

Vergane Schepen op Nieuw Land



Fietsroutekaart Lelystad

Flevoland was ooit de Zuiderzee. Tijdens de ontginning van het nieuwe land werden meer dan 400 resten van vergane schepen gevonden. Stuk voor stuk getuigen ze van een drama, een ramp waarbij have en goed en soms ook levens verloren gingen.

Flevoland; dat is nieuw land met een oude geschiedenis.

**Deze kaart volgt de 'Nieuw Land Route',
route 15 in de ANWB/VVV Fietsgids
Flevoland / West Overijssel.
Start bij Natuurpark Lelystad.**

BATAVIASTAD
MUSEA

NIEUWLAND
erfgoedcentrum

1. OF 12, een waterschip.

Om dit schip nader te onderzoeken zijn er bij de verkenning drie proefsleuven gegraven, ter hoogte van het voorschip, het middenschip en achterschip. Hieruit werd opgemaakt dat het om een waterschip ging van meer dan 20 m lang, met een breedte van 6,6 m en voorzien van een bun. Verder werd een aantal plavuizen gevonden, die de stookplaats van het schip vormen. Het schip is beschermd door het **in te kuilen**.



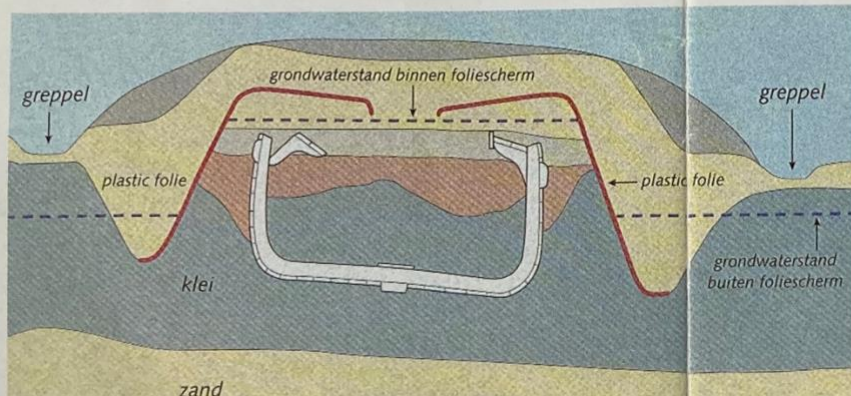
18^{de} eeuwse graue van waterschepen.

Inkuilen

Van de ongeveer 435 scheepswrakken die in de IJsselmeerpolders werden gevonden, zijn nog slechts 68 stuks bewaard gebleven. Twintig hiervan zijn fysiek beschermd, onder andere het schip op kavel OF 12. Tot nu toe 11 wrakken, allemaal liggend in de gemeente Almere, hebben de status van Rijksmonument.

Na het droogvallen van de polders begon men met de ontginning: het graven van greppels en sloten en de aanleg van drainage. Het grondwaterpeil kwam daardoor een stuk lager te liggen. De delen van de wrakken die

Schematische doorsnede van een ingekuuld schip.



boven het grondwater uitsteken, komen in contact met zuurstof, waardoor schimmels en bacteriën het hout aantasten. Binnen 10 tot 20 jaar kunnen deze scheepsdelen totaal zijn weggerot. Daarnaast zorgt de ontwatering nog voor extra beschadiging aan de wrakken. Het kleipakket dat de schepen heeft ingebed, gaat namelijk uitdrogen, inklinken en barsten waardoor de wrakken aan nog meer zuurstof worden blootgesteld. Aan het eind van de jaren '70 van de vorige eeuw zijn de scheepsarcheologen van de RACM op zoek gegaan naar een manier om de aantasting van het hout te vertragen. De nu toegepaste methode wordt inkuilen genoemd. Wanneer een schip in een dik kleipakket is weggezakt, is het mogelijk om de grondwaterstand ter plaatse van het schip te verhogen. Rondom het schip wordt een verticale wand van plastic folie aangebracht die het wegstromen van het grondwater in horizontale richting verhindert. Dan wordt het schip afgedekt met een laag grond en plastic folie met in het midden een gat, zodat er nauwelijks water kan verdampen, maar wel regenwater in de wrakheuvel kan komen. Dankzij het dikke ondoorlatende kleipakket kan het water aan de onderzijde niet weglekken. Door deze maatregel staat het grondwater in de wrakheuvel meestal hoger dan in het omringende land. Het uiteindelijke doel van deze bescherming is dat bijzondere scheepswrakken bewaard blijven voor toekomstig onderzoek.

