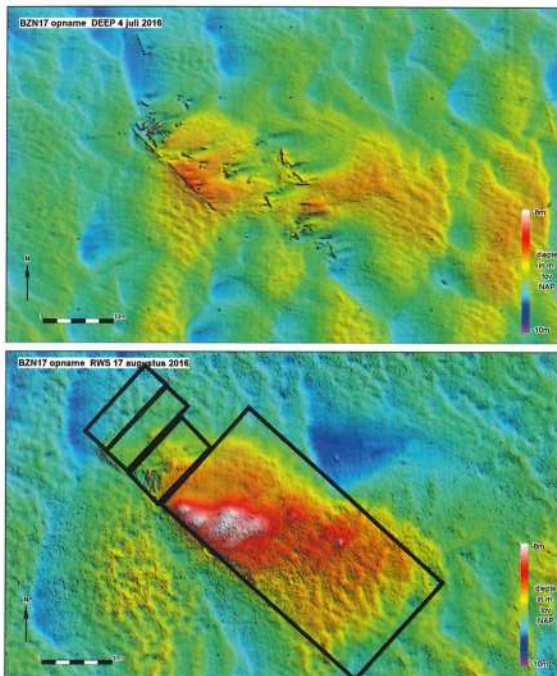


van sportduikers vormen daarop een extra aanvulling, waarmee gericht duikonderzoek kan worden gepland.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Thijs Coenen, Johan Opdebeek en Arent Vos

\*Als een te groot hoogteverschil wordt overbrugd met het steigergaas, is de kans groot dat het achter opstaande delen blijft hangen en er te veel spanning op komt te staan, waardoor het vervolgens scheurt.



Multibeamafbeelding van BZN 17 (het Palmhoutwrak). Boven voor de afdekking, onder na de afdekking (in zwart de locatie van de matten).

## Wrak Burgzand Noord 17 (BZN 17), ofwel Palmhoutwrak; vondstgeschiedenis en eerste inzichten

Het in 2009 ontdekte, en in 2010 gemelde 'nieuwe' wrak in het Burgzandgebied kreeg de werknaam Palmhoutwrak naar de grote hoeveelheid stammetjes palmhout (*Buxus sempervirens*), die in het wrak werd gevonden. Dit wrak is voor het eerst met multi-beamsonar opgenomen in 2011 en sindsdien jaarlijks binnen het kader van een monitoringsprogramma van de rijksdienst (RCE). Op deze beelden is te zien dat het proces van uitspoeling op vergelijkbare wijze verloopt als eerder op andere wrakken was gesignaleerd. In april 2016 kreeg deze vondst letterlijk wereldwijd bekendheid, door de goed georkestreerde publiekspresentatie in het Texelse maritiem museum 'Kaap Skil' van een aantal spectaculaire vondsten. In augustus 2014 hadden de Texelse duikers namelijk een grote hoeveelheid textilia - kleding, toiletgarnituren en interieurtextiel, zoals tapijten en bedgarnituren - gevonden in het wrak en deze meegenomen, met de gedachte dat laten liggen zou leiden tot snel verlies van het materiaal door de zo bekende degradatieprocessen. De duikers hebben naar aanleiding van deze vondst advies en hulp gezocht bij museum Kaap Skil, diverse inhoudelijk deskundigen en al heel snel ook bij de burge-meester van Texel en daarbij aangegeven dat er nog veel meer vondstmateriaal in het steeds verder vrijspoelende scheepswrak lag. Daarbij konden ze de nodige voorbeelden laten zien om hun verhaal te illustreren, waaronder

objecten van verguld zilver, leren boekomslagen waarvan sommige met goudopdruk en nog veel meer. Dit alles leidde tot een pilot-project, waarbij de Duikclub Texel, Museum Kaap Skil, Gemeente Texel, Provincie Noord-Holland, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en het ministerie van OCW betrokken zijn. Gezien het grote belang van de specifieke vondst en meer nog vanwege het overkoepelend belang van een goede erfgoedzorg in Nederlandse wateren, afgezet tegen de inmiddels alom bekende bedreigingen, werd in gezamenlijkheid besloten de nadruk niet te leggen op zaken die niet goed waren gegaan, maar de gelegenheid te zien als een kans om met elkaar een aantal zaken wellicht beter geregeld te krijgen.

