

RED STAR LINE MEMORIAL







RED STAR LINE

Service rapide pour marchandises
par vapeurs postaux et à passagers

ANVERS-NEW-YORK-CANADA

REGISTRE DE COMMERCE D'ANVERS

© STOCKMANS & C^o ANVERS



1. De Red Star Line	5
2. De RSL-Gebouwen aan de Rijnkaai	7
3. Het RSL-Complex in zijn omgeving	19
4. De situatie van het RSL-Complex: een evaluatie	23
5. Het Eilandje en RSL als 'geheugenplaats'	25
6. Uitgangspunten voor een programma	29
7. Bijlagen	33



4225 Wilhelm Hoffmann A.-G., Dresde

Elias Horedisch

31 mars 1905



1. De Red Star Line

De scheepvaartmaatschappij Red Star Line (RSL) is opgericht in 1872. Ze was eerst actief in het petroleumtransport maar ging snel ook passagiers vervoeren. Tussen 1873 en 1934 heeft de RSL vanuit Europa bijna drie miljoen passagiers naar de USA en Canada gebracht. Daarnaast bleef het goedertransport erg belangrijk.

De vestiging van de maatschappij was verdeeld over de haven en de stad. De kantoren en ontvangstruimtes van de passagiers 1e en 2e klasse waren in de stad gevestigd. Er was een spoorverbinding op de kade die de reizigers voor het vertrek naar het schip bracht. De Scheldekaai ter hoogte van het Eilandje en de Rijnkaai was de vertrekplaats voor de zeeschepen voor de verbindingen met Noord- en Zuid-Amerika. Op het Eilandje, aan de Rijnkaai, lagen de loodsen voor de opslag, de logistieke ateliers en de bevoorrading van de RSL. Het gehele huidige noordwestelijke bouwblok van de Montevideowijk werd gebruikt door de RSL, het meest noordelijke deel was een opslagplaats onder de open lucht.

De geschiedenis van de RSL op het Eilandje is dus verbonden met twee plekken: de kade en het loodsencomplex aan de Rijnkaai.

De RSL-loods op de hoek van de Montevideostraat en de Rijnkaai werd begin van de jaren '20 verbouwd en heringericht. Het vormde samen met het nieuwe RSL 3 gebouw de voorziening voor de behandeling en de controle van de passagiers en hun bagage. Het complex wordt op de oorspronkelijke plannen aangeduid als: "Desinfecting and bathing installation". De 3e klasse-passagiers dienden zich te melden aan de vestiging waar de ontsmetting en de inspectie van hun bagage plaats had en waar ze zelf onderworpen werden aan desinfectie en aan een medische en administratieve controle. Deze mensen werden na de controle met handbagage naar de zgn. 'quarantaine'-hotels in de stad gebracht, vanwaar ze (zoals de reizigers 1e en 2e klasse) voor inscheping naar de kade gingen.

Het huidige 'Red Star'- complex is de plaats waar de aanwezigheid van de emigranten in de stad het meest zichtbaar was, maar was niet de plek van waar de reizigers vertrokken.



RSL3



RSL2



RSL1



2. De RSL-Gebouwen aan de Rijnkaai

Het complex van de Red Star Line aan de Rijnkaai bestaat uit drie gebouwen, met een grondoppervlakte van 1777 m² en een vloeroppervlakte van ca. 2.600 m².

Adres: Rijnkaai 14; Montevideostraat.

Kadaster: afd. 7 sectie G perceelnummers: 129B3, 129H3, 129Y2.

RSL 1, op de hoek van de Rijnkaai en de Montevideostraat, is een eenvoudige loods in rode baksteen (ca. 400 m²). Het is het oudste gebouw, bedoeld voor de behandeling van bagage en de minder bemiddelde reizigers. Op de gevelplannen van de bouwaanvraag is het gebouw getekend als een grote hal, 44 m lang aan de Rijnkaai, met een poort als ingang op de hoek van het gebouw.

De oorspronkelijke gevelverdeling en de inrichting zijn aangepast toen rond 1922 RSL 3 is gebouwd, en RSL 1 ingeschakeld werd in de gebruikslogica van het gehele complex. Het geheel functioneerde dan als één gebouw. Het huidige RSL 1 was dan de plaats waar de passagiers met hun bagage aankwamen. De bagage werd chemisch ontsmet en apart opgeslagen, de passagiers gingen ofwel via de straat ofwel via een doorgang van RSL1 naar RSL3. De gebouwen functioneerden op deze wijze vermoedelijk tot 1937.

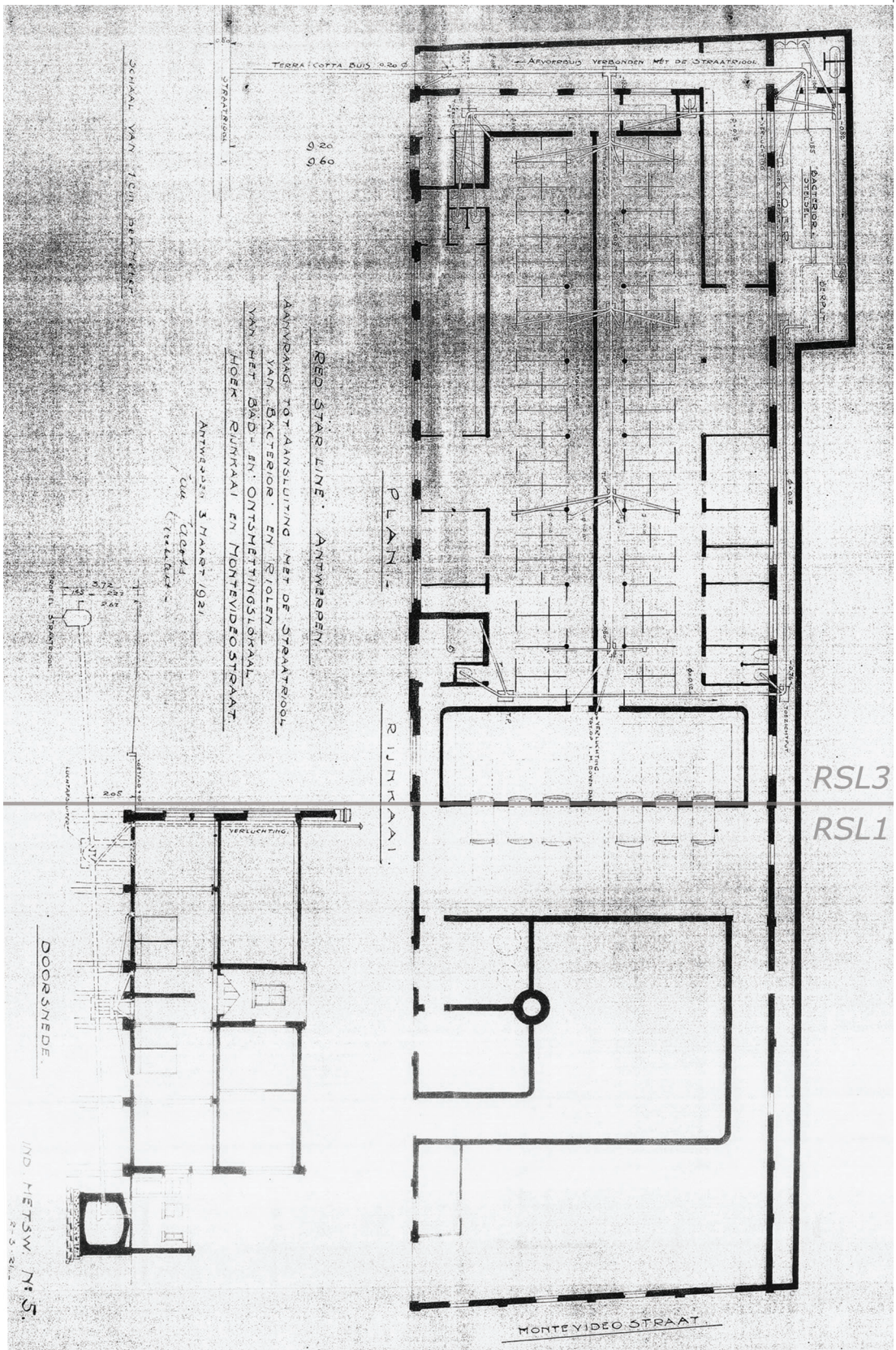
De loods is gedurende de 2e helft van de 20e eeuw gebruikt voor diverse doeleinden. Van de inrichting als "desinfecting installation" is in RSL 1 niets bewaard gebleven dan het karkas, de muren van de technische cabines en de aanzet van de fabrieksschouw van de reinigingsinstallatie.

