# Pioniers

Leesexemplaar

Leesexemplaar

TIM VAN
STEENDAM

# PIONIERS

## DE BIOGRAFIE VAN DEME

PELCKMANS

Leesexemplaar

Leesexemplaar

# Inhoud


| | |
|---|---|
| Kieldrecht, België. 30 mei 2025. | 7 |
| Nederland en België. Negentiende eeuw. | 19 |
| Rosario, Argentinië. 1903. | 24 |
| Rusland. 1917. | 31 |
| Le Havre, Frankrijk. 1914-1918. Deel 1. | 36 |
| Mers-el-Kebir, Algerije. 1943. | 40 |
| Ismaïlia, Egypte. 14 oktober 2025. | 45 |
| Antwerpen, België. De jaren zestig. | 53 |
| Dammam, Saoedi-Arabië. 1974. | 62 |
| Zeebrugge, België. Februari 1976. | 69 |
| HQ, België. 1988. | 78 |
| Ergens. Overal. | 85 |
| Lázaro Cárdenas, Mexico. 1984. | 89 |
| De Noordzee. 2003. | 94 |
| Beez, Maas. De jaren tachtig. | 105 |
| Panamakanaal. 2012. | 109 |
| Tiền, Vietnam. 2015. | 115 |
| Altijd onderweg. | 125 |
| Abu Qir, Egypte. 2025. | 127 |
| Le Havre, Frankrijk. 2006. Deel 2. | 134 |
| Virginia, Verenigde Staten. Oktober 2025. | 140 |
| Clarion-Clipperton Zone. 25 april 2021. | 161 |
| Lahou-Kpanda, Ivoorkust. Februari 2026. | 169 |
| Terranova, Zelzate. 16 maart 2026. | 179 |
| Epiloog. Vlissingen, Nederland. 31 mei 2026. | 191 |
| | |
| Dank | 199 |


Leesexemplaar

Leesexemplaar

# Kieldrecht, België. 30 mei 2025.

Kieldrecht staat niet meteen bekend om zijn historische gebeurtenissen. Het Waaslandse dorpje telt een kerk, een supermarkt en een broodjeszaak met heerlijke verse soep. De arbeidershuizen schurken er tegen elkaar aan rond een gebetonneerde dorpskern die weinig begroeiing toelaat. Wie natuur wil, die hoeft maar even te fietsen om uit te waaien in de Zeeuwse polders en het Verdronken Land van Saeftinghe. Kieldrecht ligt zo dicht tegen de grens dat sommige waslijnen beginnen in het ene en eindigen in het andere land, de broek in België en de kousen in Nederland. In lang vervlogen tijden had het een duidelijke identiteit, zij het wel een bedenkelijke. Dichter en toneelschrijver Jan Frans Willems schreef in 1848 nog een spotlied over het dorp, waarvan de inwoners zich volgens hem bezondigden aan luiheid en losse zeden. *Te Kieldrecht, te Kieldrecht / daar zijn de meisjes koene / zij vrijen tot de middernacht / en slapen tot de noene.* Vandaag zullen er heus nog wel koene meisjes in Kieldrecht vrijen en slapen tot 's middags, maar de tijden zijn veranderd. In de twintigste eeuw speelde het dorp een bijzondere rol in het verhaal dat we gaan vertellen. En in de zomer van 2025 is het zelfs een uitgelezen plek om er een stukje Belgische bouwgeschiedenis aan het werk te zien. Vanop de oever zie je er namelijk de onderdelen van de fameuze Oosterweeltunnel over de Schelde voorbijschuiven.

Er is enige achtergrondkennis nodig om deze gebeurtenis naar waarde te schatten. Antwerpen heeft al sinds mensenheugenis een mobiliteitsprobleem. In 1443 vaardigde het stadsbestuur verordeningen uit om de filevorming van koeien, geiten en varkens op de stadswallen tegen te gaan en sindsdien is het er nooit echt op verbeterd. Ook in moderne tijden staat de Koekenstad met stip bovenaan op de lijst van Europese steden met het grootste verkeersverdriet. Begin jaren negentig begon men te geloven dat de oplossing in de sluiting van de Antwerpse Ring lag: een vlotte, ronde ringweg in plaats van een verwrongen paperclip. Er volgde een breed uitgesponnen saga met publieke debatten, referenda over allerlei tracés en de afwijzing van een elegante maar peperdure Lange Wapperbrug.

