

Wrakken in een notendop

Wrakken in beeld

De Noordzee herbergt waardevol archeologisch erfgoed. Zo liggen er duizenden wrakken, scheepswrakken maar ook vliegtuigwrakken, her en der als ware tijds capsules op de Noordzeebodem verspreid. Van sommige wrakken is nog weinig over, terwijl andere nog nauwelijks intact op de zeebodem liggen. Van veel wrakken weten wij het bestaan nog niet, of de exacte locatie nog onbekend.

Belang van wrakken

Een wrak is uniek en heeft een eigen verhaal. Door de eeuwen heen zijn hier talloze schepen gezonken; van boomstamboten uit de prehistorie tot Vikingschepen, van VOC schepen tot stoomschepen, van onderzees tot voorpostboten, en van visserboten tot recenter gezonken vrachterschepen. Tenzien geven deze wrakken inzicht in de maritieme geschiedenis van de Noordzee en zijn ze van cultureel belang.

Wrakken zijn ook hotspots van biodiversiteit, waar heel ander leven op voorkomt dan op de omliggende zandbodem. Dit maakt wrakken ook interessant voor vissers en duikers. Niet elk wrak is ecologisch gezien even waardevol. Dit hangt van verschillende factoren af, zoals de leeftijd van het wrak, het materiaal waaruit het wrak bestaat en de afstand van het wrak tot de kust.

Deze poster

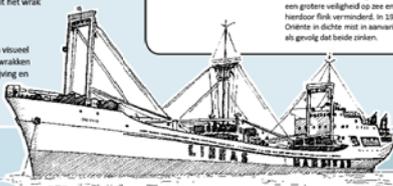
Deze poster is bedoeld om meer bewustwording te creëren over het belang van wrakken en geeft een visueel beeld van de maritieme geschiedenis van de Noordzee. Op deze poster is per tijdperiode een aantal wrakken op de kaart weergegeven. Per tijdperiode is er telkens één wrak uitgelicht met een beknopte beschrijving en afbeelding. Op het kaartje naast wordt duidelijk gemaakt waar in die periode het zwaartepunt lag.

Moderne tijd

Oriente (1966)

Hondsbosch (1973)
SS Synios Ammanik (1965)
Lellegracht (1978)
Barkent (1966)
Euraia Sun (1974)
Straniera Dubois (1961)
Anpr Jamen (1977)
Vinea Gorthon (1968)

Na de Tweede Wereldoorlog neemt het vervoer over water sterk toe. Vroete vracht voor schip vervoert en vrachterschepen worden steeds groter en efficiënter, vooral in de bulkvaart. In de afgelopen decennia doen containerschepen hun intreden en haven groeien explosief. In de visserij worden innovatieve technieken ontwikkeld om duurzamer te vissen. Offshore activiteiten, eerst in olie en gas, later ook in windenergie en aquacultuur, geven de Noordzee een multifunctioneel karakter. Traditioneel gebruik van de Noordzee maakt plaats voor een andere benutting van de waarde van de zee. Ontwikkelingen in de scheepvaartnavigatie zorgen voor een grotere veiligheid op zee en het verlies van schepen wordt hierdoor sterk verminderd. In 1966 toont het Cubanae vrachterschip Oriente in dichtte mist in aanvaring met een hoors vrachterschip met als gevolg dat beide zinken.



1945 - heden

Eerste Wereldoorlog

HMS E 3 (1914)

HMS Hogue (1914)
HMS Cressy (1914)
HMS Aboukir (1914)
SMS U 106 (1917)
SS Tabanta (1916)
HMS E 34 (1918)
HMS Scott (1918)

Op 23 juli 1914 verklaart de Oostenrijkse kroonprins Frans Jozef I de oorlog aan het koninkrijk Servië nadat zijn troepenleider bij een aanslag om het leven is gekomen. Al gauw volgen diverse Europese oorlogverklaringen elkaar op en zo ontbreekt er niet aan oorlog. Na de Grote Oorlog. Naast deperce gevechten in de loopgraven worden er ook op zee slag geleverd. Nieuw is de oorlogvoering met duikboten. In grote getale vallen koopvaardijschepen ten prooi aan torpedobootjagers van de kust. In vaartuigen en lang de kust worden er door de oorloggevoerde landen miljoenen ingezet die de kust afweert. De Britse duikboot HMS E 3 op 18 oktober 1914 boort de Duitse vrachterschip de Duitse SM U 27 en is het eerste slachtoffer van een aanval door een andere duikboot.

