



# VERDRONKEN EN ONTGAAN

Een studie naar de toekomst van de wrakken uit de 20<sup>ste</sup> eeuw gelegen op het Botterkerkhof van Spakenburg  
Robin Jonker (S2646684)

Voorpagina foto: Pieter de Vos, 2013

# Verdronken en ontgaan

Een studie naar de toekomst van de wrakken uit de 20<sup>ste</sup> eeuw gelegen op het  
Botterkerkhof van Spakenburg.

Robin Jonker (S2646684)

Bachelor Thesis (1083VBTHEY)

Dr. M.R. Manders

Leiden University, Faculty of Archaeology

Leiden, 29-06-2022

FINAL

# Dankwoord

Dankjewel. Nu ik dit stuk probeer te schrijven valt het me pas op hoe dankbaar ik moet zijn. Dank voor alle mensen die mij in deze periode hebben geholpen met de scriptie en die mij onvoorwaardelijk hebben gesteund tijdens het schrijven van de scriptie. Ik moet beginnen bij mij thuis. Mijn ouders, zusje en opa's en oma's hebben gedurende mijn hele studie mij gesteund. Dan zijn er diegene die me geholpen hebben bij het zoeken naar een onderwerp en mij de weg hebben gewezen in de maritieme wereld. Als eerst wil ik Seger van den Brenk van Periplus enorm bedanken. Ik was altijd welkom op kantoor, sinds het begin van mijn studie. Ik ben er altijd wegegaan met nieuwe contactpersonen en informatie. Arent Vos wil ik ook enorm bedanken. Sinds ik Arent heb leren kennen bij mijn stage op BZN 9 in de zomer van 2021 hebben we altijd goed contact gehad. Samen hebben we veel lopen sparren over maritieme/onderwater archeologie en ben ik hier een stuk wijzer in geworden. Met betrekking op dit specifieke onderwerp wil ik graag als eerst Milo Verhamme bedanken. Via Milo heb ik alle contact gegevens kunnen krijgen van onder andere Pieter de Vos en Arie ter Beek. Het eerste gesprek met Milo heeft ervoor gezorgd dat ik erg uitkeek naar het onderzoeken van deze site. Ook wil ik graag Pieter de Vos bedanken. Van zijn bronnen en kennis heb ik optimaal gebruik mogen maken. De open gesprekken die wij hebben gehad hebben me zeker geholpen met de scriptie. De directeur van het museum Spakenburg mag ook zeker niet ontbreken. Het gesprek wat ik met Arie ter Beek heb gehad was zeer open en ook uit dit gesprek heb ik veel informatie kunnen trekken.

Als laatst wil ik mijn supervisor Martijn Manders heel erg bedanken. Niet alleen voor deze scriptie, maar Martijn heeft mij sinds het begin van mijn studie enorm geholpen om mijn droom waar te maken; onderwaterarcheoloog worden. Gedurende deze scriptie heeft hij me erg goed geholpen en ik heb erg veel geleerd.

Allemaal bedankt.



