

Sluitgewicht met het meesterteken van de Neurenbergse gewichtenmaker Hans Gscheid © Rik Lettany



1cm

5cm

Enkele van de honderden kandelelaarfragmenten afkomstig van het scheepswrak. Stam en voet werden los van elkaar vervoerd © Rik Lettany

Een vracht voor de Nieuwe Wereld?

De vergeten lading van het Zeebrugge-wrak

In 1990 ontdekte een bergingswerker de resten van een vroegmodern handelsschip. De indrukwekkende vondst verenigde een groep van professionele duikers en amateurarcheologen om de site systematisch te onderzoeken. Honderden objecten kwamen daarbij boven water, maar raakten uiteindelijk in de vergetelheid. Na 25 jaar kregen deze vondsten eindelijk een uitgebreide studie. Dat leidde tot nieuwe inzichten over de archeologische site en liet toe een blik te werpen op wat als de eerste, Belgische onderwateropgraving in de Noordzee kan beschouwd worden.

Bart Schiltz, een bergingswerker uit Zeebrugge, ontdekte op 15 september 1990 wrakresten nabij de *Vlakte van de Raan*, een zandbank in de Noordzee. Dat gebeurde niet toevallig. In dit gebied zonk immers in de nacht van 3 februari 1735 de *Anna Catharina*, een schip van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Het feit dat niemand ooit de *Anna Catharina* terugvond, inspireerde Schiltz om zelf op zoek te gaan naar het wrak. Op aanwijzen van lokale garnaalvisser ontdekte hij, na een lange zoektocht, de resten van een scheepswrak gelegen tussen de zandbank *Vlakte*

van de *Raan* en de haven van Zeebrugge. De eerste objecten die Schiltz op deze site aantrof, overtuigden hem ervan dat het wrak inderdaad de *Anna Catharina* moest zijn.

Gezonken, opgegraven en vergeten

Samen met een groep van professionele duikers, historici en amateurarcheologen richtte Bart Schiltz de vzw Maritieme Archeologie op. Het doel was de site op een archeologisch verantwoorde manier op te graven. Dat was echter een project zonder precedent in België en er

bestond op dat moment geen wettelijk kader voor een dergelijke onderneming. Dat gaf de vzw Maritieme Archeologie enerzijds vrij spel om zelf een procedure te ontwikkelen, maar confronteerde hen ook met alle problemen en moeilijkheden die daarbij kwamen kijken. De opgraving duurde vier jaar. Al snel bleek echter dat het archeologisch materiaal niet overeenstemde met een 18de-eeuws wrak. Het betrof vondsten die meer dan honderd jaar ouder moesten zijn.

De site vertoonde geen duidelijke scheepsstructuur meer. In plaats daarvan lagen de stukken verspreid over een



uitgebreide zone waar ooit een schip en haar vracht hadden gelegen. De vondsten die de duikers bovenhaalden, waren voornamelijk metalen voorwerpen, zoals koperen kandelaars, tinnen borden, lepels, zoutvaten, vingerhoeden, muntgewichten, tapkranen, vijzels en tal van andere gebruiksvoorwerpen. Daarnaast troffen ze ook verschillende kanonnen aan en grote hoeveelheden kanonskogels, gemaakt van zowel metaal als steen. Vzw Maritieme Archeologie conserveerde de meerderheid van de vondsten en een aantal daarvan zijn vandaag te bewonderen in het Museum aan de Stroom (MAS) in Antwerpen. Andere vondsten verdwenen doorheen de jaren, omdat ze de tand des tijd niet overleefden of in privébezit terecht kwamen. Ook het opgravingsarchief raakte na de afloop van het project verspreid over verschillende personen. Mogelijk was deze versnippering van gegevens de oorzaak dat de site nooit de nodige aandacht kreeg en in de vergetelheid dreigde te geraken. Tot nu.

Gewapend handelsschip

De grote hoeveelheden van eenzelfde type van vondsten, in combinatie met het aanwezige geschut, tonen aan dat het scheepswrak ooit een gewapend handelsschip is geweest. Archeologen identificeerden het merkteken van een klaverblad op een reeks sluitgewichten als het meesterteken van de Neurenbergse gewichtenmaker Hans Gscheid.



Die kreeg in 1507 de titel van meester, wat betekent dat het schip niet voor deze datum gezonken kan zijn. De typologische kenmerken van andere voorwerpen ondersteunen een datering voor dit schip in de vroege 16de eeuw. De vracht bevatte niet alleen objecten uit Zuid-Duitsland, maar ook uit de Zuidelijke Nederlanden, Engeland en zelfs uit overzeese Portugese gebieden.

Historische bronnen tonen aan dat handelaars uit deze gebieden belangrijk waren voor de groei van de haven van Antwerpen in de 16de eeuw. Gezien de locatie van het wrak, nabij het Schelde-estuarium, lijkt het plausibel dat dit schip haar laatste reis ook aanvatte vanuit de Antwerpse haven. Verschillende objecten zijn bovendien rechtstreeks te linken aan deze stad, zoals muntgewichten en zoutvaatjes, gemerkt met een Antwerps handje. De bedoelde bestemming van het schip is moeilijk te bepalen. Op basis van de vracht en enkele archeologische parallellen lijkt het Iberisch schiereiland

een plausibele kandidaat, al zijn andere bestemmingen zeker ook mogelijk. Recent is immers een wrak ontdekt nabij de Dominicaanse Republiek. Dit schip, gedateerd rond het midden van de 16de eeuw, vervoerde een vracht waarvan de gelijkenissen opvallend zijn met het wrak van Zeebrugge. Is het mogelijk dat ook (een deel van) de vracht van dit schip uit Antwerpen in de Nieuwe Wereld terecht zou komen?

Het onderzoek naar het scheepswrak voor de kust van Zeebrugge toont het archeologisch potentieel van de Noordzee aan. Sinds 2014, amper een jaar na de ratificatie van de UNESCO-conventie voor de bescherming van het cultureel erfgoed onder water, beschermt België haar onderwatererfgoed bij wet. Ook de maritieme archeologie ontwikkelt zich gestaag verder. In het Belgische deel van de Noordzee ligt nog een schat aan ongekende, archeologische informatie klaar voor ontdekking.