

► 'Zo'n mooi intacte kogge, dat is echt uniek'



Archeologisch onderzoek naar de IJsselkogge

Voorafgaande aan de grondwerkzaamheden voor een nieuw systeem van waterbeheersing moesten het tracé van het nieuwe Reevediep en de IJsselbodem tussen Zwolle en Kampen op hun archeologische waarde worden onderzocht. Daarbij werden restanten van een middeleeuwse dijk, een aantal middeleeuwse constructies en enkele prehistorische resten waaronder een jachtkamp uit het mesolithicum aangetroffen. En dus ook de laatmiddeleeuwse kogge.

Eigenlijk wist ik, toen ik door het troebele water voor het eerst de contouren van een schip zag opduiken, gelijk dat er hier iets fantastisch op de bodem lag'. Wouter Waldus, als maritiem archeoloog verbonden aan ADC ArcheoProjecten,

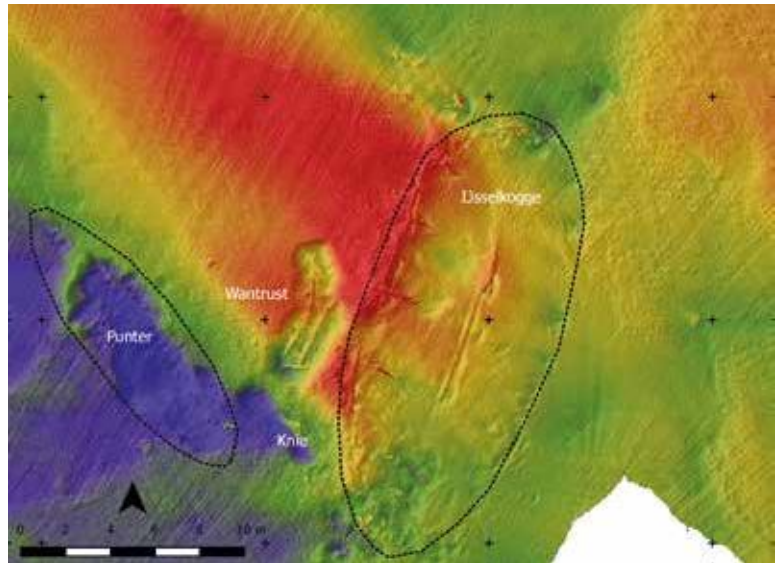
▲ Simulatie van de IJsselkogge onder water. Zie voor volledige film *Lichting IJsselkogge* in beeld: <https://www.youtube.com/watch?v=QjyrGVQqZGg>.

herkende in april 2011 tijdens zijn eerste duik in het koude water van de IJssel bij Kampen namelijk onmiddellijk enkele karakteristieken van een klassiek koggeschip. 'Ik ontwaarde een recht achterstevan en door de scheepshuid heen stekende dekbalken, waardoor ik wist dat we op het wrak van een klassiek handelsschip uit de late Middeleeuwen waren gestuit'. Wouter had daarna ook maar weinig tijd nodig om

tot de conclusie te komen dat het bovendien een nagenoeg compleet wrak was. Ruim drie jaar na deze eerste duik stonden op 10 februari j.l. vele honderden belangstellenden langs de kade in Kampen ademloos te kijken hoe centimeter voor centimeter een vrijwel intact middeleeuws vrachtschip na bijna 500 jaar uit zijn waterige graf werd getakeld. En 's avonds keken noch eens bijna een miljoen mensen tijdens het 8 uur Journaal naar de samenvatting van deze geslaagde bergingsoperatie. De 'Ijsselkogge' zoals deze vondst intussen was gaan heten, was *breaking news*, en *trending topic* op *twitter*. En het nieuws bleef ook in de buitenlandse media niet onopgemerkt.

Ruimte voor de rivier

Hoewel waarschijnlijk november 2012 in de boeken zal komen als hét moment waarop op de bodem van de IJssel het complete wrak van een middeleeuws schip werd ontdekt, begint het verhaal over de vondst van de 'Ijsselkogge' feitelijk al in 2007. Want in het voorjaar van dat jaar startten bij Kampen de eerste werkzaamheden in het kader van het nationale programma 'Ruimte voor de rivier'. Na een aantal elkaar snel opvolgende extreem hoge waterstanden en een ter nader nood voorkomen dijkdoorbraak bij Ochten in 1995 was men er bij Rijkswaterstaat namelijk van doordrongen dat er drastische maatregelen noodzakelijk waren wilde men ernstige wateroverlast in de toekomst voorkomen. En al rond het begin van deze eeuw stonden dan ook de contouren van een heel nieuw systeem van waterbeheersing op papier. 'Ruimte voor de rivier', zoals dit vele miljarden kostende plan ging heten, moest ervoor zorgen dat alle Nederlandse rivieren in de toekomst zelfs zeer extreme watertoevoer op een goede wijze konden afvoeren. 'Ruimte voor de rivier is', aldus de woordvoerder van Rijkswaterstaat, 'een ingrijpend plan. Ingrijpend, want in het kader daarvan wordt in de periode tot 2017 op ruim 60 plekken in het hele land drastisch in het landschap ingegrepen. Zo worden er dijken verhoogd, rivieren uitgediept en op sommige plekken hele nieuwe waterwegen aangelegd. Polders



