichtslosen Lagerhallen aus Beton und Blech brennt nachts nur noch ein Licht: Die Laterne der Hafen-Feuerwehr.

Caspar Schärer und Roland Züger
Filip Dujardin (Bilder)

¹ 2014 wurden im Hafen Antwerpen rund 200 Mio. Tonnen Fracht umgeschlagen. Die Werte von Rotterdam im gleichen Jahr: 445 Mio. Tonnen und im weltgrössten Hafen in Shanghai: 736 Mio. Tonnen. Der Hafen von Antwerpen ist nach Houston, Texas der zweitgrösste Chemieindustriepark der Welt.
² Besonders die gefrorene Schelde machte den Fluss für das Selbstverständnis Antwerpens immer schon zum erfahrbaren Raum. Vgl. Bild Editorial S. 1

Reisende aus dem Inneren Europas hegen keine Zweifel, dass Antwerpen eine Hafenstadt sei, wenn sie an die Schelde reisen. Zuvor informieren sie sich noch über das Wesentliche und lernen, dass der Hafen von Antwerpen der zweitgrösste Europas ist.¹ Im Kopf kreisen die Bilder von Hafenstädten. Doch es gibt nicht nur eine Geschichte der Hafenstädte, sondern auch eine Geschichte der Wahrnehmung von Häfen.

So wandelte sich das Bild des Hafens in Antwerpen stetig: Von der Idee des «sicheren Hafens» im Mittelalter über den Hafen als Schlüssel zum wirtschaftlichen Erfolg im «Goldenen Zeitalter» des 16. Jahrhunderts bis hin zum Kolonialzeitalter, als sich die Segler am Scheldeufer reihten und der Spaziergang entlang der Hafenkais am Fluss noch fest im bürgerlichen Sonntagsritual verankert war. Die Bewunderung galt den kräftigen Packern bei der Arbeit, gleichzeitig erfasste das parfümierte Bürgertum vielleicht auch ein Schaudern beim Gedanken an das liederliche Leben der Arbeiter und Arbeiterinnen. Die eingängigen Porträts dieser Stadtlandschaft an der Schelde, das gemalte Hafen-Antwerpen von Denijs van Alsloot, Lucas Van Valckenborch, Sebastian Vrancx und anderen sind nunmehr in den grünen Kabinetten der Kunstmuseen zuhause.²

Mit dem Ende des 19. Jahrhunderts ist auch der Hafen aus der Stadt verschwunden. Nur einzelne breite Strassenzüge (wie der Oude Leeuvenrui/Brouwersvliet) erinnern noch an die ersten Docks, und das noch heute mit Wasser gefüllte Becken des Willemdoks trennt das *Eilandje* vom Stadtkörper, – sonst ist vom Hafen in Antwerpen selbst nichts mehr zu spüren, am Scheldeufer sind keine Schiffe mehr vertäut. Bestes Indiz ist der aufragende Turm des *Museum aan de Stroom* (2011 von Neutelings Riedijk errichtet). Seinen Namen trägt dieses paradoxerweise nicht nach dem Hafen, in dessen Wasserbecken es sich spiegelt, sondern vom Fluss. Antwerpen sollte von einer radialzentrischen Wachstum (ausserhalb des kolossalen Verkehrsrings, dem *Singel*) zu einer Entwicklung in Nord-Südrichtung, sprich zum Fluss zurückfinden, so die Stadtentwicklungsstrategie seit den 1990er Jahren (vgl. Interview Viganò, S. 8ff.).

Ausserhalb der Sichtweite im Norden der Stadt erstreckt sich auf 150 Quadratkilometern bis hart an die niederländische Grenze ein Archipel aus Docks, Kanälen, Umschlagplätzen, Kraftwerken, Raffinerien und Lagerhäusern von grotesken Ausmassen. Der Hafen ist ein Knoten in einem weltumspannenden Netz. Die Städte, die den Häfen ihren Namen liehen, haben für diese jedoch keine Bedeutung mehr. Deshalb gibt es kaum noch Hafenstädte, sondern nur noch Häfen und Städte.