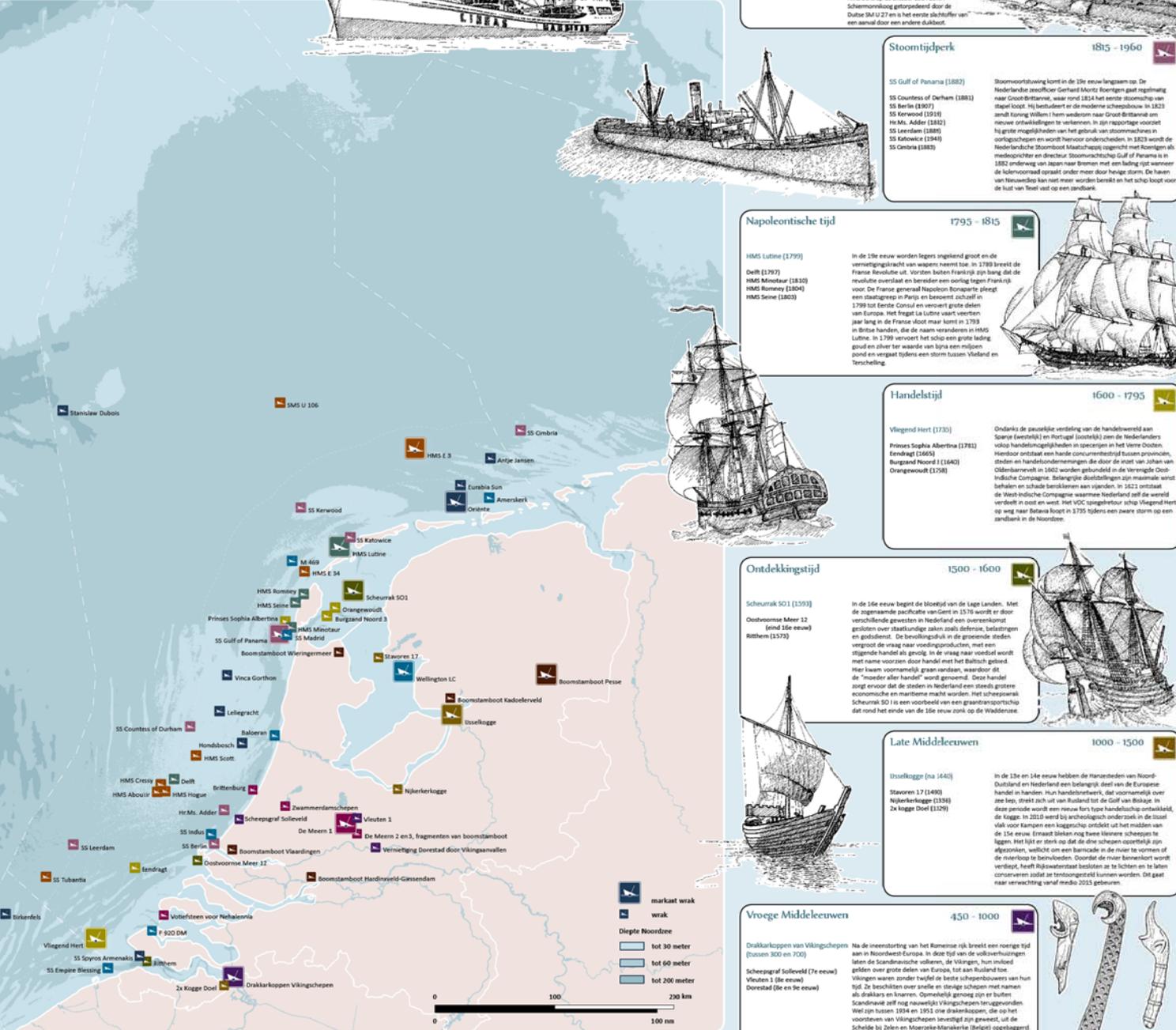
Stoomtijdperk

1815 - 1960

SS Gulf of Panama (1883)

