

Honderden scheepswrakken in Nederlandse wateren zijn onderdeel van ons cultureel erfgoed, beseft Nederland steeds meer. Maar commerciële schatzoekers liggen als kapers op de kust om waardevolle lading op te duiken.

Schatten



door **Dewi Gigengack**
infographic **Mark Reijntjens**

Het is een apart idee. Wie vanuit het Texelse dorp Oudeschild de Waddenzee over kijkt, ziet in eerste instantie alleen maar water. Maar in dat water bevinden zich tientallen scheepswrakken die roerloos op de zeebodem liggen, als stille getuigen van een ver verleden. Zeventiende-eeuwse koopvaarders die met hun handel op weg waren naar de Oost. Oorlogsschepen uit Duitsland, Frankrijk en Zweden. Wrakken met daarin wijnflessen, koffiebonen of graan. Wie dat beseft, krijgt direct een ander gevoel bij die plek.

In de Waddenzee en de Noordzee liggen duizenden scheepswrakken. Wereldwijd liggen er zelfs drie miljoen scheepswrakken op de zeebodems, schat VN-cultuurorganisatie Unesco. En er worden nog steeds nieuwe wrakken ontdekt. Gezonken schepen zijn potentiële schatkamers, voor kennis én in materiële opzicht. Eerder deze maand meldde een Amerikaans bedrijf van schatzoekers een Brits schip te hebben gevonden voor de kust van de Amerikaanse staat Massachusetts. Het zou gaan om de in de Tweede Wereldoor-

log gezonken SS Port Nicholson, die een voorraad platina ter waarde van 2,3 miljard euro vervoerde. Oorlogsschepen zijn eigendom van een staat en de buit kan nog worden opgeëist.

De Nederlandse overheid heeft eeuwenlang niet omgekeken naar Nederlandse scheepswrakken. In de jaren tachtig werd onderwaterarcheologie belangrijker. Maar zelfs sindsdien konden commerciële bergers meer dan eens schatten uit Nederlandse schepen opduiken, waarbij ze zelf het grootste deel van de opbrengst hielden. Een aantal van die vondsten staat tentoongesteld in Nederlandse musea. Het historisch belang van die wrakken is pas de laatste jaren meer onder de aandacht gekomen.

Nu staat de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) een grote klus te wachten. De mariem archeologen van de dienst gaan alle scheepswrakken in Nederlandse wateren in kaart brengen. „Er is al wel wat over bekend, zoals in oude VOC-archieven, buitenlandse databases en oude zeekaarten”, zegt mariem archeoloog van de RCE Martijn Manders, „maar dat moet allemaal worden gecombineerd en gedigitaliseerd. En het belangrijkste: wat is de archeologische waarde van die wrakken? Welke wrakken kunnen prangende vragen be-

antwoorden over onze maritieme geschiedenis?”

Schepen zijn cruciaal geweest voor de Nederlandse geschiedenis, benadrukt Manders. „Het waren technologische hoogstandjes. Zonder schepen geen handel, geen oorlog. Het was lange tijd de enige manier om verre afstanden te overbruggen. Scheepswrakken zeggen veel over hoe we dachten en handelden. Maar we weten eigenlijk heel weinig van de verhalen erachter.”

Manders vindt het jammer dat er commerciële ‘kapers op de kust’ zijn die uit zijn op financieel gewin. „Schatzoekers zien scheepswrakken als economische bron. Wie het eerst de spullen kan opduiken, heeft in hun ogen recht op de opbrengst. Omdat hun drijfveer het geld is, moeten ze alles zo snel mogelijk bergen, want hoe langer het duurt hoe duurder.”

Een ‘truc’ is om de opbrengst van de opgedoken potten, borden of munten te verhogen door er een historisch kader bij te schetsen. „Dan is het niet zomaar een potje, maar een potje met een verhaal. Vaak is dat verhaal al bekend uit historische bronnen en wordt er minimaal archeologisch onderzoek gedaan. Wetenschappers zoals wij werken juist andersom: die bestuderen objecten om nieuwe inzichten en verhalen te krijgen.”

