



Aanvullend Rapport Wrak Invaart Alem

Auteurs: Peter Seinen
Joost van den Besselaar
Datum: 31-8-2015
Filenaam: MiM-rapport-Alem-stranding-8-2015

Aanvullende informatie over stranding van de Kwak bij Alem

Afbeelding 1 Verkenningfoto Royal Air Force, opname van 3-2-1945.
Binnen de rode cirkel mogelijk de onderzochte Kwak.



Verzendlijst:

Bestuur MiM
Contactgroep MiM
Albert Zandstra
Berdie de Ruijter
Rick Joziasse
Johan Opdebeeck
Martijn Manders
Liesbeth Schuurman

Stichting Mergor in Mosam
Idem
Landelijke Werkgroep Archeologie Onder Water
Idem
Idem
Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed
Idem
Provinciaal Depot Gelderland

Inhoudsopgave

1. Samenvatting	2
2. Inleiding	2
3. Resultaten en discussie	2
4. Conclusies en aanbevelingen	4
Referenties	4
Bijlagen	4

Samenvatting

In de periode 2009- 2011 werd door de stichting Mergor in Mosam archeologisch onderzoek gedaan aan een houten wrak in de Invaart van Alem, uitgevoerd in het kader van een certificering gelijkwaardig aan de NAS-II van de Nautical Archaeological Society. Het resultaat van het onderzoek was kennis omtrent het type schip (Kwak), haar toepassing (visserij), haar stranding (onopzettelijk gezonken) en het moment waarop dat gebeurde (na 1941). Het moment van stranding kan met extra informatie nauwkeuriger vastgesteld worden. Met behulp van luchtfoto's van de Royal Air Force, gemaakt in het kader van Operatie Market Garden (1944), kon een zeer nauwkeurige (waarschijnlijke) strandingsdatum worden afgeleid: tussen 23 maart en 28 april 1945.

1. Inleiding

In de periode 2009- 2011 AD voerde de stichting Mergor in Mosam, in het kader van het behalen van een certificatie gelijkwaardig aan de NAS-II (Nautical Archaeological Society), een archeologisch onderzoek naar een houten wrak in de Invaart bij Alem uit [1]. Het doel van dit onderzoek was het achterhalen van het scheepstype en haar toepassing. Tijdens dit onderzoek werd reeds voorzichtig gespeculeerd over de oorzaken van het verloren gaan (stranding) van de Kwak. Een belangrijke bron van informatie die licht kan werpen op haar laatste weken, bestaat uit allerhande situatie-plaatjes, zoals recreatie foto's van particulieren, luchtfoto's die in opdracht van het Kadaster jaarlijks worden gemaakt en luchtfoto's van Royal Air Force verkenningen uit de Tweede wereldoorlog (Operatie Market Garden, 1944), die door Wageningen University worden beheerd. Deze bron was bij de afronding van het onderzoek nog onvoldoende bekeken en is nu nauwkeurig onderzocht.

2. Resultaten en discussie

Ondanks herhaalde pogingen om recreatieve foto's te ontsluiten, doormiddel van oproepen in lokale periodieken, leverde deze bron geen resultaten op.

De Kadaster foto's boden slechts beperkte informatie. In de eerste plaats gaat de jaarlijkse reeks niet verder terug dan 1947. In de tweede plaats waren de omstandigheden voor het maken van een goede opname niet altijd optimaal. Een hoge waterstand, rimpeling van het wateroppervlak en algenbloei belemmeren de waarneming van structuren die net boven of onder het wateroppervlak liggen.

Alleen op de foto van 2010 (Afbeelding 2, Bijlage 2) is het wrak onder het wateroppervlak goed te zien. In de bovenste ronde uitvergroting is ook de vorm te herkennen. In de onderste ronde uitvergroting is deze vorm nog eens geaccentueerd.

