

# ZEEGAANDE HOUTEN SCHEPEN

*Bijdragen aan de Dag van de historische maritieme  
archeologie in Nederland (14de Glavimans symposion)*



A.F.L. **VAN HOLK**, R. **OOSTING**, A.B.M. **OVERMEER**,  
A.D. **VOS** EN W.B. **WALDUS** (RED.)





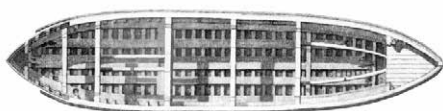
This is a free offprint – as with all our publications the entire book is freely accessible on our website, and is available in print or as PDF e-book.

[www.sidestone.com](http://www.sidestone.com)

# ZEEGAANDE HOUTEN SCHEPEN

*Bijdragen aan de Dag van de historische  
maritieme archeologie in Nederland  
(veertiende Glavimans symposion)*

A.F.L. **van Holk**, R. **Oosting**, A.B.M. **Overmeer**,  
A.D. **Vos** en W.B. **Waldus** (red.)



GLAVIMANS STICHTING

Het Glavimans symposium, de Dag van de historische maritieme archeologie in Nederland wordt gesponsord door:



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed  
*Ministerie van Onderwijs, Cultuur en  
Wetenschap*



**Baars-CIPRO**  
Civil Engineering  
Professional Diving



© 2023 Individuele auteurs

Uitgegeven door Sidestone Press, Leiden  
[www.sidestone.com](http://www.sidestone.com)

Vormgeving & omslagontwerp: Sidestone Press

Omslagfoto: Twee grote wrakken bij paal 25.5, op de voorgrond het kottertje (wrak II), op de achtergrond de resten van het spiegelschip (wrak I) (foto: S. Kok, ROSE photography, Terschelling).

ISBN 978-94-6426-245-2 (softcover)

ISBN 978-94-6426-246-9 (hardcover)

ISBN 978-94-6426-247-6 (PDF e-book)

DOI 10.59641/yov8dxxpq

# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>7</b>
<b>Programma van de Dag van de historische maritieme archeologie in Nederland (het veertiende Glavimans symposion), 9 december 2022, Batavialand, Lelystad</b>	<b>9</b>
<b>Gedachten bij de eerste Glavimans symposia</b> <i>Reinder Reinders</i>	<b>11</b>
<b>Veertig kanonnen maken nog geen oorlogsschip. Kanonlopen in zestiende-, zeventiende- en achttiende-eeuwse scheepswrakken, een interpretatiekader</b> <i>Arent D. Vos</i>	<b>23</b>
<b>Scheurrak SO1 25 jaar later. Een interdisciplinair onderzoek naar scheepsconstructie en materiële cultuur</b> <i>Hendrik Lettany en Geke Burger</i>	<b>51</b>
<b>Hoe een Straatvaarder uit de vroege achttiende eeuw verging op de Zuiderzee. Het verhaal achter het wrak van de <i>Queen Anne</i></b> <i>Yftinus van Popta</i>	<b>73</b>
<b>Scheepswrakken in Portable Antiquities of the Netherlands (PAN)</b> <i>Mirjam Kars</i>	<b>93</b>
<b>Maritiem erfgoed in kaart</b> <i>Robert de Hoop</i>	<b>107</b>
<b>Het <i>Witsen Scheepsbouw</i> platform. Een modern naslagwerk van de zeventiende-eeuwse Nederlandse scheepsbouw</b> <i>Tomas Schuurbijs, Ab Hoving en Johan Opdebeeck</i>	<b>111</b>
<b>Van doodgewoon tot zeer merkwaardig. Kleinschalige maritieme bedrijvigheid in Zaandam</b> <i>Piet Kleij</i>	<b>121</b>

<b>Van dik hout. De Hollandse markt van (scheeps)hout tussen 1500 en 1800</b>	<b>139</b>
<i>Victor Enthoven</i>	
<b>Aangespoeld of drooggevallen. Scheepsvondsten op de grens van water en land</b>	<b>159</b>
<i>Alice Overmeer</i>	
<b>Kleding aan boord. Identificatie van een negentiende-eeuws vissersschip op kavel OF 60 met bijzondere kledingstukken</b>	<b>179</b>
<i>André van Holk en Tara Pijpers</i>	
<b>Koken aan boord van waterschepen in 1500-1700. Een rapportage van scheepswrak NP 40</b>	<b>203</b>
<i>Maaïke Honshorst</i>	
<b>Een luie peilschaal in de Maas bij Gennep</b>	<b>221</b>
<i>Peter Seinen en Joost van den Besselaar</i>	
<b>Duikinspecties Archeo ODC in Markermeer en Hoornse Hop: Scheepswrak NCN 30429</b>	<b>227</b>
<i>Joris Bleeker, David Bouman en Jan-Willem Oudhof</i>	
<b>Project 'Blokkenwrak' van Stichting Maritieme Archeologie</b>	<b>235</b>
<i>Klaas Wiersma</i>	
<b>De ontwikkeling van scheepsgeschut van 1500 tot 1700</b>	<b>243</b>
<i>Nico Brinck</i>	
<b>Wat ligt waar? Een verkenning van het nog aanwezige oorlogserfgoed in de Noordzee</b>	<b>263</b>
<i>Hans van der Weide</i>	

