

Een houten vissersschip in de Maas bij Alem. Een echo uit het verleden

Peter Seinen en Joost van den Besselaar¹

Afb. 1
De locatie van het
wrak, in de dode
Maasarm bij Ros-
sum, aangegeven
met de rode cirkel.
Foto: Google Maps.



Het begin

In de zomer van 2003 stootte Joost van den Besselaar, voorzitter van de stichting Mergor in Mosam², zijn zodiak lek op scherpe ijzeren pennen die net onder het wateroppervlak staken. Hij kon toen nog niet vermoeden dat hij nog heel vaak op

deze plek terug zou komen. De ijzeren pennen bleken verbindingspennen te zijn die omhoog staken uit een houten wrak. Dit zou voor onderwaterarcheologen een interessante plek kunnen zijn. Van de gewaarschuwde Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en

Monumenten (RACM) mocht een monster van een dwarsschot genomen worden, waarvan de dendrochronologische analyse uitwees dat het hout na 1860 gekapt was. Mede omdat het wrak door vernieling steeds sterker in verval raakte, kreeg de stichting in 2009 toestemming van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) om het wrak te onderzoeken. Voor de auteurs was dit een mooie gelegenheid om hun kennis en ervaring op het gebied van onderwaterarcheologie te vergroten. Het onderzoek werd als praktijkproject opgevoerd in de LWAOW-cursus onderwaterarcheologie voor gevorderden. Het behalen van het diploma voor deze LWAOW-cursus staat gelijk aan de NAS-II-certificatie.³ Het tweejarige project (2009-2011) werd geheel zelfstandig geleid en uitgevoerd door de auteurs en, waar nodig, ondersteund door leden van de stichting.

Het doel van het onderzoek was om de geschiedenis van het schip en haar bemanning zo volledig mogelijk te reconstrueren, door zoveel mogelijk gegevens van het schip te registreren en losse vondsten te bergen en te determineren.

De locatie van het wrak

Het wrak ligt bovenop een oude krib in de Invaart van Alem, een dode Maas-arm vlakbij Heerewaarden, waar Maas en Waal door de Sint Andries sluizen verbonden zijn (afb. 1). Door deze verbinding konden riviervissers in beide rivieren vissen en groeide Heerewaarden uit tot één van de belangrijkste centra voor riviervisserij en met name de ankerkuilvisserij (zie kader 'Korte geschiedenis van de ankerkuilvisserij'). Door de geringe diepte waarop het schip ligt, tussen 1 en 3 m, is het decennia lang blootgesteld aan vernieling, wat de slechte staat waarin het schip verkeert, verklaart.

De staat van het schip

Het wrak bestaat uit een groot aantal losse eikenhouten planken en spanten die rond de resten van een intact deel van de scheepsconstructie liggen. De constructie maakt nog voor ongeveer een kwart

deel uit van het oorspronkelijke schip. Het wrak en de losse houten onderdelen waren bij de ontdekking deels bedekt met een laag klei, zand en slib van enkele decimeters dik. De losse onderdelen waren over het algemeen wel herkenbaar, maar in slechte staat. Uitvoerig onderzoek hiervan zou waarschijnlijk niet bijdragen tot kennis over het schip.

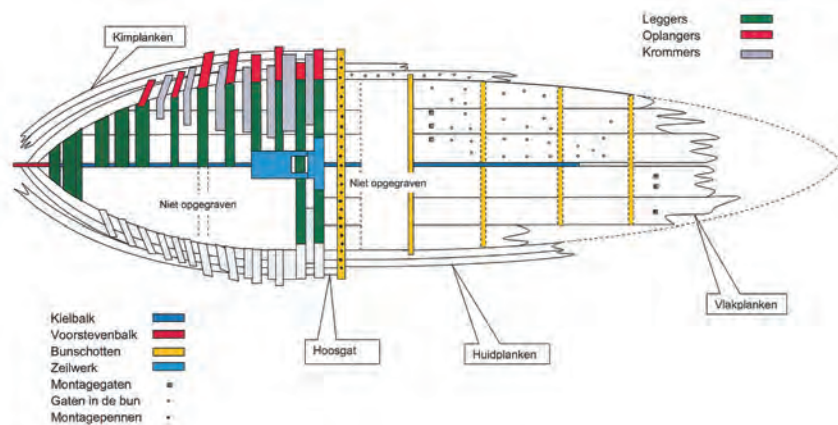
Onderzoeksmethode

Door de geringe diepte waarin het wrak lag was het voor duikers zeer goed bereikbaar, zodat in langdurige sessies gewerkt kon worden. Besloten werd om de onder-