RSL 2 is gelegen in de Montevideostraat. Het is een grote, hoge en diepe loods van ca. 550 m² met een smalle, verzorgde baksteengevel. Op een kleine portierkamer aan de ingang na is de ruimte onverdeeld en leeg. De loods werd gebruikt voor goederen- en bagageopslag voor de RSL-schepen.

Meer recent werd het gebruikt door de diensten van de douane en ook als kunstenaarsatelier. Op dit moment is de poort aan de Montevideostraat de enige ingang: er is geen doorgang meer naar de andere RSL-gebouwen.

Oorspronkelijk liep er tussen RSL1 en 2 een smalle open gang naar de huidige binnentuin achter RSL 2 en RSL3. Een deel van deze gang is nu bij RSL 1 gevoegd, en de gang loopt tussen RSL 2 en 3 dood op de scheidingsmuur tussen RSL 1 en 3.

RSL 3, gelegen aan de Rijnkaai, is het meest prestigieuze en architecturaal het meest interessante gebouw. Het was geheel bestemd voor de behandeling van de passagiers. Het is gebouwd rond 1922 en meet ca. 800 m². De plannen werden gemaakt door architect J. Jacobs in 1921 en 1922. Ze zijn in het Engels gesteld, wat doet vermoeden dat het gebouw en/of de inrichting in opdracht of in overleg met de Amerikaanse immigratiediensten bepaald is.

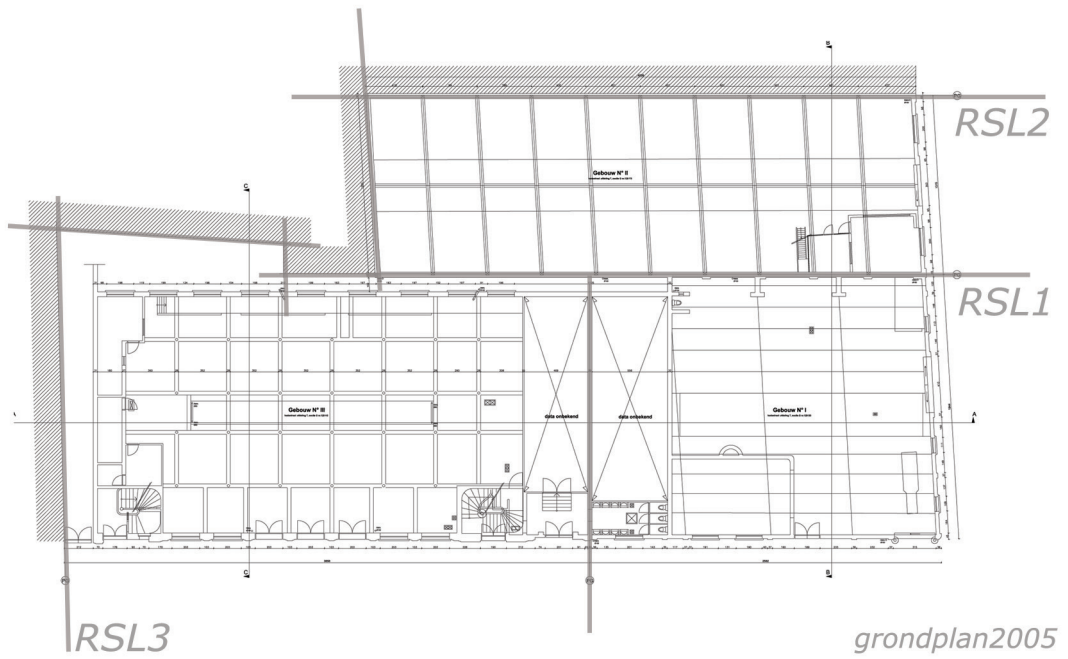


Het gebouw herbergt twee onafhankelijke circuits: (1) een 'hygiënisch' circuit: op de benedenverdieping worden, na de bagage, ook de mensen en hun kleren gereinigd en gedesinfecteerd, (2) een selectie-circuit: op de bovenverdieping worden de kandidaat-migranten medisch gescreend en administratief gecontroleerd om – in het gelukkige geval – de toestemming te krijgen om te migreren.

(1) De benedenverdieping is een grote open ruimte geleed door rijen smalle metalen kolommen, met enkele bijruimtes aan de zijkanten. Ze was ingericht met douches tot een badinrichting waar, volgens twee gescheiden circuits, mannen en vrouwen én hun kleren gewassen en ontsmet werden. Er was ook een kapperskamer, en er waren twee wachtzalen toegankelijk van op de straat, één voor de mannen en één voor de vrouwen. In de ruimte tussen het huidige RSL1 en de douchezaal werd de ontsmette bagage uit de ontsmettingsketels gehaald en via een brug naar de opslagruimte in RSL 1 getransporteerd, om ze voor het vertrek via een rechtstreekse toegang op straat naar het schip te brengen. Links (aan de straatkant, voor de vrouwen) en rechts (voor de mannen) was een doorgang voor de passagiers van RSL1 naar de douche-inrichting.

(2) Twee traphallen gesitueerd aan de straatkant in de hoeken van RSL3, voeren rechtstreeks van de straat naar de verdieping. Deze bovenverdieping bestaat voornamelijk uit drie grote zalen langs een smalle centrale vide die de benedenverdieping rechtstreeks licht geeft. Het parcours voor de migranten voert langs een grote wachtzaal aan de Rijnkaai, voorzien van sanitair voor mannen en vrouwen, via een doorgang door een wandscherm naar een kleinere wachtzaal met vaste dranghekken, waarlangs de kandidaat-migranten aanschuiven door de dokterscontrole. Drie dokters onderzoeken de kandidaat-migranten. Na de medische controle volgt de administratieve controle door de migratie-ambtenaren. Er zijn bouwplannen bewaard waarop aan de noordzijde een trapconstructie aan het gebouw wordt toegevoegd en zo toelaat om van de gang op de eerste verdieping rechtstreeks naar buiten te gaan.

De ruimtelijke logica van het hele RSL 3-gebouw is dat van een parcours met een duidelijke stroomrichting dat door grote groepen mensen snel moest kunnen worden doorlopen. Hierbij werd door middel van lichte invullingen op de 'hoofdbedding' voor het personeel de mogelijkheid geschapen om de reizigers af te zonderen en individueel te controleren.



Vanaf 1937 verloren de RSL-gebouwen hun functie en werd de lichte inrichting (zeker van de benedenverdieping) verwijderd. De schoorsteen van de desinfectie-installatie van RSL1 is afgebroken. Vermoedelijk is op dit moment ook het oorspronkelijke dak van RSL 1 boven de ruimte met de desinfectieketels afgebroken en vervangen door een plat dak met daklichten, en is het corresponderende segment van de voorgevel vervangen. RSL 3 werd van dan af gebruikt als aanstellingslokaal voor de scheepsherstellers en havenarbeiders, en op de benedenverdieping daarvoor ingericht met een tribune. In 1963 werd hiervoor naast RSL 3, aan de noordzijde, voor deze activiteiten een nieuw 'kot' – de 'Shop' – gebouwd, op het terrein dat voorheen door de RSL gebruikt werd voor de opslag van groot materieel onder de open lucht.

