

TOUR DUNKERQUE

Transformationsprozesse an der Schnittstelle zwischen Wasser und Land.

von Andrea Glapa

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung: Architektur

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer:
O.Uni.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Architekt
Jean Marie Corneille Meuwissen
Institut für Städtebau

Graz, November 2013

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am

.....

Statutory Declaration

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....

.....



INHALTSVERZEICHNIS



■	<u>AUSBLICK</u> <i>vue...ein paar einleitende Worte</i>	7
■	<u>EINBLICK: EINE ANNÄHERUNG</u> <i>d'entrée...von Anfang an...</i>	11
■	<u>ÜBERBLICK I</u> <i>vue d'ensemble...ein Überblick zur Lage</i>	31
■	<u>ÜBERBLICK II</u> <i>vue d'ensemble... zur geschichtliche Entwicklung</i>	41
■	<u>AUSSCHAU</u> <i>(de)tour...von (Um)Wegen und Türmen...</i>	65
■	<u>STANDPUNKT</u> <i>point de vue</i>	83
■	<u>RUNDBLICK</u> <i>vue panoramique</i>	103
■	<u>ANHANG</u> <i>und Dank!</i>	109



AUSBLICK
vue...ein paar einleitende Worte



ein paar einleitende Worte

Die französische Hafenstadt Dunkerque befindet sich, nach zahlreichen Umbauten, Zerstörungen und Wiederaufbaumaßnahmen, erneut in einer großen Phase der Transformation.

Die Phase des Umbaus hat sich seit 1991 zum Ziel gemacht, die durch die Abwanderung des Hafens und die Schließung der Werft entstandenen Brachflächen in die Stadt zu integrieren.

Dieses Phänomen ist Bestandteil vieler Hafenstädte, es gibt bereits zahlreiche Analysen und Beispiele diesen Link wieder herzustellen.

Diese Arbeit stellt daher keinen weiteren Lösungsansatz dar, sondern versucht die Mechanismen und Gedankenmodelle von einem konkret gewählten, räumlich verorteten Punkt aus, zu betrachten.

Geschichtlich aufgearbeitet, möchte ich in dieser Arbeit – die einerseits Rückblick, andererseits Ausblick ist – einen Überblick auf das Geschehen vor Ort geben. Ein kurzer Moment des Innehaltens – die Stadt an einem Punkt lokalisieren, der imstande ist die «Seh-Sucht» zu befriedigen.

Einerseits bewege ich mich entlang der Kante, an der Schnittstelle zwischen der Stadt und dem Hafen, zwischen dem Hafenbecken und dem Anschluss an das Kanalnetz, entlang der ehemaligen Festungsmauer. Ein Weg entlang der Grenzlinie zwischen Wasser und Land. Wie die gegenseitige Durchdringung, um nicht zu sagen Verschlingungen von Land und Meer¹ bei der Betrachtung eines Luftbildes von Europa,

verzahnen sich die fingerförmigen Landstellen mit dem gebändigten Wasser und holen es in die Stadt.

Eine zweite Linie zieht sich wie ein Band durch das Stadtzentrum, um im Westen als Hauptverkehrsrouten des Hafens die Stadt zu verlassen. Daran reihen sich wie aufgefädelt die höchsten Bauten der Innenstadt und fügen sich so zu einem zusammenhängenden Muster, das die Stadt ablesbar macht und ihr trotz der heterogenen Struktur eine gefühlsmäßige Sicherheit vermittelt.

Diese zwei Bewegungen bündeln sich an einem Punkt und dieser wird zum Ausgangspunkt meiner Planung. Am Anfang nähere ich mich dem Ort an sich; dieser Einstieg in meine Arbeit umfasst die Eindrücke meiner Anreise und zeichnet Stimmungsbilder meiner Erlebnisse vor Ort.

Das zweite Kapitel fasst diese Eindrücke in Daten und Fakten und gibt einen Überblick über die Region. Anschließend widmen sich die folgenden Seiten der geschichtlichen Entwicklung.

Das vierte Kapitel transferiert das Gelesene auf die Stadt und macht sich auf die Suche nach der Beziehungsgeschichte zwischen Wasser und Land. Die Recherche vor Ort und die darauffolgenden Analyse führen zur Wahl meines Projektgebietes. Die vorhandenen Ressourcen des Ortes nutzend werden neue Verbindungen kreiert und verlorene neu geknüpft.

Bienvenue à Dunkerque!



EINBLICK
d'entrée...von Anfang an...



ARCH

LES

LA MER



EINBLICK: ANNÄHERUNG I

Am Anfang steht ein Wunsch: raus aus der Stadt und ans Meer. Die Stadt ist in diesem Fall die Hauptstadt des Department Nord in Frankreich: Lille und die Küste der Ärmelkanal oder die Nordsee.

Da mir kein Auto zur Verfügung steht und man mit dem Zug um einiges bequemer und schneller reist, mache ich mich ohne genaue Zielvorstellung auf den Weg zum Bahnhof Lille Europe, einem der zwei im Zentrum liegenden Bahnhöfe. Ich studiere die Abfahrtstafel: Boulogne-sur-Mer, das ich von einem früheren Besuch her kenne, ist mir, mit eineinhalb Stunden Zugfahrt, zu weit entfernt, der Zug nach Calais würde erst in einer Stunde fahren und so entscheide ich mich für die Destination Dunkerque, die in einer halben Stunde zu erreichen ist. Ich kaufe mir ein Ticket und zehn Minuten später sitze ich im TGV in Richtung Norden. Der Name der Stadt ist mir nur durch die tragische Episode im zweiten Weltkrieg bekannt und der Ruf als riesen Industriestandort eilt ihr voraus. Mit diesen spärlichen Informationen erreiche ich den Bahnhof Dunkerque und fühle mich ein bisschen verloren. Vor dem Ausgang ist ein Busbahnhof. Ich steure auf den erst besten Bus zu und unterbreite dem Fahrer mein Anliegen das Meer sehen zu wollen. Nach einem kurzen Zögern, kommt ein beherztes: Montez! Um keine Informationen zu meiner Haltestelle zu verpassen, bleibe ich neben dem Fahrer stehen. Während er mich über meine Herkunft und Ähnliches ausfragt, und mir so nebenbei eine Stadtführung gibt, fahren wir durch die Stadt. Die Fahrt dauert ewig und

noch immer kein Meer in Sicht! Ich bin nicht mehr so ganz überzeugt von meinem Plan, aber der Busfahrer ist sehr nett und so vertraue ich mich seinem Urteil an. Es wurden immer weniger Leute im Bus, und dann auf einmal fragt er durch den Lautsprecher, ob es den Mitreisenden egal wäre, wenn er einen kleinen Umweg mache. Ein Einstimmiges: ce n'est pas grave, folgte. Der Bus hält dann irgendwo ohne Haltestelle an und der Fahrer deutet in eine Richtung die ich einschlagen soll. Ich bedanke mich, steige aus dem Bus und fühle mich im Nirgendwo ausgesetzt. Ich folge also der angegebene Richtung. Der Bordstein ist schon mit Sand überseht und ich kann die Dünen erkennen. Nach hundert Metern machen die Dünen auf und ich sehe auf die Weite des Meeres. Am Strand angekommen, kann ich in der Ferne die Stadt wahrnehmen. Ich ziehe die Schuhe aus und gehe an der Meerkante entlang Richtung Stadt.

Ein langer Sandstrand erstreckt sich vor meinen Augen, ich erkenne die Bebauung entlang der Küste und sehe die dampfenden Hochöfen. Meine Weg führt mich über die am Strand verteilten Überreste des Atlantikwalls. Im Grunde als unzerstörbare Betonbunker geplant, sind sie nun als Folge der Progradation der Küste doch bezwungen worden und veranschaulichen so den unaufhörlich Rückgang an manchen Stellen der Küste. Das Ende des Strandes markieren die schrägen Deckwerke des Canal de exutoire, der das dahinter liegende Stadtzentrum in einem Halbkreis umschließt. Ein Brücke führt mich in die Stadt.







EINBLICK: ANNÄHERUNG II

Am Anfang steht eine Reise durch ganz Belgien; vom französischen Süden über Brüssel in den flämischen Norden. Je weiter ich mich von der Sprachgrenze, die das Land in zwei Teile teilt, entferne, desto sparsamer wird der französische Teil der Haltestellendurchsage, bis er dann vollständig verschwindet.

Der Zug hält an jedem Bahnhof. Menschen steigen ein und aus. Ich bin nervös. Zum Einen weil ich langsam nichts mehr verstehe, zum Anderen weil ich nicht genau weiß, wie ich nach der Endstation nach Frankreich weiterreisen kann. Für meine Reiseroute habe ich mir einfach den nord-östlichsten Bahnhof gewählt den ich über das belgisches Bahnnetz gefunden hatte - La Panne oder De Panne. Grundsätzlich sollte es eine Verbindung geben. Der Zug hält: Endstation. Zu meiner Verwunderung steht am Bahnhof aber nicht de Panne, sondern Adinkerke. Genau da will ich hin! Die beiden Gemeinden haben sich 1911 getrennt. 1870 entstand die Eisenbahnstrecke Lichtervelde – Adinkerke – Dunkerque, welche 1958 eingestellt wurde. In den Jahren 1988-1992 wurde die Linie noch einmal saisonal reaktiviert; an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Adinkerke liegt am Nieuwpoort-Dunkerque-Kanal, einem Bestandteil des Europäischen Wasserstraßennetzes. Die fehlende Zugverbindung wir heute durch einen Bus ersetzt; einmal pro Stunde verbindet ein Bus der Flotte DK'Bus die beiden Bahnhöfe. Zusätzlich zum Normaltarif muss man noch ein Grenzticket lösen. Nach drei Stationen und mehreren Zustiegen überquert man ziemlich unspektakulär die

Grenze; einzig die kleine Grenztafel und der Hinweis des Busfahrers, dass man jetzt das Normaltarifticket lösen soll, lässt den Übertritt in ein anderes Land spüren. Beim genaueren hinschauen, fallen einem die Werbungen kleiner Geschäfte, doch noch schnell billiger in Belgien einzukaufen, auf. Vor allem Tabak wird gehortet und im Bus verstaut. Dann ist man in Frankreich; der Blick aus dem Fenster lässt nicht viel Unterschied erkennen. Auch wenn die Stadt Dunkerque seit 1662 endgültig zu Frankreich gehört, ist sie eine flämische geprägte Stadt. Zwar ist die Sprache französisch, aber auf den Märkten kann man ab und zu noch den niederländischen Dialekt; Westflämisch hören, und es gibt vermehrt Initiativen den bedrohten Dialekt wieder in das Leben und vor allem den Schulunterricht zu integrieren. Seit der Französischen Revolution wurde alles Nicht-französische massiv unterdrückt, und auch wenn das in der aktiv gesprochen Sprache gelungen scheint, in den Orts- und Familiennamen und der Bebauung ist der niederländische Charakter noch deutlich zu erkennen. Nach ca. 45 Minuten ist man am Hauptbahnhof von Dunkerque gelandet. Das Bahnhofsgebäude, ein von Jean Niermans in den 1950igern errichteter Bau, entlässt mich auf einen unruhigen Vorplatz, dem Busbahnhof, und führt mich über eine Strasse auf ein auf einen riesigen Platz. Am Ende des Platzes ragt einsam ein Wohnturm, den ich schon von dem Bahnhofsgebäude aus sah, in die Luft. Er führt mich zum alten Hafenbecken, und begleitet mich entlang der Wasserkante durch die Stadt.







EINBLICK: ANNÄHERUNG III

Am Anfang stehe ich am Ende der begehbaren Hafeneinfahrt. Vor mir ein rostiges Gittertor; durch die Stäbe sehe ich das Ende der künstlichen Struktur, betonierete Wellenbrecher säumen den schmalen Weg, der zum Steg und zum Meer wird. Der Blick in die Weite des offenen Meeres hat etwas einsames, doch ich bin hier nicht allein. Hinter mir diskutieren zwei alte Seemänner über die sich mit einem ohrenbetäubenden Signalton öffnende Schleuse, um einem riesigen Tanker Einlass in das Hafenbecken zu gewähren. Die Schleuse Watier ist eine von drei Schleusen, die den Dockhafen vom Osten her erschließen, aber der eigentliche Hauptbetrieb des Hafens hat sich seit den 1950igern nach Westen verlagert.

Ich beobachte, wie sich die Brücke wieder schließt und der Straßenverkehr ins Rollen kommt. Der Signalton ist verklungen und die beiden Männer setzten ihren Spaziergang fort.

Für weitere Besucher ist dies der Wendepunkt für die tägliche Laufstrecke – nicht ohne einen Moment der Ruhe, um einen Blick auf die einfahrenden Boote zu erhalten. Es wird beobachtet, diskutiert, flaniert, promeniert, gewalkt, gejoggt, Rad gefahren, Rollstuhl geschoben, Kinderwagen gerollt und wieder Andere werfen ihre Angeln in das tief unter uns liegende Wasser. Auf der anderen Seite dieses schmalen Grats, erstreckt sich ein kilometerlanger Sandstreifen, dahinter eine Aneinanderreihung heterogener Gebäude, die Wasserfront des Quartier Malo-les-Bains, die langsam in die sanfte Dünenlandschaft übergehen.

Mir kommt der Text von John Fiske über die Lesarten des Strandes in den Sinn: «Der Strand ist eine anomale Kategorie zwischen Land und Meer, die weder das eine noch das andere ist, aber Merkmale beider beinhaltet.»² ...unterschiedliche Leute nutzen den Strand unterschiedlich...

An den Steinen, die die Kaimauer säumen, suchen drei Frauen nach Miesmuscheln – mit Kübel und Messer bewaffnet, waten sie durch das knöcheltiefe Wasser, um dann auf den rutschigen Steinen mühsam Halt zu finden. Am Strand wird nach Krabben gegraben und weiter draußen mit Köcher und Netz ebenfalls. Ich stehe an der westlichsten Nordseeküste, eineinhalb Stunden entfernt von der befahrensten Meeresroute der Welt. Man sieht riesige Tanker am Horizont vorbeiziehen, einige schwenken und bannen sich ihren Weg durch die zahlreichen Sandbänke, die die Einfahrt in den Hafen von Dunkerque zu einer Herausforderung machen und schon vielen Schiffen zum Verhängnis wurden. Zweiunddreißig Piloten begleiten die über 6500 Schiffe im Jahr durch die Topografie der Sandbänke und gestrandeten Wracks.

Geschützt hinter einer riesigen Düne, dem 10 Kilometer langem Dique du Braek, liegt der 1963 in Betrieb genommene Zentralhafen und die Hochöfen. Durch eine der größten Schleusen Europas, der Schleuse Charles de Gaulle gelangen die Schiffe an die Quais. Die Hafen und Industrieflächen sind alle dem Meer abgewonnen und beanspruchen fast fast zwanzig Kilometer Küste, dahinter liegt die Stadt.







EINBLICK: ANNÄHERUNG IV

Am Anfang wohne ich in einer kleinen, abgewohnten Jugendherberge, parallel zur Strandpromenade, der Dique des Alliés mit seiner steinernen Erinnerung an die Kämpfe im Mai und Juni 1940. Ich befinde mich am Rande des Quartiers Malo-les-Bains, dem Aushängeschild der Stadt; mit seinen adretten Villen, dem Casino, der Strandpromenade mit den unzähligen Cafés, dem neuen Kursaal und nicht zu vergessen dem kilometerlangen Sandstrand der jährlich an die 100.000 Gäste, vor allem aus Nordfrankreich und Belgien an die Küste lockt. Malo-Les-Bains liegt östlich des Stadtzentrums und wurde 1970 in den Kanton Dunkerque eingegliedert.

Grenzlinie der beiden Stadtviertel ist der Canal Exutoire. Der 1929 ausgebaute Kanal wurde am äußeren Ende mit einem Sperrwerk versehen und dient dem Hinterland als Schutz vor Überschwemmungen. Auf der anderen Seite des Kanals zeigt die Stadt ein verändertes Gesicht. Vorbei am Skulpturengarten und dem LAAC³, liegt vor mir das Areal der ehemaligen Schiffswerft, das sich gerade im Endstadium eines gewaltigen Stadterneuerungsprojekts befindet. Entlang den ehemaligen Kasematten der Bastion 32, die in einer Befestigungswelle im Jahr 1874 gebaut wurden, folge ich der Rue des Chantiers de France. In den Kasematten unterhalb des Skulpturenpark ist ein anderes Museum; das Memorial du Souvenir erinnert ebenfalls an die Kämpfe und die spektakuläre Operation Dynamo, die mehr als 340.000 Soldaten aus dem Kessel von Dunkerque befreite. Nach rechts

abbiegend gehe ich auf der Rue du Contre-Torpilleur Le Triomphant Richtung Wasserkante.

Dem Quai des Anglais entlang erreiche ich die Pont de la Bataille du Texel, eine Klappbrücke die im Zuge des Masterplans von Richard Rogers entstanden ist. Die einzige Brücke die über den «Chenal» - den Einfahrtskanal führt. Im Zuge des Projektes Grand Large ist eine weitere Brücke in Planung. Folgt man dem Quai des Anglais gelangt man zum Place du Minck mit dem Tour du Leughenaer. Namensgebend ist der «le Minck», ein Fischverkaufshalle, die aber nach dem zweiten Weltkrieg nicht mehr rekonstruiert wurde. 2008 wurde in der Verbindung zwischen Place du Minck und Citadelle wieder ein kleiner Fischmarkt errichtet. Dieses Verbindungsstück entstand durch die Schließung zweier Schleusen und trennt mittlerweile den Einfahrtskanal vom Bassin du commerce ab. Die Zufahrt zur Marina des Beckens erfolgt nun über die Schleuse Trystram, vorbei an der Pont Môle 2, und den beiden Klappbrücken - pont de la université und pont de la citadelle. Einige der Bootsbesitzer wohnen hier das ganze Jahr über. Um auf die schwimmenden Stege der Marina zu gelangen, benötigt man eine Chipkarte. Die Neugier bringt mich dazu Einlass zu erbitten. Kurze Zeit später stehe ich auf dem Steg, und auch wenn der Unterschied zur Kante nur etwa einen Meter beträgt, eröffnet sich mir ein neues Bild. Ein Ehepaar lädt mich auf einen Kaffee ein, und so sitze ich schlussendlich auf einem schaukelnden Boot und genieße den neuen Blick auf die Stadt.





1

Vgl. Mollat du Jourdin, Michel: Europa und das Meer, München
1993, 22.

2

Fiske, John: Lesearten des Populären. Cultural Studies Bd1, Wien
2003, 43.

3

LAAC Lieu d'Art et d'Action Contemporaine



ÜBERBLICK I

vue d'ensemble...ein Überblick zur Lage





Europakarte - Lage Dunkerque

DAS FLACHE LAND - LE PAYS NU

An der Grenze zwischen Belgien und Frankreich verschmilzt der Himmel manchmal mit dem Meer – Willkommen an der Küste Flanderns!

Das Gebiet von Dunkerque entspringt einem Ensemble, das man nicht isoliert betrachten kann.¹ Das sind die Einstiegsworte des Prologes im Buch des Historikers Derode – L'Histoire de Dunkerque. Dem Beispiel folgend, werde ich immer wieder Teile der Umgebung in meine Arbeit mit einbeziehen.

Das bearbeitete Gebiet liegt im sogenannten Blutland²– le pays nu. Weit, offenen, flach sind die Charakteristika dieses Landschaftsstrichs, der sich auf Meerniveau, und manchmal auch darunter befindet. Der tiefste Punkt³ auf französischen Boden befindet sich in dieser Region.

Die Gegend war von Sümpfen und Flussläufen durchzogen; eine unwirtliche, von Dunstschleiern überzogene Landschaft, zweimal täglich wurde das Gebiet vom Meer überschwemmt. Bei Ebbe zog sich das Wasser durch die kleine Flussläufe zurück und formte kleine Buchten und Lagunen. In einer dieser Buchten liegen die Ursprünge des heutigen Siedlungsgebietes von Dunkerque.

Der Kampf mit dem Wasser war seit jeher der maßgebende Bauherr, die ersten Maßnahmen das Gebiet trocken zu legen gehen bereits auf die Zeit der römischen Herrschaft zurück. Mittlerweile ist

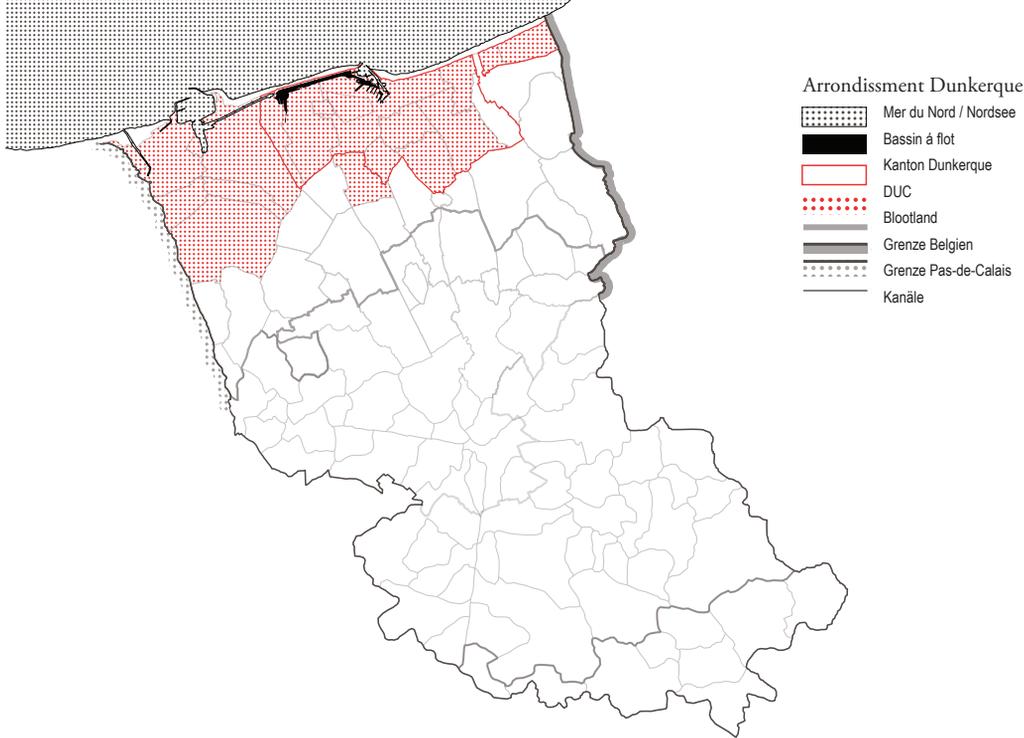
das Gebiet von künstlichen Kanälen durchzogen, die Küstenlinie der urbanen Ansiedlungen hat eine harte Kante zum Meer ausgebildet und künstliche Wellenbrecher versuchen die Erosion der Küste einzudämmen.

So flach das Land, umso mehr topographische Unebenheiten weist der Meeresgrund auf. Die Reede von Dunkerque ist durchzogen von unzähligen Sandbänken. Ein Ausläufer des Golfstromes durchquert die Meerenge zwischen England und Frankreich Richtung Norden und verursacht, mit den Gezeiten, außergewöhnliche Strömungen. Die Küste ist einem ständigen Wandel unterzogen, der Mensch kann das nur bedingt steuern. Die Geschichte der Stadt wird stark von diesem Wandel getragen, sie spielt sich mit und an der Grenze zwischen Wasser und Land ab.

Frankreich
Department Nord



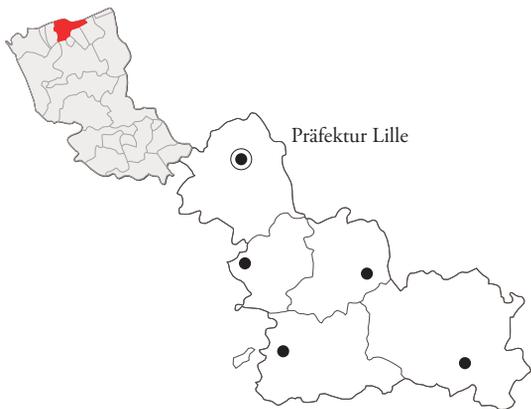
DUNKERQUE die Hauptstadt der flämischen Küstenebene, liegt an der Vereinigung der Kanäle von Berques, Bourbourg, Furnes, Mardyck und Moëres, ist



die nördlichste Unterpräfektur Frankreichs und liegt im gleichnamigen Arrondissement in der Region Nord Pas-de-Calais im Departement Nord.

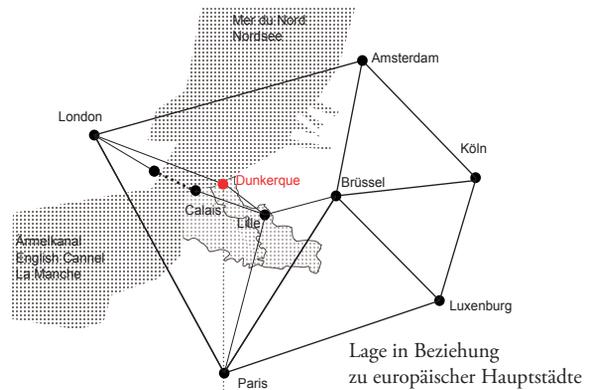
Das DEPARTMENT NORD erstreckt sich über eine Fläche von 7.743 Quadratkilometern, ist mit 2.571.940 Millionen Einwohnern der bevölkerungsreichste Teil Frankreichs und gliedert sich in sechs Arrondissements, mit der Präfektur Lille.

Das ARRONDISSEMENT DUNKERQUE entspricht in etwa dem französischen Teil des Westhoek⁴ – dessen geographische Grenzen einerseits die belgische Grenze im Osten, der Fluss Lys im Süden, der Fluss Aa und der Canal de Neufossé im Westen und der Nordsee bilden – und ist politisch in 16 Kantone und 119 Kommunen unterteilt.

