

KLEIO

samenvattend rapport Petroleum Zuid, p. 1

ANTWERPEN PETROLEUM ZUID

URGENTIE-ONDERZOEK SAMENVATTEND VERSLAG

20/03/2001



Door Adriaan LINTERS

In opdracht van BuurtOntwikkelingsMaatschappij (BOM vzw)

De Bosschaertstraat 7, 2020 Antwerpen

03-257.11.98 ; info@bom.be

KLEIO nv

Heritage Consultants

Vlamingstraat 4, B-8560 Wevelgem

fax (+32)56.417636 □ tel. (+32)56.253373 □ e-mail: kleio@conservare.be

□ btw nr. BE-446.364.504 □ HRK 125875 □ bankrek. GKB 068-2133168-68 / Onderf. Beroeps



0. Doel en draagwijdte van het onderzoek

0.1. Inleiding

Door de Buurtontwikkelingsmaatschappij BOM ZuidRand werden in het verleden reeds verschillende ideeën geformuleerd betreffende de ontwikkeling van de Antwerpse ZuidRand, als kader voor een duurzame ontwikkeling van de Scheldeboorden. Het centrale programma daarin was steeds 'ontsluiten & verbinden', de Scheldeboorden inbreiden in de omliggende woongebieden.

De *Petroleum Polder* is binnen deze visie een belangrijk deelgebied. Het is een vervuild en grotendeels reeds 'verlaten' site van om en bij de 70 ha, die binnen afzienbare tijd een nieuwe bestemming en invulling moet krijgen.

Deze zone valt in twee delen uiteen, nl.

- ▶ het terrein van het spoorwegaan (vormingsstation Kiel), ca. 40 ha
- ▶ de Petroleum Installaties Zuid (grotendeels eigendom van de Stad Antwerpen), ca. 30 ha

Het gebied heeft een belangrijke 'geladen' geschiedenis.

De vraag werd gesteld op welke wijze bij een latere herbestemming met dit verleden, en met het erfgoed dat daarvan getuigt, kan en moet rekening gehouden worden.

Op de eerste plaats diende daarom de vraag beantwoord welke de aard van het erfgoed in deze zone is, welk de relevantie en het belang van dit erfgoed is, en in welke mate het later een rol kan spelen bij nieuwe invullingen in het gebied.

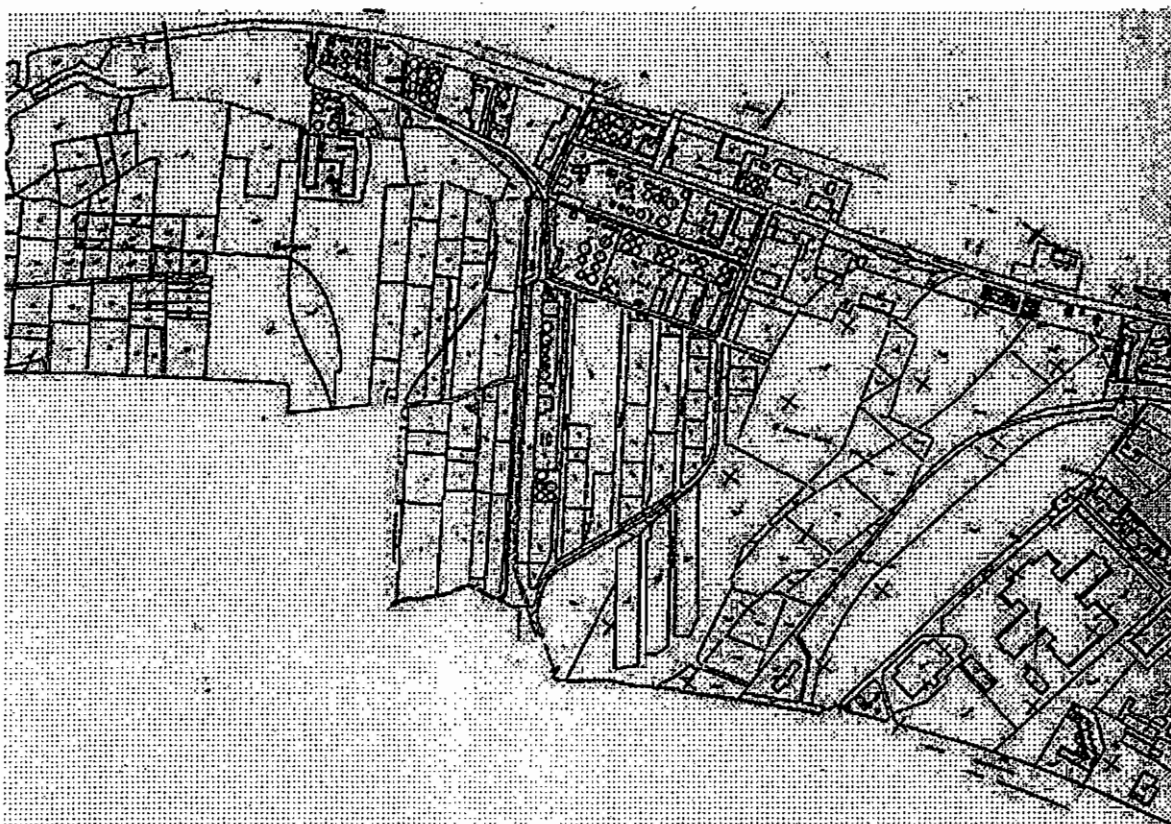
De Buurtontwikkelingsmaatschappij BOM ZuidRand gaf daarom aan Kleio nv een beperkte opdracht om, middels een spoedsurvey, een eerste uitspraak te doen over de aard en het belang van het erfgoed in deze zone.

Het onderzoek verliep in hoofdzaak tijdens de herfst van 2000 - met enkele documentaire uitbreidingen begin 2001.

In essentie werd het volledige terrein in situ geprospecteerd, hoofdzakelijk vanaf de openbare weg. Van de volledige bebouwing werd een fotosurvey samengesteld. Tevens werden ter plaatse een aantal mondelinge verstrekte gegevens opgetekend.

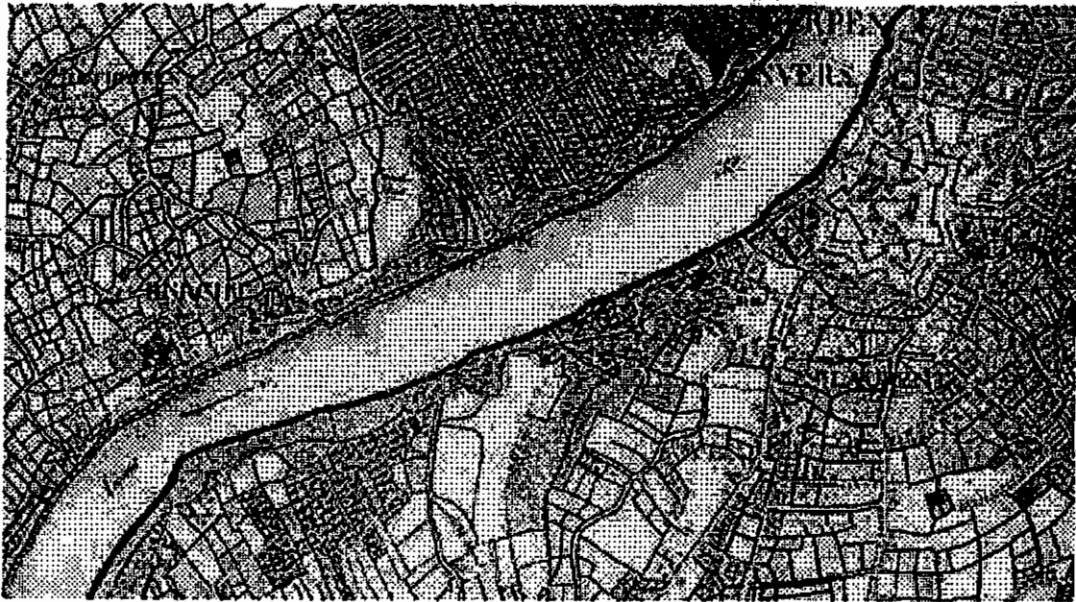
Op de tweede plaats werd getracht een inzicht te krijgen in de historische ontwikkeling

van het gebied, en - aansluitend - in het belang van petroleum binnen de ontwikkeling van Antwerpen en Vlaanderen. De nadruk werd - gezien de beperkte tijd die dit onderzoek omvatte - gelegd op onderzoek van de kadaster-archieven en literatuuronderzoek. Op basis van het onderzoek kon in grote lijnen de *ontwikkelingsgeschiedenis* van de zone gereconstrueerd worden, en bleek tevens het *belang* van de zone en van Antwerpen binnen de geschiedenis van de petroleumsector in Europa.