# Gedachten bij de eerste Glavimans symposia

Reinder Reinders

## Samenvatting

Tweehonderd jaar geleden is in Nederland voor het eerst een scheepswrak op wetenschappelijke wijze onderzocht. Het geeft het 14e Glavimans symposion een feestelijk tintje. Dat scheepswrak – gevonden in Capelle op de Langstraat – is in februari 1822 op voortreffelijke wijze opgemeten en beschreven door Cornelis Jan Glavimans (1795-1857), destijds onderconstructeur op de Marinewerf in Rotterdam. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de bijeenkomsten over maritieme archeologie – de Glavimans symposia – naar hem zijn vernoemd. Wat is het bijzondere aan de opgraving van het Schip van Capelle? We zullen kort ingaan op het belang van deze opgraving. Daarnaast besteden we aandacht aan de plaats van maritieme archeologie – binnen en buiten het archeologisch bestel – in de periode rond 1985 toen een eerste Glavimans symposion is georganiseerd.

*Trefwoorden: Glavimans, Capelle, VOC, Monumentenzorg, symposion*

## Onderzoek Schip van Capelle

Het Schip van Capelle is in 1822 gevonden op het land van Albert Vos in Capelle op de Langstraat, het tegenwoordige Sprang-Capelle. Toen enkele enthousiaste inwoners met de uitgraving van het schip bezig waren is deze vondst door de schout van Capelle gemeld aan de gouverneur van Noord-Brabant. Vervolgens heeft Glavimans – in opdracht van de minister van de Marine – het scheepswrak in februari 1822 onderzocht. Glavimans was onderconstructeur op de Marinewerf aan het Botsgat in Rotterdam en ook hoofd van de nieuwe opleiding van ingenieurs voor de marine. Deze opleiding ging in april 1822 in Rotterdam van start.

Nog hetzelfde jaar verscheen een verslag over het onderzoek in de *Konst en Letterbode*.<sup>1</sup> De tekst van dat artikel en bijbehorende afbeelding zijn opgenomen in de eerste Glavimansbundel. Een uitvoerig rapport van Glavimans over het onderzoek van het scheepswrak met tekeningen is vervolgens in 1823 door de Minister van Onderwijs

---

1 Glavimans 1822.



Figuur 1: Model van het Schip van Capelle, gemaakt door C.J. Glavimans.

opgestuurd aan het Koninklijk-Nederlandsche Instituut, voorloper van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen. Aan de hand van het rapport heeft een commissie van de Akademie in 1823 een verslag uitgebracht.<sup>2</sup> De voornaamste gegevens van het verslag met bijbehorende tekeningen zijn op 15 maart 1985 gepresenteerd op het congres 'Verantwoord onder water' in Den Helder.<sup>3</sup>

Het vaartuig had een lengte van 18,06 m, een breedte van 4,16 m en een holte van 1,88 m. Volgens Glavimans was het 'geheele ondergedeelte' van het schip zeer zwak en niet geschikt om een lading op de bodem te kunnen vervoeren. Het bovengedeelte was echter zeer sterk. Glavimans komt dan ook tot de conclusie dat het gaat om een schip dat mogelijk dienst deed als 'Schipbrug of Bruggenhoofd'. Het vaartuig was mogelijk in 1593 ten tijde van het beleg van Geertruidenberg bij storm en hoge vloed in Capelle terecht gekomen. Nadere bijzonderheden over de vindplaats van het schip, de constructie en enkele vondsten in het schip zijn te vinden in de genoemde artikelen.

Als onderdeel van de documentatie over de scheepsvondst maakte Glavimans ook nog twee modellen waarvoor hij het hout van het opgegraven schip gebruikte. Het ene model is onderdeel van de collectie van het Rijksmuseum te Amsterdam (fig. 1);<sup>4</sup> het andere model is in bezit van het Maritiem Museum Rotterdam. Ook is nog een derde model bekend, gemaakt door J.P. Scholten uit Waalwijk, nu in het bezit van het Rijksmuseum: een fraai model, meer interpretatie dan reconstructie.<sup>5</sup>

