

# De 'Boot van Oostende' 70 jaar later opnieuw onder de aandacht

28 / 03 / 2023



Detail van 'Haventaferrel met St. Pauls vertrek vanuit Casarea', Jan Brueghel de Oude, 1596 (Wikimedia Commons)

De krantenkoppen logen er niet om toen in 2022 bij bouwwerken in Oostende resten van een 'vergeten' scheepswrak opdoken. "Ligt er echt een Vikingschip uit de 4de eeuw onder bouwproject in Oostende?", titelde een krant. Een half jaar later is meer geweten over dit unieke stuk erfgoed, maar blijft er ook nog heel wat mysterie nu het wrak opnieuw – wie weet voor hoe lang – begraven ligt onder een nieuwbouwproject.

– ERWIN MAHIEU en MARNIX PIETERS

## 'Spaans schip' voor de eerste keer onder het beton

We schrijven 1952. Jules Defever heeft een vergunning op zak voor het bouwen van een gloednieuwe bandencentrale aan de Torhoutsesteenweg 133 in Oostende. Aannemer Georges Deman aanvaardt de bouwopdracht, architect is Maurice Dinnewet. Oostende is na WOII in westelijke en zuidwestelijke richting aan het uitbreiden en het is geweten dat de ondergrond daar vaak weinig draagkrachtig is door de aanwezigheid van silt- en turflagen. Zo ook het terrein waar de bandencentrale zal komen. Door de slechte ondergrond is men genooddacht om het gebouw op 25 putten te funderen. Concreet graaft men putten, met behulp van ringen (diameter 120 cm) die de wanden stutten. Die reiken tot op de draagkrachtige bodem en worden vervolgens met beton volgestort.

De werken starten op maandag 7 juli en al vlag botst men bij zeven putten op 8 meter diep op een merkwaardige laag hout en planken. Bij drie putten doorbort en verwijdert de aannemer het hout manueel. Omdat de draagkracht van de bodem onder deze houten 'vloer' voldoende blijkt, beslist men het hout bij de vier andere funderingsputten te laten zitten. Naast hout treffen de werklui ook beenderresten en vaatwerk (waar jammer genoeg verder niets over bekend is).

Aanvankelijk schenkt men weinig aandacht aan het gevonden hout. Maar mettertijd groeit het besef, door bijkomende vondsten, dat hier een oud schip bedolven ligt. Vanwege een vermoede link met het Beleg van Oostende schuift men als datum 1601-1604 naar voor, en gewaagt men van een 'Spaans schip'. Architect Dinnewet en aannemer Deman trekken in juli 1952 plichtsbewust met enkele stukken bovengedaald hout naar stadsingenieur Devos om hem op de hoogte te brengen van de ontdekking. Maar door de vakantieperiode en het betaald verlof blijft elke reactie uit. Dat belet de krant 'De Zeewacht' niet om op 14 augustus 1952 op zijn voorpagina te titelen 'Delvers stoten op schip van Spaanse afkomst uit 17de eeuw bij werken op wijk 't Kroonjef'. De reporter van dienst maakt een korte beschrijving van de gevonden stukken hout en ook hij dateert de scheepswrakresten in de 'Spaanse periode' van Oostende.

Dan volgt 'Het Nieuwsblad van de Kust' met een bijdrage gewijd aan de vondst. Op 22 augustus 1952 trekt John Hermans van leer in zijn artikel 'Onverantwoordte onverschilligheid - Oudheidkundig Spaans schip te Oostende werd bedolven - Merkwaardige Ontdekking'. De redactie moet toen al op de hoogte geweest zijn van de ongeïnteresseerde houding van de stad Oostende want Hermans schrijft: "...dat de hogere diensten – stadsdiensten en ander instellingen – de grootse onverschilligheid aan de dag gelegd hebben. Het betroof nu eenmaal geen manifestatie, waar stemmen konden geroesd worden of waarmee persoonlijke belangen gemoed waren". Een opinie die kon tellen! Tevens schetst redacteur Hermans het verloop van de ontdekking. Hij stipt aan dat Dinnewet en Deman bezorgd waren dat de vondst zou onderzocht worden, misschien wel overgegraven, en dat de bouwwerken een grote vertraging zouden oplopen. Maar tot hun grote verrassing vertoende noch de overheid, noch het Zeevaartmuseum aanvankelijk enige interesse... Gevolg: de werken op de bouwwerf gaan gewoon verder en de historische vondst verdwijnt onder een laag beton. John Hermans besluit zijn artikel met: 'De onverschilligheid, waarvan men in deze aangelegenheid blijkt gaf, vinden we werkelijk onverantwoord'.

