



## Periode 5 - Het Maritieme landschap (vanaf 1250 na Chr.)

### Archeologische zone 5.1 Zuiderzee

Voor de gehele Zuiderzee staat de maritieme geschiedenis buiten kijf. De voormalige Zuiderzee was lange tijd één van de drukst bevaren routes ter wereld en behoort tot 's werelds grootste scheepskerkhoven. Het onderzoek naar het maritieme landschap is op te delen in verschillende archeologische onderzoeksthema's, in dit geval is er gekozen voor de thema's machtslandschap (oorlogen), transportlandschap (binnenvaart en internationaal) en productielandschap (visserij).

Voor deze onderzoeksthema's valt geen zonerings te maken en daarom gelden ze allemaal voor het hele gebied. Wel verdient de maritieme geschiedenis extra aandacht rondom de havens, eilanden en mondingen van het IJ, Vecht en de IJssel. In deze aandachtsgebieden is mogelijk sprake van vondstconcentraties. Dit kan komen door ongelukken, maar ook door bijvoorbeeld scheepskerkhoven (bekend bij de havens van Huizen en Spakenburg). Bij het afnemen van de visserij op de Zuiderzee en later het IJsselmeer werden veel vissersschepen overbodig. Deze schepen werden op land afgebroken of, zoals op deze locaties, afgezonken op de bodem van de zee. Mogelijk gebeurde dit in het verleden ook met andere scheepstypen. De grote van het aandachtsgebied zou afhankelijk moeten zijn van de invloedssfeer van de haven en/of de natuurlijke omstandigheden in het gebied, daarom is hieronder een onderscheid havens met een grote of kleine invloedssfeer. Niet iedere haven had dezelfde functie, en daarom is per gebied tevens aangegeven welk(e) onderzoeksthema('s) extra aandacht verdienen geldt. De onderzoeksthema's in deze gebieden verschillen niet van de thema's in de rest van het gebied, maar er zou wel extra aandacht aan geschonken moeten worden.

#### Onderzoeksthema 5.1a Binnenvaart en internationale handel

Op de kaart zijn veel gebruikte nationale en internationale scheepvaartroutes uit verschillende perioden in zones afgebeeld. De Zuiderzee was geruime tijd één van de drukst bevaren scheepsroutes ter wereld en er moeten nog honderden scheepswrakken uit verschillende perioden op en in de bodem liggen.



De ligging van bekende scheepswrakken toont echter aan dat de locatie van de wrakken niet gebonden is aan de scheepsvaartroutes en vrij willekeurig verspreid zijn. Een belangrijke notie daarbij is wel dat het zwaartepunt van de macht in de 16<sup>e</sup> eeuw kantelt van de oostzijde (Hanze) naar de westzijde (Oostzeehandel en VOC) van de Zuiderzee. De kans op een (laat)-middeleeuwse Kogge zal dan ook groter zijn in de zone van de IJsselmonding tot het Vlie en de kans om een Fluit aan te treffen zal groter zijn in het westelijke deel, of in ieder geval kleiner in het zuidoostelijke deel. Hoe de wrakken verspreid zijn is dus niet duidelijk en een belangrijke vraag is dan ook: Waar worden uiteenlopende typen scheepswrakken aangetroffen, en hoe kan de aanwezigheid van wrakken worden verklaard?<sup>1</sup>

Met betrekking tot onderzoek naar de maritieme geschiedenis van het IJsselmeer wordt naast archeologisch en historisch onderzoek bij ingrepen o.a. een op en eventueel onderwater Inventariserend Veldonderzoek uitgevoerd).<sup>2</sup> De onderzoeksvragen zijn sterk

<sup>1</sup> NOaA 2.0, vraag 12.

<sup>2</sup> Zie leidraad Waterbodems en KNA 4.1 SIKB.