Deze nota kan een bijdrage vormen tot het opstellen van een cultuurhistorisch ontwikkelingsplan van het gebied.

0.2. Topografische evolutie



Ferrariskaart, einde 18de e.



Toestand 1989 (orthofotoplan)

1. Onderzoeksproblematiek en heuristiek

1.1. Bronnen

1.1.1. Het historisch onderzoek diende, grotendeels door het ontbreken van faciliteiten bij de bestaande archieffondsen beperkt te worden tot literatuur- en kaartenonderzoek (Kon. Bibliotheek), losse documentalia die bij verschillende private personen berusten, en daarnaast op de eerste plaats het archief van het kadaster.

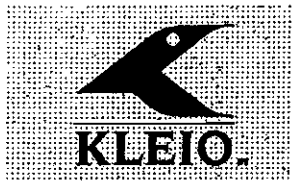
Oorzaken die kunnen aangehaald worden zijn o.m. het feit dat de meeste documenten minder dan 100 jaar oud zijn en dus strictu sensu als gevolg van de archiefwet niet openbaar zijn (in de Antwerpse situatie leek het niet mogelijk om op korte termijn een administratieve toelating te bekomen), en het feit dat een aantal fondsen eenvoudigweg niet voor consultatie beschikbaar zijn (archief Hoboken).

1.1.2. In de gewone fondsen van historische luchtfoto's van voor en tijdens het interbellum (o.m. bij het Kon. Legermuseum) werd tot op heden slechts één foto gevonden die volgens de beschrijvingen over het bestudeerde gebied handelde - doch die bij nader toezicht betrekking heeft op een meer zuidelijk gelegen zone in Hoboken. Een aantal in publicaties opgenomen luchtfoto's bleken (mede door de oude rastering) te weinig details te vertonen om een degelijke analyse toe te laten.

1.1.3. Door het kadaster werd in 1907 een hermeting en een herafpaling van de zone uitgevoerd, en werden de grenzen van de secties en percelen aangepast aan de toekomstige situatie. Vanaf deze gegevens werden tijdens het onderzoek alle mutaties opgespoord en gecopieerd, om aldus een gedetailleerde evolutie van eigendomstructuren en van de bebouwing en perceelsevolutie samen te stellen.

Een gedeelte van de zone behoorde tot en met 1936 tot het grondgebied van Hoboken, en werd toen bij Antwerpen gevoegd. Dit betekende een aanpassing van de persceelsnummering, zodat de oude en nieuwe toestand niet zomaar samengevoegd kunnen worden bij het historisch onderzoek.

1.1.4. Bij het Algemeen Rijksarchief (Brussel) berust het archief van de na de eerste wereldoorlog onder sequester geplaatste Duitse verzekeringsmaatschappij 'Allianz'. Deze had heelwat belangen in Antwerpse havenmiddens, en verzekerde heelwat petroleummaatschappijen.



Dit fonds is op dit ogenblik echter in klassering en inventarisering, en zal vermoedelijk niet meer vóór de zomer voor consultatie beschikbaar zijn. Wij konden wel een voorlopige inventaris van het fonds inkijken, waarin o.m. onder nummer ("*Dossier betreffende petroleuminstallaties, -maatschappijen en -bedrijven voor verwerking en fabricage van industriële vetten en oliën, 1904-1913.*") verwezen wordt naar de rapporten van verzekeringsagenten over een reeks bedrijven gesitueerd te Hoboken-Polder-Kiel-Antwerpen, Quai d'Herbouville, Antwerpen-Zuid. Volgens de diensten van het Algemeen Rijksarchief beschrijven de rapporten (telkens 1 tot 2 pagina's) die dit bundel bevat de opslagtanks, met welk materiaal ze gebouwd zijn en vermelden (en beschrijven soms) andere gebouwen op de bedrijfs-terreinen. Op de achterzijde bevindt zich telkens een plannetje van de bedrijfsterreinen waarop de gebouwen en tanks aangeduid staan. De tanks zijn naar lengte, inhoud, diameter, afstand tov elkaar beschreven (omwille van een evaluatie van de brandveiligheid). Ééns dit archief voor onderzoek opengesteld wordt zal het ontegensprekelijk één van de belangrijkste bronnen worden voor de ontstaansgeschiedenis van Petroleum Zuid, en zal het o.i. waardevolle documenten bevatten die voor tentoonstellingen en publicaties kunnen aangewend worden.

1.1.5. De Fototheek van het Ministerie van Openbare Werken bevat (bevatte) een unieke reeks foto's over grote openbare werken en installaties in België. Uit vroeger onderzoek herinneren wij ons dat deze fototheek een beperkt aantal (niet gedateerde) foto's bevatte van de Antwerpse haveninstallaties (uit de periode ca. 1900-1910), w.o. de kaaien aan de petroleumhaven Zuid. Op dit ogenblik is deze fototheek echter spoorloos - als gevolg van de federalisering, waarbij de diensten en de boedel van het vroegere Ministerie van Openbare Werken over de Gewesten verdeeld werd. Door de diensten van het Vlaamse Gewest (L.I.N.) werd ons echter beloofd dat men al het mogelijke zou doen om dit unieke fonds terug te vinden...



1.2. Evaluatie van de onderzoeksfase

Op basis van de observaties en het historisch onderzoek kan geconcludeerd worden dat het grootste deel van het waardevolle erfgoed tijdens het voorbije decennium verdwenen is - soms zelfs zeer recent nog (zoals de petroleumtanks achter *International Oil*, die vermoedelijk nog ca. 1906 dateerden)

Het voorbije decennium verdwenen in de Petroleumhaven Zuid de interessante relikten aan een sneltreinvaart. De oudste petroleum-distillatiekolom van Europa - waar zo'n twintig jaar geleden nog fier naar verwezen werd - is als oud ijzer afgevoerd, de meeste oude petroleumtanks zijn verdwenen, evenals vaten-opslagplaatsen, vulinstallaties, onderhoudswerkplaatsen en andere industriegebouwen.

Bij het onderzoek werd - ook al omwille van de moeilijke toegankelijkheid van de interieurs van de bedrijfsgebouwen - het roerend erfgoed niet exhaustief bestudeerd. Met uitzondering van één interessante stoomketel - met bijbehorend ketelhuis - worden in dit document géén roerende goederen vermeld of geëvalueerd.

Het lijkt echter wel aangewezen om in overleg met de verschillende bedrijven en in een werkgroep een lijst op te stellen van de waardevolle roerende relikten binnen de zone, waarvoor de optie vastgelegd wordt om deze op termijn voor een eventueel museum of historisch centrum veilig te stellen. Desgevallend kunnen hierbij ook roerende installaties betrokken worden die in eigendom van de bedrijven zijn, doch die zich thans op andere locaties bevinden.

1.3. Verder historisch onderzoek nodig

In het kader van deze beperkte opdracht kon slechts enig initiërend historisch onderzoek verricht worden. Dit toont echter dan dat er op tal van plaatsen nog onvermoede bronnen en informatie bevinden, die een grondiger inzicht kunnen verschaffen in de groei en de achtergronden van de petroleumhandel en -nijverheid in Antwerpen.

Het is duidelijk dat deze voor Antwerpen - én Vlaanderen - belangrijke sociaal-economische, industriële en technische geschiedenis nader onderzoek verdient. Vandaar dat wij adviseren om vanuit de verder voorgestelde werkgroep (zie 5.) de nodige contacten te leggen met universiteiten en onderzoeksinstituten (o.m. het Centrum voor



Bedrijfsgeschiedenis, UFSIA) om op die wijze het onderzoek te stimuleren en in goede banen te leiden.