<b>1. Inleiding</b> .....	<b>p. 6</b>
1.1 Eerdere onderzoeken en bewoningsgeschiedenis.....	p. 7
1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen.....	p. 10
1.3 Hoofdlijn van dit onderzoek.....	p. 10
<b>2. De dialoog tussen De Zuiderzee en Spakenburg</b> .....	<b>p. 11</b>
2.1 De visserij op de Zuiderzee.....	p. 11
2.2 De sanering; Land inzicht.....	p. 12
<b>3. Methodes en Technieken</b> .....	<b>p. 16</b>
3.1 Studie van archeologische bevindingen.....	p. 16
3.2 De interviews.....	p. 16
3.3 De wandeling.....	p. 17
<b>4. Het botterkerkhof en haar afgedankte wrakken</b> .....	<b>p. 18</b>
4.1 Opgeruimd staat netjes.....	p. 18
4.2 De bouw van een botter, op papier.....	p. 20
4.3 De drie wrakken.....	p. 23
4.4 Het onderzoek potentieel.....	p. 26
<b>5. De beleving van deze wrakken</b> .....	<b>p. 28</b>
5.1. De verteller van het verhaal.....	p. 28
5.2 De verschillende groepen.....	p. 29
5.3 De visies van de passanten.....	p. 32
5.4 Trauma erfgoed.....	p. 32
<b>6 Een wandeling door de haven van Spakenburg</b> .....	<b>p. 34</b>
6.1 Fenomenologie.....	p. 34
6.2 Mijn tocht.....	p. 34
<b>7 Discussie en Terugblik</b> .....	<b>p. 37</b>
<b>8 Conclusie</b> .....	<b>p. 39</b>
8.1 Wat is de archeologische waarde van deze afgedankte schepen?.....	p. 39
8.2 Wat is de publieke opinie van Spakenburg over de wrakken die op het kerkhof liggen?.....	p. 39
8.3 In hoeverre zijn deze wrakken zichtbaar wanneer deze gewoon onderwater liggen?.....	p. 40
8.4 Hoe ziet de toekomst eruit voor het botterkerkhof van Spakenburg?.....	p. 40
<b>Abstract</b> .....	<b>p. 41</b>
Nederlands.....	p. 41
English.....	p. 41
<b>Bibliografie</b> .....	<b>p. 42</b>
<b>Bijlagen</b> .....	<b>p. 45</b>

## Lijst van figuren

- Figuur 1: Een paar wrakken die zichtbaar zijn bij laagwater (Pieter de Vos, 2020).....p. 7
- Figuur 2: Foto uit 1958, met daarop een drooggevalen scheepswrak op het Botterkerkhof van Spakenburg (Wout Heinen, 1958).....p. 8
- Figuur 3: De 1600 schepen gelegen nabij het eiland Pampus, als eerbetoon aan de koningin en om de schaal van deze vissersindustrie te laten zien (Bossaers, 1087, p. 126).....p. 14
- Figuur 4: De locaties van bekende wrakken, in het rood van de website; de wrakken van Spakenburg en in het blauw locaties bekend van de wrakinventarisaties (Brenk & Muis, 2014, p.25).....p. 19
- Figuur 5: Een schip die op de bottom-based manier wordt gebouwd (Overmeer et al., 2018, p.12).....p. 20
- Figuur 6: : Het voorschip met de stuiten, het berghout en de drie draaispanen (Dorleijn, 1998, p. 129).....p. 21
- Figuur 7: Beeld van de zijkant van het schip, met haar verschillende huidgangen: 1) kimgang, 2) 2de gang, 3) lijfhoutsgang en 4) berghoutsgang (Dorleijn, 1998, p. 137)p. 22
- Figuur 8: Links boven een 3d beeld van het aangetroffen onderdeel, linksonder een vergelijking met een bestaande botter en rechts een tekening die is ontstaan na aanleiding van interviews met de oude botter bouwers (Beem et al., 2018, p. 41; Dorleijn, 1993, p. 176).....p. 24
- Figuur 9: Linksboven een onderwater foto van een vingerling van wrak 27, rechtsboven een foto van de roerophanging van een botter in de haven van Spakenburg en onder in het midden een tekening van de roerophanging van een botter (Dorleijn, 1998, p. 190; Nijenhuis et al., 2019, 27).....p. 24
- Figuur 10: Linksboven de aangetroffen punt van de voorsteven op wrak 34, linksonder een foto van een botter in de haven van Spakenburg en rechts een tekening van de voorsteven in het vroege stadium van het bouwproces (Dorleijn, 1998, p. 120; Waterman et al., 2015, p. 23).....p. 25
- Figuur 11: Een droneshot van de haven van Spakenburg, op de voorgrond zijn wat wrakken zichtbaar in het water. Ook is het moeras zichtbaar waar men doorheen zou moeten lopen (Kroes, 2016).....p. 36

