

■ JEROEN VERMEERSH

Schepen vergaan tweemaal

Keith Muckelroy, één van de grondleggers van de maritieme archeologie, meldde in zijn werk *Maritime Archaeology* in 1978: "In any pre-industrial society, ..., a boat or (later) a ship was the largest and most complex machine produced". Scheepsarcheologisch onderzoek biedt dan ook een inkijk in dit technische kunnen. Het geeft niet alleen inzicht in wat de mens in het verleden technisch kon bereiken, maar de scheepsresten zijn, dankzij hun vaak uiterst goede bewaring, ook een geschenk voor archeologen. Dergelijke sites worden in de literatuur vaak omschreven als tijdschapsules, omwille van hun uitstekende bewaring in natte, zuurstofarme contexten. Organisch materiaal kan daarin nagenoeg perfect bewaard blijven en onderwaterarcheologen vinden er daarenboven zowaar volledige potten!

Vaak lijkt er een erg romantisch beeld te bestaan over maritieme archeologie en het onderzoek op scheepswrakken. Het beeld dat Kuifje in het album 'De Schat van het Scharlaken Rackham' het wrak de Eenhoorn gaat beduiken is bij velen goed gekend. Een bijna volledig bewaard schip dat nog rechtop in helder blauw water staat en bezoek krijgt van exotische vissen. Dat is vaak het beeld dat de romantics dan voor ogen heeft. In onze wateren zijn houten wrakken in goede staat helaas niet aanwezig. Ook van metalen wrakken blijft meestal enkel het casco over. Sterke stroming, micro- en macro-organismen of menselijke activiteit dragen bij tot dit verval. En toch bestaan dergelijke voorbeelden.

In het meest bezochte museum van Scandinavië staat de Vasa. Dit schip ging te water in 1628 in de haven van Stockholm, maar verging niet veel later. Het brakke, Baltische water zorgde er voor een prima bewaring. Dit prachtschip vormt in elk geval geen uitzondering. In de jongste jaren werden schepen van vergelijkbare kwaliteit in de Baltische zee aangetroffen. Denk maar aan de 17de-eeuwse 'Ghostship', de 18de-eeuwse Vrouw Maria of de 16de-eeuwse Mars. Schepen die nog met hun volledige lading na bijna vierhonderd jaar op hun kiel op de bodem rusten en met de masten nog steeds rechtop staan!

De voorbije twee zomers werd op de bodem van de Zwarte Zee paleolandschapelijk onderzoek verricht, waarbij ongezien goed bewaarde wrakken werden aangetroffen. Deze dateren uit de Oudheid tot Ottomaanse periode. Delen van het bovendeck, masten en zelfs touwen zijn nog bewaard. Deze regio's bieden ongekend potentieel voor verder onderzoek op scheepstypes en hun context die voordien enkel fragmentair gekend waren.

Hoewel wij vaak die neiging hebben, hoeft er voor interessante scheepsvondsten niet altijd over de grenzen heen worden gekeken. Dat bewijzen de



Jeroen Vermeersch (~1981) studeerde archeologie in Leuven en Keulen en specialiseerde zich verder in de maritieme archeologie in Southampton. Hij werkte op projecten op land als onderwater in Vlaanderen, Ierland, Nederland, VK en Turkije. Hij was als onderwaterarcheoloog onder andere betrokken bij de opgraving van het hellenistisch wrak van Kizilburun (Turkije) en de IJsselkogge (Nederland) en bij het scheepsarcheologisch onderzoek van de Newport Ship (Wales) en de Doelse koggen. Vandaag werkt hij als freelance maritiem archeoloog en woont in Istanbul.

scheepsvondsten die in de laatste honderd jaar in Vlaanderen gevonden zijn. Ze geven een beeld van hoe onze voorouders van in de prehistorie tot in recente tijden gebruik maakten van de zeeën en rivieren in en om Vlaanderen en hoe onze regio zich door middel van het maritieme netwerk in de geschiedenis nestelde. Helaas zijn vele van deze vondsten beperkt onderzocht, fragmentair bewaard of resten ons enkel nog aantekeningen en schetsen. Toch is er de laatste jaren enorm veel veranderd rond de aandacht voor het maritiem erfgoed.