Er is in RSL 3 een scheidingsmuur gemetst tussen de oorspronkelijke douchezaal RSL3 en de ruimtes waar de bagage ontsmet werd. De doorgangen tussen het huidige RSL1 en RSL3 zijn dichtgemaakt. De kleine zaal die door de scheidingsmuur gevormd wordt tussen het huidige RSL 1 en de benedenverdieping van RSL 3 is ca. 80 cm. opgehoogd met een betonnen vloer. Er is een doorgang aan de straatkant naar de douchezaal.

Eind van de jaren '60 werd RSL 3 gebruikt door een amateurtheatergezelschap. Van die tijd dateert de bouw van het theaterpodium op de bovenverdieping.

Op dit moment zijn RSL 2 en RSL 3 beschermde monumenten "wegens zijn historische waarde" (Red Star Line, Rijnkaai 14/Montevideostraat, perceelnrs.7e afd., G, 129H3, 129Y2; datum besluit 29/05/01, datum publicatie in Belgisch Staatsblad 17/10/2001). RSL 1 werd door een materiële vergissing niet in dit beschermingsbesluit opgenomen, maar dit zou binnenkort rechtgezet worden. Algemeen kan gesteld worden dat gezien de binnenruimtes open en leeg zijn, en er zeer weinig interieurelementen zijn overgebleven, de bescherming betrekking heeft op de gevels en de bedaking. Deze moet normaal gezien behouden blijven. De invulling van de gebouwen is vrij maar moet in principe 'omkeerbaar' zijn.

Rekening houdend met de bescherming kan de realisatie van de vastgelegde bouwtechnische, bouwfysische en installatietechnische eisen de ontwerpers voor moeilijke keuzes plaatsen. De samenhang van die keuzes dient in alle geval precies gemotiveerd te worden.

Rapport bouwfysische en structurele toestand: in studie.

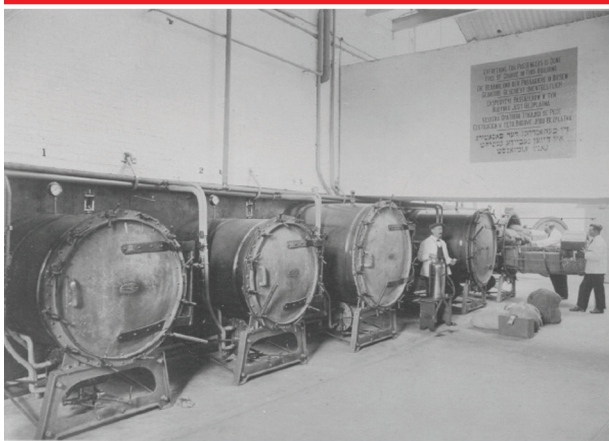
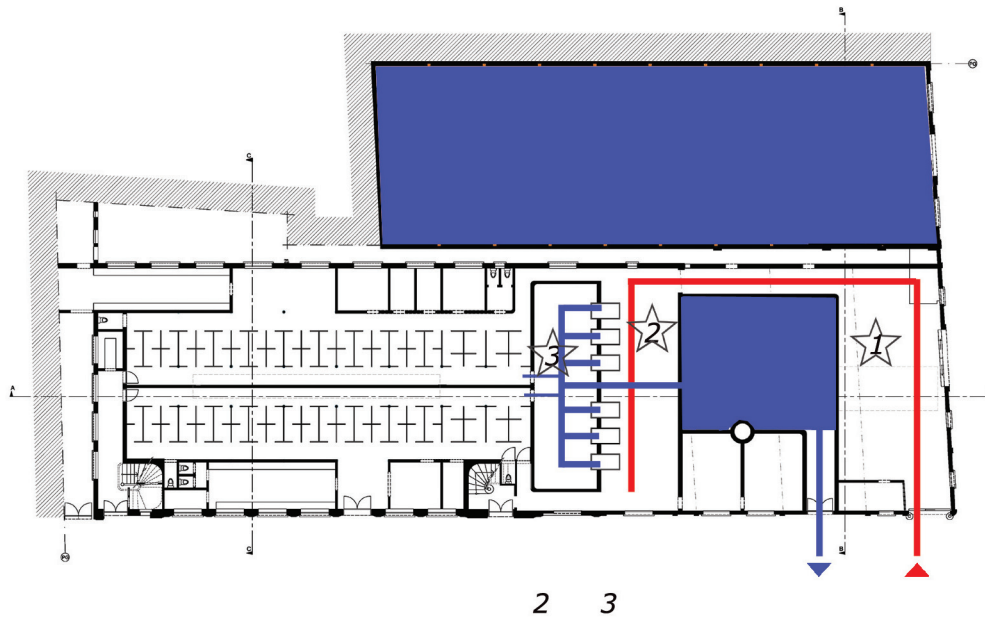
(analyse van de ondergrond; analyse van de toestand van de draagstructuren en de vaste bouwelementen, analyse van de constructieve mogelijkheden; vastleggen van de constructieve mogelijkheden; vastleggen van de bouwfysische en installatietechnische grenzen; analyse van de afwerkingsmaterialen.)



1

bagagecircuit

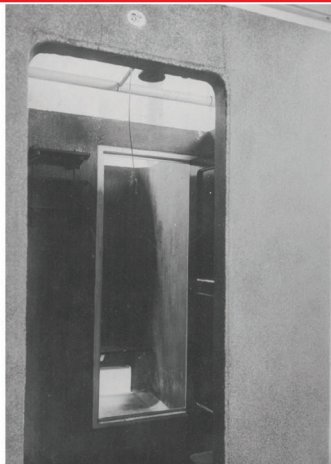
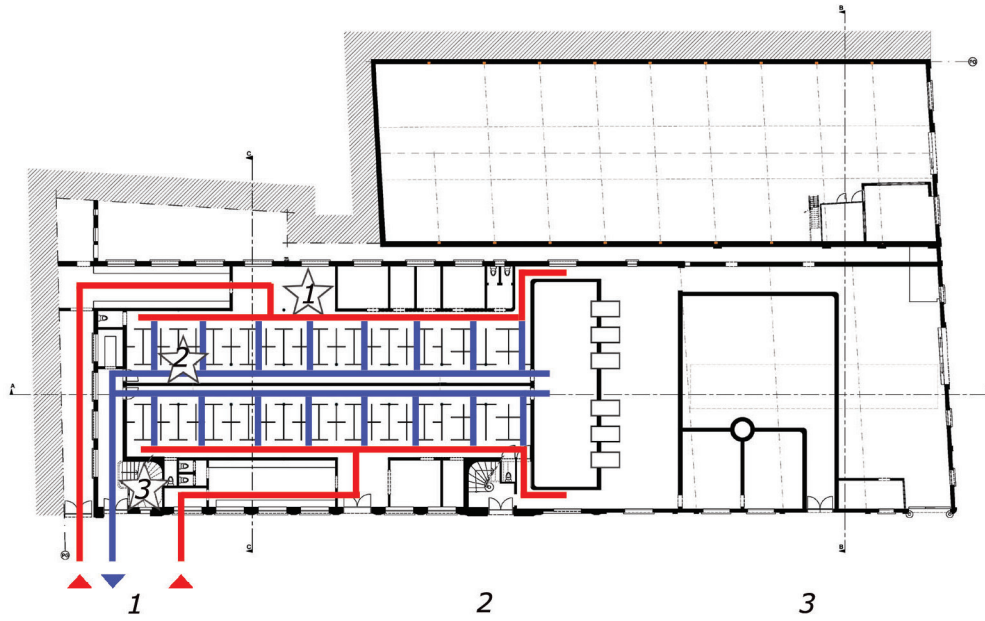