zijn aangewezen als overlooph gebied en uiterwaarden worden ontdaan van bebouwing. Ook voor het noordelijke deel van de IJssel (tussen Zwolle en Kampen) heeft dit plan grote consequenties: zo vindt er in de komende jaren een verlaging van het zomerbed van de IJssel plaats met bijna twee meter. En om bij extreem hoogwater het water goed te kunnen laten afvloeien wordt er ten zuiden van Kampen een nieuwe nevengeul gegraven, het zogeheten Reevediep. Via deze stroom moet in geval van extreem hoogwater het extra water afvloeien richting Drontmeer. En langs dit nieuwe Reevediep zullen ook vele hectares nieuwe natuur ontwikkeld worden.'

▲ Multi-beam-opname van onder meer de Ijsselkogge en de punter op 22 september 2015.

▲ Eerste duik van archeoloog Wouter Waldus naar de Ijsselkogge, september 2015.



Start archeologisch onderzoek

Voor al deze werkzaamheden moet enorm veel grond worden verzet. Vele honderdduizenden kubieke meters rivierslib en veenbodem worden afgegraven of verplaatst. Omdat sinds enige jaren in Nederland geldt dat bij werkzaamheden in de bodem archeologisch vooronderzoek verplicht is, kreeg ADC ArcheoProjecten in 2008 van Rijkswaterstaat de opdracht om voorafgaande aan de grondwerkzaamheden zowel het tracé van het nieuwe Reevediep als de IJsselbodem tussen Zwolle en Kampen te onderzoeken op hun archeologische waarde. Een uitgebreide survey langs het tracé van het nieuwe Reevediep resulteerde erin dat er op zeven plekken nader archeologisch onderzoek werd gedaan. 'Al die plaatsten zijn tussen 2010 en 2012 onderzocht en gedocumenteerd', aldus Dolf Muller, woordvoerder bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, de organisatie die er mede op toeziet dat dergelijke onderzoeken goed worden uitgevoerd. 'Daarbij werden uiteindelijk de restanten van een middeleeuwse dijk, een aantal middeleeuwse constructies en enkele prehistorische resten waaronder een jachtkamp uit het mesolithicum aangetroffen'. Het tweede aandachtsgebied; de bodem van de IJssel, werd in dezelfde periode met behulp van sonar in kaart gebracht. Wouter Waldus: 'Met moderne sonartechniek kun je op een relatief simpele manier de rivierbodem onderzoeken. En je kunt dan direct zien wat er op de bodem ligt. De beelden die je op je computerscherm krijgt zijn ook zo goed, dat je vrijwel alles wat groter is dan een sinaasappel kunt onderscheiden'. Er bleek uiteindelijk op de bodem van de IJssel, behalve fietswrakken, enkele auto's en een paar ijskasten, ook één opvallend iets op de bodem te liggen wat de aandacht van de archeologen trok. Er verschenen op het scherm van de sonar de contouren van een schip en bij een tweede duikonderzoek meerdere schepen. Wouter Waldus opnieuw: 'Recht voor Kampen, ongeveer 200 meter uit de kant, op een diepte van een paar meter lagen, zoals het er toen uitzag, de restanten



van drie vaartuigen. Wat voor schepen dat waren konden we uit de beelden niet opmaken, maar we vermoeden op grond van de grootte wel al dat het geen 'moderne' schepen waren.'

Nader onderzoek onder water moest uitkomst bieden. En met het nu bekende resultaat: op de bodem van de IJssel lag het wrak van een laatmiddeleeuws schip, een zogeheten kogge, een verzamelnaam voor een type schip dat speciaal ontwikkeld was voor het vervoeren van bulkgoederen, zout, graan, hout en bakstenen. Karel Vlierman, dé specialist op het gebied van middeleeuwse scheepsvaart, was net als Wouter Waldus direct laaiend enthousiast over de vondst van dit scheepswrak. 'Er zijn wel eerder restanten van koggeschepen gevonden, ook in Nederland, maar zo mooi intact als deze, dat is echt uniek. We kunnen van dit wrak, wanneer het eenmaal geconserveerd is, enorm veel nieuwe dingen leren over de manier waarop dit soort schepen werd gebouwd.'

Hoe nu verder?