Historische bronnen zoals geschreven

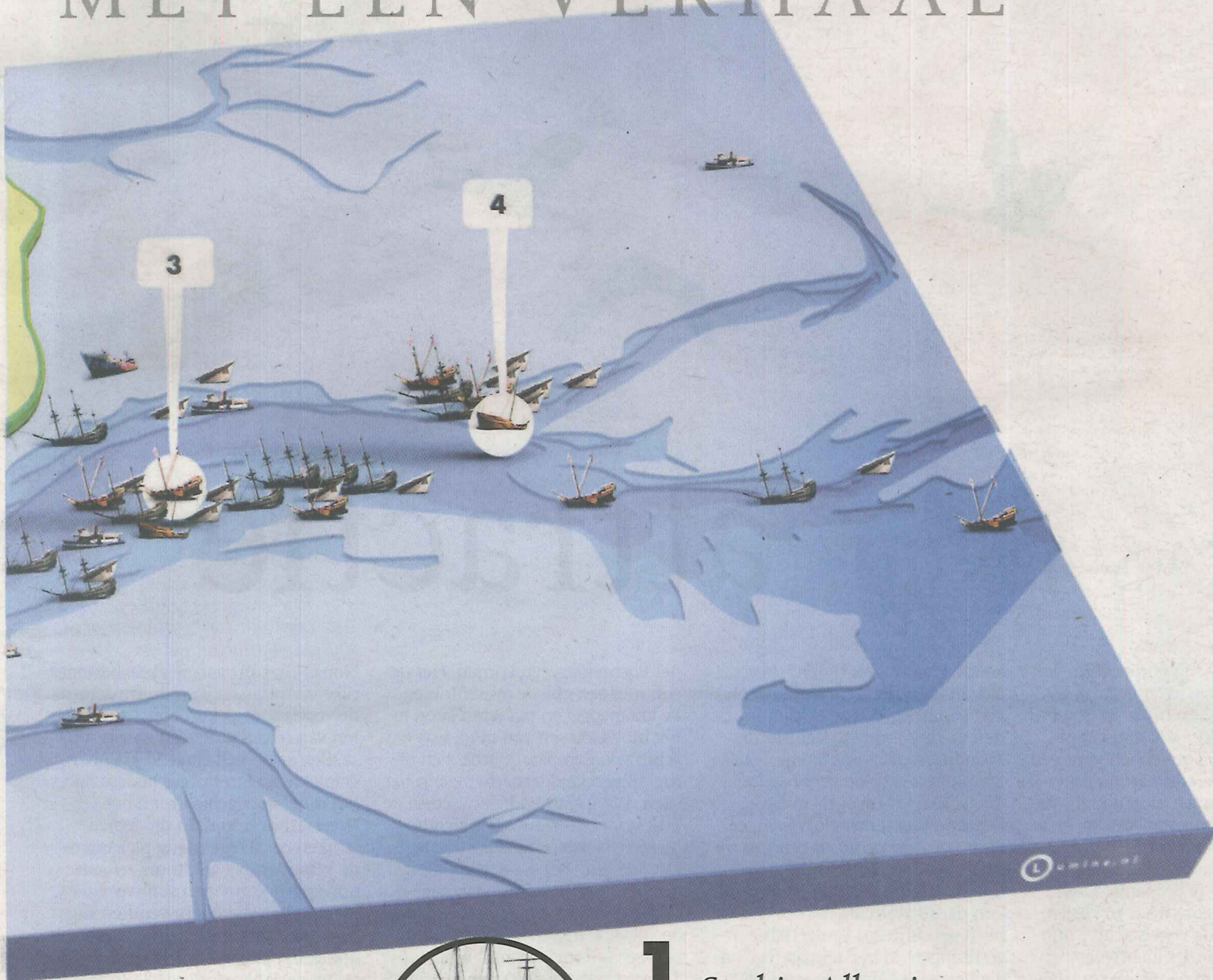
verslagen en prenten kunnen daarbij helpen, maar die zijn wel subjectief.

„Zo had je vader en zoon Van de Velde die in de zeventiende eeuw schilderijen maakten van zeeslagen”, vertelt Manders. „Bij oorlog tussen de Engelsen en de Nederlanders voeren ze uit in hun boot en maakten ze vanaf het water de mooiste, meest gedetailleerde schetsen. Daar kon je veel informatie uit halen. Maar altijd waren het de Nederlandse schepen die de Engelse aan flarden schoten. Totdat de Engelse koning hun schilderkunsten begon te waarderen en de Van de Veldes vroeg voor hem te komen werken. Sindsdien wonnen op het doek de Engelsen altijd.”

Mariem archeologen van de RCE zien scheepswrakken als cultureel erfgoed, niet als economische bron. „Cultureel erfgoed is heel waardevol. Het zegt iets over onze identiteit. Door objecten uit het verleden kun je zaken in perspectief zien en krijg je een bredere kijk op dingen.”

Archeologen als Manders zouden het liefst willen dat scheepswrakken op de zeebodems blijven liggen. Commerciële bergers, schatzoekers dus, willen de ‘buit’ juist naar boven halen. Manders: „Opgraven doen we alleen als het echt niet anders kan. Bijvoor-

MET EEN VERHAAL



Schatzoekers combineren onderzoek en zaken

Ze gaan voor het avontuur, de kick maar vooral voor het geld. Commerciële bergers halen munten, flessen en andere schatten uit scheepswrakken en verkopen die. Een klein deel wordt geëxposeerd.

Het is een dure bezigheid die nogal wat financiële risico's met zich meebrengt. Eerder deze maand besliste het Amerikaanse hoogrechtshof dat het Amerikaanse bedrijf Odyssey Marine Exploration een goud- en zilver-schat ter waarde van 350 miljoen euro moet teruggeven aan Spanje. Het bedrijf, bekend van de serie *Treasure Quest* van Discovery Channel, had de munten in 2007 uit het Spaanse galjoen *Nuestra Señora de las Mercedes* (Onze Lieve Vrouwe van de Genade) opgedoken.