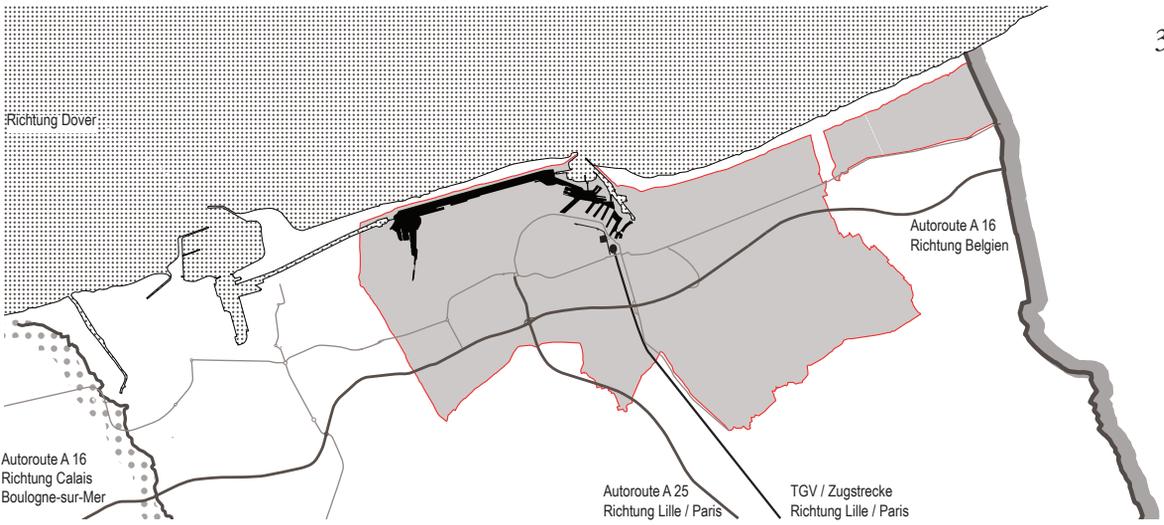


Department Nord - Lage der Stadt im Arrondissement

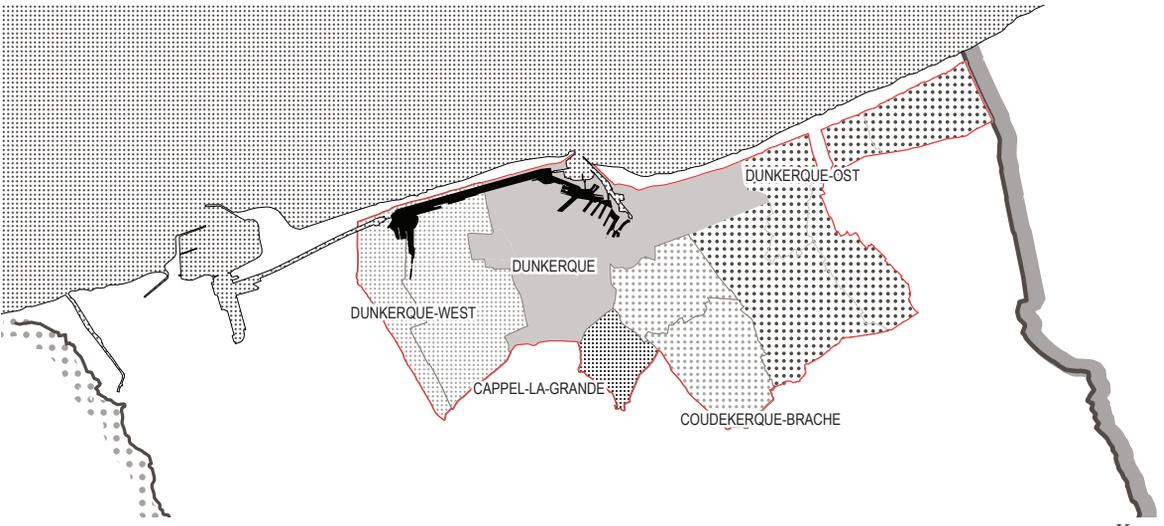
Die Stadt Dunkerque selbst breitet sich auf einer Fläche von 43,89 Quadratkilometern⁵ aus und hat 92.005 Einwohner⁶. Dunkerque ist Hauptstadt der Kantone Dunkerque - Ost, Dunkerque - West, dem Kanton Coudekerque-Brache und dem Kanton Grande-Synthe; gleichzeitig Zentrum der CUD⁷, ein autonomer Zusammenschluss von 18 Gemeinden mit einem Einzugsgebiet von knapp 200.00 Einwohnern. Die CUD wurde im Jahr 1968 gegründet und war der erste Zusammenschluss dieser Art in Frankreich.



Dunkerque liegt in einer Entfernung von 242,46 Kilometern auf dem gleichen Meridian mit Paris und ist mit dem TGV über Lille in eineinhalb Stunden von dort zu erreichen. Lille und Paris sind über die A25 mit der Stadt verbunden, die Querverbindung A16 führt nach Calais und andererseits Richtung Brügge und Brüssel. Weiteres gibt es eine Fährverbindung zwischen Dunkerque und Dover.



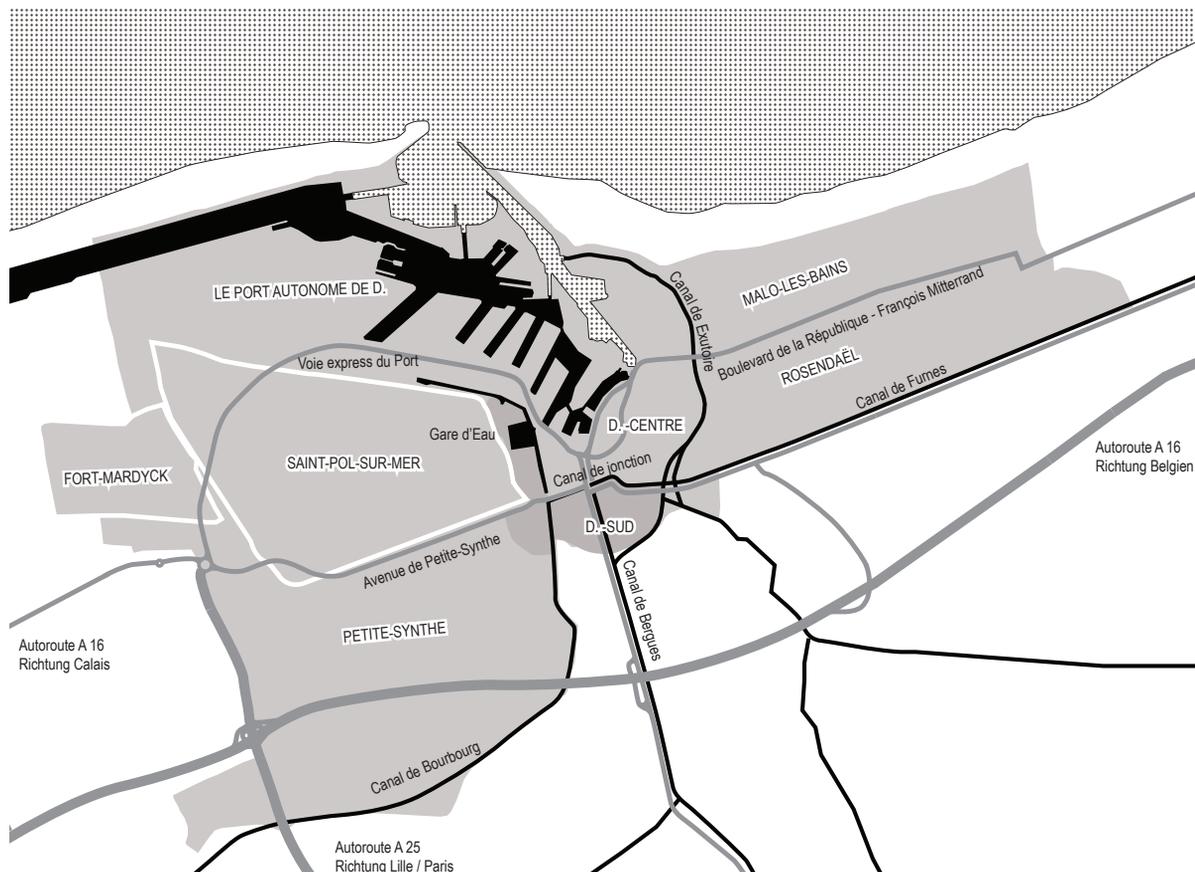
Hauptverkehrswege



Kantone



Verhältnis Industriefläche und Wohnfläche



Quartiere des Kanton Dunkerque

Der KANTON DUNKERQUE selbst setzt sich wiederum aus verschiedenen Quartieren zusammen, die zum Großteil nach und nach angegliedert wurden.

DUNKERQUE-CENTRE, der Knotenpunkt der Stadt, liegt zwischen dem Gare d'eau, Canal de jonction⁸ und dem Canal Exutoire⁹.

Entlang der Küste bis zum Kanal de Furnes erstrecken sich die beiden Quartiere MALO-LES-BAINS und ROSENDAËL, getrennt durch den Boulevard de la République François Mitterrand.

DUNKERQUE-SUD benennt den Bereich im Süd-Westen der Stadt mit den Stadtteilen; Basse Ville; begrenzt vom Canal de jonction, dem Canal de Bergues und dem Canal Exutoire.

JEU DE MAIL begrenzt vom Canal de jonction, dem Canal de Bergues und dem Canal de Bourbourg und den beiden Vierteln Carré de la vieille und der Île Jeanty im Bereich des Gare d'eau.

PETITE-SYNTHE; im Osten und Süden durch den Canal de Bourbourg begrenzt, im Norden durch die Avenue de Petite Synthe und im Osten durch die Voie express du Port.

1980 wurde FORT-MARDYCK und MARDYCK in den Kanton Dunkerque eingegliedert und als letzte folgt SAINT-POL-SUR-MER, das seit 2010 zu Dunkerque gehört.

Der Stadtkern, DUNKERQUE-CENTER, liegt auf einer Fläche von 2,65 Quadratkilometern, beherbergt 13.693 Einwohner¹⁰ und wird in unterschiedliche Zonen geteilt.

Das Herz der Stadt ist die CENTRE-VILLE, in deren Stelle die Ursprünge der Stadt liegen. In diesem Stadtteil befinden sich alle administrativen und geschäftlich wichtigen Gebäude; die Banken, die Polizei, das Theater, die Kirche Saint-Éloi, die zwei Belfriede der Stadt: wobei der zweite das Rathaus zielt. Die westliche Grenzlinie ist die Wasserkante zweier



Stadtteile des Dunkerque-CENTRE

Hafenbecken, den ältesten der Stadt; dem Bassin de Commerce¹¹ und dem Bassin de l'arrière port.

Im Norden grenzt der Stadtteil, eigentlich das Quartier, GLACIS-VICTOIRE an die Innenstadt. Seit Jänner 2009 hat sich dieser Teil von DUNKERQUE-CENTRE abgespalten und sich in ein eigenständiges Quartier mit eigenem Rathaus verwandelt.

Im Osten liegt der Stadtteil: SAINT-GILLES. In diesem Bereich finden sich einige Bildungseinrichtungen; die Feuerwehr, die Zentralpost von Dunkerque, und die beiden Wassertürme, die die Stadt seit 1903 mit Trinkwasser versorgen. Der Kern des Viertels ist die Einkaufsstrasse mit selben Namen. Namesgebend ist der heilige Ägidius (frz. Saint Gilles). Der Wohnkomplex Sainte-Barbe des Architekten Jean Niermans dominiert die Zone im Süden.

Die Zone im Süden des Quartiers zwischen dem Canal de jonction und der Rue Thiers du Sud ist der Stadtteil SOUBISE. Die Klinik Soubise und das Kolleg Van

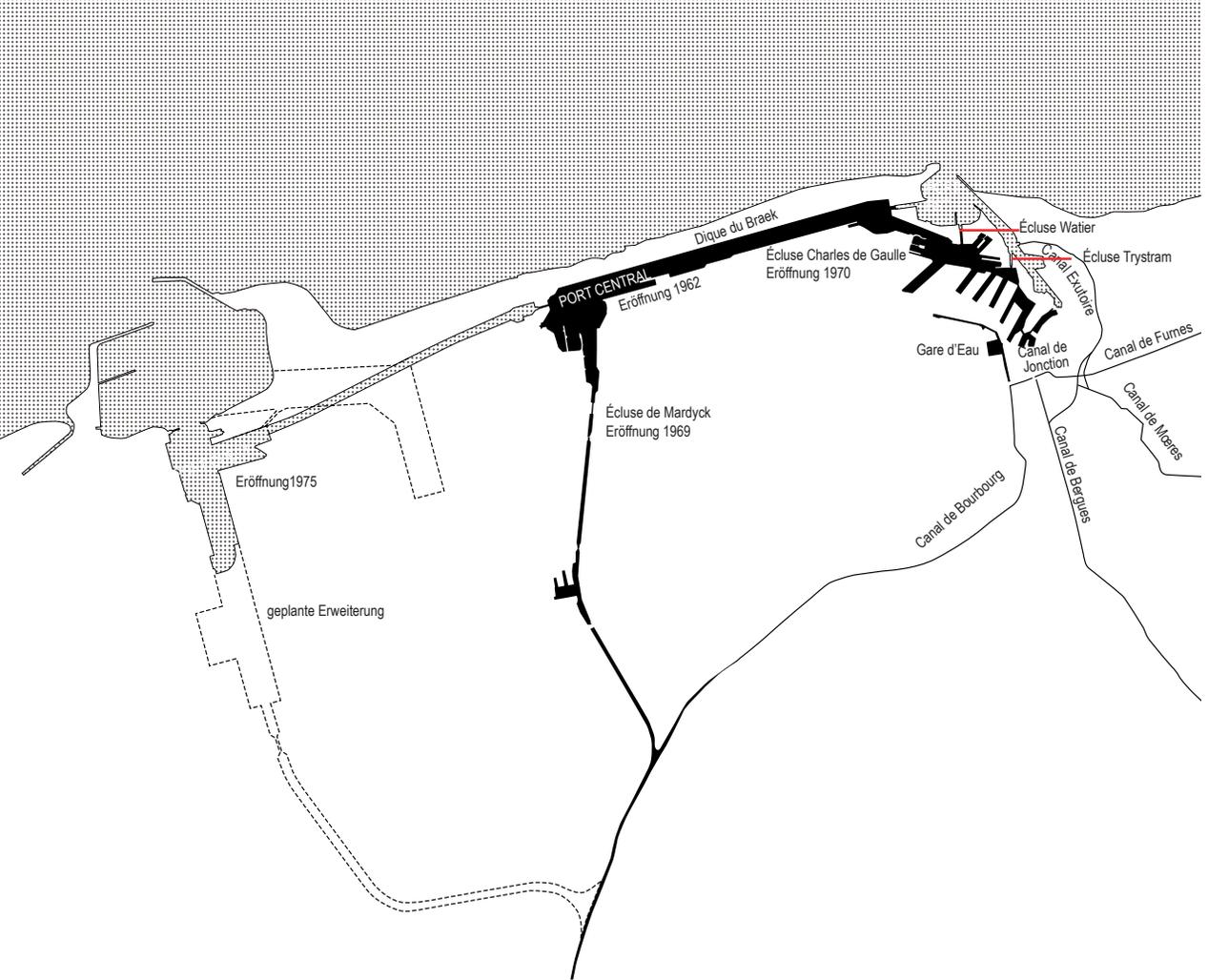
Hecke befinden sich dort.

Im Westen befindet sich der Bahnhof: LA GARE. Ein erster Bahnhof für den Personenverkehr wird 1875 konstruiert. Im zweiten Weltkrieg zerstört, wurde der Bahnhof 1955 von dem Architekten Jean Niermans wieder errichtet.

Die MÔLE 1, eine stillgelegte Landestelle des Hafens, gehört seit 2010 zur Stadt.

LA CITADELLE: Die Zitadelle wurde 1659 von den Engländern erbaut und von Vauban überarbeitet. Die Zitadelle beherbergte das Militär, das Rathaus und eine Kirche. Ab 1755 verschwanden die Militärbauten. Im 19. Jahrhundert entstanden dort Fabriken und die Schifffahrtsgesellschaft. Heute beherbergt das Areal der ehemaligen Zitadelle eine Universität - l'université du littoral – und den Sitz der CUD.

Im Norden des Quartiers, auf dem Areal der 1987 geschlossenen Schiffswerft, entsteht ein komplett neuer Stadtteil und trägt den Namen GRAND LARGE. Das



Projekt befindet sich momentan in seiner Endphase und die ersten Wohnungen sind bereits bezogen.

Der GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE, vormals port autonome de Dunkerque ¹², beansprucht fast zwanzig Kilometer der Küste, breitet sich auf einer vollkommen vom Meer abgewonnen Fläche von siebentausend Hektar aus und ist der drittgrößte Hafen Frankreichs.

Ein großer Deich, der Digue du Braek schützt den Hafen. Er ist eigentlich kein typischer Deich, sondern eine Düne am Ende der Welt, mit einem Streifen Asphalt, der die große Stahlindustrie und die Kargheit eines großen Nordseestrandes trennt.¹³

Der Hafen hat vor allem als Schüttguthafen und durch die großer Dichte industrieller Niederlassungen einen Namen gemacht, zählt aber erst in zweiter Linie zu den Häfen der Nordrange.

Er ist französischer Hauptimporteur von Erz und Kohle, an erste Stelle im Fruchthafen in Containern und im Import von Kupfer und Erdölzeugnissen.

Zwei Hafeneinfahrten gewähren Einlass in den 1962 gebauten Haupthafen – der alte Osthafen für Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 14,2 Metern und dem 1975 in Betrieb genommen Westhafen mit einem Tiefgang von 22 Metern.¹⁴

Um an die Kais zu gelangen müssen die Frachter die Schleuse Charles de Gaulle passieren. Sie wurde 1972 erbaut, und ist eine der größten Europas: 365m lang und 50m breit. Im Hafenbecken können 5 Schiffe von je 125.000 Bruttoregister Tonnen gleichzeitig anlegen.

Der Hafen von Dunkerque soll weiter wachsen. Die bestehenden Terminals werden ausgebaut. Ein Methan-Terminal und zusätzliche Hafenbecken sollten dazu kommen.

1

Dieses und alle folgenden Zitate aus französischer Literatur, die nicht in deutscher Übersetzung erhältlich sind, wurden von mir selbstständig ins Deutsche übertragen. Das französische Originalzitat befindet sich jeweils als Referenz in der Fußnote.

«Le territoire de Dunkerque fait partie d'un ensemble dont nous ne pouvons l'isoler [...]»

DERODE, Victor: Histoire de Dunkerque, Lille 1852 S.1

2

Bloodland - niederländisch. wörtlich übersetzt: das nackte Land (frz. le pays nu) Bezeichnung der landschaftlichen Region.

3

Les Moëres. Eine kleine Gemeinde westlich der Stadt Dunkerque an der belgischen Grenze. Niveau 0 bis -4 Meter.

4

Westhoek bezeichnet eine Region in Belgien und Frankreich, deren traditionelle Sprache als Westflämisch bezeichnet wird. Der französische Teil - Westhoek français ist der nördliche Teil der Region Französisch-Flandern.

5

43,89 Quadratkilometern
Vgl. fr.wikipedia.org/wiki/Dunkerque (Juni 2013)

6

92.005 Einwohner (1. Jan. 2010) Vgl. de.wikipedia.org/wiki/Dunkerque (Juni 2013)

7

CUD: centre de la communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral

8

«canal de jonction» dt. Verbindungskanal

9

«canal exutoire des Wateringues» exutoire bedeutet wörtlich übersetzt Vorfluter. wateringues, auch watergang, Drainagensystem oder Wassergräben zur Trockenlegung feuchter Gebiete.

Der 1929 ausgebaute Kanal wurde am äußeren Ende mit einem Sperrwerk (Tixier) versehen und dient dem Hinterland als Schutz vor Überschwemmungen.

10

Vgl. fr.wikipedia.org/wiki/Quartiers_de_Dunkerque (Juli 2013)

11

Bassin de Commerce = Handelshafenbecken

12

port autonome de Dunkerque (PAD) Der Status autonomer Hafen wurde durch einen Gesetzesbeschluss im Jahr 1920 begründet. Ursprünglich für die Häfen Bordeaux und le Havre. 1965 vier weitere Häfen: Dunkerque, Rouen, nantes-Saint-Nazaire, Marseille. 2008 wurde ein neuer Status vergeben; port autonome de Dunkerque wurde zu grand port maritime de Dunkerque. Vgl. fr.wikipedia.org/wiki/Port_autonome

13

Vgl. Lefebvre, Xavier: Die schönsten Küsten Frankreichs - Teil 1 von Dünkirchen nach le Havre, F 2009 (ARTE 07/09/2009 20:15)

14

Vgl. www.dunkerque-port.fr/fr/presentation-port-dunkerque.html



ÜBERBLICK II

vue d'ensemble... zur geschichtliche Entwicklung



GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG ÉTUDE HISTORIQUE DE DUNKERQUE

Victor Derode beschreibt in seiner Einführung zur Étude Historique de Dunkerque die Geburtsstunde dieser Stadt mit folgenden Worten:

Am Beginn vieler Städte steht ein berühmter Name. Oft wird von den Historikern einer ergänzt und die Bevölkerung jubelt...so stark ist die Liebe zum Ruhm! Dunkerque ist befreit von dieser Schwäche. Auf der ersten Seite ihrer Annalen steht kein Wunder, keine Legende! Kein Grieche, kein Römer! Brav und bescheiden gruppiert sich ein kleines Dorf im Schatten der Dünen; und wartend um den Tempel, dass der Heilige Eligius ihnen die Botschaft Gottes in die Mitte dieser Ansammlung von Fischerhütten legt.¹

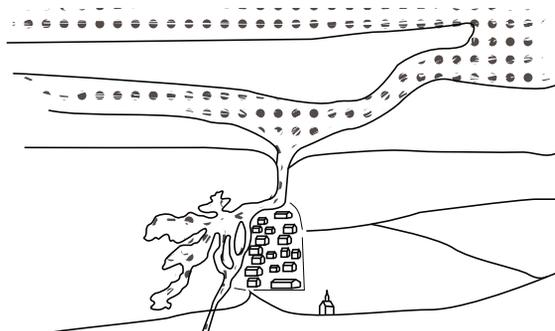
Eine vermutlich vom Heiligen Eligius (frz: Saint Éloi), einem christlicher Missionar, gegründete Kapelle neben dieser Ansammlung von Fischerhütten, gab in der Mitte des 7. Jahrhunderts der Ortschaft ihren Namen. Der flämische Name Dyun Kerke bedeutet in der deutschen Übersetzung Kirche in den Dünen.

Der Name Dunkerque erscheint das erste Mal 1067 in einer Charte von Balduin V an den Abt von Berques schriftlich.²

Die Gegend war von Sümpfen und Flussläufen durchzogen; eine unwirtliche, von Dunstschleiern überzogene Landschaft. Zweimal täglich wurde das Gebiet vom Meer überschwemmt. Bei Ebbe zog sich das Wasser durch die kleine Flussläufe zurück und formte kleine Buchten und Lagunen.

Der URSPRUNG der Stadt liegt in einer dieser natürlichen Buchten und war nicht viel mehr als eine kleine Ansammlung von Fischerhütten. Wann genau sich diese ersten Siedler an der Küste niederließen ist bis heute unklar.

Besiedelt wurde das Gebiet ursprünglich vom keltischen Volksstamm der Moriner, zählt später zum Territorium des römischen Reiches und nach dessen Verfall zum Frankenreich.



Die Geschichte dieser Stadt prägt von Beginn an der Kampf gegen das Meer und in den ersten Jahrhunderten ihrer Existenz blieb sie eine bescheidene Ortschaft, eng verknüpft mit dem Werdegang Flanderns. Der Name Flandern existiert seit dem 7. Jahrhundert und benannte ursprünglich das Gebiet um Brügge, deren Grafen den Namen im 9. Jahrhundert auch über den nordfranzösischen Küstenstrich ausdehnten, den sie als Mark zur Verteidigung gegen die Normannen erhielten und aus dem sich die Grafschaft Flandern entwickelte.

GRAFSCHAFT FLANDERN

D. SOUS LE COMTES DE FLANDRE

Balduin I, ein französischer Ritter aus Laon entführte die Tochter Karl des Kahlen Judith, bekam aber trotzdem jene neugeschaffene Mark als Lehen und legte so den Grundstein zur Größe seines Reiches. Sein Sohn und Nachfolger Balduin der Zweite war verheiratet mit der angelsächsischen Prinzessin Elfrude und knüpfte gute Verbindung mit England.³

Der dritte Graf Balduin III zog 960 eine erste Abgrenzungsmauer um die Siedlung. Er war auch der erste, der Maßnahmen zur Verbesserung des Hafens vornahm, den Handel forcierte und einen regulären Markt in Berques installierte.⁴

Die Grafschaft Flandern gehört über das Mittelalter hinweg zu Frankreich, auch wenn die königliche Autorität von dem immer stärker werdenden Lehensadel nur formell anerkannt wurde.

Die mächtig gewordenen Lehensfürsten betrieben eine recht eigenständige Politik. Als Ludwig der VI zu Beginn des zwölften Jahrhunderts in Frankreich an die Macht kommt, ist sein tatsächlicher Herrschaftsraum auf die Île de France begrenzt, umgeben von mächtigen Lehensfürstentümern wie zum Beispiel der Normandie und Flandern. Nach der Ermordung Karl des Guten, dem zwölften Graf von Flandern, sah er seine Chance, die königliche Autorität in Flandern zu stärken, indem er seinen Schützling Wilhelm Clito, ein Urenkel Balduin V, auf den Thron setzt. Er kollidiert damit aber

mit seinem Rivalen Heinrich I Beauclerc von England, für den Flandern als Abnehmer der englischen Wolle von hoher wirtschaftlicher Bedeutung ist. Die um ihren Handel mit England besorgten flämischen Kaufleute stellten deshalb den Grafen Dietrich von Elsass als Gegenkandidaten auf; nach einigen Kämpfen und dem Tod Wilhelm Clito erkannte Ludwig sein Scheitern. Der neue Graf war erst bereit dem König zu huldigen, als dieser selbst bedroht war, dennoch sollte Flandern seine unabhängige Stellung gegenüber der Krone bewahren.

Sein Sohn und Nachfolger Philipp I, auch Philipp d'Alsace, spielte eine entscheidende Rolle in der Entwicklung der Stadt, indem er das Augenmerk auf die Stärkung der Handelsmacht legt und durch die Begründung einer ersten Verfassung, erste Schritte in eine Autonomie gewährt.

Dunkerque erhält 1183 das Stadtrecht.

In Frankreich war zur dieser Zeit Philipp II August (1180-1223) an der Macht, der den Einfluss der Krondomäne deutlich ausweiten konnte. Unter anderem führte er ein, dass das Lehentum bei einer Heirat Rechenschaft abliefern musste. Unter seiner Herrschaft fand die Entwicklung eines karpetinger Königiums hin zu einer französischen Monarchie statt.

Anfang des 13. Jahrhunderts etablierte sich Dunkerque als Handelsstadt und forcierte den Fischfang.

Im Jahr 1226 verfügte die Stadt über ein Siegel, auf dem ein Fisch abgebildet ist, um die Bedeutung des Fischfangs zu demonstrieren – die Wurzeln der Stadt. Durch die Folgen des Erbfolgekrieges um Flandern und Hennegau, dem sogenannten flämischen Erbfolgekrieg, und der Vermittlerrolle, die dem französischen König Ludwig IX zukam, konnte die französische Krone ihren Einfluss in Flandern gegenüber dem Grafenhaus erweitern, allerdings nicht gegenüber der flämischen Bevölkerung. Es kam zu ersten Anzeichen eines Gegensatzes zwischen den Flamen und der französischen Krone, der unter Ludwigs Enkelsohn, Philipp IV, genannt der Schöne, zu einem offenen Krieg⁵ ausbrach.

Guido I von Flandern, der sich zwar nur durch die Unterstützung der königlichen Krone gegen seine Halbbrüder im flämischen Erbfolgekrieg behaupten konnte, richtete sich, um seine gräfliche Würde wiederherzustellen, gegen den französischen König Philipp IV und verbündet sich mit Eduard I von England.

Es kam zu mehreren Aufständen und Kriegshandlungen. Als Guido I und sein Sohn in Gefangenschaft genommen wurden, wurde Flandern der Verwaltung königlicher Stadthalter anvertraut. Dunkerque ging somit nach einer kurzen Zeit unter französischer Verwaltung wieder an die Grafschaft Flandern.