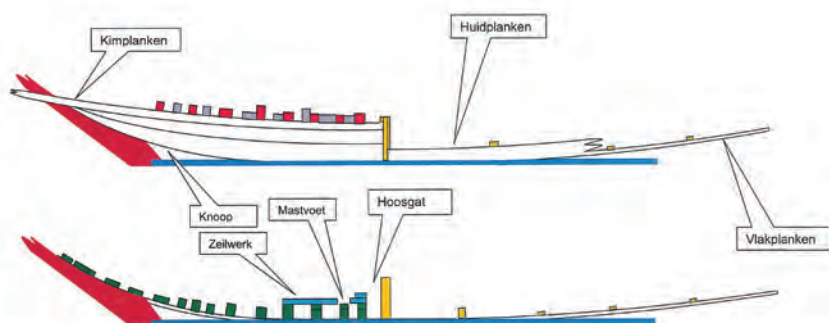
KORTE GESCHIEDENIS VAN DE ANKERKUILVISSERIJ

Vanaf 1850 groeide Moerdijk aan het Hollands Diep uit tot een belangrijke visserijplaats voor paling en zalm in Nederland. Deze sterke groei werd vooral veroorzaakt door de aanleg van een spoorwegverbinding, waardoor de export naar Londen, Parijs en Antwerpen snel groeide. Als gevolg van vervuiling van de rivier, overbevissing door grootschalige zegenvisserij en het verdwijnen van de paaiplassen door de 'regulatie en kanalisatie' van Maas en Waal,²¹ daalde het aandeel zalm. Tegelijkertijd zorgde de aanleg van de Nieuwe Merwede, die een verbinding vormde tussen het Hollands Diep en de Waal, voor een grote toestroom van paling.²² Paling werd al eeuwen gevangen met kubben, fuiken en ankerkuilen. In tegenstelling tot de eerstgenoemde technieken is de ankerkuil niet aan een vaste plaats gebonden. Vanaf 1896 voeren de Moerdijkse ankerkuilvissers met hun schokkers via de Nieuwe Merwede de Waal en de Rijn tot in Duitsland de paling tegemoet. Ze kregen snel navolging van de bovenstroomse riviervissers, die hierin een goed alternatief voor de zieltogende zalm- (en later elft- en fint-) visserij zagen. Tussen 1901 en 1915 groeide Heerewaarden uit tot het grootste centrum van de ankerkuilvisserij. De Heerewaardense ankerkuilers braken met de traditie van de aan-schaf van schokkers en introduceerden een heel scala aan afgedankte houten Zuiderzeese en Zeeuwse schepen, zoals hoogarsen, botters en kwakken. In de loop van de 20e eeuw werden deze houten afdankers vervangen door specifiek voor de ankerkuilvisserij gebouwde stalen schokkers, welke later Waalschokkers werden genoemd.²³ De toenemende vervuiling van de rivieren decimeerde niet alleen de zalm-, elft- en fintstand, maar betekende ook de ondergang van de palingstand. Na 1970 waren de meeste riviervissers verdwenen

Afb. 2
Bovenaanzicht van
de constructie van
het wrak. Lengte
1020 cm, breedte
405 cm. Tekening:
Peter Seinen.



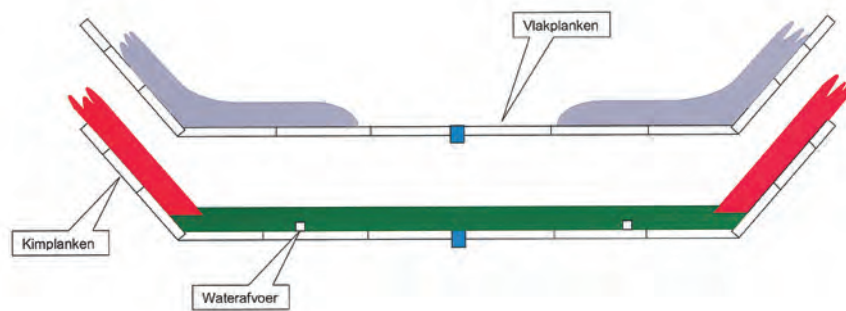
Afb. 3
Zijaanzicht (boven)
en doorsnede over-
langs (onder) van
de constructie van
het wrak. Hoogte
65 cm. Tekening:
Peter Seinen.



DE CONSTRUCTIE VAN HET WRAK

De constructie heeft een zevental kenmerken op basis waarvan het wrak als Volendamse kwak gedetermineerd kan worden (afb. 2, 3 en 4).

De constructie bestaat uit zes bodemplanken (vlakplanken) die per drie met de zijanten tegen elkaar (karveel) en aan weerskanten tegen de kielbalk geklemd zijn en samen het vlak vormen. Het vlak kromt naar de voorsteven en achtersteven toe omhoog (eerste kenmerk) en versmalt naar een punt. Omdat de kielbalk nagenoeg recht is, wordt de opening die tussen de vlakplanken en de kielbalk dreigt te ontstaan, opgevuld met een driehoekig blok hout, de knoop (tweede kenmerk). Aan weersijden van het vlak zijn de onderste huidplanken, (kimplanken) bevestigd onder een knik (derde kenmerk). Het vlak wordt bijeengehouden door een serie balken (leggers) die op regelmatige afstanden over de breedte aan het vlak zijn genageld. Het vlak- en kimplanken worden bijeengehouden door een serie van kromme balken (krommers), die de knik tussen vlak en kimmen volgen en op regelmatige afstanden zijn gemonteerd. Aan de uiteinden van de leggers zijn tegen de kimplanken opstaande balken (oplangers) gemonteerd die de kimplanken bij elkaar houden. In het voorschip is deze constructie nog bewaard gebleven. In het achterschip zijn op regelmatige afstanden van 110 cm (vierde kenmerk) dwars op het vlak vijf dikke dwarschotten (bunschotten) geplaatst (vijfde kenmerk). De bunschotten scheiden de vier bunvakken van elkaar en van de rest van het schip, zodat het water alleen vrij in en uit de bun kan stromen om de gevangen vis levend te houden. Om te voorkomen dat met het water de gevangen vis ook in en uit zwemt, zijn de bunvakken afgesloten met huidplanken waar, net als in het vlak, 3 cm grote gaten geboord zijn om het water door te laten stromen. Het meest naar de voorsteven geplaatste bunschot is, met 60 cm, erg hoog (zesde kenmerk). In het midden van het schip op de eerste vier leggers is een zwaar T-vormige houten blok (zeilwerk) gemonteerd met in het midden een vierkant gat, de mastvoet (zevende kenmerk).



