



Locatie:	Oostvoornse meer
Werkgebied:	Wrak bekend als OVM9
Duikleider:	Frank Stoop
Volgnummer:	1
Opgesteld door:	Diana Derks Brigitte Maassen Rob Maassen Marc Pennings
Onderzoeksdatum:	12 en 13 september 2009

Rapport: Praktijkexamen NAS 2 op OVM9

Rapport datum: 23 september 2009

1. Inleiding

Op 12 en 13 september 2009 was het praktijkexamen voor de NAS 2-cursus. Dit examen werd afgenomen in het Oostvoornse meer. Voor dit examen hadden zich 17 personen opgegeven. Uiteindelijk hebben 4 personen het examen afgelegd. Deze personen waren Diana Derks, Brigitte Maassen, Rob Maassen en Marc Pennings, allen lid van de stichting Mergor in Mosam te Cuijk. Als vertegenwoordiging van het LWAOW waren Jan Venema en Frank Stoop aanwezig. Als vertegenwoordiging van het RCE waren Johan Opdebeeck en Martijn Manders aanwezig. Doordat er slechts 4 examenkandidaten waren, werd een vrij onbekend wrak aangewezen voor onderzoek. Het ging hierbij om de OVM9. Dit wrak is voor het eerst gevonden in 1990. Door onbekende oorzaak is er jaren niet op gedoken. Op 12 en 13 september zijn er vervolgens een aantal duiken op het wrak gemaakt en is ter plaatse bekeken wat gemeten en gerapporteerd kon worden om iets meer van dit wrak te weten te komen.

2. Geschiedenis Oostvoornse meer

Het Oostvoornse meer is pas in 1966 ontstaan toen in het Brielse Gat een tweede dam werd aangelegd. De eerste dam, waardoor de Brielse Maas werd afgesloten, werd in 1950 aangebracht. Hierdoor was de Brielse Maas afgesloten van de Noordzee. Vroeger lag hier de zandbank Maasdroogen. Dit was in de loop der eeuwen een waar scheepskerkhof. Dit is waarschijnlijk de reden dat er in het Oostvoornse meer scheepswrakken liggen die nog niet ontdekt zijn.

Op **bijlage 1** (historische kaart 1911), is duidelijk de open verbinding te zien zoals vroeger het Brielse Gat in de Noordzee uitkwam. Door deze ruime verbinding is het zeer goed mogelijk dat zich in het Oostvoornse meer zowel zee- als rivierscheepswrakken bevinden.

Tegenwoordig is de totale grootte van het Oostvoornse meer van oost naar west ca. 2500 meter, en van noord naar zuid 400 tot 900 meter. De diepte varieert van 2 à 3 meter tot meer dan 40 meter. Het maakt nu deel uit van een beschermd natuurgebied. Op **bijlage 2** is te zien dat het Brielse meer en het Oostvoornse meer gescheiden van elkaar en van de Noordzee zijn. Het Oostvoornse meer is jaren een zoetwatermeer geweest, maar tegenwoordig pompen ze er weer zout water in om het zicht te verbeteren. Hierdoor zal ook de paalworm weer actief worden. Dit zal m.n. de houten wrakken niet ten goede komen.

3. Doelstellingen van de actie

Actiepunten waren:

- Verkennen en schetsen van het wrak.
- Het zelfstandig opstellen van een plan van aanpak.
- Inmeten van het wrak.
- Maken van een rapportage van onze bevindingen.