2. OC 52, een schip met vuilnis.

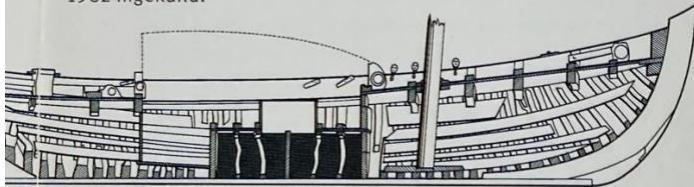
In juni 1970 werd dit scheepswrak op kavel OC 52 opgegraven. De lading bestond uit een dikke laag grof materiaal met scherven aardewerk, pijpenkoppen, visresten, botten, eierschalen, knopen en textiel- en leerresten, kortom typisch **stadsvuil**. Tussen de lading werden ook nog eens vier munten gevonden, o.a. twee centen met Willem II en de jaartallen 1821 en 1837, een Belgisch 2-cent stuk met het jaartal 1835 en een rijksdaalder met de beeltenis van Willem II en het jaartal 1846. Het schip zal dus niet eerder dan 1846 zijn gezonken. De inventaris van het schip bestond onder meer uit lepels, messen, een zoutpot en een oliekan.

Vuilnisschuit

Een transportstroom, die nauw met de landbouw in verband stond, was het vervoer van mest. Een groot deel van de mest was afkomstig uit de steden en bestond onder meer uit stalmest, beer, straatvuil, haardas en afval van landbouwproducten. Straatvuil was een geliefd product omdat het veel dierlijke uitwerpselen bevatte. De stadsmest werd vaak over aanzienlijke afstanden vervoerd. De mest werd gebruikt voor de ontginning van de woeste gronden. De afgegraven veengebieden werden met de mest bevrucht om de grond voor akkerbouw geschikt te maken.

3. OC 60.

Op kavel OC60 werd een zeer compleet **waterschip** gevonden. In 1967 heeft een verkenning plaatsgevonden en nog eens in 1980. Daarbij werden onder meer enkele scherven van een vergiet gevonden, een bord, een kookpot en twee scheepsblokken. Het schip is in 1982 ingekuuld.



Doorsnede van een waterschip.

Waterschip

Een waterschip was een groot, zwaargebouwd visserschip waarvan het ruim aangepast was om vis levend te vervoeren. Door middel van schotten was onder de waterlijn een ruimte afgescheiden voor opslag van levende vis, de zogenoemde bun. Op de plaats van de bun was de scheepshuid doorboord, zodat zeewater de bun in en uit kon stromen. De bun was afgesloten met een dek, de bundeken, waarop een open trog was gezet. Via de trog werd de vis in de bun gedeponeerd. Sommige schepen werden ook speciaal voor vistransport ingezet. Deze 'ventjagers' brachten de vis van vissende schepen aan wal. Daar werd de vis vers of soms gebakken verkocht.

In Nieuw Land Erfgoedcentrum in Lelystad is een schitterend bewaard wrak van zo'n ventjager te zien (overigens geen waterschip), die rond 1710 is vergaan.

4. OB 20, een waterschip.

Het scheepswrak werd gevonden aan de rand van woonwijk de Schouw, vlakbij het sportpark. Het wrak is aangetroffen bij de aanleg van een tocht, maar is daarna blijven liggen, totdat hij in 1975 beschadigd raakte door de aanleg van de riolering van de woonwijk.

In maart 1975 is vervolgens een **verkenning** gedaan. Hieruit bleek dat het schip 18 m lang was en 6,2 m breed. Het voordek was nog vrij compleet aanwezig. Het bleek om een vissersschip te gaan en dan waarschijnlijk een waterschip. De enige vondsten uit de verkenning waren vijf kalkstenen netvervaarders. Het schip is niet opgegraven, maar bewaard voor nader onderzoek.

