

Wrakken in vogelvlucht

Wrakken in beeld

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

Belang van wrakken

Elk wrak is uniek en heeft een eigen verhaal. Door de eeuwen heen zijn hier talloze schepen gezonken, en boomstamboten uit de prehistorie tot Vikingschepen, van VOC schepen tot stoomschepen, van onderzeërs tot voorpostboten, en van vissersboten tot recenter gezonken vrachtschepen. Tezamen 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 ernaast wordt duidelijk gemaakt waar in die periode het zwaartepunt lag.

Moderne tijd

Herald of Free Enterprise (1987)

Baltic Ace (2012)
Mont Louis (1984)
Anna Broere (1988)
Stanislaw Dubois (1981)
European Gateway (1982)
Vinca Gorthon (1988)
Antje Jansen (1973)
Stella Maris (1953)

Na de Tweede Wereldoorlog neemt het vervoer over water sterk toe. Vracht wordt vaker per schip vervoerd en vrachtschepen worden steeds groter en efficiënter, vooral in de bulkvaart. In de stukgoedvaart doen containerschepen hun intrede en havens 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. Door de toename van de luchtvaart verdwijnen grote passagierschepen en neemt personenvervoer over zee af, overtochten met veerboten worden betaalbaar en recreatievaart neemt toe. Veerboot Herald of Free Enterprise is één van de schepen in dienst voor de route over het Engelse Kanaal. In 1987 kapseist de veerboot vlak na vertrek uit Zeebrugge op weg naar Dover met 193 doden tot gevolg.

1945 - heden

Eerste Wereldoorlog

SMS Frauenlob (1916)

Hochseeflotte (1919)
HMS Invincible (1916)
HMS Indefatigable (1916)
SMS Mainz (1914)
HMS Hampshire (1916)
HMS E 10 (1918)
HMS E 16 (1916)
SMS UC 30 (1917)
SMS G 87 (1918)

Op 28 juli 1914 verklaart de Oostenrijks-Hongaarse keizer Frans Jozef I de oorlog aan het kleine buurland Servië nadat zijn troonopvolger bij een aanslag om het leven is gekomen. Al gauw volgen diverse Europese oorlogsverklaringen elkaar op en is er binnen enkele weken sprake van de Grote Oorlog. Naast desperate gevechten in de loopgraven wordt er ook op zee slag geleverd. Voor de kust van Jutland vindt een enorme zeeslag plaats tussen de Britse 'Grand Fleet' en de Duitse 'Hochseeflotte'. Nieuw is de oorlogvoering met duikboten. Regelmatig vallen koopvaardij- en passagierschepen ten prooi aan torpedaanvallen van duikboten. Tijdens de Slag bij Jutland in mei 1916 wordt SMS Frauenlob tijdens een nachtelijke confrontatie met de vijand geraakt door een torpedo van een Britse kruiser en zinkt snel.

1914 - 1918

Stoomtijdperk

SS Kursk (1912)

SS Elbe (1895)
SS Deutschland (1875)
SS Cimbrja (1883)
SS Dilsberg (1892)
SS Saint Sunniva (1930)
SV Galatea (1898)
SS Monte Nevoso (1932)
Zr.Ms. De Vreede (1824)
SS Saint Ninian (1917)
SS Rohilla (1914)

Stoomvoortstuwing komt in de 19e eeuw langzaam op. In 1837 maakt een schip vrijwel geheel zonder hulp van zeilen voor het eerst de trans-Atlantische oversteek. Vanaf dat moment is de ontwikkeling niet meer te stuiten. Steeds meer zeeschepen worden met mechanische voortstuwing uitgerust en aan het begin van de 20e eeuw worden er grote passagierschepen gebouwd waarmee emigranten massaal de grote oversteek maken. Het vracht-passagierschip Kursk is in 1912 onderweg van Antwerpen naar Rusland met een aantal passagiers en een lading Baccarat kristal voor Tsaar Nicolaas II. Na Vlissingen gepasseerd te hebben, zinkt het schip tijdens een storm.