Het alternatief was een nieuwe tunnel onder de Schelde in het havengebied, de Oosterweeltunnel. Het zou het grootste infrastructuurproject ooit in Vlaanderen worden. Maar een koker in gewapend beton met een lengte van 1,8 kilometer kun je niet eender waar bouwen. Hoe graag de Antwerpenaren ook pochen met de grootsheid van hun stad, zelfs zij hadden geen werf van die omvang ter beschikking. De oplossing lag in Zeebrugge, honderd kilometer verderop. De magiërs van de moderne tijden groeven een dok van 900 meter lang en vlochten 200 000 kubieke meter beton en 50 000 ton staal in elkaar tot acht tunnelelementen van elk 160 meter lang, 42 meter breed en 10 meter hoog. Vervolgens bedachten ze een plan om die betonnen reuzen over water naar hun eindbestemming te vervoeren. Gisteren ging in Zeebrugge het eerste element de Noordzee op. Via Vlissingen en Terneuzen trekt het langs de Kieldrechtsluis naar een 'parkeerplaats' op Linkeroever. Naarmate de Oosterweelwerken vorderen, worden deze tunnelelementen via Kallo naar hun eeuwige rustplaats op de bodem van de Schelde afgezonken. Het eerste deel, waarvan we de grijze rug vanaf de Kieldrechtse oevers het water zien klieven, weegt maar liefst 60 000 ton. Ter vergelijking: het Atomium in Brussel weegt 2 500 ton, de Eiffeltoren 10 000 ton. Vier Multratug-sleepbootjes en een duwboot schuiven tergend traag door het glinsterende sop met het equivalent van zes Eiffeltorens achter zich aan.

Dat is het stukje Belgische bouwgeschiedenis waar ik samen met drie gepensioneerde mannen naar kijk. Marc Warrens, Eddy Goossens en Eddy Van Walle zijn geboren en getogen Kieldrechtenaren die in hun meeslepende Waaslandse dialect de gebeurtenissen van duiding voorzien. Ze kennen het vermogen van de motoren in de sleepboten, de trekkracht van de lieren op de boeg, de cirkelwijdte in de draaikom voor de sluis. 'Afzinkcatamarans en ballasttanks zullen het tunneldeel gecontroleerd laten zakken in de uitgebaggerde zinksleuf,' zegt Eddy. Voor een leek als ik klinkt het als Chinees, maar het jargon geeft deze mannen een goed gevoel. Het doet hen zichtbaar deugd om hun kennis van zaken nog eens te kunnen etaleren. Het betonnen gevaarte dat we gadeslaan is onder meer gebouwd door het Antwerpse bedrijf Dredging, Environmental and Marine Engineering (DEME), een internationale pionier in waterbouw. Tientallen jaren geleden voerden de drie mannen op hetzelfde water al gelijkaardige operaties uit, als werknemers van hetzelfde bedrijf

dat voor 1974 nog gewoon Ackermans & van Haaren (AvH) heette. In dat jaar bundelen AvH en Société Générale de Dragage (SGD) hun baggeractiviteiten in het nieuwe bedrijf Dredging International, waarbij de activa van Dredging International gewaardeerd werden op 5 miljoen euro (200 miljoen Belgische frank). Sinds de omvorming tot DEME in 1991 kende het bedrijf een fenomenale groei, op 30 juni 2022 bekroond met een beursnotering op Euronext Brussel, met vandaag een beurskapitalisatie van meer dan 4 miljard euro.

Maar dat is nu. Toen werkten de mannen in een ander bedrijf, in een andere sector, in een andere wereld. Er is zoveel veranderd sindsdien.