Haven	Invloedssfeer	Machts-landschap	Transport-landschap	Productie-landschap
Wieringen	Klein			X
Medemblik	Groot		X	
Enkhuizen	Groot	X	X	X
Hoorn	Groot	X	X	X
Edam	Klein		X	
Volendam	Klein			X
Monnikendam	Klein		X	
Marken	Klein			X
Durgerdam	Klein			X
IJ-monding + Pampus	Groot	X	X	
Muiden	Klein		X	
Huizen	Klein			X
Spakenburg	Klein			X
Harderwijk	Klein			X
Elburg	Klein			X
IJssel-monding	Groot		X	
Urk (Yftinus vragen)	Groot		X	X
Lemmer	Klein			X
Stavoren	Klein		X	
Workum	Klein		X	
Hindeloopen	Klein		X	
Makkum	Klein		X	

afhankelijk van het te verwachten vondstmateriaal (bijv. type schip of conservering) en de vondstcontext en moeten per geval bepaald worden. Overkoepelende vragen waar aan gewerkt kan worden zijn: Hoe verliep de ontwikkeling van de houten scheepsbouw (materiaalgebruik, technologie, innovatie, typologie)?<sup>3</sup> Welke sociaaleconomische rol speelde de scheepvaart?<sup>4</sup> Wat zeggen materiële bronnen over het functioneren van de midden- en langeafstandshandel in de tijd van de Hanze?<sup>5</sup>

3 NOaA 2.0, vraag 11.

4 NOaA 2.0, vraag 69.

5 NOaA 2.0, vraag 99.

## Onderzoeksthema 5.1b Visserij

De Zuiderzee was tot de zestiende eeuw overwegend zoet en tot die tijd werd er (voor lokaal gebruik) vooral op zoetwatervissen en anadrome vissen gevestigd, zoals zalm, steur, snoek, spiering, aal en brasem. Een uitzondering was het noordelijke gedeelte waar vanuit Enkhuizen in de zestiende eeuw al op haring gevestigd kon worden. In de loop van de zeventiende eeuw verzilte de Zuiderzee steeds verder en kon er overal op zoutwatervissen als haring en ansjovis gevestigd worden. Vanaf die tijd werd de commerciële visserij steeds belangrijker met een piek qua actieve schepen in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw. Door de aanleg van de Afsluitdijk marginaliseerde de visserij op het IJsselmeer. De verschillende vismethoden op de Zuiderzee zijn onder te verdelen in het vissen met een gaande want (een net achter een schip en vooral gebruikt door de vissers van de west- en zuidzijde) en het vissen met een staande want (een vast net vooral gebruikt door vissers aan de oostzijde). Probleem hierbij is dat beide methoden niet tegelijkertijd in

hetzelfde water kunnen plaatsvinden en dat gaf regelmatig aanleiding tot problemen (visserijoorlog: zie Oorlog en conflict 5.1c en 5.2c).

Met betrekking tot onderzoek naar de maritieme geschiedenis van het IJsselmeer wordt naast archeologisch en historisch onderzoek bij ingrepen o.a. een op en eventueel onderwater Inventariserend Veldonderzoek uitgevoerd.<sup>6</sup> De onderzoeksvragen zijn sterk afhankelijk van het vondstmateriaal (bijv. type schip of conservering) en de vondstcontext, en moeten per geval bepaald worden. Botterkerkhoven vergen bijvoorbeeld een ander type onderzoeksvraag dan een (deel) van een wrak elders in het gebied.

Overkoepelende vragen waar aan gewerkt kan worden zijn: Hoeverliep de ontwikkeling van de houten scheepsbouw (materiaalgebruik, technologie, innovatie, typologie)?<sup>7</sup> Hoe heeft de visvangst zich technologisch en economisch ontwikkeld?<sup>8</sup> Onderzoeksthema 5.1c Oorlog en conflict