Napoleontische tijd

HMS St. George (1811)

Delft (1797)
HMS Lutine (1799)
HMS Defence (1811)
HMS Invincible (1801)
HMS Najaden (1812)
HMS York (1804)

In de 19e eeuw worden legers ongekend groot en de vernietigingskracht van wapens neemt toe. In 1789 breekt de Franse Revolutie uit, vorsten buiten Frankrijk zijn bang dat de revolutie overslaat en bereiden een oorlog tegen Frankrijk voor. De Franse generaal Napoleon Bonaparte pleegt een staatsgreep in Parijs en benoemt zichzelf in 1799 tot Eerste Consul en in 1804 tot Keizer. Hij verovert grote delen van Europa. Britse handel op de Oostzee wordt bedreigd door Napoleon die de Denen zou kunnen dwingen de Sort voor Britse schepen af te sluiten. Tijdens de Slag bij Kopenhagen in 1807 wordt Kopenhagen gebombardeerd door de Britten en nemen de Britten de Deense vloot in. Het tweede klasse lineschip HMS St. George was onderdeel van deze slag en is gezonken voor de kust van Jutland in 1811.

Handelstijd

HMS Stirling Castle (1703)

Liefde (1711)
Eendragt (1665)
Burgzand Noord 3 (1640)
Kennemerland (1664)
Amsterdam (1749)
USS Bonhomme Richard (1779)
HMS Gloucester (1682)

Ondanks de pauselijke verdeling van de handelwereld aan Spanje (westelijk) en Portugal (oostelijk) zien de Nederlanders volop handelsmogelijkheden in specerijen naar het Verre Oosten. Hierdoor ontstaat een harde concurrentiestrijd tussen provincien, steden en handelsondernemingen die door de inzet van Johan van Oldenbarnevelt in 1602 worden gebundeld in de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Belangrijke doelstellingen zijn maximale winst behalen en schade berokkenen aan vijanden. In 1621 ontstaat de West-Indische Compagnie waarmee Nederland zelf de wereld verdeelt in oost en west. Halverwege de 17e eeuw is er een indelingssysteem ontwikkeld om oorlogsschepen te classificeren gebaseerd op bewapening. Door nieuwe technologieën in de 18e eeuw zorgt het stuurwiel voor meer wendbaarheid. De HMS Stirling Castle is een Brits tweedekker lineschip uit de derde klasse uitgerust met 70 kanonnen. Tijdens de Grote Storm van 1703 is zij vergaan.

Ontdekkingstijd

Mary Rose (1545)

Scheurrak S01 (1593)
Oostvoornse Meer 12 (eind 16e eeuw)
Ritthem (1550)

De 16e eeuw wordt gekenmerkt door de expansiedrang van veel rijken. De oversteek van Columbus in 1492 naar Amerika is een startschot voor een groeiende handel in exotische producten. In deze periode komen er ook meer bruikbare zeekaarten op de markt. Zo maakt Gerardus Mercator de eerste atlas in Vlaanderen. Door deze wereldhandel ontstaan grote, kapitaalcrachtige bedrijven. Het kapitaal wordt gebruikt om deze ondernemingen en verwante bedrijfstakken zoals scheepsbouw en manufactuur uit te breiden. Deze expansiedrift zorgt ervoor dat in de 16e eeuw meer en andere typen van schepen ontstaan. Naast de handel worden de koopvaardijschepen in het begin van deze eeuw gebruikt en aangepast voor oorlogsdoelinden, maar al snel groeit de vraag naar specifiek gebouwde oorlogsschepen. De Mary Rose is het commandoschip van Henry VIII dat zink gedurende een Franse invasieopgave in 1545.

Late Middeleeuwen

Bremerkogge (1380)

Nijkerkerkogge (1336)
Grace Dieu (1439)
Greenland Knarr (1250)
Newport ship (1466)

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 strekt zich uit van Rusland tot en met Londen en zelfs de Golf van Bengali. Deze handel verloop over een belangrijk deel over zee. In deze periode wordt een nieuw fors type handelsschip ontwikkeld, de kogge genaamd. Het schip heeft als typisch kenmerk dat het 'doorbalkt', is, hetgeen wil zeggen dat de dwarsbalk door de huid heen steekt. In 1962 wordt in de Wezer bij Bremen een kogge ontdekt. Het vrijwel complete schip dat dateert uit 1380 is geconserveerd en tentoongesteld in het Duitse Scheepvaartmuseum in Bremerhaven.