sanitair circuit





medisch- en administratief circuit

1

2

3

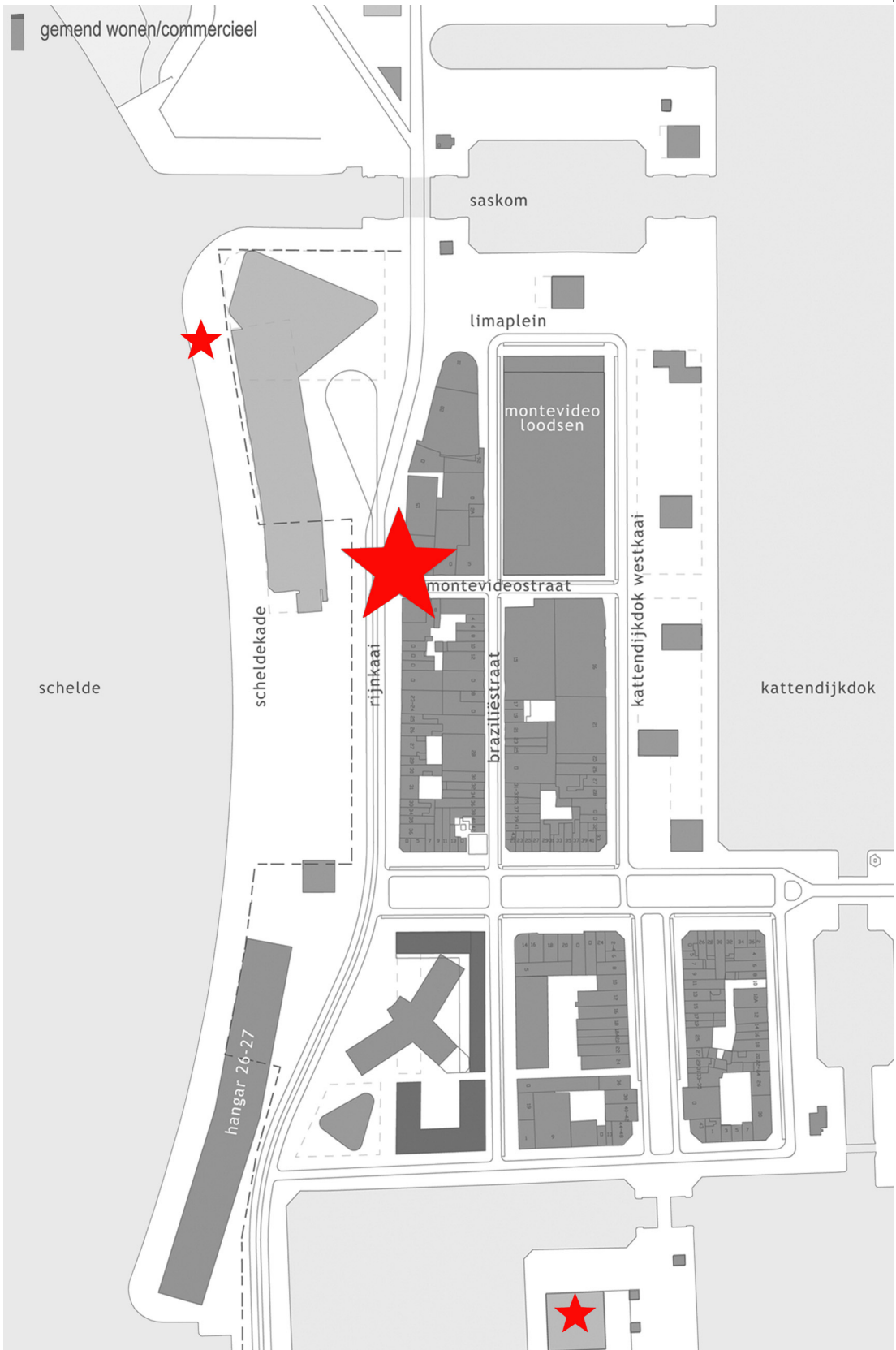




3. Het RSL-Complex in zijn omgeving.

Het Eilandje, ongeveer 350 meter lang en 200 meter breed, behoort tot het hart van de Antwerpse havengebied van de 19e en eerste helft van de 20e eeuw. Door de uitbreiding van de haven naar het noorden, en het wegtrekken van de activiteiten van de Schelde naar de dokken, is het Eilandje geleidelijk verlaten en is het voor een groot deel leeg komen te staan. Vanaf het begin van de jaren '90 zijn er diverse plannen gemaakt om het gebied te herwaarderen. Dit heeft geleid tot nieuwe ontwikkelingen en de plannen die nu in uitvoering zijn. In grote lijnen komen die er op neer dat het gebied een woon- en kantoorfunctie krijgt, met recreatie en watertoerisme gecentreerd rond het Kattendijkdok, en verrijkt met een zgn. 'culturele' of museumas. Deze vertrekt aan het nieuwe stadsarchief (Sint-Felixpakhuis) en het MAS dat zal worden gebouwd op de plaats van het vroegere Hanzehuis, tussen het Bonapartedok en het Willemdok, en loopt verder langs het Kattendijkdok noordwaarts richting "Droogdokkeneiland". De eerste ingrijpende realisatie zal de bouw zijn van vijf woontorens aan de westkade van het Kattendijkdok.

De zogenaamde Montevideowijk, waarin het RSL-complex ligt, is vandaag verdeeld in vier langwerpige gebouwenblokken georiënteerd van Noord naar Zuid. De twee zuidelijke blokken, tussen de Amsterdamstraat en de Montevideostraat, worden bezet door een behoorlijk aantal kleine en grotere panden met diverse functies: horeca, wonen, kantoren, cultuurhuizen – op de plaats van de vroegere matrozenkroegen. De twee noordelijke blokken, waar het RSL-complex gelegen is, zijn gevuld met slechts enkele, grotere gebouwcomplexen: het noordoostelijke bouwblok bestaat uit de historisch belangrijke Montevideomagazijnen gebouwd in 1899. Het noordwestelijke bouwblok telt 3 delen: de 'shop' of het vroegere aanstellingslokaal voor scheepsherstellers, op een terrein dat in 19e eeuw vermoedelijk ook nog gebruikt werd als petroleumopslagplaats. Naast het RSLcomplex ligt een neutraal kantoor- en magazijncomplex dat dateert uit de jaren '60.

