

reconstructie van kasteel Herlaar bij Ameide, dat Roghman toont als vierkante burcht met hoektorens, een kasteeltype dat in de tweede helft van de dertiende eeuw in het graafschap Holland in zwang raakte. Dit Herlaar wordt in 1298 voor het eerst in schriftelijke bronnen genoemd als Dirk van Herlaar, nota bene een vazal van de Utrechtse bisschop, zijn huis openstelt voor de Hollandse graaf die met de bisschop in conflict is. Wellicht was het kasteel toen net gebouwd en was de keuze voor dit bouwconcept ingegeven door de politieke stellingname van Dirk. De auteur legt een relatie met kasteel Doorn, ook een vierkante burcht met hoektorens, waarvan de vermoedelijke bouwheren, domproosten van Utrecht, ook sterke banden met het Hollandse gravenhuis hadden. Waren deze kastelen als het ware de torens op het politieke schaakbord van die tijd, waarbij het specifiek Hollandse bouwconcept de kleur van de stukken vertegenwoordigde?

Deze bundel is een uitstekende eerste poging tot het

creëren van een nieuw medium voor de castellologie in Nederland en maakt nieuwsgierig naar volgende uitgaven. De publicatie heeft ook enkele tekortkomingen. Het niveau van de bijdragen varieert en twee artikelen over archeologisch en bouwhistorisch onderzoek aan de voorburchten van de kastelen bij Bokhoven en Ravenstein zijn al elders gepubliceerd. Beter was het geweest de resultaten in een breder kader te plaatsen. Een repertorium dat de verschijning van nieuwe studies over het Nederlandse kasteel bijhoudt, zou een belangrijke meerwaarde aan de reeks kunnen leveren. Ook zou de relatie met buitenlands kastelenonderzoek versterkt mogen worden. Nederlandse kastelen staan immers niet op zichzelf. Die Blauwe Toren van Gorcum bijvoorbeeld: Karel de Stoute was een vorst met een internationaal referentiekader. Wat waren hiervan de implicaties en welke voorbeelden had hij voor ogen?

JOS STÖVER



LODE DE CLERCQ & STEVEN VAN DEN BORNE

MERCANTILE MARINE ENGINEERING AND GRAVING DOCKS COMPANY

Antwerpen (Antwerp Dry Docks NV) 2018, 208 pp., ill. in zwart-wit en kleur, ISBN 9789090310923, € 53,00

Een haven is de plek voor schepen, maar ook voor het onderhoud van die schepen. Voor dat laatste bestaan er herstellingsbedrijven. Als de opgelapte schepen na korte tijd zijn vertrokken, wachten ze op nieuwe klanten. Herstellingsbedrijven bevinden zich op het grensgebied van de waterbouw en de bouwhistorie, met een sterke inbreng vanuit de scheepsbouwkunde. Onderzoek naar de materiële resten van dergelijke bedrijven is niet eenvoudig vanwege het gespecialiseerde karakter van de bedrijfstak én vanwege de dynamiek daarvan. Toch is dit wat Lode De Clercq en Steven Van den Borne zich tot doel stelden, een bouwhistorisch onderzoek naar een herstellingsbedrijf: de Mercantile Marine Engineering and Graving Docks Company.

Het resultaat is een kloek boek dat in zekere zin dubbelt als bedrijfsboek. Vanwege het internationale karakter van het bedrijf – en van de Antwerpse haven – wordt het Nederlandstalige deel gevolgd door de volledige Engelse vertaling, echter zonder de afbeeldingen van het eerste deel. Juist die vele afbeeldingen

in de vorm van tekeningen, historische en actuele afbeeldingen die tezamen de ontwikkeling van het bedrijf weergeven, maken het een aantrekkelijke publicatie, vol beelden van droogdokken en bedrijfshallen. De publicatie begint met de geschiedenis van de Antwerpse haven en de belangrijkste scheepsbouw- en herstellingsbedrijven. Vervolgens is er aandacht voor het wezen en het functioneren van droogdokken. Centraal daarbij staan het Kattendijksdok en de aangrenzende stadsdroogdokken. Deze werden vanaf 1860 gebouwd en bevinden zich in een gebied dat nu gedomineerd wordt door het Museum aan de Stroom (MAS) aan de zuidzijde en de enorme opbouw van het havengebouw van Zaha Hadid aan de noordzijde. Dat gebied, inmiddels het Eilandje geheten, omvat naast het Red Star Line Museum ook de genoemde stadsdroogdokken die in de nabije toekomst zelf de basis gaan vormen van een Maritiem Museum. De Antwerpse haven ontwikkelde zich vanaf 1860 naar het noorden, waar in de Weipolder van het verdwenen dorp Ooster-

weel een nieuwe havenarm werd gegraven, die later het Hansadok zou gaan heten. Daar vestigde zich in 1928 de nieuwe werf van Mercantile, waar de rest van het boek zich op richt.

