André van Holk: elk jaar een opgraving in Flevoland

Groningen krijgt leerstoel maritieme archeologie

André van Holk (50) begint na de zomervakantie als hoogleraar maritieme archeologie aan de universiteit van Groningen. Voor die deeltijd-leerstoel met een looptijd van vier jaar werken de provincie Flevoland, de universiteit, de gemeente Lelystad, de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten en het Nieuw Land Erfgoedcentrum samen. De provincie betaalt daarvoor 200.000 euro. Bijzonder aan de opleiding wordt, dat Van Holk en zijn studenten - 'een clubje van vijf à tien mensen zou mooi zijn' - jaarlijks een opgraving gaan doen.

• *André van Holk: …alles onder dat roefdak zit nog op z'n plek… (Foto Sander Klos)*

Van Holk studeerde zelf geografie en archeologie in Groningen en promoveerde in 1996 op het onderwerp 'Archeologie van de binnenvaart, wonen en werken op binnenschepen 1600-1900'. Hij was enkele jaren senior onderzoeker bij het Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterarcheologie, het huidige RACM-Lelystad, en is nu coördinator van het steunpunt Archeologie en jonge monumenten in Flevoland, dat is ondergebracht bij het Nieuw Land Erfgoedcentrum, iets verderop aan het waterfront van Lelystad.

De opleiding voorziet in een behoefte, nu het rijk in de nieuwe Wet op de archeologie meer taken naar de gemeenten schuift. 'Sinds 1 september zijn gemeenten verantwoordelijk voor archeologie. De RACM beperkt zich tot de rijksmonumenten, waaronder een handvol scheepswrakken', legt Van Holk uit.
Aan de muur van zijn werkkamer hangt al een kaart, die de gemeente Noordoostpolder met steun van de provincie Flevoland maakte van haar archeologische bodemschatten. Naast het erkende monument Schokland hecht de kaart ook veel belang aan het gebied rond Kuinre en her en der in de gemeente zijn plekken aangegeven, waarvan de specialisten nog het nodige verwachten. 'Alle zes gemeenten in Flevoland moeten dit gaan doen en daarna hun bestemmingsplannen "archeologieproof"' maken.'
Uiteraard beschikken die gemeenten voor die nieuwe taak niet direct over kundige ambtenaren. Waar Almere een eigen archeologische dienst heeft, moeten andere gemeenten een beroep doen op de provinciale steunpunten, waarvan Van Holk er één bemant. De nieuwe opleiding in Groningen zal mede voorzien in de vraag naar beleidsambtenaren met verstand van archeologie. En Van Holk verwacht ook werkgelegenheid bij archeologische adviesbureaus.

Archeologie is nu gemeentelijke taak

Onuitputtelijk

Flevoland is archeologisch een relatief rustig gebied. 'Er staat hier minder druk op het ruimtegebruik en daardoor wordt er minder onderzocht. Op plekken waar druk wordt gebouwd stuit je vaker op interessante vondsten.' Zoals is gebeurt in Leidsche Rijn bij De Meern, waar kort achter elkaar resten van Romeinse vaartuigen zijn gevonden.
'Uniek voor Flevoland zijn de honderden scheepswrakken in de bodem. Je denkt steeds dat je ze nu wel allemaal hebt, maar jaarlijks worden toch nog één of twee nieuwe gevonden.' Vaak worden de wrakken kort verkend en daarna met rust gelaten, maar dat is niet optimaal. 'Ze liggen onbeschermd in de bodem en gaan dus toch achteruit.'
Van Holk hecht daarom ook veel waarde aan de rol van waterschap Zuiderzeeland. 'Een hoog grondwaterpeil is goed voor scheepswrakken, maar de boeren hebben soms andere wensen. Het is dus goed als zo'n waterschap meer rekening houdt met archeologische waarden.'
Andere unieke eigenschappen van de Flevolandse archeologie zijn de Swifterbant-cultuur (6000 voor Chr.) en laat-Middeleeuwse vindplaatsen (1200 na Chr.) die meer duidelijk kunnen maken over hoe het Almere uitgroeide tot Zuiderzee. 'Volgens mij was dit gebied in die tijd vooral ondiep en doorsneden door kreken en kleine watergangen. Ten noorden van Nijkerk is een kogge, een zeeschip dus, gevonden. Dat lijkt te wijzen op diep water, maar bekijk je de vindplaats goed - een smalle kreek - dan is het schip daar waarschijnlijk afgedankt.'

