

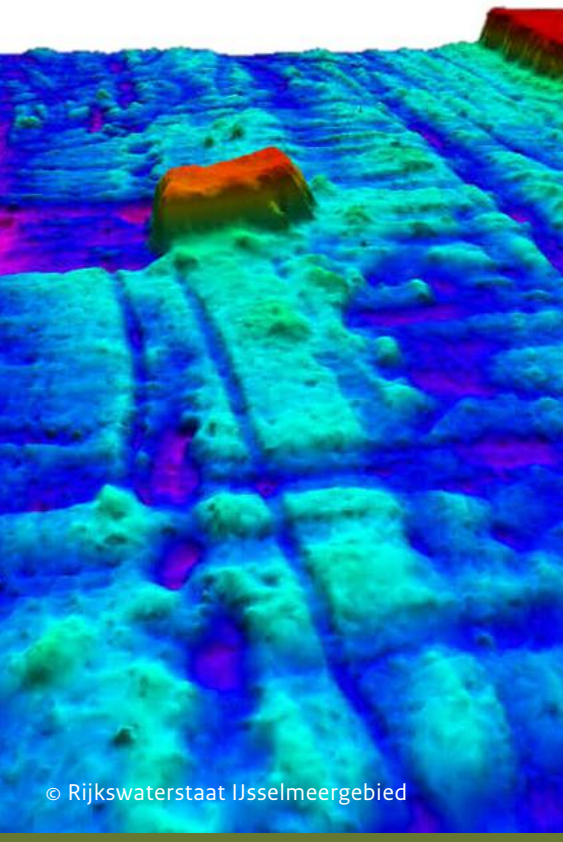


Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Archeologisch
RIJKSMONUMENT
PASPOORT

Nr

532029



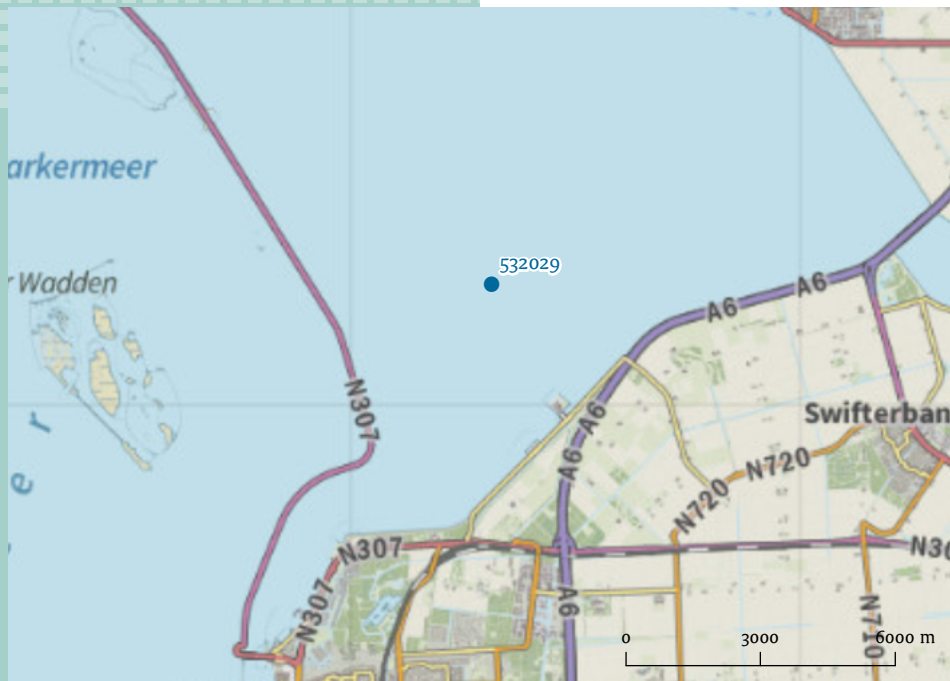
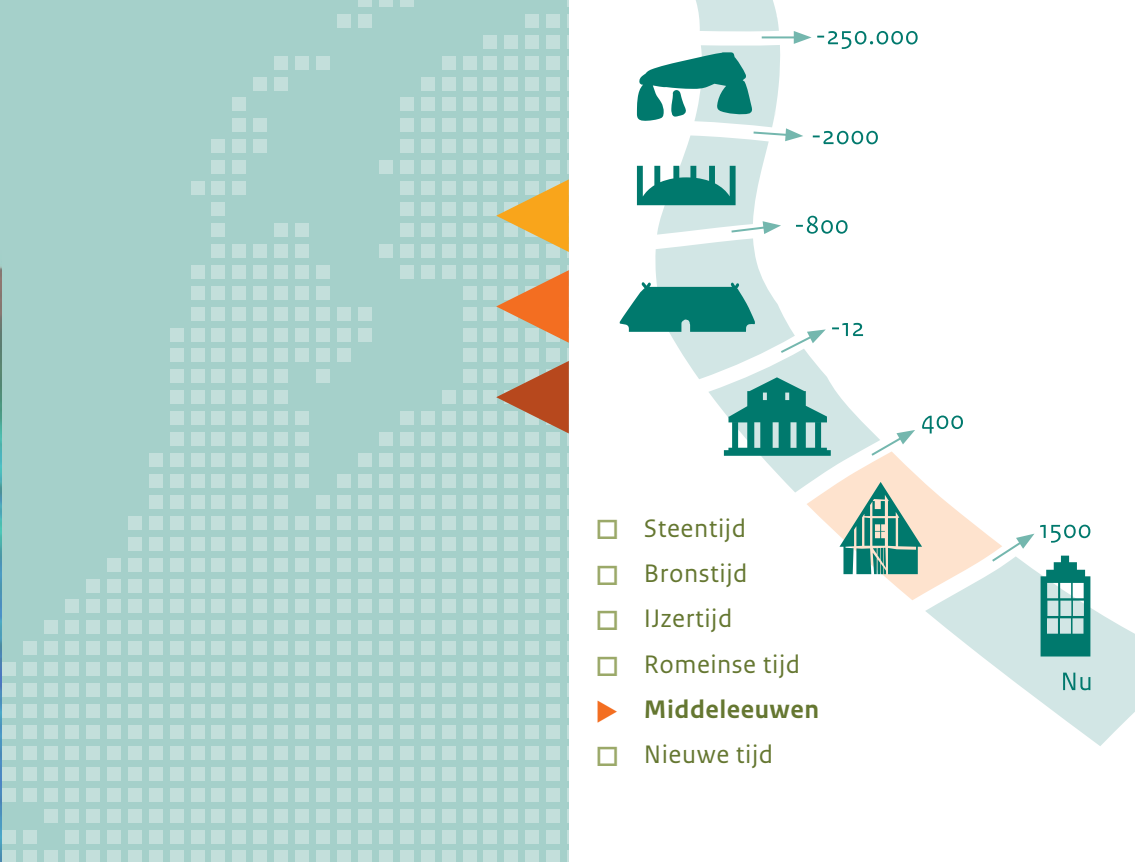
© Rijkswaterstaat IJsselmeergebied

