



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

Archeologisch

RIJKSMONUMENT PASPOORT

Nr

532450



Highzone photography, Paul Voorthuis

Het rijksmonument betreft de resten van een zeventiende-eeuws koopvaardijschip

Toponiem
Rijksmonumentnummer
Provincie
Gemeente
Plaats
Kadastrale percelen

BASISGEGEVENS

Noordzee, bij de aanloop naar Vaargeul Molengat (scheepswrak)

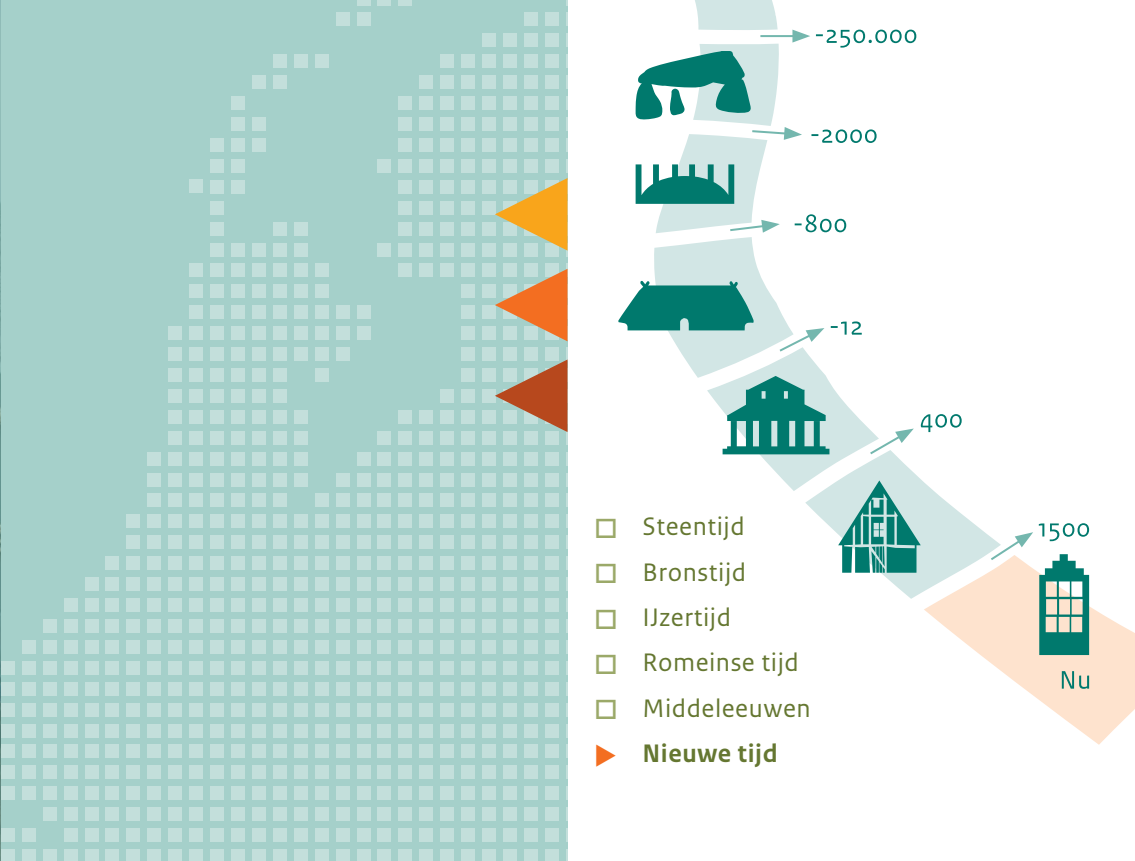
532450

n.v.t.

n.v.t.