Die Bedürfnisse des Hafens waren für die Städte bis in das 20. Jahrhundert das Mass aller Dinge. In Antwerpen gehörte die Infrastruktur des Hafens der Stadtgemeinde selbst, sodass die Interessen eng synchronisiert waren. Im ganzen 19. Jahrhundert verstärkte sich die Verbindung von Stadt und Hafen – in Antwerpen ganz deutlich, indem über fünf Kilometer Uferlinie der Schelde begradigt und für die Hafennutzung effizient hergerichtet wurden. Zunächst war die Stadt noch eng an diesen Streifen, der sich westlich an den Stadtkern anschmiegte angebunden. Aber schon bald forderten immer geräumigere Schiffe immer grössere Lade- und Lagerkapazitäten an Land, was sich je länger je weniger an der Schelde bewerkstelligen liess.

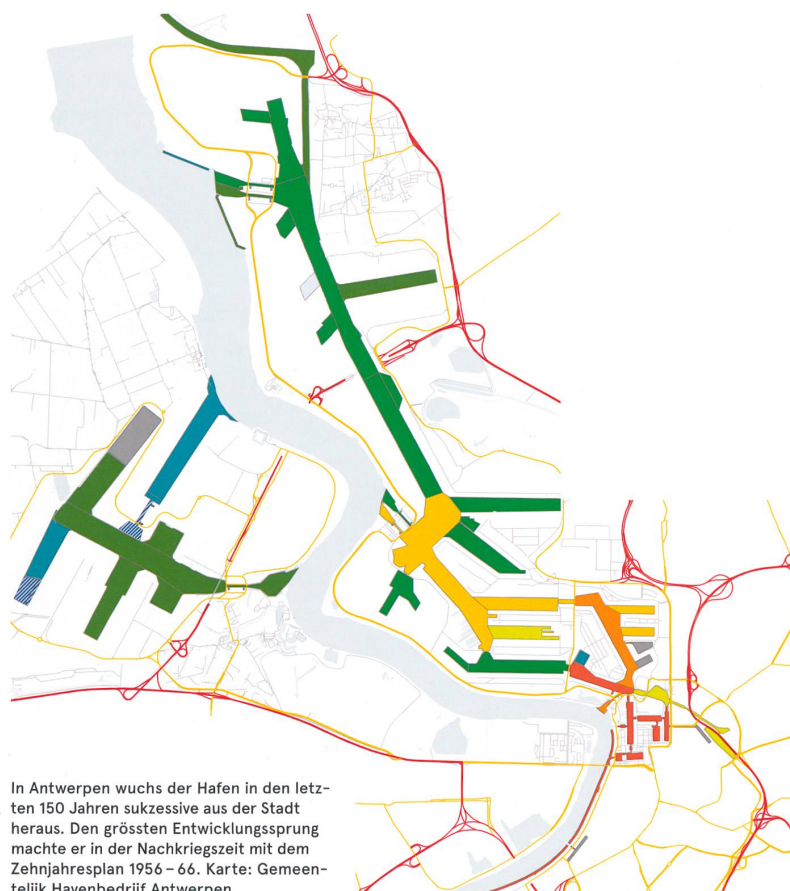
Expansion nach Norden

Bereits in den 1850er Jahren begann mit dem *Katendijkdok*, dem ersten sich nach Norden erstreckenden Wasserbecken, und dem *Houtdok* die seither ununterbrochene Expansion nach Norden. Zwar wurde noch bis 1903 weiter in die Scheldekais investiert, parallel



Geschwindigkeit ist alles: Im zeitgenössischen Hafen werden Güter so schnell wie möglich von einem Transportmittel auf das nächste verladen und dann weiter ins Hinterland spedit.