Afb. 4
Dwarsdoorsnede
eerste twee spanten
van de boegsectie.
Legger met oplan-
gers (onder) en
krommers (boven).
Breedte: 190 cm.
Tekening: Peter
Seinen.

delen alleen op en in te meten en ons verder te concentreren op het intacte deel van de scheepsconstructie. Begonnen werd met het vaststellen van de buitenafmetingen. De forse maten van 12 bij 4 m wezen op een scheepstype dat afkomstig was uit de Zuiderzee of de Zeeuwse wateren (zie kader 'Korte geschiedenis van de ankerkuilvisserij'). Om het scheepstype te kunnen vaststellen, moesten meer specifieke kenmerken gevonden worden, waarvoor constructiedetails van het wrak nauwkeurig opgemeten moesten worden. Hiervoor moest de dikke laag sediment verwijderd worden. Omdat het schip een symmetrische bouw zou moeten hebben, werd besloten om alleen stuurboordzijde vrij te maken. Bij het voorzichtig wegzuigen van het sediment (het zogenaamde airliften) werden tevens vele voorwerpen geborgen die iets over het schip en haar bemanning zouden vertellen (hierover later meer). De vurenhouten betimmering (wegering), die aan de binnen bakboordzijde in het voorschip hier en daar nog te zien is, was aan stuurboordzijde compleet verdwenen, vermoedelijk door houtrot en vernieling. Hierdoor kon de vrij liggende spantenconstructie met meetlatten en linten nauwkeurig ingemeten worden. Het resultaat wordt weergegeven in afb. 2, 3, en 4, respectievelijk als boven-, zij- en dwarsaanzicht (met doorsneden) en wordt hieronder beschreven. Details van de constructie worden beschreven in het kader 'De constructie van het wrak'.

Interpretatie: een kwak of kwakbotter

De constructiekenmerken in combinatie met de specifieke afmetingen van het vlak leverden volgens de systematische

indeling van Schutten⁴ de eindconclusie op dat het om een kwakbotter of Volendamse kwak gaat. Deze kennis bevestigt het vermoeden dat het inderdaad om een riviervissersschip (ankerkuiler) gaat. Hoewel er in de hoogtijdagen tientallen kwakken bij Heerewaarden gevaren moeten hebben, is deze vondst zeldzaam omdat de meeste volledig gesloopt zijn. De nog bestaande kwakken⁵ zijn geen van allen ankerkuilers. Afbeelding 5 geeft een impressie van twee kwakbotters onder volle zeilen, een pentekening van Peter Dorleijn.

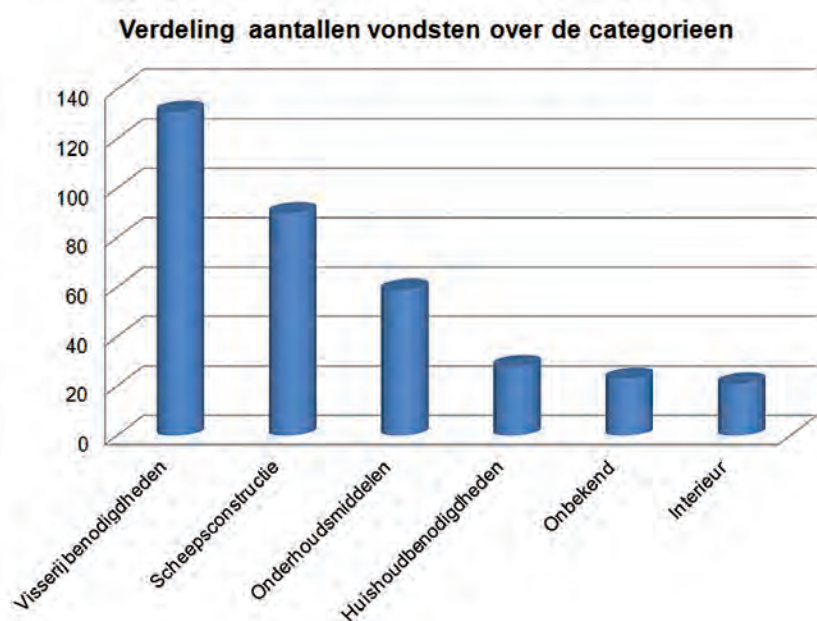
Wat de vondsten ons leerden

In het verwijderde sediment werden verrassend veel voorwerpen gevonden die ons veel vertellen over het leven en de activiteiten aan boord. Het grote aantal vondsten is op zichzelf al een aanwijzing voor de manier waarop het schip aan haar einde gekomen is. Oude schepen werden tot het laatste onderdeel gesloopt en hergebruikt of bewust afgezonken ('om het hoekje brengen')⁶ nadat alle voorwerpen



Afb. 5
Impressie van
een kwakbotter
onder volle zeilen.
Tekening: Peter
Dorleijn.