Het rijksmonument bestaat uit de overblijfselen van een scheepswrak uit het derde kwart van de vijftiende eeuw

Toponiem	IJsselmeer ten noorden van de Houtribsluizen
Scheepswraknaam	wrak 1460
Rijksmonumentnummer	532029
Provincie	Flevoland
Gemeente	Lelystad
Plaats	Lelystad
Kadastrale percelen	Lelystad H 687

BASISGEGEVENS

IJsselmeer ten noorden van de Houtribsluizen
wrak 1460
532029
Flevoland
Lelystad
Lelystad
Lelystad H 687



AMERSFOORT
 uitgiftedatum
 16 | 03 | 2022

Algemene informatie

Scheepvaart is het vervoer en verkeer van goederen, mensen en dieren over water. Relicten daarvan zijn belangrijke bronnen voor de maritieme geschiedenis. De vaartuigen zelf, groot of klein, vertellen elk hun eigen verhaal. Die gaan vaak over reizen, handel, oorlog, visserij, en het leven en werken aan boord, vanaf de prehistorie tot in de nieuwe tijd.

De provincie Flevoland heeft een bijzondere geschiedenis van land, water en weer land. Duizenden jaren geleden leefden er al mensen, tot het gebied ongeveer vierduizend jaar geleden in een groot moeras veranderde. De mensen trokken weg. Het werd steeds natter en rond het jaar 850 was het geworden tot het water dat het Aelmeer genoemd werd.

In de loop van de tijd werd dit ‘groot meer’ steeds groter en zouter. Rond 1600 was het dan ook de Zuiderzee gaan heten. Van de late middeleeuwen tot de afsluiting in 1932 was de Zuiderzee het dagelijks vaargebied van vele schippers. Beurtveren, vissersschepen, vrachtschepen en internationale handelschepen doorkruisten dit vaarwater jaarlijks vele keren. De vracht- en handelsschepen vervoerden een grote variëteit aan lading. Brandstoffen zoals turf, steenkool en brandhout, bouwmaterialen als bakstenen, dakpannen en kalk en landbouwproducten zoals graan, hooi en aardappelen, maar ook koeien, mest of stadsvuil werden zo verplaatst.