De RAF foto's [3] boden veel meer informatie. Afbeeldingen 3- 10 (Bijlage 2) geven voor verschillende data (19-9-1944- 8-4-1945) beelden van de locatie in chronologische volgorde.

Aan het begin van de Operatie (19-9-1944) in Afbeelding 3, is te zien dat er op die datum minstens 2 structuren op de Maas arm rondobberen, geaccentueerd met rode cirkels. De structuur in de linker cirkel ligt recht beneden (ten zuiden van) de krib waar de Kwak uiteindelijk haar laatste rustplaats zal vinden. De afstand van deze structuur tot de krib is echter veel te groot om het hiermee te kunnen identificeren.

Anderhalve maand later (6-11-1944) in Afbeelding 4 zien we de bovengenoemde (linker) structuur nog steeds rondobberen (uiteraard verankerd). Een uitvergroting van de structuur laat overduidelijk de vorm van een schip zien.

Drie maanden later (3-2-1945) in Afbeelding 5 zien we een zijzicht foto gericht op dezelfde plaats (voorzover dat nauwkeurig ingeschat kan worden) waarop een structuur te zien is die eveneens op een schip lijkt. Omdat een mast lijkt te ontbreken zou geconcludeerd kunnen worden dat het dus niet om een rivierzeilschip zou kunnen gaan. Uit een ooggetuige verslag [2] is evenwel bekend dat zeil en visserij-tuigage, bij langere afwezigheid van de eigenaar, verwijderd werd, omdat het anders toch ontvreemd zou worden. Wellicht ging men zover om ook de mast te verwijderen.

Ruim twee weken later (21-2-1945) in Afbeelding 6 is ter hoogte van dezelfde krib nog steeds een structuur te zien, maar wel op en andere plaats. Dat valt niet direct op, maar in die twee weken is de waterstand fors toegenomen en liggen flinke delen van de kribben onder de waterspiegel. Positionering ten opzichte van onafhankelijke herkenningspunten blijkt de structuur van Afbeelding 5 een flink stuk richting krib verplaatst te zijn. De uitvergroting suggereert de vorm van een schip.

Drie weken later (14-3-1945) in Afbeelding 7 is deze structuur nog steeds op dezelfde positie te zien (ten opzichte van dezelfde herkenningspunten). Doordat de waterstand weer behoorlijk gezakt is (zo te zien vergelijkbaar met het huidige gemiddelde) blijkt dat de structuur heel dicht in de buurt van de krib ligt. De uitvergroting laat, als de structuur een schip mocht voorstellen, een wat kleine verhouding tussen lengte en breedte (2/1), geschat zien. Uit een afschatting van de lengte 18 meter en een breedte van 8 meter (ten opzichte van de breedte van het smalste deel van het Sint Andries kanaal) kan verondersteld worden dat we te maken met twee schepen die naast elkaar liggen. Deze afmetingen passen dan goed bij Botters.

Een dag later (15-3-1945) in Afbeelding 8 is de structuur wat beter te herkennen door de betere kwaliteit van de foto. De uitvergroting maakt het vermoeden dat we te maken hebben met twee schepen die vlak naast elkaar liggen sterker.

De opname van een week later (23-3-1945) in Afbeelding 9 neemt de meeste twijfel weg. Op dezelfde positie zijn duidelijk twee structuren naast elkaar te onderscheiden, waarschijnlijk schepen, met een klein lengteverschil. Door het nog lagere waterpeil ligt het kleinste schip nu zeer dicht tegen de krib, waarschijnlijk vast op de bodem.

Twee weken later (8-4-1945) in Afbeelding 10 is de situatie weer veranderd. De twee structuren (als dat dezelfde zijn uiteraard) worden weer los naast elkaar waargenomen, nu echter met een behoorlijke afstand, waardoor nu duidelijk te zien is dat het om twee verschillende structuren (schepen) gaat. Wat er precies gebeurd is, is niet te achterhalen. Het kleine schip links (waarschijnlijk de Kwak) ligt op een iets andere positie in een andere oriëntatie. Deze positie en oriëntatie komen exact overeen met die van het wrak van de Kwak zoals in Afbeelding 2.