4. Locatie

Het wrak ligt, volgens WGS 84, op de volgende coördinaten 51°55'35.99"N en 4°5'26.31" E

5. Deelnemers

Namen duikers	Organisatie	Email
Pennings, Marc	Mergor in Mosam	diamar@home.nl
Derks, Diana	Mergor in Mosam	mupmup68@gmail.com
Maassen, Brigitte	Mergor in Mosam	maassenderks@home.nl
Maassen, Rob	Mergor in Mosam	maassenderks@home.nl
Opdebeeck, Johan	RCE	j.opdebeeck@cultureelerfgoed.nl
Manders, Martijn	RCE	m.manders@cultureelerfgoed.nl
Stoop, Frank	LWAOW	frank.stoop@siemens.com

6. Duikgegevens

Naam duiker	Duik 1		Duik 2		Duik 3	
	Duiktijd min	Duikdiepte m	Duiktijd min	Duikdiepte m	Duiktijd min	Duikdiepte m
Brigitte	40	9.1	45	9.2	40	7.8
Diana	40	9.0	40	9.1	40	7.6
Marc	40	9.2	40	9.1	40	8.6
Rob	53	9.0	40	8.5	40	9.2
Johan	?	?	-	-	-	-
Martijn	?	?	-	-	-	-

7. Resultaten

Tijdens de eerste verkenningsduik werden er door Marc en Diana een aantal schetsen gemaakt van het wrak zoals ze het aantreffen. Hierop was de globale

lengte en breedte aangegeven. Hierna hebben Rob en Brigitte, na overleg, een verkenningsduik gemaakt om ook een indruk te krijgen hoe het wrak erbij lag. Ook tijdens deze duik werden enige globale schetsen en metingen gedaan.

Na deze eerste verkennende duiken was het idee dat het wrak met de stuurboordzijde naar boven lag. Vervolgens is een plan van aanpak gemaakt wat eruit bestond de meetpunten op de kiel en de stuurboordzijde te plaatsen en het geheel in te meten om zodoende een duidelijker beeld te krijgen van het wrak. Door de grootte van het wrak en het geringe aantal duiken dat mogelijk was, werd besloten om zich alleen op de stuurboordzijde van het wrak te concentreren. De bakboordzijde was in dermate slechte staat (aantasting door paalworm), en door rovers geheel ondergraven door middel van airliften waardoor hier een gevaarlijke situatie was ontstaan.

Tijdens de laatste duik zijn nog een aantal detailtekeningen (**zie bijlage 5 en 6**) gemaakt van de boeg en de achtersteven, aangezien deze zeer belangrijke aanknopingspunten vormen voor de vaststelling van de vorm en het type schip. Daarbij werden er nog diverse kruismetingen, lijnmetingen en hoogtemetingen uitgevoerd. Bovendien zijn er bij aanvang van de laatste duik, rekening houdend met stofvorming, door één van de duikers diverse foto's gemaakt.

In de periode na het onderzoek zijn de diverse metingen en tekeningen verwerkt tot een totaalbeeld zoals weergegeven in **bijlage 3a en 3b, 4, 5 en 6**.

8. Conclusies

- Ruwe grootte van het dek is 24 meter.
- Het schip is volgens ons gebouwd in de late VOC-tijd, ergens tussen 1750 en 1800 na Chr. Een dendromonster moet dit echter uitwijzen.
- Het gaat hier hoogstwaarschijnlijk om een zgn. pakketboot (**zie bijlage 7**). De pakketboot is ontworpen om zeer snel te zeilen en gebaseerd op de snelle oorlogsbrik van een paar decennia eerder. De brik werd oorspronkelijk in de loop van de 17e eeuw als betrekkelijk klein, snelvarend oorlogsschip gebouwd, maar werd al gauw ook als koopvaardijchip gebruikt (o.a. de bewapende pakketboten van de VOC en de snelle slavenhalers). Pakketboten bleven in de vaart tot het midden van de 19e eeuw en vanaf toen werden het stoomschepen.
- De bakboordzijde van het schip is grotendeels verdwenen door paalworm. Er zijn nog korte stukken van de spanten zichtbaar (**zie afbeelding 1**).
- Van de roerinrichting zijn nog een vijftal ophangingen aan het schip zichtbaar en een tweetal aan het roer dat beneden het schip op de bodem ligt (**zie afbeelding 2 en 3**).
- De boeg is stevig bekleed met metaal, hevig aangetast door het zoute en huidige brakke water (**zie bijlage 6**). Ook zijn hier sporen zichtbaar van vernielingen door hakken en zagen (**zie afbeelding 4 en 5**). Hierop is ook duidelijk te zien dat er van de boeg niet veel meer over is.
- De kiel en de buitenhuid van het schip zijn van naaldhout. De spanten en de binnenhuid zijn van eiken (**zie afbeelding 6**). Van deze eiken spanten aan stuurboordzijde is het mogelijk om een representatief dendromonster te nemen.