Daarnaast zijn wij van oordeel dat ook de heemkundige en historische kringen van de omgeving (op de eerste plaats deze van Hoboken) op een belangrijke wijze kunnen bijdragen tot het verzamelen en verwerken van basismateriaal in hun onmiddellijke omgeving.



2. Historische achtergronden

Er dient opgemerkt dat niet alleen in eigen land, maar ook internationaal - met uitzondering van Noord-Amerika - tot op heden weinig onderzoek verricht werd. naar de geschiedenis van de petroleumhandel en -verwerking. In Europa bestaan bij ons weten, naast het Noorse Petroleum Museum, slechts enkele kleinere initiatieven in Frankrijk en Groot-Brittannië.

2.0. Petroleum

In 1859 werd de eerste petroleumput door kol. Drake in Titusville (Pennsylvania, USA) geboord. Op dat ogenblik was aardolie op de eerste plaats bestemd voor lampolie, als smeermiddel, en als ... geneesmiddel tegen alle kwalen. In 1880 wendde Daaimler de lichte bestanddelen, de gemakkelijk vergassende 'benzine' aan voor een ontploffingsmotor die werkte volgens hetzelfde principe als de gasmotor (uitgevonden 1860-66), en in 1885 installeerde hij deze in een oude paardenkoets: de 'automobil' was geboren. In 1892-97 realiseerde Rudolf Diesel de eerste motoren die werkten met de zwaardere bestanddelen van petroleum. Daarmee hadden de oude afvalproducten (de te gevaarlijke brandbare benzine en de zware dieselolie) een bestemming gekregen. In 1878 produceerden de verschillende olievelden in Amerika en in Europa samen 18,5 miljoen vaten. In 1889 waren dat er meer dan 57,5 miljoen geworden.

2.1. Antwerpen als kern van petroleumhandel en -verwerking

Vanaf 1861 reeds ontpopte Antwerpen zich tot de eerste petroleumhaven van Europa. De eerste petroleumlossingen, door de *American Petroleum Company* (A.P.C.) gebeurden in houten vaten ('barrels') aan een speciaal gebouwde steiger in het Amerikadok. Ook op andere plaatsen in Antwerpen en omgeving, o.m. in 1863 door de firma Vanden Berghe-Elsen in de wijk Brackegem in Hemiksem, werden de eerste petroleum-opslagplaatsen gevestigd. Dit gebeurde zonder veel voorzorgsmaatregelen.

Petroleum was echter een gevaarlijk goedje. Tijdens de ontploffing van de nabijgelegen munitiewerkplaats 'Corvillain' (6 sept. 1889) gingen in het Amerikadok 58.000 vaten petroleum verloren.

Omwille van het brandgevaar werd nadien beslist om de petroleum-activiteiten te concentreren in een afgescheiden en 'veilig' havengebied.



2.2. De nieuwe petroleumhaven

Bij koninklijk besluit van 28 juni 1900 werden 54 hectaren poldergrond in de Hobokense polder onteigend en bestemd voor de aanleg van petroleuminstallaties.

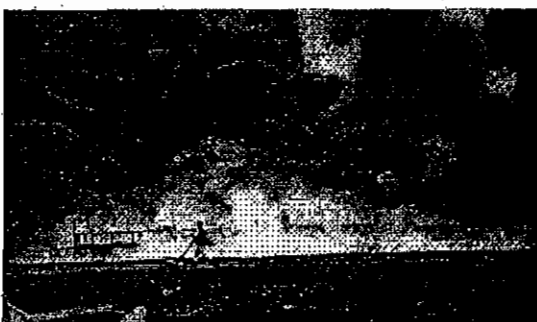
Het terrein dat voor de nieuwe petroleuminstallaties 'onteigend' werd, was in hoofdzaak eigendom van de Belgische Staat, de Stad Antwerpen, het Bureau van weldadigheid van Antwerpen. Daarnaast waren er enkele privé-eigenaars, w.o. de nazaten van Leon Carl de Baillet, voormalig gouverneur van Namen (weilanden in s'Heerenland en aan de Herbouvillekaai).

Er werd een globaal inrichtingsplan opgesteld, en de aanlegwerken gingen in 1902 van start. Tussen mei en september werden de poldergronden opgehoogd en werden de grachten en beken (o.m. de Leygracht) herlegd.

Er werd in 1902-1903 o.m. een nieuwe speciale betonnen pier (800 m. lang) gebouwd voor het aanmeren van tankers en het overpompen van hun inhoud.

Vanaf 1903 werden de eerste nieuwe installaties ingenomen. Einde 1904 is de basisinfrastructuur afgewerkt, en is het terrein voorzien van een netwerk van gietijzeren leidingen.

De gronden werden aan kleine en grote firma's in concessie gegeven.



Op 26 augustus 1904 brak in de nieuwe petroleumhaven een grote brand uit - die op tal van postkaarten en foto's vereeuwigd werd.



Het is dus logisch dat vanaf dat ogenblik aan de brandveiligheid bijzondere aandacht besteed zou worden. Zo wees de Antwerpse handelskamer in 1909, toen de beslissing gevallen was om het nieuwe spoorweg-emplacement Kiel/Hoboken te vestigen, op de noodzaak van een veiligheidszone tussen de spoorlijnen en de opslagplaatsen.

In hetzelfde jaar wees de handelskamer ook op het gevaar op een te dichte opeenstapeling van installaties in Petroleum Zuid, en vroeg zij aan het stadsbestuur

" 1. Pour le cas où elle entendrait autoriser le placement de Tanks de les faire établir au fond des terrains afin d'éviter une quatrième

installation à niveau des trois premières.

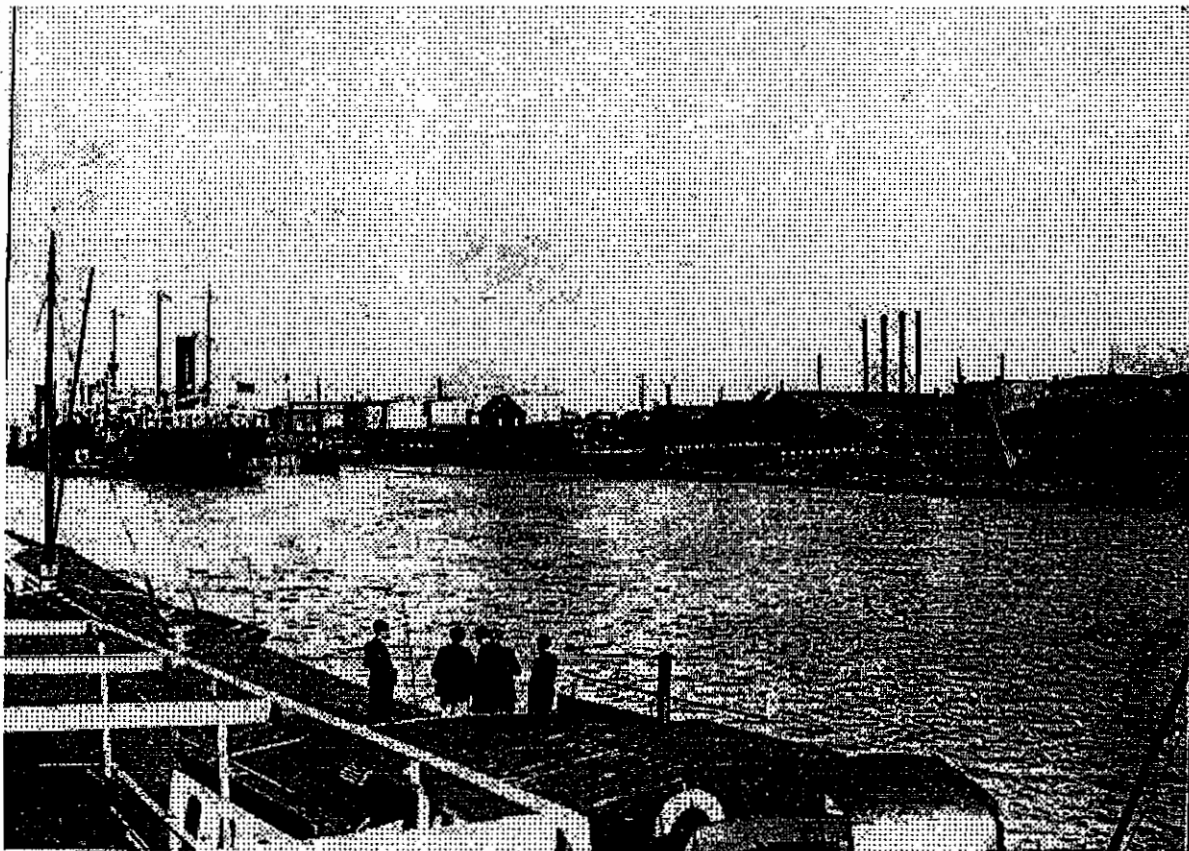
2. De laisser libre et sans emploi certains terrains vagues, afin que les dépôts de naphte soient isolés suffisamment."