## Lijst van tabellen

- Tabel 1: De inventarisatie uit 1842 van de Zuiderzeevervisserij, met het aantal schepen, de waarde hiervan, aantal bemanningsleden wat werkzaam hierin was en de jaarlijks onkosten die gemaakt werden (Ypma, 1962, p. 136).....p. 13
- Tabel 2: Aantal participanten, en wat zij geantwoord hebben (Eigen onderzoek, 2022).....p. 30

## Lijst van bijlagen

- Bijlage 1: interview sjabloon die gebruikt is tijdens de kwantitatieve interviews.....p. 45

# 1. Inleiding

Nederland had niet altijd een IJsselmeer. Voordat de Afsluitdijk gebouwd werd en de inpoldering begon, was er de Zuiderzee. Deze was zout zoals een echte zee en er werd veel visserij op bedreven. Het verhaal van de Zuiderzee zou snel vergeten kunnen worden, terwijl de verdwijning ervan een impact heeft gehad op het huidige uiterlijk van Nederland. Ook is het land veiliger doormiddel van de afsluitdijk, en is er nieuw land ontstaan in de vorm van Flevoland. Hier en daar is dit verleden nog terug te zien, in de vorm van Zuiderzeedorpen, zoals Urk, Volendam, Hoorn maar ook Spakenburg. Vandaag de dag staan deze dorpen bekend om hun bijzondere verkiezingsuitslagen en drugsvangst, maar ook het havengezicht, klederdracht en geloof zijn kenmerken van deze dorpen (Dorleijn, 1983, p. 153-156 & Vriend, 2020, p. 8). De cultuur die er heerst in deze gemeenschappen wordt beschreven als een wij-zij cultuur. De problemen in het dorp worden vaak opgelost de hulp van de gemeenschap, in plaats van alleen of met buitenstaanders (Vriend, 2020, p. 334-335). Deze kenmerken zijn ontstaan in de tijd van de Zuiderzee, zowel het havengezicht als de hechte gemeenschap. De verdwijning van de Zuiderzee betekende voor sommige dorpen het einde van een jarenlange traditie, terwijl voor andere dit nieuwe kansen betekende.

Een van deze dorpen is Spakenburg. Gelegen in de provincie Utrecht tussen het Eemmeer en het Nijkerkernauw. Vanuit de oude haven van Spakenburg zie je tegenwoordig de provincie Flevoland liggen. Het water is hier bijna letterlijk verdwenen en daarbij ook het uitzicht op de zee. De historische gebouwen in de haven refereren aan de bloeitijd van Spakenburg. Niet alleen refereren de gebouwen aan dit verleden, ook de vissersschepen, de bidders, verwijzen naar het vissersbestaan. Tegenwoordig liggen er in de haven van Spakenburg nog zo'n 30 bidders. In de jaren '20 bestond deze bruine vloot uit 163 bidders (Dorleijn, 1983, p. 139). Deze schepen werden gebruikt voor de visserij op de Zuiderzee (Vos, 2012, p. 31). De 30 tellende vloot van bidders zijn niet de enige schepen die overgebleven zijn uit de tijd van de Zuiderzee. Er zijn nog meer schepen aanwezig in Spakenburg, maar niet meer in de haven, zelfs niet meer in het zicht. Althans dat is het geval op een normale dag. Als er een harde zuiderwind staat, waardoor er extreem laag water ontstaat, toont het water haar verleden (Brenk & Muis, 2014, p. 10). Dan steken er verschillende wrakken uit het water, dit is het bidderkerkhof te Spakenburg of wel het *Sjutenkarkhof*, zie figuur 1 (Vos, 2012, p. 36-37).



Figuur 1: Een paar wrakken die zichtbaar zijn bij laagwater (Pieter de Vos, 2020).