'Wat dan?' vraag ik.

Ze halen de schouders op. Te veel om op te noemen.

Centimeter per centimeter schuift de karavaan door de enorme Kieldrechtsluis, met een lengte van 500 meter en een breedte van 68 meter de grootste sluis ter wereld qua volume. Het contrast met de piepkleine Multratug-bootjes, die zo uit een tekenfilm lijken te zijn weggevaren, zou schattig kunnen zijn, ware het niet dat ze aan hun trossen een miljardenproject meeslepen. Ze glijden achterwaarts door de sluis, rakelings langs de betonnen kademuren zwenkend. Aan weerszijden is amper plaats. De kleinste stuurfout ramt de hele zwik tegen de muur.

'De kapiteins van al die boten hebben deze tocht maandenlang voorbereid in een simulator in Wageningen in Nederland,' zeg ik, de kennis napratend die ik eerder in gesprekken met allerlei betrokkenen heb opgevangen. 'Eb, vloed, golfslag, alles wordt er nagebootst tot ze de tocht blindelings kunnen uitvoeren.'

In tegenstelling tot mij zijn de mannen niet onder de indruk. 'Dat deden wij in de jaren zestig al, *manneken*, maar dan zonder die technologie.'

Ik vraag hen om de werkomstandigheden van toen te schetsen en inderdaad, het klinkt als het scenario van een jeugdserie als *Kapitein Zeppos*, die enkel nog in fragmenten op YouTube bestaat. 'Mist was het grootste

gevaar op de Schelde,' zegt Marc. Vandaag varen alle schepen quasi automatisch met radars en sonars, automatische target tracking, Electronic Chart Display and Information System, GPS, AIS, GNSS, DGPS en Real Time Kinematic-correcties voor centimeterprecisie. Het is vloeken in de kerk voor een oude zeeman. Zij voeren op het gevoel. Radar bestond nog niet. Bij mist moesten ze het anker uitgooien en wachten tot de nevels optrokken. 'We hebben met Kerstmis eens vier dagen vastgezeten,' zegt Eddy. 'Ons eten was op en het schip kon nergens naartoe. Ik ben dan maar in een sloep gesprongen en beginnen te varen, op zoek naar brood. Dat hebben we nadien met een doosje sardines opgegeten.'

Met de voeten in het gras op een warme zomerdag riskeer je algauw zulke verhalen te romantiseren, maar het was natuurlijk een keiharde stiel. Het is op zulke vaartuigen dat deze kerels in 1964 de sleuven voor de Kennedytunnel hebben gebaggerd, zo blijkt. Dat deden ze met de Semois, een kleine steekzuiger, een type baggerschip. De mannen van Ackermans & van Haaren en SGD kregen de opdracht om de Scheldebodem klaar te maken voor de tunnelelementen, alleen was dat twee maanden te vroeg. De gebaggerde sleuf slibde weer dicht. Er kwam een zuiger aan te pas om de elementen weer vlot te krijgen. 'Dat heeft niemand ooit geweten,' zegt Eddy. Knipoog.

Marc Warrens, Eddy Goossens en Eddy Van Walle kwamen aan boord in de vroege jaren zestig van de vorige eeuw. Sommige jongens startten vanaf hun veertiende in de weverijen in het naburige Nieuw-Namen tot ze mans genoeg waren voor het zware waterwerk. School was bijzaak. Het was nooit anders geweest. Vaders, grootvaders en overgrootvaders leefden net hetzelfde leven. Het land op de linkeroever van de Beneden-Schelde is al sinds mensenheugenis bewoond. De eerste schriftelijke bronnen vanaf de twaalfde eeuw doen uitgebreid melding van overstromingen. De bevolking was vertrouwd met de zee en de verraderlijke stromen in de rivier en bouwde een unieke kennis van dijkenbouw en inpoldering op. Het was aanvankelijk een ongelijke strijd. De mens bouwde zijn verdedigingsmuur, tot er weer een nieuwe overstroming kwam, de ene al verwoestender dan de andere. Telkens weer gaven de monniken van de abdijen Ter Doest en Ter Duinen de opdracht tot het herstellen van de doorgebroken dijken langs de Schelde. De eeuwige strijd van de