Afb. 6
Vondstverdeling
uit de wraksite in
categorieën en aan-
tallen.



van waarde verwijderd waren. Het is daarom veelzeggend dat er zich een groot aantal nog her te gebruiken en daarom waardevolle spullen aan boord bevinden. Deze spullen had men zeker meegenomen, wanneer het schip met opzet was afgezonken.

Uit historische bronnen is veel bekend over het leven en werken aan boord van riviervissersschepen. De vondsten bevestigen dit beeld volledig en geven er meer details over.

Voor de overzichtelijkheid zijn alle vondsten in vijf categorieën ingedeeld. Van iedere categorie worden voorbeelden gegeven. Door de interpretatie van de vondsten wordt de reconstructie van de geschiedenis van het schip en haar

bemanning mogelijk. Afbeelding 6 geeft een overzicht van de verdeling van de aantallen over de volgende categorieën:

- Scheepsconstructie-onderdelen, zoals montage materialen.

Er werden grote aantallen zware stalen pennen, spijkers, nagels en schroeven van uiteenlopende afmetingen en productietechnieken geborgen. Het naast elkaar voorkomen van handgesneden en industrieel geproduceerde exemplaren geeft een indicatie van de tijdsspanne waarbinnen het schip gebouwd en onderhouden moet zijn geweest. Dit is naar schatting tussen 1880 en 1940 geweest.

- Visserijbenodigdheden, zoals apparatuur en vistuig⁷.

Een belangrijke vondst was een sliphaak of aftrekker (afb. 7), waarmee het ankerkuilnet aan het anker bevestigd was. Met een ruk aan een touw kon de haak onderwater ontgrendeld worden en kon de kuil binnen gehaald worden. Deze vondst is de belangrijkste aanwijzing dat het schip niet met opzet is gezonken. Dit onderdeel werd speciaal gesmeed en had men beslist willen hergebruiken.

Stalen hoepels van fuiken of van het uiteinde van het ankerkuilnet (kruik).



Afb. 7
Sliphaak of aftrekker, een kostbaar bezit voor een ankerkuilvisser.
Foto: Peter Seinen, schaalverdeling 10 cm.

In het begin van de 20e eeuw werden de kruiken verplicht vergroot door ze op te spannen met een serie hoepels (ophoepelen), om onbedoelde bijvangst van jonge zalm te voorkomen. De hoepels waren van riet gemaakt, op de voorste na die voor de stevigheid van staal gemaakt was. Het aantal hoepels en fragmenten, waarvan hoepels gereconstrueerd kunnen worden, geven aan dat er minimaal vier kruiken aan boord waren. Men had namelijk altijd meerdere reserve kruiken aan boord. Loden kralen (simmen) (afb. 8), die waarschijnlijk gebruikt zijn als verzwaringen voor een drijfnet, wijzen naar het drijf(want)net-vissen.

De gevonden resten van lieslaarzen zijn een mogelijke aanwijzing voor de uitoefening van zegenvisserij. Het was gebruikelijk dat een vissersschip voor meerdere vistechnieken gebruikt werd. (zie het kader 'Over riviervissen en visserijtechnieken').

Voor het binnenhalen van de netten waren een aantal lieren op het dek geïnstalleerd. Hiervan werden twee ambachtelijk gemaakte reserveonderdelen, de palschijf en de steekpal (afb. 9), geborgen.

Een koperen kompasshuis met cardanische ophanging (afb. 10) ten slotte mag in deze context beschouwd worden als een leuke curiositeit, die bij de koop inbegrepen zat en de afkomst van het schip uit het Zuiderzee gebied bevestigt. Rond de Zuiderzee waren diverse producenten gevestigd, zoals de bekende Smeding uit Volendam. Het kompas kwam ook op de rivieren in de roei-boot goed van pas voor de oriëntatie bij dichte mist.

- Interieur, zoals een kookinrichting, verwarming en verlichting.

Een gietijzeren komfoortje (afb. 11), ook wel vuurduvel of peurtje genoemd, gestookt met turf of steenkool (beide gevonden), zorgde voor de benodigde warmte in het vooronder en werd waarschijnlijk ook gebruikt om thee te zetten en de koffie warm te houden. Op deze komfoortjes kon ook eten gekookt



Afb. 8
Verschillende
soorten netverzwa-
ringsloodjes (sim-
men) ten behoeve
van drijfwantvis-
serij. Foto Peter
Seinen: schaalver-
deling 5 cm.

Afb. 9
Ambachtelijk ver-
vaardigde palschijf
met steekpal, on-
derdelen van een
lier. Foto: Peter
Seinen.

Afb. 10
Kompashuis met
cardanische as.
Foto: Joost van den
Besselaar.



Afb. 12
Olielampbrander
met bijbehorend
lampglas. Foto: Pe-
ter Seinen.



