



Richard A. Gregory, Caroline Raynor, Mark Adams, Rob Philpott, Christine Howard-Davis, Nick Johnson, Vix Hughes og David A. Higgins, *Archaeology at the Waterfront I: Investigating Liverpool's Historic Docks*. Lancaster Imprints. Lancaster: Oxford Archaeology North 2014. Ill. 266 side. ISBN 978-1-907686-18-4.

Bogens titel angiver, at den præsenterer arkæologiske undersøgelser af Liverpools havnefront. Der er således tale om en afrapportering af en række udgravninger, hvis præcise lokalisering og udstrækning ofres meget plads, så meget at bogen taber i værdi også for særlig interesserede. Bogens styrke er på den anden side, at den gennem præcist gengivne historiske og nyudførte kort, opmålinger og billeder dokumenterer flere af dokkerne med tilknyttede bygninger og installationer. Da levnene nu er fjernet eller overdækket, er bogen en vigtig kilde til forståelsen af disse fysiske anlæg.

Bogen er opdelt i syv kapitler. Heraf er de fire kronologiske dækkende perioden

ca. 1700-1960, og et giver en oversigt over genstande fundet ved udgravningerne. Hertil kommer en introduktion og en sammenfatning, foruden tre appendiks bl.a. med en omtale af hydrauliske kraner ved Manchester Dock samt en fyldig litteraturliste.

Liverpool var en af de vigtigste anløbspladser i den atlantiske økonomi i 1700- og 1800-tallet, blandt de første til at anlægge tørdokker, og et knudepunkt for håndteringen af bl.a. tobak, sukker, rom og ikke mindst råbomuld, garn og tøjler. Således åbnede Old Dock allerede 1715 og blev hurtigt fulgt af flere. Fra midten af 1700-tallet opførtes ifølge forfatternes tolkning af de arkæologiske spor enkelte mindre pakhuse i forbindelse med dokkerne (s. 225), for at man lettere skulle kunne flytte gods mellem dem og skibene. Det almindelige var endnu, at pakhuse lå lidt borte fra dokkerne i forbindelse med boliger. Først med Albert Dock, der åbnede 1846, blev princippet med pakhuse på eller langs kajerne almindeligt i Liverpool ifølge den konventionelle viden, som arkæologerne nu reviderer. Efterhånden blev pakhuse større, og der tilføjedes hydrauliske kraner og andre løfteredskaber samt et fintmasket jernbanenet med højdepunkter som Albert Dock og the Tobacco Warehouse fra 1897-1901 men også mange mindre pakhuse.

Der er desuden fundet fundamentrester ved Manchester Dock af et pakhuse fra 1841, beregnet til at pramme kunne sejle ind under det for at laste eller losse.

Dette princip var imidlertid væsentligt ældre og kendes fra Duke's Warehouse fra 1765 i Manchester samt andre indenlandske kanalpakhuse og den middelalderlige "vandhal" i Brügge.

Hvilken effekt de mange byggerier havde, kommer forfatterne forståelig nok ikke ind på, men de refererer dog, at anlæggelsen af Old Dock skulle have betydet en betydelig reduktion af skibenes liggetid, nemlig fra 12-14 dage til 1 dag (s. 36), men mængden af gods oplyses desværre ikke. Det kan tilføjes, at 14.000 kister med te kunne losses på seks timer fra St. Kathrines Docks i London omkring 1860.

Bogen er en del af den voksende litteratur om periodens havne, som eksempelvis *Stadtentwicklung zur Moderne. Die Entstehung großstädtischer Hafen- und Bürohausquartiere*, ICOMOS und Kulturbehörde Hamburg/Denkmalamt fra 2013, eller *Industrisamfundets havne 1840-1970 fra 2008 og Bolværker – fra middelalder og nyere tid fra 2005*. Udover at give ny dokumentation af den fysiske udformning af denne vigtige havn er bogen, omend meget detaljeret, et nyttigt redskab for den interesserede til selv at sætte andre havneanlæg i perspektiv.

Caspar Jørgensen