Op het moment van schrijven is de pilot nog in gang en dit is niet de plaats om over de uitkomsten te speculeren. Wel moet hier vermeld worden dat de Provincie het voortouw heeft genomen en optreedt als projectleider. De door de duikers geborgen vondsten zijn overgedragen aan de Provincie, die het vondstcomplex in depot neemt en zorg draagt voor conservering en beschrijving. De inventarisatie en uitsplitsing is nog niet afgerond, maar op het moment van schrijven is het beeld dat het huidige complex tegen de 1000 objecten zal belopen, waarbij 31 scherven van één aardewerken kruik gelden als één object. Voor onderzoek, beschrijving en conservering van de textilia is de hulp in geroepen van conserveringsdeskundigen en textieldeskundigen van de Universiteit van Amsterdam, de RCE en het Rijksmuseum. Daarnaast zijn ook diverse buitenlandse experts betrokken bij beschrijving en onderzoek. Het overige deel



foto: A. D. Vos, RCE/Batavialand

*Het schip was geladen met tientallen stammetjes palmhout (Buxus sempervirens), in lengte variërend van circa 70 tot 110 cm en in diameter van 10 tot 35 cm. De stammetjes zijn te beschouwen als halfproduct en zouden, indien aangekomen op bestemming, zijn gebruikt voor allerlei fijn snijwerk of wellicht voor de tandwielen in molens.*

van de collectie zal worden geconserveerd door conserverings- en restauratieatelier Restaura. Er is een begin gemaakt met het creëren van een overzicht en een analyse van de vindplaats. Iedereen moet zich echter realiseren dat dit een groot project is, dat vele mensjaren werk met zich meebrengt, waarbij bovendien de volgorde van de dingen door de omstandigheden wezenlijk anders is dan 'normaal'. Een eindrapportage is op korte termijn niet te verwachten, maar uiteraard

wel tussenrapportages.

In de tussentijd had het wrak ook de aandacht van het Maritiem Programma van de RCE. Sinds 2011 werd het gemonitord door jaarlijkse opname met multibeamsonar en in 2014 is er een enkele duik gemaakt om te zien of nader onderzoek van het wrak wenselijk was. In vervolg hierop is in augustus 2015 gedurende 9 dagen onderzoek uitgevoerd door een duikteam van de RCE (waaronder de auteurs). Daarbij werd in de eerste plaats gekeken naar

de aard en mate van aantasting en de bedreigingen en de mogelijkheden voor fysieke bescherming (Opdebeeck en Coenen, 2016). Tevens werd met de multibeamsonarbeelden als hulpmiddel een interpretatie van de vindplaats gemaakt en werden houtmonsters genomen voor dendrochronologisch onderzoek. In 2016 is het wrak geïnspecteerd en is het meest kwetsbare deel, het ruim, over de hele lengte en breedte fysiek beschermd met de methode, die op het Burgzand zo geschikt



*Bij de publiekspresentatie in Kaap Skil (april 2016) trokken vooral de rijke kleding, leren boekomslagen met goudopdruk en verguld zilveren objecten als deze bokaal of pronkbeker de aandacht. De verguld zilveren objecten zijn overdekt met een harde, zwarte corrosielaag en behoeven zorgvuldige conservering en restauratie.*

is gebleken. Daarmee is tijd gewonnen om na te denken hoe het onderzoek verder aan te pakken en daar financiën voor te organiseren, zonder dat ondertussen het wrak leegspoelt en aan verdere degradatieprocessen wordt blootgesteld.

#### **Eerste inzichten**

Zoals reeds aangestipt, is het nog te vroeg voor definitieve interpretaties. Wel kan op hoofdlijnen worden aangegeven wat de waarnemingen en verwachtingen zijn.