Romeins hoogtepunt

Van Holk studeerde geografie in Groningen en had aanvankelijk niets met schepen en water. 'Ik kwam als kind vaak bij maritiem antropoloog Peter Prins over de vloer en die had altijd verhalen over schepen. In zijn huis stonden allerlei exotische scheepsmodellen. Volgens mij komt daar die voorliefde voor schepen vandaan.'
Bij het NISA deed hij niets anders dan schepen en maakte hij ook mee hoe in De Meern een Romeins schip werd opgegraven. 'Dat was echt een hoogtepunt, omdat de inventaris van het schip bewaard was gebleven.' Hij loopt naar de kast en pakt een boek met het verslag van de opgraving. De Romeinse houtschaven zou je zo op het schap van een bouwmarkt kunnen zetten; niks aan veranderd in al die eeuwen. 'Het was een tijdcapsule, een soort Pompeii.'

Chinese interesse

Hij is nu bezig met het voorbereiden van zijn colleges. Hij begint niet vanaf nul, want gaf eerder al vier jaar college in Leiden. 'Thijs Maarleveld deed het inleidende deel, ik het meer specialistische. Ik denk dat mijn eerste vraag aan mijn studenten wordt: waarom verplaatsen mensen zich eigenlijk?'
De opleiding wordt onderdeel van de tweejarige research master 'art history and archeology', die studenten kunnen kiezen na hun driejarige propedeuse en bachelor. De opleiding moet internationaal worden. 'In België is de maritieme archeologie in opkomst, maar er is geen opleiding. Er zijn ook veelbelovende contacten met de universiteit van Wuhan.'

Cultuurlandschap

Het eerste jaar gaat bestaan uit praktische en theoretische colleges. Tot de theorie behoren vakken als geschiedenis van de scheepsarcheologie en zeevarende naties, scheepstypologie, scheepstekenen, leren conserveren het verband tussen opgravingen en de toenmalige economie en cultuur. 'Dat wordt een Groninger specialiteit, die we "het maritieme cultuurlandschap" noemen. Daarbij kijken we heel breed welke invloed de scheepvaart heeft gehad op de infrastructuur, de overheid en de toeleverende industrie. En daarnaast denk ik dat ik ze gewoon de Noorderhaven in stuur en vraag een historisch schip te beschrijven. Dan lopen ze vanzelf aan tegen allerlei scheepsonderdelen en de terminologie. Bij RACM-Lelystad kunnen ze leren hoe je scheepsdelen tekent en hoe je oud hout en metaal conserveert.'
Maar het meest opgetogen raakt de hoogleraar van de praktische plannen. 'Ik wil beginnen met de heropgraving van een kogge die Modderman in 1944 ontdekte en die na beschrijving weer is begraven. Er ontbreken nog veel gegevens en we kunnen bekijken welk effect dat herbegraven heeft gehad. Over wat we daarna gaan doen probeer ik met de RACM een programma op te stellen.'
Hij loopt weer naar de boekenkast en komt terug met een foto van de bovenkant van een schip met roef. 'Dit wrak stamt uit circa 1600 en is zo'n twintig meter lang. Het bijzondere is, dat het dak nog op de roef zit en dat betekent, dat alles daaronder nog op z'n plek zit.'
Als dat geen studenten trekt… (SK)

Wie meer informatie wil over de nieuwe opleiding kan Van Holk bereiken via

a.vanholk@nieuwlanderfgoed.nl.

DIE GOEDE OUDE TIJD

1979. Een aantal opvarige schepen bij Cuyk aan de Maas. Op de achtergrond de heuvels van De Mookerheide en het gelijknamige jachtslot/conferentieoord. Het geladen motorschip met een stokanker aan dek is vast wel herkenbaar. Met de lege spits daarachter wordt het weer wat moeilijker. We zijn benieuwd naar reacties.

Hoofdmotor voorgoed uit Tres Hombres

DEN HELDER
Met het verwijderen van de ongeveer zeven ton wegende Hunderstet van 160 pk uit de machinekamer van de Tres Hombres is onlangs een belangrijke stap gezet op de weg naar de volledige ombouw tot schoenerbrik. Onder het motto 'Van A naar B zonder CO2' zal het schip in de tweede helft van dit jaar volledig onder zeil lading gaan vervoeren. Het schip blijft ongemotoriseerd.