De handelskamer wees erop dat deze démarche ingegeven was zowel vanuit het belang

van de petroleumhandel, als van de verzekeraars. *“En effet, si les agglomérations de pétrole augmentaient encore, les assureurs se verraient obligés ou bien de réduire leurs souscriptions ou bien de majorer les primes”.*

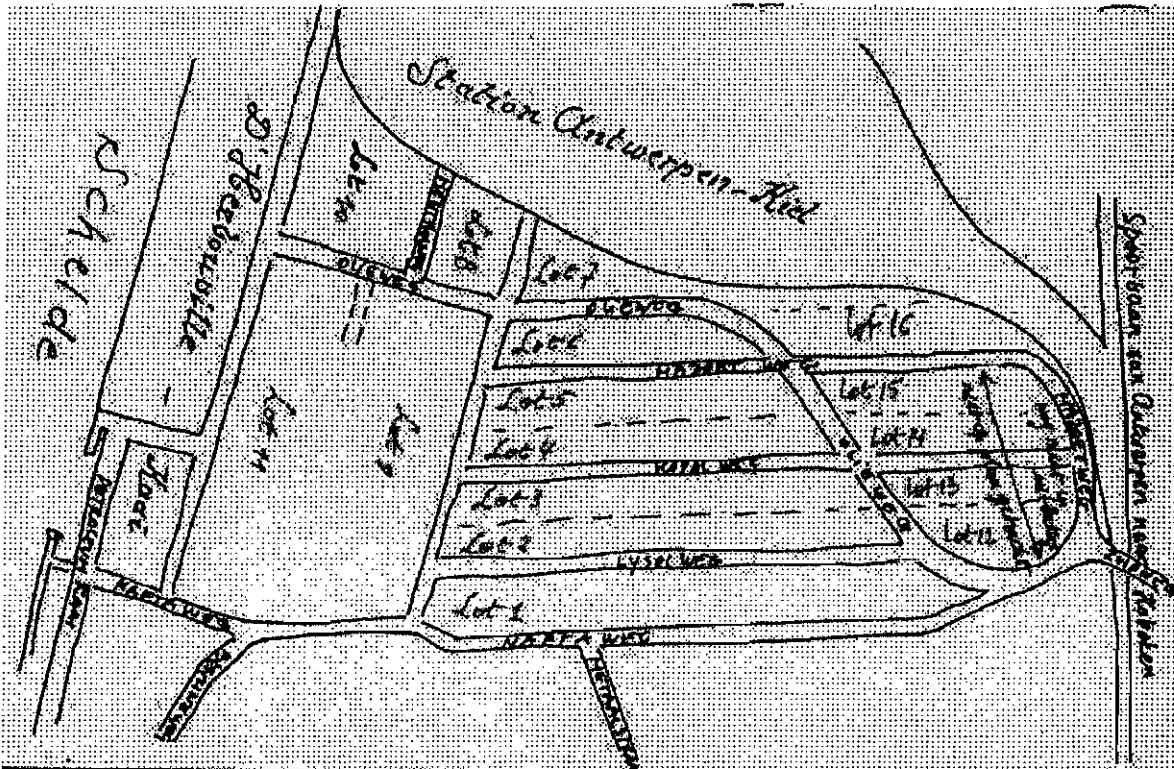
Echter, ook bij het terugtrekken van de Belgisch-Britse troepen in 1914 werden de petroleum- installaties in de Antwerpse haven in brand gestoken, doch al met al bleek de schade nadien nog mee te vallen. Zo bleek dat de installaties van de *Olex Petroleummaatschappij* voor een deel beschadigd werden en dat de voorraden gedeeltelijk weggevoerd werden, maar dat het grootste deel geen schade opliep. Ook waren de installaties van de *Firma H. Rieth & Co* zwaarbeschadigd, evenals deze van de *Continental Petroleum Company*. De installaties van de *American Petroleum Company* bleven grotendeels onbeschadigd.

Na de wederopbouw van zowel 1906 als 1918 nam de petroleumhaven een snelle uitbreiding. In 1923 stonden er al 150 petroleumtanks, in 1929 waren het er 233.

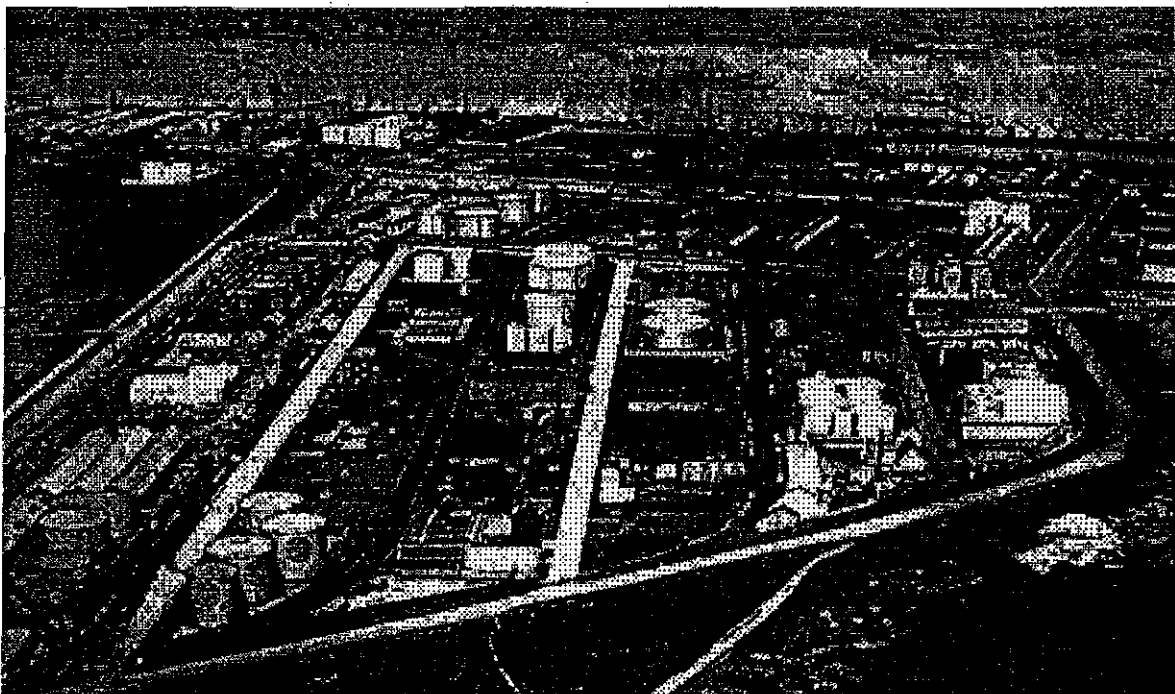


Tankers aan de petroleumpier en installaties van de 'S.A. pour l'Importation des Huiles de Graissage', 1921

2.3. De concessies



Toestand van de toegekende en ingenomen concessies, net voor de tweede wereldoorlog





2.4. De economische structuur, de bedrijven

Vanaf het begin van de 20ste eeuw ontpopte Antwerpen zich tot hét centrum van petroleumbelangen.