#### **Het wrak**

In de ondergrond liggen rechtstandig gezonken de resten van een voor zijn tijd groot zee-gaand schip. De oriëntatie van het wrak is noordwest-zuidoost (achterschip-voorschip). In noordwest steekt over een afstand van 18 m een stuk stuurboord uit het zand omhoog. We kunnen daarin duidelijk het samenstel herkennen van buitenhuid, spanten en wegering (wegering=binnenhuid). In de uiterste noordwesthoek zien we de resten van twee dekbalken met hun dekknieën, die deel hebben uitgemaakt van het onderste doorlopende dek. Deze balken en knieën zijn sterk aangetast en losgeraakt van hun oorspronkelijke plaats tegen de binnenkant van het

boord. Dat is een toestand die we op het eerst beschikbare multibeamsonarbeeld van 2011 al kunnen herkennen. Bij het waardestellend onderzoek in 2015 lagen er geen dekplanken meer op, maar iets verder noordelijk staken naast elkaar wel nog enkele dekplanken uit het zand. Hier is dieper in de bodem zeker nog constructie te verwachten.

Tegenover de zichtbare dekbalken en -knieën in noordwest steekt in noordoost over kleine afstand ook een stuk bakboord rechtstandig uit het zand omhoog, met zichtbaar de buitenhuid, spanten en wegering. De afstand tussen het bakboord en het stuurboord is hier 8 m, een betrouwbare indicatie voor de scheepsbreedte op deze plek in het schip. In zuidelijke richting verdwijnen zowel bak- als stuurboord in het zand, maar in midden-oost dagzoomt over een afstand van 10 m opnieuw scheepsconstructie (dagzomen=zichtbaar boven het sediment uitsteken). Nu betreft het echter delen van het naar buiten toe opengeklapte bakboord. Hier steken resten van zowel het eerste alsook het tweede(!) doorlopende dek recht omhoog uit het zand, met de afgeërodeerde stompen van de dekbalken en -knieën en ook de bijbehorende berghouten en lijfhouten (berghout=extra dikke wegering direct onder het dek, met typerende sponningen; lijfhout=extra dikke eerste dekplank, met typerende sponningen). Van noord naar zuid zwemmend langs dit boord vinden we onder andere resten van een houten schot met daartegen een met metalen plaat bekleed fragment muur van gemetselde bakstenen, die liep tot pal tegen de onderkant van het tweede dek. Hier verwachten we de kombuis van het schip, met zijn gemetselde en (soms)

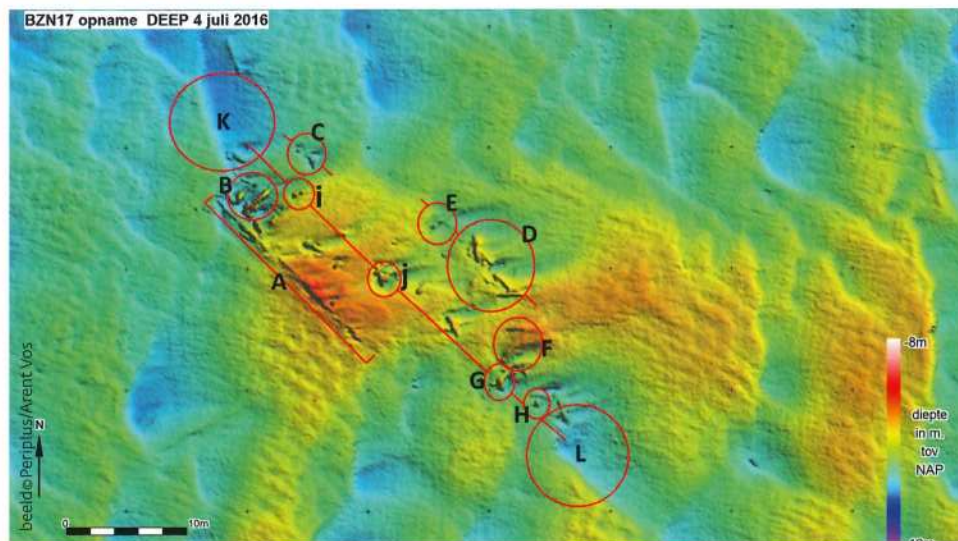
met metalen plaat beklede wanden de enige plek in dergelijke houten schepen waar open vuur was toegestaan om te koken. Verder zuidwaarts langs het bakboord zien we de lopen van enkele middelgrote gietijzeren kanonnen met hun rolpaarden (rolpaard=houten affuit voor een kanon), een grote hoeveelheid nog keurig opgerolde dikke ankertros (doorsnede circa 15-18 cm) en een middelgroot smeedijzeren stokanker (lengte van de schacht circa 3,6 m), waarvan de houten stok is verdwenen.