Vroege Middeleeuwen

Oseberg schip (9e eeuw)

Gokstad schip (9e eeuw)
Sutton Hoo (635)
Nydam schip (450)

Na de ineenstorting van het Romeinse rijk breekt een roerige tijd aan in Noordwest-Europa. In deze tijd van de volkswaerhuizingen, laten de Scandinavische volkeren, de Vikingen hun invloed gelden over grote delen van Europa, tot aan Rusland toe. Vikingen waren zonder twiifel de beste scheepbouwers van hun tijd. Ze beschikten over snelle en stevige schepen, met scheepstypenamen als drakars en knarres. De grote betekenis van schepen voor de Vikingen werd duidelijk in hun begrafenisuutelen. Hooggeplaatste edelen werden in praalschepen begraven. Een prachtig voorbeeld daarvan is het Oseberg schip, waarin twee edelvrouwen met talrijke graflijten in 834 na Christus ten zuiden van Oslo hun laatste rustplaats hebben gekregen.

Romeinse tijd

Blackfriars I (2e eeuw)

Romeins fort en resten van wrak Guernsey (110)
Lading amforen Isle of Wight (100-50 v. Christus)
Brittenburg (1e eeuw)
Gallo-romeins wrak Ploumanach (4e eeuw)

Aan het begin van onze jaartelling breiden Romeinen hun invloed noordwaarts uit. Resten van zee gaande schepen uit de Romeinse tijd in onze streken zijn echter schaars. Wel zijn op meerdere plaatsen, met name in het Kanaal, ladingen amforen gevonden die van gezonken schepen uit de Romeinse tijd afkomstig moeten zijn. Aan de oevers van de Thames in London, bij de Blackfriars Bridge, is het enige zee gaande schip in West-Europa uit de Romeinse tijd opgegraven. Het dateert uit de tweede eeuw na Christus en is zeer stevig gebouwd, met grote ijeren spijkers om de huid van de boord aan de spanten te bevestigen. Het doet weinig denken aan de Romeinse scheepswrakken die in de Middellandse zee worden gevonden. Waarschijnlijk waren die schepen niet geschikt om op de onstuimigere Noordzee te varen.

Wet- en regelgeving

Verschillende internationale verdragen en regelgeving is van toepassing ten aanzien van archeologie in de Noordzee.

- De Europese Culturele Conventie (1954) vormt het kader voor de Europese samenwerking op het gebied van cultuur en erfgoed. De conventie bevat ook artikelen over de instandhouding van gemeenschappelijk (Europees) erfgoed.
- Het Verdrag van Granada (1985) is een aanvulling op en uitwerking van de Europese Culturele Conventie en van de Werelderfgoed Conventie van UNESCO. Het verdrag geeft een bredere definitie van erfgoed. Hieronder wordt ook industrieel erfgoed, cultuurlandschappen, ensembles en roerend erfgoed verstaan. Daarnaast bevat het verdrag bepalingen met betrekking tot inventarisatie, documentatie, bescherming en restauratie.
- Het Verdrag van Malta (1992) beoogt het archeologisch erfgoed in de bodem beter te beschermen. Het verdrag regelt o.a. het streven naar behoud van archeologische waarden in de (zee)bodem (in situ), het meewegen van archeologisch erfgoed in de ruimtelijke ordening en de financiering van archeologisch onderzoek ('de verstoorder betaalt').
- Het UNESCO verdrag ter bescherming van Cultureel Erfgoed Onder Water (2001) bestaat uit een set van regels voor de bescherming van het erfgoed onder water en een Annex waarin gedragsregels voor de omgang met dit erfgoed zijn opgesteld. Het verdrag beoogt het wereldwijd beschermen van onderwater erfgoed door middel van internationale samenwerking.
- Het VN Zeezuchtverdrag (1982) stelt dat erfgoed op de bodems van de zeeën en oceanen ten goede dient te komen aan de mensheid als geheel en dat staten moeten samenwerken om dit erfgoed te beschermen.
- Het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (2007) heeft tot doel het mogelijk te maken voor een staat om wrakken, buiten de territoriale zee, die een potentieel gevaar vormen voor de veiligheid van mensenlevens, goederen en bezittingen te verwijderen. Dit verdrag is nog niet in werking getreden.
- De Europese richtlijnen ten aanzien van het opstellen van een Project-m.e.r. en een PlanMER schrijven voor dat in deze mer-procedures de effecten op de cultuurhistorische en archeologische waarden in beeld worden gebracht en dat onderzocht wordt hoe deze effecten kunnen worden gemitigeerd.