• *De oude hoofdmotor wordt uit de Tres Hombres getakeld. (Foto SNM)*

Voor het meren en ontmeren in havens, die tegenwoordig geen van allen meer zijn berekend op zeilvaart, is wel een gemotoriseerde bijboot aan boord, die zonodig een duwtje kan geven.
Na het uit het schip hijsen van de motor wordt het 32 meter lange vaartuig met behulp van de botenlift bij de firma Teerenstra in Den Helder drooggezet. Daar wordt het onderwaterdeel van de houten romp van de Tres Hombres onder handen worden genomen. Hierna wordt het schip in Museumhaven Willemsoord te Den Helder verder afgebouwd en getuigd.

'Fair Transport'-label

Om met een traditioneel getuigd zeilschip op een duurzame manier vracht te gaan vervoeren is een initiatief van de Stichting Atlantis Zeilende Handelsvaart. Plan is om vanaf eind dit jaar een vrachtdienst te gaan onderhouden tussen Europa, de Atlantische eilanden, het Caribisch Gebied en Amerika. Het schip heeft een vrachtcapaciteit van 45 ton en biedt accommodatie aan vier passagiers en zes leerlingen.
Arjen van der Veen, één van de drie oprichters van de Stichting Atlantis: 'Voor ons is het voorgoed uit het schip verwijderen van de oude hoofdmotor een absolute mijlpaal. Met het in de vaart brengen van de Tres Hombres spelen wij in op het toenemende belang van duurzaamheid en de groeiende energieschaarste. Het zeilend vervoeren van vracht is geen achterhaalde traditie meer, maar een innovatieve ontwikkeling die onvoorstelbare kansen en perspectieven biedt. Verder is het voor de toekomst een ideale manier om emissievrij vracht van A naar B te vervoeren.'
Lading die straks met de Tres Hombres zal worden vervoerd, wordt voorzien van een 'Fair Transport' label. (PAS)

www.zeilendehandelsvaart.nl

Schuttevaer
70 jaar geleden

Uit Weekblad Schuttevaer van 9 juli mei 1938

SCHEEPSBOUW.

Van de scheepswerf der N.V. E. J. Smit en Zoon te Westerbroek, is deze week met goed gevolg te water gelaten het motorschip „Walenburgh", onder toezicht van Bureau Veritas, groote scheepvaart, en Scheepvaartinspectie in aanbouw voor de reederij Wm. H. Muller en Co. N.V. te Rotterdam. Het schip, groot 750 ton d.w., zal van een 600 pk Deutz-Dieselmotor worden voorzien.
De doopplechtigheid geschiedde door mevr. Doeksen, echtgenoote van den hoofdinspecteur der reederij.

De stalen motorsleepboot „Anna Frater", gebouwd 1924, voorzien van een 150/180 pk Deutz Diesel motor is door bemiddeling van P. Reitsma en Co.'s Scheepsmakelaarskantoor N.V. naar Algiers verkocht.

Door bemiddeling van P. Reitsma en Co.'s Scheepsmakelaarskantoor N.V. is bij de scheepswerf Gebr. G. en H. Bodewes te Hasselt (O.) een nieuwe motorsleepboot besteld voor Engelsche rekening. De sleepboot wordt onder speciaal toezicht van Bur. Veritas voor de kustvaart gebouwd en uitgerust met een 300 pk Deutz Diesel motor.

GEMENGD NIEUWS.

Gezonken.

Vorige week is te Geertruidenberg het 420 ton metende Duitsche motorschip „Elfriede-Ruhrort", schipper H. Weber, Untelbach, bij opkomend water, vermoedelijk doordat door het zuigen van een passeerend schip de schoorboomen zijn losgelaten, onder water geloopen. De zieke schipper, zijn vrouw en twee kinderen konden worden gered, doch verder ging alles verloren. Het schip lag gemeerd voor de opslagplaats van de N.C.B. aan de rivier de Donge onder deze gemeente en was geladen met 200 ton 20 %, 200 ton 40 % kali alsmede 20 ton patentkali, die vermoedelijk als verloren kan worden beschouwd. Verzekering dekt de schade.

Overgedaan.