- Wat van de stuurboordzijde zichtbaar was, is geheel ingemeten, inclusief de ontbrekende delen (**zie bijlage 4**).
- Het is duidelijk dat het schip al meerdere malen gerepareerd is. Dit is te zien aan de houten doken en koperen c.q. bronzen pennen (**zie afbeelding 7**). Volgens ons is het schip destijds uit de vaart genomen vanwege de slechte staat waarin het verkeerde en ergens aan de waterkant achtergelaten, leeggehaald en is langzaam onder water verdwenen.

9. Veronderstellingen

- Aan de inmetingen en hoogtemetingen van de planken aan stuurboordzijde is goed af te lezen dat het schip een ronding heeft waardoor het vermoeden bestaat dat OVM9 een rank schip was.
- Naar aanleiding van de gedane metingen en bevindingen is het mogelijk dat het schip er qua vorm uit zou kunnen zien als weergegeven in **bijlage 7**.
- Door de huidige ligging van het schip en de geschiedenis van het Oostvoornse meer, bestaat verder het vermoeden dat het schip reeds een keer verplaatst is (baggerwerkzaamheden (?)). Dit is gebaseerd op de gekantelde ligging van het wrak met de stuurboordzijde (vrij van aantasting door paalvorm) naar boven.

Bronnen

- [1] www.watwaswaar.nl
- [2] www.wikipedia.nl
- [3] www.vaartips.nl/zeevaart.htm
- [4] Archief Mergor in Mosam
- [5] Archis

Bijlage 1

Historische kaart uit 1911: duidelijk zichtbaar is de open verbinding zoals vroeger het Brielse Gat in de Noordzee uitkwam



Bron: www.watwaswaar.nl

Bijlage 2

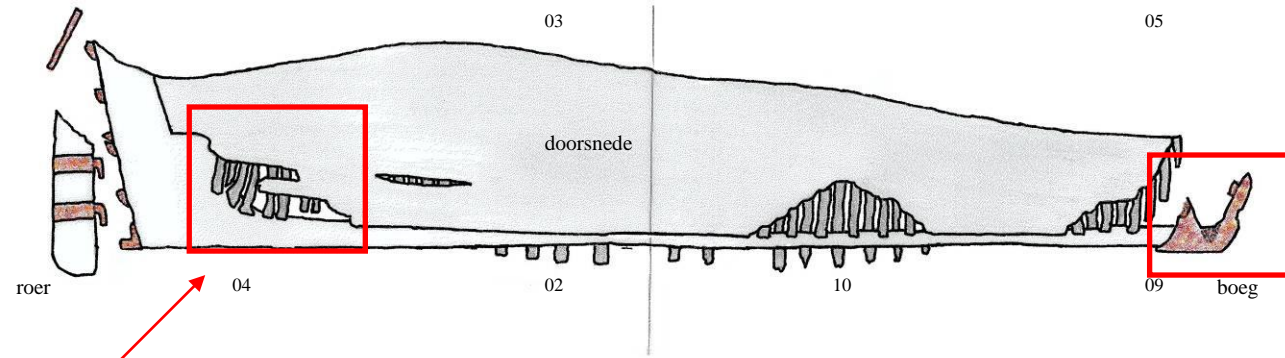
Het Oostvoornse meer is ontstaan in 1966 door afdamming van het Brielse Gat.