## Toch niet Spaans?

Pas toen het beton gestort was, kwam er echt interesse. Een afgevaardigde van het Zeewezen bezocht de site en ook iemend van het Zeevaartmuseum kondigde zijn komst aan. Op 18 augustus, en dan nog via een persartikel, sijpelde de info over de boot door tot bij dhr. De Vos, directeur-generaal van de Marine. Hij verwittigde op zijn beurt dhr. De Bock, secretaris-generaal van de Vrienden van het Nationaal Zeevaartmuseum. Maar het 'kwaad' was toen al geschied. De vondst lag al onder een laag beton. Niet dhr. De Bock, maar diens afgevaardigde, Jules Van Beylen, kwam op 25 augustus naar Oostende en bekeek enkele onderdelen van het schip die in een stadsmagazijn lagen. De man betwiftelde of het niet een stuk van een verschaning (met uitkijpost) betrof en publiceerde die visie in het tijdschrift 'Wandelaer et Sur l'Eau'.

Voor een grondige studie van de vondst was het wachten op een zekere M. Nagelmackers. Hij publiceerde zijn bevindingen in 1953 in het twaalfde tijdschrift 'Koninklijke Belgische Marine Academie – Académie Royale de Marine de Belgique', inclusief de exacte ligging en diepte van de vondst en de kenmerken van het gevonden object. In zijn artikel argumenteert Nagelmackers dat het hier wel degelijk om resten van een schip gaat. Hij merkt op dat de balken met houten pennen en spieën zijn gemonteerd, dat de planken elkaar overlappen en dat er geen enkele spijker of ijzeren voorwerp is gevonden. Een heikel punt is de ouderdom van de vondst. Het schip ligt op een diepte van 8 meter onder een 4 meter dikke kleilaag. Op de plaats van de boot is er geen spoor van turf. De turf laag ligt wat verder naar het westen in lagen van wisselende dikte. Nagelmackers beschrijft een visie van de vorming van onze kust die voor de jaren '50 van vorige eeuw gangbaar was. Hij meent dat het schip gezonken is in een oude zijarm van de IJzer die het kustelland Ter Streep scheidde van het vasteland. De opvulling van die zogenaamde IJzer-arm was een millennium ouder dan de 'verlanding' van het krekegebied na het Beleg van Oostende. Het schip moest dus veel ouder zijn dan wat er eerst werd vooropgesteld en kon dus, volgens Nagelmackers, niet dateren uit de periode van de Spaanse bezetting.

Nagelmackers roept ook de hulp in van professor René Tavernier van de universiteit van Gent. Die is al sinds 1946 bezig met het opnemen van een bodemkaart en Nagelmackers wil zijn eigen bevindingen over de ouderdom van de boot toetsen aan de nieuwste inzichten. Het is hoofdcartograaf Jean-Baptiste Ameryckx die zijn vraag beantwoordt: 'Ik heb de indruk dat de boot in kwestie in mariene sedimenten van de 2de mariene transgressie ligt. Om absoluut zeker te zijn, zou ik de sedimenten ter plaats moeten onderzoeken, vooral de opeenvolging van de verschillende lagen die tijdens de verschillende transgressies zijn afgezet. Als de boot echter begraven ligt onder een kleilaag die mogelijk op kleilig zand rust en vrij veel schelpen van het cardiumtype (nvd: Cardium = kokkels) bevat, is er bijna geen twiifel mogelijk dat mijn veronderstelling juist is. Er is echter ook een kans dat de boot dateert uit de 2de eeuw voor Christus of op zijn laatst uit de 10de eeuw. In ieder geval denk ik niet dat het uit de 17de eeuw kan dateren, gezien de grote diepte waarop het gevonden is.'

Tot tweemaal toe drukt Nagelmackers in zijn artikel zijn spijt uit dat de vondst onder een betonnen laag is verdwenen. Op pag. 219 schrijft hij: 'Hoewel deze boot voor onze generatie verloren is gegaan, mogen we hopen dat anderen het werk weer zullen oppakken'. Hoewel de boot slechts heel beperkt kon worden 'bestudeerd' en dus voor mysterie zorgt, hoopt Nagelmackers op pag. 226: 'Wij zullen dit mysterie overlaten aan hen die later de boot zullen vinden of de halve plank hout die deze zomer uit de klei werd doorgekrompen'. Bij het artikel van Nagelmackers hoort ook een plan (zie afbeelding) van het bouwperceel, getekend door architect Dinnewet. Het plan toont de exacte plaats van de 25 puttfunderingen, waarvan er 7 op een houten 'vloer' botsten. Door de gevonden stukken hout te bestuderen op o.a. de kromming kan hij (in stippellijn) ook de veronderstelde ligging van de boot aanduiden.