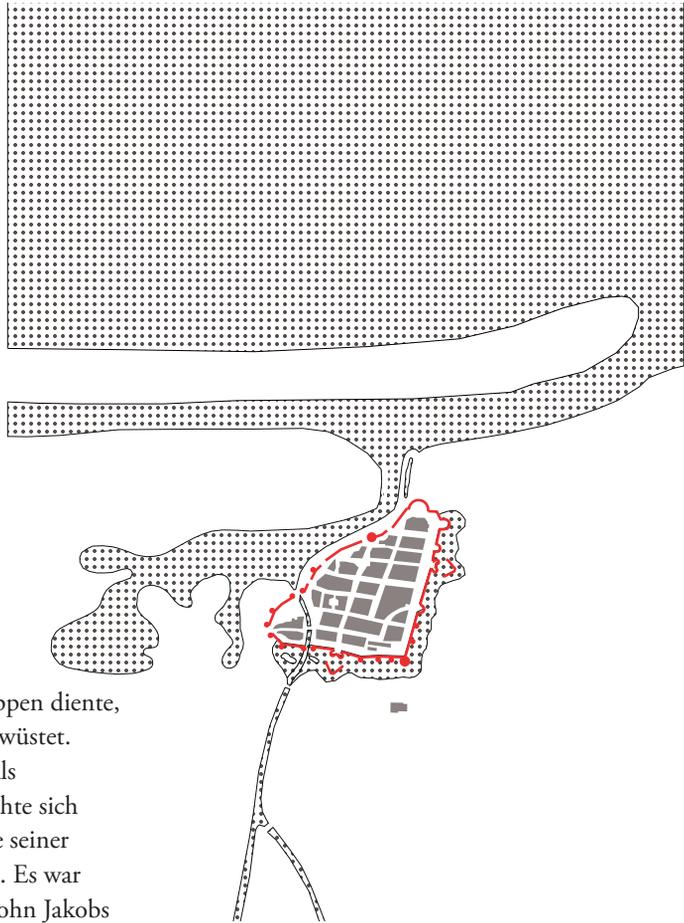
Bedingung für die Freilassung und die Rückgabe der Grafschaft an Robert III - sein Vater Guido I starb

in der Gefangenschaft – war die Akzeptanz eines von Frankreich diktierten Vertrages im Jahr 1305. Die dadurch auferlegten Lasten führten zu neuerlicher Opposition in Flandern.

Die Lage in Flandern blieb weiterhin explosiv, der Vertrag von Paris 1320 zwischen Robert III und dem französischen König Philipp, sollte endlich Frieden bringen. Darin wurde die Heirat zwischen Ludwig II von Nevers mit Margarete von Frankreich, einer Tochter Philipp V, festgelegt. Die Orte Lille, Douai und Orchies gingen in diesem Vertrag endgültig an Frankreich. Nach dem Tod Robert III wurde Ludwig II von Nevers, als Ludwig I, Graf von Flandern. Eher dem französischen König zugetan, unterstützte er die Bevölkerung nicht. 1328 kam es zu einer Revolte gegen ihn, Dunkerque wurde im Zuge dessen abgebrannt. Ludwig versuchte mit der Unterstützung des französischen Königs die englischen Händler aus Flandern zu vertreiben. Die flämischen Kaufleute – die vom Handel mit England lebten – erhoben sich, ausgehend von der Stadt Gent, unter Jakob van Artevelde. Die Revolte wurde aber niedergeschlagen, legte aber einen weiteren Grundstein für den hundertjährigen Krieg, der sich zum Großteil auf dem Boden Flanderns abspielte.

Bei der Schlacht von Crécy 1346, bei der das Heer Eduard III von England gegen den französischen König Philipp VI zog, wurde Ludwig I getötet.

Dunkerque, das zu Beginn des hundertjährigen Krieges



als Versorgungshafen für die englischen Truppen diente, wurde nach der Schlacht bei Crécy stark verwüstet. Durch den Tod Ludwig I wurde sein Sohn als Ludwig der II Graf von Flandern und bemühte sich um ein Gleichgewicht, das aber gegen Ende seiner Herrscherzeit erneut in einer Revolte endete. Es war wieder die Stadt Gent, diesmal unter dem Sohn Jakobs von Artevelde, Philipp, die sich als erstes erhob. Ludwig II setzte sich zum Ziel, die Revolte mit Hilfe der Stadt Brügge und flämischer Adelige im Keim zu ersticken, wurde aber besiegt und floh nach Frankreich, um sich Unterstützung vom französischen König Karl VI zu holen.

Da sich Philipp Artevelde mit dem englischen König Richard II verbündete, sah sich dieser gezwungen militärisch zu handeln; vor allem da es in Frankreich, ermutigt durch die Aufstände in Flandern, ebenfalls zu Revolten gekommen war und der König um seine Macht fürchten musste. Er bekam Unterstützung vom Herzog Philipp von Burgund.

Auch Dunkerque wurde belagert und wurde erneut geplündert und niedergebrannt.

HAUS BURGUND 1384 – 1477

D. SOUS LE DUCS DE BOURGOGNE

Ab 1384 und bis 1477 befand sich Flandern durch die Machtübernahme Philipp II (Hardi), der die Tochter des flandrischen Grafen Ludwig II geheiratet hatte, unter der Herrschaft des Hauses Burgund.

In Dunkerque folgt 1403 Robert de Bar seiner Mutter Jolanthe de Bar als Stadthalter, und erhält die Zustimmung des Graf von Flandern, Johann Ohnefurcht, die Stadt mit einer neuen Befestigungsmauer, bestehend aus 28 Türmen und einem Wassergraben zu umgeben. Ein einziges Relikt aus diesem Bauwerk blieb bis heute bestehen: der Tour de Leughenær am Place du Minck.

Unter Philipp dem Guten wird die Stadt erneut von den Engländern geplündert, aber das Ende seiner Herrschaft markiert ein Aufschwung: Er baut die Kirche Saint Éloi (1450) und das Krankenhaus Saint Julien (1452).

HAUS HABSBURG 1477 - 1513

D. SOUS LE MAISON D'AUTRICHE

Sein Sohn und Nachfolger ist Karl der Kühne. Als dieser 1477 stirbt, fallen seine Länder durch die Heirat seiner einzigen Erbtöchter mit Maximilian I an das Haus Habsburg. Das führt erneut zu Spannungen mit der französischen Krone unter Ludwig dem XI, zudem Maximilian eine Allianz mit Spanien eingeht und seinen

Sohn mit der Infantin von Spanien verheiratet. Ludwig gelingt es zwar einige Gebiete zurückzuerobern, aber als deren Sohn Karl V die Herrschaft im burgundischen Flandern und im Jahr darauf in Spanien antritt, ist Frankreich sowohl im Osten als auch im Westen von habsburgischen Territorien umgeben.

SPANISCHER HERRSCHAFT 1516 - 1658

D.SOUS LE DOMINATION ESPANGNOLE

Nachdem die Stadt unter die Herrschaft der Spanier gekommen ist, wird sie erneut zur Zielscheibe französischer Truppen. Um den Angriffen standzuhalten beschließt Karl V, der erste Herrscher unter der spanischen Domäne und Enkel Maximilians, neue Befestigungsbauten zu errichten, die durch die Konstruktion der ersten Bastion im Norden der Stadt vollendet wurden.

In diese Zeit fällt auch der Bau eines Leuchtturmes, die Verbesserung der Kais und die Instandsetzung des Hafendamms.

Im Jahr 1558, die Stadt wurde bereits von Karls Nachfolger Philipp II regiert, übermannte eine französische Armee, befehligt vom Marschall de Thermes, nach einigen Stunden der Bombardierung die Stadt, plünderte sie und brannte sie nieder - darunter die Kirche Saint Éloi und das Rathaus.

Einige Monate später, in der Schlacht von Gravelines – die auch den Konflikt zwischen Heinrich II von

Frankreich und Philipp I von Spanien um die Vorherrschaft in Europa beendet - kam sie wieder unter spanische Kontrolle.

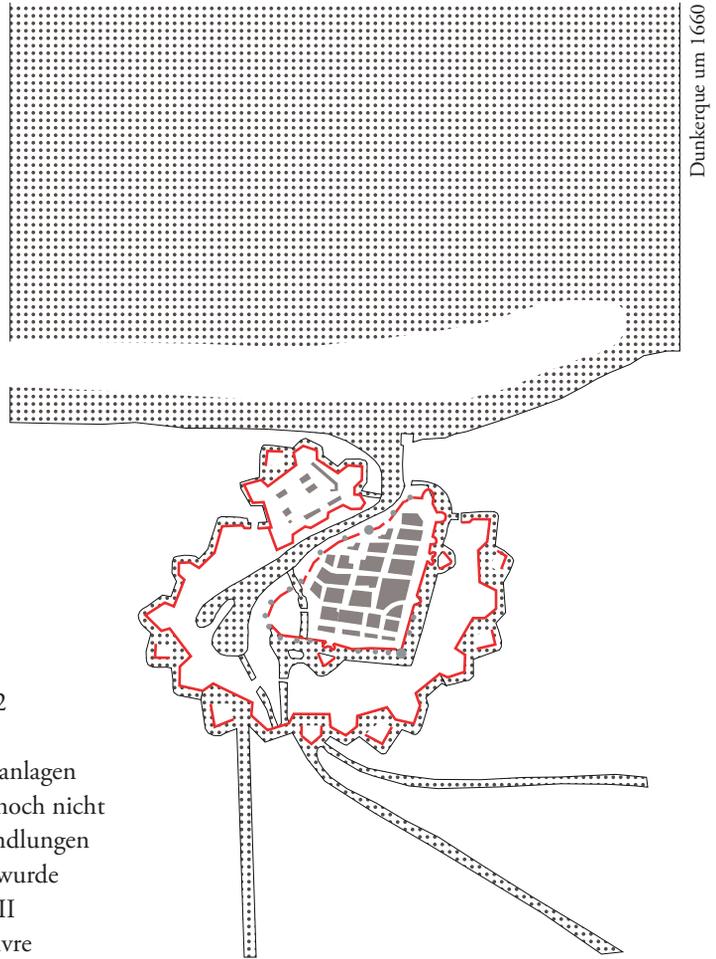
Die spanischen Niederlande waren zwischen 1598 und 1621 kurzzeitig selbstständig, nachdem Philipp II das Land seiner Tochter Isabelle Clara Eugenie abgetreten hatte.

In dieser Zeit kam es zu einem enormen Aufschwung des Handels und die Bevölkerung stieg stark an, was zur Gründung des Quartiers Basse-Ville führte.

1621 begannen die Kampfhandlungen von Neuem: ein fünfzehntausend Mann starkes Heer unter dem Befehl Herzog von Enghien, unterstützt von einer französisch – holländischen Flotte unter Admiral Tromp, belagerte die Stadt, die am 11. Oktober 1646 nach einer zweiundzwanzig tägigen Belagerung kapitulieren musste. Sechs Jahre später mussten die Franzosen das Gebiet wieder an Spanien abtreten.

Marschall Turenne konnte die Stadt, trotz hartnäckiger Abwehrversuche und der Überflutung des Gebietes durch den spanischen Gouverneur le Marquis de Leyde, erobern. Das zu Hilfe anrückende spanische Heer wurde in der Schlacht in den Dünen⁶ von französischen und englischen Truppen vernichtend geschlagen.

Zufolge des Vertrages von Westminster sollte die Stadt unverzüglich an die Engländer übergeben werden und so war die Stadt an einem Tag in den Händen der drei größten Herrschaftshäuser Europas.



ENGLISCHE HERRSCHAFT 1658 - 1662

D. AUX ANGLAIS

Die Engländer begannen sofort die Festungsanlagen wiederaufzubauen, aber die Arbeiten waren noch nicht einmal vollendet, als Ludwig XIV die Verhandlungen für den Kauf der Stadt führte. Der Freikauf wurde durch die finanzielle missliche Lage Charles II im Oktober 1662 für knappe 5 Millionen Livre beschlossen.

Als die Engländer von dieser Übereinkunft erfuhren, verursachte das eine Explosion von Wut gegen den englischen König, aber da war die Stadt schon an Frankreich übergeben. Ludwig XIV hatte schon vor den Verhandlungen einen Ingenieur geschickt um einen Plan der Stadt zu erstellen um ihren Wert zu ermitteln. Anhand dieser planmäßigen Erfassung begann Vauban mit seiner Planung.

KÖNIGREICH FRANKREICH 1662 - 1789

D.SOUS LES ROIS DE FRANCE

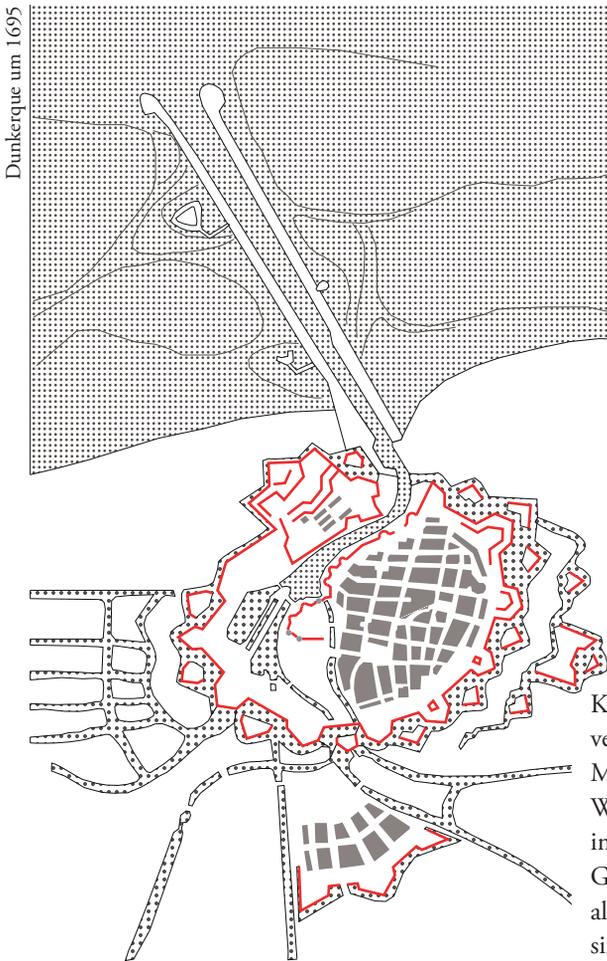
Die ersten Jahre unter der Herrschaft Ludwig des XIV sind stark mit dem Wirken eines Mannes verbunden: SÉBASTIEN LE PRESTRE DE VAUBAN, später Marquis de Vauban (1633 – 1707) war Ingenieur, Militärarchitekt, Wasserbautechniker, Raumplaner und Verfasser diverser Schriften und wurde am Ende seiner bewegten Karriere von Ludwig XIV zum Marschall von Frankreich ernannt.

Vauban spielte bei diversen Belagerungen eine maßgebende Rolle und entwickelte neue Angriffs-

methoden. Er war am Bau, beziehungsweise Um- oder Ausbau von mehr als 160 Festungsanlagen⁷ beteiligt und reiste um die 5000 km im Jahr mit Kutsche und Pferd um alle Befestigungen zu besuchen.⁸

Durch die Entwicklung der Eisenkugel hielten die alten Ringmauern der mittelalterlichen Städte bei einem Angriff nicht mehr stand. Aus geometrischen Überlegungen heraus, entwickeln die italienischen Ingenieure der Renaissance die bastionierten Wälle; und so gleicht die Stadt im 17. Jahrhundert einer offenen Hand. Die senkrecht geführte Verteidigung wird durch die waagrechte abgelöst. Dieses neue Verteidigungssystem das Vauban zu Perfektion entwickelte, machte Belagerungen um vieles komplizierter.⁹

Für Dunkerque spielte Vauban eine wichtige Rolle. Die Stadt sollte zu einer uneinnehmbaren Festung werden, aber vor allem der Hafen profitierte von seiner Erfahrung. Vauban verweilte gern in der Stadt. Dazu in einem Brief im Jahr 1683 an den Kriegsminister Marquis de Louvois: «Dieser Hafen mit



seiner Einfahrt scheint mir eines der schönsten Dinge dieser Welt zu sein. Ich könnte sicher ein halbes Jahr in Dunkerque verweilen und ihn täglich betrachten, ohne dass meine Neugier und meine Bewunderung erschöpft wären.»¹⁰

1678 wird Vauban bei dem zweiten wichtigen Minister Ludwig XIV, dem Minister für Handel und Wirtschaft, Colbert vorstellig, um ihm das kühnste aller zivilen Ingenieursprojekte darzulegen, das er bis dato auszuführen hatte und das bis dahin als unmöglich galt: Den Hafen von Dunkerque für Kriegsschiffe mit hoher Tonnage befahrbar zu machen. Der Grund war eine Sandbank, die den Zugang zum Hafen blockierte. Vaubans Plan sieht eine Fahrinne vor. Als seitlicher Schutz vor neuerlicher Versandung, dienen zwei durch Reisigbündel abgedichtete Molen. Zur Verteidigung der Anlage wurden zwei Forts am äußersten Ende errichtet, und ein zusätzliches gemauertes Fort überwacht die Reede und die Einfahrt in den Hafen. Um zu verhindern, dass sich der von der Flut mitgeführte Sand in der Fahrinne abgelagert, wird das Netz von

Kanälen, das bereits der Verteidigung der Stadt dient, verwendet. Bei Flut füllen sich die Hafenbecken mit Meerwasser; bei Ebbe öffnet man die Schleusen und das Wasser ergießt sich in die Fahrinne. So wird der Sand ins offene Meer gespült. Colbert verspricht die nötigen Gelder für den Bau anzuweisen. Vauban mobilisierte alle Kräfte für Dunkerque. Fünfzehntausend Männer sind daran beteiligt und die Fertigstellung gelingt in nur fünf Jahren. Vauban richtet einen Galeerenstützpunkt, gegen Handel und Schmuggel im Ärmelkanal und zur Schwächung der holländischen und englischen Konkurrenz, ein. Sogar die Freibeuter waren in den permanenten Krieg auf See eingebunden.¹¹

Diese offizielle Einbindung der Freibeuter durch die Minister Ludwig des XIV, unter anderem auch Vauban, ist kennzeichnend für diese Epoche. Zwar wurden schon die Fischer im 16. Jahrhundert in ökonomisch schlechten Zeiten zu Seeräubern. [Durch die guten Kenntnisse, der von tückischen Sandbänken durchzogenen Reede von Dunkerque war es ihnen ein leichtes, fremde Schiffe zu kapern.]

Aber ab dem Jahr 1695 kam es zu einer anderen Form der Piraterie; die Seeräuber durften für die Kapernfahrten die Schiffe der königlichen Flotte benutzen. Unter ihnen natürlich der berühmte Jean Bart, dem als Belohnung für seine Heldentaten von Ludwig XIV mehrere Ehrentitel zugesprochen wurden, unter anderem Leutnant der Flotte 1679 und schlussendlich der Adelsbrief des Königs. Die Piraten richteten einen enormen Schaden bei den feindlichen



Flotten an, und die zahlreichen Erfolge der Seefahrer zogen bald den Wunsch nach Vergeltung gegen den Heimathafen Dunkerque nach sich.

In der Schlacht von Texel¹² im Juni 1694 raubten die Piraten der Stadt unter Jean Bart hundertzwanzig mit Weizen beladene holländische Schiffe. Daraufhin folgte im September eine erste erfolglose Bombardierung der Stadt durch eine englisch-holländische Flotte. Ein Jahr darauf versuchte es eine englische Flotte erneut, scheiterte aber an den Befestigungswerken des Hafens. Die Engländer versuchen alles um Dunkerque zu schleifen, das gelingt ihnen auch, nach 30 Jahren 1713 am Ende des Spanischen Erbfolgekrieges.

Im Frieden von Utrecht (1713) musste Ludwig XIV sich bereit erklären, die gesamte Befestigungsanlage zu schleifen – und der Hafen wurde durch einen 200m langen Querdamm am 6. Juni 1714 verschlossen. Um dennoch das Abfließen des Wassers zu gewährleisten, wurde der 1620 gegrabene Kanal in Mardyck vergrößert und für Fregatten von 34 Kanonen befahrbar gemacht. Dieser Bau zog sofort die Aufmerksamkeit von England nach sich und nach dem Tod von Ludwig XIV musste Philipp von Orleans seine Einwilligung zur Zerstörung geben.

Am Anfang der Herrschaft von Ludwig XV schien alles verloren, und viele Einwohner sahen sich gezwungen, ihre Heimat zu verlassen. Durch ein Unwetter wurde der Querdamm zerstört und es kam zu den ersten Wiederaufbaumaßnahmen, woraufhin der Hafen bald

wieder für Fischerboote befahrbar wurde.

Der Vertrag von Aix-la-Chapelle von 1748 ordnete erneut die Zerstörung sämtlicher der Verteidigung dienender Befestigungsanlagen entlang der Küste an. Der Hafen und der Kanal waren davon ausgenommen und der Hafen konnte seine Aktivitäten wieder aufnehmen und durch den Handel mit den Kolonien weiter ausdehnen. Es wurden neue Industrien¹² und die Börse gegründet.

Während des Siebenjährigen Krieges wurde dank einer Erbringung von 600.000 Livres unter der Garantie der Handelskammer von den Händlern aufgebracht um notwendige Arbeiten am Hafen zu verrichten. Die Schleusen wurden repariert, ebenso die Quais, sowie das Bassin und der Kanal, um eine Einfahrt von größeren Schiffen in den Hafen zu ermöglichen.

Im Krieg zogen auch die Enkel Jean Barts als Kämpfer gegen England. Frankreich verlor infolge des Krieges den größten Teil seiner amerikanischen und indischen

Besitzungen an England. Im Frieden von Paris 1763 wurde zum vierten Mal in einem halben Jahrhundert die Zerstörung des Hafens bestimmt – unter der Überwachung von englischen Kommissaren wurden alle Forts entlang der Küste zerstört.

Ungeachtet dieses erneuten Rückschlags befindet sich der Hafen, als der König 1774 stirbt, in einer relativ erfolgreichen Lage. Ludwig der XVI hatte am Beginn seiner Herrschaft die Stadt mit vielen Maßnahmen unterstützt. Er unterstützte den Hochseefischfang, Urbarmachung der Dünen, Abtretung aller Gebiete zwischen den Befestigungsmauern an die Stadt, bis der Unabhängigkeitskrieg der USA seinen geschäftlichen Elan bremste und es zu einem Wettrüsten der Piraten kam.

Diese Kapernfahrten werden als Unterstützungsmaßnahme der französischen Flotte anerkannt, nicht bestraft und im Frieden von Versailles 1763 bekommt Frankreich die ganze Gebietshoheit über die Stadt zurück.

Der Artikel im Vertrag von Utrecht wurde annulliert. Eine neue Ära des kommerziellen Wohlstandes beginnt und nach der Wiederherstellung des Hafens floriert der Handel und die Industrie – viele Fabriken wurden gegründet. Die Anzahl der Einwohner stieg auf zirka 30.000 und jährlich liefen 1500 Schiffen den Hafen an.

NATIONALVERSAMMLUNG 1788-1799

D.SOUS LES ENSEMBLES

Durch die Revolution kommt es abermals zu einem

kompletten Umbruch.

1791 wird die Handelskammer, wie sämtlicher Institutionen dieser Art in ganz Frankreich, aufgelöst und durch einen Rat der Landwirtschaft und des Handels ersetzt. Auch das Handelsrecht, das die Stadt unterhielt und der Stadt und den Händlern zu dem Wohlstand verholfen hatte, wurde drei Jahre nach der Konvention entzogen. Nach der Hinrichtung (1793) Ludwig XVI und der Ausrufung der Republik wird Dunkerque zu Dune libre.

Europa verbündet sich gegen Frankreich; im April 1793 kommt ein englisches Heer um die Stadt zur Kapitulation zu zwingen – die Stadt wehrt die Angreifer ab.

Im August 1793 belagert der Herzog von Yorck mit einer englisch-holländischen Armee die Stadt auf Neuve, die Belagerung musste aber nach der Schlacht bei Hondschoote am 8. September wieder aufgehoben werden.

KONSULAT UND KAISERREICH

D. SOUS LE CONSULAT 1799 – 1804

D. SOUS L'EMPIRE 1804 – 1814

Napoleon Bonaparte, als Kaiser Napoleon I, erlangte durch seine zahlreichen Eroberungen auch die Herrschaft über Antwerpen – dieser Hafen sollte zum größten Hafen des Kaiserreichs werden und er investierte viel Geld in die Entwicklung des Hafens und Dunkerque geriet ins Abseits.

RESTAURATION 1814 – 1830

D.SOUS LA RESTAURATION

Der Fall Napoleons bzw. des Kaiserreichs bedeutete für die Stadt eine Auferstehung, die sich zu jener Zeit in einem verwahrlosten Zustand befand. Vor allem der Verlust von Antwerpen verleiht dem Hafen wieder seinen alten Status, und in ein paar Jahren verdoppelt sich der Handelsverkehr.

JULIMONARCHIE 1830 – 1848

D. SOUS LOUIS PHILIPP

Diese Verdoppelung¹⁴ verdankt die Stadt den Aufbesserungsmaßnahmen die im Hafen vollzogen wurden: Die Hafeneinfahrt wurde verlängert, der Kanal tiefer gegraben und einige der hölzernen Quais wurden durch Stein ersetzt.

Zwischen 1841 und 1843 wurde ein Leuchtturm an der Stelle des Forts du Risban errichtet. Aber das reichte noch immer nicht aus um dem wachsenden Handel Genüge zu tun, vor allem da es noch immer nur ein einziges Dockhafenbecken¹⁵, das noch auf die Bauarbeiten unter Ludwig XIV und seinem Baumeister Vauban zurückging, gab.

2. FRANZÖSISCHE REPUBLIK 1848 – 1852

KAISERREICH 1852 - 1870

DEUXIÈME RÉPUBLIQUE FRANÇAISE EMPIRE

Die Inbetriebnahme der Eisenbahn im Jahr 1848 führt zu einem neuen Impuls im Handelsverkehr.

Dunkerque hatte nun eine Eisenbahnverbindung ins Hinterland und nach Paris. Zur gleichen Zeit wurde unter dem Druck der Handelskammer, das bereits 1845 beschlossene Gesetz zur Ausweitung des Hafens, umgesetzt. Das Bassin de Commerce wurde 1852 in Betrieb genommen. Trotz dieser Maßnahmen geriet der Hafen, durch die Entwicklung der Dampfschiffahrt, bald erneut an seine Grenzen. 1860 wurden 480.000 Tonnen Handelsware auf über 5000 Schiffen transportiert.¹⁶

Dieser enorme Anstieg führte 1861 zu einem erneuten Gesetzesbeschluss; der den Dockhafen um ein neues Becken erweitern sollte und zu dessen Erschließung eine Schleuse mit 21 Metern Länge vorsah.

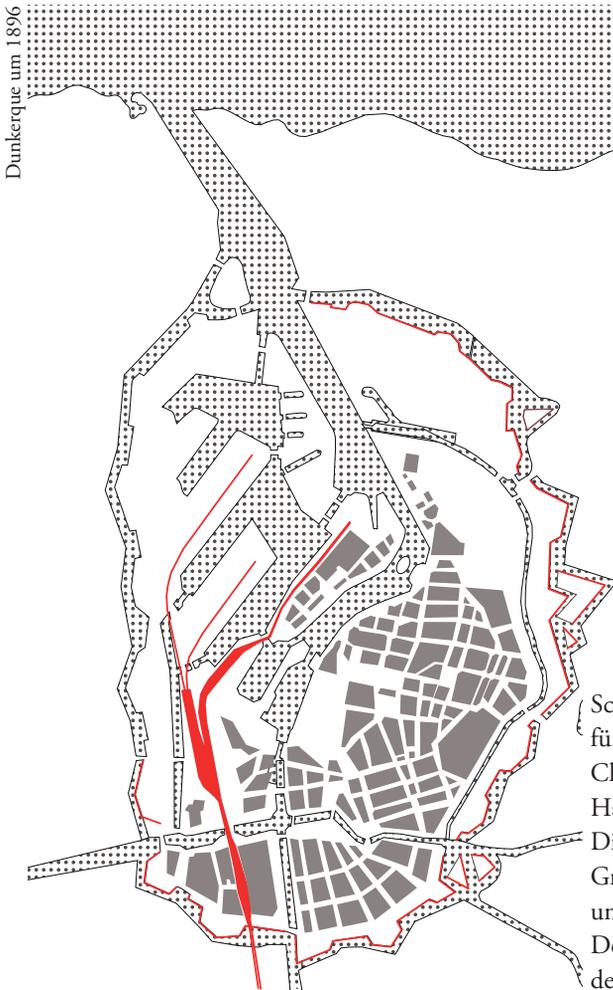
Außerdem musste für eine Hafenerweiterung dieser Größenordnung der Festungswall versetzt werden. Die Kosten für dieses Projekt überstiegen bei weitem das Budget.