Met ingang van 1 Juli heeft de heer Lr. Hortensius te Bodegraven, hoofdbestuurslid van „Schuttevaër", zijn bekend Expeditiebedrijf „Rijnstroom" overgedaan aan zijn twee zoons L. Hortensius te Rotterdam en J. Hortensius te Bodegraven, beide reeds jaren in het bedrijf, dat op denzelfden voet wordt voortgezet, werkzaam.

Met zijn hand in een knijper bekneld.

Aan boord van het in de Waalhaven te Rotterdam liggende lichterschip „Wilhelm Joseph" is de 46-jarige C. van Herk met zijn linkerhand in een knijper bekneld geraakt. Per „Politie III" is de man naar den wal overgebracht, waarna hij naar het Havenziekenhuis is vervoerd.

VATEN
Inkoop van alle soorten ijzeren en houten VATEN tegen hoogen prijs.
C. A. Viering & Zoon
Lange Bannstraat 57-59 - Tel. 10686
Rotterdam

Vanaf 1900 zijn er heel wat klipperaken gebouwd. Met de bolle kont van een aak en de naar voren uitwaaierende kop van een klipper. Dat gaf meer woonruimte in het achteronder en meer draagvermogen, dus tonnage, vergeleken met de echte klipper met zijn geveegd achterschip. Vooral in Drenthe en Overijssel zijn er veel te water gelaten, bekende werven waren Peters in Dedemsvaart en de gebroeders Appelo in Zwartsluis. Maar ook in het zuiden werden deze schepen gebouwd, bijvoorbeeld bij de werven van Duyvendijk in Lekkerkerk en Papendrecht. Bij de klipperaken uit Waspik leek de kont meer op die van een stevenaak, meer gepiekt en dat had een snellere zeiler tot gevolg.

DE ERFENIS
Deel 353
Deze serie belicht wekelijks een representante van het Nederlandse varende erfgoed. We gebruiken daarbij het register voor varende monumenten als leidraad. Dus we schrijven over schepen, die als monument zijn erkend of waarvan de eigenaar pogingen daartoe doet. Wie geïnteresseerd is om mee te doen aan deze serie, kan dat kenbaar maken aan de redactie via tel.: 0570-665525 of email redactie@schuttevaer.nl.

De klipperaak Ebenhaëzer

Tekst en foto's Hajo Olij

In 1914 kreeg Cornelis Appelo in Zwartsluis opdracht voor een klipperaak van 78 ton, 21 meter lang bij een breedte van 4,88 meter. Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog zag de opdrachtgever echter van de koop af en het schip bleef aan de werf. Vervolgens kocht Frederik Uiterwijk haar - drie van zijn broers hadden ook al een eigen schip - en noemde haar Ebenhaëzer. Zodra hij uit dienst kwam sloot hij een contract met de steenfabriek in Lathem, vlak bij Arnhem, op de kop van de IJssel. Hij haalde turf uit Groningen en Drenthe en nam bakstenen mee terug. In 1923 werd de klipperaak met vier meter verlengd, ook bij Appelo, en kon nu 104 ton meenemen. De mast bleef dertien meter lang, het zeiltuig gelijk met een gaffeltje van slechts drie meter. Uiterwijk had geen kinderen en stond bekend als een relaxte zeiler. Hij vond een klein grootzeil makkelijker te hanteren. Omdat hij vaak turf vervoerde, moest hij met deklast zeilen en nu kon de giek makkelijk hoger aan de mast. Hij voerde ook nooit een kluiver. Dan duurde de reis maar wat langer.

Geen turf meer

In 1936 verving de steenfabriek de oven, er werd geen turf meer gestookt. De Ebenhaëzer ging grind en kunstmest varen. In 1939 werd een opduwer met A-Ford gekocht. Deze motor begaf het regelmatig. Uiterwijk ging dan weer zeilen of wat schilderen en smeren en wachtte rustig op een collega of familielid, die de boel weer aan de praat kreeg.
In 1944 moest de klipperaak aardappels uit Drenthe halen voor het belegerde Arnhem. Uit veiligheid voer Uiterwijk over het Apeldoorns kanaal, maar hij werd door de Duitsers aangehouden.