Het zuidelijk uiteinde van de vindplaats, voorzover dagzomend, is een combinatie van

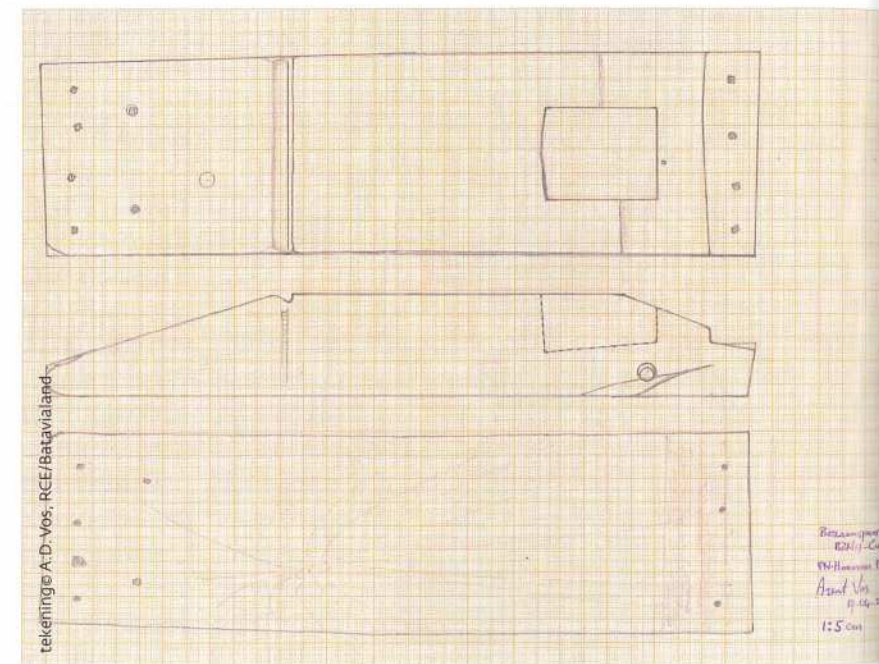
in verband zittende delen scheepsconstructie, enkele middelgrote gietijzeren kanonlopen met bijbehorende resten rolpaard en diverse stukken losliggend hout, deels ook ingespoeld en niet behorend bij het schip. Hiertussen herkennen we de sterk aangetaste resten van de beting (beting=zware houten constructie in het voorschip om de ankertros op te beleggen) en de nog staande stomp van een mast: de fokkemast (fokkemast=voorste mast van driemaster). Een voorsteven is niet te herkennen, evenmin als in het achterschip een achtersteven. Voor- en achterschip zijn waarschijnlijk lang geleden al uit verband geraakt

en liggen dan vaak dieper in het zand bevaard, in opgevulde oude slijpgeulen. Veelzeggend is dat in de centrale lengte-as van het schip in noord twee pompkokers (pompkoker=onderdeel van de scheepspomp) uit het zand opsteken, in midden de stomp van de grote mast en in zuid genoemde stomp van de fokkemast met vlak daarachter nog de beting. Ten eerste staat hierdoor onomstotelijk vast dat noord het achterschip is en zuid het voorschip, met derhalve west het stuurboord en oost het bakboord, maar ook kan hieruit worden afgeleid dat in de ondergrond nog min of meer intact de complete bodem