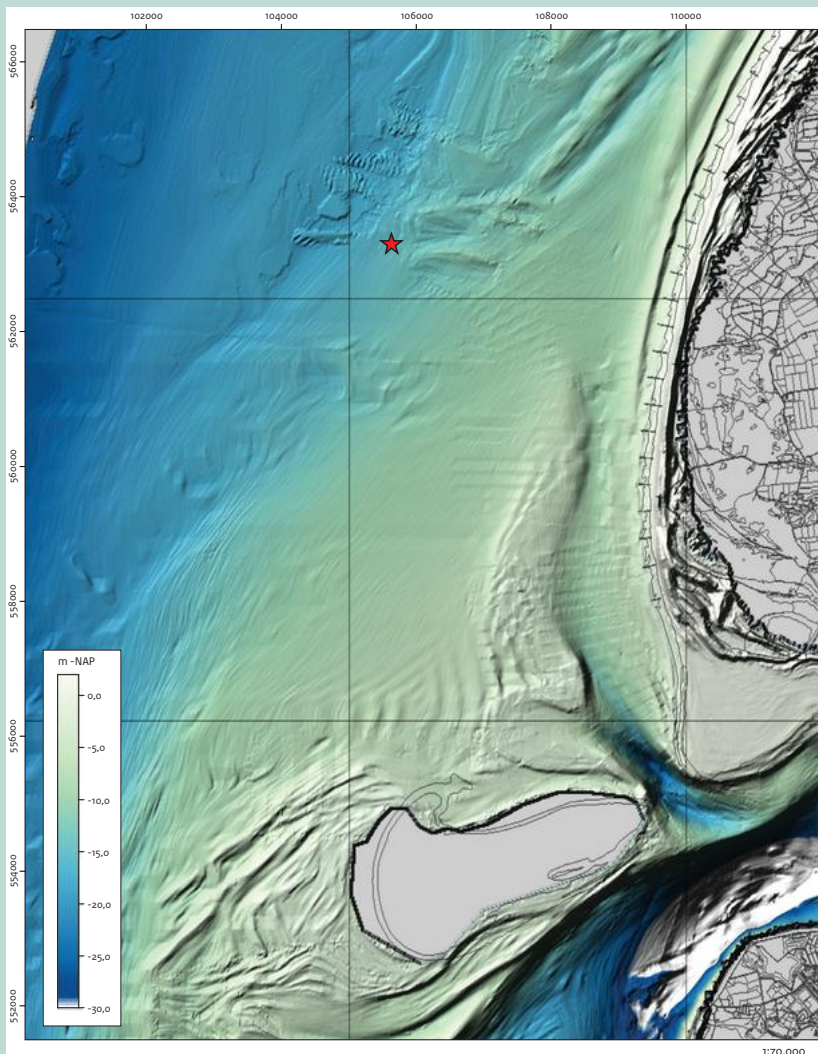
Noordzee, Den Burg

Noordzee III A 43



Algemene informatie

Even ten westen van Texel ligt een bijzonder rijksmonument; een wettelijk beschermd scheepswrak dat onder het Noordzeewater verborgen ligt. Het kwam in 1984 aan het licht toen vissers er met hun netten achter bleven hangen. Het wrak kreeg de naam 'Aanloop Molengat', vernoemd naar de vaargeul die tussen Texel en Noorderhaaks ligt. Aan het begin van die vaargeul, op zo'n 16 meter diepte, is het schip gezonken. 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 tijdcapsule: het vertelt het verhaal van het schip, de lading en de bemanning op het moment van vergaan, op een bevroren moment in de tijd. <



De locatie van het wrak ten westen van Texel, aan de rand van de diepere vaargeul. Dieper water is blauw op de kaart, groen geeft ondieper water aan.

Verhaal over het rijksmonument[532450]

Het wrak lijkt weinig meer op het imposante vrachtschip dat het ooit moet zijn geweest. Alleen de kiel en delen van de romp zijn nog als zodanig herkenbaar. Bij het eerste duikonderzoek troffen de maritieme archeologen een schip aan dat ver onder het zand was geraakt. Smeedijzeren staven staken net boven de zeebodem uit. Het was het begin van het

eerste onderwateronderzoek in Nederland. Door dit wetenschappelijke onderzoek is veel bekend geworden over de constructie en de bijzondere lading van het schip. Het is een groot en bewapend koopvaardijdschip, met elf kanonnen aan boord. Het schip is omstreeks 1626 in Holland gebouwd, met hout uit het Duitse Westfalen. Het schip was mogelijk

speciaal gemaakt voor de Nederlandse vaarroute richting het Middellandse Zeegebied, een zogenaamde straatvaarder. Deze benaming verwijst naar de scheepvaart langs de Straat van Gibraltar tijdens de zestiende en zeventiende eeuw.