Bron: www.wikipedia.nl

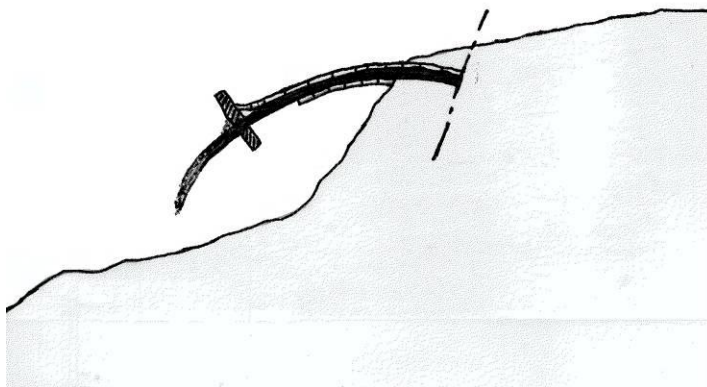
Bijlage 4

Weergave van wrak na metingen (totaalbeeld)



Voor detailtekening
zie bijlage 5

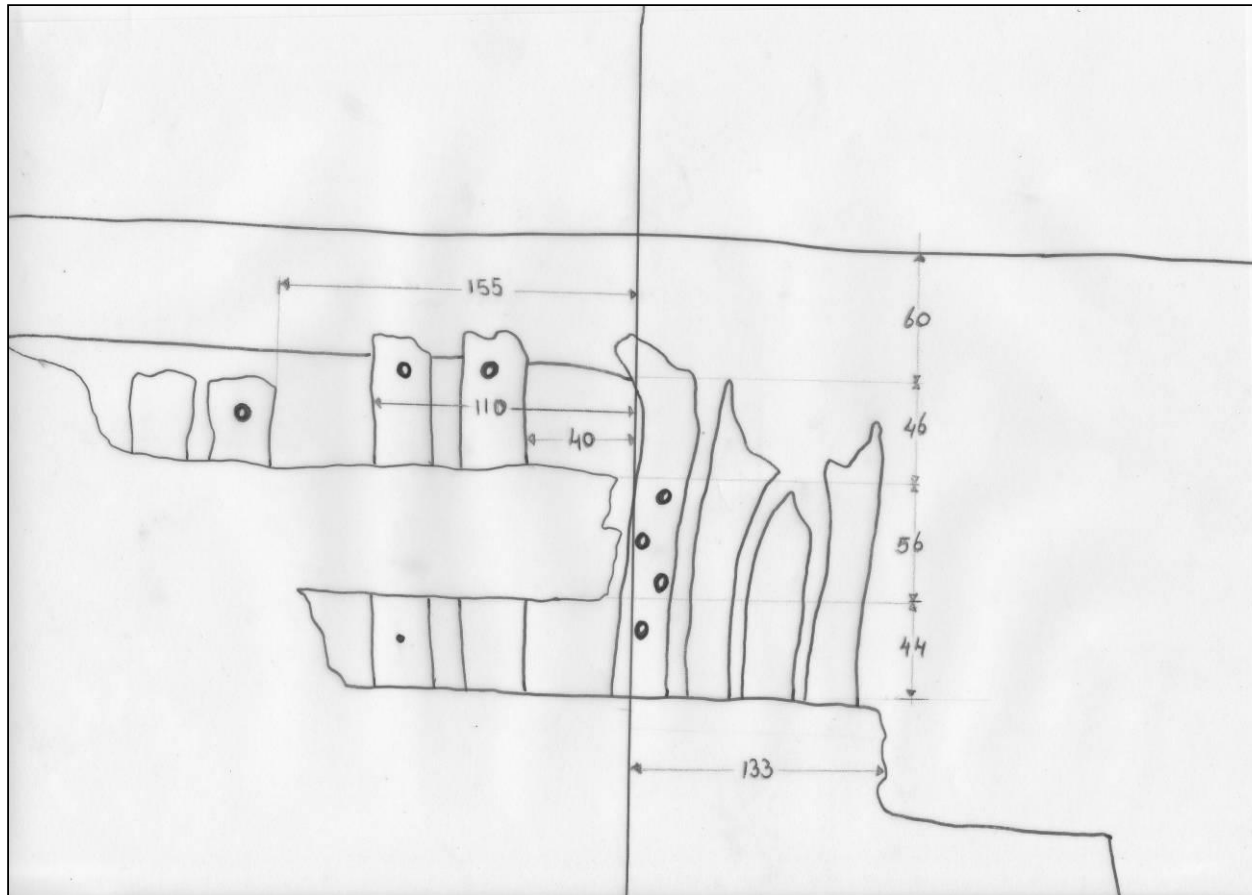
Voor detailtekening
zie bijlage 6



Bovenaanzicht en doorsnede OVM9	
Ingemeten door:	Mergor in Mosam
Getekend door:	Marc Pennings
Datum:	5 oktober 2009