In Antwerpen hadden een hele reeks belangrijke vennootschappen uit deze sector hun maatschappelijke zetel, en werden zij opgericht op initiatief van en soms door financiering door Antwerpse kapitaalsgroepen en kapitaalkrachtige vennootschappen.

Tijdens de periode voor de eerste wereldoorlog lijken de Russische en Oost-Europese belangen te domineren - iets wat uiteraard de nodige problemen opleverde na de Octoberrevolutie en de latere nationalisaties in Rusland, en nadien uiteraard tot een moeilijke heroriëntatie noopte.

Zo waren er o.m. de Pétroles de Boryslaw, Pétroles de Roumanie en vooral de s.a. Pétroles de Grosnyi die instonden voor de uitbating van Oost-Europese olievelden en -bronnen. Deze laatste was één van de belangrijkste concessiehouders in het toenmalige Rusland !

Daarnaast waren er productiemaatschappijen die instonden voor de verwerking van dit soort petroleum, w.o. : de Compagnie de Fabrication des Dérivés de Naphte Russe (opgericht op 23.05.1912, met Antwerpse, Brusselse en Parijse belangen, en een Russische vertegenwoordiger uit St.-Petersburg), de Compagnie des Produits de Naphta en Naphta.

In vele van deze bedrijven vinden we dezelfde Antwerpse namen terug.

In 1920 kwam in Antwerpen de *Compagnie Financière Belge des Pétroles (Petrofina)* (25.02.1920) tot stand, met maatschappelijke zetel aan de Meir 48, en met als maatschappelijk doel: *"traiter toutes opérations de finance, de commerce, d'industrie, de transports, mais spécialement celles ayant pour objet: 1° le commerce et l'industrie du pétrole et de ses dérivés; 2° la participation dans tous les pays, à toutes exploitations et entreprises quelconques de produits miniers; 3° l'intervention financière ou autre dans toute entreprise ou société dont l'objet se rattacherait directement à l'une ou à l'autre branche de son activité"*. Het kapitaal bedroeg onmiddellijk 50.000.000 frs., verdeeld over 100.000 aandelen van 500 frs -een fabelachtig bedrag voor de sector in die periode, en een bedrag dat in de loop van volgende jaren ook nog regelmatig zou opgetrokken worden. Het kapitaal werd in belangrijke mate onderschreven door de *Crédit Mobilier de Belgique*, en door de s.a. *Naphta*, de *Société Générale de Belgique*, de *Banque d'Anvers*, de *Banque d'Outremer* en de firma *Jacques Gunzburg & Cie* (bankiers in Parijs); de firma *Leon & Louis Becker*, wisselagenten in Antwerpen; de *S.A. Bunge* 2000 aandelen; Hector Carlier; Arthur Brys, H.-M. Gylsen, baron Passerat de la Chapelle, Alfred Gevers voor hemzelf en voor een groep, Laurent Meeus en tenslotte Ferdinand Carlier. Van de 16 mandaten in de raad van bestuur werden er 11 door in Antwerpen gedomicilieerde personen bezet.

Het onderzoek leert ook dat in het gebied van Petroleum Zuid een groter aantal bedrijven en bedrijfjes actief was dan oorspronkelijk vermoed kon worden. Zij gaan van grote



internationale nv's tot kleinere commanditaire vennootschappen en familiale bedrijven. Zo werden tot op heden in deze zone reeds geïdentificeerd :

- de nv American Petroleum Company (APC), voorloper van Standard Oil (1948) en nadien Esso Standard en Esso;
- de Belgian Benzine Company (maatschappelijke zetel in Brussel), nadien opgegaan in de Belgian Shell Company
- de nv Continental Petroleum Company (voorloper van The Texas Company, nadien nv Belgische Caltex Petroleum en vervolgens Chevron Oil)
- de nv British Lianosoff White Oil Company
- de nv Cities Service Oil Storage Company
- de nv Entrepôts et Réservoirs
- Bureau Eugène, nadien nv Société des Huiles de Goudron
- de maatschappij in gezamenlijke naam Leysen-Pauwels
- de maatschappij Herse en Van den Audenaerde
- de maatschappij Huiles, Essences et Graisses Minérales
- de nv l'Alliance (later BP Belgium)
- de nv Purfina des Pétroles (specifiek voor petroleumbehandeling opgericht op 08.01.1926)
- de s.a. Pour la Vente de Pétrole ci-devant Kleth & Compagnie
- de s.a. Société Alsacienne des Carburants (later: Société Franco Belge d'Entreposage de Pétrole)
- de s.a. d'Armement d'Industrie et de Commerce (opgericht 23.06.1933, vanaf ca. 1953 Belgium Gulf Oil)
- de Société anonyme belge d'Huiles et Vaselines en de Société Anonyme pour l'Importation des Huiles de Graissage, nadien Gulf Oil
- Eiffe & Cie
- National White Oil Cie
- SA pour l'importation des Huiles de Graissage
- SA Des Produits Résineux
- SA pour le commerce et l'industrie des Huiles et Minérales Belgo-Hollandaise
- American Créosoting Cie
- Rieth & Cie

Er werd getracht om van zoveel mogelijk van deze firma's een beknopte bedrijfssteekkaart op te stellen (o.m. via de gespecialiseerde beurspublicaties en het Recueil Financier). Jammer genoeg betrof het meestal niet op de beurs genoteerde vennootschappen, waarvan binnen de beperkingen van dit onderzoek weinig sporen in dit soort bronnen teruggevonden werden.

Ondanks het feit dat Antwerpen tijdens het eerste kwart van deze eeuw dé Europese petroleumhaven bij uitstek was, taande haar ontwikkeling in de jaren 1930. Het is duidelijk dat de branden van 1906 en 1918 zware klappen toebrachten aan de Antwerpse petroleumbedrijvigheid. Ook het requisitioneren van de voorraden door de



bezetter en de blokkade tijdens de jaren 1914-1918 hinderden de uitbouw. Tenslotte waren ook de gevolgen van de Russische Revolutie nefast voor de Antwerpse belangen: tal van petroleumbedrijven bezaten nl. grote belangen in Rusland en Oost-Europa. Terwijl de Europese productiemarkten -waarop men blijkbaar in grote mate zijn hoop gesteld had - verloren gingen, en België in zijn kolonie geen oliebronnen bezat, kon de Nederlandse concurrentie met de *Koninklijke Petroleum Maatschappij* (óók gedurende heel de eerste wereldoorlog) terugvallen op een gestadige aanvoer vanuit eigen productievelden.



3. Evolutie van de bebouwing

Een oppervlakkig onderzoek op basis van cartografische bronnen (MGI) doet besluiten dat nadat de initiële installaties opgebouwd werden deze nadien weinig veranderingen ondergingen. Dit is niet waar. Gedetailleerd onderzoek in kadaster leert dat er in de loop van de jaren heel wat verbouwingen en aanpassingen plaatsvonden, en dat er verschillende tanks vervangen werden.

Er dient nl. op gewezen dat het havengebied in grote mate als strategisch gebied beschouwd werd, en dat daarom de cartografische gegevens op de publieke kaarten niet steeds gedetailleerd weergegeven werden. Daarnaast is er de schaal: het verschil tussen een oude tank met een diameter van 10 meter en een tank met een diameter van 12 meter is moeilijk op te merken bij een schaal van 1:10000 of 1:25000, wél bij de gedetailleerde kadasterkaarten op 1:1000 tot 1:2500.

Het kadasteronderzoek leverde ons een massa aan - soms moeilijk interpreteerbare - gegevens op. Het valt op dat in de loop van de jaren verschillende afbeeldingsfouten door de diensten van het kadaster dienden gecorrigeerd te worden, zodat de oriëntatie van de percelen en hun bebouwing soms aan 'verandering' onderhevig zijn, terwijl er zich echter geen wijzigingen voordeden.



4. Evaluatie Erfgoed

Tot op heden werd - opmerkelijk genoeg - weinig aandacht besteed aan de geschiedenis en het erfgoed van deze zone. De inventaris van het bouwkundig erfgoed ('Bouwen door de Eeuwen Heen') bevat ternauwernood een vermelding van het gebied en gaat niet in op het gebouwde erfgoed van de zone.