## Tekening opgraving en voorwerpen

Over de opgraving van het Schip van Capelle zijn sinds 1985 nieuwe gegevens bekend geworden. In het verslag van het Koninklijk-Nederlandsche Instituut was een tekening van de scheepsvondst opgenomen op schaal 1:100. De twee modellen van het Schip van Capelle had Glavimans vervaardigd op schaal 1:40. Bij de beide modellen kwamen details voor die niet op de gepubliceerde tekening waren aangegeven. Het was duidelijk dat het

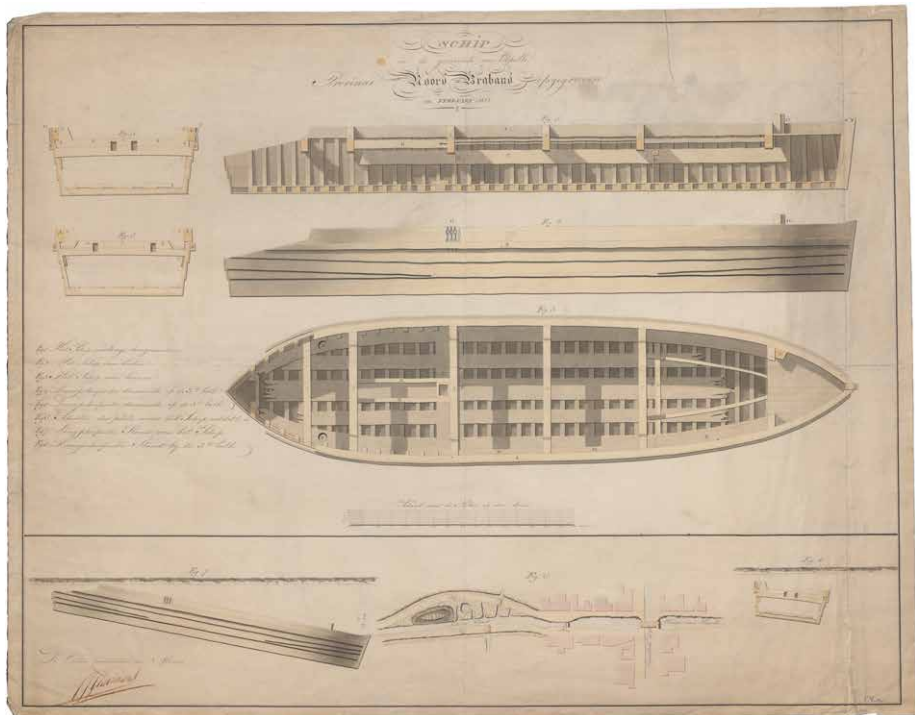
2 De Vries et al. 1824.

3 Reinders 1986, 15-40.

4 Rijksmuseum NG-NM-889.

5 Van der Vliet 2016; Rijksmuseum NG-MC-999.





Figuur 2: Manuscript tekening van het Schip van Capelle, getekend door L. Falk.

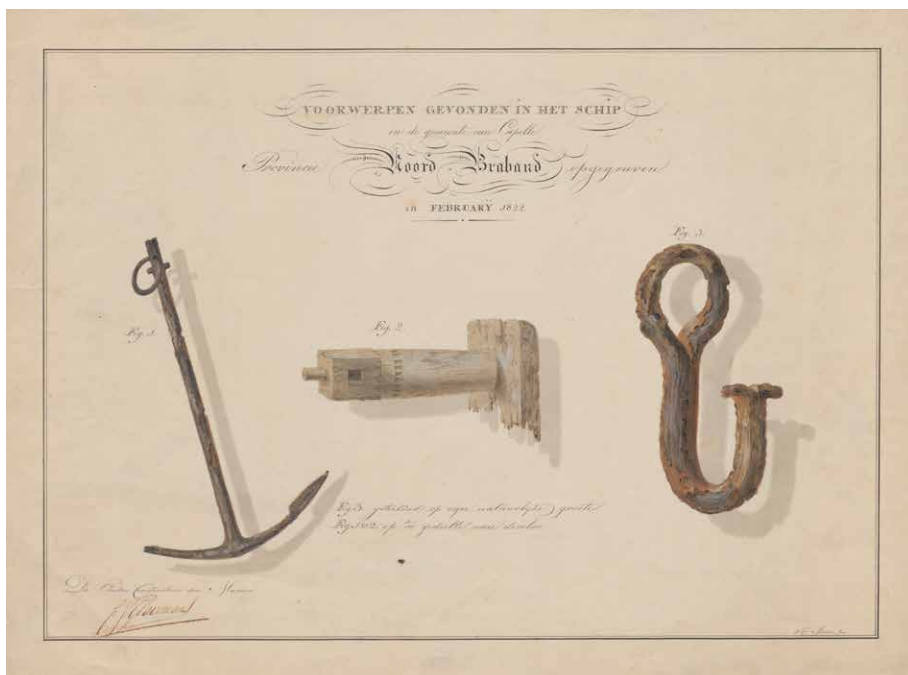
model aan de hand van een andere tekening was gemaakt, maar die was niet aanwezig in het archief van het Koninklijk-Nederlandsche Instituut.<sup>6</sup>