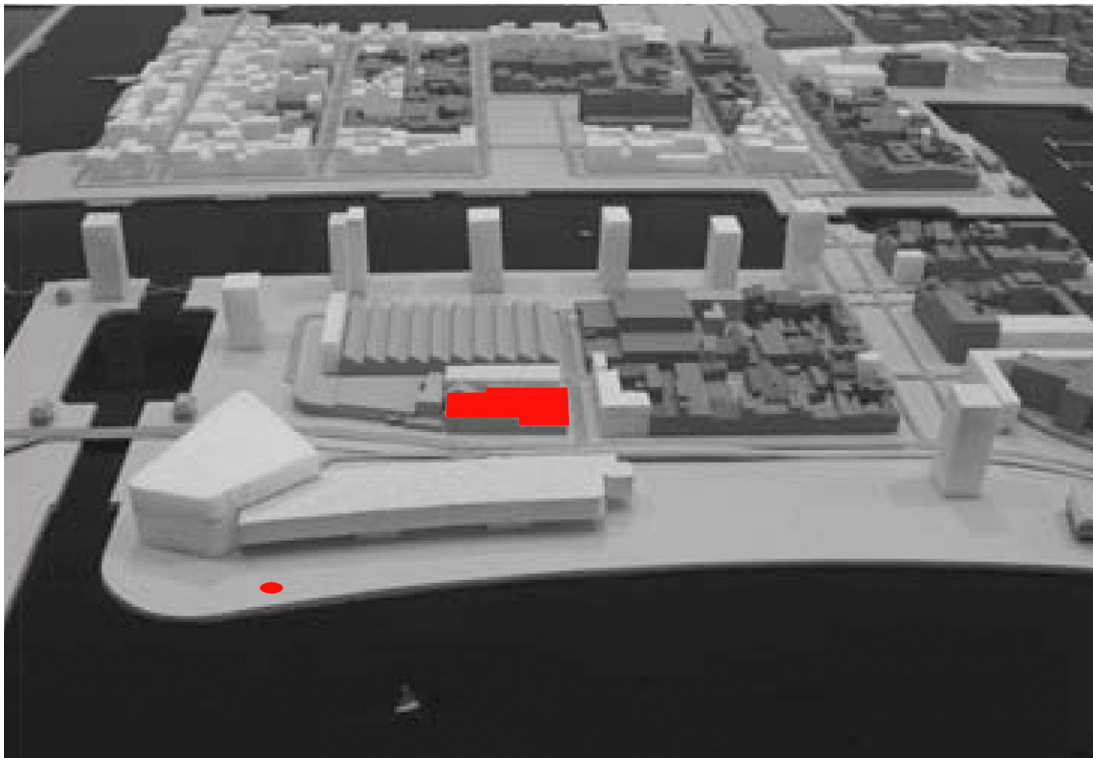


Op dit moment staat de noordelijke helft van het Montevideoeiland nagenoeg leeg, en zijn de toekomstige functies nog niet duidelijk. Het Montevideo-complex en de 'shop' zijn beide in handen van projectontwikkelaars.

De monumentale loodsen in beton van de Waagnatie die na WOII de metalen open loodsen aan de Scheldekade hebben vervangen, zijn in concessie gegeven aan een bedrijf dat er sporadisch evenementen organiseert. Het masterplan voorziet dat deze loodsen zouden verdwijnen om plaats te maken voor een complex met woningen en kantoren. Ter hoogte van de Montevideostraat wordt hierbij een doorzicht op de Schelde vereist.

Het hoekperceel aan de Rijnkaai en de Montevideostraat tegenover het RSL1 is momenteel onbebouwd, en in de handen van een projectontwikkelaar. De bestemming is onduidelijk, maar wordt allicht woon- en kantoorfunctie. Er kan er gebouwd worden tot een hoogte van 22 meter.

Het huidige licht trechtervormige open gebied tussen de Rijnkaai en de loodsen aan de Scheldekaai was oorspronkelijk een spoorwegemplacement: de treinsporen liepen van de Amsterdamstraat en zo langsheen de Scheldeloodsen naar het Noorden. Eind van de jaren '70 werd hier een viaduct aangelegd naar het Droogdokkeneiland die nu verdwenen is.



RED STAR LINE MEMORIAL



4. De situatie van het RSL-Complex: een evaluatie.

Het RSL-complex ligt geometrisch bijna in het midden van het Eilandje: binnen de nieuwe ontwikkelingen ligt het centraal en zeer gunstig gesitueerd.

De geplande 'culturas' loopt van het MAS rechtdoor naar de noordpunt van het Eilandje, en laat het RSL-complex 'links' liggen, maar de geringe afstand en het zeer leesbare stratenplan zorgen ervoor dat dit nadeel verwaarloosbaar is.

In zijn omgeving – zowel tegenover de belendende bouwblokken als gemeten met de schaal van de open ruimte tegenover de Rijnkaai – is het RSL-complex van een bescheiden monumentaliteit. Het complex vormt niet één volume en domineert zijn omgeving niet: het is een gebouw dat zich niet opdringt maar eerder ontdekt moet worden.

RSL 1 is het laagste gebouw van het ganse Eilandje en in zijn omgeving een haast armoedig gebouw.

RSL 2 is een diepe, hoge en monumentale hal met vele mogelijkheden, maar enkel de smalle straatgevel heeft enige allure. Het volume is ingebouwd en wordt verborgen door de beide andere RSL-gebouwen.

RSL 3 heeft een sobere maar verzorgde, gearticuleerde baksteengevel, die in details de verwantschap verraadt met de gebouwen van architect J. Jacobs uit dezelfde periode. Maar in zijn omgeving blijft de aanwezigheid van het gebouw bescheiden.

Het complex heeft een lange gevel aan de Rijnkaai, maar het nabuurschap van de dominerende 'Shop' en het feit dat de façade van het complex verdeeld is over twee gebouwen, nog aan elkaar gezet met een 'tussenstuk', maakt dat het complex als geheel geen homogene en massieve indruk nalaat en niet kan domineren als een groot architecturaal gebaar. Bovendien zal het huidige perspectief, waarbij de 3 gebouwen komende van de stad in één 'panoramische' blik gevat kunnen worden, ingeperkt worden wanneer het hoekperceel tegenover RSL 1, dat nu braak ligt, ook bebouwd wordt.



5. Het Eilandje en RSL als 'geheugenplaats'

Het RSL-complex is een beschermd monument. De waarde ligt echter voornamelijk in het historisch belang van de gebouwen groep. De bouwhistorische waarde van de RSL-gebouwen is reëel, en interessant voor specialisten, maar niet zodanig dat ze op zichzelf een attractiepool kan vormen.

Het Eilandje telt niet één maar meerdere verschillende 'geheugenplaatsen'.

Er is vooreerst 'de plek van afscheid': de Scheldekade met de reuzenschepen, het aan boord gaan en afscheid nemen, het vertrekken, de plaats waar de familie achterblijft, de plek die vanaf de boot gezien traag wegschuift... Hier werkt de 'lege kade' op de herinnering, het bezoek aan de plek waar de familie vertrokken is.

Behalve de lege kade (en mogelijk de historische kranen die nu op de kade zijn samengebracht) is er echter slechts één sprekende materiële getuigenis overgebleven: de twee 'keerpalen' aan het noordelijke punt bij de Scheldebocht, die door de sleepboten gebruikt werden om met kabels de grote schepen te draaien naar de zee toe. Dit punt is dus het laatste 'contact' van de landverhuizers met Europa: de bocht markeert het 'verdwijnen' van Antwerpen. Omgekeerd bepaalt deze plek voor wie van zee komt het verschijnen van de 'skyline' van Antwerpen.

Het RSL-complex is het materieel overblijfsel van een zeer specifieke deelperiode van de RSL-geschiedenis. Het is verbonden met de lotgevallen van een zeer specifieke passagiersgroep.

De gebouwen van Red Star Line die een belevingsplek vormen zijn verbonden met de relatief 'late' periode van de RSL-geschiedenis vanaf de jaren '20. Op dat moment worden de immigratieregels in de USA strenger, en hierop wordt in de vertrekhavens geanticipeerd door een deel van de controle te verleggen naar de vertrekhaven. Dit heeft echter enkel betrekking op de 3e-klasse passagiers die alle migranten waren. De 1e en 2e klassepassagiers (reizigers en emigranten) hebben het "desinfecting & bathing"-parcours nooit gevolgd.

Het verhaal van de gebouwen vertelt op zichzelf genomen dus geen algemeen verhaal over de RSL. Het gaat over een onderdeel ervan dat tevens een deel is van de sociale geschiedenis van Europa, en van de geschiedenis van de armoede en de migratie.

De populatie van 3e-klasse passagiers die in de loop van de decennia vertrokken is was ook zeer heterogeen qua cultuur en afkomst. Het gaat niet om een groep met één geschiedenis of een gedeeld lot. Wat de zeer verschillende groepen mensen die door het RSL-complex gegaan zijn wél gemeen hebben is een verhaal van armoede of verdrijving in Europa, en de gedeelde verwachting van een nieuw 'begin' in het Land van de Vrijheid.