Niet alle schepen die de Zuiderzee bevoeren, bereikten de haven, door stormen en ander onheil op zee. Na schipbreuk zakten de schepen weg in de zachte zeebodem en bleven zo goed bewaard. Daarom kwamen bij de inpoldering van Flevoland veel scheepswrakken aan het licht. Archeologisch onderzoek aan deze wrakken levert een bijzonder inzicht over het dagelijkse leven aan boord. De leefruimte, het ruim en allerlei voorwerpen vertellen verhalen over het reilen en zeilen aan boord. Schipbreuk was voor de eigenaar toen een ramp, maar voor de archeologen van nu een gelukstreffer, want scheepswrakken zijn belangrijke informatiebronnen. Een goed bewaard scheepswrak is een tijdscapsule: het vertelt het verhaal van het schip, de lading en de bemanning op het moment van vergaan, op een bevroren moment in de tijd.

Van de ca. 450 scheepswrakken die ooit in de Flevopolders zijn gevonden, zijn er nog 73 in de bodem bewaard. Twaalf daarvan zijn archeologische rijksmonumenten. <



Verhaal over het rijksmonument [532029]

Dit is een bijzonder rijksmonument; een wet-
telijk beschermd scheepswrak dat onder wa-
ter in de bodem van het IJsselmeer verborgen
ligt. Het kwam aan het licht toen baggeraars op
17 maart 1999 bij werkzaamheden aan de Vaar-
weg Amsterdam-Lemmer ten noordoosten
van de Houtribsluizen op wrakhout stuitten.
Een eerste inspectie van de opgebaggerde res-
ten door scheepsarcheologen wees uit dat het
vermoedelijk een laat-middeleeuws vaartuig
betref. De jaarringdatering van het scheeps-
hout heeft dit bevestigd, de kapdatum van
een van de huidplanken is bepaald op 1465 na
Chr. plus of minus 6 jaar. Die datering heeft de
werknaam Wrak 1460 aan dit schip gegeven.

De vondst van het wrak vormde de aanleiding
voor een onderzoek naar geofysische me-
thoden om scheepsresten in de bodem op te

sporen, het IMAGO-project. Daarnaast is de
locatie door duikers geïnspecteerd en is de be-
grenzing van de scheepsresten bepaald door
middel van boringen en sonderingen. Uit de
duikinspectie bleek dat de vindplaats van het
wrak zich uitstrekt over een lengte van 25 me-
ter en een breedte van ongeveer 15 meter.

Ondanks alle onderzoeksinspanningen be-
staat er op dit moment nog slechts een glo-
baal beeld van wat hier daadwerkelijk onder
water ligt. De houtresten die op het droge zijn
onderzocht wijzen op een overnaads vaartuig
met gesinteld mosbreeuwsel; dat zijn een paar
typische scheepstermen die een nadere uitleg
behoeven. Overnaads gebouwd betekent dat
de planken van het schip elkaar overlappen.
Breeuwen is het dichten van de kieren tussen
de planken van het schip. In dit geval is dat

met mos gebeurd, wat werd afgedekt met een moslat, die vervolgens met sintels vastgezet is. Die methode met gesinteld mosbreeuwsel wordt door scheepsarcheologen in verband gebracht met de koggenbouwtraditie. Met het begrip kogge wordt een scheepstype aangeduid dat in de late middeleeuwen in heel Noord- en Noordwest-Europa gebruikt werd voor het transport van bulkgoederen.

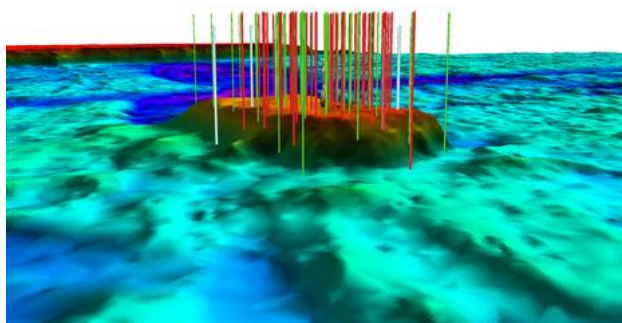
Er lagen scherven van aardewerk en stukken baksteen tussen de scheepsresten en in een van de boorkernen kwam een stuk van een dobbelsteen naar boven. Deze vondsten maken duidelijk dat hier sprake is van een scheepswrak waarvan de inventaris nog aanwezig is. De dobbelsteen geeft ons bovendien een heel klein inkijkje in het leven aan boord. De gaafheid en goede conservering van deze vindplaats blijken uit de kwaliteit van het scheepshout en de waarnemingen onder water. Van de scheepsconstructie zijn balken met een omvang van 35 bij 35 cm opgemeten. Indien het om spanten zou gaan, moeten die van een schip zijn dat aanzienlijk zwaarder gebouwd is dan de tot nu toe grootste bekende

kogge in het Zuiderzeegebied: de IJsselkogge. Bij deze kogge hebben de spanten een gemiddelde afmeting van 20 bij 15 cm.