Lage Landen tegen de zee en haar leger van rivieren, beken en kreken maakt hen experts op het gebied van watermanagement. Het is geen toeval dat de grootste baggerbedrijven ter wereld vandaag in Belgische en Nederlandse handen zijn. Was het niet de woeste zee die moest worden buitengehouden, dan waren het wel de grachten en kanalen die moesten worden afgegraven of worden omgeleid. Niet voor niets ontwikkelde de Nederlandse taal door de eeuwen heen een stortvloed aan woorden voor het begrip 'water'. Men heeft het graag over de Inuit en hun tientallen omschrijvingen van sneeuw. In de Nederlandse taal zouden er meer dan duizend watergerelateerde woorden zijn. Rivier. Sloot. Plas. Sop. Vijver. Geul. Baai. Nauw. Enzovoort.

De industriële revolutie, voortgestuwd door stoommachines en elektriciteit, beslechtte de strijd in het voordeel van de mens. Halverwege de twintigste eeuw stelden de grote baggerbedrijven tot negentig procent van de mannen in Kieldrecht en omstreken te werk. Het kleine dorpje was handen en voeten, oren en ogen van de Belgische baggerindustrie. Matrozen, scheepskoks, palenheiers, kraanwerkers, machinisten. Ofwel werkte je bij Ackermans & van Haaren, ofwel bij SGD. De Société Générale de Dragage was in 1930 als baggerdochter opgericht door de Compagnie Générale de Chemins de Fer Secondaires (CFE), het grootste bouwbedrijf van ons toen nog Franstalig bestuurde land. De mannen van Kieldrecht hebben altijd gedacht dat het een Frans bedrijf was. 'Of ge werkte bij Ackermans, ofwel bij *de Fransman*.' Die verdeling zorgde voor de nodige animositeit in de dertig kroegen die de Dorpsstraat toen nog telde. Op vrijdagavonden, wanneer de mannen begonnen aan het verteren van het weekloon, klonken de discussies over wie nu eigenlijk de beste was, steeds luider.

Voor de werkmannen maakte het op zich niet uit wat de nationaliteit van de hoofdaandeelhouder was. Zij trokken dagelijks het water op om de slibberige bodems te verdiepen voor het toenemende vrachtverkeer. In mistvrije weken waren ze drie dagen van huis: van maandagochtend om 7 uur tot woensdagmiddag, en van donderdag tot vrijdagmiddag. Elk bemanningslid bracht zijn eigen vlees mee en de scheepskok zorgde voor koffie, aardappelen en zout. Marc en de twee Eddy's praten over de schepen waarop ze werkten – de emmerbaggermolen Dijle, de steekzuiger

Schelde, de hopperzuigers, de sleepzuigers en de bakkenzuigers – zoals je over een oud lief spreekt. Met dromerige blik, de golvingen en de rondingen tot in detail in herinnering gebracht. De werken moesten regelmatig stilgelegd worden vanwege de oorlogsmunitie die ze uit de bodem haalden. Of oud ijzer. Of de voeten van Manneken Pis.

'De voeten van Manneken Pis?'

Een lach golft over de grasberm.

'Zowaar ik hier sta!'

Ooit heeft Eddy bij het baggeren op de Schelde de voeten en de onderbenen van het Brusselse beeldje uit de zuigpomp gevist. Met beide handen toont hij de afmeting van het onderlijf, de grootte van een karper. Is het een zeemansverhaal? Artikels op internet bevestigen inderdaad de mysterieuze verdwijning van het beeld in de periode waarover hij spreekt.

Het was toen dat Eddy en Marc nog samen op een emmerbaggermolen de Rupel hebben gewerkt. 'Samen met Zotte Oscar,' zegt Marc. 'Die was niet normaal.'

