

THE COG FINDS AT DOEL: STATE OF AFFAIRS OF ACCOMMODATION, DOCUMENTATION AND RESEARCH

Karel Vlierman

Rozemarijn 145

NL-8252 CT Dronten, the Netherlands

In the year 2000 a shipwreck was found in a silted medieval gully during excavation works for the Container Tidal Dock West (the so-called Deurganck dock) at Doel (municipality of Beveren, Province of East Flanders). Characteristic construction details of the oak hull, which was found upside down like a stranded whale, soon indicated that it concerned the wreck of a cog, the famous trading vessel from the Hanseatic era. In 2002 parts of a second cog were discovered some 50 m away from the place where the first cog had been found. The keel plank of the second cog also pointed upwards. Examination of the growth rings showed that both vessels were constructed in the period 1325-1335. The iron nails connecting the clinker planking and the specific iron nails (sintels) of the moss caulking, the standard caulking method for traditional Hanseatic ships, had almost completely disappeared as a result of the centuries-long exposure to salty (ground)water.

The wrecks were disassembled and salvaged in a very professional manner by collaborators of the Archaeological Service Waasland (ADW), who supervised the excavation operations archaeologically. A compliment is certainly well earned in view of the lack of any experience with ship finds, the high time pressure under which the entire project had to be carried out and the not always very favourable weather conditions. Most working days ended after sundown. The individual parts are packed on specially designed support pallets, which are in turn stored underwater in thirty steel containers. Out of sheer necessity the containers have been stored in the open.

Immediately after the find of the first ship and the ministerial decree stipulating that the most complete and eldest cog ever found in Europe had to be salvaged and conserved, appeals were made to construct as soon as possible a building where the containers can be stored and where stage 1 of the treatment (cleaning of the individual parts, documenting, examining and describing, the graphical reconstruction of the vessel and conservation research) can be carried out. For practical and financial reasons this building preferably also has to be the building in which the subsequent stages (impregnation/reconstruction and hull assembly and exhibition) can take place. The author of the present text was asked to draw up a master plan.

Due to some commotion and confusion regarding the site where the cog would eventually be conserved and the diverse responsibilities it took until spring 2005 before a decision could be taken with regard to the required financial resources for the realisation of stage 1 thanks to a rational approach by ministers Dirk Van Mechelen and Kris Peeters. ADW was given the responsibility for the implementation of the order and the use of the EUR 250 000 made available for this stage. The municipality of Beveren in turn reserved EUR 300 000 of its 2005 budget for the construction and design of a suitable building close to the Liefkenshoek historical fort at the River Scheldt that had been made available by the Maritime Access Division and is situated only a few kilometres from the place where the cogs were found. A design project was carried out and the budget was increased to EUR 500 000. Both the design of and budget for the building were approved. Construction was scheduled to start in spring 2006. The financial resources for the realisation of stage 1 are made available. However, the realisation of stage 1 can only start after construction of the building.

Inventory of the quality of the wood of the cog elements in February 2004 indicated that the wood still had not deteriorated noticeably in spite of the outdoor storage. Experiences in the Netherlands have shown that the wood can nevertheless be expected to deteriorate noticeably within a couple of years. Further postponement of the treatment may imply that it will be necessary to depart from the impregnation method currently considered to be the most appropriate. This means that the wood will have to be impregnated in warm baths still to be constructed, which will result in considerably higher conservation and impregnation costs.

References

Van Hove R. 2005. De Doelse kogge(n). Maritiem Erfgoed van Europees formaat. p.50-69. In: Monumenten, Landschappen en Archeologie 24/4, July-August 2005. Ministry of the Flemish Community. Brussel.

DE KOGGENVONDSTEN BIJ DOEL: STAND VAN ZAKEN HUISVESTING, DOCUMENTATIE EN ONDERZOEK

Karel Vlierman

Rozemarijn 145
NL-8252 CT Dronten, Nederland

Tijdens de graafwerkzaamheden voor het Containergetijdendok-West (het zogenaamde Deurganckdok) bij Doel (gemeente Beveren, Oost-Vlaanderen) kwam in een verzande middeleeuwse geul in 2000 een scheepswrak aan het licht. Kenmerkende constructiedetails van de eikenhouten scheepsrump, die als een gestrande walvis ondersteboven werd aangetroffen, maakten snel duidelijk dat het om het wrak van een kogge handelt, het fameuze handelsschip uit de Hanzetijd. In 2002 werd op ca. 50 m van de vindplaats de bodem van een tweede kogge ontdekt, eveneens met de kielplank naar boven. Jaarringonderzoek resulteerde in bouwdata van beide vaartuigen tussen 1325-1335. De ijzeren spijkers van de verbindingen tussen de overnaadse huidplanken onderling en de ijzeren sintels van het gesinteld mosbreeuwsel (de breeuwmethode die bij de scheepsbouwtraditie van de Hanzeschepen standaard is), waren volledig verdwenen als gevolg van een eeuwenlang verblijf in zout (grond)water.