Met de vondst van de Doelse koggen in 2000 en 2002 kwam de aandacht voor scheepswrakken in een stroomversnelling. Gelukkig maar, want Vlaanderen liep erg achter ten aanzien van onze buurlanden en zelfs Wallonië stond met hun onderzoek in de fluviatiele archeologie al een heel eind verder. Het VIOE/agent-

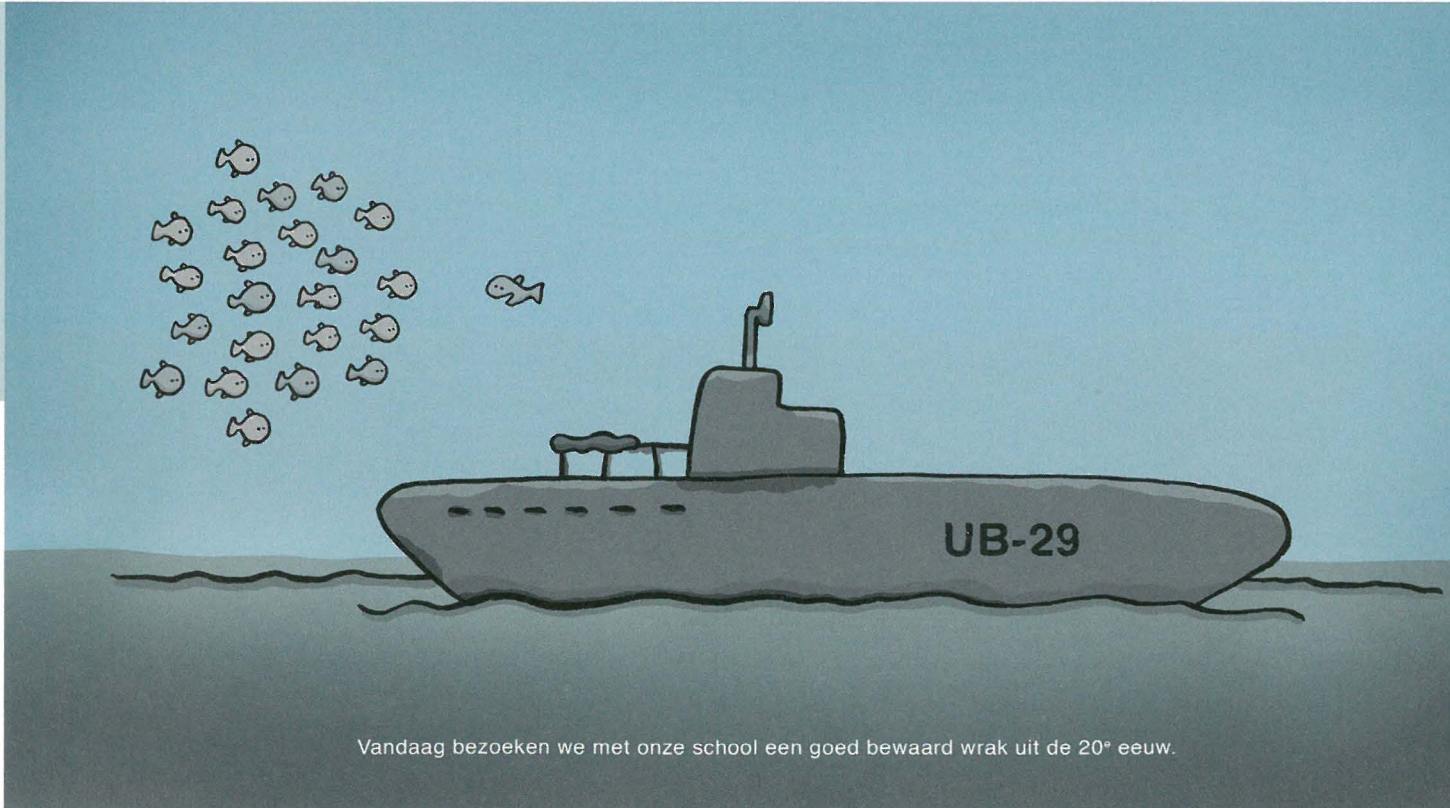
schap Onroerend Erfgoed onderzocht de koggen tussen 2010 en 2014. Meteen in 2003 was door de toenmalige IAP een cel 'maritieme en fluviaatle archeologie' opgericht. Die nam een aanvang met het inventariseren van dit erfgoed, zowel aan land als onder water. Met het onderzoek van Walraversijde was al heel wat maritiem gerelateerd onderzoek gedaan en later kreeg dat nog uitbreiding met internationale partners op de Noordzee. Vandaag organiseren verschillende Vlaamse universiteiten colleges en gastcolleges over maritiem archeologisch erfgoed. Een belangrijk wapenfeit is de creatie van wetgeving waarbij wrakken in de Belgische Noordzee nu beschermd kunnen worden.