Onder dit onderzoeksthema vallen niet alleen sporen van zeeslagen uit verschillende perioden, maar tevens sporen van luchtoorlogen; dat wil zeggen vliegtuigwrakken en munitie. Hoewel sommige zeeslagen in een bepaalde zone op de Zuiderzee te plaatsen zijn, wil dat niet zeggen dat eventuele wrakken uit zo'n slag ook zijn gezonken of op de bodem zijn beland in die zone. Daarom geldt ook dit onderzoeksthema voor het gehele gebied. Wat betreft gedocumenteerde oorlogen of zeeslagen op de Zuiderzee zijn de Fries-Hollandse oorlog, de Visserijoorlog<sup>9</sup> en de Slag om de Zuiderzee (allen 16<sup>e</sup> eeuw) van belang. Daarnaast zouden er in het noordelijk deel van het gebied sporen van de Engelse invasie (1799), met name Nederlandse schepen, kunnen liggen. Veel sporen van deze oorlogen en zeeslagen zijn echter niet gevonden en gericht zoeken naar wrakken als gevolg van de strijd is daardoor erg lastig. Bij scheepswrakken moet een mogelijke link met dit thema echter niet uit het oog verloren worden. Een vondst in deze richting zou veel aan de historische bronnen toevoegen. Belangrijke vraag bij scheepswrakken is dus: Is het wrak te koppelen aan dit thema?

6 Zie leidraad *Waterbodems en KNA* 4.1 SIKB.

7 NOaA 2.0, vraag 11.

8 NOaA 2.0, vraag 102.

9 Van Holk, 1994, 2017.

Wat betreft sporen van luchtoorlogen gaat het om enkele honderden vliegtuigen en munitie uit de Tweede Wereldoorlog. Van een deel van deze vliegtuigen is de locatie bekend, maar van een groot deel alleen bij benadering of helemaal niet. Dergelijke resten kunnen bij regulier archeologisch onderzoek worden aangetroffen. Binnen huidige wet- en regelgeving nemen vliegtuigwrakken en munitie een bijzondere positie in die net anders is dan overige archeologische resten. Vliegtuigwrakken die zich onder de grond dan wel op de zeebodem bevinden, worden door de Rijksoverheid conform internationale verdragen beschouwd als veld- dan wel zeemansgraf en daarom in beginsel onberoerd gelaten. De beslissingsbevoegdheid voor het al dan niet laten uitvoeren van bergingen van wrakken en/of stoffelijke resten berust bij het gemeentebestuur. Vliegtuigwrakken worden normaal gesproken dan ook niet door archeologen opgegraven. De vondst van een vliegtuigwrak dient gemeld te worden bij de gemeente. Voor de berging ervan is de speciaal officier vliegtuigbergingen (SOVB) verantwoordelijk, majoor B. Aalberts. Met betrekking tot munitie geldt wetgeving op het gebied van wet Wapens en Munitie.<sup>10</sup>

10 Bosman & Willemsen 2019; Zie tevens dossier *Modern oorlogserfgoed* op website SIKB <https://www.sikb.nl/archeologie/kennisdelen-en-innovatie/modern-oorlogserfgoed>.

Bosman, A.V.A.J. & M. Willemsen 2019: *De archeologie van modern oorlogserfgoed 2 Waarden en selecteren Een inventarisatie en voorstel archeologie*, Dordrecht/Soesterberg (Military Legacy rapport 85).

Holk, A.F.L. van, 1994: Kuilen en voorhouders. In: Reinders, R. en M. Bierma (red.), *Vis en visvangst. Inleidingen gehouden tijdens het zevende Glavimans symposion*, Vlaardingen, 23 april 1993, Groningen.

Holk, A.F.L. van, 2017: *Een Wijdschip, Watergeuzen en Wolfsklingen: Opgraving van een scheepswrak aan de Vogelweg (gem. Lelystad), vergaan in 1572*, Groningen (Grondsporen 26.).

---

## Heeft u vragen?

Bel dan 033 – 421 7 456 of stuur een mail naar [info@cultureelerfgoed.nl](mailto:info@cultureelerfgoed.nl).  
[www.cultureelerfgoed.nl](http://www.cultureelerfgoed.nl)

Teksten gerealiseerd door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed i.s.m. Mooi Noord Holland

Kaartmateriaal: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed i.s.m. Vestigia BV

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

November 2020

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Smallepad 5, 3811 MG Amersfoort.

Met kennis en advies geeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de toekomst een verleden.