M. Nagelmackers - Koninklijke Belgische Marine Academie

Plan van het perceel gelegen aan de Torhoutsesteenweg 133 (onderaan) met aanduiding van de 25 puttfunderingen van elk 1,2 m diameter. Bij 7 putten botste men op een 'houten vloer'. Door de vorm en de buiging van de planken te interpreteren kwam men tot de geschatte ligging van het wrak (zie: ovaalvormige streepjes-lijn). De X, in het midden van de ovaal, toont de plaats waar een soort draaitrap werd gevonden. De westkant van het perceel vertoont min of meer dikke pakketten turf.

Ook Jean-Baptiste Ameryckx bestudeert op zijn beurt de vondst van de boot en publiceert in 1956, samen met Nagelmackers, zijn bevindingen in het tijdschrift 'Beikorf'. Daarin beschrijft hij de vondst en gaat dieper in op de kenmerken van de aardlagen.

Daarna wordt het stil rond de 'boot van Oostende'. Dat betekent echter niet dat de vondst volledig vergeten is. Zo vertelde Erna Deman, dochter van aannemer Georges Deman, recent nog dat de boot heel wat beroering bij stad Oostende teweegbracht. En halfweg de jaren 1970 vertelde Gustaaf Rosseel – van de meubelzaak 'Rosseel' op de Opex – dat men in Oostende ooit een oud schip had gevonden maar dat het uiteindelijk werd overgoten met beton. Dat verhaal maakte toen veel indruk en is altijd blijven leven in Oostende. Het was ook de eerste keer dat de eerste auteur over de 'boot' hoorde spreken.

## Herontdekt in 2022

Op 14 januari 2022 – zeventig jaar na de eerste vaststellingen – publiceerde De Zeewacht een artikel waar je niet naast kon kijken: 'Ligt er een Vikingschip onder werf in Torhoutsesteenweg?'. Maar niet alleen de krant, ook Radio 2 en Focus-televisie hadden aandacht voor deze archeologische 'herontdekking'. De sloop van het gebouw van 'Bandencentrale Defever' aan de Torhoutsesteenweg 133 had dus bij oudere bewoners een bellende doen rinkelen. Toch bleek volgens de huidige wetgeving ook 25 geen archeologisch traject nodig bij het bekomen van de bouwvergunning (omgevingsvergunning). Dit vanwege de eerder beperkte oppervlakte van het bouwterrein (nog geen 1400 m² en dus kleiner dan 3000 m²) en omwille van de ligging buiten een beschermde archeologische site of buiten een vastgestelde archeologische zone.

Dat belet niet dat het terrein Torhoutsesteenweg 133 vermeld staat in de Centrale Archeologische Inventaris: Nieuwste locatie van een toevolsvondst. Onder het nummer CAI 70742 lezen we: "Toevolsvondst (1952); Nkr. 250 m. vroege middeleeuwen: houten boot (15m op 8m). In het midden van de boot is een octagonale toren voorzien van een wenteltrap. De boot zou dateren uit de 4de eeuw of vroeger (tussen de 2de eeuw v. Chr. en de 4de eeuw n. Chr.). Deze datering is gebaseerd op geologische gegevens (volksverhuizingstijd). Bron: Ameryckx J., Nagelmackers A., 1956. De boot van Oostende, Beikorf 57: 135-138."

Kort na de publicatie van het artikel in De Zeewacht in januari 2022 had de eerste auteur alle informatie opgezocht met o.a. de gegevens uit '52 en '53 over de mysterieuze 'boot'. Daarmee kwam een artikel tot stand dat in maart verscheen in de 'De Plate', het maandblad van de Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring. Een kopie van het artikel werd overgemaakt aan de burgemeester en de schepenen van de stad Oostende. Ook het 'Team Onderzoek Archeologie – afdeling Onderzoek en Bescherming' van het Agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse overheid kreeg een kopie. Het agentschap reageerde onmiddellijk en was vooral geïnteresseerd in de publicatie van Nagelmackers uit 1953.