De genoemde Oscar was niet alleen zot, maar ook stikjaloers, zo blijkt. Want Eddy's carrière maakte een steile opgang. Hij begon op de Rupel als derde machinist, maar werkte zich in geen tijd op tot eerste. Oscar werkte al jaren op het schip in dezelfde rang en kon het stijgende aanzien van die jonge snaak niet verdragen. Hij saboteerde de motor tijdens Eddy's shifts. Dat zorgde voor vertragingen en gevloek en beschuldigende vingers. Maar kijk, wanneer Zotte Oscar de volgende dag ten tonele verscheen, draaide de motor weer als vanouds. Later bleek dat hij de klepstoter mee naar huis nam, zodat de motor niet kon aanslaan. De schipper die het oogluikend liet gebeuren, heette trouwens Lange Frans.

Zotte Oscar en Lange Frans, ik zie de schurken zo door het water voorbijscheuren, achternagezeten door de heldhaftige kapitein Zeppos in zijn Amphicar 770.



Leesexemplaar

*'Het gezicht op de rivier levert een ongewoon groots schouwspel.'*

Hendrik Willem Ackermans,
medestichter van Ackermans & van Haaren,
het moederbedrijf van DEME

Leesexemplaar

Onze blik volgt het getijde van de machtige rivier waarop ze een groot deel van hun werkende leven hebben gesleten. De Bocht van Bath, de Overloop van Hansweert, het Schor van Baalhoek, de Vloedschaar van Waarde, de Drempel van Baarland ... voor schippers en scheepslui klinken ze als de straatnamen van hun geboortestreek. De Schelde loopt als een blauwe draad doorheen de geschiedenis van mensen zoals zij, maar ook door de geschiedenis van een bedrijf en zelfs een land. Door de speling van eb en vloed en het wroeten en het wriemelen van zand en slib op de bodem dienen zulke havenrivieren dagelijks en tot in de eeuwigheid op een bevaarbare diepte gehouden te worden. De hypermoderne, hoogtechnologische zeeschepen kunnen de haven in Antwerpen pas bereiken wanneer de Schelde zestien meter diep is. In de jaren zestig, toen de mannen bij *den Ackermans* of *de Fransman* begonnen, baggerden ze nog tot acht meter. De dieptemeting gebeurde manueel met een loodje aan een touw. Een ambtenaar van de Staat ontrolde in de kombuis zijn grote Scheldekaarten en toonde waar ze die week de bodem dienden te verdiepen. Volgens enkele vlugge berekeningen op een stuk papier dienden ze zoveel ton slib op te halen en elders te deponeren. Ze rookten een sigaretje, krabden aan hun klak en gingen aan het werk.

Veel controle was er niet, geeft Marc toe. Hij aarzelt even, alsof het opbiechten van het geheim hem zijn pensioen kan kosten. 'Er bestonden wel een paar trucjes om ons rendement te verhogen,' zegt hij. 'We hielden een kaars onder de leiding met de luchtdruk. Wanneer die opwarmde, dan steeg de druk en ging de meter omhoog. Het schip was zogezegd volgeladen en het werk zat erop.'

Instemmend geknik bij de anderen. Jongensachtig gegniffel. Ze hadden wel meer van die trucjes.

Meer naar het noordoosten steekt een roomkleurige hoed boven de haven uit.

'Wij hebben die nog gezet,' zegt Marc.

'Jullie hebben de kerncentrale van Doel gebouwd?'

'*Nieje, nieje*, wij hebben het land eronder opgespoten.'

Voor hen was het destijds niets speciaals. Ze maakten land van water, bouwgrond van golven. Dat was hun job.

De anekdotes komen als vanzelf bovendrijven, sommige verschijnen glinsterend aan de oppervlakte, anderen houden zich misschien beter voor altijd in het donkere water schuil. Dat stuk grond in Doel, dat blijft aan de ribben kleven. Vooral aan die van Eddy. Want tijdens het opspuiten voer de rivierpolitie plots langszij, hevig in paniek. 'Hebben jullie gasflessen aan boord om te branden? En iemand om ermee te werken?'