Afb. 11
Vuurduvel of komfoortje met ontbrekende poot, voor de ver-
warming. Foto: Peter Seinen.

worden, maar waarschijnlijker is dat hiervoor het gietijzeren kolenfornuis (tweepitter) gebruikt werd dat naast het wrak werd gevonden.

Een messing brander rest van een olie-
lamp (afb. 12) die zorgde voor verlichting in het vooronder. Voor buiten was er een kleine stalen stormlantaarn, van het type dat nu nog gemaakt wordt. Ook de resten van de bijbehorende petroleumkan werden gevonden.

- Huishoudbenodigdheden, zoals kookgerei, servies en hulpmiddelen voor het huishouden.

Een geëmailleerde waterketel (afb. 13), een koffiepote (afb. 14), een koffiemok en deksel van een kookpan, resten van koffie- en theekopjes evenals houten schoonmaakborstels geven aan dat er aan boord ook gewoond kon worden. De bemanningen van dergelijke schepen waren vaak dagen tot weken onderweg, zeker als men, de paling tegemoet, de Rijn opvoer tot in Duitsland.

- Onderhoudsbenodigdheden, zoals gereedschappen en reparatiemiddelen⁸. Twee bokkenpotten (verfkwasen), de resten van verblikken en een oude

Belgische bierfles gevuld met een concentraat van bruine teer, werden gebruikt voor het conserveren van diverse houten onderdelen. Het grootste belang van de vondst van deze bierfles lag overigens in de fles zelf (hierover later meer).

De grote hoeveelheid zwaar verroest blik, waarmee het schip was bedekt tegen lekkage en rotting, geeft aan dat de staat al erg slecht was op het moment van haar ondergang. De blikken bekleding heette niet voor niets het 'doodskleed'.

De aanwezigheid van reparatiemortel voor het afdichten van lekkages en het vervangen van weggerotte houtdelen geven aan dat serieus onderhoud tot het verleden behoorde. Het schip was in feite al opgegeven.

De vondsten werden na het voltooiën van de rapportage overgedragen aan het Provinciaal Archeologisch Depot voor Bodemvondsten Gelderland in Nijmegen.

Dateringen

De analyse van het hout van een bunschot⁹ gaf aan dat het eikenhout na 1860 gekapt



Afb. 13
Terracotta rode waterketel productie Dru.
Foto: Peter Seinen.



Afb. 14
Petrol Blue koffiekkan, goedkope uitvoering zonder
gouden bies. Foto: Peter Seinen.

OVER RIVIERVISSSEN EN VISSERIJTECHNIEKEN

In de grote rivieren kwamen tientallen vissoorten voor, waarvan de trekvisen het meest belangrijk waren voor de beroepsvisserij in deze periode. Trekvisen worden onderscheiden in twee soorten:

- Anadrome trekvisen (zalm, elft en fint), die in zee leven en stroomopwaarts paaien;
- Katadrome trekvisen (paling), die stroomopwaarts leven en in zee paaien.

Anadrome trekvisen werden gevangen tijdens de trek, als ze stroomopwaarts zwemmen. De belangrijkste hulpmiddelen waren:

- Een steek: een wilgenhouten schutting die vanaf de oever als barrière loodrecht op de stroming in de rivier staat. Op regelmatige afstanden zijn aan weerszijden van de steek fuiken gespannen;
- Een drijfwanet: een lange strook visnet dat, door drijvers aan de ene en verzwaringen aan de andere kant, in het water zweeft. Door de structuur van het net raken visen er in verstrikt. Met behulp van kleine boten drijft het net met de stroom mee waarbij tegen de stroom in zwemmende zalmen in het net zwemmen;
- Een zegen: een lange strook visnet dat, door drijvers aan de ene en verzwaringen aan de andere kant, in het water zweeft. Het net wordt met roeibootjes met een omtrekkende beweging door het water bewogen.

Katadrome trekvisen werden het hele jaar door gevangen als ze stroomafwaarts drijven. De belangrijkste hulpmiddelen waren:

- Een Kub: een korf gemaakt van wilgentenen, waar de paling door de vernauwde opening (keel) naar het aas toe gelokt werd;
- Een fuik: een zakvormig visnet, waar de paling, net als in een kub, naar het aas toe gelokt werd;
- Een kuil: een zakvormig visnet zonder kelen, met een grote opening die in de stroming aan vaste palen opgespannen werd. De met de stroming meedrijvende paling (drijfhaal) werd verzameld in het vernauwde deel (kruik) van het net. Bij ankerkuil visserij wordt het net samen met het schip aan een anker gespannen.

was. Door het ontbreken van spinhout¹⁰ is dit een terminus post quem.¹¹ De werkelijke kapdatum kan tientallen jaren later zijn. Bovendien konden er na de kap door transport, wateren,¹² drogen en verwerken nog gemakkelijk 5 tot 10 jaar verstrijken. Het schip zal/kan op zijn vroegst na 1865 voor het eerst op de Zuiderzee gevaren hebben. Afhankelijk van de zorg en onderhoud konden vissersschepen in de Zuiderzee tussen 30 en 50 jaar meegaan¹³. Deze schepen hadden vaak al meerdere eigenaren rond de Zuiderzee gehad voordat ze afgedankt of doorverkocht werden aan een riviervisser.