*Multibeamopname van wrak BZN 17 (4-7-2016) met daarop aangewezen diverse onderscheiden kenmerken: A=stuurboord; B=dekbalk-/dekkniescombinaties in achterschip; C=bakboord; D=opengeklapt bakboord met resten van tweede dek, kanonnen met rolpaard, ankertros en ingespoelde oude ankersteen; E=opengeklapt bakboord met metselwerk tot tegen het tweede dek, voorkant van de kombuis; F=scheepsanker; G=beting; H=stomp van fokkemast; i= twee pompkokers; j=stomp van grote mast; K=gebied waar in ondergrond achterschip met achtersteven verwacht mag worden; L=gebied waar in ondergrond voorschip met voorsteven verwacht mag worden.*



*Boven-, zij- en onderaanzicht van het mastspoor.*



van het schip moet liggen. Zeker, er zijn stellig diverse breuken in de scheepsromp, zowel dwarsscheeps als in de lengterichting, maar genoemde vier elementen staan dermate goed nog in hun oorspronkelijke lijn dat dat alleen mogelijk is indien tenminste de onderkant van de scheepsromp nog zo goed als in oorspronkelijk verband is.

Op basis van de zichtbare wrakresten kan een schatting worden gemaakt van de oorspronkelijke constructielengte, meestal aangeduid als 'lengte over de stevens': circa 38 à 40 m. Op basis van de geconstateerde breedte op het eerste dek in het achterschip kan ook de constructiebreedte worden ingeschat, meestal aangeduid als 'grootste breedte' en volgens oude vuistregels gemeten op het eerste dek ongeveer ter hoogte van de grote mast: circa 9 à 10 m. De scheepsromp is bewaard ongeveer tot het niveau van het eerste dek, waarbij in

het achterschip de constructie tot iets onder dat dek is weggeërodeerd, getuige de losgekomen dekbalken en -knieën, terwijl het voorschip dieper in het zand lijkt weg te lopen en de romp tot vlak boven dat eerste dek bewaard lijkt. In ieder geval hebben we in een heel klein slijpgeultje direct voor de beting dekplanken gezien, die daar nog naast elkaar in verband leken te liggen. In het fragment omgeslagen bakboord midden-oost is de constructie - zoals reeds aangestipt - zelfs tot en met het tweede dekniveau bewaard gebleven, wat betekent dat vanuit scheepsbouwkundig oogpunt informatie over een belangrijk deel van de scheepsconstructie in de ondergrond aanwezig is.

#### Datering

Op basis van de thans beschikbare set dendrochronologische resultaten, met als jongste

kapdatum najaar/winter 1640-1641 en rekening houdend met de nodige tijd voor transport van bos naar bouwplaats, tijd voor 'wateren' van het hout (wateren=vers hout enige tijd in water laten liggen om ongewenste stoffen te laten uitspoelen) en ten slotte circa 12 maanden bouwtijd, moet het schip omstreeks 1645 in de vaart zijn gekomen. Bij een levensverwachting voor dergelijke grote zeegaande schepen van zelden meer dan 25 jaar en meestal minder, moet worden aangenomen dat het schip vóór 1670 is vergaan. Strak dateerbare objecten, zoals een navigatie-instrument met daarop het jaartal 1636, duiden eveneens op gebruik rond het midden van de 17de eeuw, of in ieder geval na 1636. Het verzamelde aardewerk - een gevarieerd complex met typen uit de Nederlanden en diverse mediterrane landen - wijst ook op deze periode. Aardewerkspecialisten S. Ostkamp

*Ook details van scheepsconstructie en -uitrusting zijn van belang. In het achterschip is losliggend het mastspoor voor de bezaanmast gevonden. Maten ruwweg 150x43x21 cm, met een rechthoekig uitgekapte sponning in de bovenkant, ruwweg 24x19x14 cm, bedoeld voor de mastvoet.*