#### - 1.1 Eerdere onderzoeken en bewoningsgeschiedenis

Spakenburg heeft al vaker haar geheimen moeten prijs geven. Gedurende de 21<sup>ste</sup> eeuw hebben er meerdere archeologische onderzoeken plaatsgevonden in het dorp, dit heeft geleid tot een completer beeld van het verleden van Spakenburg. Spakenburg is voor het eerst terug te vinden in de historisch geschreven bronnen uit de 15<sup>de</sup> eeuw, wanneer Spakenburg voor het eerst genoemd wordt op een kaart uit 1409. Deze inwoners waren vissers uit het nabijgelegen dorp Bunschoten die zich dichterbij de zee wilde vestigen (Verhamme, 2010, p. 39). Spakenburg bestond echter al langer. Tijdens archeologisch verkennende onderzoeken, die binnen het havengebied hebben plaatsgevonden, is gebleken dat er archeologische vondstcomplexen aanwezig zijn die al uit de late Middeleeuwen stammen, voornamelijk bestaande uit scheepswrakken. Sporen van bewoning zijn niet aangetroffen, aangezien deze onderzoeken langs de waterkant gedaan zijn. Hier zijn de kansen voor sporen van bewoning erg klein, wel kunnen hier scheepswrakken gevonden worden. Deze kunnen aangetroffen worden in de relatieve gave klei laag; Formatie van Naaldwijk (Kruif, 2009, p. 31-32).

Aan de hand van de eerste graafwerkzaamheden in dit havengebied, wat uitgevoerd werd onder archeologische begeleiding in 2011, zijn er weinig vondsten gedaan. Er is aangetoond dat de havenbodem meerdere malen gebaggerd is (Verhamme, 2011a, p. 18). Doordat de bodem tijdens baggeren erg verstoord wordt, zijn de archeologische complexen niet meer intact. Hierdoor hebben deze gronden een lage archeologische waarde. Uit de boringen van het verkennende onderzoek uitgevoerd door ADC in 2016 bleek nogmaals dat deze bodem verstoord was (Verwij, 2016, p. 16-17).

Gedurende de Nieuwe Tijd waren de inwoners van Spakenburg voornamelijk bezig met één ding, de visserij. Het belang van deze industrie wordt bevestigd door verschillende subsidies die het dorp kreeg voor het herbouwen/repareren van de haven, zoals in 1665 en 1752 door de Staten van Utrecht (Verhamme, 2010, p. 39). Spakenburg bleef echter een klein vissersdorp ten opzichte van het veel grotere boerendorp Bunschoten (Dorleijn, 1983, p. 154). Tot in de eerste helft van de 19<sup>de</sup> eeuw, wanneer er een enorme stijging aan vissersschepen en opvarende te zien is, wordt Spakenburg groter. In 1812 waren dit nog 34 schepen terwijl er in 1858 ongeveer 83



schepen bekend zijn. Het is dan ook de eerste keer dat de inwonersaantallen van Spakenburg groter zijn dan dat van Bunschoten. In 1849 zijn er 380 inwoners van Bunschoten en 682 inwoners van Spakenburg, waarvan zelfs 159 *visserlui* (Dorleijn, 1983, p. 138). De vissersvloot is nog niet naar z'n hoogtepunt gestegen. De vloot groeide door tot in de jaren '20 naar 168 schepen, dit is merkwaardig aangezien de afsluitingswerkzaamheden al bezig waren (Dorleijn, 1983, p. 139). Desalniettemin bleef de vloot groot, en bleef de visserij het kloppende hart van Spakenburg. Toch kwam het besef dat de Zuiderzee zou verdwijnen en moest er gezocht worden naar alternatieve industrieën. Het zoeken naar ander werk ging voor deze gemeenschap niet vanzelfsprekend, vaak wisten ze niet waar zij moesten werken of wat zij dan moesten gaan doen. De nationale overheid moest erbij komen kijken om deze hechte en op zichzelf gerichte gemeenschappen te helpen bij het zoeken van nieuw werk (Dorleijn, 1983, p. 139 & Vriend3, 2020, p. 91-93). Dit was een landelijk probleem, aangezien er werd verwacht om jarenlange familie tradities te beëindigen en maar gewoon wat anders te gaan doen.