Bovenstaande verdragen en regelgeving zijn door landen op een verschillende manier geïmplementeerd in de nationale wet- en regelgeving en beleid. Neem bijvoorbeeld het UNESCO verdrag ter bescherming van Cultureel Erfgoed Onder Water (2001). Frankrijk en België hebben dit verdrag geratificeerd, maar verschillende andere landen hebben dit nog niet gedaan (zie afbeelding).

Zie ook: www.noordzeeloket.nl/projecten/gebiedsagenda/wrakken/

DUIKTEAM
ZEESTER

Rijksoverheid
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Rijksdienst voor de Monumentenzorg
Wettelijke basis: Wet van 2010

Rijksoverheid
Wettelijke basis: Wet van 2010

Coördinatie en informatie maritieme archeologie: Thijs Coenen, Andrea Otto, Johan Opdebeeck (RCE/Maritiem Programma) en Remy Luttikhuis (Dukeam Zeeport)
Projectleiding: Xander Keijser (RWS/Water, Verkeer & Leefomgeving)
Illustraties: Pauline van den Broeke
Ontwerp: www.canyoumagine.nl
© 2014



Disclaimer
Deze poster is gebaseerd op de best beschikbare informatie. Slechts een beperkt aantal wrakken staat op de kaart geprojecteerd. De locaties van de geprojecteerde wrakken zijn globaal met een icoontje aangegeven. Het betreft dus niet de exacte locatie van een wrak. Aan deze poster kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.

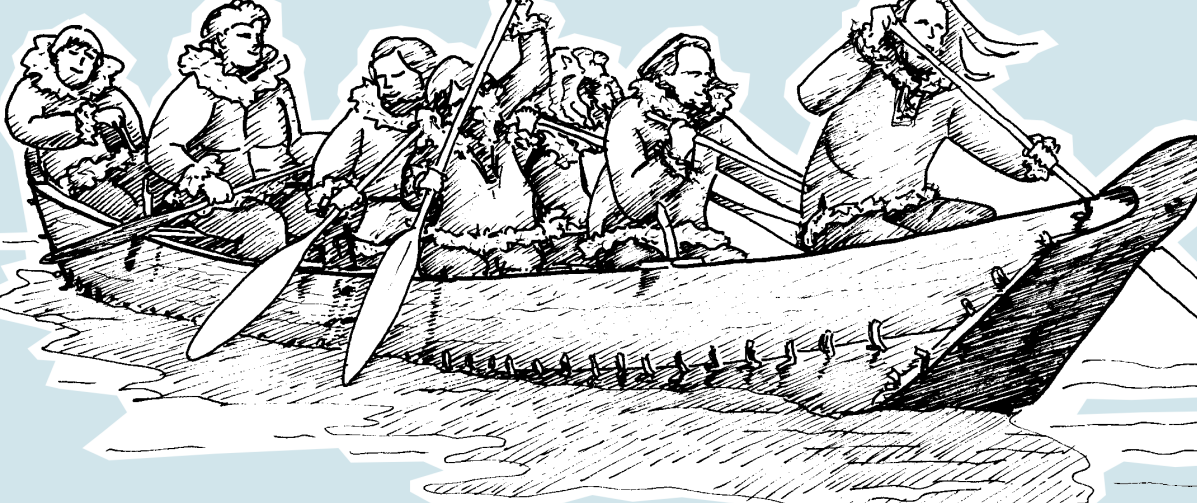
Prehistorie

Dover boot (1500 v. Christus)

Ferryboot (1800 v. Christus)
Boomstamkano Pesse (8000 v. Christus)
Bouldner Cliff (6000 v. Christus)
Hjortspring (400 v. Christus)

Al vanaf de prehistorie hebben mensen beschikt over vaartuigen. De vroegste 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. In 1992 werd in de monding van de rivier de Dour, in Dover, een houten boot gevonden die gedateerd kon worden rond 1500 voor Christus. Mogelijk is deze boot gebruikt om het Kanaal over te steken. Er zijn immers vele aanwijzingen dat er in die tijd contacten waren tussen het Britse eiland en het Europese vasteland. Tin, afkomstig uit de tinminnen in Cornwall is verwerkt in bronzen bijlen die door heel Europa worden gevonden. In dat geval is de Dover boot het oudste zee gaande schip dat we tot nu toe kennen.

vanaf 8000 v. Christus



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 tijdscapsules op de Noordzeebodem verspreid. Van sommige wrakken is nog weinig over, terwijl andere nog nagenoeg intact op de zeebodem liggen. Van veel wrakken weten wij het bestaan nog niet, of is de exacte locatie nog onbekend.