Dit geeft een mogelijke strandingsdatum tussen 23-3-1945 en 8-4-1945

Heeft het tweede grotere schip gepoogd om de Kwak vlot te trekken naar dieper water om haar af te zinken, of heeft deze haar juist bewust op deze positie neergelegd om te kunnen ontmantelen, of bestaat er geen relatie tussen beide schepen ?

We zullen het zonder aanvullende informatie nooit te weten komen.

Wordt wellicht nog vervolgd...

Tabel 1 in Bijlage 1 geeft een overzicht van de mogelijke gebeurtenissen.

3. Conclusies en aanbevelingen

Op basis van Royal Air Force luchtfoto's uit de periode van Operatie Market Garden kan de mogelijke definitieve stranding van de onderzochte Kwak worden afgeleid. Deze stranding vond ten laatste plaats op 8 april 1945, maar in ieder geval voor 23 maart 1945.

Over de oorzaak van de stranding is geen extra informatie gevonden. Het lijkt erop dat de waarschijnlijk sterk water makende Kwak na een niet geslaagde reddingsoperatie door een ander, iets groter, schip, opgegeven is en op de krib is achtergelaten.

Het is evenwel aan te bevelen om de zoektocht naar meer informatie over de geschiedenis van de Kwak voort te zetten.

Referenties

- [1] Seinen, P.A., Besselaar, J.A. van den, De zwanenzang van een Kwak, Projectrapport Stichting Mergor in Mosam, Haps, 2012.
- [2] Sepers, G., Bezoekerscentrum De Grote Rivieren in Heerenwaarde, Mondelinge mededeling, 2011.
- [3] Website WUR, archief RAF verkenningfoto's, 2015.

Bijlage 1 De korte (speculatieve) geschiedenis van het einde van de Kwak.

Tabel 1 Mogelijke momenten van de laatste maanden van de Kwak.

Datum	Gebeurtenis
19-9-1944	De Kwak is mogelijk te zien, midden in de Invaart, ten zuiden van de krib waarop zij zal stranden.
16-11-1944	De Kwak is nog steeds op dezelfde positie te zien.
3-2-1945	Vanuit een horizontale positie is de Kwak nog steeds te zien.
21-2-1945	De Kwak is een flink stuk naar het noorden richting krib verplaatst. Door de hoge waterstand zal de Kwak nog wel gedreven hebben. Mogelijk ligt de Kwak vlak naast een schip van vergelijkbare grote.
14-3-1945	De Kwak ligt nog steeds op dezelfde positie in de zelfde oriëntatie. Duidelijk is geworden dat er inderdaad een ander schip naast ligt.
15-3-1945	De Kwak ligt nog steeds op dezelfde positie in dezelfde oriëntatie. De laatste twijfel of het tweede schip kunnen worden verlaten.
23-3-1945	De Kwak ligt waarschijnlijk al vast op de krib, maar nog niet op de uiteindelijke positie en oriëntatie.
8-4-1945	De Kwak bereikt zijn uiteindelijke positie en oriëntatie.

Bijlage 2 Afbeeldingen van luchtfoto's.