In februari 2022 waren noch de Vastgoedgroep Degroote, noch het Agentschap Onroerend Erfgoed stil blijven zitten. Op 7 februari 2022 kwam er bij de afbraakwerken aan de westkant van het perceel, een reeks beperkte houten structuren vrij. Wat volgde was de melding van een toevolsvondst, de eerste waarnemingen op het perceel en een regelmatige archeologische opvolging van de graaf- en uitbraakwerken. Bij deze werkzaamheden stelde men ook sporen van vermoedelijk pre-middeleeuwse veenwinning vast. De situatie op het terrein bleef moeilijk te rijmen met de jaren '50. Om meer inzicht te krijgen in de opbouw van het terrein besliste men om op 10 februari 2022 handmatig vijf landschappelijke boringen (zie afbeelding) uit te voeren tot 4-5 meter diepte. En wat bleek? Deze boringen toonden aan dat de grondlaag waarin de boot zich zou moeten bevinden, slechts uit de 18de eeuw dateerde. Op basis hiervan leek het dat de 'boot', in de jaren '50 ook slechts fragmentarisch beschreven en gebaseerd op ooggetuigenissen, wellicht een mythe of een verkeerde interpretatie was.

Met de sprekende gegevens uit het artikel van Nagelmackers (1953) in de hand, besliste het Agentschap Onroerend Erfgoed om een bijkomend terreinonderzoek uit te voeren op de aangeduide diepte en plaats (de zuidelijke kant van bouwterrein). Het nieuwe bodemonderzoek met staalname ging door op 8 april 2022 onder leiding van Marnix Pieters. Focus ligt hierbij op de zeven plaatsen die Nagelmackers aanduidde als zone waar 'de boot' zich zou moeten bevinden. Al heel snel kwamen er een diepte van 7-9 meter harde 'pakketten' in de boorkernen tevoorschijn die op hout leken.



Plan van kadastrale perceelnummers, perceelgrenzen, afbakening van het onderzochte gebied (ingekleurd), de locatie van de houten structuren achteraan op het perceel en de locatie van de boorpunten van de mechanische en handmatige boorcampagnes.

## Conclusie: Bourgondisch schip gestrand in Nieuwe Oostendse Watergang

De bodemstalen verkasten naar het koeldepot van het VLIZ om er op 4 mei 2022 een minutieus onderzoek te ondergaan. Uit deze eerste detailspectie blijkt dat in een aantal boorstalen wel degelijk houtresten aanwezig zijn, en dit op de diepte door Nagelmackers aangegeven. In samenhang met de waarnemingen van Nagelmackers leidt dit tot de conclusie dat het naar alle waarschijnlijkheid scheepshout betreft. Drie fragmenten ondergaan een spoed C-14 datering, die een datering oplevert in de late 15de eeuw/vroege 16de eeuw. Deze vaststellingen laten toe te veronderstellen dat op de door Nagelmackers vermelde diepte wel degelijk scheepshout aanwezig is, niet uit de Romeinse periode of vroeger maar uit de 15de eeuw/vroege 16de eeuw. Dit maakt het dossier niet minder interessant, integendeel. De 'Bourgondische' scheepsbouwtaditie is in tegenstelling tot deze van de middeleeuwse Hanze niet of omzeggens niet gekend.

Dat plaatst de vondst in een volledig andere context. Vóór de 15de eeuw beperkte de haven van Oostende zich tot een kleine geul ten westen van de stad waar slechts vissersschuiten konden binnenvaren. Aan het begin van de 15de eeuw was er een grotere geul ontstaan, die in 1445 met toelating van Filips de Goede tot een nieuwe haven werd uitgebouwd. Enkele jaren voordien (1443) had men ter vervanging van een oud kanaal een nieuwe waterweg gegraven, de Nieuwe Oostendse Watergang. Die bracht een verbinding tot stand tussen de haven en de Ieperleed. De Ieperleed vormde een zeer belangrijke verbinding tussen de grote twee Westvlaamse handelscentra uit de Middeleeuwen, Brugge en Ieper. Via de Nieuwe Oostendse Watergang konden handelschepen vanuit Oostende het hinterland bereiken.