Belang van wrakken

Elk wrak is uniek en heeft een eigen verhaal. Door de eeuwen heen zijn hier talloze schepen gezonken; van boomstamboten uit de prehistorie tot Vikingsschepen, van VOC schepen tot stoomschepen, van onderzeërs tot voorpostboten, en van vissersboten tot recenter gezonken vrachtschepen. Tezamen 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.

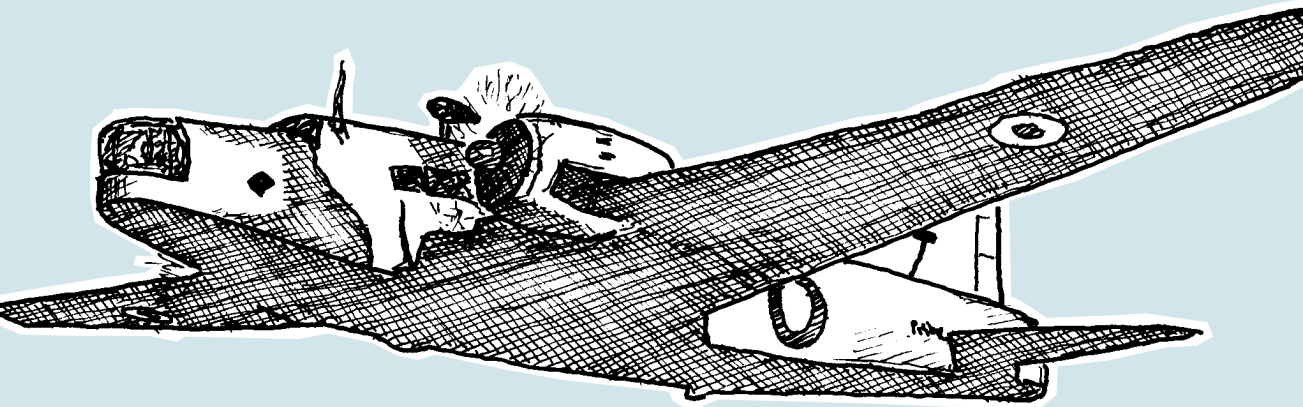
Deze poster

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 ernaast wordt duidelijk gemaakt waar in die periode het zwaartepunt lag.

Moderne tijd

Oriente (1966)
Hondsbosch (1973)
SS Spyros Armenakis (1965)
Leliegracht (1973)
Birkenfels (1966)
Eurabia Sun (1974)
Stanislaw Dubois (1981)
Antje Jansen (1973)
Vinca Gorthon (1988)

Na de Tweede Wereldoorlog neemt het vervoer over water sterk toe. Vracht wordt vaker per schip vervoerd en vrachtschepen worden steeds groter en efficiënter, vooral in de bulkvaart. In de stukgoedvaart doen containerschepen hun intrede en havens 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 benadering van de zee. Ontwikkelingen in de scheepvaartnavigatie zorgen voor een grotere veiligheid op zee en het verlies van schepen wordt hierdoor flink verminderd. In 1966 komt het Cubaanse vrachtschip Oriente in dichtte mist in aanvaring met een Noors vrachtschip met als gevolg dat beide zinken.



Tweede Wereldoorlog

1939 - 1945

Wellington LC (1941)

SS Madrid (1941)
SS Indus (1942)
Amerskerk (1944)
F 920 DM (1944)
SS Empire Blessing (1945)
M 469 (1944)
Baloeran (1943)

De naoorlogse economische crisis leidt in Duitsland tot grote armoede en ontevreidenheid. In dit klimaat kan Adolf Hitler in 1933 aan de macht komen en wil van Europa één groot Duits rijk maken. Op 1 september 1939 valt Duitsland Polen binnen en als reactie hierop verklaren onder andere Frankrijk en Groot-Brittannië de oorlog aan Duitsland. Door het aanleggen van mijnenvelden, aanvallen op scheepvaart en bombardementen op vijandige doelen worden veel slachtoffers gemaakt. De luchtoorlog was een primair kenmerk van de Tweede Wereldoorlog. Tijdens een verdelingsaanval voor bombardementen op Groot-Brittannië vliegt de Wellington bommenwerper in 1941, met registratienummer R1322, naar Bremen. Boven het IJsselmeer wordt het vliegtuig aangevallen door een Duitse jager en stort neer.