Dankzij de digitale ontsluiting van archieven blijkt dat een manuscript tekening van het Schip van Capelle zich in het Brabants Archief bevindt.<sup>7</sup> Op deze fraaie tekening staat rechtsonder de naam L. Valk, mogelijk een tekenaar van de marinewerf in Rotterdam (fig. 2). Linksonder op de tekening heeft Glavimans als Onderconstructeur der Marine ter goedkeuring zijn handtekening geplaatst. Ook de schaal staat op de tekening vermeld: 'Schaal van 4 Palm op den duim'. Dat is schaal 1:40; de palm staat voor 10 cm en de duim voor 1 cm. Vrijwel zeker vormt deze tekening de basis van de twee modellen die Glavimans van het Schip van Capelle heeft gemaakt.

De tekening is gedetailleerd, fraai uitgewerkt en ingekleurd. De cijfers 1-5 zijn geplaatst bij de vijf dwarsbalken. Verder zijn op het bovenaanzicht en de dwarsdoorsneden letters te zien bij bepaalde onderdelen: A, B, D, E, F, K, L, M, N en O. Op de tekening ontbreekt echter een legenda met de benaming van de onderdelen en een legenda komt ook niet voor in de beschrijving van het schip. Wel is duidelijk dat B staat voor berghout en K voor zaathout. Ook zien we een mastvoet (F), ongeveer ter hoogte van de puttingen (G) die aan de buitenkant van het vaartuig op het berghout zijn bevestigd. In het voorschip zijn twee pompbuizen aangegeven (D).

6 Reinders 1986, 28-29.

7 Reinders 2019, 28-29; Brabants Archief toegang 343, inv. nr. 6707.



Figuur 3: Manuscript tekening van drie voorwerpen uit het Schip van Capelle, getekend door Willem Maers.

Een tweede manuscript tekening in het Brabants Archief toont drie voorwerpen (fig. 3);<sup>8</sup> ze zijn getekend door Willem Maers. Zijn naam staat rechtsonder, terwijl Glavimans links onder op de tekening ter goedkeuring zijn handtekening heeft gezet. Op de tekening is een anker afgebeeld dat bewaard is gebleven. De twee andere voorwerpen zijn mogelijk een windas en een putting.

Digitale ontsluiting van museale collecties brengt voorwerpen aan het licht die soms een verborgen bestaan leiden. Het anker dat bij de opgraving van het schip is gevonden maakt deel uit van de collectie van het Rijksmuseum (fig. 4).<sup>9</sup> Ook blijkt dat P. Glavimans op 16 september 1822 een houten nagel uit het Schip van Capelle heeft geschonken aan J.M. van Swijndrecht te Rotterdam (fig. 5). Het geschenk ging vergezeld van een certificaat van echtheid.<sup>10</sup> Pieter Glavimans, constructeur van de marine te Rotterdam, was de vader van C.J. Glavimans. Wellicht dat nog meer onderdelen van het vaartuig als souvenir bewaard zijn gebleven en op onverwachte plaatsen zullen opduiken.

Ook in het dorp Sprang-Capelle is het schip niet vergeten. Van 27 februari tot 30 april 2014 was in het stadhuis van Waalwijk een tentoonstelling te zien over deze scheepsvondst. Archeoloog Johan Hendriks had gegevens verzameld over vader en zoon Vos die het schip hadden uitgegraven. Zo waren bij de opgraving kosten gemaakt om met een pomp de opgravingsput droog te houden.<sup>11</sup>

8 Brabants Archief toegang 343, inv. nr. 6708.

9 Rijksmuseum NG-NM-890.

10 Museum Rotterdam 6335.

11 Hendriks 2014.



Figuur 4: Anker dat bij de opgraving van het Schip van Capelle is gevonden.

Tijdens de tentoonstelling waren ook de resultaten te zien van het booronderzoek dat Vestigia op 29 maart 2013 heeft uitgevoerd om de vermoedelijke vindplaats van het schip vast te stellen. Bij de boringen zijn geen resten van een scheepswrak aangetroffen. Op grond van kadastrale gegevens en de resultaten van het booronderzoek bestaat het vermoeden dat de vindplaats onder de huidige bebouwing van het huis Wendelnesseweg-West 75 in Sprang-Capelle ligt. Vestigia heeft geadviseerd de aanduiding ‘terrein van archeologische waarde’ te handhaven zodat het mogelijk is om in de toekomst nog archeologisch onderzoek uit te voeren.