In de huidige stand van het onderzoek

- ▶ wordt geen evaluatie gegeven voor het roerend erfgoed: het lijkt echter wel belangrijk om in de volgende fase, in overleg met een technicus uit de sector, een lijst op te stellen van het waardevolle roerend erfgoed (installaties, pompen, documenten, foto's, ...)
- ▶ wordt slechts aan een beperkt aantal relictten de kwalificatie 'te behouden' gegeven, op basis van verder onderzoek kunnen aan deze lijst nog items toegevoegd worden
- ▶ wordt voor elk van deze relictten slechts een bondige evaluatie weergegeven: vanaf het ogenblik dat over deze lijst een consensus bestaat zullen de evaluaties grondiger uitgewerkt worden
- ▶ worden groter aantal gebouwen als "herbestembaar" aangeduid: d.w.z. dat deze gebouwen een wezenlijk element vormen binnen de zone, doch dat eerder dient gezocht te worden naar een invulling met nieuwe functie die compatibel zijn met de huidige en toekomstige bestemming van het gebied. Slopen ervan zou een verlies betekenen, behoud door herbestemming een meerwaarde.

Ondanks de grootschalige sloop van het voorbije decennium bezit het gebied (voorlopig) nog voldoende elementen om de geschiedenis en achtergronden te verduidelijken: er bestaan nog enkele petroleumtanks die uit de beginjaren van de ontwikkeling dateren, en daarnaast een aantal uit het interbellum (met o.m. de ontwikkelingsfase 1921-24), er is nog de petroleumpier (ook interessant als vroege betonconstructie), de aanmeerpunten met hun verbindingsbruggen, etc. Er zijn nog een aantal typerende gebouwen (met bovenlicht) en de wirwar aan pipleidingen. Vermoedelijk is bij bedrijven, vroegere kaderleden en werknemers nog een schat aan documentatie, foto's en kleinere objecten aanwezig.

Het is echter vijf voor twaalf, indien men de meest relevante relictten zou willen (kunnen) integreren in een ontwikkelingsmodel voor het gebied.

Daarvoor dienen echter de meest relevante relictten met grote spoed geïdentificeerd te worden, dient het belang van het gebied voor bewoners en beleidvoerders geëxpliciteerd te worden, en moet nagegaan worden op welke wijze deze relictten best kunnen behouden worden en ingepast in toekomstige bestemmingen en ontwikkelingen.

NB: de hiernavolgende evaluatielijst reflecteert slechts de huidige stand van onderzoek

en evaluatie, en kan derhalve niet als exhaustief beschouwd worden.

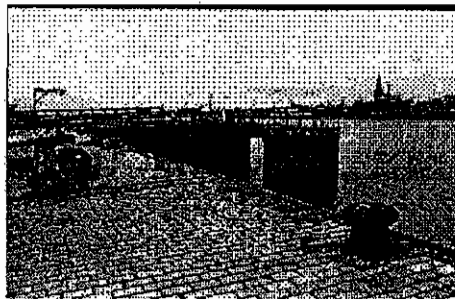
4.1. Monumentale waarde, behoudenswaardig :

4.1.1. Petroleumpier

Dit is het oudste relict dat in deze zone gedateerd werd (ontwerper en uitvoerder voorlopig niet gekend). Het betreft ook één van de oudste betonconstructies van Vlaanderen



De petroleumpier ca. 1904/05



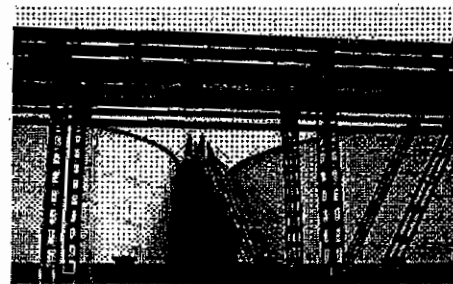
4.1.2. Petroleumtanks

In essentie is een petroleumtank een moeilijk te behouden en moeilijk te herbesteden constructie, eens hij zijn functie verloren heeft. In de Amerikaanse petroleumvelden werden blijkens de gegevens van de National Park Service en HAER een aantal petroleumtanks behouden te zijn, doch als visueel 'landmark' zonder nieuwe bestemming.

Om die reden wordt geopteerd voor een zeer selectief aanduiden van te behouden tanks, en een selectie te baseren op: ouderdom (het lijkt evident om de oudste nog resterende tank te bewaren) en typologie. Door de problemen eigen aan het historisch onderzoek is het heden nog moeilijk om voor de petroleumtanks een definitieve uitspraak te verrichten, vooral omdat zich op het ex-Hobokense terrein nog een aantal oudere tanks lijken te bevinden.

Voorlopig wordt nochtans gewezen op :

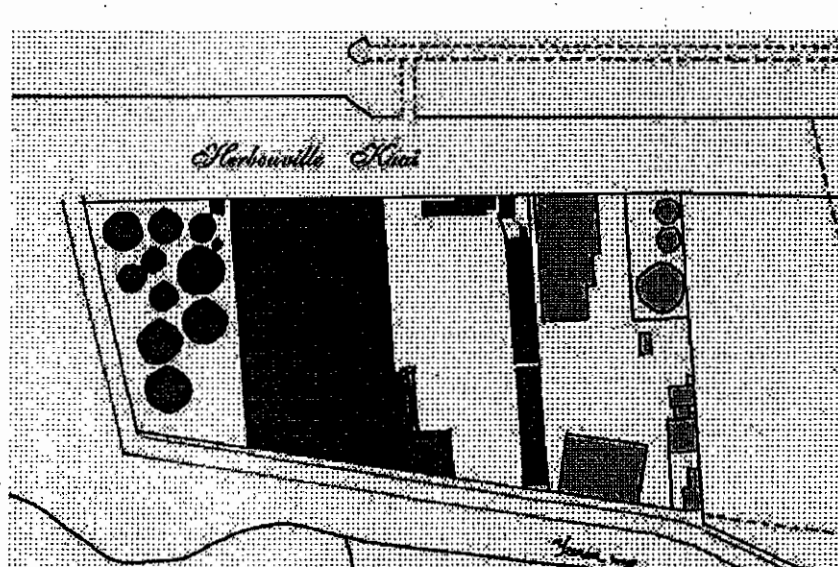
- een reeks tanks bij Kuwait-petroleum (zie verder)
- twee recentere groepen tanks met gemetste trapconstructie bij de firma AVIA (keuze te maken tussen twee groepen) - om typologische redenen
- ook om typologische redenen: enkele liggende tanks op gemetselde constructie (o.m. bij AVIA)



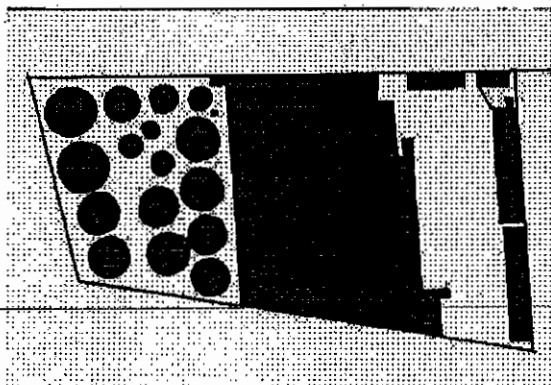
4.1.3. Kuwait Petroleum

De huidige site 'Kuwait Petroleum' lijkt in de huidige stand van het onderzoek de grootste concentratie van relevante bouwhistorische industrieel-archeologische relicten te bundelen.