Na 1930 worden nauwelijks meer Zuiderzee schepen gekocht¹⁴ en schakelt men over op stalen schepen (die later waalschokkers werden genoemd¹⁵) die veel sterker waren en langer meegingen. Het schip zal dus voor 1930 in Heerewaarden terecht zijn gekomen.

Van een aantal industriële producten zijn de periodes waarin ze geproduceerd werden, goed bekend. Afbeelding 15 geeft voor een twaalfstal vondsten deze periodes weer. De jongste ondergrens van de productiedatum geeft in principe de ondergrens van het zinken van het schip. In de reeks van afbeelding 15 komen wel erg recente data (1969) voor.

De site heeft naast vernieling ook geleiden van vervuiling met recente voorwerpen. De vondst met de jongste ondergrens die past in de context van het wrak is de eerder vermelde Belgische bierfles gevuld met bruine teer. De productiedatum van de bierfles (1941) is zeer nauwkeurig bekend¹⁶ (afb. 16). Deze ondergrens voor het zinken van het schip sluit aan bij twee onafhankelijke getuigenissen die melden dat het schip in de Tweede Wereldoorlog op haar huidige plaats lag. Dat geeft een (mooie) korte periode van het einde van het schip. De leeftijd van het schip zou rond de 60 jaar geweest kunnen zijn, wat aan de staat van het schip wel af te lezen was.

Het verhaal van het schip en haar bemanning

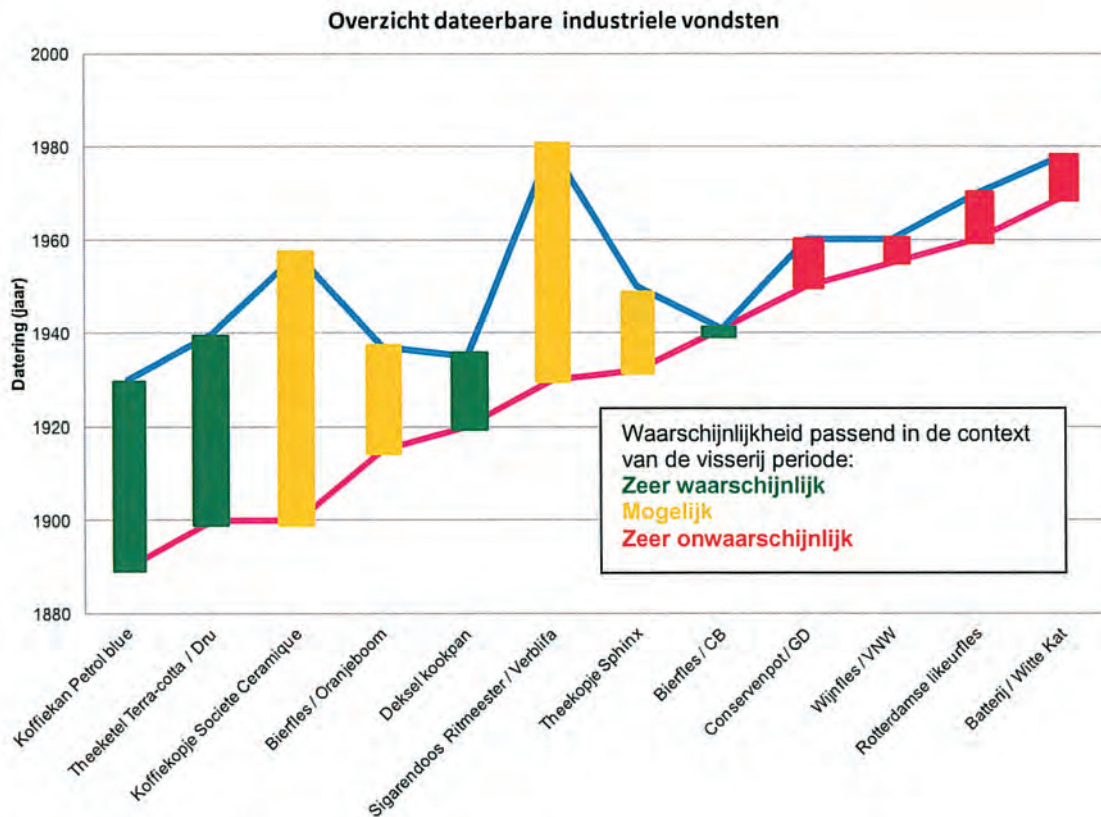
Deze kwakbotter zal rond 1880 in Monnickendam van de scheepshelling afgegleeden zijn. Na zo'n 40 jaar trouwe dienst wordt hij te onbetrouwbaar voor de wispelturige Zuiderzee en wordt hij verkocht, waarschijnlijk aan een riviervisser. De visser en zijn twee bemanningsleden beoefenen de visserij voor tientallen jaren, waarbij het schip in een steeds slechtere staat van onderhoud gaat verkeren. Het eikenhout kan slecht tegen het zoete

OVER RIVIERVISSERS BEGIN 20E EEUW

Hoewel er tot nu toe geen systematische studie naar de leefomstandigheden van riviervissers is gedaan, is er door het optekenen van hun verhalen²⁴ toch een beeld te reconstrueren. Begin 20e eeuw kon men als professioneel visser op ruwweg twee manieren actief zijn:

- In loondienst in de zegenvisserij of ankerkuilvisserij (kantoorschokkers);
- Als eigenvisser, met een eigen schip en materiaal.