Uiteraard is het de vraag of ter plaatse nog resten van het Schip van Capelle liggen. Op de manuscript tekening van 1822 zien we bij figuur 7 de ‘*Langscheepse stand van het Schip*’ afgebeeld. Het voorschip is deels verdwenen omdat het scheepshout vlak onder het maaiveld ligt. Het achterschip is nog intact vanwege de diepe ligging: de bovenkant van de achtersteven ligt op 3,44 m beneden het maaiveld. Het lijkt niet uitgesloten dat een deel van het schip nog ter plaatse aanwezig is. Deze gedachte wordt ondersteund door een passage uit Het Kapelsche Wonder, een ode aan het onderzoek van het Schip van Capelle. Daarin komt de volgende passage voor: ‘*Maar ’t achterstuk (na rijp beraad) Moet blijven in den grond*’.<sup>12</sup>

De voortreffelijke wijze waarop Glavimans in 1822 een scheepsvondst heeft onderzocht en gedocumenteerd was voldoende reden om zijn naam te koppelen aan een bijeenkomst

---

12 Vos en Smale 2022, 27. Tijdens het 14e Glavimans symposium werden passages uit deze ode voorgedragen door Joran Smale.



Figuur 5: Houten scheepsnagel, in 1822 door P. Glavimans geschonken aan J.M van Swijndrecht.

over maritieme archeologie, het Glavimans symposium. Maar wat was de aanleiding om rond het midden van de jaren 1980 zo'n bijeenkomst te organiseren?

### Kijk op Koggen, 1983

In de tentoonstelling 'Kijk op Koggen' werden voor het eerst de resultaten gepresenteerd van de opgraving van een reeks schepen met kenmerken van een kogge.<sup>13</sup> De opening van de tentoonstelling in juli 1983 trok een grote groep belangstellenden waaronder leden van de Vereniging voor Zeegechiedenis. Zij pleitten ervoor bijeenkomsten te organiseren om de resultaten van de scheepsopgravingen sneller te presenteren; het duurde vaak lang voordat een opgravingsverslag verscheen. De vereniging was eventueel bereid bij de organisatie een rol te spelen. Het duurde echter tot 1985 voordat het eerste Glavimans symposium plaatsvond.

Met de aanwezige leden ontstond tijdens de opening van 'Kijk op koggen' een geanimeerde discussie naar aanleiding van het gebruik van mosbreeuwsel bij middeleeuwse koggen en moderne ondiepwatervijvers. Een van de leden – Henk Wimmers, oud-directeur van het Bureau Scheepsbouw van de Koninklijke Marine – drong aan op het tekenen van alle onderdelen van uiteengeslagen scheepswrakken, gevolgd door modelbouw. Verder adviseerde hij om scheepsbouwkundige berekeningen te laten uitvoeren van onderzochte scheepsresten, bijvoorbeeld als stage-onderwerp voor studenten scheepsbouwkunde. Adviezen die in de jaren daarna zijn opgevolgd.

13 De tentoonstelling was te zien in Ketelhaven, Amsterdam, Almere, Emmeloord, Delft, Tholen, Harderwijk Groningen, Lemmer, Sneek, Dokkum en Vlieland.

## De spelers

Hoe stond de maritieme archeologie ervoor in het midden van de jaren 80? Aan de universiteiten werd bij de opleiding zo goed als geen aandacht aan het onderwerp besteed; de middeleeuwse archeologie stond in de kinderschoenen en voor de archeologie van de periode na 1500 AD bestond zo goed als geen belangstelling.

Wel waren vier ministeries actief op het gebied van maritieme archeologie. In de eerste plaats het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Een onderdeel van Waterstaat – de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP) – onderzocht scheepswrakken vanuit Ketelhaven: ‘*voorbij het einde van de bewoonde wereld*’, zoals een ambtenaar van WVC het uitdrukte, toen hij vanuit Den Haag via het desolate landschap van Zuidelijk Flevoland helemaal naar Ketelhaven was gereisd. De taak van Waterstaat bestond uit het inrichten van het gebied, maar die taak was eindig; na de inrichting diende de RIJP haar taken over te dragen aan een rechtsoptolger. Dat was dan ook de reden dat vanaf 1980 overleg gaande was tussen Waterstaat en WVC over de overdracht van de archeologische taken in het IJsselmeergebied aan rechtsoptolgers. Dit overleg zou uiteindelijk meer dan tien jaar in beslag nemen: ‘*Overname van Ketelhaven door WVC is geen panacee*’.<sup>14</sup>

In de jaren 80 ontstond een groeiende belangstelling voor maritieme archeologie. Studenten archeologie volgden een stage in Ketelhaven, werkten mee aan de voorbereiding van een tentoonstelling of deden ervaring op bij de opgraving van een scheepswrak. Studenten scheepsbouwkunde voerden berekeningen uit aan opgegraven scheepsresten en studenten van Texas A&M University schreven een thesis over opgegraven scheepsresten in Flevoland.