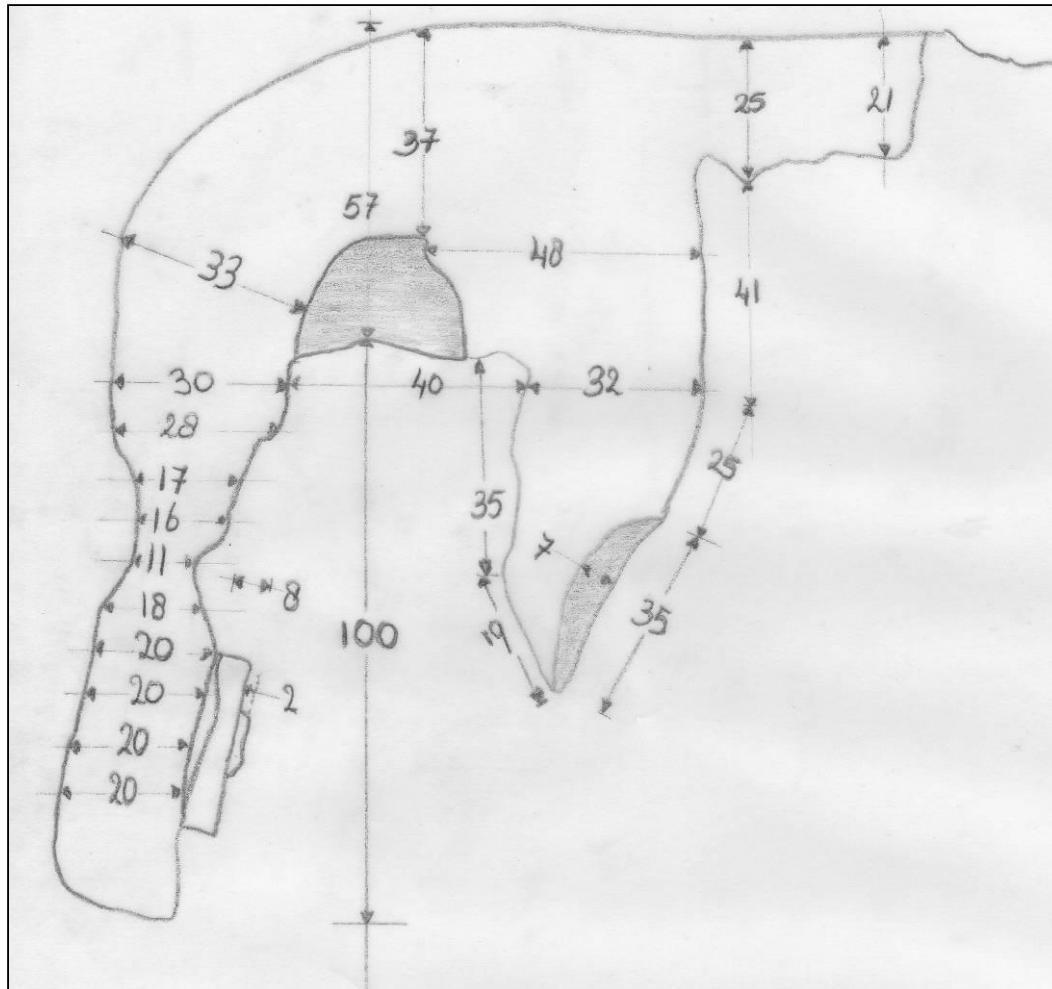
Bijlage 5

Detailtekening restant achtersteven wrak stuurboordzijde.