Der Stadt wurde das Recht zugestanden, für jedes Schiff, das in den Hafen einlief, zu kassieren, aber die Einnahmen wurden zur Gänze für militärische Zwecke benutzt. Der deutsch-französische Krieg 1870 – 1871 sorgte für eine Stagnation in allen Bereichen.

3. FRANZÖSISCHE REPUBLIK 1871 – 1940

TROISIÈME RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Und so wurde der erste Stein für das neue Hafenbecken erst im Jahr 1874 gelegt. Den Unternehmern, die gern



mit dem Hafen von Antwerpen konkurriert hätten, gingen diese Arbeiten zu langsam.

Zwei Männer werden für die weitere Geschichte des Hafens von großer Bedeutung:
das Gespann TRYSTRAM – FREYCINET.

Der Unternehmer, Präsident der Handelskammer von Dunkerque, und erster republikanischer Abgeordneter Jean-Baptiste Trystram, entschließt, sich für die Entwicklung des Hafens, zu engagieren. Er möchte die Regierung von der Notwendigkeit des Hafenausbaues überzeugen, um die günstige Lage zu stärken und mit den großen Nordseehäfen konkurrieren zu können.

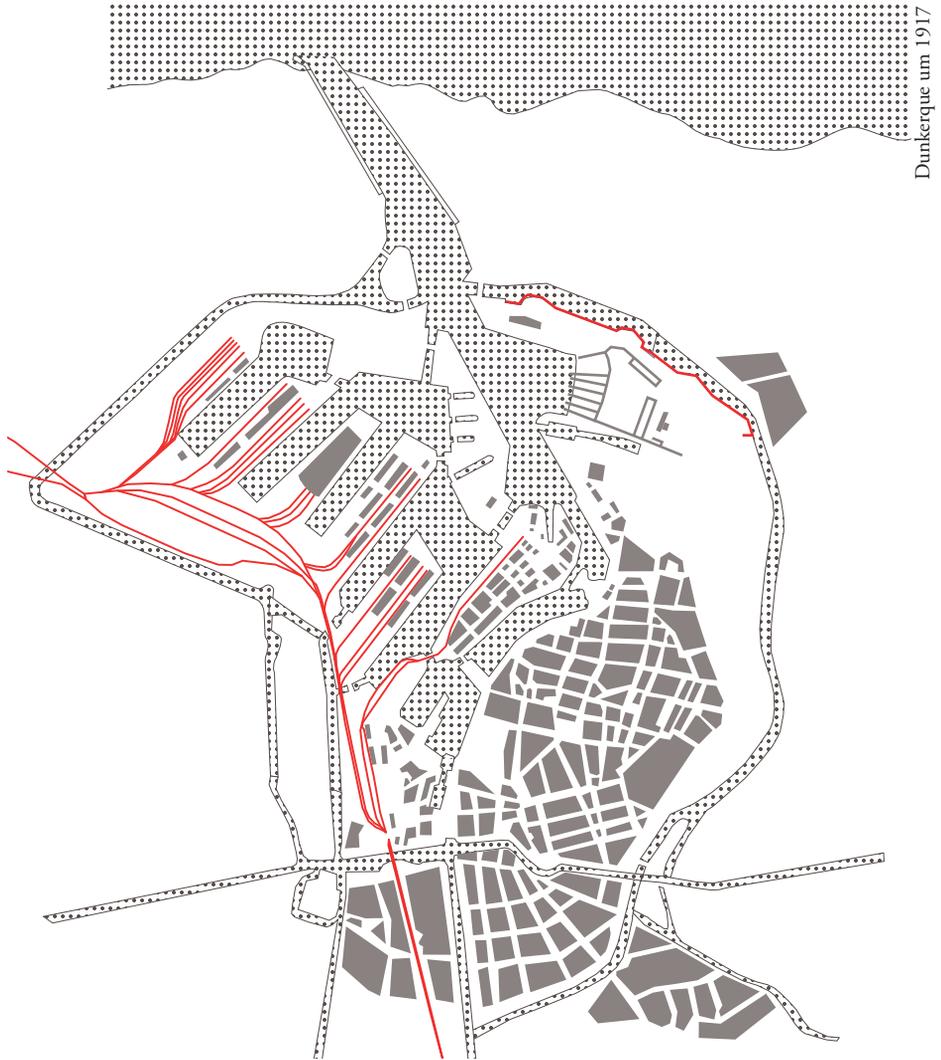
Das Interesse bekommt er von dem Minister für öffentliche Arbeiten, dem Ingenieur Charles de Freycinet, der in dieser Eigenschaft für den Ausbau der Eisenbahn, der Schiffahrtskanäle und Hafeneinrichtungen zuständig ist. Sein Programm, der Plan Freycinet, sollte allen Franzosen einen Zugang zur Eisenbahn ermöglichen. Mit der Freycinet-Peniche¹⁷ schuf er eine Norm für die Lastkähne der französischen Binnenschifffahrt und die dementsprechenden

Schleusen¹⁸, weiteres beinhaltet der Plan ein Budget für den Ausbau der Hafenstrukturen.

Charles de Freycinet schreibt nach dem Besuch des Hafens von Dunkerque im Jahr 1878 folgende Zeilen: Die Frage des Hafens von Dunkerque übersteigt die Grenzen der Stadt, die des Departements und wird für uns zu einer französischen Frage.¹⁹

Der Plan Freycinet tritt im Juli 1879 in Kraft. Neben dem ambitionierten Eisenbahnprojekt, das bis zu seiner Fertigstellung im Jahr 1914 alle Unterpräfekturen und wichtigen Städte Frankreichs an die Eisenbahn anschließt, und dem Umbau und Neubau etlicher Kanäle und Schleusen nach der neuen Norm, wurde der Stadt das Kapital zugesprochen um die erforderlichen Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen zu verwirklichen. Die Arbeiten werden sofort aufgenommen. Das neue Hafenbecken, die sogenannte Darse I²⁰, und die Schleuse Guillian wurden, nach dem ihr Bau schon 1861 beschlossen worden war, endlich vollendet. Zusätzlich wurde das Hafenbecken um die Darse II erweitert und mit den Arbeiten an den Darsen III und IV begonnen. Der Kanal der l'Île Jeanty wurde gegraben, um einen Anschluss der Hafenbecken I und II an die Binnenschifffahrtskanäle zu gewährleisten. Die Penichen konnten so direkt an der Mole be- und entladen werden.

Vier Trockendocks zur Schiffswartung werden realisiert und 1889 wird mit der Konstruktion der Schleuse Trystram begonnen. 1896 eröffnet die 170 Meter lange Schleuse. Die Ausdehnung des Hafens weckt das



Interesse privater Investoren, die beginnen ihre Betriebe entlang des Kanals anzusiedeln.

Gleichzeitig investiert die Handelskammer in den Ausbau des Hafenequipments; eine erste Reihe von Lagerhallen wird errichtet und die Quais mit hydraulischen Kränen ausgestattet. In zehn Jahren verdoppelt sich der Umsatz erneut und im Jahr 1891 avanciert er zum drittgrößten Hafen Frankreichs. Der Hafeneimport orientiert sich an den angesiedelten Industrien; importiert wird Wolle aus Argentinien für die Textilindustrie in Roubaix und Tourcoing, Leinen aus Russland für Armentier und Lille, Erz für die Metallindustrie in den Kohlebecken von Valenciennes oder Maubeuge.

Auch der Import von Getreide nimmt einen großen Stellenwert ein.²¹

Eine Ölmühle wird errichtet, dem folgt ein Sägewerk, aber der Hauptarbeitgeber ist die große Juteindustrie. 1898 wird eine Schiffswerft²² im Norden der Stadt, am

Kanal mit direkter Meeranbindung, errichtet. Die ersten vier Segelschiffe wurden 1902 fertiggestellt, gefolgt von der Produktion von Dampfschiffen ab 1903.

1900 entsteht eine Borax Fabrik, 1908 eröffnet der Speiseölhersteller Lesieur eine Fabrik und 1912 nimmt die Lusine des Dunes den Betrieb auf. In den Jahren 1903 und 1910 ordnen zwei weitere Gesetzesbeschlüsse die Erweiterung der Darse III und IV an, und ein fünftes Hafenbecken wird mitten im Krieg fertiggestellt.

Im Herbst des Jahres 1914 werden deutsche Truppen von einem Heer aus französischen und englischen Soldaten blockiert; die Schlacht bei Yser beginnt. 1915 wird die Stadt durch Langstreckenkanonen bombardiert. 1918 die erschütternde Bilanz: 1500 Soldaten aus Dunkerque sind auf der Seite Frankreichs getötet worden, 410 Gebäude zerstört, 2370 Bewohner verletzt.²³



zerstörte Stadt 1945

General Foch interveniert bei den englischen Autoritäten, um ihre Pläne die Hafenanlage zu zerstören, zu verhindern. Grund für die Überlegung war die Angst vor einem erneuten Angriff der deutschen Truppen.

Im Gegensatz dazu blieben die Hafenanlagen nahezu unbeschädigt und im Jahr 1919 wurde ein sechstes Hafenbecken zu graben begonnen.

1927 besucht der neue Minister für öffentliche Bauten M. Tradieu Dunkerque und erklärt sich bereit die Pläne zur Ausweitung des Hafens zu finanzieren. Ein Seebahnhof für die Fährverbindung Dunkerque – Dover wird in Betrieb genommen. Einer neuer Vorhafen wird realisiert und die Schleuse Watier gebaut. Die geplante Verlängerung der Darse V und die Grabung einer sechsten Darse konnten nicht mehr beendet werden.

ZWEITER WELTKRIEG: VICHY-REGIME UND MILITÄRVERWALTUNG 1940 -1944

SECONDE GUERRE MONDIALE

PROVISORISCHE REGIERUNG 1944-1946

GOUVERNEMENT PROVISOIRE

Dunkerque zahlt im Zweiten Weltkrieg einen hohen Preis. Während der Operation Dynamo lag die Stadt unter schwerem Bombardement durch die deutsche Luftwaffe. Große Teile waren zerstört, als sie von deutschen Truppen die Stadt am 4. Juni einnahmen. Dunkerque ist die am längsten besetzte französische Stadt, und wurde erst einen Tag nach der Kapitulation

Deutschlands am 9. Mai 1945 befreit.

Nach diesen fünf Jahren der Belagerung ist die Stadt zu 80% zerstört, der Hafen vollständig. Die systematische Zerstörung durch die Besatzungsmacht und die Bombardierung durch die Alliierten hatten die Hafenanlagen unbrauchbar gemacht. Hafenbecken, Kanäle und Kaianlagen sind durch Schiffswracks blockiert.

Als die ersten im Jahr 1944 evakuierten Bewohner im Mai 1945 wieder zurückkehren, sind die Trinkwasserleitungen unbenutzbar, das Wasser in den Brunnen und Zisternen ist verschmutzt und es gibt kein Gas und keine Elektrizität.

Von 3362 beschädigten Gebäude, sind 1524 hoffnungslos zerstört, 805 schwer beschädigt und 1032 als reparabel eingestuft.²⁴

Bevor die provisorischen Barackensiedlungen und die amerikanischen Chalets UK 100 errichtet wurden, finden die Menschen Obdach in den zerstörten Häusern und den Bunkern. Aber diese Notbehausungen geraten schnell an ihre Limits und die Wiederaufbaumaßnahmen gehen zögerlich voran. 1940, eine erste Delegation zur Planung der Wiederaufbaumaßnahmen wurde durch Bardet und Fenzy gebildet, im Mai 1942 ersetzt durch die Städtebauer Jean Canaux et Roger Puget.²⁵ Diese ersten Studien waren stark von der deutschen Besatzungsmacht behindert.



Dunkerque 1955 Zusammenspiel Hafen und Stadt

In Frankreich gibt es zwei große Wiederaufbauphasen: die erste bereits während des Krieges 1940 und die zweite 1944, die sich radikal durch unterschiedliche Prinzipien und Methoden voneinander unterscheiden. Diese ersten Wiederaufbaumaßnahmen basieren auf den Richtlinien der 1941 verfassten Broschüre: *Charte de l'architecte reconstruteur*. Darin wird eine regionalistische und traditionalistische Architekturauffassung propagiert, deren Anliegen eine historisch getreue Rekonstruktion der zerstörten Städte war.²⁶

Im Gegensatz dazu steht die zweite entscheidende Phase des Wiederaufbaus, die sich von den traditionellen Formen, die mit dem Vichy Regime in Verbindungen gebracht wurde, distanzieren will.

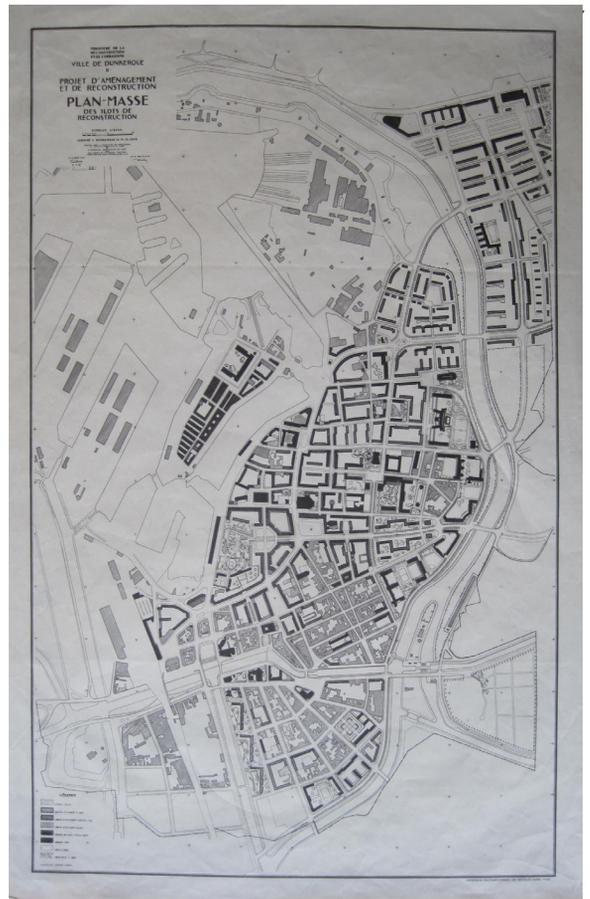
Im Jahr 1944 wird das Ministerium für Wiederaufbau und Urbanismus²⁷ gegründet. Diesem Ministerium steht ein Rat aus Architekten²⁸ bei, die als Berater und Begutachter dienen. Es gibt keine offizielle Doktrin, aber die Richtlinien orientieren sich an den Ideen des modernistischen Städtebaus und übernehmen viele Themen der Charta von Athen.

In Dunkerque wird der Städtebauer Théodore Leveau beauftragt, die Wiederaufbaumaßnahmen zu beaufsichtigen.

4. FRANZÖSISCHE REPUBLIK 1946 – 1958
 QUATRIÈME RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 1848 – 1852 In einem Gesetzesbeschluss des Jahres 1946 wird den Bewohnern das Recht auf

Entschädigungszahlungen zugesprochen; die Bemessungsgrundlage basiert auf dem alten Kataster.²⁹ Théodore Leveau muss sich genau an diese Kostenrechnung halten. Der Wert des Immobilienbesitzes der Geschädigten transferiert sich in Quadratmetern auf dem Bauplan der neuen Bauten, was die Planung verzögert. Außerdem kam es immer wieder zu Diskussion zwischen den geschädigten Bewohnern, die sich zu einem Verband³⁰ formiert hatte, den Abgeordneten Vertretern der Stadt und den Architekten.

Leveaus städtebaulicher Entwurf übernimmt das Straßenraster vor dem Krieg, bricht aber mit der Struktur der alten Parzellierung und schlägt den offenen Block vor. Großzügige offene Strukturen mit Dachterrassen und Loggien, verkleidet mit rotem Klinker und sichtbaren Details in Beton. Chefarchitekt war der 1946 beauftragte Jean Niermans. Als der Bebauungsplan im Jahr 1947 im provisorischen Rathaus ausgestellt wird, stieß er auf geteilte Meinungen. Trotz einiger Proteste wurde am 4. September 1949 der erste Grundstein am Place Jean-Bart mit einer Zeremonie gelegt. Diese ersten zwei Wohnblocks, die sogenannten Îlots 1 und 2, umrahmen den Place Jean Bart. Die Erdgeschoßflächen beherbergen wie zuvor die vielen Cafés, die Bank und andere städtische Einrichtungen. Jean Niermans, sah, in dem städtebaulichen Plan Leveaus, die verpasste Chance, eine komplett zerstörte Stadt nach ganz neuen Grundzügen zu entwerfen. Niermans musste sich aber an die Vorgaben halten,



Schwarzplan Rekonstruktion 1949

erhielt aber die Chance gemeinsam mit seinem Bruder, bei dem Bau zweier Wohnkomplexe, einige Ideen zu verwirklichen. Der Komplex ISAI³¹ Sainte-Barbe und die sogenannten Îlots Carnot, die 1952 fertiggestellt wurden. Beide Komplexe wurden unter der Bezeichnung ISAI geführt und direkt aus dem Staatsbudget heraus finanziert; die Wohnbauten Sainte-Barbe waren die ersten Wohnungen die bezogen werden konnten.

Ganz anders verläuft der Wiederaufbau des Hafens. Ohne einen komplexen Prozess zu durchlaufen, werden die Maßnahmen direkt aus dem Staatsbudget heraus finanziert und so geht der Aufbau rasch voran. Als Leitbild dient der Zustand des Hafens vor dem Krieg. Nachdem der Hafen entmint ist, die Kräne und die über 100 Schiffswracks geborgen sind, wird mit der Wiederherstellung der Schleusen begonnen.

Den Beginn macht die Rekonstruktion der Schleuse Guillaïn, der kleinsten und ältesten, die den kleinen Fischerbooten den Einlass in das Hafenbecken ermöglicht. Danach folgt die erst 1940 in Betrieb

genommene Schleuse Watier, die 1947 fertiggestellt wurde. Die Schleuse Trystram folgte im Jahr 1952 und wurde 1955 vom Präsident der Republik René Coty eingeweiht. Auch die beiden Binnenschleusen wurden restauriert, um den Anschluss an das Binnenkanalnetz zu gewährleisten. Nur mehr ein Kilometer der einzigen 10 Kilometer Kailänge war noch benützbar, was einen enormen Aufwand an Arbeitskraft und Geld benötigte.

Die Schiffswerft wurde rekonstruiert und im Jahr 1949 eröffnet l'AP2³², ein gigantische Montagehalle. Die Lagerhallen auf den Molen werden zum Teil rekonstruiert, zum Teil mit der Hilfe von England und der USA neu gebaut.³³ Von den zwei identischen Lagerhallen auf der Mole 1 bleibt nur eine erhalten, die sogenannte Halle aux sucre. Im Jahr 1949 wird an der Stelle des Abrisses eine Weinlagerhalle von den Architekten Vincent, Beurdeley und Kessler errichtet. Die Handelskammer hat seit der Zerstörung ihrer Niederlassung 1940 keinen festen Sitz mehr. Nachdem sie diverse Lokalitäten in Dunkerque und dann Berques okkupiert hatten, kehrt der Sitz 1945 zurück und lässt sich in dem rekonstruierten Halle aux Sucres nieder. Erst 1962 übersiedelt die Niederlassung in ein neues Gebäude auf der Citadelle³⁴, entworfen durch den Architekten Daniel Bidot und 1963 vom Premierminister Georges Pompidou eingeweiht. Der maritime Verkehr hatte sich in der Zwischenzeit gewandelt. Die Schiffe wurden größer und benötigt mehr Tiefgang, auch der 1956 entwickelte Container

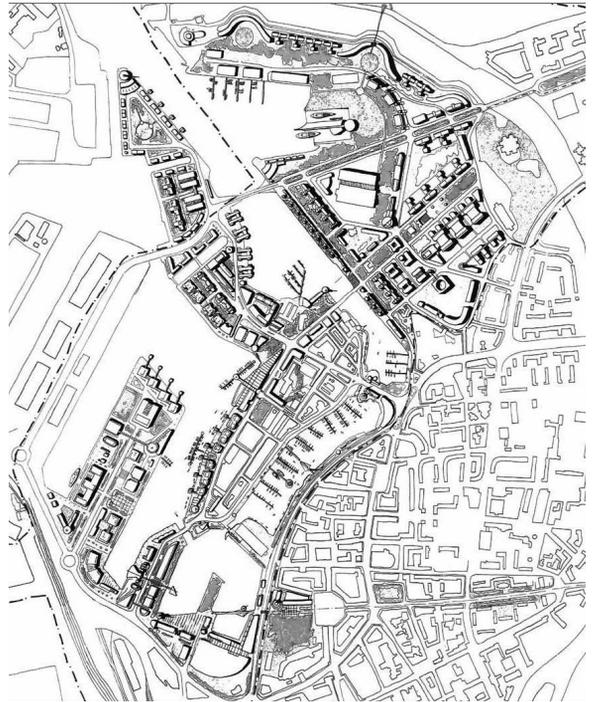
des Amerikaners Malcom McLean, der ab den 1970igern seines Siegeszug auch in Europa hielt, revolutionierte die Schifffahrt.

Und so erreicht der historische Hafen kurz nach der Fertigstellung seine Grenzen. Die ‚Fingerstruktur‘ der Hafenbecken und ihren Molen konnte den immer größeren Schiffslängen nicht mehr genügend Raum geben.

Der Hafen verlagerte sich immer mehr nach Westen und die stadtnahen Hafengebiete verwandelten sich in eine Industriebrache. Nur die Schiffswerft blieb im Stadtgefüge als sichtbares Areal erhalten.

Während die Stadt langsam ihr neue Form annimmt, verschwindet der Hafen fast vollständig aus dem Blickfeld der Einwohner. Die Wiederaufbaumaßnahmen dieser beiden Strukturen liefen völlig getrennt voneinander ab.

Für die Einwohner verschwindet das Bild einer geschäftigen Hafenstadt, aber der Schien trägt. Der Hafen ist erfolgreich und wächst bald wieder zum drittgrößten Hafen Frankreichs an. Neue Infrastrukturen werden gebaut und neue Industrien siedeln sich an. 1962 wird der neue Zentralhafen in Betrieb genommen, 1969 wird der Kanal von Mardyck eröffnet und 1970 die Schleuse Charles de Gaulle. 1975 folgt der Westhafen. Neue Wohnviertel werden im neu entstandenen Saint-Pol-sur-Mer und im Quartier



Projekt Neptune: Masterplan Richard Rogers 1990

Grande-Synthe errichtet. 1980 wird das Atomkraftwerk Gravelines eröffnet.

Im Jahr 1987 schließt die Werft und hinterlässt eine 180 Hektar große, mehr oder weniger kontaminierte Fläche. Auch Normed, vormals A.C.F, konnte der Krise der Schiffswerften in der Mitte der 80iger nicht standhalten.

Schon im darauffolgenden Jahr schließen sich die Vertreter der Stadt, des Hafens und der CUD zu einer Interessengemeinschaft zusammen, um die Frage der Nutzung des aufgelassenen Areals zu diskutieren. Schnell war klar, dass sich das Projekt über das eigentliche Areal hinaus erstrecken würde. Der Hafen und die Stadt sollten wieder in Beziehung treten. Ein neues Kapitel in der Stadtplanung beginnt!

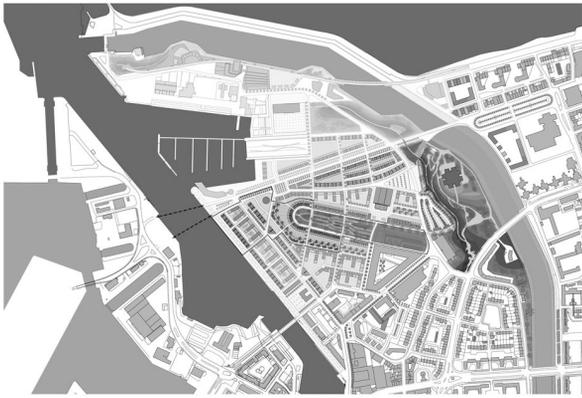
Einem Beschluss des Syndicat Mixte³⁵ folgend, beruft der Bürgermeister und Präsident der CUD Michel Delebarre³⁶, die Projektentwicklungsgesellschaft Projenor³⁷, um gemeinsam mit dem Büro AGUR³⁸ eine Durchführbarkeitsstudie zu erstellen. Diese Studien führten zur Bildung einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft, der S3D³⁹ und zur Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs im Jahr 1990.

DAS PROJEKT NEPTUNE 1990 - 1998

Das Planungsbüro Richard Rogers Partnership gewinnt den Wettbewerb und wird mit der Ausarbeitung des

Masterplans beauftragt. In diesem Zusammenhang werden ab den 1990er drei Brückenbauwerke realisiert, um eine erste physische Verbindung des Areals, der brachliegenden Hafenfläche und der Stadt zu schaffen: Pont de la bataille du Texel von Pascale Seurin. Olivier Brasse konstruierte die Pont de la citadelle und die Pont de l'Université. Die Bauarbeiten für eine Universität auf der Citadelle hatten bereits 1990 begonnen. In drei Bauabschnitten wurde der, von dem französischen Büro AS Architecture-Studio geplante, Gebäudekomplex errichtet und 1998 endgültig fertiggestellt. Die 1993 fertiggestellte Universitätskantine stammt ebenfalls von AS.

Die Industriebrachen auf dem Areal der ehemaligen Schiffswerft werden abgerissen. Ein einziges Relikt erinnert an die Glanzzeiten der Werft: die Montagehalle, die sogenannte AP2 oder auch die «Kathedrale». Nach dieser ersten Phase des Projekts Neptune, markiert von der Fertigstellung des Pôle Marine - einem Einkaufs-, Kino- und Veranstaltungstempel im Jahr 2000, schlossen sich die unterschiedlichen Akteure zusammen, um Bilanz zu ziehen und sich Zeit zum Nachdenken zu schaffen. Der Masterplan von Richard Rogers hat zwar die Verortung der großen Einrichtungen und die Verkehrswege injiziert, aber viele Fragen nach den Details des Umbaus bleiben offen. Im Besonderen für das Gebiet Grand



Projekt Grand Large: Masterplan ANMA

Large, beschränkt im Großen und Ganzen durch den Yachthafen, die Gärten des Museum für Zeitgenössische Kunst, dem Canal exutoire und dem Meer. Zudem hat sich das Projektgebiet vergrößert. Die Viertel westlich der Stadt und Teile des Stadtzentrums wurden Gegenstand des GPV⁴¹.

Die erste Seite des Masterplans ist umgeblättert, wenngleich er Operationsmittel für den öffentlichen Raum und die Ausformulierung der Citadelle bleiben wird.

Es muss trotzdem immer noch an der Auflösungen einiger wichtiger Problemstellen, wie die Verständigung des Bahnhofes mit Pôle Marine und den Molen, die Chaussee des Darses als westlicher Eingang in Stadt und die Sanierung des wiederaufgebauten Stadtzentrums. Die zweite Phase des Stadtbbaus widmet sich aber nicht diesen Problemstellen, sondern konzentriert sich erneut auf die Verwertung des Areals der ehemaligen Schiffswerft.

Im Oktober 2005 erscheint ein Presstext der CUD, der zu den weiteren Schritten Stellung nimmt. Das Projekt GRAND LARGE, das sich auf dem Projektgebiet «Neptune» auf dem Areal der ehemaligen Schiffswerft befindet, eröffnet die zweite Phase der in den 1990iger begonnen Rückeroberung der Hafen- und Industriebrachen. Sie verschreibt sich der umfangreichen Bauaufgabe der Stadterneuerung. Die CUD hat sich folglich dazu entschieden ein attraktives, relativ dichtes Quartier zu schaffen (ca. 1000

Wohnungen), das der zunehmenden Zersiedelung eine qualitative und quantitative Alternative bietet.⁴² Eine nachhaltige Entwicklung, inspiriert von den Prinzipien der Agenda 21, steht an oberster Stelle; formuliert durch den Wunsch nach einer sozialen Durchmischung, einer umweltgerechten und einer wirtschaftlichen Planung.