Eddy kwam nieuwsgierig uit de kajuit tevoorschijn.

'Helm opzetten, zwemvest aandoen, bril op. En meekomen!'

Eddy sprong met zijn flessen en zijn lasmateriaal in het bootje van de politie en stoof weg naar de overkant. De boot van de Nederlandse firma Dekkers was bij het zetten van de dam voor Doel ondersteboven gedraaid. Twee mannen lagen te slapen in de kajuit en waren niet tijdig weggeraakt. Het water steeg en ze hoorden hun wanhopige gebonk aan de binnenkant van de romp. Eddy ging meteen aan het werk, brandde een opening van twee centimeter aan bakboordzijde. De lucht spoot eruit.

'Het stijgt,' riepen de twee mannen met een Nederlands grensaccent. 'We zitten nog net met onze kop boven water.'

'Hoelang duurt het om een mangat te branden?' vroeg de politieman.

'Minstens tien minuten.'

Hij zag de berusting in zijn ogen. Eddy brandde nog even verder, maar het water steeg te snel. Het bonken hield op.

'Je hebt je best gedaan,' zei de agent.

Leesexemplaar

Eddy staart zwijgend naar het water dat mondjesmaat zijn geheimen prijsgeeft.

'Zulke zaken draag je de rest van je leven mee,' zegt hij.

De Schelde geeft en de Schelde neemt. Op dit moment is ze vooral aan het geven. We houden de vloot in de sluis stilzwijgend in de gaten. De mannen wekken de indruk dat ze het allemaal al eens gezien hebben, maar aan hun lichaamshouding en gespannen blik is af te leiden dat het zelfs voor deze routiniers op rust een bijzonder schouwspel is.

De bedrijvigheid en de verwondering erover doen me denken aan een zinnetje uit het dagboek van Hendrik Willem Ackermans. De medestichter van Ackermans & van Haaren, het moederbedrijf van DEME, was aan het begin van de twintigste eeuw druk bezig om zijn aannemersbedrijf internationaal op de wereldkaart te zetten. Voor de Eerste Wereldoorlog realiseerde het bedrijf al meer dan de helft van zijn omzet in Latijns-Amerika en was het actief op elf verschillende havenwerven in Argentinië, vier in Brazilië en twee in Uruguay. In mei 1903 trok de kwieke 48-jarige met een oceaanstomer naar Zuid-Amerika, voor een bezoek aan een Argentijns prestigeproject. Na een verkwikkend bad in Hotel de France et d'Angleterre in Buenos Aires liet hij zich stante pede naar de haven in aanbouw van Rosario brengen. Vanaf de kade keek hij er naar de dans der Vlaamse sleepboten en zandzuigers, een eind in het Zuid-Amerikaanse binnenland. Misschien zoals Marc nu, met de handen in de zakken. Of zoals Eddy met een hand boven de ogen tegen de zon.

'Het gezicht op de rivier levert een ongewoon groots schouwspel,' schreef hij nadien in zijn dagboek.

In de eenvoudigste woorden schuilt de grootste waarheid. Ook nu, in de lente van 2025, levert het gezicht op de rivier een ongewoon groots schouwspel. Verderop geven ministers en burgemeesters bombastische speeches voor de lokale en nationale pers over het belang van de Oosterweeltunnel. Een bugelspeler in een kapiteinskostuum vermaakt de genodigden met aanstekelijke tred. Het is Belgische innovatie op zijn best. Met een lach en een zwans, alsof onze genetische bescheidenheid

ons verbiedt om te benadrukken dat we al jaren internationaal vooroplopen in de technologische revolutie in de bouw van tunnels, windmolenparken of diepzeehavens. Door samen met deze drie mannen naar dit verbluffende staaltje techniek te kijken, komen oud en nieuw samen. Verleden, heden en toekomst, te bekijken vanaf een oever in Kieldrecht.