De verzamelde gegevens maken onomstotelijk duidelijk dat het hier gaat om een zeer bijzondere wraklocatie. Er zijn dan ook maatregelen genomen om de vindplaats ter plaatse te beschermen. De scheepsresten zijn afgedekt en de vaarweg is om de locatie heen geleid. Het zoete water van het IJsselmeer garanderen gunstige bewaaromstandigheden, zodat toekomstige onderzoekers de openstaande vragen over wrak 1460 kunnen beantwoorden. <

Met boringen en sonderingen is de omvang van het scheepswrak bepaald.

© Rijkswaterstaat IJsselmeergebied



Het stukje dobbelsteen uit het wrak.

© RAAP



Waarom bescherming voor de toekomst?

Archeologische resten zijn een belangrijke informatiebron over het verleden. Voor veel perioden zelfs de enige. Alleen de bodem kan ons vertellen hoe de mensen leefden en werkten voordat er geschreven bronnen waren. Maar ook later, als er wel historische bronnen beschikbaar zijn, kunnen archeologische resten ons veel duidelijk maken. In die zin is ook de bodem een archief waaruit geput kan worden om de geschiedenis van de plek te vertellen.

Vanwege de wetenschappelijke waarde en/of belevingswaarde worden archeologische resten beschermd. Dat is nodig omdat het bodemarchief meestal onzichtbaar is en dus kwetsbaar. Bij graafwerkzaamheden kunnen archeologische resten onbedoeld worden vernield. Van sommige terreinen is de waarde zo groot dat ze onder bescherming van de Erfgoedwet vallen. Dit zijn de archeologische rijksmonumenten.

De waterbodem met daarin de resten van Wrak 1460 is een van de ca. 1500 archeologische rijksmonumenten in Nederland. <



Zorgvuldig gebruik

Om archeologische resten voor de toekomst te behouden geldt als vuistregel: hoe minder de bodem verstoord wordt hoe beter. Voor werkzaamheden die het rijksmonument aantasten heeft u daarom een vergunning nodig. Voorbeelden zijn de bouw van woningen of bedrijfspanden, het graven van sleuven voor kabels, leidingen of drainagebuizen, het uitgraven of dempen van sloten en grachten, het verlagen van het maaiveld, het plaggen en diepploegen van grond. Ook voor herstel- en onderhoudswerkzaamheden om het rijksmonument in stand te houden, is soms een vergunning nodig.

Voor rijksmonumenten waar de archeologische resten onzichtbaar en dieper onder de grond liggen is een vrijstellingsdiepte van toepassing. Veel grondwerkzaamheden kunnen tot die diepte (onder maaiveld) zonder vergunning uitgevoerd worden. Ook voor grondboringen tot een diameter van 10 cm is geen vergunning nodig.

De vergunning wordt verleend door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (namens de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap), of – vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet – uw gemeente.

U kunt bij de Infodesk van de Rijksdienst de brochure 'Vergunningprocedure voor archeologische rijksmonumenten' opvragen waarin meer informatie staat over de gebruiksmogelijkheden van het rijksmonument. Ook kunt u de Infodesk vragen naar subsidiemogelijkheden.
info@cultureelerfgoed.nl
033-421 74 56

Bij uw rijksmonument ligt het scheepswrak in een waterbodem, ca. 4 meter onder de waterspiegel. Er is geen vrijstellingsdiepte voor de waterbodem van toepassing.



De onthulling van het informatiepaneel aan de IJsselmeerdijk door toenmalig gedeputeerde Jaap Lodders van de provincie Flevoland en toenmalig wethouder Jop Fackeldey van de gemeente Lelystad. © Studio Wierd



Aantekeningen

Colofon

Tekst Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed/ADC
ArcheoProjecten/Weleer

Ontwerp BLKVLD uitgevers

Foto's Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed,
tenzij anders aangegeven

Kaarten BAAC Archeologisch en bouwhistorisch
onderzoek (bron: OpenTopo, Instituut Fysieke
Veiligheid)

Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de
inhoud van deze publicatie

©Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2022

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Postbus 1600

3600 BP Amersfoort

www.cultureelerfgoed.nl

www.monumentenregister.nl