- Zugeschüttet
- 1811–1900
- 1901–1910
- 1911–1930
- 1931–1940
- 1941–1967
- 1968–1990
- 1991–2008
- Planung



In Antwerpen wuchs der Hafen in den letzten 150 Jahren sukzessive aus der Stadt heraus. Den grössten Entwicklungssprung machte er in der Nachkriegszeit mit dem Zehnjahresplan 1956–66. Karte: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Chronologie

- 1542 Neue Stadtmauer mit Fortifikationen / «Nieuwstad» im Norden mit drei Hafenanlägen / 2000 m Hafenkais am Fluss, 6700 m in der Nieuwstad
- 1567 Spanische Besetzung, Bau der Zitadelle im Süden
- 1585–1795 Scheldeblockade durch die Niederländer (über 200 Jahre!)
- 1811–13 Bonaparte Dok und Willem Dok. Antwerpen wird wichtiger Marinestützpunkt für Frankreich, «die Pistole, die auf Englands Herz gerichtet ist»
- 1816–59 Neubau der Scheldequais in mehreren Etappen, enge Verknüpfung von Stadt und Hafen
- 1839 Vertrag zwischen NL und BE: Belgischer Staat zahlt Zoll für jedes Schiff, das die Schelde passiert / Beginn einer lang anhaltenden Boomphase für den Hafen
- 1853–64 Kattendijkdok und Houtdok (Eilandje)
- 1860–65 Bau der Brialmont-Mauer mit Fortifikationen
- 1877–87 Begradigung des Scheldeufers, 3500 Meter langer Quai, 100 Meter breit (Oude Scheldekaaien), rund 600 Häuser werden zerstört, 7000 Menschen umgesiedelt; Bau weiterer Docks im Norden (Asiadok, Suezdok, Amerikadok, etc.); Stadt und Hafen leben sich langsam auseinander
- 1879 «Eiserner Rhein»: Bahnverbindung ins Ruhrgebiet, extrem wichtige Hinterland-Erschliessung
- 1903 Zweite Etappe der Begradigung des Scheldeufers, jetzt insgesamt 5500 m langer Quai (Nieuwe Scheldekaaien)
- 1907–14 Albertdok: Signifikante Erweiterung des Hafens im Norden; erstes Dock ganz ausserhalb der Stadt, neues Layout möglich ohne städtische Einschränkungen
- 1922–32 Leopolddok, Hansadok, inkl. Van Cauwelsertsluis: Expansion nach Norden geht weiter
- 1956–67 Zehnjahresplan: Grösster Entwicklungsschritt des Hafens, Transformation in einen Industriehafen, Ansiedlung petrochemischer Industrie, Kanaaldok, Churchilldok, Schelde-Rijnkanaal
- 1979 Beginn der Expansion auf das linke Scheldeufer: Kallossluis, Waaslandkanaal, Vrasenedok, etc.
- 1989 Berendrechtssluis: 500 × 68 m, grösste Seeschleuse weltweit
- 2016 Deurganckdoksluis (linkes Scheldeufer): 500 × 68 m, neue grösste Seeschleuse (mehr Tiefgang)

³ Die jüngste Expansion im Nord-Osten liegt weder auf dem Gebiet der Stadt noch der Provinz Antwerpen. Der Waaslandhaven liegt in der Provinz Ostflandern, was zu einer ungekannten Konkurrenzsituation des Hafens und seiner sogenannten Hafensbarone mit der Stadt führt.

⁴ Dieses Verfahren verfolgt der Bauherr, die AG Vespa bei all ihren Projekten erfolgreich und fördert damit Baukultur und Nachwuchs. Zu AG Vespa, vgl. S. 18.

dazu entstanden aber sukzessive neue Docks im Norden der Stadt. In dieser Zeit wandelte sich das Wesen der Häfen Nordwesteuropas ganz grundsätzlich: Waren sie zuvor noch Ankunfts-, Lager- und nicht zuletzt auch Verkaufsorte für Güter aus Europa und den Kolonien, entwickelten sie sich zunehmend zu Umschlagplätzen, an denen die Güter lediglich den Transportmodus wechselten: Vom Überseeschiff auf den Binnentanker, die Eisenbahn und später den Lastwagen.