DEME en zijn vele voorvaderen mogen in 2026 nu 150 kaarsen uitblazen. Dit boek hoopt een inkijk te bieden in de machtige geschiedenis van een Belgische reus die zich lang onder de waterlijn van de publieke waarneming heeft schuilgehouden. Anderhalve eeuw al zijn het de meesters van de zee-architectuur, Belgische bouwheren in en op het water. Net zoals een rivier is DEME een meanderend lichaam. Het heeft geen tijd om stil te staan, het wil altijd verder, naar de volgende bocht, de volgende oever. Terwijl Silicon Valley schermt met apps en glimmende gadgets, is er ook een ander soort technologie in ontwikkeling: die van de ondergrond, van offshore, van infrastructuur. Een baggerschip dat kilometers uit een Aziatische kust zand opspuit om een artificieel eiland aan te leggen? Een windturbine-installatieplatform dat werkt bij golven van twaalf meter hoog? Een boor die onder een rivier een tunnel graaft zonder het verkeer te hinderen? Het zijn telkens weer bouwkundige huzarenstukjes, uitgevoerd met veel vallen en meer opstaan. Een biografie van een bedrijf is nog meer een biografie van zijn mensen. Het is een ode aan pioniers zoals de Eddy's en Marc, die een groot deel van hun carrière doorbrachten in Uruguay, Nigeria of Nieuw-Zeeland. Zonder telefoon, zonder internet, zonder de kinderen elke dag slaapwel te wensen. Het is een verhaal over samenwerking tussen ingenieurs, managers, geologen, monteurs en ecologen. Het omvat duizenden projecten in honderden landen over honderdvijftig jaar. Maar elk project is een les in vertrouwen. In de natuur. In elkaar. En bovenal: in de kracht van plannen die zo groot zijn dat ze op de tekentafel nog onmogelijk lijken. Tot je ernaast staat, aan een sluis in Kieldrecht, en ziet hoe 60 000 ton beton geruisloos door het landschap schuift.

Om een geschiedenis te leren kennen, keren we op onze schreden terug. Wie de geschiedenis van DEME wil kennen, trekt het best stevige schoenen aan, liefst met een waterdicht membraan. We trekken door de mod-

derige binnenlanden van Argentinië, de mangroves van Nigeria, de koraalriffen voor de kust van Mexico en de zandstranden van Vietnam. De tocht neemt ons mee langs de opening van de grootste handelskanalen ter wereld in Panama en Suez en de recente oorlogen in het Midden-Oosten. We stappen alsmaar verder, langs beide wereldoorlogen en de Russische Revolutie in 1917. We houden de adem in en duiken in de geschiedenis van de Lage Landen, zwemmen voorbij het begin van België in 1830, alsmaar verder, tot we vroeg in de negentiende eeuw terug boven water komen in een klein Nederlands dorpje aan de Maas, nabij 's-Hertogenbosch. Kerkdriel.