Een andere belangrijke speler op het terrein van de maritieme archeologie was het Ministerie van Financiën, ofwel de Dienst der Domeinen: Wim Blokzijl – gesoufleerd door Rex Cowan – regelde de contracten rond het onderzoek van VOC-schepen. Aan deze intrigerende fase van ‘Treasure hunting’ – met de Rooswijk affaire in 2006 als absoluut dieptepunt – hoef ik geen aandacht te besteden vanwege de overstelpende hoeveelheid informatie die hierover op internet te vinden is.

Daar staat tegenover dat de RIJP in de IJsselmeerpolders intensief contact had met Domeinen. Een gesprek met J.J. den Boer, directeur Domeinen, resulteerde in een goede oplossing voor behoud en bescherming van scheepswrakken op landbouwkavels in Flevoland die Domeinen verkocht of in pacht uitgaf.

Samen met Buitenlandse Zaken speelde Financiën ook een rol binnen ANCODS: *Australian Netherlands Committee on Old Dutch Shipwrecks*. Na de vondst van vier VOC-schepen voor de kust van Western Australia was in 1972 een *agreement* opgesteld tussen drie partners: de *Commonwealth of Australia*, de *State of Western Australia* en Nederland. In Australië was de vondst van deze schepen van groot belang geweest in de aanloop naar wetgeving op het gebied van scheepswrakken. Een belangrijk onderdeel van het verdrag was de verdeling van de vondsten uit de VOC-schepen in drie porties voor ieder van de partners. Het samenstellen van een catalogus van de te verdelen voorwerpen was een taak voor de medewerkers van het Western Australian Maritime Museum. Tijdens de ‘ANCODS meetings’ bespraken de vier leden van de ‘ANCODS committee’ de verdeling van de artefacten; Australië en Nederland waren ieder vertegenwoordigd door twee personen.<sup>15</sup>

14 Jesserun 1991, 21.

15 Kuijlaars 2011.

Op de meeting van 1991 presenteerden de Nederlandse ANCODS-leden een notitie over verandering van het Nederlandse standpunt ten aanzien van de verdeling van de artefacten:

*'The Dutch committee members, therefore, advised that the four Collections should be considered one and indivisible, and no new findings were to be allocated to either party. The material was to remain in Australia and to be controlled by the Western Australian Museum'.<sup>16</sup>*

Het voorstel kwam als een schot voor de boeg en leidde tot grote verwarring. Bespreking van het voorstel had wel tot gevolg dat besloten werd de verdeling van de vondstcomplexen voorlopig stop te zetten. Uiteindelijk zijn twintig jaar later, in 2010 en 2011, de vondsten uit de VOC-schepen die al aan Nederland waren toegewezen overgedragen aan het Western Australian Museum.<sup>17</sup>

Bij het Ministerie van WVC was Thijs Maarleveld vanaf 1980 aangesteld als coördinator voor de onderwaterarcheologie. Hij onderhield contacten met duikers en werkte aan een goede regeling voor scheepsvondsten in de territoriale wateren. Over de bescherming van archeologische resten onder water vroeg de minister advies van de Monumentenraad. In 1984 adviseerde de raad dat zoveel mogelijk aansluiting moest worden gezocht bij de archeologische monumentenzorg op het land, met een meldingsplicht van archeologische vondsten.<sup>18</sup>

## **Verantwoord onder water**

De discussie tijdens de ANCODS meeting in 1991 was een logisch gevolg van een aantal gebeurtenissen die in 1985 zorgden voor een stroomversnelling binnen de maritieme archeologie in Nederland – in veel opzichten een kantelmoment.

De voorzitter van de Monumentenraad – Ym van der Werff – was de stuwende kracht achter de organisatie van het congres 'Verantwoord onder water' op 15 maart 1985 in Den Helder; daarvoor bestond grote belangstelling.<sup>19</sup> Korte tijd later volgde de minister van WVC het advies van de Monumentenraad en liet op 10 juni 1985 weten dat hij overtuigd was dat de monumentenwet ook van kracht was voor het gebied binnen de Nederlandse territoriale wateren dat buiten de gemeentegrenzen lag.

Naast de discussie over de plaatsing van kruisraketten in Nederland stond in 1985 een besluit over de inpoldering van de Markerwaard op de politieke agenda. De besprekingen tussen Cultuur en Waterstaat over een overdracht van Ketelhaven wilden niet erg vlotten want bij een besluit om de Markerwaard in te polderen zou Waterstaat het onderzoek van scheepsresten blijven uitvoeren. De RIJP volgde nauwkeurig het standpunt van de verschillende politieke partijen over een eventueel besluit tot inpoldering. Belangrijk was welk standpunt de CDA in het voorjaar van 1985 zou innemen.