In essentie bezit de site nog grotendeels zijn layout van 1905/1906, terwijl ook het merendeel van de tanks uit deze periode lijkt te dateren - aangevuld met een reeks uitbreidingen ca. 1920-1922.



toestand 1905/1906

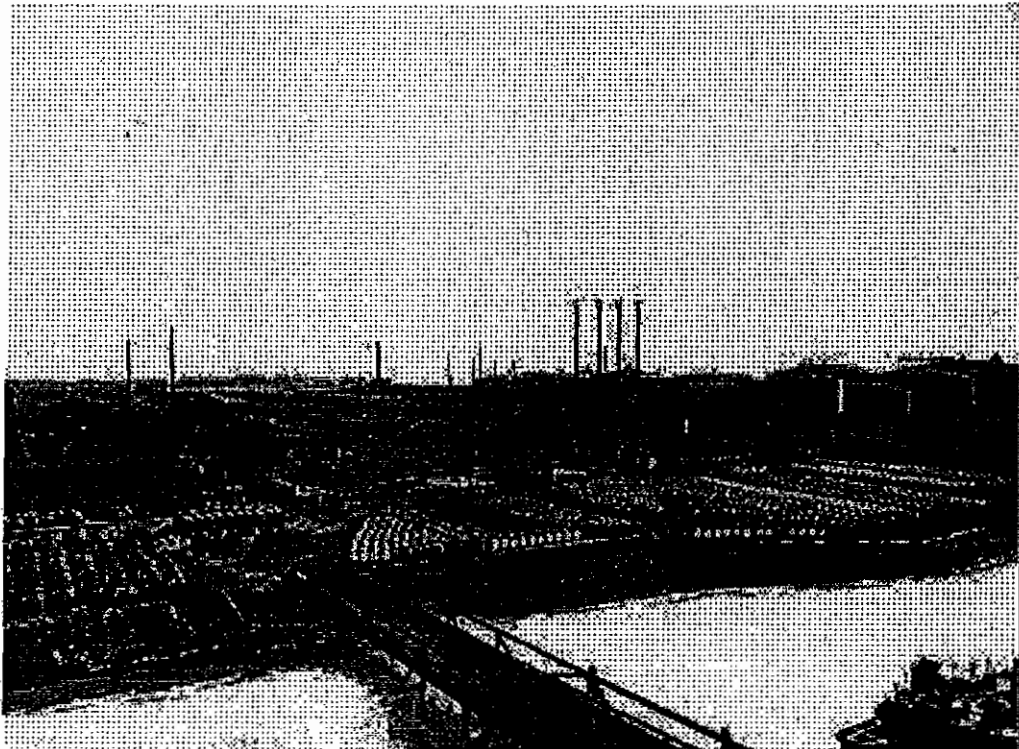


toestand ca. 1921

Het betreft:

- een reeks geklonken tanks (met doormeter 11 - 20 m) hoogstwaarschijnlijk daterend van ca. 1906
- een aanvullende reeks tanks met doormeter 18,5 - 23 m., daterend uit representatieve fase 1921-1922
- de bedrijfsgebouwen in zelfdragende metaalstructuur ingevuld met baksteenmetselwerk, en waarvan enkele halls een op het Polonceau-type gebaseerd spant bezitten (gebouwen waarvan de oorsprong teruggaat op ca. 1906)





de situatie in 1921

4.1.4. Ketelhuis en stoomketel AVIA

Interessant ketelhuis onder metalen spant, met vrij zeldzame vlampijpketel 'Steinmuller', ca. 1921



kerngebouwen met ketelhuis en schouw

*de installatie bevindt zich
in interieur en
op prive-terrein
geen foto beschikbaar*

4.1.5. Gebouw 'International Oil'

Op het terrein van 'International Oil' bevinden zich - aansluitend aan de Naftaweg - een reeks aanleunende bedrijfshallen, waarvan er minstens één een vrij opmerkelijke interieurconstructie bezit (booggewelf, in beton uitgevoerd), door aangebrachte verbouwingen kon van buitenaf niet nagegaan worden of deze constructie in de andere aanpalende hallen nog bewaard bleef (doch het vermoeden bestaat). Indien deze gebouwen, zoals de huidige stand van het onderzoek lijkt aan te tonen, uit 1906 zouden dateren, dan zou het hier om een vrij uniek gegeven gaan.

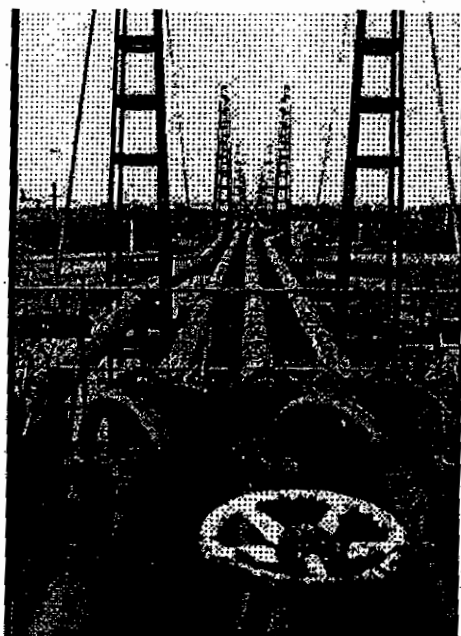


Ook de bijbehorende dienstwoningen (gebouwd vóór 1907) komen o.i. voor behoud in aanmerking



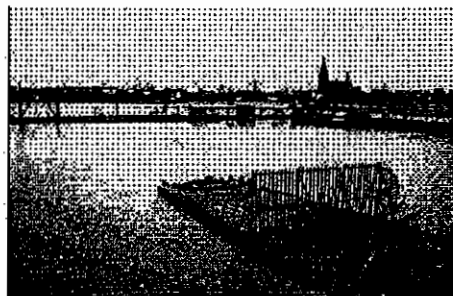
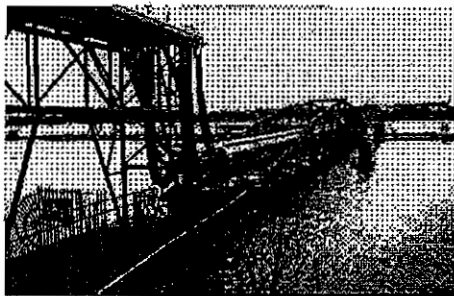
4.1.6. Luchtleidingen

Alhoewel van recentere constructie (gelast) vormen deze pijpleidingen een belangrijk 'landmark' in het gebied. Er wordt geadviseerd om delen van deze constructies te behouden als een 'object d'art' binnen de zone.



4.1.7. Aanmeerpunten met pijpleiding naar de oever

Ter hoogte van Kuwait Petroleum / Castrol bevinden zich nog een aantal aanmeerpunten met beweegbare verbinding naar de oever (op één punt pivoterende metalen vakwerkboogbrug voor pijpleidingen). De constructiedatum van deze haveninstallaties kon voorlopig niet achterhaald worden. Constructief lijken ze nochtans uit dezelfde periode als de petroleumpier te stammen. Ook om typologische redenen, en als *landmark* aan de Scheldeoever, wordt gepleit voor hun bescherming.



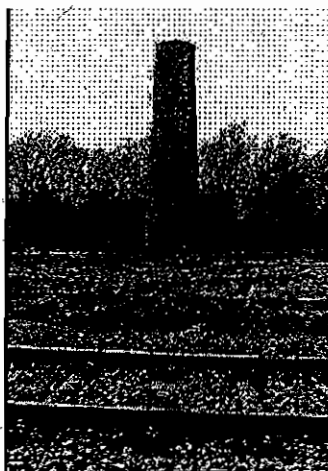
4.1.8. Site 'ATAB'

De site ATAB kon niet intern bezocht worden en is slechts zeer ten dele vanaf de openbare weg te observeren.



4.1.8. Constructies op het spoorwegterrein NMBS en voormalige spoorweginstallaties

4.1.8.1. Op het terrein van de NMBS, in de bosjes ten zuiden van de bekende spoorwegdriehoek, bevinden zich een zware cilindrische schouw en de resten van een cilindrische oven (vermoedelijk voor metaalbehandeling).

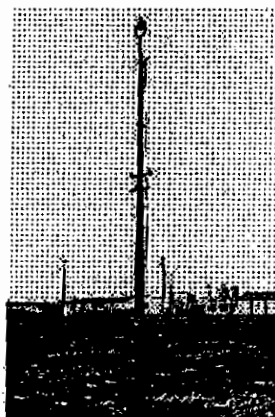


Van dit oventype is ons géén tweede voorbeeld in Vlaanderen bekend.