PPP⁴³ war der neue Antrieb für die weitere Entwicklung des Projekts Grand Large. Die CUD beauftragte mehrere Bauträger, eine erste Kostenaufstellung unter Berücksichtigung der aufgestellten Planungsparameter für 175 Wohnungen vorzulegen.

Dem folgt erneut die Auslobung eines Wettbewerbs. Der Wettbewerb umfasste einen Bebauungsplan für das gesamte Areal und einen detaillierten Entwurf für die ersten 175 Wohnungen. Die Entscheidung wurde von allen beteiligten Akteuren getroffen und der Auftrag ging an das Büro ANMA – Nicolas Michelin. Als der erste Bauabschnitt 2010 abgeschlossen ist, sind 208 Wohnungen realisiert. Vor allem die fünf bis sechs geschossigen, sogenannten «Gâbles sur quai» haben der Stadt bereits ein neues Gesicht gegeben.

Neben den Wohnbauten wurden in der Zeit auch einige öffentliche Bauten auf dem Areal realisiert.

2007 wird das Gymnasium, das sogenannte lycée des Métiers Guy Debeyre, errichtet. 2009 folgt ein Sportsaal des Architekten Pierre Ferret, der die Fassade einer bestehenden Justierhalle in das Projekt mit



Dunkerque cœur d'agglomération

einbezieht. Auftraggeber ist die S3D.

2009 gewinnt das Architekturbüro Lacaton&Vassal den Wettbewerb für den neuen Standort des FRAC⁴⁴ in der alten Montaghalle, der AP2. Ähnlich wie schon bei anderen Projekten verdoppeln die Architekten das Volumen und planen eine zweite ‚Kathedrale‘ daneben. Das Projekt befindet sich momentan im Bau und sollte, wenn es zu keiner weiteren Verzögerung kommt, im Oktober 2013 eröffnen. Finanziert wurde es vom Kulturministerium, der Region Nord-pas-de-Calais und der CUD.

2011 eröffnet die Herberge L'Escale, die die veraltete Jugendherberger am place Paul Asseman ablöst, mitten auf dem noch relativ brachliegenden Areal.

Neben der Großbaustelle des Grand Large, wurde ein kleineres Projekt auf der Citadelle realisiert: die ZAC⁴⁵ du Bassin, projektiert von S3D.

Ende 2008 wird, auf der gegenüberliegenden Môle 1, der Pariser Architekt Pierre-Louis Faloci von der CUD damit beauftragt, die sogenannte Halle aux sucre, eine Lagerhalle aus dem 19. Jahrhundert, in einen Ort des 21. Jahrhunderts zu verwandeln.

Die Halle soll unter anderem Raum für das neue Büro der AGUR bieten, das Archiv des Agglomeration beherbergen und die Funktion eines Learning Centers aufnehmen. Das Gebäude befindet sich auf der ersten Landestelle, der Môle 1, gegenüber der Citadelle. Die Bauarbeiten sollen Ende 2013 beendet sein.

Besagte Môle 1 wurde auch zum Wettbewerbsgegenstand für den EUROPAN 10, der das zweite Mal das Thema Inventing Urbanity aufgreift. Dabei formulieren die drei Brennpunkte „Neue urbane Mobilität“, „Soziales Leben“ und „Nachhaltige Umwelt“ wesentliche Schwerpunkte für den Entwurf.⁴⁶

Der seit 1989 amtierende Bürgermeister der Stadt und seit 1995 Präsident der CUD, Michel Delebarre, entschließt sich erneut zu einer Fusion mit einem Investor.

Im Juni 2009 erscheint ein Presstext der CUD, zu den neuen städtebaulichen Visionen der Stadt. Investor ist diesmal MULTI DEVELOPMENT mit dem Architekten und Städtebauer JOAN BUSQUETS an der Seite.⁴⁷ Teile der Innenstadt und die Zone zwischen dem Bahnhof und der Stadt werden zum neuen Projektgebiet erklärt. Das Projekt trägt den Namen Dunkerque cœur d'agglomération und soll dem Ballungsraum ein adäquates Zentrum bieten.

Durch den Absprung von MULTI DEVELOPMENT ist die Planung ist stocken geraten. Momentan befindet sich das innerstädtische Theater Viertel am Place du Général du Gaulle im Bau. Das Théâtre Bateau Feu wird renoviert und soll im Dezember 2013 eröffnen.

Die Umstrukturierung des Bahnhofes wurde bis auf weiteres verschoben.⁴⁸ Der Bürgermeister sucht nach Investoren mit dem nötigen Kleingeld.

<p>1 «A l'origine de la plupart des villes, on reconte quelque nom fameux. Le ciel l'a permis ainsi; souvent les historiens y ont suppléé et les populations y ont applaudi... tant est puissant l'amour de la gloire! Dunkerque est exempte de cette faiblesse. Elle s'est résignée à ne voir à la première page de ses annales aucune merveille, aucune légende! Pas un Grec, pas un Romain! Sage et modeste, elle admet qu'elle procède d'un hameau obscur se groupant sans bruit au bord de la mer, à l'abri des Dunes; s'étendant ensuite autour du temple que Saint-Éloi vint élever à Dieu au milieu de ces cabanes de pêcheurs.» DERODE, Victor: Histoire de Dunkerque, Lille 1852, 93.</p>	<p>9 Ebda.</p> <p>10 Dazu in einem Brief im Jahr 1683 an Louvois: «Dès l'heure qu'il est, ce port et son entrée me paraissent une des plus belles choses du monde et la plus commode, et si je demeurais six mois à Dunkerque, je ne crois pas que ma curiosité ni mon admiration seraient épuisées quand je les verrais tous les jours une fois.» Vgl. fr.wikipedia.org/wiki/Sébastien_Le_Prestre_de_Vauban</p> <p>11 Vgl. Cuissot, Pascal: Vauban - Baumeister und Feldherr, F, L 2011 (ARTE 10/03/2012)</p> <p>12 Bataille du Texel.</p> <p>13 neue Industrien: Glashütte, Steingutfabrik, Tuchfabrik</p> <p>14 von 100.000 auf 200.000 Tonnens. Dunkerque. Le grand Port du Nord et de l'Est de la France, Dunkerque o.J, 13.</p> <p>15 Dockhafenbecken (frz. bassin à flot) Definition Dockhafen: durch Docktor oder Schleuse ageschlossenes Hafenbecken; vom äußeren Wasserstand unabhängiger Schiffsanliegeplatz. universal_lexikon.deacademic.com/72824/Dockhafen</p> <p>16 Vgl. www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fr/territoire/histoire-du-territoire/aux-origines-du-port-suite-et-fin/index.html</p> <p>17 Freycinet-Péniche: Abmessungen 38 x 5m</p> <p>18 Schleusenabmessung 38,5 x 5,10m</p>	<p>19 «La question de port de dun kerque depasse les limites de cette ville, celles du department, elle pour nous une question francaise!» Vgl. www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fr/territoire/histoire-du-territoire/aux-origines-du-port-suite-et-fin/index.html</p> <p>20 Darse beschreibt hier ein Hafenecken dessen Zweck das be- und entladen der Schiffe ist. Die einzelnen Becken (Darsen) sind durch Landstellen - auch Pier oder Kaizunge (Mölen) voneinander getrennt.</p> <p>21 Vgl. www.dunkerque-port.fr/fr/presentation/histoire-port-dunkerque-20eme.html</p> <p>22 A.C.F Ateliers et Chantiers de France später unter dem Namen Normed</p> <p>23 «En 1918, le bilan est lourd: 1500 soldats et officiers dunkerquois morts pour la France, 410 immeubles détruits, 2370 habitations endommagées.» Vgl. www.dunkerque-port.fr/fr/presentation/histoire-port-dunkerque-20eme.html</p> <p>24 «Sur 3363 immeubles, 1524 sont irrémédiablement détruits, 805 très endommagés et seulement 1032 estimés réparables.» Vgl. LA RECONSTRUCTION DE DUNKERQUE 1949 -2009 Livret de l'exposition présentée du 19. Septembre au 30 octobre 2009 à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine. S.9</p> <p>25 Ebda.</p> <p>26 Vgl. Lampugnani, Vittorio Magnago/ Frey, Katia/ Perotti, Eliana (Hg.): Anthologie zum Städtebau. Vom Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg bis zur zeitgenössischen Stadt, Bd.3,</p>	<p>Berlin 2005, S.97-98</p> <p>27 MRU – Ministre de la reconstruction et de l'urbanisme</p> <p>28 Ein „Conseil d'Architecture“ bestehend aus Architekten und Urbanisten – neben Auguste Perret, Henri Pacion, Andre Leconte, Louis Madeline, die bereits während des Krieges für die Regierung gearbeitet hatten, sitzen Le Corbusier und Andre Lurcat im Rat – steht dem Minister als beratende und begutachtende Instanz bei und garantiert für die architektonische Qualität der Projekte. vgl. Lampugnani, Vittorio Magnago/ Frey, Katia/ Perotti, Eliana (Hg.): Anthologie zum Städtebau. Vom Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg bis zur zeitgenössischen Stadt, Bd.3, Berlin 2005, S.97</p> <p>29 Vgl. Ausstellungskatalog: La reconstruction de Dunkerque 1949-2009. Archives de Dunkerque - Centre de la mémoire urbaine d'agglomération, Dunkerque 2009. S.10</p> <p>30 «associations syndicales de la reconstruction la reconstruction» www.ville-dunkerque.fr/decouvrir-dunkerque/histoire-de-la-ville/1000-ans-dhistoire/la-reconstruction</p> <p>31 ISAI Immeubles Sans Attribution Individuelle Vgl. Ausstellungskatalog: La reconstruction de Dunkerque 1949-2009. Archives de Dunkerque - Centre de la mémoire urbaine d'agglomération, Dunkerque 2009. S.21</p> <p>32 AP2 «atelier de préfabrication n°2»</p> <p>33 Die Lagerhallen auf den Mölen werden zum Teil rekonstruiert, zum Teil mit der Hilfe von England und der USA neu gebaut. (Hangar américain, hangar anglais)</p>
---	--	--	---

34

Citadelle: das Areal der ehemaligen Zitadelle. Eine Zone des Quartiers Dunkerque Centre

35

Syndicat Mixte ist eine interkommunale Kooperation. In diesem Fall sind es Vertreter der Stadt, des Hafens und der CUD.

36

Michel Delebarre ist seit 1989 Bürgermeister, Präsident des Syndicate Mixte de la Côte d'Opale (SMCO), Präsident der CUD seit 1995,...

37

Projénor - Projektentwicklungsgesellschaft gegründet 1988 auf Initiative des Generaldirektors der Caisse des Dépôts (ein staatliches Finanzinstitut). Projénor hauptsächlich tätig im Bereich PPP. Sitz in Lille

38

AGUR l'Agence d'Urbanisme Flandre-Dunkerque

39

S3D seit 1991 «société de développement du Dunkerquois»

40

AGUR l'Agence d'Urbanisme Flandre-Dunkerque

41

GPV «Grand Projet de Ville de Dunkerque»

42

Vgl. Presstext vom 17. Oktober 2005, S. 3.
www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fr/institution/salle-de-presse/les-archives-2000-2005/index.html

43

PPP Public-Private-Partnership (frz. partenariat public-privé)

44

FRAC «Fond Régional d'Art Contemporain»

45

ZAC «Zone d'aménagement concerté» vereinbarte Zone für Bauprojekte. Ein ZAC ist eine öffentliche Aktion zur Gestaltung eines städtischen Raumes gemäß dem Gesetz über Städtebau auf der Grundlage des Gesetzes über Raumplanung vom Dezember 1967.

46

Vgl. european.at/EUROPAN10/index (August 2013)

47

Vgl. Presstext vom 06. Jänner 2000, S. 2.
http://www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fileadmin/user_upload/pdf/Institution/Presse_pdf/vision_urbaine.pdf

48

Vgl. <http://www.dunkerquecoeurdagglomeration-le-centre-ville-de-demain/index.html>



AUSSCHAU
(de)tour...von (Um)Wegen und Türmen...



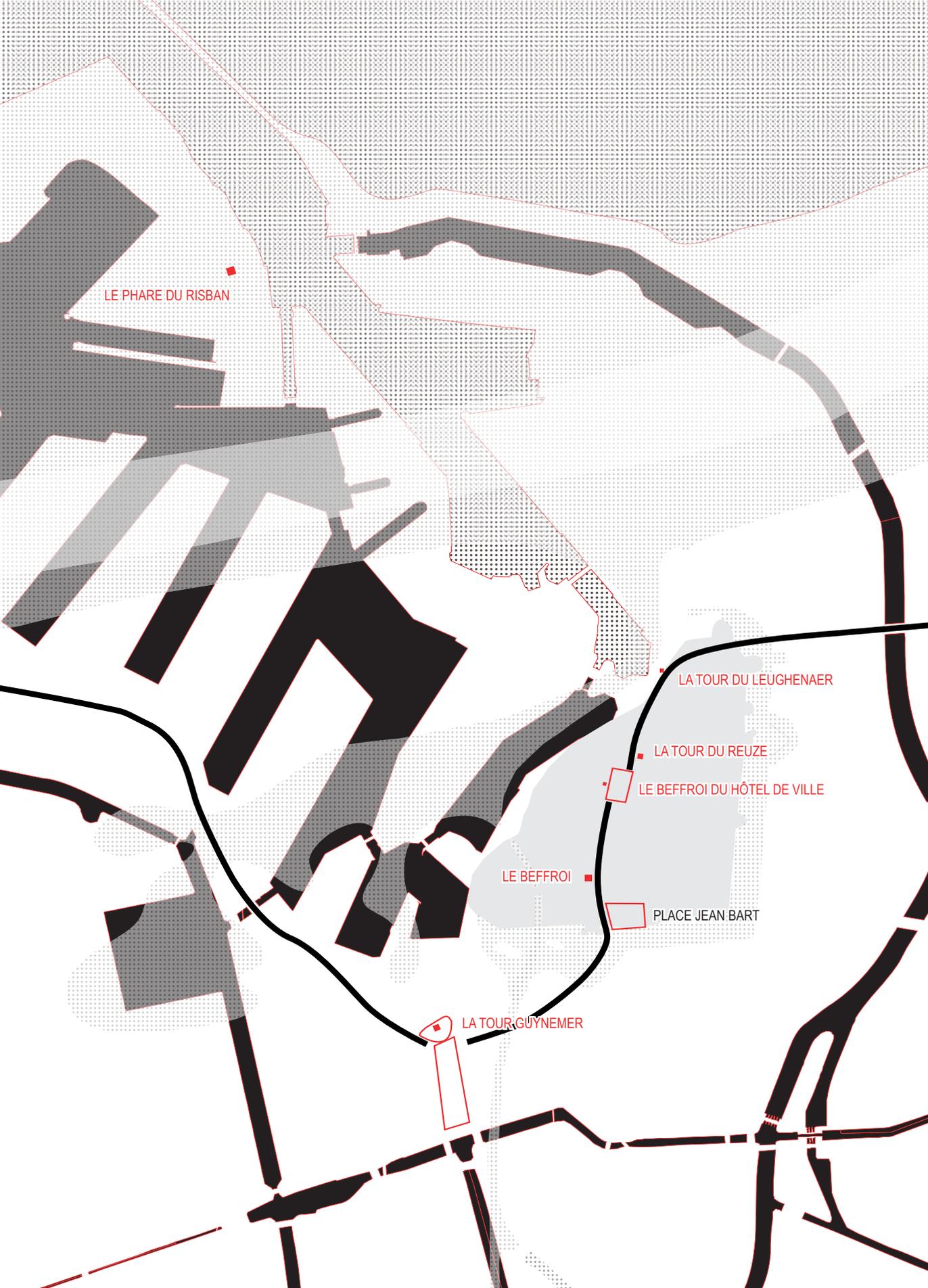
(DE)TOUR VON (UM)WEGEN UND TÜRME

Der Bruch der Beziehung in ihrer räumlichen und funktionalen Einheit zwischen der Stadt und dem Hafen ist in Dunkerque in ähnlich charakteristischer Weise verlaufen wie in vielen anderen Hafenstädten auf der ganzen Welt. Dieser Prozess der Abwanderung oder der Rückzug vom Hafenrand beschreibt den vierten Zyklus in der von Hoyle 1989 formulierten fünf Phasentheorie¹ der Stadt- und Hafenentwicklung. Die unterschiedlichen Phasen beschreiben die sich verändernde Kontaktzone zwischen der Stadt und dem Hafen im Laufe ihrer geschichtlichen Entwicklung. Die erste Phase beschreibt eine direkte Beziehung von der mittelalterlichen Stadt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Industrialisierung verändert die Struktur nachhaltig, der Hafen expandiert. Eisenbahn und die größeren Dampfschiffe revolutionieren den Warenumsatz. Die dritte Phase umspannt annähernd die Zwischenkriegszeit. Der Hafen dehnt sich weiter aus, der Schiffsbau wird durch die Umstellung von Niettechnik auf Schweißtechniken beschleunigt. Ab den sechziger Jahren kommt es durch einen weltweiten Strukturwandel im Schiffsverkehr zu einer Abwanderung der stadtnahen Hafentflächen in tiefere Gewässer. Dieser Phase der Trennung folgt die Revitalisierung des Hafenrandes, und mündet in die aktuelle Phase der Erneuerung der Beziehung, die als sechste Phase bezeichnet werden kann.

Im letzten Kapitel habe ich versucht einen kurzen Überblick über den Umgang mit diesem Prozess vor Ort aufzuzeichnen.

In diesem Kapitel möchte ich der Beziehungsgeschichte zwischen Wasser und Land vor Ort auf den Grund gehen. Ich bewege mich entlang der Kante; an der Schnittstelle zwischen Wasser und Land. Dieser Übergang ist manchmal Linie, manchmal Fläche und erzählt Geschichten.

Mich begleitet der Grundgedanke, dass Menschen seit jeher neben Wasser gelebt haben. Bei vielen Siedlungsgründungen war das Medium Wasser der ausschlaggebende Faktor der Standortwahl. Diente das Wasser zu Beginn vorrangig als Nahrungslieferant, entstand daraus bald ein strategischer Lagevorteil. Das Medium Wasser ließ Transportwege entstehen, förderte die Kommunikation und wurde zur Verteidigung eingesetzt. Der Hafen wird zum Entwicklungsmotor der Stadt, der Erfolg spiegelt sich in den Bauten und weckt Begehrlichkeiten. Die geografische Lage der Stadt zwischen Ärmelkanal und Nordsee war eben auch, wie im letzten Kapitel eingehend beschrieben, eine politisch recht schwierige Lage. Zwischen der kleinen Fischersiedlung und dem heutigen Industriestandort liegt die Ära der Piraten, die Zeit des Heringsfangs und später des Hochseefischfangs vor der Küste Island, die Exotik der internationalen Handelsbeziehungen und die Vielschichtigkeit der Seeleute die auf der Suche nach Lohnarbeit in der Stadt verweilten. In seinen ethnografischen Studien beschreibt Derode grob drei Gesellschaftsgruppen. Er schreibt dies in einer Zeit in der die Stadt am Beginn der von Hoyle definierten zweiten Phase steht, dem Beginn der industriellen



LE PHARE DU RISBAN

LA TOUR DU LEUGHENAER

LA TOUR DU REUZE

LE BEFFROI DU HÔTEL DE VILLE

LE BEFFROI

PLACE JEAN BART

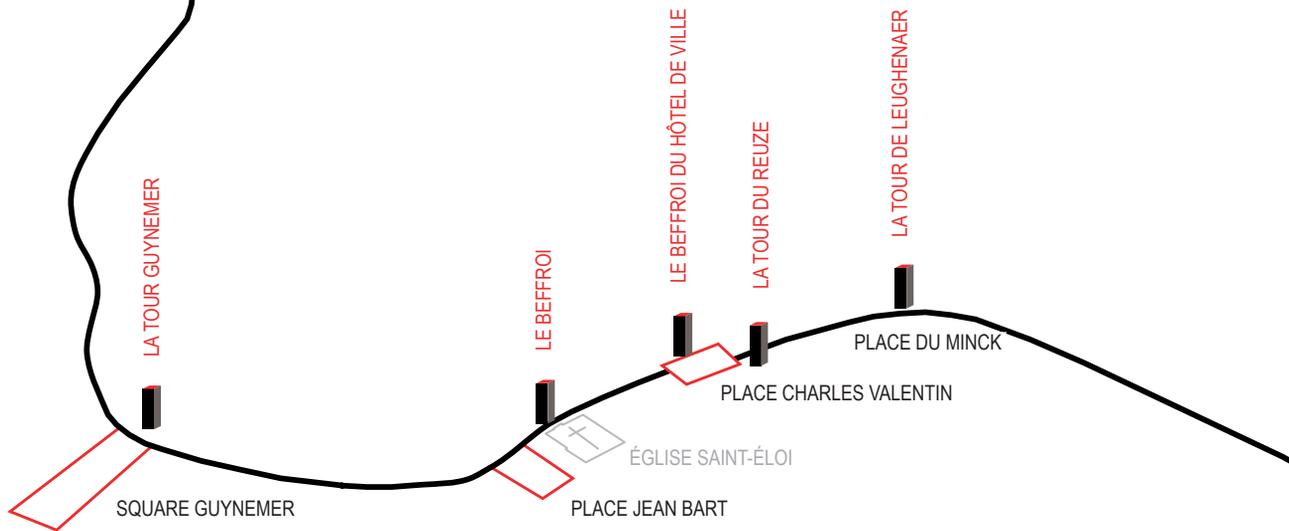
LA TOUR GUYNEMER

Revolution. Innerhalb der alten Stadtmauern und den angrenzenden Gassen, sowie entlang der Rue du Nord sind die Bewohner eher dem Flämischen zugetan, in der Sprache ebenso wie in den Sitten und Gebräuchen. Im Bereich der ehemaligen Citadelle wird französisch gesprochen. Eine dritte Gruppe bildeten die ausländischen Seeleute die hier geheiratet hatten.² Das waren vor allem Italiener aus Venedig und Genua, Spanier, skandinavische, holländische und deutsche Matrosen.³ Wie viel davon spiegelt sich in den heutigen Bewohnern der Stadt wieder? Wie viel ist nach der Evakuierung im zweiten Weltkrieg wieder zurückgekehrt?

Der Fischfang ist in Dunkerque kein großer Wirtschaftszweig mehr und die Fischerflotte umfasst nur mehr sechzehn Boote. Trotzdem lebt diese Wurzel vor allem im alljährlichen Karneval weiter. Der Karneval steht in direktem Kontakt mit einer Tradition die sich seit dem 17. Jahrhundert manifestiert hat. Eine der Ursprünge war die Feier der Seemänner bevor sie für sechs Monate zum Kabeljaufang nach Island aufbrachen, noch vor der Abreise erhielten sie die Hälfte ihres Lohns und feierten damit vor allem in der letzten Nacht an Land. Daraus entstand die Visschersbende (Fischerbände). Drei Tage bilden den Höhepunkt der Karnevalszeit; in diesen Tagen ziehen verschiedene «Bandes», mit unterschiedlichen Bräuchen, durch die Stadt. Gesungen werden unter anderem Seemannslieder und Lieder zu Ehren Jean Barts. Ein Höhepunkt ist der Heringswurf vom Balkon des Rathauses. Dabei

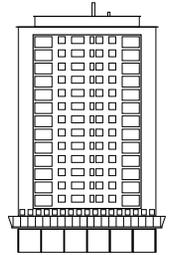
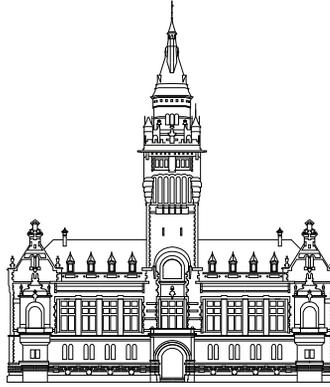
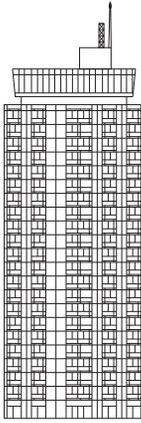
wirft der Bürgermeister, mittlerweile verpackten, Hering in die den ganzen Rathausplatzplatz ausfüllende Menschenmenge. Die Bande de la Citadelle wird von einem Tambourmajor in traditioneller Militärbekleidung zur Zeit Napoleons angeführt. Und auch die Riesen des Nordens, allen voran le Reuze, der die Mythen um den Wikinger Allowyn zur Zeit der Christianisierung verkörpert, führen eine Bande an. Ein weiteres markantes Symbol sind die bunten Schirme mit dem überlagten Stiel, an dem eine Socke, ein Fisch oder eine Spinne hängt.