Verkenning van een scheepswrak

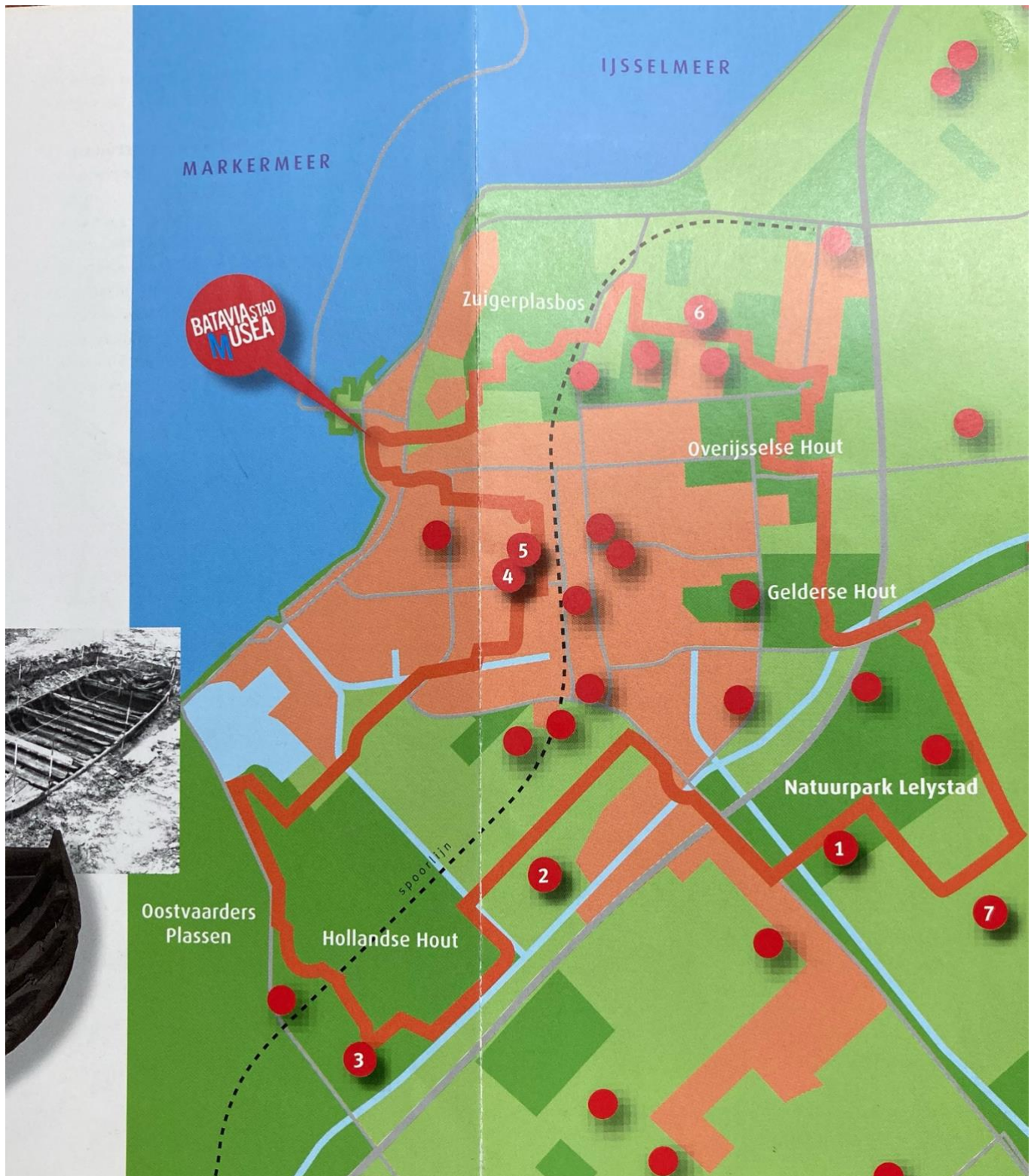
Het verkennen van een scheepswrak op het droge gaat als volgt in zijn werk. Na een melding van scheepshout (door bijvoorbeeld de eigenaar van het land) wordt een verkenning uitgevoerd. Met prikkijzers worden de contouren van het wrak vastgesteld. De voor- en de achtersteven worden opgezocht en de maximale breedte van het wrak wordt bepaald. Hierna worden er proefsleuven gegraven: bij de voorsteven, bij de achtersteven en midscheeps, locaties die het meeste inzicht geven in het soort schip en lading. Om het schip te kunnen dateren worden houtmonsters genomen (met behulp van dendrochronologisch onderzoek = jaarringdatering), de geologie bekeken en vondsten meegenomen. Verder wordt er gekeken naar het soort schip, de lading, de compleetheid en de fysieke toestand van het wrak.