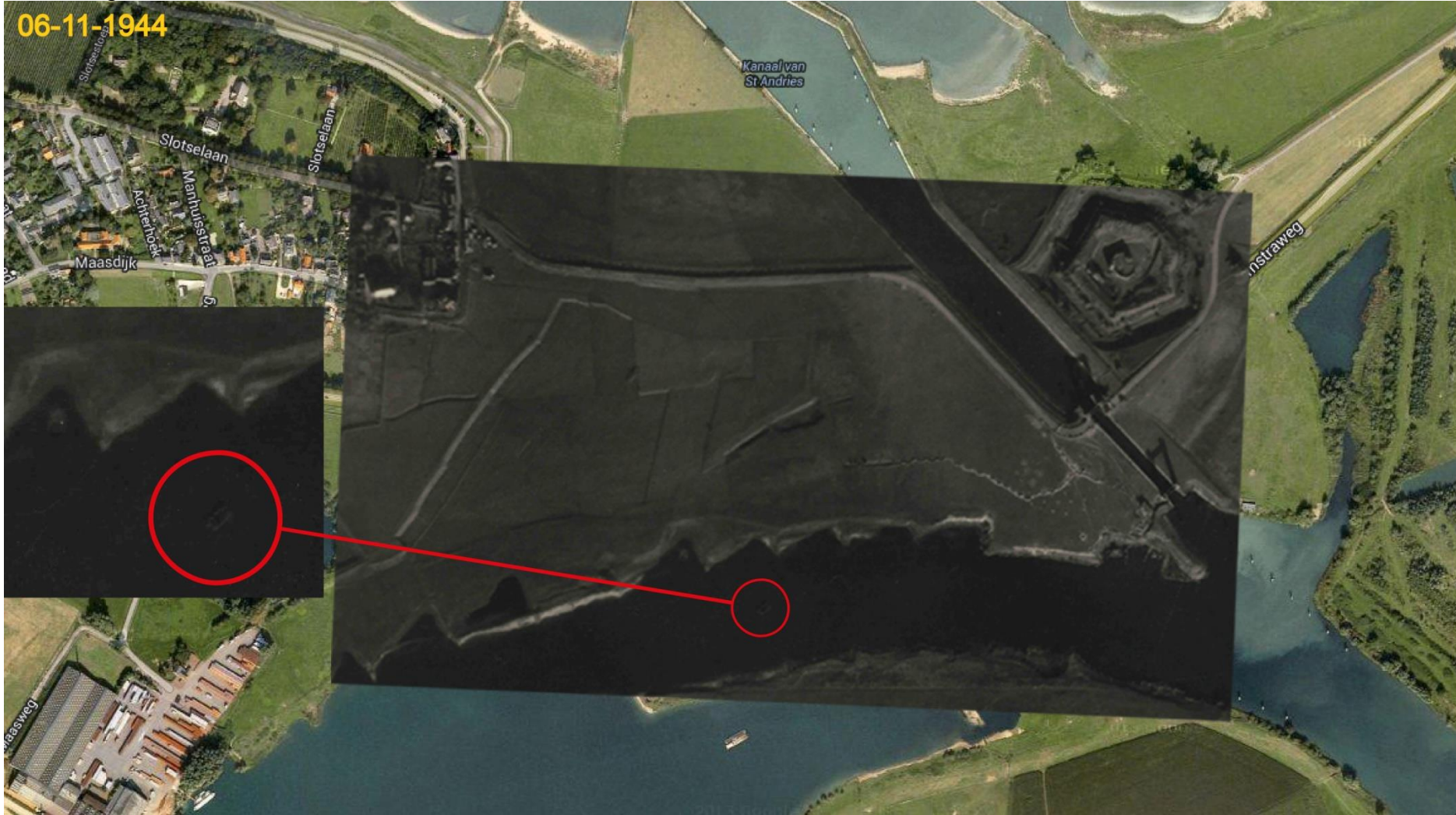
Afbeelding 2 Foto van het Kadaster van 2010 AD.



Afbeelding 3 Foto van de RAF van 19-9-1944.



Afbeelding 4 Foto van de RAF van 6-11-1944.



Afbeelding 5 Foto van de RAF van 3-2-1945

03-02-1945



Afbeelding 6 Foto van de RAF van 21-2-1945.



Afbeelding 7 Foto van de RAF van 14-3-1945.



Afbeelding 8 Foto van de RAF van 15-3-1945.



Afbeelding 9 Foto van de RAF van 23-3-1945.



Afbeelding 10 Foto van de RAF van 8-4-1945.