De wrakken zijn door de medewerkers van de Archeologische Dienst Waasland (ADW), die de graafwerkzaamheden archeologisch begeleiden, op zeer professionele wijze gedemonteerd en geborgen. Een compliment hiervoor is zeker op zijn plaats, gezien het ontbreken van enige ervaring met scheepsvondsten, de hoge tijdsdruk waaronder het geheel moest worden uitgevoerd en de niet altijd goede weersomstandigheden. De meeste werkdagen werden 's avonds in het donker afgesloten. De onderdelen zijn verpakt op speciaal ontworpen ondersteuningspallets, die op hun beurt onder water zijn opgeslagen in ruim dertig stalen containers. De containers staan sindsdien noodgedwongen in de openlucht opgesteld.

Direct na de vondst van het eerste schip en het ministeriële besluit dat deze meest complete, oudste kogge ooit in Europa gevonden moest worden geborgen en bewaard, is aangedrongen op een zo snel mogelijke realisatie van een gebouw waarin de containers worden ondergebracht en fase 1 van de behandeling (het schoonmaken van de onderdelen, het documenteren, het bestuderen en beschrijven, de grafische reconstructie van het schip en het conserveringsonderzoek) kan worden uitgevoerd. Om praktische en financiële redenen moet dit bij voorkeur ook het gebouw zijn waarin de volgende fasen (de impregnatie/het reconstrueren en het opbouwen en het exposeren van de scheepsrump) kunnen plaatsvinden. Schrijver dezes werd gevraagd een masterplan te schrijven.

Enige commotie en verwarring met betrekking tot de locatietoewijzing van de kogge en de diverse verantwoordelijkheden waren er mede oorzaak van dat eerst in het voorjaar van 2005, dankzij een rationele benadering van de ministers Dirk Van Mechelen en Kris Peeters, zeer snel een beslissing genomen kon worden over de benodigde financiële middelen voor de uitvoering van fase 1. Hierbij is de ADW belast met de uitvoering van de opdracht en de besteding van de voor deze fase beschikbaar gestelde EUR 250 000. De gemeente Beveren heeft op haar begroting voor 2005 EUR 300 000 ingeschreven voor de bouw en inrichting van een loods op een door de Afdeling Maritieme Toegang beschikbaar gesteld terrein nabij het historische fort Liefkenshoek aan de Schelde (slechts enkele kilometers van de vindplaats van de kogge). Een ontwerpopdracht voor de loods is uitgevoerd, terwijl de daarop betrekking hebbende begroting is opgetrokken tot EUR 500 000. Het ontwerp en de begroting voor de loods zijn goedgekeurd.

De start van de bouw was voorzien voor het voorjaar van 2006. De financiële middelen voor de uitvoering van fase 1 zijn vrijgegeven. Met de uitvoering van fase 1 kan pas worden begonnen als de huisvesting is gerealiseerd.

Inventarisatie van de houtkwaliteit van de kogge in februari 2004 maakte duidelijk dat er ondanks de buitenopslag nog geen waarneembare achteruitgang van het hout was vast te stellen. Ervaringen in Nederland hebben aangetoond dat deze over enkele jaren zeker zijn te verwachten. Verder uitstel van de behandeling kan betekenen dat van de nu te verwachten meest geschikte impregnatiemethode moet worden afgeweken. De consequenties hiervan zullen zijn dat er in (te bouwen) verwarmde baden zal moeten worden geïmpregneerd. Dit zal beduidend hogere kosten voor zowel de conserveringsinstallatie als het impregneren met zich meebrengen.

Referenties

Van Hove R. 2005. De Doelse kogge(n). Maritiem erfgoed van Europees formaat.p.50-69. In: Monumenten, Landschappen en Archeologie 24/4, juli-augustus 2005. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Brussel.