SS Countess of Durham (1882)
SS Berlin (1907)
SS Kerwood (1911)
H.M.S. Adder (1822)
SS Leerdam (1885)
SS Kalowice (1889)
SS Gwina (1887)

Stoomvoortstuwkracht in de 19e eeuw langzaam op de Nederlandse zeeofficer Gerhard Merz voortgang gaat regelmatig naar de Noordzee, waar rond 1820 het eerste stoomschip van stoomloopt. Het betrouwt de de moderne scheepbouw. In 1823 wordt Koning Willem I hem wadde naar Grob-Britannië om te reizen. In zijn rapportage voorziet hij grote mogelijkheden van het gebruik van stoommachines in oorlogsschepen en wordt hiervoor onderzocht. In 1823 wordt de Nederlandse Stoomboot Maatschappij opgericht met Koenig als medeoprichter en directeur. Stoomvoortstuwkracht van de Noordzee in 1882 onderweg van Japan naar Bremen met een lading rijk van de handreiking sprak meer dan twee tonnen koper. De Noordzee van Nieuw-Schip kan niet meer worden bereikt en het schip loopt op de kust van Texel vast op een zandbank.



Napoleontische tijd

1795 - 1815

HMS Lutina (1799)

Deift (1797)
HMS Minotaur (1810)
HMS Romney (1804)
HMS Soree (1802)

In de 18e eeuw worden legers ingezet groot en de vermetigheids van de Franse Revolutie uit. Voortan baten Frankrijk zijn lang de de revolutie overlaet en bereiden een oorlog tegen Frankrijk voor. De Franse generaal Napoleon Bonaparte plaatst een staatsgreep in Parijs en bereikt schaal in 1799 tot Eerste Consul en verovert grote delen van Europa. Het frigate La Lutina vaart vertoeren jaar lang in de Franse vloot maar komt in 1793 in Britse handen, die de naam veranderen in HMS Lutina. In 1799 veroverd het schip een grote hoeveelheid goud en zilver ter waarde van bijna een miljoen pond en vergaat tijdens een storm tussen Vlieland en Texel.

Handelstijd

1600 - 1795

Vliegende Hart (1735)

Prinses Sophia Albertina (1781)
Eendragt (1665)
Burgard Noord (1640)
Oranjevrouw (1758)

Onder de pauselijke verdeling van de handelwereld aan Gerard Everaert in 1600 (toekomst) zee de Nederlanders volop handelsmogelijkheden in specerijen in het Verre Oosten. Hierdoor ontstaat een handelsconcurrentie tussen provincies, steden en handelsmaatschappijen. De door de reus van Johan van Oldenbarnevelt in 1602 worden gevestigd in de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Belangrijke aandelen zijn massaal overgenomen en schied bewaarden aan vlieden. In 1621 ontstaat de West-Indische Compagnie waarmee Nederland zelf de wereld veroverd in zee en wordt het VOC-voortstuwkracht schip Vliegende Hart op weg naar Batavia loopt in 1735 tijdens een zware storm op een zandbank in de Noordzee.

Ontdekkingstijd

1500 - 1600

Scheurak SO1 (1593)

Oostvoorn Meer 12 (mid 16e eeuw)
Ritthem (1572)

In de 16e eeuw begint de bloeitijd van de Lage Landen. Met de zogenaamde pacificatie van Gent in 1576 wordt er door verschillende geestes in Nederland een overeenkomst gesloten over staatsrecht zaken zoals de feitelijke bestanden en godsdienst. De bevolking in de groeiende steden verhoogt de vraag naar voedingsproducten, met een stijgende handel in groenten. In de vraag naar voedsel wordt met name voorraad door handel met het Baltisch gebied. Hier kwam voornamelijk gran vanstaan, waardoor dit de "meest aller hand" wordt genoemd. Deze handel zorg ervoor dat de steden in Nederland een steeds grotere economische en maritieme macht worden. Het schepschap Scheurak SO1 is een voorbeeld van een graantransporter dat rond het einde van de 16e eeuw zinkt op de Waddenzee.