Eerste Wereldoorlog

1914 - 1918

HMS E 3 (1914)

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

Op 28 juli 1914 verklaart de Oostenrijks-Hongaarse keizer Frans Jozef I de oorlog aan het kleine buurland Servië nadat zijn troonopvolger bij een aanslag om het leven is gekomen. Al gauw volgen diverse Europese oorlogsverklaringen elkaar op en is er binnen enkele weken sprake van de Grote Oorlog. Naast desperate gevechten in de loopgraven wordt er ook op zee slag geleverd. Nieuw is de oorlogvoering met duikboten. In grote getale vallen koopvaardijschepen ten prooi aan torpedoaanvallen van duikboten. In vaarroutes en langs de kust worden er door de oorlogvoerende landen mijnenvelden aangelegd die veel slachtoffers tot gevolg hebben. De Britse duikboot HMS E 3 is op 18 oktober 1914 boven Schiermonnikoog getorpedeerd door de Duitse SM U 27 en is het eerste slachtoffer van een aanval door een andere duikboot.

Stoomtijdperk

1815 - 1960

SS Gulf of Panama (1882)
SS Countess of Durham (1881)
SS Berlin (1907)
SS Kerwood (1919)
Hr.Ms. Adder (1882)
SS Leerdam (1889)
SS Katowice (1949)
SS Cimbrja (1883)

Stoomvoortstuwung komt in de 19e eeuw langzaam op. De Nederlandse zeeofficier Gerhard Moritz Roentgen gaat regelmatig naar Groot-Brittannië, waar rond 1814 het eerste stoomschip van stapel loopt. Hij bestudeert de moderne scheepsbouw. In 1823 zendt Koning Willem I hem wederom naar Groot-Brittannië om nieuwe ontwikkelingen te verkennen. In zijn rapportage voorziet hij grote mogelijkheden van het gebruik van stoommachines in oorlogsschepen en wordt hiervoor onderscheiden. In 1823 wordt de Nederlandse Stoomboot Maatschappij opgericht met Roentgen als medeoprichter en directeur. Stoomvrachtschip Gulf of Panama is in 1882 onderweg van Japan naar Bremen met een lading rijst wanneer de kolenvoorraad opakt onder meer door hevige storm. De haven van Nieuwediep kan niet meer worden bereikt en het schip loopt voor de kust van Texel vast op een zandbank.

Napoleontische tijd

1795 - 1815

HMS Lutine (1799)

Delft (1797)
HMS Minotaur (1810)
HMS Romney (1804)
HMS Seine (1803)

In de 19e eeuw worden legers ongekend groot en de vernietigingskracht van wapens neemt toe. In 1789 breekt de Franse Revolutie uit. Vorsten buiten Frankrijk zijn bang dat de revolutie overslaat en bereiden een oorlog tegen Frankrijk voor. De Franse generaal Napoleon Bonaparte pleegt een staatsgreep in Parijs en benoemt zichzelf in 1799 tot Eerste Consul en vervoert grote delen van Europa. Het fregat La Lutine vaart veertien jaar lang in de Franse vloot maar komt in 1793 in Britse handen, die de naam veranderen in HMS Lutine. In 1799 vervoert het schip een grote lading goud en zilver ter waarde van bijna een miljoen pond en vergaat tijdens een storm tussen Vlieland en Terschelling.

Handelstijd

1600 - 1795

Vliegend Hert (1735)

Prinses Sophia Albertina (1781)
Eendragt (1665)
Burgzand Noord 3 (1640)
Orangewoudt (1758)

Ondanks de pauselijke verdeling van de handelswereld aan Spanje (westelijk) en Portugal (oostelijk) zien de Nederlanders volop handelsmogelijkheden in speerijen en het Verre Oosten. Hierdoor ontstaat een harde concurrentiestrijd tussen provincies, steden en handelsondernemingen die door de inzet van Johan van Oldenbarnevelt in 1602 worden gebundeld in de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Belangrijke doelstellingen zijn maximale winst behalen en schade berokkenen aan vijanden. In 1621 ontstaat de West-Indische Compagnie waarmee Nederland zelf de wereld verdeelt in oost en west. Het VOC spiegelretour schip Vliegend Hert op weg naar Batavia loopt in 1735 tijdens een zware storm op een zandbank in de Noordzee.