Leesexemplaar

# Nederland en België.
# Negentiende eeuw.

Amper 130 kilometer ten noordoosten van Kieldrecht ligt het Nederlandse Kerkdriel. De twee gemeenten hebben meer met elkaar gemeen dan enkel klanken en klinkers. Ook hier zijn de inwoners van oudsher verwikkeld in een gevecht met het wassende water. Het dorp is ontstaan op een natuurlijke verhoging, een stroomrug van de Maas, om beschermd te zijn tegen de nukken van de rivier. In zijn lange geschiedenis kreeg het af te rekenen met verwoestende stormen, dijkbreuken en overstromingen. In 1995 nog werd de bevolking geëvacueerd vanwege het extreem hoge peil van de Maas, wat leidde tot de grootste evacuatie sinds Wereldoorlog II. Ook hier bracht een artiest een ode aan de regio in rijmvorm. Boudewijn de Groot bezong het Land van Maas en Waal in 1967. In zijn tekst rept hij met geen woord over zedeloze meisjes die sliepen tot de noen. Wat je evenmin aantreft in Kerkdriel is een aandenken, een memoriaal, een tastbare herinnering aan een van zijn meest bijzondere inwoners en zijn nazaten. Vreemd, want het is hier dat Hendrikus van Haaren in 1806 het levenslicht zag. Bij hem begint het verhaal van DEME écht, zo'n 220 jaar geleden. Over de man zelf is helaas niet al te veel geweten. Vader en moeder lieten al vroeg het leven om onbekende redenen. Omstreeks 1820, op zijn veertiende, moet de weesjongen zijn eerste metselwerken hebben uitgevoerd. Een burgerwoning in de Sint-Engelbertusstraat? Een pakhuis of een werkplaats langs het Alemschepad? We weten het niet, maar het moet alleszins geen pretje geweest zijn. De work-life balance helt dan vooral naar één kant over. Lange uren van zonsopgang tot zonsondergang in primitieve omstandigheden. Jonge metselaars beginnen als leerjongen, werken zich op tot gezel, en eventueel zelfs tot meester. We weten niet hoe ambitieus Hendrikus is, maar het Nationaal Archief in Den Haag bevat alleszins dossiers over kleinere, openbare werken waarin zijn naam opduikt. Kleine dijkverhogingen, houten schotten bij waterkruisingen, herstellingen van bruggetjes en duikers. Zijn drie zoons Nicolaas, Gijsbertus en Cornelis treden toe tot de

zaak en breiden de metselaarsactiviteiten van vader uit. De IJzeren Eeuw in Nederland is ook een dankbare periode voor ondernemers. De industriële boom en de stormachtige ontwikkelingen in techniek en wetenschap doen overal in het land spoorwegen, bruggen en havens verrijzen.

We naderen de magische datum 1876, de samensmelting tussen twee lokale families die een stempel zal drukken op de industriële wereldgeschiedenis van de komende anderhalve eeuw. Het huwelijk tussen Elisabeth Ackermans en Nicolaas van Haaren moet Kerkdriel op stelten gezet hebben. De van Haarens hebben zich de voorgaande jaren opgewerkt tot respectabele ondernemers, en ook de familie Ackermans is welvarend, aangezien Hendrik Willem zijn opleiding geniet in de hoog aangeschreven kostschool van Terborg in Geldrop bij Eindhoven. Het menu van de trouwpartij kennen we niet, maar aangezien het om twee gegoede burgerfamilies gaat, is het best mogelijk dat ze exclusieve delicatessen laten aanvoeren zoals schildpaddensoep, zalm in hollandaisesaus, gebraden eend en als dessert een pudding met rum of vanille. De deelnemers aan zulke banketten schransen zich naar het hoogtepunt van de avond met een orkest en een bal, maar het valt te betwijfelen dat Hendrik Willem in een horlepiep over de dansvloer huppelt. De 21-jarige broer van de bruid is ambitieus en opportunistisch genoeg om de leden van zijn schoonfamilie bezig te houden met zijn wilde plannen en toekomstdromen. Zijn ernstige kledij – een roomwit hemd van fijn katoen met een afneembare, gesteven boord, een donkere vest met een verguld zakhorloge – steekt af tegen zijn jongensachtige blos en gladde kuif. Zijn twintig jaar oudere schoonbroer Nicolaas van Haaren heeft zich in de jaren 1868-'71 al laten opmerken in het project voor de onderbouw van de brug over het Hollands Diep bij Moerdijk. De uitvoering van dit werk, met onder meer emmerbaggermolens, werd door de ijsafvoer en de hoge kosten voor de overbrugging van de 2,5 km brede zeearm met diepe geulen en sterke stromingen beschouwd als een onmogelijke opdracht. De brug ligt op vijftig kilometer van de Polytechnische School te Delft, waar Hendrik Willem zijn ingenieursdiploma heeft behaald. Hoe vaak is hij niet langsgekomen om de bouten en de dragers van dat kunststukje te bewonderen. De lengte van de brug, nooit eerder vertoond op het continent, prikkelt zijn fantasie. Dat is precies wat hij wil doen in zijn leven! Het moet alleszins een overtuigend gesprek geweest zijn, want in een bewaarde brief van