In tegenstelling tot de eigenvissers konden de loondienstvissers rekenen op een vast inkomen (circa 10 gulden per week, vergelijkbaar met een fabrieksarbeider²⁵). De eigenvissers kenden een onzeker bestaan, afhankelijk van onvoorspelbare vangsten. Die onzekerheid werd opgevangen door een sociale structuur rond hun gemeenschap, zoals de middenstand, de kerk en de visserscoöperaties. Hoewel het lichamenlijk een hard bestaan was, woog de zekerheid van een vast inkomen niet op tegen de vrijheid van het buitenleven. Daarom werd pas in het uiterste geval een tijdelijke loondienst of andere bijverdienste gezocht. De jongens in de vaak grote gezinnen werden geacht, naast het verplichte onderwijs, mee te helpen. De riviervisserij was in alle aspecten van het beroep een mannenwereld, dat overging van vader op zoon(s). Vrouwen werden pas later in de 20e eeuw ingezet, toen de inkomsten nog verder onder druk kwamen te staan. Ook tussen de vissers bestond een groot verschil in welstand. Onze eigen visser had vermoedelijk een hoge welstand, getuige de grote kwakbotter die hij zich kon permitteren.



rivierwater. De ontstane gaten worden afgesmeerd met watervast cement en rote spanten worden uitgestoken en vervangen door beton. Ten slotte wordt het schip op een reparatiewerf over de gehele buitenkant van een ijzeren bekleding voorzien (overijzeren) die minutieus wordt vastgezet met kleine kopspijkertjes.¹⁷ Het mag niet baten; ergens tussen 1941 en 1945 zinkt het schip. Mogelijk was het schip in de oorlogsperiode (tijdelijk) niet toegankelijk, waardoor het lekkende schip gewoon gevolgen en gezonken is. Mogelijk doet men na de oorlog nog een poging om het schip bewust zo ver mogelijk op de krib te trekken, in een poging om delen van de inventaris te redden. Dit lukte maar ten dele en de restanten vormen na ruim 70 jaren een uniek inkijkje in het leven van een Heerewaardense ankerkuilvisser. Hoewel het geen luxe bestaan was, hadden de ongeveer drie bemanningsleden het toch redelijk comfortabel. Het vooronder was ruim, manshoog en netjes afgemtimmerd.¹⁸ Als het koud was, zorgde een

komfoortje (vuurduvel) gestookt met turf en steenkool voor een behaaglijke warmte. Op de vuurduvel¹⁹ werden koffie en thee gezet en werd er misschien ook gekookt, maar waarschijnlijk gebruikten ze daarvoor het gietijzeren tweepitsfornuis. Een fraaie olielamp verlichtte de ruimte. Een beetje luxe was zeer welkom, want de Heerewaardense vissers visten soms tot ver in Duitsland en waren dagen tot weken van huis weg. Hiervoor werden ze gesleept door een stoomsleper. De vangst zal voornamelijk paling (drijf-aal) geweest zijn, gevangen met de ankerkuil. Daarnaast hebben ze zich waarschijnlijk ook beziggehouden met visserij met een drijfwan-net en een zegen waarmee voornamelijk zalm, elft en fint gevangen werd. Zo geeft het wrak in de Invaart van Alem haar bijna verloren verhaal stukje bij beetje prijs. Het laatste stukje informatie over de laatste eigenaar van het schip, is ondanks een uitgebreid artikel in een lokale krant,²⁰ nog niet boven water gekomen.

Afb. 15
Overzicht dateringen (onder/boven-grens) van industriële producten.



Afb. 16
Datumstempel Belgische bierfles uit 1941. Foto: Peter Seinen.

Samenvatting

Een archeologisch onderzoek van de resten van een houten schip op de bodem van de Maas bij Alem, vlakbij Den Bosch, leverde een zeldzaam inkijkje op in het leven van riviervissers begin 20e eeuw. Onderwatermetingen, berging, determinatie en datering van vondstmateriaal geven veel prijs over de geschiedenis van het schip. Het schip is een aan het einde van de 19e eeuw gebouwde kwakbotter uit Monnickendam, die rond de Eerste Wereldoorlog door een riviervisser gekocht werd om op paling te gaan vissen. Na jarenlang matig onderhoud zonk het schip in de eerste jaren van de Tweede Wereldoorlog en werd het langzaam onttakeld. Ondanks de geringe diepte waarop het wrak lag, werden veel voorwerpen gevonden die iets vertellen over het dagelijkse leven en werken van de bemanning van het schip.