Ontdekkingstijd

1500 - 1600

Scheurrak SO1 (1593)

Oostvoornse Meer 12
(eind 16e eeuw)
Ritthem (1573)

In de 16e eeuw begint de bloeitijd van de Lage Landen. Met de zogenaamde pacificatie van Gent in 1576 wordt er door verschillende gewesten in Nederland een overeenkomst gesloten over staatkundige zaken zoals defensie, belastingen en godsdienst. De bevolkingsdruk in de groeiende steden vergroot de vraag naar voedingsproducten, met een stijgende handel als gevolg. In de vraag naar voedsel wordt met name voorzien door handel met het Baltisch gebied. Hier kwam voornamelijk graan vandaan, waardoor dit de "moeder aller handel" wordt genoemd. Deze handel zorgt ervoor dat de steden in Nederland een steeds grotere economische en maritieme macht worden. Het scheepswrak Scheurrak SO 1 is een voorbeeld van een graantransportschip dat rond het einde van de 16e eeuw zonk op de Waddensee.

Late Middeleeuwen

1000 - 1500

IJsselkogge (na 1440)

Stavoren 17 (1490)
Nijkerkerkogge (1336)
2x kogge Doel (1329)

In de 13e en 14e eeuw hebben de Hanzesteden 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 Biskaje. In deze periode wordt een nieuw fors type handelsschip ontwikkeld, de Kogge. In 2010 werd bij archeologisch onderzoek in de IJssel vlak voor Kampen een koggeschip ontdekt uit het midden van de 15e eeuw. Eernaast bleken nog twee kleinere schepjes te liggen. Het lijkt er sterk op dat de drie schepen opzettelijk zijn afgezonken, wellicht om een barricade in de rivier te vormen of de rivierloop te beïnvloeden. Doordat de rivier binnenkort wordt verdiept, heeft Rijkswatersstaat besloten ze te lichten en te laten conserveren zodat ze tentoongesteld kunnen worden. Dit gaat naar verwachting vanaf medio 2015 gebeuren.

Vroege Middeleeuwen

450 - 1000

Drakkarkoppen van Vikingschepen
(tussen 300 en 700)

Scheepsgraf Solleveld (7e eeuw)
Vleuten 1 (8e eeuw)
Dorestad (8e en 9e eeuw)

Na de ineenstorting van het Romeinse rijk breekt een roerige tijd aan in Noordwest-Europa, in deze tijd van de volksverhuizingen laten de Scandinavische volkeren, de Vikingen, hun invloed gelden over grote delen van Europa, tot aan Rusland toe. Vikingen waren zonder twijfel de beste schepenbouwers van hun tijd. Ze beschikten over snelle en stevige schepen met namen als drakkars en knarren. Opmerkelijk genoeg zijn er buiten Scandinavië zelf nog nauwelijks Vikingschepen teruggevonden. Wel zijn tussen 1934 en 1951 drie drakenkoppen, die op het voorsteven van Vikingschepen bevestigd zijn geweest, uit de Schelde bij Zelen en Moereke-Mariakeke (Belgie) opgebaggerd. Deze zijn gedateerd tussen de vierde en de zevende eeuw na Christus en bevinden zich tegenwoordig in het British Museum.

Romeinse tijd

12 v. Christus - 450

De Meern 1 (2e eeuw)

De Meern 2 en 3, fragmenten van
boomstamboot (2e eeuw)
Brittenburg (1e eeuw)
Votiefsteen voor Nehalennia
(2e eeuw)
Zwammerdamschepen (2e eeuw)

Aan het begin van onze jaartelling breiden de Romeinen hun invloed noordwaarts uit. De grens van het Romeinse rijk komt langs de Rijn te liggen en werd stevig bevestigd. In de oude beddingen van de Rijn zijn veel resten van schepen gevonden die gebruikt werden om de forten langs de grens te bevoorraden. Deze "aak-achtige" schepen, punters en boomstamboten, vervoerden bulkgoederen en wellicht ook manschappen. De meeste van de schepen die teruggevonden zijn, waren hergebruikt in beschietingen of afgezonken om de rivierloop te beïnvloeden. In 1997 vonden archeologen in Vleuten-De Meern echter een rivierschip dat duidelijk nog in gebruik was toen het zonk. Op het schip was het roefje (het onderkomen van de schipper) nog aanwezig, compleet met meubels en gereedschapskist.