Late Middle-eeuwen

1000 - 1500

IJsselkoge (na 1445)

Stavoren 17 (1445)
Nijkerkerkoge (1338)
2x Kogge Doel (129)

In de 13e en 14e eeuw hebben de Hanzevloten van Noord-Duitsland en Nederland een belangrijk deel van de Europese handel in handen. Hun handelsnetwerk, dat voornamelijk over zee liep, strekt zich uit van Rusland tot de Golf van Benadze. In deze periode wordt een nieuw type handelsvaart ontwikkeld, de kogge. In 2022 werd bij archeologisch onderzoek in de Noordzee vlak voor Kampen een koggeschip ontdekt uit het midden van de 14e eeuw. Ernaast bleken nog twee kleinere schepen te liggen. Het lijkt er op dat de drie schepen oerlelijk zijn afgezonken, wellicht om een brande in de ruiter te vormen of de rivierloop te beïnvloeden. Door de ruiter brande tot de wereld veroverd in zee en wordt het VOC-voortstuwkracht schip Vliegende Hart op weg naar Batavia loopt in 1735 tijdens een zware storm op een zandbank in de Noordzee.

Vroege Middle-eeuwen

450 - 1000

Drakkoppen van Vikingschepen (tussen 300 en 700)

Scheepgraf Solvde (7e eeuw)
Vleuten 1 (8e eeuw)
Dorrestad (8e en 9e eeuw)

Na de neerstoring van het Romeinse rijk breidt een noering tijd aan in Noordwest-Europa. In deze tijd van de volksverhuizingen laten de Scandinavische volken, de Vikings, hun invloed gelden over grote delen van Europa, tot aan Rusland toe. Vikings waren zonder twiifel de beste scheepbouwers van hun tijd. Ze beschikten over snelle en sterke schepen met name als drakkers en koersen. Oorspronkelijk gingen zij op toeren Scandinavië zelf nog nauwelijks Vikingschepen teruggevonden. Wel zijn tussen 1894 en 1951 drie drakkers, die op het voorsteven van Vikingschepen inlevig zijn geweest, uit de schied bij Zelen en Moerke Marakke (België) opgegraven. Deze zijn gedateerd tussen de 7e en de 10e eeuw na Christus en bevinden zich tegenwoordig in het Britisch Museum.

Romeinse tijd

12e Christus - 450

De Meern 2 (2e eeuw)

De Meern 2 en 3 (fragmenten van boomstambot (2e eeuw)
Brittenburg (1e eeuw)
Verloren voor Nelaemia (2e eeuw)
Zwammerdamtschepen (2e eeuw)

Aan het begin van onze jaartelling breiden de Romeinen hun invloed noordwaarts uit. De grens van het Romeinse rijk komt terug de Rijn te liggen en wordt streng bewaakt. Dit gebied wordt de Rijn zijn veel reizen van schepen gevonden die gebruikt werden om de forten langs de grens te bevoorraden. Deze "baak-schepen" schepen, quarten en boomstamboten, vervoerden bulkgoederen en wellicht ook manschappen. De meeste van de schepen die teruggevonden zijn, waren hergebruikt in beschietingen of afgebroken om de rivierloop te beïnvloeden. In 1997 vonden archeologen in Vleuten-De Meern echter een rivierschip dat duidelijk nog in gebruik was toen het zinkt. Dit wrak is heel goed bewaard. Het onderzoek van de schipper) nog aanwezig, compleet met meubels en gereedschappen.

Wet- en regelgeving nationaal

Het rijksoverheid ten aanzien van archeologie is gebaseerd op de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992). In het bijzonder het streven naar behoud van archeologische waarden in de bodem (in situ), het meewegen van het archeologisch belang in de ruimtelijke ordening en het waarborgen dat milieueffectrapporten en de daaruit voortvloeiende beslissingen houden met archeologische vindplaatsen en hun context. Tenslotte is het uitgangpunt dat de kosten voor het archeologische onderzoek aan de verstoorder worden doorberekend. Bescherming van onderwater cultureel erfgoed is een nationaal verantwoordelijkheid belang.