• *De klipperaak Ebenhaëzer onder gezag van schipper Uiterwijk op de IJssel.*

Met een springlading, drie meter voor de roef aan bakboordzijde, werd de Ebenhaëzer opgeblazen. Na de oorlog werd het kanaal pand voor pand drooggezet, het gat in het schip werd gedicht en op een werf in Meppel verder hersteld.
's Winters verhuurde Uiterwijk zijn schip meestal voor de opslag van graan in Meppel. In maart ging hij dan weer varen. In 1949 overleed zijn vrouw, in 1953 hertrouwde hij op 66-jarige leeftijd. Hij deed nog af en toe een reisje, maar in 1964 verkocht hij zijn schip aan handelaar A. Hogewoud.

Zuinige schipper

Uiterwijk was altijd zuinig op zijn klipperaak geweest. Hij voer nog met de eerste mast, giek en zwaarden, het roer werd één keer vervangen en in 1938 bestelde hij na vijftig jaar pas weer nieuwe zeilen bij Wouda in Meppel.
In 1967 ontdekten een paar studenten van de Technische Hogeschool in Enschede de Ebenhaëzer in Zwartsluis. In 1964 hadden zij, gesteund door fanatiek zeilende professor Draijer, zeilvereniging Euros opgericht. Probleem was alleen dat rond Enschede geen goed zeilwater is. Zo werd het idee geboren om zomers met een moederschip naar een mooie stek te varen en van daaruit met sterntjes te gaan zeilen. Een oplossing die ook nu nog door veel scoutinggroepen wordt gebruikt.
Ook al was de Ebenhaëzer door drie jaar stilliggen zonder onderhoud veranderd in een roestbak, de stahoogte in het ruim gaf de doorslag. Op 26 september 1967 werd voor 3500 gulden de koop gesloten.

Restauratie

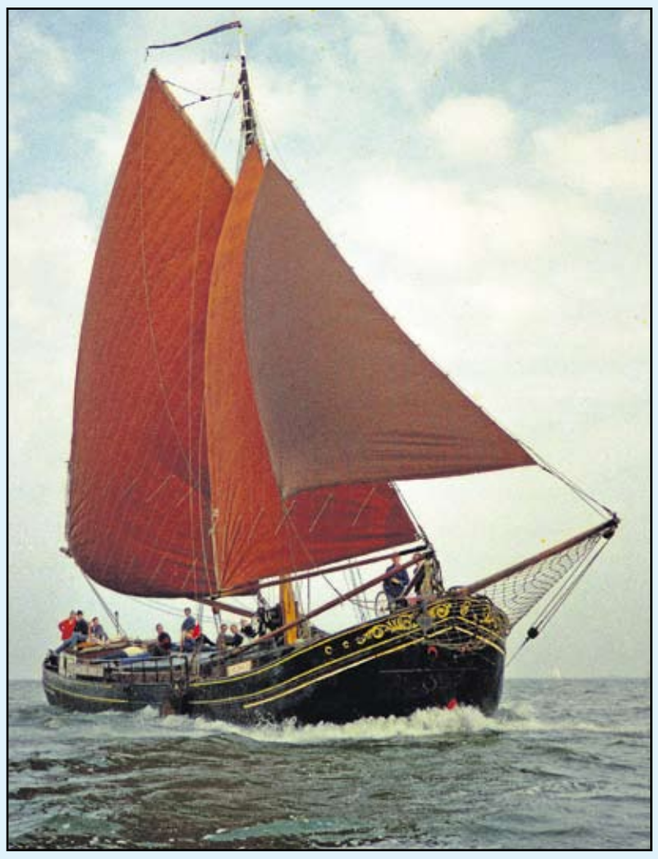
De klipperaak lag in Zwartsluis voor de wal, er werd op de Beulaker- en Belterwijde gezeild Er zat nog altijd geen motor in het schip, in 1968 werd een opduwer gekocht met een tweecilinder Lister van veertien pk. Twee jaar later, in 1970, werd een 45 pk Kromhout 3LW ingebouwd. Langzaam begonnen de studenten te beseffen dat zij een uniek schip hadden gekocht, nog compleet uitgerust voor de zeilende vrachtvaart. Na het nodige discussiëren en vergaderen viel in 1972 het besluit de Ebenhaëzer weer onder zeil te brengen. De zwaarden waren er inmiddels afgevaren, de mast werd na één jaar al niet meer vertrouwd en in de kachel gestopt. Gelukkig werd alles wel nauwkeurig opgemeten en het beslag bewaard. In 1973 werd van stukken grenenhout een mast gelijmd en bokkepoten geschaafd. De werkplaatsen van de Technische Hogeschool en de kennis van bootsman Marinus Goedhart, timmerman in vaste dienst bij roei- en zeilvereniging Euros, zorgden voor een goed resultaat. De zwaarden volgden, het profiel werd eerst door studenten op de computer berekend en als laatste werden de giek en gaffel geschaafd. In de winter kwam het staand en lopend want aan boord en in april 1974 was het zover: de Ebenhaëzer lag weer onder zeil. Een oud schipper uit Zwartsluis zag haar langszeilen en sprak: 'Eindelijk, na zestig jaar staat er nu het goede tuig op het schip.'