Wet- en regelgeving nationaal

Het rijksbeleid ten aanzien van archeologie is gebaseerd op 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 milieueffectrapportages en de daaruit voortvloeiende beslissingen rekening houden met archeologische vindplaatsen en hun context. Tenslotte is het uitgangspunt dat de kosten voor het benodigde archeologisch onderzoek aan de verstoorder worden doorberekend. Bescherming van onderwater cultureel erfgoed is een nationaal randvoorwaardelijk belang.

Korte opsomming van relevante wet- en regelgeving

- De Wrakkenwet (1934) vormt de nationale juridische basis voor het opruimen van scheepswrakken. De wet stelt bepalingen met betrekking tot het opruimen van vaartuigen en andere voorwerpen, die in openbare wateren zijn gestrand, gezonken of aan de grond zijn geraakt of in waterkeringen of andere waterstaatswerken zijn vastgeraakt.
- De Ontgrondingenwet (1965) regelt het winnen van zand, grind, klei en andere materialen uit de Nederlandse bodem door middel van een vergunningsstelsel. De wet verplicht de vergunninghouder om maatregelen te treffen zodat archeologische vindplaatsen in de bodem kunnen worden behouden. Als het niet mogelijk is om archeologische vindplaatsen te behouden kan de initiatiefnemer verplicht worden om een opgraving te laten uitvoeren.
- De Wet milieubeheer (1979) bepaalt welk wettelijk 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 cultuurhistorische 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 Nederlands grondgebied, inclusief de territoriale zee. Sinds 1 september 2007 is een aantal bepalingen van de Monumentenwet 1988 ook van toepassing verklaard op de aansluitende zone, d.w.z. tot 24 zeemijl uit de kust. Dit betreft de meldingsplicht en het opgravingsverbod. Binnen de territoriale wateren en aansluitende zone 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 cultuurhistorisch 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 bodemverstorende activiteiten beter te reguleren. De archeologiewet is een implementatiewet en werkt door in diverse andere wetten, zoals de Wet Ruimtelijke ordening, de Wabo en de Ontgrondingenwet. Sinds 2007 zijn gemeenten verplicht om archeologische waarden in bestemmingsplannen vast te leggen.
- De Erfgoedwet wordt naar verwachting per 1 januari 2016 van kracht. Deze wet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, onder andere de Monumentenwet 1988. In de Erfgoedwet zal het opgravingsverbod voor vindplaatsen onderwater worden uitgebreid. Voor het verwijderen van archeologische voorwerpen van de zeebodem zal vanaf dan een certificaat nodig zijn.



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Wetsteun en Ondersteuning, Cultuur en
Waardevol



Rijksdienst voor de Monumentenwet
Historie van de Infrastructuur en Milieu

DUIKTEAM
ZEESTER

Calendrier en informatie maritieme
archeologie: Thijs Coenen, Andrea Otte, Johan
Opdebeeck (RCE/Maritiem Programma) en
Remy Lütjens (Duikteam ZeeStar)
Projectleiding: Xander Keijser (RWS/Water,
Verkeer & Leefomgeving)
Illustraties: Pauline van den Broeke
Ontwerp: www.canyouimage.nl
©2014



Disclaim

Deze poster is gebaseerd op de best beschikbare informatie. Slechts een beperkt aantal wrakken staat op de kaart geprojecteerd. De locaties van de geprojecteerde wrakken zijn globaal met een icoontje aangegeven. Het betreft dus niet de exacte locatie van een wrak. Aan deze poster kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.

Zie ook: www.noordzeeloket.nl/projecten/gebiedsagenda/wrakken/

Prehistorie

Boomstamboot Pesse
(8000 v. Christus)

Boomstamboot Kadoelerveld
(800 - 400 v. Christus)
Boomstamboot Vlaardingen
(700 v. Christus)

Boomstamboot Wieringermeer
(3300 v. Christus)
Boomstamboot Hardinxveld-
Giessendam (5000 v. Christus)

Al vanaf de prehistorie hebben mensen beschikt over vaartuigen. De vroegste 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 oudst bekende vaartuig ter wereld is in 1935 gevonden in Nederland. Bij de aanleg van de A28 in Drenthe werd een boomstamboot van dennenhout aangetroffen bij het dorp Pesse. De boot is door middel van de C14 methode gedateerd tussen 8200 en 7600 voor Christus en staat tegenwoordig in het Drents Museum in Assen.

vanaf 8000 v. Christus

