



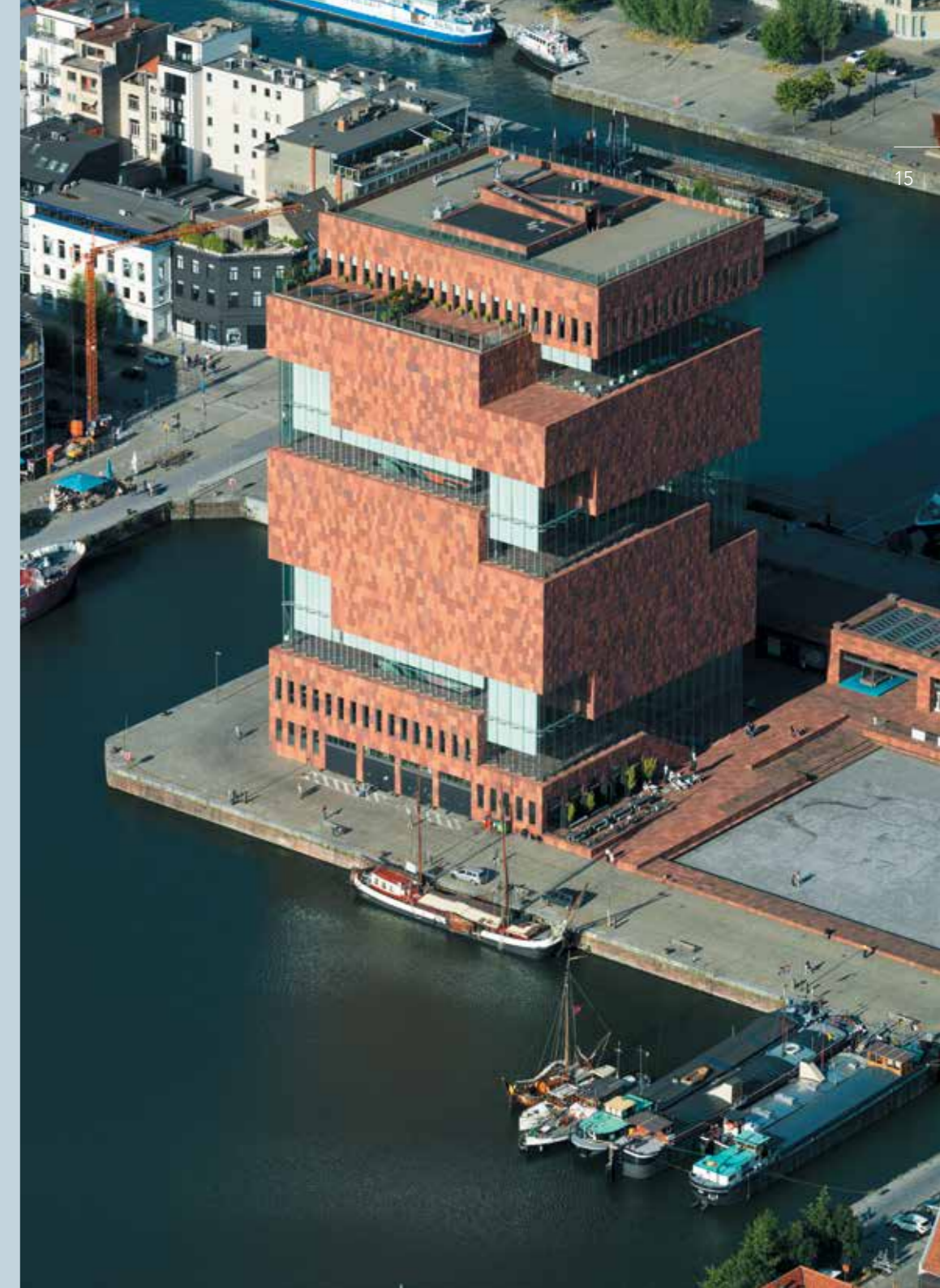
Parels schitteren op het Eilandje

Het Museum aan de Stroom (MAS) en het Havenhuis zijn twee schitterende parels op het Eilandje. Het MAS heeft zich in korte tijd opgewerkt tot ware publiekstrekker. De zesde verdieping is gewijd aan de haven, evenals het speciale Havenpaviljoen, aan de voet van het MAS.

Het gloednieuwe hoofdkantoor van het Havenbedrijf – een diamant in scheepsvorm – is een blikvanger van de eerste orde, boven op de historische brandweerkazerne. Dit ‘schitterende’ Havenhuis is een knipoog naar Antwerpen-diamantstad én symboliseert de waarde van de haven voor de stad. De havenschepen kijkt er vanuit zijn werkkamer op de bovenste verdieping uit over zijn werkkterrein.

Shimmering pearls on het Eilandje

The Museum aan de Stroom (MAS) and the Havenhuis are the two beautiful pearls of het Eilandje ('little island'). MAS has quickly established itself as a major attraction. The sixth floor is devoted to the port, as is the special Havenpaviljoen (port pavilion) at its foot. The brand-new building housing the headquarters of the port authority - a faceted 'diamond' in the form of a ship - is an absolute eye-catcher, squatting on top of the historic fire station. This 'glittering' Havenhuis is a nod to Antwerp's status as the diamond city and symbolises the value of the port to the city. The port alderman oversees his sphere of operations from the top floor.



Leien van nu zijn stads- wallen van toen

Schelde, stad, stadswallen en Citadel zijn op de kaart van Antwerpen uit 1572 duidelijk herkenbaar. De kaart komt uit de stedenatlas *Civitates orbis terrarum* van Braun en Hogenberg uit Keulen. Het is geen eenvoudige opgave om de oude havenstad van vlak voor de Spaanse Furie nog terug te vinden in een luchtopname anno nu.