Het Eilandje herbergt naast de Scheldekade en het RSL-complex nog twee met elkaar verbonden geheugenplaatsen: het stadsarchief en het MAS waar de documenten en materiële overblijfselen van de RSL-geschiedenis bewaard worden: het Stadsarchief in het Sint-Felixpakhuis en het MAS dat de stadsgeschiedenis zal vertellen. Deze beide instellingen liggen aan het Bonapartedok en Willemdok, en dus op wandelafstand van het RSL-complex en de Scheldekade.

De (historische)betekenis van het Eilandje en de interesse die aangesproken kan worden is dubbel:

De kademuur en het RSL-complex zijn een historisch toneel: de plek waar het verleden zich heeft afgespeeld. Immers: de gebeurtenissen verdwijnen, het verleden is weg, maar de plek blijft, en ze is dezelfde gebleven. Wat hier telt is de ervaring van de terugkeer naar een plek. Het bezoek aan deze plaatsen grijpt aan, relatief onafhankelijk van de aard of de hoeveelheid 'informatie' die men krijgt. De informatie nodig om de ervaring op te wekken beperkt zich tot de herkenning en de bevestiging dat "dit de plek is waar...": noodzakelijk is de informatie die uitnodigt om "in de diepte van de tijd te kijken..".

Naast de interesse voor de ervaring van het 'contact' met de 'plekken van het verleden', is er de cognitieve interesse: het verlangen om te weten en te begrijpen. De functie van het stadsarchief en het MAS is om de documenten te bewaren, het verleden overzichtelijk en begrijpelijk voor te stellen, en om de collecties open te stellen voor de studie van het verleden. Zowel het Stadsarchief als de museumcollecties verzameld in het stadsmuseum bewaren veel materiaal dat betrekking heeft op de RSL en de geschiedenis van de migratie. Het thema van de (e)migratie zal – gezien de geschiedenis van Antwerpen – vanzelf een belangrijk thema moeten zijn binnen het programma van het MAS, het verhaal van de RSL is daarvan een belangrijk onderdeel.





6. Uitgangspunten voor een architectuurprogramma:

1. Het markeren en met elkaar verbinden van de geheugenplaatsen.

Het Eilandje dient als een geheel behandeld te worden: de verschillende geheugenplaatsen (de Scheldekade, het RSL-complex, het MAS/Stadsarchief) dienen elk apart gemarkeerd te worden. Dit zo dat hun specificiteit gerespecteerd wordt, terwijl ze ook naar elkaar verwijzen en een geheel vormen.

De beide geheugenfuncties van 'ervaring/contact' en 'begrip/representatie' dienen gepast verdeeld te worden over de verschillende geheugenplaatsen en gepast gedoseerd worden voor elke geheugenplaats.

2. Het ontsluiten van de kademuur en van het RSL-complex met een basispakket 'bezoekersinfrastructuur' of een 'bezoekerscentrum'.

De basisbetekenis van de kademuur en het RSL-complex (RSL1 en RSL3) is zeker het contact en het bezoek, en slechts in tweede instantie 'begrip/informatie'.

De kade is een publieke ruimte en vrij toegankelijk, en moet wel gemarkeerd maar niet 'ontsloten' worden.

Het 'ontsluiten' van het RSL-complex houdt in dat het 'parcours' dat de 3e klasse-passagiers daar gegaan zijn, vrijgemaakt wordt, herkenbaar is, en door de bezoekers 'gevolgd' kan worden.

Hiervoor is een minimumpakket bezoekersinfrastructuur noodzakelijk, bekwaam om groepen op te vangen tot 80 personen:

- balie voor informatie en tickets;
- lockers & garderobe;
- shop;
- auditorium voor ontvangst van groepen met mogelijkheid voor audiovisuele presentaties tot 80 personen;
- cafétaria.

Deze infrastructuur bedient zowel het bezoek aan de kade als aan het RSL complex. Ze kan ook zelfstandig functioneren als bezoekerscentrum voor toeristische bezoeken aan het Eilandje.

De cafétaria en het auditorium kunnen apart functioneren.

Het RSL-complex dient een zichtbaar en herkenbaar 'centrum' te vormen in het gebied.



3. Het uitrusten van de gebouwen van het RSL-complex voor 'lichte' invulling met publieke functies

De gebouwen van de RSL zijn gebouwd als loods- en dienstgebouwen. Ze werden voor hun (eerste) functie ingericht met een invularchitectuur van zeer lichte structuren en materialen. Dit verklaart dat RSL 1 en 3 in de loop van de jaren heringericht en gebruikt konden worden zonder te raken aan de basisstructuur, die nagenoeg intact gebleven is, terwijl tegelijk alle details en de oorspronkelijke inrichting geheel verdwenen zijn.

De opdracht vraagt om de drie RSL-gebouwen te ontsluiten voor bezoekers en zo in te richten dat bezoekers het parcours in RSL 1 en 3 kunnen herkennen en volgen, maar de ruimtes (RSL 1, 2 en 3) hierbij zo in te richten dat ze, mits toevoeging van eenvoudige en lichte invulling, tegelijkertijd ook gebruikt kunnen worden voor tentoonstellingsfuncties en/of voor publieke activiteiten met beperkte logistieke eisen. Het ligt hierbij in de verwachtingen dat RSL1 & 3 eerder als tentoonstellingsruimtes of voor publieke functies gebruikt zullen worden. Voor RSL 2 is de memoriaalfunctie minder belangrijk.

De 'geheugenwaarde' van RSL 2 is beperkt. De ruimte speelt immers geen rol in het 'parcours' dat afgelegd werd door de emigranten.

Het RSL-complex is ook het laatste perceel van de Montevideowijk in stadseigendom, en kan in de komende jaren mogelijk belangrijk worden in het licht van nieuwe noden. Het is daarom aangewezen om de RSL 2 in te richten met een basisinrichting die, mits kleine toevoegingen, geschikt is voor de functie van publieke of commerciële dienstverlening.

Als mogelijke invulling kan men zich richten naar de eisen voor de vestigingsplaats van een firma uit de sector van de 'creative industries' of van een culturele organisatie met ca. 25 medewerkers, met kantoren, atelier- en vergader-ruimtes, dienst- en opslagruimtes, een ontvangstruimte, en een kantine.

RSL 2 dient daarbij ook ontsloten te worden door de bezoekersinfrastructuur van het RSL-complex.



7. Bijlagen





**MINISTERIEEL BESLUIT HOUDENDE
BESCHERMING ALS MONUMENT, STADS- OF DORPSGEZICHT
DE VLAAMSE MINISTER VAN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN,
HUISVESTING EN AMBTENARENZAKEN ,**

Gelet op het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten, gewijzigd bij decreten van 22 februari 1995 en 8 december 1998;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij bijzondere wet van 8 augustus 1988, inzonderheid artikel 6, § 1, I, 7 ;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 1999 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse regering, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 15 oktober 1999, 14 april 2000, 26 mei 2000, 10 mei 2001, 11 mei 2001 en 18 mei 2001;

Gelet op het ministerieel besluit van 25 april 2000 houdende ontwerp van lijst van voor bescherming vatbare monumenten, stads- en dorpsgezichten;

Gelet op het advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van 11 januari 2001,

BESLUIT :

Artikel 1. Wordt beschermd, overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976, gewijzigd bij decreten van 22 februari 1995 en 8 december 1998:

Wegens zijn historische en industrieel-archeologische waarde:
- als monument:

Kaaimuren van het Kattendijkdok, gelegen te Antwerpen, Kattendijkdok-Oostkaai, Kattendijkdok-Westkaai, Kattendijkdok-Zuidkaai, Kattendijkdok-Noordkaai :
bekend ten kadaster:
Antwerpen, 7e afdeling, sectie G, zonder perceelnummer.

Wegens zijn historische en industrieel-archeologische waarde:
- als monument:

Sluizencomplex tussen Kattendijkdok en Schelde met inbegrip van de nog aanwezige kaapstanders, gelegen te Antwerpen, Kattendijkdok-Westkaai :
bekend ten kadaster:
Antwerpen, 7e afdeling, sectie G, zonder perceelnummer.