Korte opsomming van relevante wet- en regelgeving

- De Wakenwet (1934) vormt de nationale juridische basis voor het opruimen van scheepswrakken. De wet stelt bepalingen met betrekking tot het opruimen van wrakken en andere voorwerpen, die in openbare wateren zijn gestrand, gezonken of aan de grond zijn geraakt of in waterkeringen of andere waterstaatswerken zijn vastgegrakt.
- De Ontgrondingwet (1965) regelt het winnen van zand, grind, klei en andere materialen uit de Nederlandse bodem door middel van een vergunningstelsel. De wet verplicht de vergunninghouder om maatregelen te treffen zodat archeologische vindplaatsen in de bodem kunnen worden behouden. Als het mogelijk is om archeologische vindplaatsen te behouden kan de initiatiefnemer verplicht worden om een opgaving te laten uitvoeren.
- De Wet milieubeheer (1979) bepaalt welk wetelijk gereedschap kan worden ingezet om het milieu te beschermen. In deze wet is onder andere geregeld dat voor bepaalde projecten en ruimtelijke plannen de effecten op de archeologie, waaronder wrakken met een cultureel-historische waarde, in kaart moeten worden gebracht met een milieueffectrapportage. Dit geldt bijvoorbeeld voor grote uitvoeringsprojecten (windparken, zandwinningen, etc.).
- De Monumentenwet 1988 regelt de bescherming van archeologische vindplaatsen en het doen van opgravingen. De Monumentenwet 1988 is van toepassing op het Nederlandse grondgebied, inclusief de territoriale zee. Sinds 1 september 2007 is een aantal bepalingen van de Monumentenwet 1988 ook van toepassing werdard op de aansluitende zee, d.w.z. tot 24 mijl uit de kust. Dit betreft de meldingsplicht en het opgravingverbod. Binnen de territoriale wateren aansluitende zee geldt dat het opgraven van archeologische monumenten, waaronder wrakken, vergunningplichtig is. Daarnaast geldt de verplichting om zaken, waarvan redelijkerwijs vermoed kan worden dat deze van cultureel-historisch belang zijn, worden gemeld aan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE).

- Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007) de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet heeft als doel bodemoverstede activiteiten beter te reguleren. De archeologie is een implementatievoet en werkt door in diverse andere wetten, zoals de Wet Ruimtelijke ordening, de Wabo en de Ontgrondingwet. Deze wet zijn gemeentelijk verplicht om archeologische waarden in bestemmingsplannen vast te leggen.
- De Erfgoedwet wordt naar verwachting per 1 januari 2016 van kracht. Deze wet vereent zets wettens en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, onder andere de Monumentenwet 1988. In de Erfgoedwet zal het opgravingverbod voor vindplaatsen onderwater worden uitgebreid. Voor het verwijderen van archeologische voorwerpen van de zeebodem zal vanaf dan een certificaat nodig zijn.

Zie ook: www.noordeelk.nl/projects/gbeduagden/wrakken/

Dit document is gebaseerd op de best beschikbare informatie. Slechts een beperkt aantal wrakken staat op de kaart gepresenteerd. De locatie van de gepresenteerde wrakken zijn gebaseerd op een voorlopige aanpak. Het betreft dus niet de exacte locatie van een wrak. Aan deze poster kunnen dus ook geen rechten worden ontleend.

Winkler van het Cultureel Erfgoed Ministerie
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
DUKTEME ZESTER

Prehistorie vanaf 8000 v. Christus

Boorstambot Pesse (8000 v. Christus)
De Meern 2 en 3 (fragmenten van boomstambot (2e eeuw)
Brittenburg (1e eeuw)
Verloren voor Nelaemia (2e eeuw)
Zwammerdamtschepen (2e eeuw)

Al vanaf de prehistorie hebben mensen beschikt over vaartuigen. De vroege vaartuigen die we kennen zijn boomstamboten. Waarschijnlijk zijn er boten van andere materialen zoals dierenhuiden gemaakt, maar daar zijn tot op heden nog geen sporen van teruggevonden. Het oudste bekende vaartuig ter wereld is in 1955 gevonden in Nederland. Bij de aanleg van de A28 in Drenthe werd een boomstambot van dennenhout aangetroffen bij het dorp Pesse. De boot is door middel van de C14 methode gedateerd tussen 8200 en 8000 voor Christus en staat tegenwoordig in het Drents Museum in Assen.