Het werken als visser zoals jarenlang gedaan werd op de Zuiderzee kwam tot een einde. De vloot van vissersschepen, in Spakenburg voornamelijk botters, ging in reces. Na een daling, die zich sinds de eind jaren '20 en jaren '30 in heeft gezet, zijn de botters zo goed als verdwenen. Dit type schip is jarenlang de vertrouwde vriend geweest van de schippers uit Spakenburg, maar na de sluiting van de Zuiderzee waren dit soort type schepen niet meer nodig (Dorleijn, 1983, p. 140-141). Veel schippers merkten dat het moeilijk geld verdienen was met de visserij en het onderhouden van een botter werd niet meer economisch verantwoordelijk (Vos, 2012, p.34). Als gevolg hiervan werden veel botters afgebroken in de haven, wat veel overlast veroorzaakte. Daarom werd dit, na een ingreep van de burgemeester, verboden. (Vos, 2012, p.31). De oplossing was het opzettelijk tot zinken brengen van overbodige botters. Op last van de burgemeester werden deze schepen uit de haven gevaren richting het oosten, wanneer deze vergenoeg van de haven verwijderd waren werden deze schepen tot zinken gebracht (Vos, 2012, p.34). Opperuimd staat netjes zal men hebben gedacht, tot deze schepen zichtbaar werden bij laag water en daarmee de interesse wekte van ooggetuigen. Eén van de vroegste foto's van dit fenomeen komt uit 1958 en is gemaakt door Wout Heinen, zie figuur 2. Ook de interesse van Pieter de Vos werd gewekt. Die zich sinds 2000 bezig houdt met het botterkerkhof, wat resulteerde in een van de eerste wrakkenkaart van het gebied. Deze is ook gebruikt voor de eerste



inventarisering van deze scheepswrakken (Verhamme, 2011, p. 1). Als gevolg van de plannen voor een nieuwe dijk in het Nijkerkernauw zijn er nog twee inventariseringen geweest. Eén uitgevoerd door Periplus in 2014 en één uitgevoerd door ADC in 2015. In totaal zijn er ongeveer 25 wrakken in kaart gebracht (Brenk & Muis, 2014, p. 45; Verwij, 2015, p. 34). Deze wrakken zijn niet allemaal in detail bekeken, aangezien dit allemaal opwater onderzoeken waren. Dat betekent dat de wrakken niet onderwater zijn bekeken en alleen door bijvoorbeeld sonar beeld in kaart zijn gebracht. Hierdoor ontstaat er een overzicht van het aantal wrakken en de locaties van deze wrakken. Er zijn wel onderwater onderzoeken gedaan. Deze onderzoeken maakten deel uit van de cursus Maritieme archeologie van de RCE en LWAOW. De cursus is bedoeld om amateurs bij te scholen op het gebied van maritieme archeologie. De theorie en technieken worden uitgelegd en aan de hand van een praktijkopdracht worden deze getoetst ([www.awn-archeologie.nl](http://www.awn-archeologie.nl)). Hierbij wordt er een wrak onderwater beschreven en onderzocht, meerdere onderzoeken hebben plaatsgevonden op het botterkerkhof van Spakenburg. Doordat er onderwater gekeken is naar een wrak kon deze beter getypeerd worden, zodat de context duidelijk wordt (Waterman et al., 2015, p. 5).

Dit Zuiderzee verleden is nog steeds erg belangrijk voor Spakenburgers, met name de oude vissersfamilies zijn zeer gehecht aan dit verhaal. Aan de hand van drie onderzoeken die dieper ingaan op de herinneringen van individuen, zal de lokale impact van de verdwijning van de Zuiderzee duidelijk worden. In 1978 is Peter Dorleijn begonnen om dit verleden te reconstrueren aan de hand van verschillende *informanten*. Deze gesprekken gaan terug naar 1910 tot 1965 en beschrijven het belang van de Zuiderzee die het had op het ontstaan van Spakenburg en de cultuur die hier nog steeds aanwezig is (Dorleijn, 1983, p. 153-154). Maar ook het onderzoek van Hakkenes (2017) zal gebruikt worden, waarin de transitie tussen de nieuwe industrieën aanbod komt; van de visserij naar het werken in een fabriek. Als laats wordt het onderzoek van Vriends gebruikt (2020). Dat is begonnen in 2015 met als doel de cultuur van de Zuiderzee te beschrijven. Hierin wordt op één familie uit Spakenburg gefocust, waarmee wordt laten zien hoe belangrijk dit verleden voor Spakenburg was en nog steeds is.