Gerade die Häfen von Antwerpen und Rotterdam eignen sich dafür ideal. Sie liegen geschützt im Landesinneren und sind über breite, schiffbare Flüsse und ein weit verzweigtes Kanalnetz mit einem überaus produktiven Hinterland verbunden: Sie erschliessen die grossen Industrieviere im wallonischen Belgien, in Nordfrankreich und im Ruhrgebiet und Absatzmärkte, die sich bis in die Schweiz erstrecken. Neben Wasserwegen stehen heute ein einzigartig dichtes Eisenbahn- und Autobahnnetz zur Verfügung.

Grösste Schleuse der Welt

Obwohl die Schlotte in den klassischen Industriegebieten (vgl. *C-Mine* in Genk, in: *wbw 1/2–2014*) kaum mehr rauchen, konnten Antwerpen und Rotterdam ihre Positionen als wichtigste Häfen Europas halten und sogar ausbauen. Voraussetzung dafür sind Landreserven für die Expansion: In Rotterdam werden sie aufgeschüttet (*Maasvlakte*), in Antwerpen werden laufend neue Docks in die grünen Polder geschnitten und mit riesigen Schleusen vom Tidenhub der Schelde getrennt.³ Im Frühjahr 2016 nimmt mit der *Deurganckdoksluis* eine neue Schleuse den Betrieb auf, die grösste ihrer Art auf der Welt – eine Art flämische NEAT.

Wer heute das Antwerpener Hafengebiet besichtigen will, braucht ein Auto und bewegt sich hauptsächlich über Schnellstrassen. Jegliche romantische Vorstellung muss beiseitegeschoben werden, denn es handelt sich beim Hafen von heute zum einen um eine hocheffiziente Verlademaschine und zum anderen um einen gewaltigen Industriepark petrochemischer Fabriken. Mit einem Zehnjahresplan forcierte Antwerpen nach dem Zweiten Weltkrieg den Ausbau des Hafens zu einem Industriestandort. Die Ansiedlung der ölverarbeitenden Industrie wurde dabei gezielt gefördert. Deshalb gehören die riesigen Lagertanks und die Raffinerien mit den gelben Flammen ihrer Abfackelvorrichtungen heute genauso zum Weichbild des Hafens wie der konstante Geruch nach verbranntem Rohöl. Dutzende von Kilometern sind auf den Strassen des

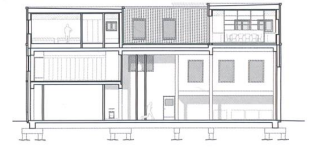
Hafens zurücklegen, vorbei an ellenlangen Lagerhäusern und unüberblickbaren Containerstapeln. Einzig Wasser bekommt man selten zu Gesicht.

Nachts brennt die Laterne

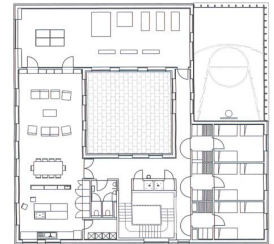
Etwas abseits der Hektik der Verladekais, in ruhiger Lage zwischen den Lagerhäusern, brennt des nachts nur noch ein traulich warmes Licht: Bei der Feuerwehr des Hafensareals. Wegen des permanenten Hafenausbaus sowie einer Reorganisation der Feuerwehr-Standorte in Antwerpen zur effizienten Versorgung war der Neubau einer Station in Berendrecht, also direkt im Hafen, von Nöten. Umgeben von Ölgeruch, im Schatten von Starkstromleitung und Windturbine, im Restdreieck von Hafengleisen, umstellt von Ungetümen aus Beton und Blech, in direkter Nachbarschaft zur Hafenausbahn und zum Hügelzug aus Müllbergen – mit 55 Metern der höchste Punkt Antwerpens: Inmitten dieser Gemengelage steht die *Brandweer*, deren Konstruktion aus Holz dem Betrachter ein erstes Lächeln entlockt. Auch auf den zweiten Blick scheint es nicht vorstellbar, dieser unwirtlichen Gegend anders als über einen Kontrast Qualität abzutrotzen. Mittlerweile ist das Holzkleid ergraut und hat sich seinen Nachbarn angenähert. Die leise Ironie bleibt. Ihre Fertigung, die Fügung und Proportion ihrer Teile, ihrer Öffnungen, der Aufsatz des Aussensportfeldes in Form einer Laterne: Es sind dies alles Massnahmen, die dem Menschen und dem Menschlichen in dieser Maschinerie namens Hafen eine Präsenz verleihen.