Kromhout eruit

De Ebenhaëzer lag zomers in Lemmer en werd intensief gebruikt. Als homeschip, maar steeds meer voor zeiltochten op het IJsselmeer en Wad. Voor in het ruim slaapplaatsen, twee wc's, twee grote tafels en een uitgebreide keuken en natuurlijk een bar, 25 personen konden maximaal mee. Bij de mastvoet in het ruim de piano, bij speciale gelegenheden met pianist en al, hijsbaar tot de hommer.
Herfst 1981 ging de Kromhout 3LW eruit: er moest te vaak worden gesleuteld en de motor leverde steeds minder vermogen. Uit een vrachtwagen werd voor 1500 gulden een DAF 615 gekocht, in eigen beheer op de Hogeschool gereviseerd, afgesteld op tachtig pk en ingebouwd.
'De leden komen nu van de Universiteit Twente en de Saxion Hogeschool', vertelt Ewout Muis, één van de zeilschippers. 'Prestatiebeurzen en alle bezuinigingen maken dat ze minder geld en tijd hebben en slechts vijf jaar actief kunnen meedoen. Toch wordt de Ebenhaëzer intensief gebruikt, nu zomers vanuit Workum. Als bemanningslid begin je als maat, dan word je motorschipper en tenslotte zeilschipper. In het najaar beoordeelt het schipperscollege wie er het volgende jaar wordt bevorderd. Ik heb zelf bij de scouts in Naarden leren zeilen, dus ik had al ervaring. Inmiddels ben ik afgestudeerd en werk bij een organisatie- en adviesbedrijf. Het bestuur vroeg, of ik nog wat langer wilde doorgaan. Je doet het vrijwillig, de opvarenden komen voor een paar leuke dagen. Het zijn vaak groepen vrienden, die elk jaar terugkomen. De studenten hebben weinig geld, we zorgen samen voor eten en drinken, de sfeer is vaak goed. De meesten hebben een technische achtergrond, je hoeft niet zoveel uit te leggen, ze pikken het varen snel op.

Proces-verbaal

Een paar jaar geleden rees ineens de vraag of het schip nu wel of niet commercieel wordt geëxploiteerd en in het verlengde daarvan wel aan alle eisen voldoet. 'We werden aangehouden door de waterpolitie: "We gaan niet discussiëren, jullie krijgen meteen een proces-verbaal. De rechter moet maar uitmaken of dit mag, of dat jullie commercieel varen." Maar het mocht. We willen de charterschippers ook niet beconcurreren. Vanaf 1 januari moeten we vanwege de nieuwe Binnenschepenwet een Certificaat van Onderzoek hebben. Dat moet lukken. Eén van de hoogtepunten is elk jaar de Klipperrace. We proberen dan wat ervaren jongens en meiden aan boord te krijgen. We doen zeker al twintig jaar mee. Met onze traditionele tuigje zullen we natuurlijk nooit al die racebakken verslaan. Eén keer, bij windkracht zes of zeven, toen zaten we ineens wel voorin.'



• *De Ebenhaëzer voer in 1989 al mee in de Klipperrace.*

Scheepsgegevens
Klipperaak Ebenhaëzer. Gebouwd in 1914 bij Cornelis Appelo, Zwartsluis. Lengte: 25,62 meter. Breed: 4,88 meter, Diepgang: 1,18 meter. Tonnage: 104. Grootzeil: 92 m2 meter. Fok: 36 m2. Kluiver: 26 m2. Motor: DAF 615, 120 pk.

www.euroszeilen.utwente.nl