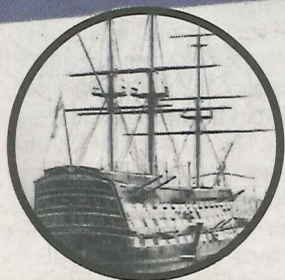
Archeologen hebben altijd kritiek gehad op de werkwijze van commerciële schatzoekers. Dege-lijk archeologisch onderzoek zou achterwege blijven en de vindplaatsen zouden mogelijk beschadigd kunnen worden door de manier van bergen. Maar Odyssey, dat sinds 1994 naar scheepswrakken duikt, vindt dat gedegen archeologie en 'good business' prima te combineren zijn, zegt Odyssey-topman Mark Gordon. Het bedrijf is zelfs beursgenoteerd. „Inmiddels heeft Odyssey honderden scheepswrakken ontdekt. En er ligt nog voor miljarden dollars aan schatten op de zeebodems.” Iedereen kan zo'n voorwerp uit een wrak kopen in de webshop van Odyssey. Zo heb je voor 895 dollar een origineel inktpotje uit het wrak van de *SS Republic*, een stoomschip dat in 1865 is gezonken voor de kust van de Amerikaanse staat Georgia. Van glas uit hetzelfde wrak zijn sieraden gemaakt. Een leren ketting met daaraan een stukje 'scheepswrak-glas' kost 100 dollar. Controversieel of niet, het bedrijf zegt al bijna driehonderd wrakken te hebben ontdekt, 'meer dan welk instituut of welke universiteit dan ook ter wereld'. Gordon: „Juist vanwege onze investeerders hebben we het geld om grondig archeologisch onderzoek te laten doen door de beste maritiem archeologen ter wereld.”

Volgens Odyssey is de missie om zo veel mogelijk kennis uit scheepswrakken te halen, een race tegen de klok. „Veel vindplaatsen zijn al geheel of deels vergaan. Commerciële maritieme archeologie is momenteel de enige manier om het dure onder-wateronderzoek structureel te bekostigen.”

beeld als het wrak in de weg ligt bij infrastructureel werk of als het dringende vragen beantwoordt.”

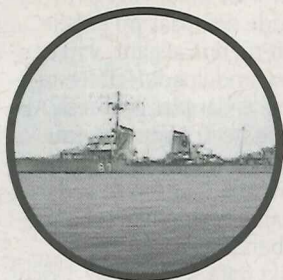
Ook brengt het lichten van een schip veel kosten met zich mee. „Wanneer we opgraven, moeten we ook conserveren, onderzoeken en rapporteren. Dat kost tijd en gemeenschapsgeld. Alleen al een onderzoek om te bepalen welke archeologische waarde een wrak heeft, dus zonder opgraving, kost al enkele tienduizenden euro's.”

Maar onder water gaat het wrak toch verloren aan erosie? „De plek onder water is vaak juist gunstig voor het langdurig behoud van de vindplaats”, zegt Manders. „Bovendien bouwen we zo een soort archief op waaruit wij en toekomstige generaties kunnen putten wanneer we weer nieuwe vragen hebben, of nieuwe technieken om wrakken mee te onderzoeken. En mensen kunnen ervan genieten: door het gevoel van aanwezigheid van historische objecten, word je deelgenoot van een historische omgeving. En sommige wrakken worden opgesteld voor het publiek, met bijvoorbeeld extra informatie op de zeebodem. Dan heb je een soort onderwatermuseum.”



1 Sophia Albertina

Het zinken van het Zweedse oorlogsschip de *Sophia Albertina* in 1781 was een van de grootste scheepsrampen in de Zweedse maritieme geschiedenis. Slechts 31 van de 450 bemanningsleden overleefden het. Het wrak werd in 2004 onderzocht door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.



2 Flottentorpedoboot T-61

Dit grote Duitse oorlogsschip is tijdens de Tweede Wereldoorlog door de Duitsers in Nederland gemaakt. Het schip is gemaakt naar Nederlands model. Toen het in 1944, nog onaf, naar Duitsland onderweg was voor de afwerking, werd het schip door de Britse RAF met een raketaanval tot zinken gebracht.



3 VOC-schip De Rob

Op 6 tot 8 meter diepte ligt dit wrak van een 17e-eeuws VOC-schip, vermoedelijk 'De Rob'. Het verging rond 1640 en was zwaar bewapend. Het wrak is in 1985 ontdekt en onderzocht. Daarbij zijn zo'n 140 voorwerpen geborgen, waaronder een bronzen kanon. Het is met duizenden zandzakken afgedekt.



4 Graanschip uit de 16e eeuw

Deze koopvaarder verging waarschijnlijk in 1593. Het vervoerde tarwe uit Polen en was op doorreis naar de Middellandse zee: de handel waarmee Nederland rijk is geworden en waarop de Gouden Eeuw is gebouwd. Typisch aan het schip is het grote ruim en dat het door weinig bemanning kon worden bezeild.