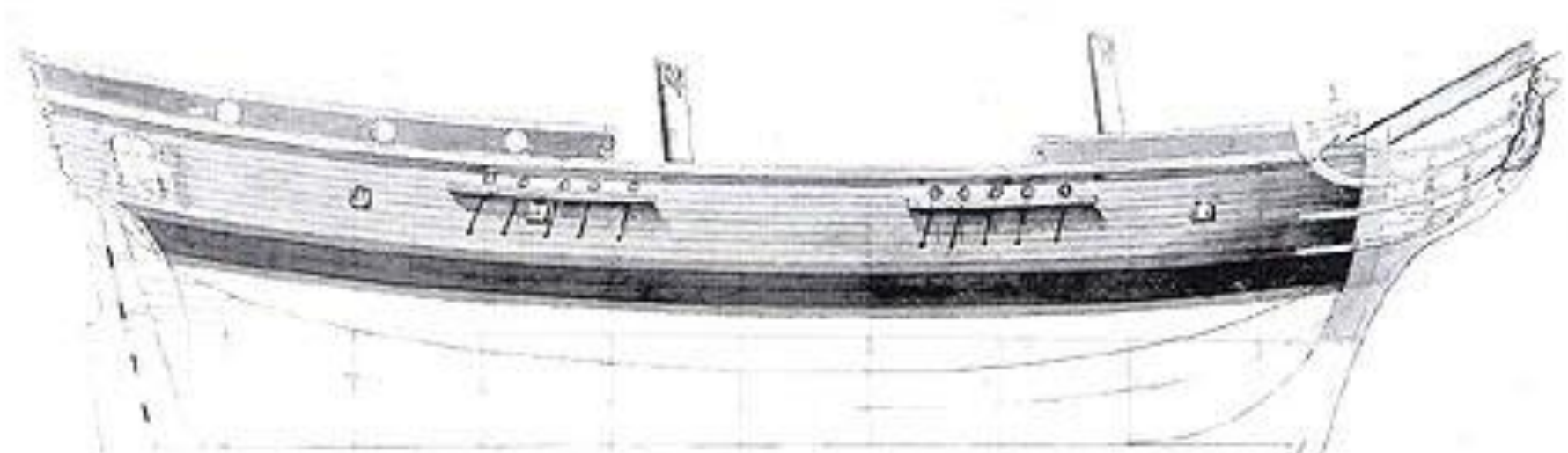
Bijlage 6

Detailtekening van de boeg met metaal bekleed.