Wohnliche Aufbauten

Selbst im Innern des Gebäudes meint man die grosse Heterogenität des Ortes noch zu spüren. Auch hier klaffen Proportion und Funktion der Räume auseinander. Dies gewahrt man aussen bereits in den mannigfaltigen Fenstertypen, die den Bau kompositorisch fast aus den Fugen geraten lassen. Zum einen ist da das Herzstück in Form der doppelgeschossigen Einstellhalle für die drei Löschfahrzeuge, zum anderen gibt es auch Schlafkojen unter dem Dach. Bereits aussen ist die Zweiteilung sichtbar, die sich in der Lagerichtung des Holzes bemerkbar macht und sich im Detail noch weiter aufgliedert. Die Auseinandersetzung mit Industriebauten war für Dirk Somers und sein junges Büro Bovenbouw (vgl. *wbw 3–2012*) zentral für den Entwurf der Feuerwehr, die aus einem kleinen Wettbewerb mit drei eingeladenen Teilnehmern hervorging.⁴ Dabei wiesen ihm die Fotos von

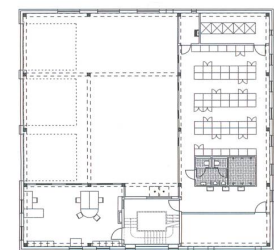


Schnitt

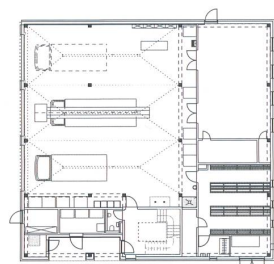


2. Obergeschoss

Adresse
Kruisweg 22, Haven 650, 2040 Antwerpen
Bauherrschaft
AG Vespa, Antwerpen
Architektur
Bovenbouw; Dirk Somers, Eline Aerts,
Sidse Hald
Fachplaner
Tragwerk: UTIL, Brüssel
HLKS: ABETEC, Dendermonde
Bausumme total (exkl. MWSt.)
EUR 1.765 Mio.
Gebäudevolumen SIA 416
5 061 m³
Geschossfläche SIA 416
1133 m²
Chronologie
Planungsbeginn 2010
Bezug 2014



1. Obergeschoss



Erdgeschoss

Die *Brandweer* in ihrem Holzkleid verströmt etwas Wohnlichkeit im Hafengebiet; in der Sporthalle im obersten Geschoss (Bild Mitte) halten sich die Feuerwehrleute fit. Rohe Materialien für den robusten Gebrauch prägen das Treppenhaus (Bild unten).



5 Helena Webster (Hg.), *Modernism without Rhetoric, Essays on the Work of Alison and Peter Smithson*, London 1997.

6 Die Debatte zum Neuen Realismus hat Tibor Joanelly mit dem Essay *Play it right* in *wbw* 6–2015 angestossen, wir werden sie weiterführen.

Bernd und Hilla Becher den Weg, wie er sagt. Bei der genauen Betrachtung ihrer Aufnahmen von Industriedenkmalern des Ruhrgebiets bemerkte Somers, dass den Industrie-Ikonen oft Aufbauten aufgesattelt sind. Deren Kleinteiligkeit und Öffnungen verweisen auf den Gebrauch durch den Menschen.