Summary

An archaeological investigation of the

remains of a wooden vessel on the bottom of the river Meuse near Alem, close to Den Bosch, resulted in a rare insight of the daily life of the fishermen of the major Dutch rivers in the early 20th century. Numerous measurements, determination and dating of salvaged objects tell us a lot about the history of the ship. The ship is a kwakbotter, built in the late 19th century in Monnickendam, close to Amsterdam. After a long service on the Zuiderzee, it was sold during the First World War to a fisherman in the river area. It was mainly used for eel fishing. Due to lack of proper maintenance the ship sank in the early years of the Second World War and was stripped gradually. Despite of the low depth of the wreck, a lot of artifacts remained intact and now tell us their story about life and work on the ship.

seinen@iae.nl

ja.vd.besselaar@home.nl

Noten

- 1 Joost van de Besselaar en Peter Seinen zijn bestuursleden van de stichting Mergor in Mosam, een verband van duikende amateurarcheologen.
- 2 De stichting Mergor in Mosam, een verband van duikende amateurarcheologen, heeft als doel bij te dragen aan archeologische en paleontologische kennis. Een overzicht van (internationale) archeologische projecten staat op de website www.mergorin-mosam.nl. Mergor in Mosam is te bereiken via het e-mailadres mergor.in.mosam@gmail.com.
- 3 De NAS (Nautical Archaeological Society) is een Britse organisatie die probeert bij te dragen aan het behoud van het wereldwijde maritieme erfgoed. De organisatie geeft het tijdschrift *International Journal of Nautical Archaeology* uit en organiseert cursussen, waarmee archeologische onderwatertechnieken worden aangeleerd (NAS-certificaten).
- 4 Schutten, 2007.
- 5 Er bestaan nog vier min of meer originele geregistreerde Volendamse kwakken: de VD5, VD17, VD84 en VD172.
- 6 Dorleijn 2001.
- 7 Meeste informatie van Gijs Sepers 2011.
- 8 Meeste informatie van Gijs Sepers 2011.
- 9 Een bunschot is een waterdicht schot dat de vier bunnen (met water gevulde compartimenten) van elkaar scheidt.
- 10 Met spinthout bedoelt men de goed herkenbare buitenste tien à vijftien ringen van een boomstam.
- 11 Met het begrip 'terminus post quem' duiden archeologen de laatst mogelijke datum aan waarop een gebeurtenis plaats kon vinden.
- 12 Met het begrip 'wateren' wordt het langdurig in water weken van vers gekapt hout aangeduid, met als doel het hout, door verwijdering van suikers, beter bestand te maken tegen houtrot en schimmel, Dorleijn, 2001.
- 13 Dorleijn, privé mededeling 2012.
- 14 Sepers, 2011.
- 15 Sepers, 2000.
- 16 Soetens, 2011.
- 17 Dorleijn, 2001, p. 155.
- 18 Bekend van wat bekend is van kwakbotters.
- 19 Jong, 1988, p. 63.
- 20 Publikatie in de 'Carillion' 31/08/2011, Weekkrant in de Bommelerwaard.
- 21 Praamsma, 1986.
- 22 Martens, 1999.
- 23 Sepers, 2000.
- 24 Beschrijvingen van het leven van riviervissers uit diverse regio's zijn te vinden in Bijl (Gelderland), Doorn-71 (Nederland), Doorn-77 (Nederland), Drimmelen (Nederland), Hartman (Woudrichem), Jong (Hardinxveld), Lobregt (Heerewaarden), Martens (Moerdijk), en Verhagen (Zuid-Holland- Gelderland) 25 Groot, 2001.



Literatuur

- Bijl, A, *Visserij op de Gelderse rivieren*, Utrecht, 2011.
- Doorn, T.H van, *Terminologie van riviervissers in Nederland*, NV Assen, 1971.
- Doorn, T.H. van, *Mensen, vissen, vogels, riviervisserij vergane glorie*, Amsterdam, 1977.
- Dorleijn, P.J, *De bouwgeschiedenis van de Botter*, 2001.
- Drimmelen, D.E. van, *Schets van de Nederlandse Rivier- en binnenvisserij tot het midden van de twintigste eeuw*, Organisatie ter verbetering van de binnenvisserij, 1987.
- Groot, G. de, *Fabricage van verschillen*, 2001.
- Hartman, P, *Zalm vernomen*, Raamsdonksveer, 1995.
- Huitema, T, *Ronde en Platbodemjachten*, 1995.
- Jong, D.J, *Hardinxveld en de riviervisserij*, Historische Vereniging Hardinxveld-Giessendam, 1988.
- Lobregts, P, *De laatste riviervissers*, Zutphen, 1977.
- Martens, P.J, *Schokkerman en bootvissers, de ankerkuilvisserij op Hollands Diep en Haringvliet*, Tilburg, 1999
- Praamsma, J.M, *De regulatie en kanalisatie van de grote rivieren sinds de 19de eeuw*, Doctoraalscriptie Sociale Geografie, RUU, 1986.
- Dorleijn, P.J. Privécorrespondentie, 2012.
- Schutten, G.J, *Verdwenen schepen*, 2007.
- Schutten, G.J, Privécorrespondentie, 2011.
- Seinen, P.A, Besselaar, J. van den, *De zwanenzang van een Kwakbotter, Rapport ter verkrijging van certificatie NAS-II*, Stichting Mergor in Mosam, Haps, 2011.
- Sepers, G, *Waalshokkers zijn geen Schokkers*, Spiegel der Zeilvaart, 8, 11, 2000.
- Sepers, G, (Bezoekerscentrum Heerewaarden), Privécorrespondentie, 2011.
- Soetens J, (Vereniging De oude flesch) Privécorrespondentie, 2011.
- Sopers, P.J, *Schepen die verdwijnen*, 1974.
- Verhagen, P, *Rivieren, boten en vissers*, 1998.