Op een vrijdag in het voorjaar van 1985 vroeg Roel van Duin, Hoofddirecteur van de RIJP, om op zondagochtend het museum in Ketelhaven eerder te openen, een rustige

---

<sup>16</sup> *Ibidem*, 49-50.

<sup>17</sup> *Ibidem*, 26-27.

<sup>18</sup> Van der Werff 1986, 1-2.

<sup>19</sup> Van der Werff 1986, 1-2. Ym van der Werff was ook voorzitter van de Commissie Historische Scheepsresten die de Hoofddirecteur van de RIJP adviseerde over onderzoek en behoud van scheepsresten in de IJsselmeerpolders. Secretaris van de commissie was de Rijksinspecteur van Roerende Monumenten en leden waren de directeurs van de Scheepvaartmusea te Amsterdam en Rotterdam.

ruimte in te richten en een goede kop koffie met gebak te serveren voor het bezoek van een belangrijke gast. Het bleek het prominente CDA-lid Dries van Agt te zijn. Na een kort formeel gesprek tussen Van Agt en Van Duin was er ruim tijd voor een rondleiding en een lang gesprek over de toekomst van het museum, het maritiem-archeologisch onderzoek en de overdracht van taken. Met geen woord werd over een CDA-standpunt gerept, maar het was duidelijk dat de CDA niet voor inpoldering van de Markerwaard zou stemmen.

In november 1985 voerde ik met Peter Marsden in Haarlem een discussie over het VOC-schip *Amsterdam*. Marsden was een voorstander van berging; ik deelde zijn standpunt niet.<sup>20</sup> Koos Steehouwer deed in de NRC verslag van de discussie en concludeerde:

*‘De uiteindelijke beslissing wordt in handen gelegd van de Stichting VOC-schip Amsterdam. Zij ondertekent een dezer dagen een contract met de Nederlandse Staat, waarin alle rechten op wrak en lading aan haar worden overgedaan’.*<sup>21</sup>

Duidelijkheid over het (nog) niet inpolderen van de Markerwaard betekende intensivering van het overleg over overdracht van taken; niet alleen tussen Cultuur en Waterstaat maar ook tussen RIJP en de Gemeente Noordoostpolder over de nieuwbouw en overdracht van Museum Schokland. Voor de overdracht van Museum Schokland in 1987 kwam van hogerhand de opdracht een ‘speech voor de staatssecretaris’ te schrijven. Groot was mijn verbazing dat ik bij de plechtigheid niet de staatssecretaris van Waterstaat, maar Henk Koning – staatssecretaris van Financiën – aantrof, in gezelschap van Wim Blokzijl. Uiteraard was het Domeinen dat Schokland voor een gulden overdroeg aan de gemeente Noordoostpolder, niet Waterstaat. Bij een later gesprek met Koning over het onderzoek van VOC-schepen maakte hij duidelijk dat de taak van Domeinen ten aanzien van de eigendom niet betekent dat Domeinen bepaalt hoe, door wie en op welke voorwaarden het ‘onderzoek’ van VOC-schepen wordt uitgevoerd.<sup>22</sup>

## Tot slot

Het eerste Glavimans symposion vond plaats op 9 november 1985. De bijdragen voor de eerste Glavimansbundel laten zien dat het onderzoek van scheepsresten – bekeken vanuit archeologische, historische en scheepsbouwkundige hoek – centraal stond. In de tweede bundel kwamen ook andere onderwerpen aan de orde, zoals ‘Scheepsarcheologie en Monumentenzorg’ door Jan Jesserun en ‘Ontwerp voor een nationaal instituut voor maritieme archeologie’ door Lody Trap. Deze onderwerpen weerspiegelen de gebeurtenissen in 1985 en de veranderingen die toen zijn ingezet.

De maritieme archeologie kent een rijke geschiedenis van ups en downs. Gelukkig blijft er ruimte voor een gezamenlijke bijeenkomst van onderzoekers zoals het Glavimans symposion. Voor het onderwijs is de opgraving van een scheepswrak als veldcursus een sterk punt. Wellicht zou ook een gezamenlijke cursus maritieme archeologie, vanuit de opleidingen archeologie in Nederland, een waardevolle bijdrage kunnen zijn om de bestaande kennis door te geven aan volgende generaties.

---

20 Reinders 1986.

21 Steehouwer 1985.

22 Het gesprek vond plaats in de Korenbeurs te Groningen tijdens het 150-jarig bestaan van het Praedinius Gymnasium. Ook Thijs Maarleveld was een oud-leerling van dat gymnasium.

## Summary

Two hundred years ago – in 1822 – a shipwreck was scientifically surveyed for the first time in the Netherlands by Cornelis Jan Glavimans, a shipbuilder at the Naval Dockyard in Rotterdam. Drawings and a report of his survey have survived, as well as two models of the vessel. The research was outstanding for its time, so it should come as no surprise that the meetings of maritime archaeologists in the Netherlands were named after him. The first Glavimans symposium took place in 1985.