Allereerst wordt deze Mercantile in meer algemene zin behandeld en daarna – in de twee belangrijkste hoofdstukken – specifiek in de vorm van een bouwhistorisch overzicht, met eerst een exposé over de dokken, en daarna een over de dienstgebouwen en werkhallen. Voor een goed begrip van de ontwikkeling staat op p. 56 een 'siteplan', dat tevens dient als bouwhistorische fasering. Helaas is dit de enige analytische tekening in het boek en ze geeft niet meer geheel de actuele situatie weer. De dynamiek van het bedrijf inclusief de herstructurering van de locatie die tijdens en direct na het onderzoek plaatsvond, maakt dat er inmiddels alweer het nodige is veranderd. Dat feit op zich maakt dit boek exemplarisch voor onderzoek naar industrieel erfgoed. Vaak vindt dit pas plaats nadat de oorspronkelijke functie is verdwenen en de objecten in afwachting zijn van sloop of op zijn best herbestemming (zoals bij de voorgenomen omvorming van stadsdokken tot museum). Maar als de oorspronkelijke functie blijft, zorgen hedendaagse bedrijfsmatige en functionele eisen ervoor dat de bouwkundige resten uit het verleden als het ware door nieuwe ontwikkelingen opgeslokt worden. Maar in dat proces is de ruimte voor behoud in situ beperkt en rest vaak slechts documentatie. Van deze laatste taak hebben de onderzoekers zich hier gekwetend, maar uiteindelijk is het de lezer niet altijd even duidelijk wat de herstructurering uiteindelijk wel en wat niet heeft overleefd.

Een bouwhistorisch onderzoek naar een dergelijk complex is op zich ongebruikelijk in een veld waar tot voor kort de studies van kerken, kastelen en grote woonhuizen domineerden. Industrieel erfgoed werd vooral slechts geïnventariseerd kort voordat de sloopkogel op het terrein arriveerde. Niets stemt zo weemoedig als het boek van Patrick Viaene over *Industriële archeologie in België* uit 1990, dat inmiddels vooral leest als een catalogus van wat is verdwenen. Anderzijds geeft het voorgenomen behoud van het oudste silogebouw van de SAMGA uit 1895, gelegen nabij de stadsdokken, maar daarvan straks gescheiden door de nieuwe Oosterweelverbinding, reden tot optimisme.

In dit verband siert het een bedrijf als het zich bewust is van zijn geschiedenis, deze laat onderzoeken en zo mogelijk ook materiële resten bewaart. Dat geldt vooral voor de betonnen droogdokken met bijbehorende kanalen, pompkamers en pompen. In mindere mate is het van toepassing op de montagehallen, ketelmakerijen, werkplaatsen en andere stalen constructies met veelal vakwerkspanten waarvan, zoals gezegd, niet geheel duidelijk blijkt wat de herstructurering heeft overleefd.

Historisch is het onderwerp ook interessant, omdat

je er eigenlijk niet bij stilstaat dat schepen op scheepswerven worden gebouwd en na de tewaterlating periodiek in dokken worden onderhouden. Een droogdok is een bijzonder soort insteekhaven waarvan de invaart kan worden afgesloten, waarna het dok zelf wordt drooggepompt. Vervolgens kan worden gewerkt aan dat deel van het (afgeschoorde) schip, dat zich normaal gesproken onder de waterlijn bevindt. Een vereiste voor een vast droogdok is wel dat het waterpeil buiten het droogdok gelijk blijft. De Schelde is een getijdenrivier, maar de Antwerpse haven bestaat uit dokken toegankelijk via een stelsel van sluizen. Dat gold zowel voor de oude dokken (Bonaparte- en Willemsdok) uit 1803-1812 als voor het genoemde Kattendijksdok.

Ook in Nederland werden deze vaste dokken gezien als de oplossing voor de schepen van de marine. Zo ontwierp Jan Blanken begin negentiende eeuw in de, door een sluis afgesloten, marinehaven van Hellevoetsluis een nu nog bestaand droogdok met schipdeur. In 1822 deed hij iets soortgelijks in de nieuwe Rijkswerf in Den Helder. Ook in de Antwerpse haven bleef men bij gratie van het vaste waterpeil in het Hansadok gebruik maken van vaste droogdokken, zoals die van Mercantile.

Heel anders is dit in de haven van Rotterdam, waar de Nieuwe Waterweg in open verbinding staat met de Noordzee en er geen havens in de vorm van dokken zijn. Door de getijdenwerking werd daar voor het scheepsonderhoud gebruik gemaakt van drijvende dokken. Zo liet de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij in 1902 een Dokhaven graven. Deze haven diende als toegang tot hun werf, maar vooral om plaats te bieden aan meerdere drijvende dokken. Drijvende dokken hebben geen last van getijdenwerking en bestaan uit een drijvend ponton met dokvloer en zijkasten. Als het ponton gevuld is en het dok gezakt, kan het schip er in varen waarna vervolgens het dok (en een deel van het ponton) leeg wordt gepompt. In Amsterdam was door de ingebruikname van de Oranjesluizen in 1872 de getijdenwerking van het IJ verdwenen en dat bleef zo na de opening van het Noordzeekanaal in 1876. Daarom werd bij de stichting van de Nederlandse Dok Maatschappij op de noordoever van het IJ in 1920 wel gebruik gemaakt van betonnen droogdokken zoals inmiddels bekend van Mercantile.

In het boek over de Mercantile wordt op bouwhistorische wijze gekeken naar een nog vrij onbekende bedrijfstak. Het resultaat is een nuttig en goed vormgegeven boek om in te lezen en in te bladeren en het nodige te leren over de 'historiek' van zowel de Antwerpse haven als het bedrijf. Maar zoals vaak smaakt ook hier een goede 'appetizer' naar meer: naar iets meer analyse en naar een wat bredere context. Dat laatste valt evenwel buiten het bestek van wat de auteurs zich ten doel hadden gesteld.

RONALD STENVERT