Momenteel zijn er onder die wet al acht erkende scheepswrakken beschermd die dateren uit de periode van de 18de tot en met de 20ste eeuw. Ze gelden als voorbeeld voor de verschillende historische perioden en scheepstypes die in het verleden in onze wateren voeren.

Met de ontdekking deze zomer van de duikboot uit WO1 kan er een scheepswrak van formaat aan de lijst van meer dan driehonderd bekende wrakken in de Noordzee worden toegevoegd. Het gaat om de Duitse U-boot UB-29 van de Flandern Flotille, waarmee 22 opvarenden ten onder zijn gegaan. De bewaringstoestand van het wrak is uitzonderlijk goed te noemen. Dat heeft te maken met de lange afdekking door het sediment, wat chemische en biologische aantasting minimaliseert. Door het (tijdelijk) vrijspoelen van het wrak dreigt de zee echter een negatief effect te hebben op de bewaringstoestand. De meeste wrakken in de Noordzee bestaan dan ook uit een leeg karkas, mede een gevolg

van souvenirjagers en de effecten van het zoute water op metalen. Een totaal andere situatie dan wat we kennen uit de Baltische en Zwarte Zee. Hoe het de maritieme archeologie in Vlaanderen in de toekomst zal verlopen, is niet geheel duidelijk. Vlaanderen en België hebben nu een wettelijke basis waarmee ze kunnen werken. Het onderzoeksveld heeft ondertussen een voldoende ontwikkeld theoretisch kader en in de laatste jaren zijn verschillende mensen zowel vanuit de theorie als de praktijk opgeleid tot archeologisch duiker, scheepsarcheoloog of conservator voor maritieme materialen, waarbij in al deze deelgebieden de 3D-technieken ook al hun plaats hebben gevonden. De plannen voor een maritiem museum in Antwerpen worden ondertussen uitgetekend en de kogge van Doel, die het centrale object van het museum zal worden, wordt thans geconserveerd.

Toch dient men steeds opnieuw de aandacht op dit erfgoed te vestigen. Door de ligging onder water verdwijnt de aandacht namelijk erg snel, waardoor deze tijdschapsules gemakkelijk in de vergetelheid kunnen geraken. Inventarisatie, onderzoek, beheer en publiekswerking zijn dan ook een doorlopend aandachtspunt, gezien opgraving en conservatie een erg dure zaak is. Ook op fysiek vlak gaan wrakken snel achteruit. Zonder constante aandacht voor het behoud en fysieke bescherming van deze sites dreigen deze getuigen uit ons rijke maritieme verleden snel te verdwijnen. Een wrak kan namelijk tweemaal vergaan. Het is voor alle betrokkenen een uitdaging om dit rijke erfgoed van onze regio bekend te maken, bekend te houden en op verschillende manieren geliefd te houden voor nu en later.



Vandaag bezoeken we met onze school een goed bewaard wrak uit de 20° eeuw.