De ouderdom, de ligging en de diepte van de houtresten wijzen erop dat het vermoedelijke scheepswrak (hoogstwaarschijnlijk) in de bedding ligt van de Nieuwe Oostendse Watergang. Het is hier dat zich later, na het Beleg van Oostende, de Sint-Catherinakreek ontwikkelde. Daarom werden op 20 juni II, op de site nog vrij bijkomende bodemstalen (zie afbeelding) genomen om een beter inzicht te hebben op de stratigrafische opbouw van het terrein.



Houtresten, waaronder een tap, dat getroffen in het ongestoorde bodemstaal van boring 2.

## Opnieuw begraven... en wat nu?

Met deze informatie in de hand poogde het Agentschap Onroerend Erfgoed om alsnog, te elfder ure, een opgraving te organiseren. Die moest toelaten meer info te vergaren en het raadsel volledig te onttrafelen. Experten onderzochten de technische haalbaarheid van een dergelijk uitdagingend project (opgraven op 7 m diepte naast een bestaand gebouw) maar gaven een negatief advies. De grote kost (enkele honderdduizenden euro's) en de eventuele vertraging die de bouw ten gevolge van een opgraving zou opleveren zette de overheid ertoe aan om te opteren voor behoud in situ. Wel onderhandelde het agentschap met de bouwheer om het funderingsplan van de betonnen palen aan te passen. Doel was om de zone met scheepswrak, zoals aangegeven door de boringen, maximaal te ontzien. Dit lukte maar gedeeltelijk, zoals te merken aan de houtresten vastgesteld aan het boorgat bij verschillende geboorde palen. Oorzaak is wellicht dat de zone met houtresten in de ondergrond groter is dan deze die via de boringen zwart op wit kon aangetoond worden.

Verder werd beslist om voluit te kiezen voor behoud in situ en geen bijkomende puttfunderingen te doen. Dat had een optie kunnen zijn om de houtresten op beperkte schaal archeologisch te onderzoeken. Immers, via de techniek van 'puttfunderingen' – in 1952 toegepast bij het funderen van het thans gesloopte gebouw van vandenbandenhandelaar Defever én hoe het wrak destijds ontdekt werd – kan men snel en prijsgunstig tot op de gewenste diepte uitgraven. Belangrijkste nadeel is echter dat slechts geringe oppervlaktes (mets een diameter van hooguit 1,60m) kunnen onderzocht worden.

En hoe moet het nu verder? Het agentschap gaat aan slag met alle bij dit onderzoek bekomen informatie in functie van de archeologische eindrapportage. Het mysterie van de 'boot van Oostende' is hiermee een stuk verder onttrafeld. Het jammere is dat de resten weer voor vele decennia ontoegankelijk zijn en er op deze manier voor lange tijd een reeks vragen onbeantwoord blijven. Het is anderzins een troost dat de toekomende generaties archeologen ongetwijfeld meer en betere onderzoekstechnieken zullen hebben en deze publicatie en volgende als basis kunnen gebruiken voor verder onderzoek op deze archeologische site. Derde keer hopelijk goede keer.



Na het bouwverlof van 2022 kwam op het bouwterrein een gewapende vloerplaat (8 september 2022). De zone waar de 'boot van Oostende' zich bevindt is opnieuw gebetonneerd.

## Wie kan helpen?

Bij het onderzoek naar de 'boot' van Oostende stellen we vast dat de vondst destijds heel wat aandacht kreeg. Het verhaal doet de ronde dat er fotomateriaal zou bestaan van de houten resten die in 1952 gevonden werden. Lezers die ons op weg helpen om deze foto's te traceren kunnen mailen naar [erwin.mahieu@skynet.be](mailto:erwin.mahieu@skynet.be).

Een andere waardevolle bron is het archief van architect Maurice Dinnewet. We zouden dankbaar zijn dit archief te kunnen raadplegen. Wie kan hierbij helpen?

## Lees meer

- De boot van Oostende. Ameryckx (1956) | [VLIZ-bib](#)
- Le bateau d'Ostende. Nagelmackers (1953) | [VLIZ-bib](#)
- Tavernier, René (1914-1992). Van Ranst (2016) | [UgentMemoire](#)

## Meer lezen over :

- DE ZEE VOEGT
- MARITIME ERFGOED
- MARITIME GESCHIEDENIS
- PALaeNTOLOGIE & ARCHEOLOGIE
- VLAAMSE KUST

## Suggesties

Heb je zelf ideeën, interessante weetjes ...

[Stuur ons je suggestie](#)

## Artikelen

Lijkt dit artikel iets voor uw vrienden of collega's? Deel het met hen!