Er zijn delen van twee Jacobsstaven gevonden. Een Jacobsstaf is een navigatie-instrument, waarmee de breedtepositie op aarde gemeten kan worden. Op dit detail van één van beide gradenstokken zien we links het jaartal \*1636\* en de initialen \*HI\* van een nog onbekende maker. Rechts zien we het begin van de verdeling in 90 graden.

en N. Jaspers denken op grond van de typologische kenmerken aan productie in de tweede kwart van de 17de eeuw (Ostkamp en Jaspers, rapportage in voorbereiding). Zwarte stormen in de periode 1645-1670, waarbij op de rede van Texel meerdere schepen tegelijk zijn vergaan, zijn historisch bekend voor de jaren 1654, 1660 en 1662 (Vos, 2012, 52), maar natuurlijk kunnen zich op kleinere schaal ook daarbuiten scheepsrampen hebben voltrokken.

### Bewapening

Op de vindplaats zijn in 2015 meerdere (fragmenten van) rolpaarden en kanonnen gezien, verspreid over het bakboord, het voorschip, maar ook midden over het schip en dan vooral rond en voor de grote mast. Bovendien was eerder al een vijftal kanonlopen geborgen en door kanonnendeskundige N. Brinck gedocumenteerd. Bij elkaar gaat het nu al om zo'n 12 tot 15 stukken, maar onder het zand kunnen er nog heel wat meer liggen. Alle geziene stukken blijken van niet al te zwaar kaliber: 8- en 12-ponders. De geborgen kanonnen bleken kant-en-klaar geladen en er zijn daarnaast diverse kanonniersgereedschappen geborgen, zoals lontstokken, kardoesmallen en kruitscheppen. Daarnaast zijn

fragmenten van verschillende handwapens gevonden, zoals gevesten van zwaarden, musketten, soms zelfs nog gezamenlijk in een geweerrek, en uitrustingsstukken voor musketiers, zoals kleine houten en ook messing kruitmaatjes. Volgens mondelinge informatie van de Texelse duikers zijn deze stukken militaire uitrusting gevonden in het achterschip, in het gebied rond de dekbalken en -knieën. Hier is de hut van de constabel te verwachten, de officier die verantwoordelijk was voor de scheepsbewapening. Deze officier had zijn verblijf meestal in het achterschip op het eerste dek en in zijn hut stonden veelal ook de voorraden. Een gegeven is dat het schip kennelijk flink bewapend was en zelfs gereed om te vuren. Mogelijke scenario's zijn dat het schip een lichte categorie oorlogsschip was of een goed bewapende koopvaarder.

Thijs Coenen, Johan Opdebeeck en Arent Vos.

### Luxe goederen als lading: eerste gedachten over de laatste reis van het Palmhoutschip

Het Palmhoutwrak heeft sinds april 2016 nationaal en internationaal bekendheid gekregen, niet in de laatste plaats vanwege de vondst van een grote hoeveelheid textilia. Het betreft hierbij vooral kleding, toiletgarnituren en interieur-textiel, zoals tapijten en bedgarnituren, die soms fragmentarisch, maar soms ook goed tot zeer goed bewaard waren gebleven en als geheel duiden op enige welstand van de eigenaar (of eigenaren). Zo zijn diverse kledingstukken en ook toiletartikelen versierd met zilver- en gouddraad. M. van Bommel zal in zijn bijdrage aan deze Kroniek nader op de textielvondsten ingaan, maar het is nuttig hier te vermelden dat volgens historische kleding-specialist J. Tiramani een deel van de kleding afkomstig zou kunnen zijn uit de Levant (Tiramani, rapportage in voorbereiding) en een deel van de tapijten is geïdentificeerd als mogelijk omstreeks 1640 geproduceerd in Pakistan of India (Hartkamp-Jonxis en Smit, 2016). Hoe het complex textilia te interpreteren is nog lang niet duidelijk, maar mogelijk is er een connectie met het Middellandse Zeegebied. Bij de presentatie in april 2016 werd daarnaast ook sterk de aandacht gevestigd op de vondst



Provincie  
Noord-Holland

# De archeologische kroniek van Noord-Holland 2016