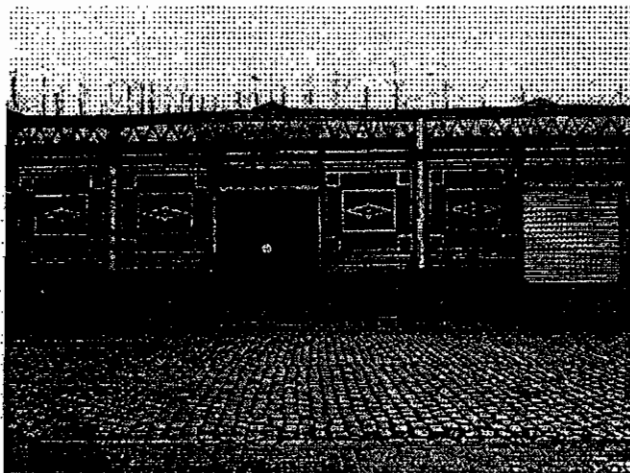
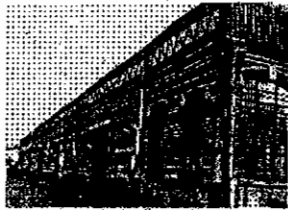
Eigenaardig genoeg staan deze constructies op géén enkel kadasterdocument vermeld, en tot op heden konden ook de historische diensten van de NMBS ons

geen aanvullende informatie verschaffen. In de loop van één van volgende maanden zal de werkgroep 'Registratie' van de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie (onder voorbehoud van toestemming door de NMBS) ter plaatse onderzoek verrichten.

4.1.8.2. Tussen de sporenbundels van het NMBS terrein bevinden zich nog een aantal zeldzame 19de eeuwse gietijzeren spoorweg-lantaarnpalen



4.1.8.3. Voormalig spoorweggebouw (goederenbehandeling)
vermoedelijk vlak vóór of vlak na de eerste wereldoorlog opgetrokken. Het betreft een gebouw in dragend metaalvakwerk, opgevuld met baksteen (rode baksteen en geometrische motieven in gele baksteen)



4.2. Visie op herbestemming

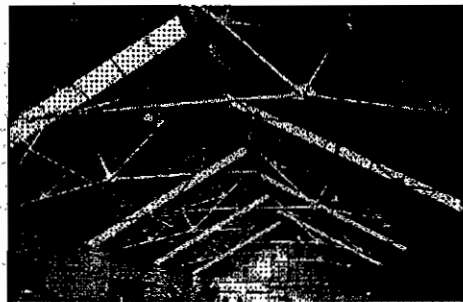
Binnen heel het gebied bevinden zich tal van minder waardevolle, doch gemakkelijk herbestembare bedrijfsgebouwen, bv. Aan de Lakweg (Avia), het thans door de stad gebruikte magazijn (gevonden en in beslag genomen voorwerpen).

Met uitzondering van de beeldbepalende petroleumtanks kan geconcludeerd worden dat het merendeel van in de zone bestaande gebouwenpatrimonium door constructie en structuur op een vrij vlotte en gemakkelijke wijze kan herbestemd worden.

De aldus vermelde gebouwen vormen onderdelen die het gebied op verschillende wijzen helpen kenmerken, doch die door hun ligging, historiek en typologie niet onmiddellijk op een lijst 'monumenten' geplaatst kunnen worden.



stedelijk magazijn

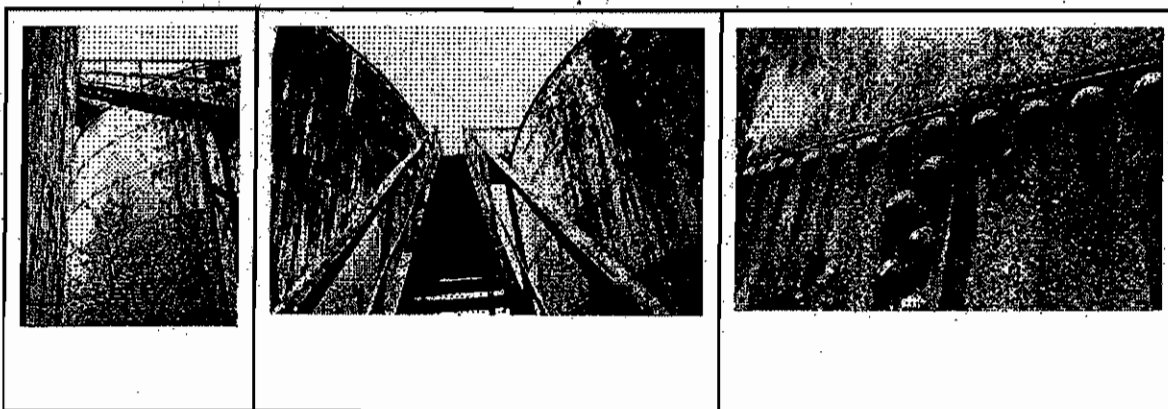


4.3. Opportuniteiten

Afhankelijk van een aantal opportuniteiten kan het mogelijk zijn binnen het gebied een aantal punt-relicten te bewaren. Het is duidelijk dat het grootste deel van de terreinen van de oude Petroleum Zuid na het vervallen van de concessie terug in handen van de Stad Antwerpen zullen komen.

Het stedelijk beleid kan derhalve met de huidige uitbaters afspraken maken opdat bepaalde onroerende installaties aan hen voor bewaring zouden overgedragen worden, en niet gesloopt.

Op dit ogenblik bevinden zich trouwens reeds enkele typische tanks uit de periode 1920-1925 in het bezit van de stad, die uitstekend - door hun ligging - zouden kunnen functioneren binnen een industrieel-archeologisch erfgoedpark.



5. Voorlopige adviezen

Omwille van het historisch belang (niet alleen binnen het eigen land, maar ook in Europees perspectief) lijkt het aangewezen om in de voormalige Petroleumhaven Zuid een initiatief te vestigen dat ingaat op de geschiedenis, achtergronden en problematiek van deze zone.

Daarom wordt geadviseerd om tussen verschillende betrokkenen en in nauw overleg met de in de zone gevestigde petroleumbedrijven een *werkgroep* op te richten die o.m.:

- ▶ een lijst zal opstellen van het te bewaren roerend erfgoed dat zich nu nog in de zone bevindt, en desgevallen eveneens elders maar met relevantie voor het gebied
- ▶ ideeën kan ontwikkelen voor de 'interpretatieve planning' van de geschiedenis en het erfgoed van de zone;
- ▶ het historisch en documentair onderzoek naar de geschiedenis van de zone en van de Antwerpse petroleumnijverheid kan stimuleren en in goede banen leiden.

Omwille van de noodzakelijke vertrouwensrelatie met de in de zone nog gevestigde bedrijven, is het belangrijk dat deze van de verschillende stappen op de hoogte gehouden worden, en dat hun stem in heel het proces gehoord wordt. Ook dient vermoedelijk de Petroleumfederatie bij de toekomstige stappen en ontwikkelingen betrokken te worden.

Terzelfdertijd dienen de resultaten van dit en verder onderzoek besproken met de verantwoordelijke overheden op diverse niveaus: stad Antwerpen, provincie, Vlaams Gewest en Vlaamse Gemeenschap.

In overleg met alle betrokkenen kan op deze wijze een ontwikkelingsmodel opgesteld dat maximaal rekening houdt met de belangen van het in deze zone nog aanwezige erfgoed.

Tenslotte dient ook het ruimer publiek geïnformeerd te worden van het belang van het erfgoed dat van de geschiedenis van 'Petroleum Zuid' - en van de hele petroleumsector getuigt.

Dit veronderstelt een publieksgerichte werking, met o.m. volgende bedoelingen :

- om het belang van de geschiedenis van deze nijverheid en van Petroleum Zuid, en van de nog resterende relictten, zo ruim mogelijk ter discussie te stellen
- om via de contacten de her en der verspeide documentalia en materialia in te zamelen, en om de mondelinge getuigenissen van betrokkenen te registreren

Het dient vermeld dat op dit vlak onlangs een project ingediend werd bij de Antwerpse Erfgoedcel. Dit project zou lopen vanaf de Open Monumentendag 2001 (gewijd aan het thema "IJzer") tot en met de Open Monumentendag 2002, met een kristallisatiepunt tijdens de erfgoeddag in de lente van 2002.