Die Abschlussfeier findet am Place Jean Bart statt, der sich ebenso wie der Rathausplatz innerhalb der Anfang des 15. Jahrhunderts erneuerten Stadtmauer befindet. War die ersten Siedlung, mit der von dritten Grafen von Flandern umgeben Befestigungsmauer noch neben dem Wasser, führte ein Kanal nun innerhalb der Mauern hindurch und die Stadt wurde mit einem schützenden Wassergraben umgeben. Ein Relikt dieser Mauer ist bis heute erhalten, der Lügenturm - Tour du Leughenaer. Er markierte schon zur Zeit seiner Entstehung die Einfahrt in die Stadt und ist noch bis heute die exakte Verlängerung des Kanals, der das offene Meer mit der Stadt verbindet. Die Grafik in der Abbildung auf Seite 68 legt die schematische Darstellung der Stadtstruktur des 15. Jahrhunderts auf den Grundriss der heutigen Stadt. Die folgenden Seiten laden zu einer Begehung vor Ort ein. Um die Orientierung zu erleichtern stützt sich dieser Weg auf eine Reihe von Bezugspunkte, die dem Betrachter als Navigationshilfe dienen und



eine Bezugsreferenz zu Innenstadt kreieren sollen. Diese Fixpunkte liegen an einer Straße, die von Osten kommend, das Stadtzentrum in der Mitte durchquert und im Westen die Stadt verlässt, beziehungsweise in entgegengesetzter Richtung den Eintritt in die Stadt markiert. Im Plan als schwarze Linie dargestellt, wird sie von markanten, in rot eingezeichneten, Objekten gesäumt. Von Osten kommend betrachtet ist die Straße die Grenzlinie zwischen den beiden Quartieren Malo-les-Bains und Rosendaël, ab dem Übergang zum Quartier La Victoire-Glacis führt der Boulevard Paul Verley über den Canal de Exutoire. Ab dem Übergang zum Quartier Centre-Ville trägt die Straße den Namen Rue du Leughenaer und führt am **Tour du Leughenaer** vorbei in die Rue Jean Jaurès. Den **Tour du Reuze** passierend, mündet sie in den Place Charles Valentin; dem Rathausvorplatz mit dem **Belfroi du Hôtel de Ville**. Der Platz mündet in die Rue Clemenceau; die zwischen dem Belfried – **Le Belfroi** und der Kirche Saint-Eloi verläuft. Weiter entlang des Place Jean Bart, mündet sie in den Boulevard Alexandre III. Dort führt sie über den Square Guynemer, vorbei am **Tour de Guynemer** und wird zur Rue Belle Vue. Nach einem nochmaligen Namenswechsel – Rue du Magasin Général – verlässt sie als Chaussee des Darses oder Voie express du Port die Stadt in Richtung Westen. Diese Turmabfolge wird zur Orientierungshilfe und setzt dem Weg entlang der Wasserkante in einen Bezug zur Stadt. Der bereits erwähnte Tour du Leughenaer, diente bereits zur Zeit seiner Erbauung

im Jahr 1405 als Navigationshilfe. Robert de Bar der damalige Stadthalter, erhält die Zustimmung des Grafs von Flandern, Johann Ohnefurcht, die Stadt mit einer neuen Befestigungsmauer, bestehend aus achtundzwanzig Türmen und einem Wassergraben zu umgeben.⁴ In seiner Positionierung in der Stadteinfahrt wirkte er in zwei Richtungen; einerseits diente er der Schiffsnavigation als Landmarke; andererseits diente er den Seelotsen bis 1754 als Ausguck, danach als Leuchtturm. 1824 wurde dem Turm eine zusätzliche Etage aufgesetzt um ein neues Leuchtfeuer zu installieren, das bis 1843 in Verwendung war und vom Bau des neuen Leuchtturms – Phare du Risban abgelöst wurde. Seit 1966 gehört der Turm der Stadt. Ein komplett konträres Objekt ist der, 1974 vom belgischen Architekt Jacques Depelsenaire erbaute, Tour du Reuze. Le Reuze, der sagenhafte nordische Riese. Das Gebäude wird diesem Namen gerecht, denn es erreicht inklusive Aufbau eine Höhe von 88m und ist damit das höchste Gebäude der Innenstadt. Er steht in unmittelbarer Nähe zum Rathaus. Das erste Rathaus wird von Godefroy de Conde, Fürstbischof von Cambrai, der zu dieser Zeit der Stadthalter von Dunkerque ist, im Jahr 1233 an der Stelle des heutigen Rathauses errichtet. Erstmals 1558 zerstört und vier Jahre später neuerrichtet. 1642 erneut bei einem Brand zerstört und bis 1644 wieder rekonstruiert. Im Jahr 1896 wurde die Demolierung beschlossen um einem neuen größeren Gebäude Platz zu machen. Der Architekt ist der Liller Louis-



marie-Cordinnier. 1901 wird das neue Rathaus im neu-flämischen Stil eingeweiht. Die zwei Weltkriege hinterlassen Spuren, und vor allem während der Bombardierung 1940 wurden große Teile zerstört. Nach dem Krieg wird das Gebäude weitgehend im selben Stil, mit vereinfachter Fassade und Dach, durch den Sohn des Architekten restauriert und im Oktober 1955 vom Präsidenten der Republik eingeweiht. 1974 vergrößert. Der Belfried des Rathauses ist mit 75 Metern das zweithöchste Gebäude, besitzt aber weder das für die Belfriede typische Glockenspiel noch eine Uhr. Dunkerque besitzt einen zweiten Belfried. Ebenso wie der Tour du Leughenaer diente der Belfried als Fixpunkt für die Navigation. Bereits 1233 war an dieser Stelle ein Wachturm entstanden, 1440 wurde dieser Turm aufgestockt um der neu errichteten Kirche Saint-Éloi als Glockenturm zu dienen. Die Bombardierungen der französischen Armee, die Plünderungen und der Brand des Jahres 1558 verschonten den Turm, die Kirche wurde aber vollständig zerstört. Die Kirche wurde erst im Jahr 1782 wieder aufgebaut. Der Turm blieb separiert. Im zweiten Weltkrieg beschädigt, wird er wieder rekonstruiert. Der Belfried ein für flämische Städte typischer Bautyp, symbolisiert die bürgerliche Macht einer Blütezeit des Handels und ist gleichzeitig die glänzendste Schöpfung bürgerlicher Baukunst des Mittelalters.⁵ Die Glocke strukturierte den Alltag, Stadt- und Kanaltore wurden zu bestimmten Zeiten geschlossen und sie warnte vor Gefahren. Für die Kirche ist sie gleichzeitig Kirchenglocke. Der Belfried

beherbergt auf der fünften Etage ein Carillon, ein ebenfalls für die Gegend typisches Glockenspiel in diesem Fall bestehend aus 48 Glocken. Zur vollen Stunde ertönt die «Cantate à Jean Bart». Der Belfried befindet sich unweit des Place Jean Bart, dem Ort der ersten Steinlegung der Wiederaufbaumaßnahmen. Die den Platz einfassenden Gebäude wurde um die Sicht auf den Belfried nicht zu behindern um einen Stock gekürzt. Der Turm selbst steht ebenfalls in einem neu konstruierten Ensemble, dem einzigen Beispiel neo – regionaler Architektur das im Zuge des Wiederaufbaus entstand. Ein Entwurf der Architekten Paul und Jean Gélis. Ebenfalls aus der Zeit der Wiederaufbaumaßnahmen ist der, 1966 fertiggestellte, Tour Guynemer am gleichnamigen Square du Guynemer. Architekt ist Jean Roussel. Das Wohnhochhaus ragt am Ende eines langgezogenen Platzes, auf einem Kreisverkehr thronend in 52 Meter in die Luft. Der Platz markiert den ehemaligen Verlauf des Canal du Bergues. Bis zum Beginn des letzten Jahrhunderts gab es noch eine sichtbare Verbindung zwischen diesem Kanal und Bassin de l'arrière port. Diese Verbindung war die ursprüngliche Kommunikation mit dem Hinterland. Das Bassin wurde mittlerweile zum Teil zugeschüttet und das Pôle Marine an dessen Stelle errichtet, das letzte Projekt der ersten Phase des Masterplans von Richard Rogers. Der Tour Guynemer markiert den Wendepunkt der Straße, die nun entlang der Schienen verläuft und die Stadt in westlicher Richtung verläßt.



1. Entlang der Hafeneinfahrt «Le Chenal» am Quai de la Cunette in Richtung Pont du Texel, Tour du Leughenaer und dem Place du Minck. Der Quai ist gesäumt von den «Les Gâbles» von ANMA* Turmabfolge v.li.: «LaTour du Leughenaer», «LaTour du Reuze», «Le Beffroi du Hôtel de Ville», «Le Beffroi»



Entlang der Quais verliefen fast im gesamten Areal Schienen, manchmal auch lotrecht bis an die Wasserkante. In diesem Fall von der Schiffswerft kommend. Die meisten Schienen sind verschwunden, aber zwischendurch findet man noch Relikte.



2. Der klar aus Beton und Stein definierten Kante des Quai de la Cunette steht der Quai du Risban mit den Spundwänden und vor der Pont du Texel, der Verbindungsbrücke zur Citadelle, die Reste einer zugeschütteten Bootsrampe gegenüber. v.li. «LaTour du Leughenaer», «LaTour du Reuze», «Le Beffroi du Hôtel de Ville»



Pont de la Bataille du Texel. Eine Infotafel am Brückengeländer informiert über den glorreichen Raub von 120 holländischen mit Getreide beladenen Schiffen zur Linderung der Hungersnot 1694. Die Klappbrücke entstand im Zuge des Projekts Neptune und wurde 1994 fertiggestellt. Architekt ist Pascale Severin.



3. Entlang des Quais des Anglais in Richtung Tour du Leughenaer. Er markierte schon zur Zeit seiner Entstehung die Einfahrt in die Stadt. Bis zum Bau der Schleuse Guillain 1879 der einzige Einlass, ist es heute eine Sackgasse. v.li.«LaTour du Leughenaer», «LaTour du Reuze», «Le Beffroi du Hôtel de Ville», «Le Beffroi»



«Le Chenal», die Hafeneinfahrtsrinne, ist der einzige Bereich des Hafens, der den Gezeiten unterworfen ist. Die Algen auf der Bootsrampe zeigen die unterschiedlichen Wasserstände. In den Bereich nach der Pont du Texel fahren nur lokale Boote, zumal es auch keinen Anschluss mehr in das Bassin du commerce gibt.



4. Die kleine Marina ist den lokalen Booten vorbehalten. Die Einfahrt in das Handelshafenbecken, das vor dem Bau der beiden Schleusen ein Tidehafen war, ist seit heute nicht mehr möglich. v.li. «Le Beffroi du Hôtel de Ville», «Le Tour Guynemer», «L'Hôtel de la communauté urbaine de Dunkerque»



Die Écluse de la Citadelle wurde 1852 in Betrieb genommen, nach dem Krieg aber nicht wieder rekonstruiert. Auf dieser Seite wurde ein kleiner Fischmarkt installiert, an der Kante zum Handelshafenbecken wurde das Restaurant «Le Corsaire» gebaut. Neben der Verbindungstrasse, dient die restliche Fläche als Parkplatz.



5. Port du bassin du commerce mit 140 Liegeplätzen ist einer der drei Marinas die zu «Ports de plaisance de Dunkerque Neptune» gehören. Daneben gibt es noch die vorhin erwähnten Marina für die lokalen Boote und den Yachtclub Mer du Nord (YCMN) am «Chenal». Zwischen Masten der Blick auf den «La Tour du Leughenaer».



Über die Brücke der ehemalige Schleuse - Écluse de la Citadelle - zum Quai de la Citadelle. Der Zugang zu den Stegen der Marina ist mit einem großen Eisentor, die sich nur mit einer Chipkarte öffnen lässt, gesichert. Einige Bootsbesitzer wohnen hier das ganze Jahr über.



6. Die fast verschwundenen Spuren der ehemalige Sperrschleuse Écluse du Barrage, die als zweiten Schleuse im Jahr 1858 fertiggestellt, aber bereits 1907 wieder zugeschüttet wurde. Das brachte ihr den Beinamen: belle inutile - die nutzlose Schöne - ein. Links im Bild kann man noch einen Teil des «Le Corsaire» erahnen. Zwei mobile Leuchttürme.



Die Kante zum Bassin du commerce, der Blick Richtung Stadtzentrum. Das Boot Texel, rechts im Bild, bietet im Sommer zweimal täglich, bei geeignetem Wetter, eine Rundfahrten durch das Hafengebiet.



7. Entlang des Bassin du commerce am Quai des Hollandais. Im Blickfeld das Gebäude der 1968 gegründeten CUD. Das «Hôtel de la communauté urbaine de Dunkerque» wurde 1988 von François Mitterrand eingeweiht.



Ehemaliger Kanalauslauf. Neu gestalteter Quai mit Fußgänger und Radfahrweg und den gerade installierten neuen Schiffsanlegeplätzen. Die Uferpromenade folgt dem Lauf des ehemaligen Beckens, dem heutigen Standort des Pôle Marine und seinem Parkplatz. Den Endpunkt bildet der Kreisverkehr mit dem Tour Guynemer.



8. Die Pont de la citadelle von Olivier Brasse, eine der drei im Zuge des Masterplans von Richard Rogers entstandenen Brücken. Die Brücke wird in der Saison zwischen April und September 5x am Tag geöffnet; es ist die letzte zu passierende Brücke um in die Marina des Handelshafenbeckens zu gelangen. Blick vom Bassin de la Marine.



Pertuis bezeichnet eine Engstelle im Wasserbau. Verbindung mit dem Bassin du commerce und den beiden ehemals getrennten Becken: Bassin de la Marine und dem Bassin de l'arrière port (der ehemaligen Hauptverbindung zum Hinterland) Vor dem «Tour Guynemer» ist das flache Gebäude des Pôle Marine zu erahnen.



9. Das Bassin de L'arrière port mit dem Pôle Marine und das Bassin de la Marine, das einen weiteren Yachthafen beherbergt. Die Straße rechts im Bild führt über die Pont de la citadelle auf die ehemalige Zitadelle. Im Bild die 1993 fertiggestellte Universitätskantine des Pariser Architekturbüros AS.



Übergang in die von Freycinet angetriebene Hafenerweiterung: «Les Bassins de Freycinet.» Die Klappbrücke ist ebenfalls wie die Verbindungsbrücke an der Hafeningstelle ein Projekt des Architekten Olivier Brasse. Rechts die Universitätskantine und nach vorne der Blick auf die Môle 1 bzw. das ausgerangte Fährschiff Seafrance Renoir.



10. Môle 1. Die Lagerhallen waren alle an das Schienennetz angeschlossen. Die Schienen entlang des Quais dienten zum direkten Entladen der Waren von den Schiffen auf die Waggons. Mit der Ankunft der Eisenbahn verlor die Binnenschifffahrt ihr Transportmonopol. Im Vordergrund das ausgerangte Passagierschiff Seafrance Renoir.



Links: die Halle aux Sucre. 1896 wurden auf der Môle 1 zwei identische Lagerhalle in Betrieb genommen, die vordere Halle wurde im 2. Weltkrieg irreparabel zerstört. Die Halle wird derzeit von dem Architekten Pierre Louis Faloci umgebaut. Rechts: einer der Hangar américain, die nach dem zweiten Weltkrieg konstruiert wurden.



11. Seit 2008 gibt es immer wieder Aktionen des Vereins Fructôse auf der Môle 1. Das Büro der Gruppe ist im alten Zollhaus vor dem Hangar américain, bespielt werden zwei Lagerhallen und oft auch Bereich im Außenraum.v.li.: «LaTour du Reuze», «Le Beffroi du Hôtel de Ville», «Les ZAC du bassin» Am rechten Bildrand: «Chai à vin».



Die Chai à vin - eine Weinlagerhalle - wurde 1949 an der Stelle der zweiten Halle aux sucre von den Architekten Vicent, Beurdeley und Kessler errichtet. 43 000 Hektoliter konnten in verschiedenen Tanks auf drei Etagen gelagert werden. Der Wein stammte hauptsächlich aus Algerien.



12. Die Einfahrt vom Canal Île Jeanty gegenüber dem Gare d'eau in die Binnenschleuse in Richtung der Darse 1. Die zweite Binnenschleuse die sich vor der Brücke erahnen lässt, ist seit der Hafenanwanderung nicht mehr in Betrieb. Die Brücke führt über den ehemaligen Canal dérivation, der heute nach etwa einem Kilometern endet.



Eine Peniche in der Schleusenammer. Das Untertor schließt sich gerade. Der Haupttransportweg führt aber mittlerweile über den Haupthafen. Die Écluse de Mardyck ist der letzte Abschnitt des Großschiffahrtswegs Dunkerque-Escaut (Schelde), der für Frachtschiffe von bis zu 3000 Tonnen ausgebaut wurde. (siehe Grafik S.37)



13. Der Blick von der Schleuseneinfahrt entlang des Canals der Île Jeanty in Richtung canal de jonction. Über diesen Verbindungskanal erreicht man den **Canal de Bourbourg**, den **Canal de Bergues** und den **Canal de Furnes** der Dunkerque mit Nieuport verbindet und ab dort ans belgische Binnenwasserstraßennetz angegliedert ist.



Entlang des Kanals führt eine Straße für Anrainer und Bootsbesitzer - quai de l'Île Jeanty - die dann vom Ufer weg in den Quai de Mardyck abzweigt. Die gegenüberliegende Uferstraße ist die Route de l'Île Jeanty. «Tour Guynemer»



14. Blick über das quadratische Becken des «Gare d'eau» auf der Île Jeanty, ein Viertel des Quartiers Dunkerque Süd. Gegenüber die Schleuseneinfahrt. Entlang des Beckens v.li.: «La Tour du Reuze», «Le Beffroi du Hôtel de Ville», «Le Beffroi», «Tour Guynemer»



Binnenschiffe vertäut am Quai des «gare d'eau», der erst nach dem 2. Weltkrieg entstand. Noch in Plänen aus dem Jahr 1955 sind statt des quadratischen Beckens, zwei parallele Kanäle, einer davon ist heute der Canal l'Île Jeanty.



15. Blick von der Citadelle - Avenue de l'Université - auf das Areal der Môle 1. Rechts der Seafrance der «hangar américain», die «halle aux sucres» und die «chai à vin». Im Vordergrund ein «hangar anglais» der Künstlerateliers beherbergt. Fructôse - Les Mouettes. Auch entlang dieser Quaimauer erkennt man noch den ehemaligen Schienenverlauf.



Das ausgerangte Passagierschiff der Seafrance Renoir wartet vertäut an der Môle 1. Die kleine Peniche steuert auf die Schleuse Darse N°1 zu.



16. Der Standort der ehemaligen Schleuse Guillain. 1879 eröffnet, im zweiten Weltkrieg zerstört, war sie die erste wiederhergestellte Schleuse. 1965 wurde sie zugeschüttet. Der Rücksprung der Quaimauer und der veränderte Belag der Kante verraten bei genauer Betrachtung ihre Existenz. v.li.: «Le Beffroi du Hôtel de Ville», «Le Beffroi»



Namensgeber ist Florent Antoine Guillain ein Straßen- und Brückenbauingenieur und Politiker. Der Bau der Schleuse wurde bereits 1861 beschlossen, da es durch die Ankunft der Eisenbahn und des Dampfschiffes zu einem enormen Anstieg des Warenumsatz kam. Die 21m lange Schleuse wurde aber erst durch Freycinet realisiert.



17. Das Trockendock wird mit einem sogenannten bateau-porte verschlossen. Im Hintergrund erkennt man die «Pont Môle 2». Sie ist die einzige Schwenkbrücke im Hafengebiet und verbindet die Môle 2 mit der Verlängerung der Citadelle. Eine Verbindungsbrücke von hier über den Einfahrtskanal ist über das Projekt Grand Large geplant.



Ein weitere Realisierung unter dem Gesetz Freycinet aus dem Jahr 1879 war die Konstruktion von vier Trockendocks zur Schiffswartung. Drei sind bis heute erhalten, aber keines ist mehr in Betrieb. Blick in Richtung der «Les Gâbles». Dieses Trockendock, die sogenannte «Forme 4» befindet sich gegenüber der Darse 2.



18. Blick auf den Kopf der Môle 1, v.li.: «Hangar anglais» umgewandelt in das Künstleratelier: Fructöse - Les Mouettes, «Chai à vin», genau gegenüber ebenfalls ein vom Künstlerverein Fructöse bespielter Hangar: Fructöse 4.IV. «La Tour Guynemer»



Über die Pont du Môle 2 verläuft ein weiterer Schienenstrang, der ebenfalls nicht mehr in Gebrauch ist. Diese Engstelle müssen alle Boote, die in einer der beiden Marinas: Bassin du commerce und Bassin de la Marine wollen, passieren.



19. Bedingt durch den ehemaligen Verteidigungswall, gibt es zwischen Gare d'eau und den Môles einen Höhenunterschied von über drei Meter. Ein idyllischer Weg führt hier in Richtung der Brücke die den Canal l'Île Jeanty quert. Man erreicht die Hafenroute die westlich aus der Stadt führt.



Die Verbindungsstrasse vom Quartier Saint-Pol-sur-mer Richtung der Môles. Im Bereich zwischen Môle 1 und 2, der ehemaligen Écluse Darse N°2, biegt man auf die Hafenroute - Voie express du Port. Das ist die Haupteinfahrt in die Stadt.



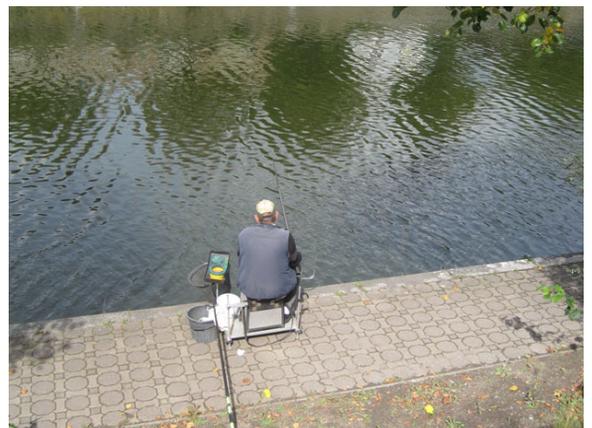
20. Eine ehemalige Warenlagerhalle auf dem Bahnhofsareal. Der Bahnhof ist Objekt der Planung von Joan Busquets, wurde aber durch den Absprung des Investor auf weiteres verschoben. Der alte Schienenverlauf führt am Tour Guynemer vorbei und entlang der stadtnahen Quaiseite bis zum Areal der ehemaligen Schiffswerft.



Der alte Schienenverlauf taucht immer wieder im Stadtbild auf. Im Bild als Gestaltungselement einer kleinen Grünfläche vor dem Square Guynemer.



21. Entlang des Canal de jonction führt an den meisten Stellen eine Uferpromenade. Auf dem Weg Richtung Canal l'Île Jeanty verlässt der gepflasterte Uferweg ab der Eisenbahnbrücke das Ufer und führt nach oben auf den Quai de Mardyck. Ein Trampelpfad folgt dem Ufer der schlußendlich auf die Route de l'Île Jeanty.



Ein Angler versucht sein Glück im Canal de jonction am Quai Saint - Martin. Der Kanal führt hier weiter in den Canal de Furnes der bis an die belgische Grenze führt. Auf den meisten Strecke entlang der Kanäle führt ein erhaltener Treidelpfad.

1

Vgl. Schubert, Dirk: Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Berlin 2001, 19-23.

2

Vgl. DERODE, Victor: Histoire de Dunkerque, Lille 1852, 71.

3

Vgl. Mollat du Jourdin, Michel: Europa und das Meer, München 1993, s.222

4

Vgl. Dunkerque, son port, son commerce: Notice publiée par la chambre de commerce, Dunkerque 1900, 8.

5

Vgl. Heinle, Erwin/Leonhardt, Fritz: Türme. Aller Zeiten – aller Kulturen, Stuttgart 1988, 173



STANDPUNKT
point de vue





Le barrage Tixier

Écluse Trystram

Canal Exutoire

Pont du Môle 2

Pont de la Bataille du Texel

Écluse Guillain

Écluse de la citadelle

Écluse du barrage

Écluse Darse N°2

Pont de l'université

Pont de la citadelle

Écluse Darse N°1

Écluse de Bergues

Canal de l'île Jeanty

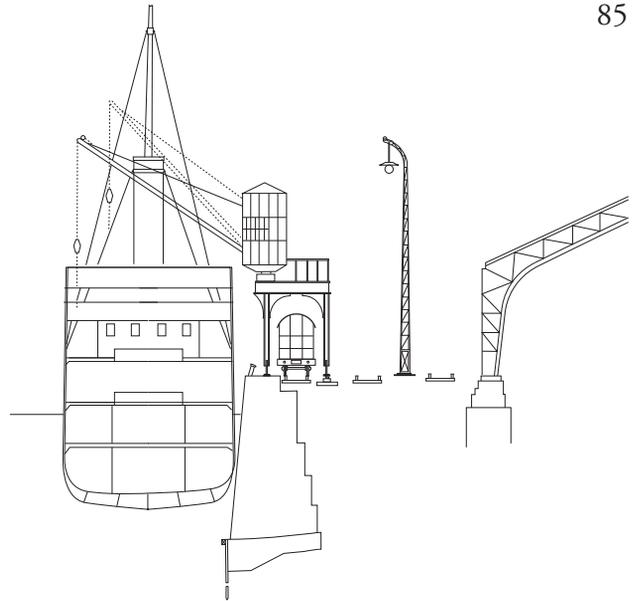
Canal de Jonction

Canal de Fumes

Canal de Mardyck

Canal de Bourbourg

Canal de Bergues

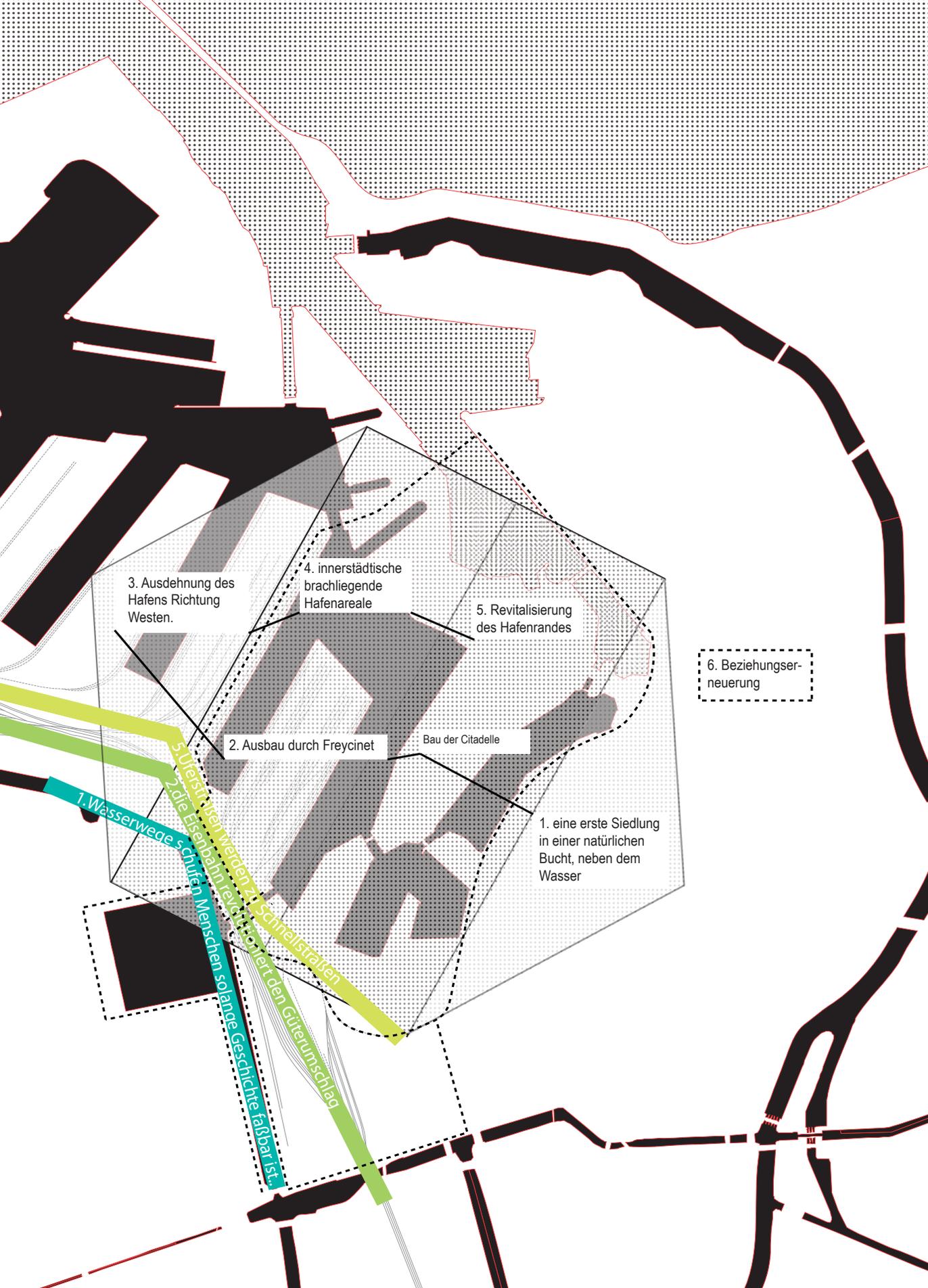


Verladetätigkeit am Quai der Môle 1 am Ende des 19. Jahrhunderts

STANDPUNKT

Die Wahl meines Projektgebietes resultierte aus der Analyse des Zusammenspiels zwischen dem Wasser und dem Land. «La ville de Dunkerque s'est construite en rapport à la mer.»¹ Diesen Satz habe ich am Anfang meiner Auseinandersetzung mit der Stadt gelesen und notiert. Durch die Recherche vor Ort erhielt die Bedeutung dieses Satzes immer reichere Facetten. Das Gebiet wurde im Laufe der Jahrhunderte vom Meer abgewonnen und auch wenn die Stadt nicht mit Rekorden aufwarten kann, erkennt man im kleinen «in welchem Maße der Mensch und die von ihm entwickelte Technik den Ur- und Grundstoff Wasser gebannt, geformt und genutzt hat, [...]»² In der Grafik auf Seite 82 möchte ich das Funktionsprinzip dieser geschaffenen Struktur zusammenfassen, der zeitliche Aspekt der Transformationsprozesse soll weiterhin Bestandteil des Entwurfsprozess sein. Auch wenn ich es mir ein Anliegen war, die Beziehungsgeschichte ab den Ursprüngen der Stadt zu betrachten, so steht doch vor allem die rasante Entwicklung der letzten zweihundert Jahre im Vordergrund. Durch die Schließung der Schleuse – Écluse de la citadelle – wurde aus der ehemaligen Hafeneinfahrt eine Sackgasse und die ehemalige Verbindung ins Hinterland über das Bassin de l'arrière port ist im Stadtgefüge nur mehr zur errahnen. Die Verbindung wurde erst über die Écluse Guillaïn, dann über die Écluse Trystram umgeleitet. Zwei Binnenschleusen übernahmen die Verbindung ins Hinterland. Heute ist nur mehr eine der beiden in Betrieb, die Écluse Darse N°2 ist mittlerweile dem

Verfall preisgegeben. Die Schließung dieser Schleuse kreierte eine neue Sackgasse in der Hafenstruktur. So betrachtet bilden zwar alle fingerförmigen Landstellen vom Wasser aus betrachtet Sackgassen aus und der durchgehende (rot eingezeichnete) Verlauf der Schiffsroute wirkt ein wenig irreführend. Ich möchte nicht über den Umstand hinwegtäuschen, dass ab den Landstellen immer eine Wechsel des Transportmittels stattfand bzw. findet. Der Hafen ist Schnittstelle zwischen Ankunft und Abtransport der Waren; vom Seeschiff zum Binnenschiff, der Eisenbahn oder dem LKW, der Rest der Fläche dient der Lagerung und als Industriestandort. Die Definition der Sackgasse impliziert somit nur, dass an dieser Stelle durch die Schließung der Schleuse auch das Transportmedium gewechselt werden muss. Der Abschnitt zwischen den beiden Binnenschleusen ist eine komprimierte Aneinanderreihung dieser unterschiedlichen Transportmittel, unterschiedlich auch in ihrer Entstehungszeit. Dieser Bereich wird der Kernbereich meiner Planung. In der schematischen Darstellung auf Seite 84 wird die Phasentheorie, der sich der Einstieg des vorangestellten Kapitels widmete, auf die Stadt projiziert. Dem zur Seite Stelle ich die dazugehörige Entwicklung des Transportwesens, das in einem zeitlich-räumlichen Nebeneinander noch immer existiert. Die vorhandenen Ressourcen des Ortes nutzend, möchte ich den Verlauf der Transportstruktur neu interpretieren. Vor Ort als trennendes Element empfunden, möchte ich die ihm innenwohnende verbindende Funktion



3. Ausdehnung des Hafens Richtung Westen.

4. innerstädtische brachliegende Hafenareale

5. Revitalisierung des Hafenrandes

6. Beziehungserneuerung

2. Ausbau durch Freycinet

Bau der Citadelle

1. eine erste Siedlung in einer natürlichen Bucht, neben dem Wasser

1. Wasserwege schaffen Menschen an
2. offe Eisenbahn reaktiviert den Güterumschlag
3. Uferstraßen werden zu Schnellstraßen
4. Geschichte abgearbeitet

nutzen. Der fünften Phase der Revitalisierung des Hafенrandes, folgt eine sechste Phase; die Erneuerung der Beziehung. Auf der Suche nach der Beziehung habe ich den Ort entlang der Wasserkante begangen und fotografisch dokumentiert. Aufgrund der Recherche vor Ort und der darauffolgenden Analyse habe ich drei Konzepte entwickelt. Die drei Teile greifen jeweils ein zentrales Thema auf und setzen dieses in einen städtebaulichen Entwurf um.