De Citadel op de voorgrond stond op Het Zuid en is geheel verdwenen; dat geldt eveneens voor de forten en de stadswallen. De huidige Leien volgen het tracé van deze 'knellende' vestingmuren die rond 1865 zijn afgebroken.

Zo kwam er ruimte vrij voor flinke stadsuitbreidingen.

De loop van de rivier daarentegen is op kaart en luchtfoto vrijwel gelijk.



Yesterday's city walls are today's 'Leien'

*The Scheldt River, the city, the city walls and the Citadel are clearly recognisable on a map of Antwerp from 1572. The map was originally published in the city atlas *Civitates orbis terrarum* by Braun and Hogenberg of Cologne. Tracing the lines of the old port city just before the 'Spanish Fury' in a modern aerial photograph is not an easy task.*

The Citadel in the foreground stood on Het Zuid and has completely disappeared; the same is true of the forts and the city walls. The streets of today's 'Leien' follow the route of these constricting fortress walls, which were torn down around 1865 to make room for a major city expansion.

The course of the river, on the other hand, is practically identical on the map and in the aerial photograph.

Moneymakers in het Hansadok

Containeroverslag en tank-opslag, het zijn twee 'moneymakers' in de haven. Zo ook in het Hansadok, dat zijn naam ontleent aan de hanze, een middeleeuws samenwerkingsverband van handelaren. In dit 'open' doorvaartdok ligt het overslagbedrijf Independent Marine Terminal (IMT) van de Amerikaanse rederij ICL. Zowel zeeschepen als de binnenvaart kunnen hier onder de containerkranen afmeren om te worden 'behandeld', zoals dat in haventaal heet.

Aan de overkant, dus aan de zuidzijde van het Hansadok, staan de opslagtanks van Sea-Tank Terminal met daarin bunkerolie voor schepen, biofuel, huisbrandolie en diesel. Op de achtergrond ligt de raffinaderij van ExxonMobil met een nieuwe 'kraker' in aanbouw die hoogzwavelige olie omzet in lichtere, schonere olieproducten.



Money-spinners in Hansa Dock

Container handling and tank storage are the two 'money-spinners' in any port. The same is true for Hansa Dock, named after the Hanseatic League, a medieval trade cooperative. Situated on this 'open' connecting dock is the transshipment company Independent Marine Terminal (IMT), owned by the American shipping company ICL. Both seagoing vessels and barges can moor here under the container cranes while they wait to be 'handled', to use the lingo of the port. On the other side, i.e. on the south side of Hansa Dock, are the storage tanks of Sea-Tank Terminal, containing bunker oil for ships, biofuel, home heating oil and diesel. In the background lies the ExxonMobil refinery, with a new delayed coker unit under construction, which will convert heavy, high sulfur residual oils into transportation fuel.





Groeigebied van vandaag en morgen

Hier gebeurt het, vandaag en morgen, in de Waaslandhavens Noord en Zuid: het groei- en bloeigebied van de haven. Met de Westerschelde en de Schelde als toegang naar zee en met de E34, het spoor en de Ring als ontsluitingswegen aan de zuidkant. Centraal ligt de nieuwe haventrots en 's werelds grootste sluis: de Kieldrechtsluis. Die vormt de verbinding tussen het Deurganckdok en de overige Waaslandhavens. Samen goed voor vele kilometers kademuur. Links het Verrebroekdok en het Doeldok, dwars het Waaslandkanaal met middenonder het Vrasenedok en het Noordelijk en Zuidelijk Insteekdok. Helemaal rechts het dorpje Kallo en de gelijknamige sluis.

Growth area for today and tomorrow

This is where it's all happening, now and in the future – in the North and South Waasland Docks, the port's flourishing growth area. The Western Scheldt and the Scheldt provide access to the sea while the E34, the railway and the ring road represent the gateway to the south. Centrally located is the new pride of the port, the world's largest lock: the Kieldrecht Lock, which connects Deurganck Dock with the other Waasland docks. Together they represent many kilometres of quay wall. On the left we see Verrebroek Dock and Doel Dock, running diagonally is Waasland Canal, with Vrasene Dock and the Northern and Southern Turning Docks at bottom centre. On the far right you can see the village of Kallo and the lock by the same name.



152



Kleurig kinderspel

Van bovenaf lijkt het wel kleurig kinderspeelgoed met blokjes en staafjes. Maar als de lange armen van de containerkranen op de Antwerp Gateway Terminal boven het schip hangen, wordt er allerminst gespeeld. Dan is er werk aan de winkel, zoals hier aan de zuidzijde van het Deurganckdok. Antwerp Gateway slaat jaarlijks ruim 2 miljoen containers over. In de toekomst en na de verlenging van de kademuren en de uitbreiding van de stacks zal dat aantal snel verdubbelen, zo is de verwachting. De energie voor de kranen komt tegen die tijd uit een eigen biogascentrale en enkele windmolens op deze terminal van DP World.

Colourful child's play

From above they look like colourful children's toys with cubes and sticks. But when the long arms of the container cranes at the Antwerp Gateway Terminal are poised above the ship, it's anything but child's play. Then there is work to be done, such as here on the south side of Deurganck Dock. Antwerp Gateway handles more than 2 million containers annually. In the future, following the extension of the quay walls and an increase in the number of stacks, that number is expected to quickly double. By then, the energy for the cranes will come from the terminal's own biogas plant and several on-site wind turbines operated by DP World.



153