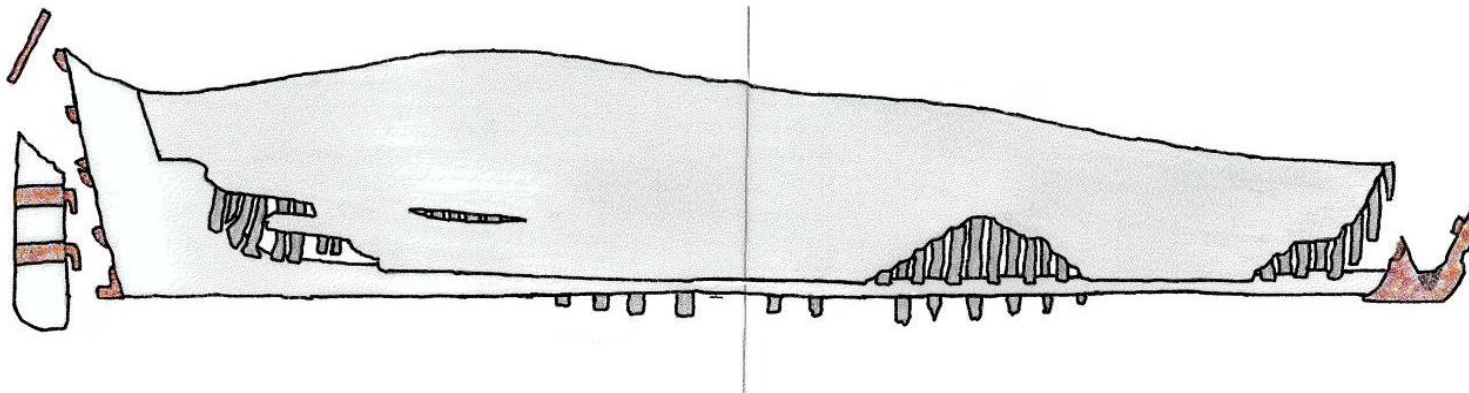


Bijlage 7

Lijnenplan van een VOC pakketboot. Zie overeenkomst met het door ons onderzochte wrak op boeg, roer en kiel