The present article takes a closer look at the excavation and the surviving documentation on the survey. Recently, two manuscript drawings made during the excavation by L. Falk and Willem Maers emerged. The first drawing shows longitudinal and transverse sections of the Ship of Capelle, as well as a situation sketch of the location of the wreck. The second drawing shows an anchor, a windlass and a fastening eye for securing the rigging. According to Glavimans, this would have been a vessel that served as a ship's bridge or bridgehead during the siege of the city of Geertruidenberg in 1593.

My contribution also outlines events in the mid-1980s. A turbulent period, in which university education paid virtually no attention to Maritime Archaeology and the archaeology of the period after 1500 AD. However, no less than four ministries were active in the field of Maritime Archaeology: the Ministry of Waterways and Public Works (ship excavations in the reclaimed Zuiderzee area), the Ministry of Finance (contracts for salvaging VOC ships), the Ministries of Finance and Foreign Affairs (ANCODS agreement, VOC ships along the west coast of Australia) and the Ministry of Culture (coordination of underwater archaeology). The year 1985 was in many ways a turning point – reason for researchers to come together at the first Glavimans symposium.

## Over de auteur

Reinder Reinders

Rijksuniversiteit Groningen

[h.r.reinders@rug.nl](mailto:h.r.reinders@rug.nl)

De auteur was van 1974 tot 1989 hoofd van de afdeling scheepsarcheologie bij de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders in Lelystad. Promoveerde in 1988 op het proefschrift 'New Halos, a Hellenistic Town in Thessalía (Greece)'. Hoogleraar archeologie van Eurazië aan de Rijksuniversiteit Groningen van 1989 tot 2006. Vanaf 1971 betrokken bij archeologisch onderzoek in Thessalië.

## Literatuur en bronnen

Glavimans, C.J. 1822. Nauwkeurig berigt en afbeelding van het in de gemeente Capelle ontdekte schip, volgens nasproingen, op last van z.e. den minister voor de marine gedaan, door C.J. Glavimans, onderconstructeur der marine te Rotterdam. *Algemeene Konst- en Letterbode*, 9 augustus 1822, 99-102.

Hendriks, J. z.j. (2014). *Het Schip van Capelle*. Waalwijk.

Jesserun, J. 1991. Scheepsarcheologie en Monumentenzorg, in: Reinders, R. en Oosting, R. (red.), *Scheepsarcheologie, prioriteiten en lopend onderzoek*. Flevobericht 322. Lelystad.

Kuijlaars, D. 2011. *Ancods 1972-2011, a well-travelled collection* (MA thesis Maritime Archaeology, Flinders University). Adelaide.



- Reinders, R. 1986. Scheepsarcheologie in Nederland, in: *Verantwoord onder water*. Amsterdam en Zutphen, 15-40.
- Reinders, R. 1986. *Maritime Archaeological Heritage: Responsibility and Management*. RIJP-werkdocument, 1986-24 abw. Lelystad: Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.
- Reinders, R. 2019. *De atlas van Acker Stratingh, kartering van de Groninger bodem, wierden en Waterstaat*. Eelde.
- Steehouwer, K.J. 1985. *Archeologen willen uitstel van berging VOC-schip*. Artikel NRC, Haarlem 11 november 1985.
- Vliet, J. van der 2016. Attributed to Johannes Petrus Scholten, Model of a Single-Masted Vessel, Waalwijk, 1822, in: Van der Vliet, J. en Lemmers, A. (red.), *Navy Models in the Rijksmuseum*, online coll. cat. Amsterdam: hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.244813 (accessed 30 November 2022).
- Vos, A. en Smale, J. 2022. *Het Kapelsche Wonder. Ode aan een scheepsarcheologisch onderzoek*. Leiden.
- Vries, J. de, Maanen, C.F. van, Wiselius, S.I.Z. en Capelle, J. van 1824. *Verslag nopens het vaartuig op den 22 sten February 1822, in de gemeente Capelle op de Langstraat onder den bovengrond ontdekt*. Verhandelingen der Tweede klasse van het Koninklijk-Nederlandsche Instituut van Wetenschappen, Letterkunde, en Schoone Kunsten, Derde Deel. Amsterdam.
- Weerheim, W.J., Klerks, K. en Schrijvers, R. 2015. *Actualisatie Erfgoedkaart gemeente Waalwijk. Op zoek naar het 'Schip van Capelle'*. Vestigia rapport V1143. Amersfoort.
- Werff, Y.P.W. van der 1986. Voorwoord, in: *Verantwoord onder water*. Amsterdam en Zutphen, 1-2.