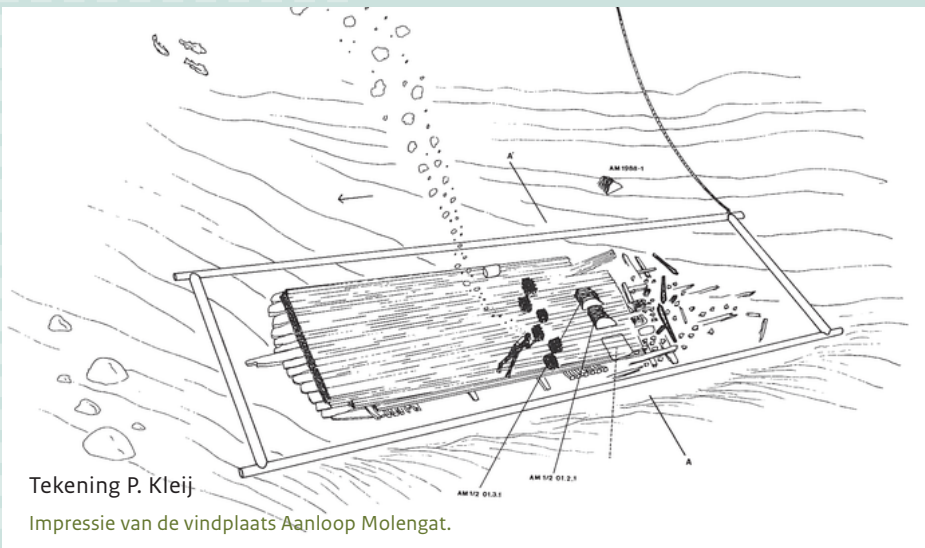
De lading van het schip had een gewicht van 550 tot 600 ton en was uitzonderlijk goed bewaard. Dat is mooi, want de vracht van een schip kan ons veel vertellen over het gebruik van het schip en de behoeften uit die tijd, maar ook wanneer het schip is gezonken. De lading is zo goed bewaard gebleven omdat het schip redelijk goed afgedekt was met zand. Het heeft niet te lijden gehad van natuurlijke processen zoals de paalworm en ook niet van sleepnetvisserij, althans tot aan de ontdekking.

De scheepsvracht was gevarieerd en bestond uit halfproducten en eindproducten, bestemd voor de Dertigjarige Oorlog (1618-1648). De bedoeling was dat het schip van Amsterdam richting Frankrijk zou zeilen om daar de militaire producten af te leveren. De lading bestond uit onder andere metaal (lood, tin, ijzer) wol/textiel met zegels, kanonskogels en koei-

enhuiden, maar bevatte ook luxe producten zoals peper en slagstanden van olifanten.

Het schip was onderweg naar de Texelroute richting de Waddenzee en is gezonken in de vaargeul Molengat aan de Noordzeekant. Loden lakenzegels geven een hint over het moment van zinken. Deze zegels zijn van 1635, wat erop wijst dat het schip ná 1635 is vergaan. De schipbreuk vond hoogstwaarschijnlijk plaats tussen 1635 en 1640, met als uiterste jaartal het einde van de Dertigjarige Oorlog in 1648.

Van slechts twee zeventiende eeuwse Texelse schouten zijn archiefstukken over scheepsrampen bewaard gebleven: Salomon Sweers en Hendrik de Gooyer. Begin november 1638 was er een zware zuidwesterstorm waardoor 35 schepen zijn gezonken en vijfhonderd opvarenden helaas verdrongen zijn. Ongeveer twee jaar later, in januari 1640, was er ook een hevige storm waarbij 25 tot 30 schepen zijn gezonken en die het leven kostte aan honderd opvarenden. Op basis van deze archiefstukken is het aannemelijk dat het schip bij Aanloop Molengat in een van deze stormen is gezonken. <



Tekening P. Kleij

Impressie van de vindplaats Aanloop Molengat.

Tekening van een loden lakenzegel uit Leiden met op de keerzijde het jaartal 1635. De loden zegels hebben bijgedragen aan het dateren van het moment waarop het schip is gezonken.



Eén van de elf kanonnen die zijn aangetroffen in het scheepswrak.

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. Deze rijksmonumenten vragen om alertheid: het gehele terrein is kwetsbaar, niet alleen de zichtbare resten.

Het gebied met het schip 'Aanloop Molengat' 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.

De vergunning wordt verleend door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (namens de staatssecretaris 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. 16 meter onder de waterspiegel. Er is geen vrijstellingsdiepte voor de waterbodem van toepassing.



Een tinrol (opgerold ruw uitgegoten tin) 42 cm lang, met merken waaruit bleek dat het afkomstig was uit het huidige Tsjechië en Duitsland.



De vracht van het schip 'Aanloop Molengat' bestond ook uit luxe producten zoals slag-tanden van olifanten.



Staven van smeedijzer maakten onderdeel uit van de scheepsclading.



In het schip troffen de onderzoekers 400 koeenhuiden aan, bedoeld voor verwerking tot producten van leer.