Toen dus eenmaal duidelijk was geworden dat het een wrak met een hoge historische waarde is rees de vraag: wat er mee te doen? 'Er waren', aldus een woordvoerder van Rijkswaterstaat, de opdrachtgever van het hele project 'Ruimte voor de rivier', 'eigenlijk maar twee opties: ofwel in situ conserveren, dat wil zeggen er onder water een betonnen constructie omheen bouwen, of opgraven en bergen'. De eerste optie viel eigenlijk direct af. De ligging van het wrak was zodanig dat het op den duur een obstakel in de vaargeul zou worden. En ook lag

▼ Insignes die bij het opgraven van de kogge zijn gevonden.

▼ Bij het opgraven van de aak werden resten van een fuik aangetroffen. (FOTO'S OP PAG. 30 EN 31: ADC ARCHEOPROJECTEN)



ONDERZOEK **IJSSELKOGGE**

▲ Op het achterdek van de IJsselkogge troffen de archeologen een compleet kombuis met een koepeloven aan van baksteen en geglazuurde tegels.



het wrak in de weg bij het uitdiepen van de rivier. Bleef dus over de opgraving en berging van het wrak. Waldus: 'Toen dat eenmaal besloten was hebben we eerst het hele wrak onder water in kaart gebracht. En we hebben alles wat er zich nog in het wrak bevond opgegraven.' Dat laatste leverde verrassende resultaten op. Waldus en zijn medewerkers hadden gehoopt dat ze nog delen van de lading zouden aantreffen, of materiaal dat iets kon vertellen over hoe de mensen aan boord hadden geleefd. Van een eventuele lading bleek echter geen spoor. En ook waren er geen aanwijzingen van menselijke aanwezigheid in het schip toen het naar de bodem zank. Het leek erop alsof het hele schip leeggehaald was voordat het zank. Wat men echter wel aantrof waren grote delen van het originele binnenwerk en tot ieders verbazing op het achterdek een compleet kombuis met een koepeloven van baksteen en geglazuurde tegels.

'Het schip was dus leeg maar nog niet helemaal onttakeld. Zo troffen we ook nog onderdelen van de tuigage en van het binnenwerk van het schip aan.'

Twee kleinere schepen

Hoewel nog niet alle gegevens zijn verwerkt denkt Wouter Waldus dat hij een idee heeft hoe dit schip op de bodem van de rivier terecht is gekomen. 'Niet alleen hoe maar vooral ook waarom. We hebben namelijk sterk het vermoeden dat dit schip samen met de twee anderen opzettelijk is afgezonken'. Naast het Koggeschip hadden de duikers namelijk ook de restanten van nog twee kleinere schepen aangetroffen. Een aak, een schip dat gebruikt werd om de goederen

voor vervoer verder landinwaarts over te slaan en een nog kleiner vaartuig, een punter, een bootje waarmee in de waterrijke delta van de IJssel mens en dier werden verplaatst. Beide wrakken lagen tegen de zijkant van het grote schip aangevleid. Alsof ze er opzettelijk tegenaan waren gelegd. Dat feit, samen met het feit dat de grote kogge geen sporen droeg van een ongeluk of storm waardoor hij gezonken zou kunnen zijn, maken dat de archeologen denken aan opzet. 'De drie schepen zijn hier voor de stad, haaks op de stroom, afgezonken. Door middel van deze kunstmatige barrière, je zou het kunnen vergelijken met een strekdam, wilde men de loop van de rivier ter plekke, de stroomsnelheid of de stroomrichting ervan, beïnvloeden. Een vorm van watermanagement kortom', aldus Waldus.

Datering

Van het wrak zijn intussen houtmonsters genomen. Die zijn naar een gespecialiseerd laboratorium gestuurd voor dendrochronologisch onderzoek. 'Daar kan men met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid vaststellen wanneer de bomen waarmee dit schip ooit gebouwd werd, zijn gekapt', aldus Karel Vlierman. 'En als we ervan uit gaan dat dit schip aan het einde van zijn levensduur was toen hij werd hergebruikt, dan moeten we er nog zo'n jaar of twintig bij optellen en dan weten we wanneer het schip hier is gezonken'. Op basis van de typologie van de boot weet Vlierman echter al wel dat het schip ergens in de tweede helft van de 15^e eeuw geplaatst moet worden. 'Dat is voor een kogge redelijk laat. De eerste schepen van dit type verschijnen namelijk al in de 11^e eeuw en vanaf de 16^e eeuw werden ze eigenlijk niet meer gebouwd.'

Een datering van dit schip in die periode past overigens goed in het plaatje dat dit vaartuig opzettelijk op de bodem is geplaatst om de stroming van de rivier te beïnvloeden. Uit het midden van de 15^e eeuw zijn er namelijk teksten bekend waarin sprake is van ernstige verzanding van de IJsseldelta en van het aanleggen van obstakels om de stroming te beïnvloeden en de verzanding tegen te gaan. ◀