5. OB 19, een modderschouw.

Het schip van kavel OB 19 is een platboord vaartuig, met een karveel gebouwd vlak en rechte, vallende stevens. Het heeft een hoekige kim en overnaadse gebouwde zijden. Opvallend zijn twee zware schotten die het ruim begrenzen, waardoor het schip in drie compartimenten is verdeeld: het ruim en twee kotten. De kotten waren toegankelijk door een luik in respectie-

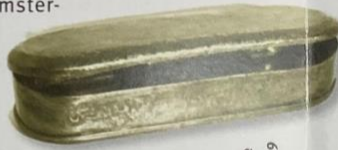


De modderschouw OB 19; tijdens de opgraving (boven) en de gerestaureerde boeg (onder).



velijk het voor- en achterdek. De voorwerpen in het achterschip, o.a. twee boezemschoppen en een paar modderlaarzen, wijzen op het gebruik van het schip als **modderschouw**.

Bij het onderhoud van de haven van Amsterdam werden grote hoeveelheden slib opgebaggerd, dat vervolgens moest worden afgevoerd. Meestal werden hier kleine schuiten voor gebruikt. De bagger werd gelost in de rietlanden ten westen van de stad.



Tabaksdoosje uit de modderschouw OB19

Modderschouw

Een modderschouw is een breed open, eenvoudig gebouwd, platboomd vaartuig met hoekige kimmen, scherpe boegen en rechte vallende stevens. Het schip was voor- en achter voorzien van dwarsschotten en meestal was er geen bovenboord aangebracht. Het vaartuig was bedoeld voor de binnenwateren en werd met name gebruikt voor het vervoer van modder, mest en gebeugeld veen. De modderschouw werd meestal voortbewogen met behulp van een vaarboom.

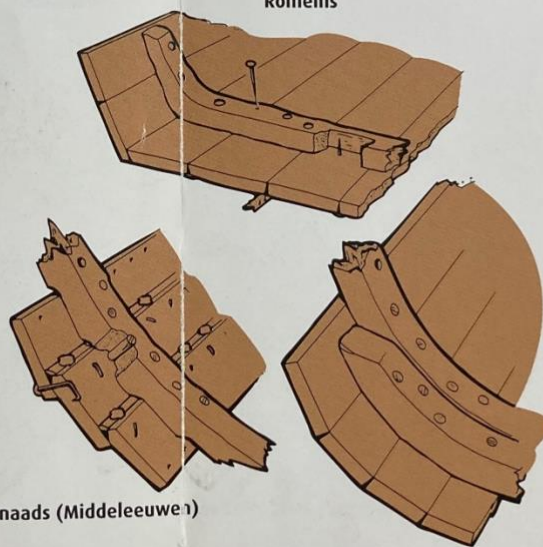
6. OA 94

Op kavel OA 94 zijn in 1965 de restanten aangetroffen van een **karveel gebouwd** vrachtschip. Vanwege de incompleetheid van de scheepsvondst is de wraklocatie vrijgegeven en niet verder onderzocht.

Karveelbouw en overnaadse bouw

Karveelbouw of gladboordige bouw is een bouwwijze waarbij de huidplanken van het schip met de lange zijde glad tegen elkaar aanliggen. Dit in tegenstelling tot de overnaadse bouw, waarbij de huidplanken elkaar overlappen. Bij karveelgebouwde schepen zijn de huidplanken meestal onderling niet verbonden, maar alleen aan de spanten (de dwarsscheepse stukken hout die het geraamte van het schip vormen) bevestigd.

Bij overnaadse bouw zijn de planken met behulp van omgeslagen spijkers, houten pennen of klinknagels aan elkaar bevestigd. De sterkte van het schip wordt mede bepaald door de overnaadse huid.



Overnaads (Middeleeuwen)

Karveel (vanaf circa 16^{de} eeuw)

7. OF 34, een 17^{de} eeuwse tjalk.

Het gaat hier om een stevig gebouwd platboomd schip, dat gedateerd kan worden in het begin van de tweede helft van de 17de eeuw.

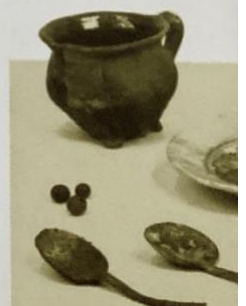
De woonruimte van het schip bestond uit een ruimte met een stookplaats, twee kooien en opberg ruimtes. De woonruimte was door een schot van het laadruim gescheiden. De kooien bevonden zich aan bakboord en aan stuurboord. De kooi aan bakboord was voorzien van een opbergkastje. De stookplaats bestond uit een rechthoekige houten kist, gevuld met zand met daarop een vloerplaat van gele bakstenen. De achterwand werd gevormd door een gietijzeren plaat. Een houten schouw zorgde voor de rookafvoer.