I LE TOUR V

II LE TOUR J

III LA TOUR D

Ein vierter Teil bündelt diese Ergebnisse und Gedankengänge: ÉCLUSE: LE RETOUR

LE TOUR V

Durch die geschichtliche Analyse kann ich entlang der Kante den ehemaligen Schienenverlauf, auch wenn er teilweise verschwunden ist, erkennen. Dem ursprünglichen Verlauf, werden zwei Verbindungselemente hinzugefügt. Einerseits die im Zuge des Projekts Grand Large geplante Brücke (A) über den Einfahrtskanal – «le chenal» und andererseits die Verbindung im Bereich zwischen der Schleuse Darse 1 und 2 (B), die Bestandteil meiner Planung ist. Die Hälfte der Strecke ist bereits in eine neu gestaltete Uferpromenade integriert. Der jüngste Bereich ist der Quai de la cunette, gesäumt von den «Les Gâbles».

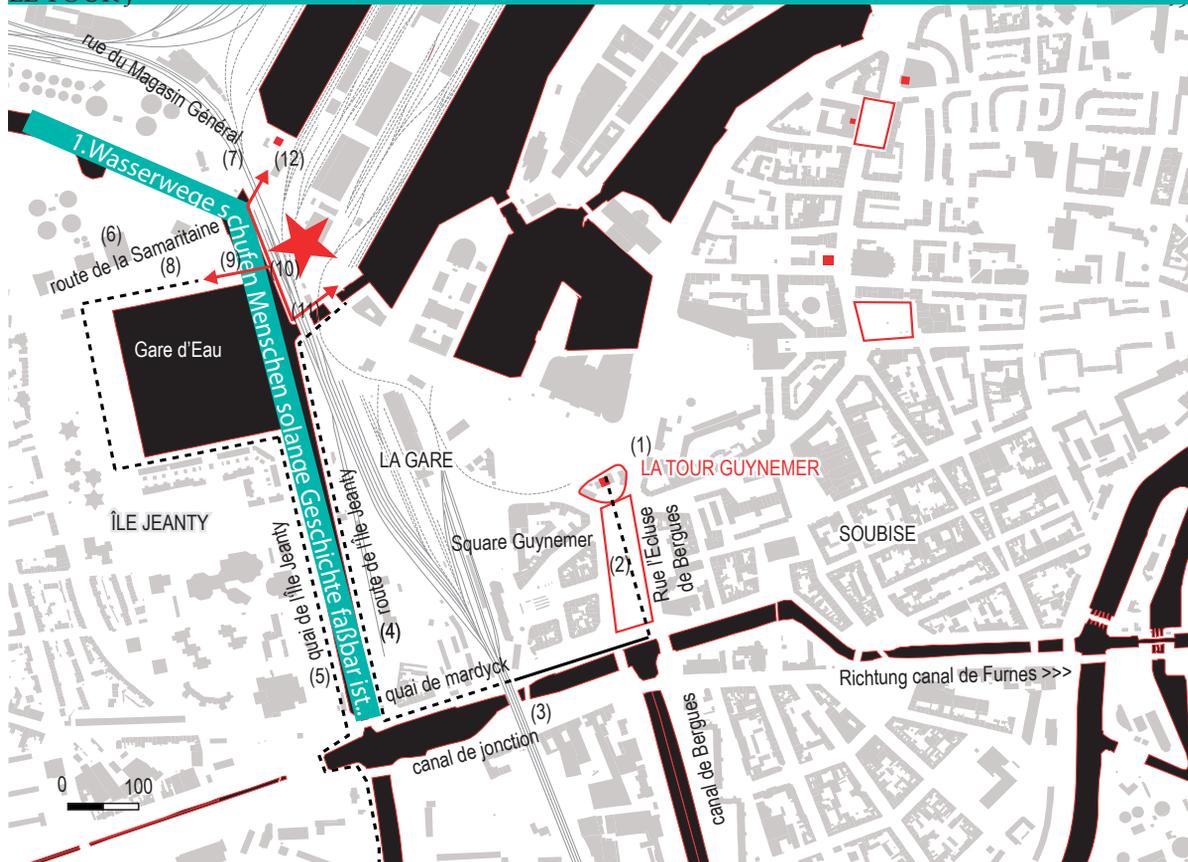
(1) Entlang diesem und dem Quai des Anglais (2) verläuft derselbe Belag, ein Wechsel im Muster lässt den

Schienenstrang vermuten (mit Schildern als Radstreifen markiert). Ab dem Place du Minck (3) verläuft zusätzlich ein markierter Radweg, der weiter entlang des Quai des Hollandais (4) bis zum Gebäude der CUD führt. Ab dort tritt der Schienenstrang sichtbar in Erscheinung und ist in den Belag der Uferpromenade entlang des Bassin de l'arrière port integriert. (5) Ab dem Pôle Marine verlaufen die Gleise in einem Grünstreifen, sind aber noch deutlich zu erkennen. (6) Nach einer kurzen Unterbrechung durchläuft er nach dem Tour Guynemer in Gestalt des Gehwegs eine kleine Grünfläche. (7) Den Kreisverkehr (8) schneidend verschwindet er hinter den Zaun des Bahnhofsareals. Am Rand des Areals verlaufen die stillgelegten Gleise durch einen brachliegenden Bereich entlang eines alten verfallenen Warenlagers. (9) [Da das gesamte Bahnhofsareal auf der Projektliste der Stadt steht, und nur auf Grund von Finanzierungsproblemen noch nicht in Angriff genommen wurde, sehe ich diesen Abschnitt (8-10) als neuen Impuls, der in die bestehend Planung integriert werden könnten, bzw. mit wenigen Mitteln umzusetzen wäre.] Eine stillgelegten Eisenbahnbrücke (10) über die Schleuse der Darse 1 führt den Strang die Haupthafenroute querend auf die Môle 1. Um diese stark befahrene Straße nicht queren zu müssen, folgt der Weg entlang den Schienen die über eine separate Brücke die Schleuse queren. Ein Einschnitt bringt den Weg auf das Niveau der Schleuse, und nutzt die Struktur um die Straße zu unterfahren. Eine Rampe ersetzt die bestehenden Treppen und führt so auf den

LE TOUR V



LE TOUR J

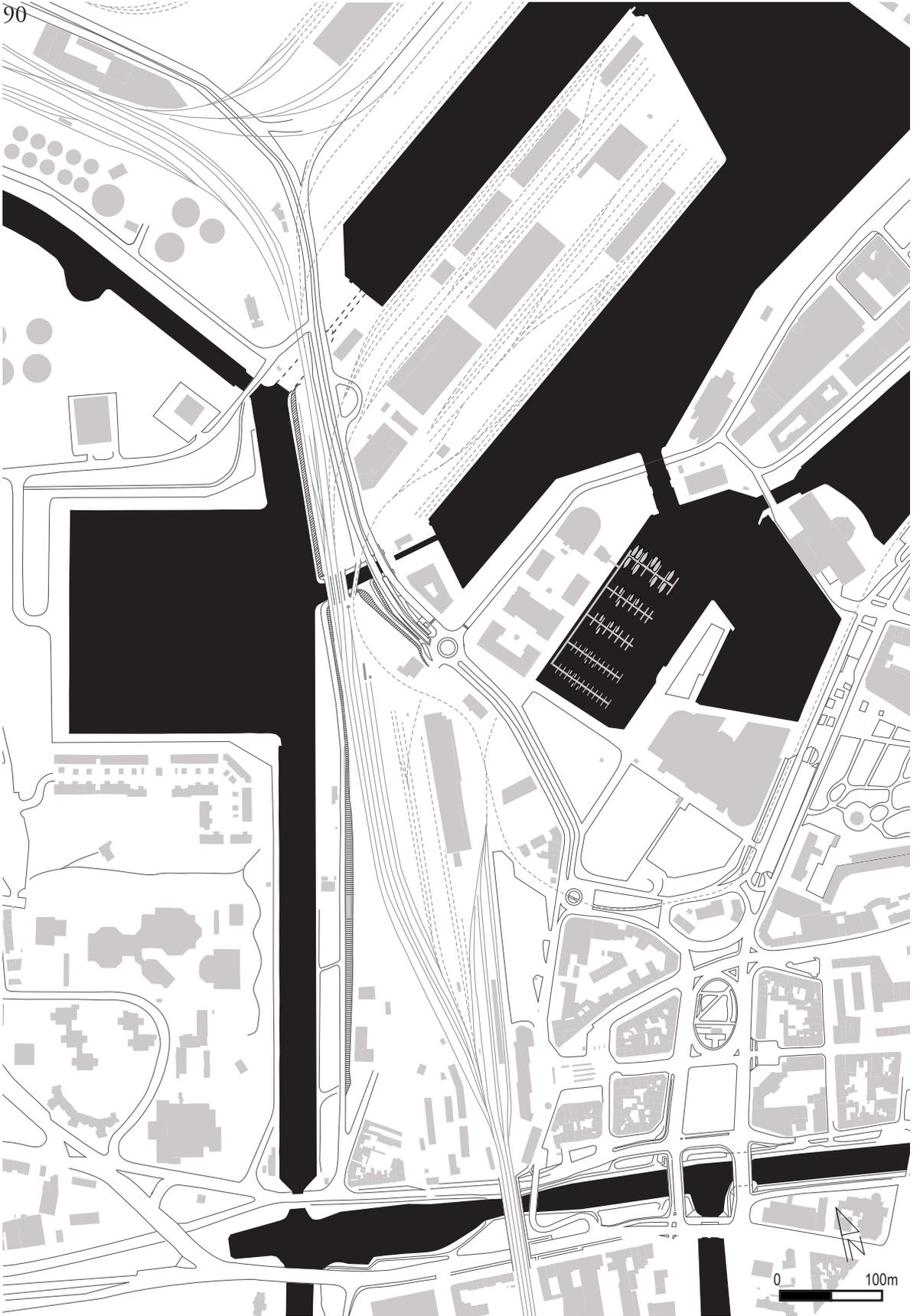


stillgelegten Schienenstrang der entlang der Môle 2 (11) verläuft. Die Môle 2 in das Radnetz zu integrieren, ist schon länger ein Thema der Stadtplanung. Die Pont du Môle 2 führt den Weg über die Bassins de Freycinet. Es ist die einzige Schwenkbrücke im Hafeneareal und wird noch per Hand bedient. Entlang des Trockendocks, der sogenannten «Forme 4», erreicht man die Hafeneinfahrt. Die Verbindungsbrücke ist im Zuge des Projekts Grand Large in Planung. Über die Brücke erreicht man erneut den Quai de la cunette.

LE TOUR J

«Wasserwege wie die Übersetzung von <waterways> aus Großbritannien, dem klassischen Land des Kanalbaues lauter, also Wege für Schiffe mit Gütern und Passagieren, schufen Menschen, solange Geschichte faßbar[!] ist.»³ Der zweite Rundgang führt mich entlang der Kanäle, und so folge ich beim Tour Guynemer (1) nicht dem Schienenverlauf Richtung Bahnhof, sondern folge dem ehemaligen Kanalverlauf auf der Rue l'Écluse de Bergues entlang des Square Guynemer (2). Ein langgezogener Platz markiert den Bereich, der noch bis zum Beginn des letzten Jahrhunderts den Canal de

Bergues mit dem Bassin de l'arrière port verband. Der Platz ist in drei Teile geteilt; der Kreisverkehr mit dem Tour Guynemer, dem folgt in der Form eines Ovals eine öffentlicher Park mit einer Statue von Jeanne d'Arc. Danach quert die Rue de Thiers, die schon damals eine Verbindung über den Kanal zwischen dem Viertel La Soubise und dem Bahnhof war. Der letzte Abschnitt ist ein Parkplatz, danach erreicht man den Canal de jonction. Dieser kurze Verbindungskanal ist eine offizielle Seewasserstraße unter Hafenverwaltung. Von hier erreicht man den Canal de Furnes, der ab Nieupoort an das belgische Binnenwasserstraßennetz angegliedert ist. Der bereits erwähnten Canal de Bergues verbindet Dunkerque mit der neun Kilometer entfernten Stadt Bergues. Schon zur Zeit des dritten Grafen von Flandern herrschte ein reger Handel über diesen Kanal. Auch der Canal de Bourbourg mündet im Canal de jonction. Dieser Kanal ist ein Verbindungsglied zwischen Dunkerque und dem Fluss Aa, der die Grenze zu Department Pas-de-Calais markiert. Er stellte einst die Hauptverbindung zwischen Hafen und Hinterland dar und reicht bis in das Gebiet um Paris. Heute ist der Großschiffahrtsweg Dunkerque-Escaut (Schelde) über





Grafik 1: 1896



Grafik 1: 1955

den Haupthafen - den Port central und die Schleuse Mardyck (siehe Abbildung S.36) an seine Stelle getreten. Nur ein kurzer Abschnitt wurde ausgebaut und in den neuen Kanal integriert.

In der Verlängerung des Canals de Bourbourg liegt der Canal de l'Île Jeanty. In gewissen Abschnitten ist der Weg entlang der Kante als Rad- und Fußgängerweg angelegt. Auf dem Weg Richtung Canal de l'Île Jeanty verlässt der gepflasterte Uferweg ab der Eisenbahnbrücke das Ufer(3). Eine Rampe führt auf das Niveau des Quai de Mardyck. Ein Trampelpfad verläuft entlang des Ufers, unter der Brücke durch erreicht man die Route de l'Île Jeanty (4), die entlang des Bahnhofareals auf Niveau des Kanals bis zur Schleuse der Darse 1 führt. Im Zuge der Neuplanung des Bahnhofes könnte diese Verbindung hergestellt werden. Das Viertel der l'Île Jeanty gehört zum Quartier Dunkerque Sud. Ursprünglich verlief in diesem Bereich die Festungsmauer (vergleich Grafik 1). Noch in Stadtplänen von 1955 besteht dieses Gebiet aus zwei parallelen Kanälen (siehe Grafik 2), die in der Mitte eine Île also Insel ausbildeten. Einer der Kanäle war der ursprüngliche Wassergraben, der andere ist bis heute in seiner Funktion als Verbindungskanal zwischen dem Hafen und dem Hinterland erhalten. Der dazwischen liegende Festungswall prägt noch heute die Topografie des Areals. Die die unter Freycinet entstandenen Dockhafenbecken standen über die beiden Binnenschleusen Ecluse Darse N°1 und N°2 mit dem Kanal in Kontakt. Der Bereich der 2. Schleuse

kommunizierte auch mit dem Wassergraben. Ein «Canal de Dérivation» stand unterirdisch in Verbindung mit dem Bereich des Einfahrtskanals und verläuft unter der gesamten Länge der Môle um dann in den Wassergraben zu münden. Heute prägt das Bild das quadratische Becken des Gare d'eau das Gebiet. Entlang des Canals de jonction führt stadtseitig der Quai de Mardyck, rechts abbiegend führt eine Zufahrtsstraße für Anrainer und Bootsbesitzer - der quai de l'Île Jeanty - entlang des Kanals (5). Parallel dazu gibt es einen mit Kies ausgelegten Fußgängerweg, der in Verbindung zu der angrenzenden Verbauung steht. Der Topografie folgend liegt er etwas höher als die Zufahrtsstraße, mündet aber kurz vor dem Becken des Gare d'eau in die Straße ein. Eine weitere Zufahrtsstraße kommt nördlich von der route de la Samaritaine nördlich und mündet in der Mitte des Beckens. (6) Die route de la Samaritaine führt auf die rue du Magasin Général (7), der Haupteinfahrtsstraße in die Stadt, und wird von einem idyllischen Trampelpfad (8) begleitet. Dieser Weg endet bei der Brücke Richtung der Môlen. Um auf die Molen bzw. in die Stadt zu gelangen muss man einen Bahnübergang und die stark frequentierte rue du Magasin Général queren. Mein Projekt sieht eine direkte Verbindung vom Gare d'eau über den Kanal(9) vor. Eine Pontonbrücke nutzt die tragende Kraft des Wassers und führt auf die gegenüberliegende Uferkante. Die überwachsene Struktur des bestehenden Quais (10) wird wieder freigelegt. Entlang dieser wiederbelebten Verbindung erreicht man einerseits über die Schleuse

LA TOUR D



LA TOUR D

LA TOUR DU LEUGHENAER

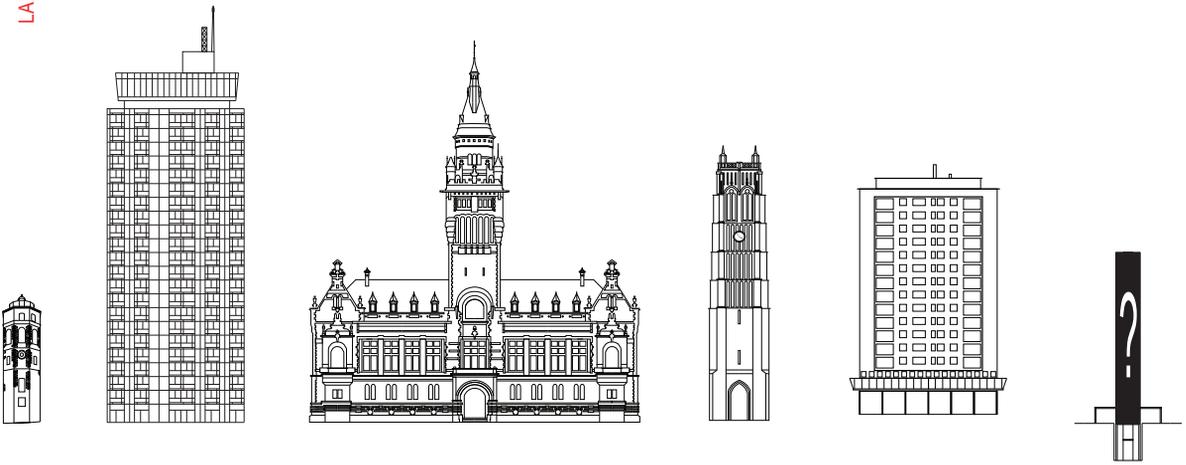
LA TOUR DU REUZE

LE BEFFROI DU HÔTEL DE VILLE

LE BEFFROI

LA TOUR GUYNEMER





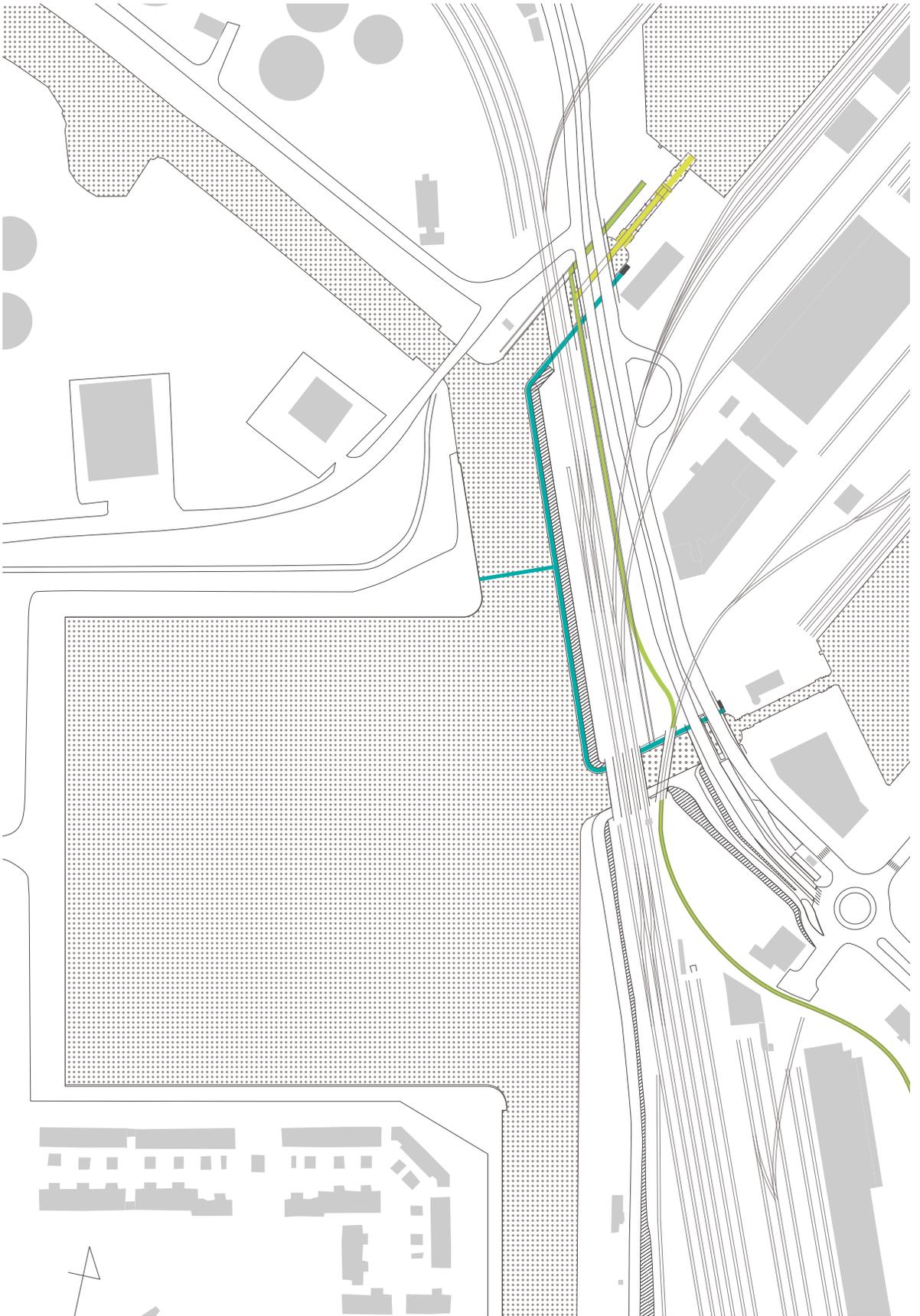
der Darse 1 (11) die Môle 1 bzw. die Citadelle. Dieser Weg nutzt vollständig die vorhandenen Ressourcen des Ortes und ermöglicht eine neue Perspektive auf das Funktionsprinzip Schleuse. Folgt man dem Ufer in die andere Richtung erreicht man die ehemalige Écluse Darse N°2. Auch das Konzept LE TOUR J nutzt die alte Struktur dieser Schleuse und so erreicht man den Bereich zwischen der Môle 1 und 2. (12)

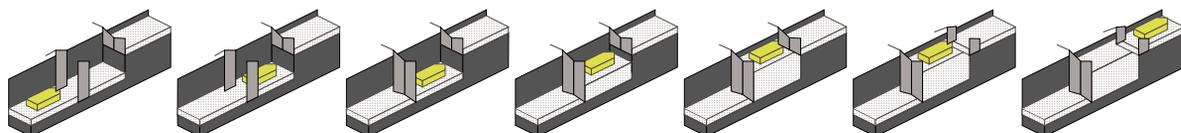
LA TOUR D

Die Wegführung der Begehung vor Ort stützte sich auf ein Bezugsnetz, formuliert durch die Aneinanderreihung der höchsten Gebäuden der Stadt. Das Bild des Turmes diente in dieser Arbeit bis jetzt ausschließlich als Orientierungsmarker, eine Navigationshilfe durch das Stadt- und Hafengebiet. Im Text wurden bereits weitere Bedeutungsebenen dieser Gebäude erwähnt; sei es als Ausguck für die Seelotsen, als Wachturm, oder auch in seiner symbolischen Funktion – der Belfried als Zeichen einer erstarken bürgerlichen Macht. Der Tour Guynemer lässt durch seinen markanten Standort und der Tatsache das er mitten auf einem Kreisverkehr thront eine spezielle Nutzung erwarten, aber bis auf ein paar Geschäfte im Erdgeschoss und in der umliegenden einstöckigen Bebauung ist der Turm ausschließlich dem Wohnen vorbehalten. Ebenso wie der höchste Turm der Stadt der Tour du Reuze ist das Gebäude nicht öffentlich begehbar. Ich habe alle «Bezugsmarker» als Türme bezeichnet und bis auf die zwei Belfriede, die bereits

in ihrer Funktion Höhe symbolisieren, werden diese Gebäude in ihrer französischen Bezeichnung auch alle «TOUR» benannt.