Wegens zijn historische waarde:

- als monument:

2 Sluiswachtershuisjes aan noord- en zuidzijde van de Kattendijksluis, gelegen te Antwerpen, Kattendijkdok-Westkaai :

bekend ten kadaster:

Antwerpen, 7e afdeling, sectie G, perceelnummer 119/3.

Wegens zijn historische en industrieel-archeologische waarde:

- als monument:

Stadsdroogdokken 1 - 6 en 8 - 10, gelegen te Antwerpen, Kattendijkdok-Westkaai :

bekend ten kadaster:

Antwerpen, 7e afdeling, sectie G, zonder perceelnummer.

Wegens zijn historische en industrieel-archeologische waarde:

- als monument:

Pomphuis bij droogdokken 1 tot 6, gelegen te Antwerpen, Kattendijkdok-Westkaai :

bekend ten kadaster:

Antwerpen, 7e afdeling, sectie G, perceelnummer 137X.

Wegens zijn historische en industrieel-archeologische waarde:

- als monument:

Mexicobruuggen tussen Kattendijkdok en Houtdok, gelegen te Antwerpen, Kattendijkdok-Noordkaai :

bekend ten kadaster:

Antwerpen, 7e afdeling, sectie G, zonder perceelnummer.

Wegens zijn historische en industrieel-archeologische waarde:

- als monument:

Magazijnen Montevideo, gelegen te Antwerpen, Montevideostraat :

bekend ten kadaster:

Antwerpen, 7e afdeling, sectie G, perceelnummer 129L, 129M, 129V2.

Wegens zijn historische waarde:

- als monument:

Sluismeesterswoning bij de Royerssluis, gelegen te Antwerpen, Oosterweelsteenweg :

bekend ten kadaster:

Antwerpen, 7e afdeling, sectie G, perceelnummer 1352/3.

Wegens zijn historische waarde:

- als monument:

Aanwervingsbureau voor havenwerklieden Rijnkaai - Braziliëstraat, gelegen te

Antwerpen, Rijnkaai :

bekend ten kadaster:

Antwerpen, 7e afdeling, sectie G, perceelnummer 129K3.

Wegens zijn historische waarde:

- als monument:

Gebouwen van de Red Star Line, Rijnkaai 14/Montevideostraat, gelegen te

Antwerpen :

bekend ten kadaster:

Antwerpen, 7e afdeling, sectie G, perceelnummers, 129H3, 129Y2.



Art. 2.

1. Kaaimuren van het Kattendijkdok

De **historische** waarde wordt als volgt omschreven:

Het Kattendijkdok is het eerste dok dat ten noorden van Antwerpen werd aangelegd, oorspronkelijk volledig buiten de 'Spaanse' vesten. Na de afbraak van de vesten werd het verbonden met het reeds bestaande Willemdok. Op die manier werd de aanzet gegeven naar de verdere historische ontwikkeling van de Antwerpse haven in noordelijke richting. Aangelegd in 1858-59 en uitgebreid in 1869 en 1877-81.

De **industriel-archeologische** waarde wordt als volgt omschreven:

Het Kattendijkdok met zijn omgevende bestanddelen is een representatief geheel dat een duidelijk beeld geeft van een haveninstallatie die geëvolueerd is van het midden van de 19de eeuw tot het begin van de 20ste eeuw.

2. Kattendijksluis

De **historische** waarde wordt als volgt omschreven:

Sluizencomplex aangelegd in 1858-59 als verbinding met de Schelde van het eerste Kattendijkdok.

De **industriel-archeologische** waarde wordt als volgt omschreven:

Oorspronkelijk getijdsluis in 1909 omgebouwd tot halftijds sluis, vijf paar puntdeuren tot 1974 bewogen met kettingen aangedreven door hydraulische niet-kantelbare kaapstanders van het type W. Armstrong die in 1878 werden genstalleerd.

3. Sluiswachtershuisjes van de Kattendijksluis

De **historische** waarde wordt als volgt omschreven:

Bedieningsgebouwtjes van de Kattendijksluis, opgericht in 1909 bij de aanpassing van de Kattendijksluis tot halftijds sluis.

4. Stadsdroogdokken 1-6 en 8-10

De **historische** waarde wordt als volgt omschreven:

De droogdokken 1 tot 3 behoren bij de eerste aanleg van het Kattendijkdok in 1859. Ze werden gegraven tussen 1861 en 1865.

De droogdokken 4 tot 6 behoren bij de noordelijke uitbreiding van het Kattendijkdok, gegraven in 1881.

De droogdokken 8 tot 10 werden gegraven in 1930-31 om grotere schepen te kunnen behandelen binnen dit gebied.

De **industriel-archeologische** waarde wordt omschreven als volgt:

Deze droogdokken maken integrerend deel uit van het geheel van het Kattendijkdok. Naast laden en lossen was het onderhoud van de schepen een even belangrijke factor in de havenactiviteit. De aanleg, uitbreiding en situering van deze dokken houdt gelijke tred met de uitbreiding van het Kattendijkdok en met de evolutie van de scheepvaart in het algemeen.

5. Pomphuis bij droogdokken 1 tot 6

De **historische** waarde wordt als volgt omschreven:

Pomphuis gebouwd in 1895 als vervanging van een ouder pomphuis dat enkel droogdokken 1 tot 3 bediende. Na de aanleg van de droogdokken 4 tot 6 was een groter pomphuis nodig. Opmerkelijk gebouw door de aandacht die besteed werd aan de versieringen in metselwerk.

De **industrieel-archeologische** waarde wordt omschreven als volgt:

Behuizing van de installaties die nodig waren om de droogdokken aan deze zijde van het Kattendijkdok te bedienen. Prominent aanwezig gebouw omwille van het voor de bouwtijd (1895) eerder ongewone gebruik van industriële materialen (skeletbouw met ijzeren I-profielen) waardoor het industriële karakter van het gebouw en de site extra nadruk krijgt.

6. Mexicobridgen

De **historische** waarde wordt als volgt omschreven:

Bridgen gebouwd tussen 1936 en 1941 als verbinding tussen het Kattendijk- en het Houtdok. Ze moesten een oudere hydraulische draaibrug, gebouwd in 1873 vervangen om tegemoet te komen aan de hogere eisen van het verkeer.

De **industrieel-archeologische** waarde wordt als volgt omschreven:

Eenmalige toepassing in de Antwerpse haven van elektrisch aangedreven rolbasculebruggen van het type Scherzer.

7. Sluismeesterswoning van de Royerssluis

De **historische** waarde wordt als volgt omschreven:

Woning in neo-Vlaamse renaissancestijl gebouwd in 1908, na de aanleg in 1904-1907 van de Royerssluis die de aanzet is van de moderne haven.

8. Pakhuis Montevideo

De **historische** waarde wordt omschreven als volgt:

Pakhuis gebouwd in 1895 bij de zuidelijke uitbreiding van het Kattendijkdok.

De **industrieel-archeologische** waarde wordt als volgt omschreven:

Reeks van 22 bakstenen loodsen onder raekerdak met Polonceau-spanten. Restant van de 19de eeuwse havenactiviteit rond het Kattendijkdok.

9. Rijnkaai : aanwervingsbureau voor havenarbeiders

De **historische** waarde wordt omschreven als volgt:

Gebouw opgericht in 1960-1963 als aanwervingsbureau voor havenarbeiders, in vervanging van een ouder gebouw uit 1937-1938. Bij de inplanting van dit gebouw werd gestreefd naar een locatie bij de aanzet van het havengebied. Het gebouw werd ontworpen door de diensten van de stad Antwerpen in een architectuur met voor die tijd markante vormgeving en materiaalgebruik.