Raumplan und Zweikomponentenbauweise

Während die unteren Etagen ohne viel Federlebens funktional eingeteilt sind, dreht sich das Dachgeschoss windmühlenförmig um einen Hof. Er schafft eine eigene Raumqualität in menschlichem Massstab, die der ungastlichen Gegend etwas Einladendes und Überschaubares entgegensetzt. Beide Welten, unten und oben, sind über eine skulptural erscheinende Treppe mit grosszügigem Treppenauge verbunden. So liessen sich auch die Höhen der Zwischengeschosse für Kommandozentrale und Garderobenräume passgenau festzurren, sodass eine Art Raumplan entsteht. Über die Treppe hinweg eröffnen sich Lichteinfälle und Blickbezüge, selbst in die grosse Halle. Auch im Konstruktionssystem finden Unten und Oben zu einer Einheit. An der Treppenskulptur aus aufgemauerten Kalkzement-Steinen lagert ein Stabgerüst aus Betonfertigteilen: Darauf Betondecken und davor eine Holzelementfassade – im unteren Bereich in grossen Paneelen vorfabriziert und darüber als selbst tragende Konstruktion.

Im Inneren bleibt diese Zweikomponenten-Bauweise von Rahmen und Füllung meist sichtbar, bis auf die weiss gestrichenen Decken im Dach. Installationen sind sichtbar darauf angebracht. So sind die funktionalen Erfordernisse gestalterisch effizient eingesetzt: beispielsweise ein umlaufender Fries, gebildet aus der Perforation der Spanplatte zwecks Schallabsorption. Alles ist roh und direkt verarbeitet.

Das Haus lebt von dieser Collage, atmosphärisch wie funktional. Dadurch wirken die Spuren des Gebrauchs nie störend, sondern sind Teil des gestalterischen Kalküls. Die Wärme der Spanplatten im nüchternen Rahmenwerk der Fertigteile, beides Zeugnisse der Industrie, im Smithson'schen Sinn⁵ gänzlich ohne Rhetorik verwendet. Weder das Handwerk noch Kunst am Bau mussten bemüht werden, um ein Sinnlichkeitsdefizit der modernen Architektur zu kompensieren: Sieht nicht ganz so der «Neue Realismus» aus?⁶ Zugegeben spröde, aber quicklebendig. —

Résumé

De longs docks et un bijou Le port d'Anvers et sa caserne de pompiers de Bovenbouw

A «l'âge d'or», les voiliers s'alignaient encore le long des rives de l'Escaut. Mais le port a disparu de la ville vers la fin du 19e siècle déjà. Quelques larges tracés de route rappellent les premiers docks. Le *Kattendijkdok*, construit dans les années 1850 et qui est le premier à s'étendre vers le nord, fixa ensuite la direction du développement. Aujourd'hui, le port s'étale sur plus de 150 kilomètres carrés jusqu'à la frontière hollandaise. Tout comme Rotterdam, Anvers n'a pu maintenir son importance portuaire que par son expansion. De nouveaux docks morcellent constamment le vert des polders. Construite entre des hangars de béton et de tôle sans visage, la nouvelle *Brandweeer* défend une échelle humaine. Cette caserne de pompiers, ironiquement construite en bois sur un châssis de béton, sonde les limites de la composition au moyen d'un calcul créatif. A l'intérieur, les matériaux industriels ont été laissés à l'état brut et les installations sont apparentes: sans rhétorique, à la *Smithson*.

Summary

Long Docks and a Gem Antwerp port and its fire station by Bovenbouw

In the "Golden Age" rows of sailing ships still lined the banks of the River Scheldt. But at the end of the 19th century the port vanished from the city. A few wide streets still recall the first docks. The *Kattendijkdok*, which was laid out in the 1850s and was the first to extend northwards, indicated the direction to be followed by future development. Today the port covers an area of more than 150 square kilometres extending as far as the Dutch border. Antwerp, like Rotterdam could only maintain its importance as a port through expansion. New docks are regularly cut out of the green polders. Between the faceless warehouses built of concrete and metal the new *Brandweeer* defends a sense of human scale. In this fire station, ironically a timber building on a concrete frame, the boundaries of composition are calculatingly explored in design terms. In the interior the industrial materials are left in their raw, untreated state, the services are visible: without rhetoric, as the Smithsons once put it.