Das Lexikon der Weltarchitektur beschreibt den Turm folgendermaßen: «Turm. Zu definieren als ein Gebäude, in dessen Höhe-Breite-Verhältnis die Höhe ein Mehr-, besser: Vielfaches beträgt.»⁴ Ähnlicher Definition mit anderen Worte auch in anderen Lexika. Angehängt an eine Definition ist eine Liste der höchsten Bauten der Welt. Dunkerque ist keine Stadt der Rekorde und so spielen auch die erwähnten Höhen keine nennenswerte Rolle. Neben dem Leuchtturm – Phare du Risban sind zwei Türme der Stadt zu bestimmten Zeiten begehbar: Der Tour du Leughenaer und der Belfried, der gleichzeitig im Untergeschoss das Tourismusbüro beherbergt. Das führt mich zu der Turmqualität an sich, die Qualität des Oben. Der Blick aus der Vogelperspektive ermöglicht uns die Struktur der Dinge zu sehen, die Welt nicht nur wahrzunehmen, sondern sie zu lesen.⁵ Das flache Land bietet keine natürlichen Erhöhung um sich einen Überblick zu verschaffen und so ermöglicht der Blick von der Plattform des Belfrieds eine neue Perspektive. Der Blick auf die Stadt ermöglicht es das Ausmaß der Zerstörung im zweiten Weltkrieg zu erahnen. Deutlich kann man die Gebäude nach dem Prinzip: vor oder nach dem Krieg erbaut kategorisieren. Schautafeln ergänzen in den üblichen drei Sprachen (französisch, englisch, niederländisch) das Gesehene. Die Struktur des Hafens ist zu erahnen, aber der genaue Zusammenhang der Wasserläufe bleibt





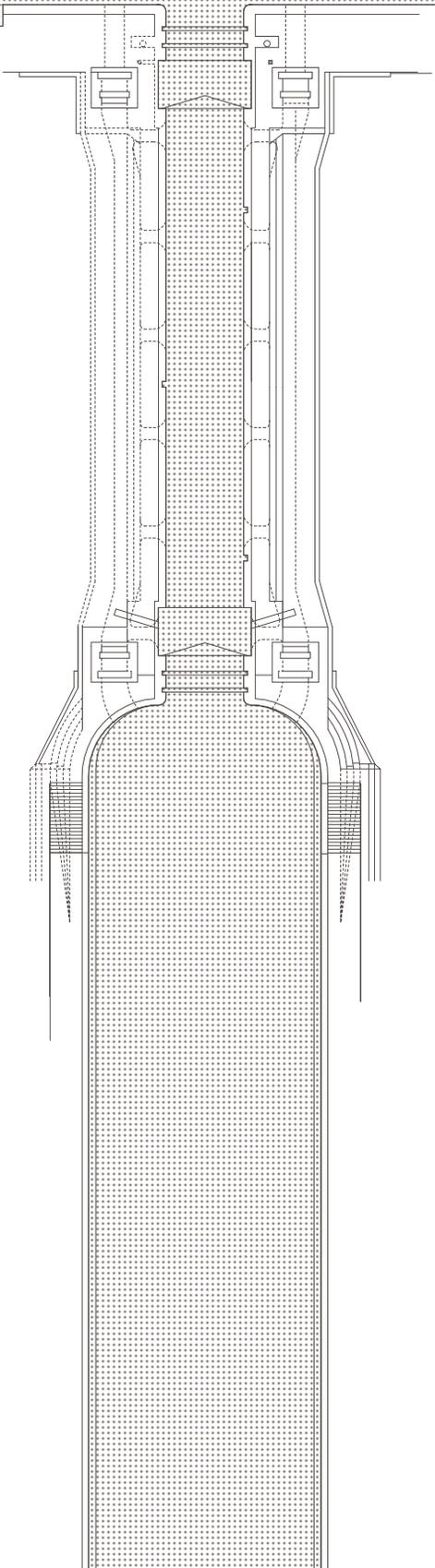
Funktionschema: Schiffsschleuse vom Unter- zum Oberwasser

verborgen. Die Mühlen sind hintereinander gestaffelt, und nur das ab und zu durchblitzende Blau und die Schiffe verraten, das sich in den vermeintlich leeren Zwischenbereichen keine festen sondern flüssige Straßen befinden. Nach sechzig Stufen und einer Liftfahrt bin ich wieder auf Augenhöhe mit der Stadt. Durch die Erschließung neuer Verbindungswege im Zwischenbereich der beiden Binnenschleusen habe ich versucht einen neuen Blickwinkel auf die Struktur dieser künstlichen Landschaft zu kreieren und darüber hinaus erfahrbar zu machen. Die Überwindung des Höhenunterschieds zwischen dem Kanal und dem Hafenbecken spielte sich bereits auf zwei Ebenen ab, wobei hier das oben und unten keine Wertigkeit darstellt. Die untere Ebene ermöglicht eine ungehinderte Überquerung der Schnellstraße. Die Schleuse wird zur Transportstruktur. Dieser Struktur möchte ich ein neue Ebene hinzufügen.

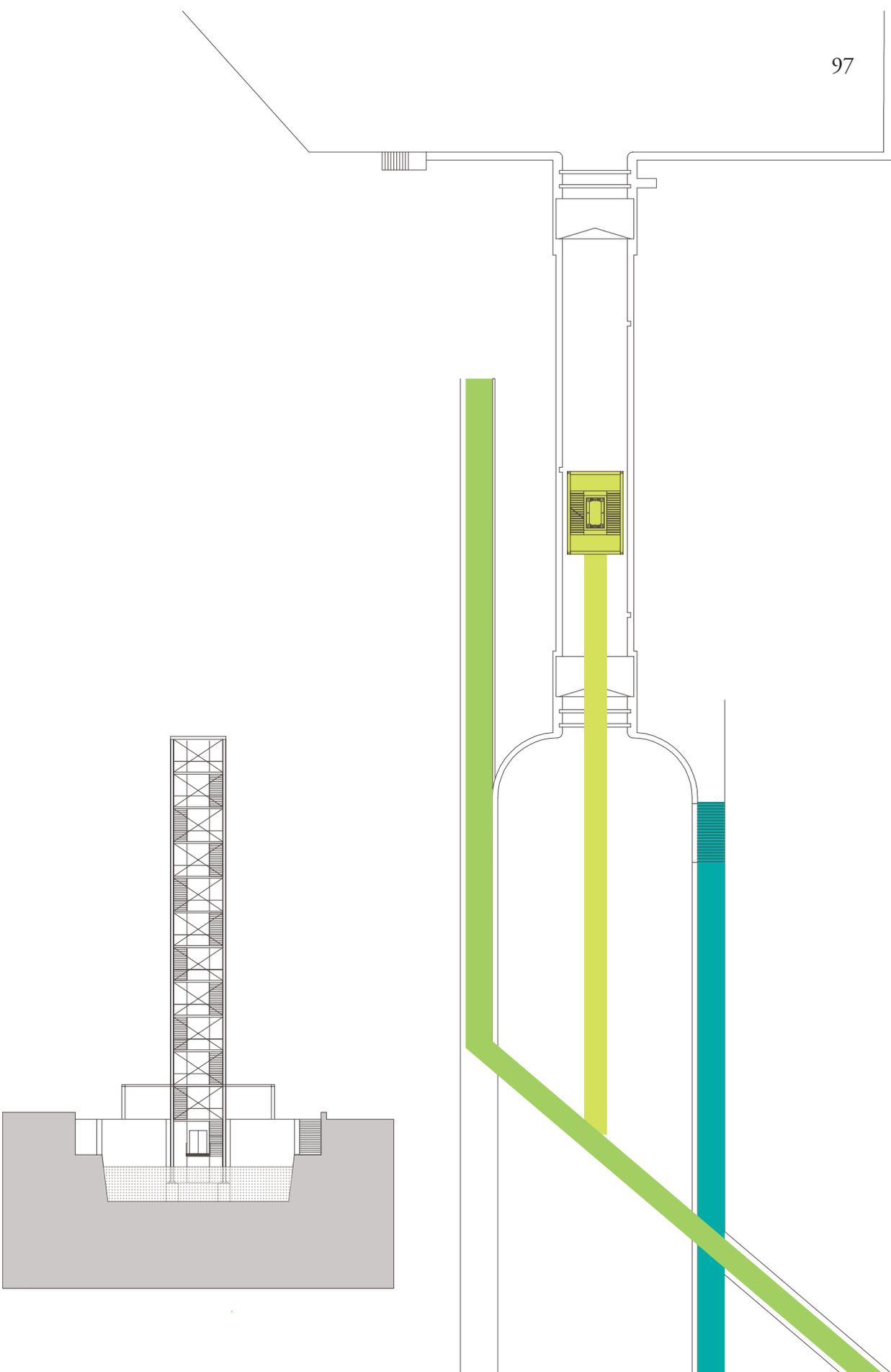
cluse Darse N2: LE RETOUR

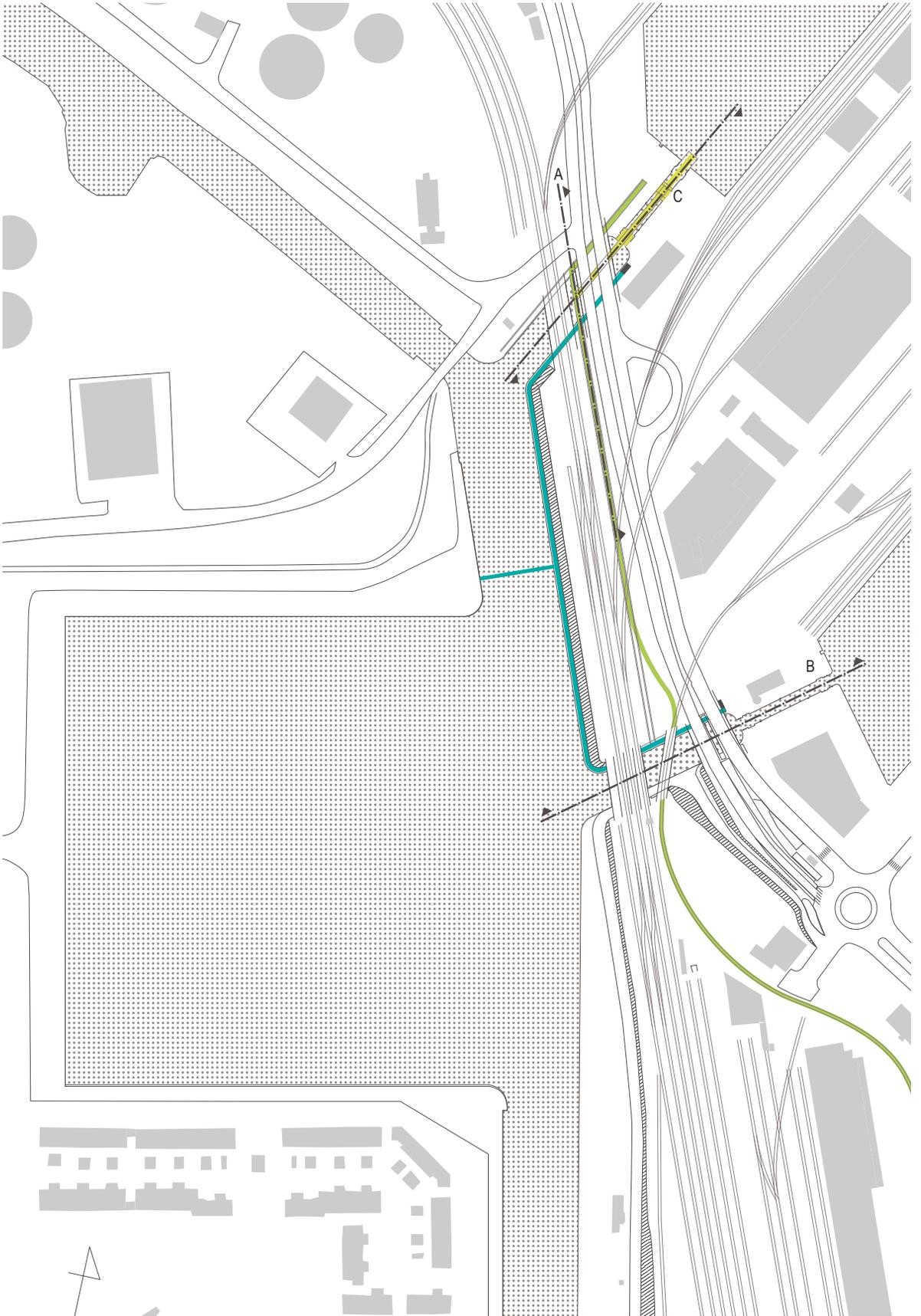
Die Aufgabe der Kammerschleuse ist die Verbindung zwischen zwei unterschiedlichen Wasserständen eines schiffbaren Gewässers. Das Schleusengefälle beschreibt diesen Niveauunterschied. Die höher gelegene Wasserfläche, in diesem Fall das Hafenbecken, wird als Ober-, der Canal de l'le Jeanty als Unterwasser bezeichnet. Die Grafik veranschaulicht eine Schiffsschleuse vom Kanal in das Hafenbecken. Die Schleuse ist konstruiert für die Abmessungen der Freycinet-Pnische, die eine Länge von 38m und eine

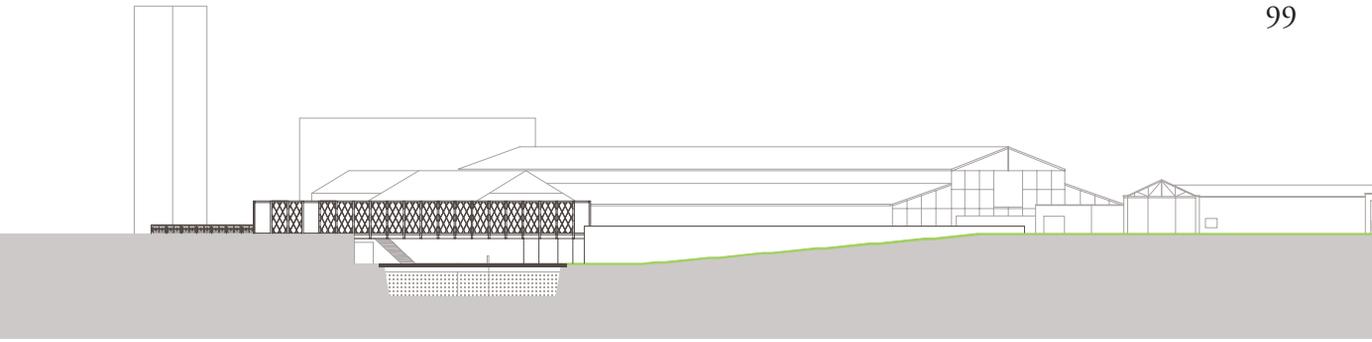
Breite von 5m hat. Diese vom damaligen Minister für öffentliche Arbeiten, Charles Louis de Saulces de Freycinet, geschaffene Norm galt für alle ab dem Ende des 19. Jahrhunderts in Frankreich erbauten Kanäle. Freycinet spielte die entscheidende Rolle für die Ausbauarbeiten des Hafens Ende des 19. Jahrhundert. Im Juli 1879 tritt der Plan Freycinet in Kraft und auch Dunkerque profitiert von dem Kapital das für den Ausbau von Schleusen, Kanälen, Hafenanlagen und der Eisenbahn budgetiert wurde. Den Anfang macht der Bau der Darse I, dem folgt die Schleuse Guillain. In einem zweiten Bauabschnitt folgt die Darse II. Die Grabung des Kanals der l'le Jeanty und die beiden Binnenschleusen gewährleisten den direkten Anschluss der neuen Hafenbecken an das Kanalsystem des Hinterlands. Die Lastkhne der französischen Binnenschiffahrt – die Penichen – konnten nun direkt an den Mühlen be- und entladen werden. Durch die Abwanderung der Hafenhauptttigkeit und die Konstruktion der Écluse de Mardyck im Jahr 1969 verloren die beiden Schleusen ihre Bedeutung. Die Schleuse der Darse 2 erlitt ein ähnliches Schicksal wie die Schleuse Guillain, die nach ihrer Rekonstruktion bereits 1965 wieder zugeschüttet wurde. Im Gegensatz zur Schleuse Guillain vollzog sich der Prozess aber eher schleichend, und sie wurde einfach dem Verfall überlassen. Aus diesem Grund ist auch der größte Teil der Struktur noch erhalten. Ich möchte dieses Verbindungselement wieder in die bestehende Struktur integrieren, das «comeback» – «le retour». In einer



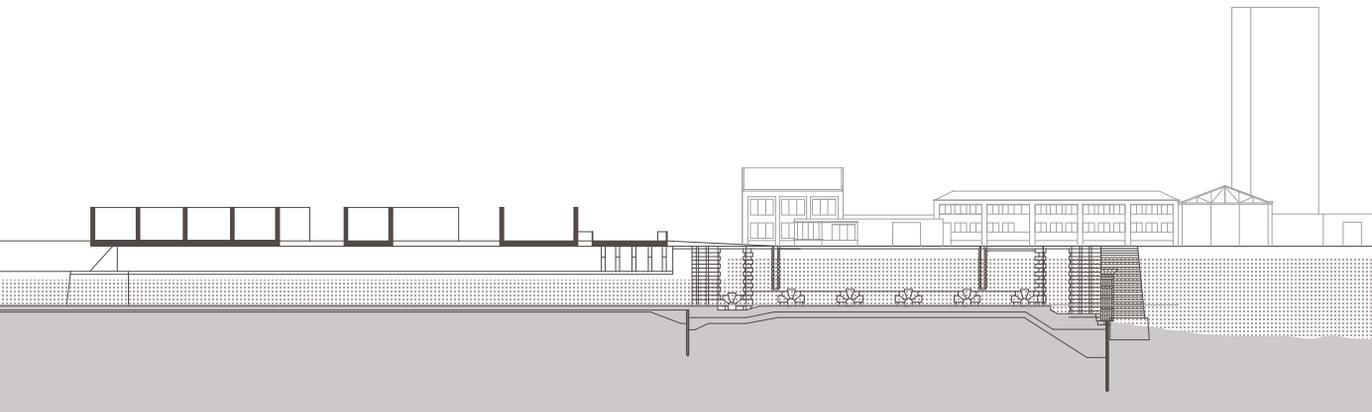
Neuinterpretation wird die ehemalige Schleuse wieder zum Verbindungsglied. Das Konzept LE TOUR J kreiert die Überwindung des Niveauunterschieds zwischen dem Areal der l'Île Jeanty und den MÔles / bzw. der Stadt. Eine Pontonbrücke wird über den Kanal in Richtung des Quartiers Saint-Pol-sur-Mer geführt. Die Erschließung des Uferweges verknüpft die beiden Schleusen miteinander und ermöglicht somit eine Umgehung der stark befahrenen Straße und der Gleisanlagen. Das Konzept LE TOUR V nutzt die Struktur der Schleuse um vom Bahnhof kommend auf die MÔles zu gelangen. Das dritte Konzept LA TOUR D beschäftigt sich mit dem Bauwerk der Schleuse an sich und kreiert eine Perspektive, die ansonsten nur von einem einfahrenden Schiff aus wahrnehmbar ist. Ein Steg führt direkt in das Innere der Schleusenkammer. Vom Steg bis zur Kante der Môle ist lediglich eine Distanz von 3.3 zu überwinden, aber trotz der Kammerbreite von 6 m kann das ein gewisses Gefühl der Enge bewirken. Ein Lift am Ende des Steges hebt den Besucher entweder auf das Niveau der Môle, oder darüber hinaus in die Lüfte. Nach einem Blick in die Weite, kann man die eben begangene Struktur überblicken. Nach ?? Stufen erreicht man die Ebene der Môle.



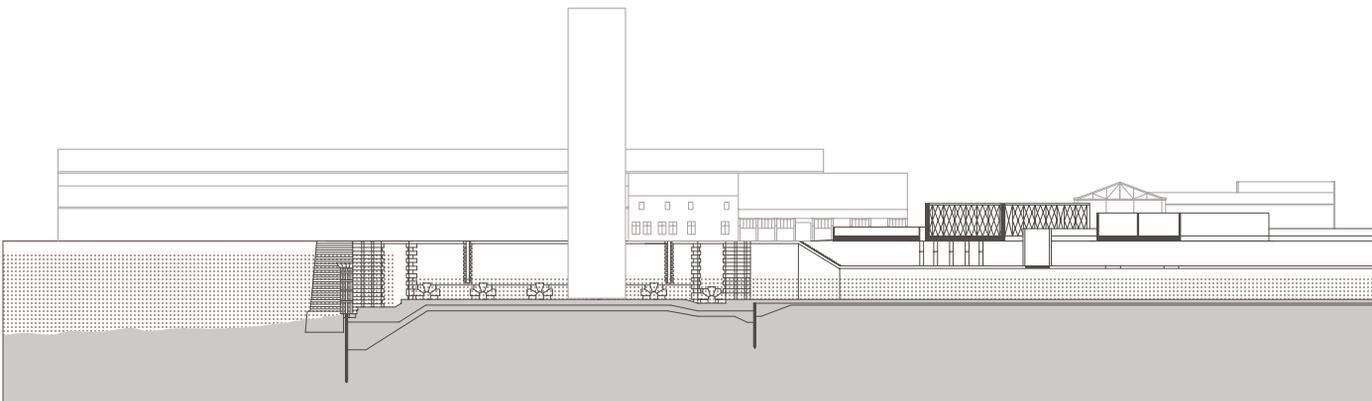




Schnitt A-A



Schnitt B-B



Schnitt C-C

1

Ausschreibungsunterlagen des
Europas 10 - Dunkerque T-a. 1

2

Föhl Axel, Hamm Manfred: Die
Industriegeschichte des Wassers.
Transport, Energie, Versorgung,
Düsseldorf 1985, 7.

3

Föhl Axel, Hamm Manfred: Die
Industriegeschichte des Wassers.
Transport, Energie, Versorgung,
Düsseldorf 1985, 9.

4

Turm, in: Pevsner/Honour/Fle-
ming: Lexikon der Weltarchi-
tektur, München 31992, 650.



RUNDBLICK
vue panoramique











ANHANG
vue panoramique



Ausstellungskatalog: La reconstruction de Dunkerque 1949-2009. Archives de Dunkerque - Centre de la mémoire urbaine d'agglomération, Dunkerque 2009

Benevolo, Leonardo: Die Stadt in der europäischen Geschichte, München 1993

Derode, Victor: Histoire de Dunkerque, Lille 1852

Dunkerque, son port, son commerce: Notice publiée par la chambre de commerce, Dunkerque 1900

Dunkerque. Le grand Port du Nord et de l'Est de la France, Dunkerque o.J

Eggleston, William: Spirit of Dunkerque, Dunkerque 2005

Fiske, John: Lesarten des Populären. Cultural Studies Bd1, Wien 2003

Föhl Axel, Hamm Manfred: Die Industriegeschichte des Wassers. Transport, Energie, Versorgung, Düsseldorf 1985

Heinle, Erwin/Leonhardt, Fritz: Türme. Aller Zeiten – aller Kulturen, Stuttgart 1988

Kleinmanns, Joachim: Schau ins Land. Aussichtstürme, Marburg 1999

Kokot, Waltraud u.a.: Port Cities as Areas of Transition, Bielefeld 2008

Krempf, Petra: (Kein) Ort Nirgends. Der Transitraum im urbanen Netzwerk, Karlsruhe 2008 (Dissertation)

Kriseleit, Olaf: Diplom Stadt und Wasser. Wasser und Architektur, Berlin 1994 (Diplomarbeit: Kunsthochschule Berlin. Studiengang Architektur)

Lampugnani, Vittorio Magnago/ Frey, Katia/ Perotti, Eliana (Hg.): Anthologie zum Städtebau. Vom Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg bis zur zeitgenössischen Stadt, Bd.3, Berlin 2005

Lebesque, Sabine: Yona Friedmann. Structures serving the unpredictable, Rotterdam 1999

Lohf, Paul: Türme und Tore von Flandern bis zum Baltikum, Wolfshagen - Scharbeutz 1940

Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt, Braunschweig 1989

Mollat du Jourdin, Michel: Europa und das Meer, München 1993

Schlaich, Jörg: Türme sind Träume, Ludwigsburg 2001

Schubert, Dirk: Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Berlin 2001

Siebel, Walter [Hrsg.]: Die europäische Stadt, Frankfurt a. Main 2004

Strauß, Christian: Amphibische Stadtentwicklung – Wasser im Lebensraum Stadt. Zur Integration des Wassers in die Stadtplanung, Berlin 2002 (edition stadt und region; Bd.2)

Fernsehdokumentation

Cuissot, Pascal: Vauban - Baumeister und Feldherr, F, L 2011 (ARTE 10/03/2012)

Lefebvre, Xavier: Die schönsten Küsten Frankreichs - Teil 1 von Dünkirchen nach le Havre, F 2009 (ARTE 07/09/2009 20:15)

Webpages

www.dunkerque-port.fr/fr/presentation-port-dunkerque.html

de.wikipedia.org/wiki/Dunkerque (Juni 2013)

fr.wikipedia.org/wiki/Dunkerque (Juni 2013)

fr.wikipedia.org/wiki/Quartiers_de_Dunkerque (Juli 2013)

universal_lexikon.deacademic.com/72824/Dockhafen

www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fr/territoire/histoire-du-territoire/aux-origines-du-port-suite-et-fin/index.html

www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fr/territoire/histoire-du-territoire/aux-origines-du-port-suite-et-fin/index.html

www.dunkerque-port.fr/fr/presentation/histoire-port-dunkerque-20eme.html

www.dunkerque-port.fr/fr/presentation/histoire-port-dunkerque-20eme.html

Stadtteile des Dunkerque-CENTRE

Seite 35

www.ville-dunkerque.fr/decouvrir-dunkerque/histoire-de-la-ville/1000-ans-dhistoire/la-reconstruction

eigene Grafiken

www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fr/institution/salle-de-presse/les-archives-2000-2005/index.html

Seite 36

eigene Grafiken

european.at/EUROPAN10/index (August 2013)
www.archi.fr/EUROPAN-FR/E10/#/theme

Seite 41

www.dunkerque-port.fr/fr/presentation-port-dunkerque.html

eigene Grafiken

Anmerkung: Alle Zitate aus französischer Literatur, die nicht in deutscher Übersetzung erhältlich sind, wurden von mir selbstständig ins Deutsche übertragen. Das französische Original befindet sich jeweils als Referenz in der Fußnote.

Seite 44,46,47,48

eigene Grafiken basierend auf den Abbildungen in: Derode, Victor: Histoire de Dunkerque, Lille 1852

Seite 51, 52

Abbildungsnachweis

eigene Grafiken

Seite 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26

Seite 53

eigene Fotografien (Dunkerque)

Fotografie einer Aufnahme aus dem Stadt Archiv. Archives de Dunkerque. Centre de la mémoire urbaine d'agglomération. Amdk 13 Fi 4311

Seite 31

Seite 54

eigene Grafiken: oben: Europakarte - Lage Dunkerque
unten: Frankreich Department Nord

eigene Grafik basierend auf der Abbildung in: Dunkerque. Le grand Port du Nord et de l'Est de la France, Dunkerque o.J, S.29

Seite 32

Seite 55

eigene Grafiken:
oben: Arrondissement Dunkerque
links unten: Department Nord - Lage der Stadt im Arrondissement
rechts: Lage in Beziehung zu europäischen Hauptstädte

Schwarzplan Rekonstruktion 1949. Archives de Dunkerque. Centre de la mémoire urbaine d'agglomération. Amdk 3 Z 183

Seite 33

Seite 57

eigene Grafiken:
Hauptverkehrswege
Kantone
Verhältnis Industriefläche und Wohnfläche

www.richardrogers.co.uk

Seite 34

Seite 58

eigene Grafiken:
Quartiere des Kanton Dunkerque

<http://www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fr/institution/salle-de-presse/les-archives-2000-2005/index.html>

Seite 59

Abbildung aus dem Presstext vom 06.Jänner 2000,
S. 2. http://www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fileadmin/user_upload/pdf/Institution/Presse_pdf/vision_urbaine.pdf

Seite 66,68,69,70

eigene Grafiken

Seite 71, 74, 74, 76, 77, 78, 79

eigene Fotografien



DANKE!

meinen Eltern,
meinem Freund Tobias,
meiner Familie,
meinen Freunden,
und dem Az5.