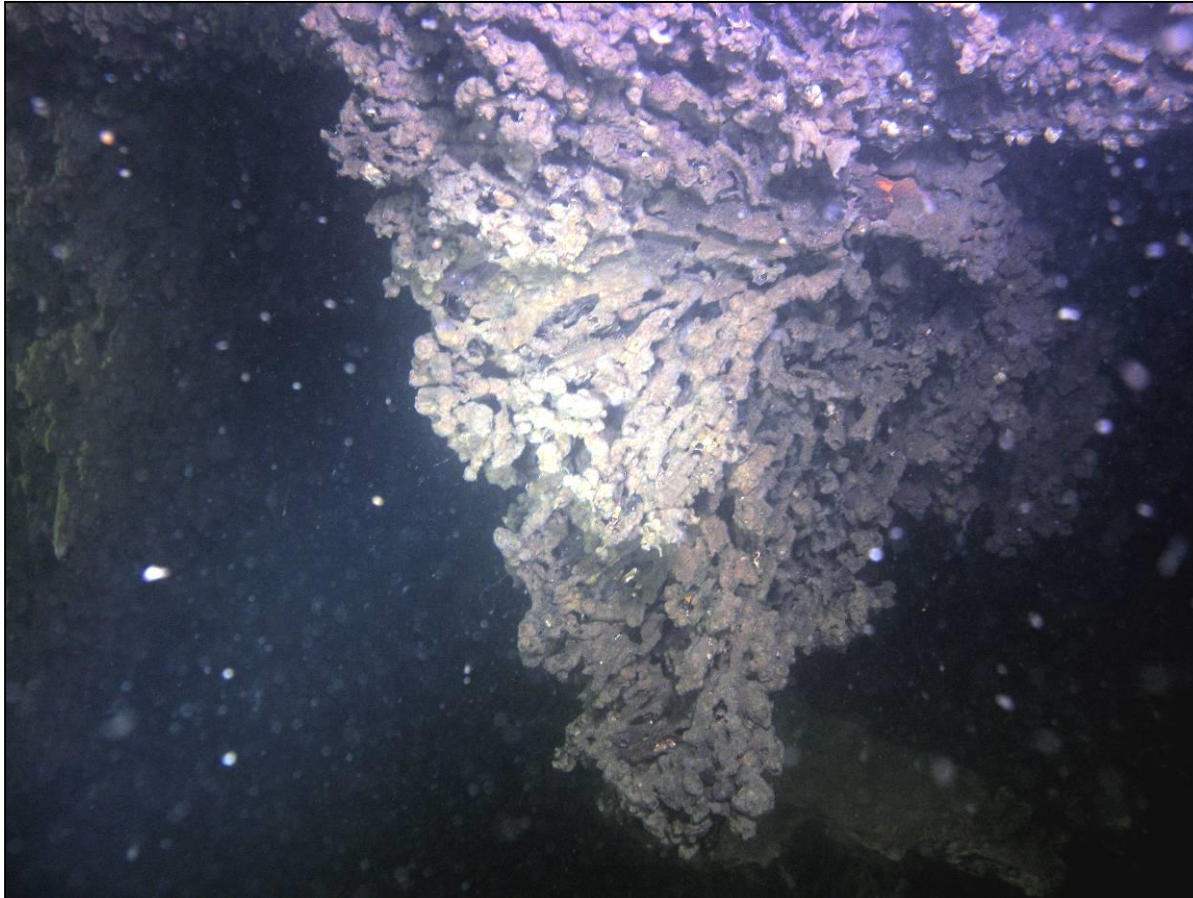


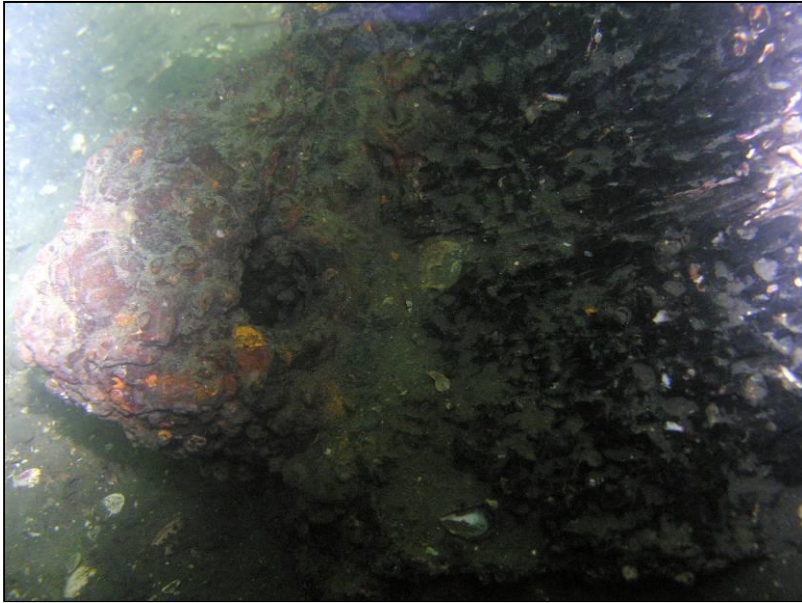
Bron: www.vaartips.nl/zeevaart.htm



Afbeeldingen

Afbeelding 1 – Spant aan bakboordzijde, door paalworm aangetast.



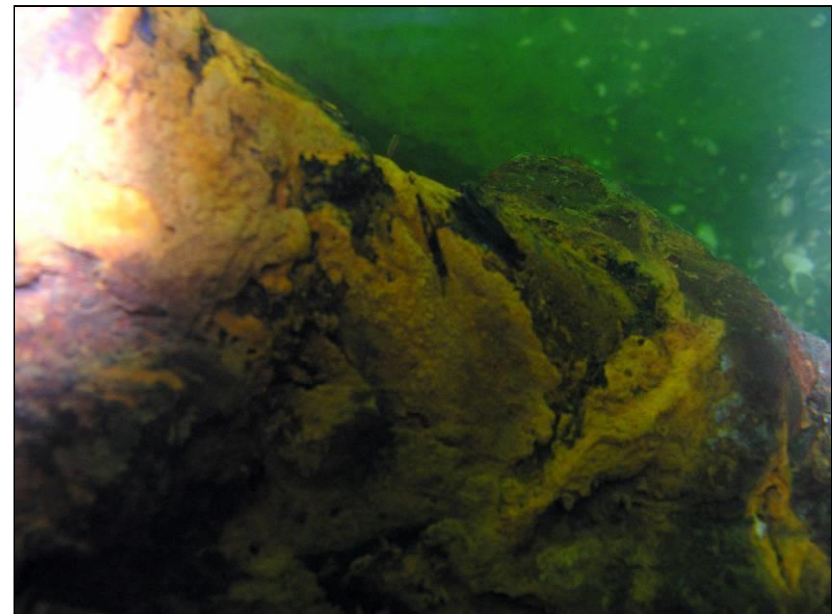


Afbeelding 2 en 3 –
Ophangingspunten roer





Afbeelding 4 – Onderkant boeg



Afbeelding 5 – Zichtbare zaag- en kasporen aan boeg



Afbeelding 6 – Zichtbare eiken binnenhuid



Afbeelding 7 – Reparatiepennen en doken