In het schip zijn delen van de inventaris aangetroffen, onder andere enkele borden, kookpotten, een steelpan en een steengoed kruik maar ook gereedschap, diverse schoenen en laarzen en een zakbijbeltje.

Tjalk

Een tjalk is een zeilend vrachtschip, geschikt voor de binnenwateren. Het was een vrij lang en smal, karveel gebouwd schip met een ronde boeg en hoekige kimmen. Tjalken hadden een enkele mast met spriet- of gaffeltuig en waren voorzien van zijswaarden. De schepen verzorgden o.m. het vervoer van en naar de noordelijke provincies over de Zuiderzee en de Waddenzee.

Romeins





De tjalk OF34 tijdens de opgraving
[boven] en een greep uit de voorwerpen
die aan boord gevonden werden [onder].



Een ventjager in Nieuw Land

In Nieuw Land Erfgoedcentrum is een compleet wrak van een 17^{de} eeuwse vis transportschip tentoongesteld. Het schip – ook wel 'ventjager' genoemd – werd al in maart 1961 gevonden in wat nu de bebouwde kom van Swifterbant is. Twintig jaar later werd het geborgen.

Het is van een opmerkelijke gaafheid: de bakboordzijde is praktisch helemaal intact maar de stuurboordzijde is vergaan. Daardoor kijk je recht in het verblijf van de bemanning, je kunt zien hoe de bun (de ruimte voor visopslag) in het schip is gebouwd, waar scheepsbenodigdheden werden opgeslagen en hoe het vaartuig is geconstrueerd.

Een deel van de objecten die de scheepsarcheologen aan boord aantreffen, is ook in Nieuw Land geëxposeerd.

Medewerkers van RACM Lelystad hebben het wrak zorgvuldig geconserveerd vóór het in Nieuw Land werd geplaatst. Ook delen van het originele interieur zijn terug gezet zodat de ventjager nu is te zien in de staat waarin hij – afgezien dus van de verdwenen stuurboordzijde en de verloren gegane tuigage – verkeerde op dat noodlottige moment van zijn ondergang.

Ergens rond 1710 moet het schip op weg zijn geweest van of naar zijn vermoedelijke thuishaven Amsterdam, de ruimen goed gevuld met haring, bot, kabeljauw en rog. Waarschijnlijk is het in zwaar weer

BATAVIASTAD
MUSEA



terecht gekomen, misschien scheurde het zeil of verloor het zijn mast. De schipper raakte zijn macht over het vaartuig kwijt en de radeloze bemanning besepte dat het einde nabij was. Zijn ze mee ten onder gegaan of hebben ze het vege lijf kunnen redden? We weten veel van deze ventjager maar veel ook blijft in de nevels van de geschiedenis verborgen.

In het Nationaal Scheepsarcheologisch Depot van de RACM in Lelystad worden delen van scheepswrakken en de inventarissen (meer dan 30.000 voorwerpen) van geborgen scheepswrakken bewaard. Het gebouw is open voor publiek.

Nieuw Land Erfgoedcentrum, Bataviawerf en RACM Lelystad werken samen in Batavia Stad Musea. Met een combinatie-ticket kunt u extra voordelig een bezoek brengen en kennis maken met scheepsarcheologie, de bouw van historische schepen en de geschiedenis van Flevoland.

Kijk op www.bataviastadmusea.nl.

© 2007, Nieuw Land Erfgoedcentrum / Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschappen en Monumenten (RACM) Lelystad.

De afbeeldingen werden beschikbaar gesteld door RACM Lelystad; de tekst is gebaseerd op gegevens die beschikbaar werden gesteld door de RACM.

De markering van honderden vindplaatsen van scheepswrakken en de publicatie van deze fietsroutes was mogelijk dankzij een subsidie van de provincie Flevoland.

De ventjager in Nieuw Land
Erfgoedcentrum (foto Wierd Massink)



Vergane Schepen op Nieuw Land



Fietsroutekaart **Lelystad**

Flevoland was ooit de Zuiderzee. Tijdens de ontginning van het nieuwe land werden meer dan 400 resten van vergane schepen gevonden. Stuk voor stuk getuigen ze van een drama, een ramp waarbij have en goed en soms ook levens verloren gingen.

Flevoland: dat is nieuw land met een oude geschiedenis.

**Deze kaart volgt de 'Nieuw Land Route',
route 15 in de ANWB/VVV Fietsgids
Flevoland / West Overijssel.
Start bij Natuurpark Lelystad.**

BATAVIASTAD
MUSEA

NIEUWLAND
erfgoedcentrum