10. Rijnkaai 14/Montevideostraat: gebouwen van de Red Star Line

De **historische** waarde wordt omschreven als volgt:

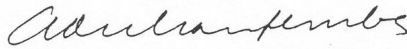
Havengebonden dienstgebouwen van de rederij Red Star Line die vooral actief was in de periode 1872-1935 en die gespecialiseerd was in het wereldwijd vervoer van passagiers en goederen. Gebouwen uit het laatste kwart van de 19de eeuw die fungeerden als stapelruimte, burelen en gezondheidscentrum voor inkomende passagiers.

Art. 3. Met het oog op de bescherming zijn van toepassing:

- A. De beschikkingen van het besluit van de Vlaamse regering van 17 november 1993 tot bepaling van de algemene voorschriften inzake instandhouding en onderhoud van monumenten en stads- en dorpsgezichten (Belgisch Staatsblad 10 maart 1994).

Brussel, 29 -05- 2001

Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden,
Huisvesting en Ambtenarenzaken,



Paul VAN GREMBERGEN

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
Afdeling ROHM Antwerpen
Monumenten & Landschappen
VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT
de gemachtigde
L. MEESTERS, medewerker



ATTEST VAN SCHRAPPING

De volgende bedrijfsruimte werd opgenomen in de inventaris :
Aaneengesloten percelen in rode baksteen (Perceel G129H3 = 2 bouwlagen).
Rijnkaai 14 2000 ANTWERPEN

Deze opname gebeurde omwille van de volgende kenmerken :
Leegstand : totale vloeroppervlakte in m² : 2033
met een werkelijk benuttingspercentage van 0 %
Verwaarlozing : buitenmuren - algemeen - 90 %
Losgekomen bezetting, barsten en scheuren, afbrokkelende stenen
Verwaarlozing : voegwerk - algemeen - 70 %
Uitgespoeld
Verwaarlozing : dakbedekking - algemeen - 70 %
Lekken
Verwaarlozing : buitenschrijnwerk - algemeen - 100 %
Dichtgetimmerde ramen en deuren, glasbreuk, afgebladderde verf, rot hout
Verwaarlozing : kroonlijst - algemeen - 60 %
Rot hout, afgebladderde verf
Verwaarlozing : dakgoten - algemeen - 80 %
Doorgeroest
Verwaarlozing : veiligheid - beperkt - 40 %
Gaten in houten vloeren
Verwaarlozing : vochtindringing - algemeen - 80 %
Hemelwater langs raam-, dak- en deuropeningen
Verwaarlozing : algemeen - 90 %
Duiven en publiek toegankelijk
Leegstand en verwaarlozing

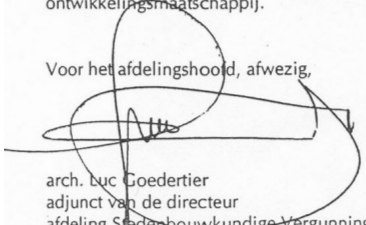
Op datum van 20/10/2000 heeft Greet BERNAERS, directeur Infrastructuur namens GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN, Havenhuis Entrepotkaai 1, 2000 ANTWERPEN een aanvraag ingediend om uit de inventaris te worden geschrapt.

Uit een onderzoek uitgevoerd door de administratie is gebleken dat het een bedrijfsruimte betreft die in het kader van het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten, gewijzigd bij decreet van 22 februari 1995, bij ministerieel besluit opgenomen is in een ontwerp van lijst tot bescherming in het kader van dit decreet, zoals blijkt uit het ministerieel besluit van 25 april 2000. Deze bedrijfsruimten vallen niet onder de toepassing van het decreet.

In uitvoering van het decreet van 19 april 1995 houdende maatregelen ter bestrijding en voorkoming van leegstand en verwaarlozing van bedrijfsruimten, meermaals gewijzigd, wordt op datum van 20/10/2000 de bedrijfsruimte geschrapt uit de inventaris van leegstaande en/of verwaarloosde bedrijfsruimten.

Een afschrift van dit attest wordt terzelfder tijd toegestuurd naar de betrokken gemeente en de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij.

Voor het afdelingshoofd, afwezig,


arch. Luc Goedertier
adjunct van de directeur
afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen



MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten & Landschappen
Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen



ATTEST VAN SCHRAPPING

De volgende bedrijfsruimte werd opgenomen in de inventaris :
Rood baksteen gebouw. Twee ramen met traliewerk en grijze, houten inrijpoort, waarboven venster in cirkelvorm.
Montevideostraat 2000 ANTWERPEN

Deze opname gebeurde omwille van de volgende kenmerken :

Leegstand : totale vloeroppervlakte in m² : 555
met een werkelijk benuttingspercentage van 0 %
Verwaarlozing : buitenmuren - beperkt - 20 %
Vertikale barst boven inrijpoort
Verwaarlozing : buitenschrijnwerk - algemeen - 80 %
Rot hout, verweerd, glasbreuk
Verwaarlozing : kroonlijst - algemeen - 70 %
Aangetast, afgebladderde verf
Verwaarlozing : vochtindringing - algemeen - 70 %
Hemelwater langs raam- en dakopeningen
Verwaarlozing : algemeen - 70 %
Duiven
Leegstand en verwaarlozing

Op datum van 20/10/2000 heeft Greet BERNAERS, directeur Infrastructuur namens GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN, Havenhuis - Entrepotkaai 1, 2000 ANTWERPEN een aanvraag ingediend om uit de inventaris te worden geschrapt.

Uit een onderzoek uitgevoerd door de administratie is gebleken dat het een bedrijfsruimte betreft die in het kader van het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten, gewijzigd bij decreet van 22 februari 1995, bij ministerieel besluit opgenomen is in een ontwerp van lijst tot bescherming in het kader van dit decreet, zoals blijkt uit het ministerieel besluit van 25 april 2000. Deze bedrijfsruimten vallen niet onder de toepassing van het decreet.

In uitvoering van het decreet van 19 april 1995 houdende maatregelen ter bestrijding en voorkoming van leegstand en verwaarlozing van bedrijfsruimten, meermaals gewijzigd, wordt op datum van 20/10/2000 de bedrijfsruimte geschrapt uit de Inventaris van leegstaande en/of verwaarloosde bedrijfsruimten.

Een afschrift van dit attest wordt terzelfder tijd toegestuurd naar de betrokken gemeente en de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij.

Voor het afdelingshoofd, afwezig,

arch. Luc Goedertier
adjunct van de directeur
afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen



Onderzoeksteam Vakgroep Architectuur & Stedenbouw UGent:
Guy Châtel, Kris Coremans, Wouter Davidts, Maarten Delbeke, Maarten Van
Den Driessche, Bart Verschaffel.
Bouwfysisch advies: Jan Moens, Charlotte Nys
Tekst: Bart Verschaffel
Samenstelling & vormgeving: Kris Coremans, Guy Châtel

contact: B. Verschaffel, Jozef Plateaustraart 22, B-9000 Gent
(bart.verschaffel@ugent.be)

Met dank aan: Annick Bogaert, René Daniëls, Carl De Pauw, Danielle Van
de Vloet, Lucie Vangerven, Bruno Verbergt, Robert Vervoort; Stadsarchief
Antwerpen.

copyright foto's p.10,12,13,14,15,16,17,24,44: verzameling Robert Vervoort
copyright foto's p.18 + plan p.8: Stadsarchief Antwerpen
copyright foto's p.4: verzameling Frans Lauwers
copyright affiche p.2: collectie Vleeshuis (MAS)
copyright overige foto's: Universiteit Gent



Dit programmavoorstel voor een *Red Star Memorial* is ontwikkeld door de Vakgroep Architectuur & Stedenbouw van de Universiteit Gent in opdracht van de Stad Antwerpen (collegebesluit: CB 24/12/2005 jaarnr. 14358, Cultuur en Sport), maart 2005.

V.U.: B. Verschaffel, Jozef Plateastraat 22, B-9000 Gent