## - 1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen

De visserij betekende veel voor Spakenburg. Zoals hierboven besproken wordt er vaak met verlangen terug gekeken naar de bloeiperiode van Spakenburg. De vissersvloten waren groter dan ooit en het vissers vak werd van vader op zoon doorgegeven. De archeologen hebben niet stilgezeten in Spakenburg. Er hebben veel onderzoeken plaatsgevonden die een verkennende aard hadden en vaak waren deze onderzoeken gericht op de bloeiperiode van Spakenburg. Toch is het interessant om te kijken wat de toekomst is van het botterkerkhof. Deze plek geeft tenslotte een slechte periode weer, eentje van ondergang. De vraag die centraal staat in dit onderzoek is daarom ook *hoe ziet de toekomst eruit voor het botterkerkhof van Spakenburg?* Doormiddel van deze vraag zal duidelijk worden wat deze site representeert, hoe de samenleving ernaar kijkt en hoe deze site zich bevindt in de huidige samenleving. Aan de hand van hulpvragen zal deze vraag beantwoord worden:

1. Wat is de archeologische waarde van deze afgedankte schepen?
2. Wat is de publieke opinie van Spakenburg over de wrakken die op het kerkhof liggen?
3. In hoeverre zijn deze wrakken zichtbaar wanneer deze *gewoon* onderwater liggen?

## - 1.3 Hoofdlijn van dit onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om de toekomst in te schatten van het botterkerkhof bij Spakenburg. Om dit te kunnen beantwoorden zal daarom eerst een achtergrond gegeven worden over deze vloot op de Zuiderzee en haar sanering in hoofdstuk 2. Hoe zag de visserij eruit, wat was de omvang hiervan en hoe ging de overheid om met deze zuiderzeedorpen? In hoofdstuk 3 zullen de Methodes en Technieken uitgelegd worden. Dit zal bestaan uit een literatuurstudie van de verschillende archeologische rapporten, antropologische onderzoeken en uit verschillende interviews die ik zelf zal afnemen, maar ook mijn eigen beleving van de wrakken zal aanbod komen. In hoofdstuk 4 zal de archeologische waarde bepaald worden. Dit zal gaan aan de hand van de inzichten die deze wrakken kunnen geven over de scheepsconstructie en context. Hoofdstuk 5 zal een beeld schetsen over wat de beleving van deze scheepswrakken is in Spakenburg. Dit wordt onderzocht door te kijken hoe het verhaal verteld wordt in Spakenburg en wat de visie, voor deze scheepswrakken, is van de bevolking. Mijn interviews zullen hier toegepast worden. ***In hoofdstuk 6 zal ik zelf Spakenburg gaan ontdekken en waarnemen wat mijn beleving is van deze wrakken. Dit zal aantonen hoe zichtbaar de scheepswrakken zijn.*** Tenslotte volgt in hoofdstuk 7 de discussie en terugblik. Hierin worden ideeën besproken over de toekomst van de site en zal er teruggeblikt worden op de methodes en technieken. De conclusie volgt in hoofdstuk 8. Hierin komen de bevindingen nog eens kort op een rijtje terug.

## 2. De dialoog tussen De Zuiderzee en Spakenburg

De Zuiderzee was het hart van Nederland. Deze zee was verantwoordelijk voor veel overstromingen en slachtoffers (Vriend, 2020, p. 19). Maar de Zuiderzee was ook rijk aan grondstoffen, wat resulteerde in de grote vissersindustrie. De vorm van de Zuiderzee die het had toen zij gesloten werd dateert uit de Middeleeuwen, en deze vorm van de Zuiderzee zal besproken worden. Het exploiteren van de zee in deze vorm is relatief kort geweest, zo'n 500 jaar (Vriend, 2020, p. 19). Verschillende technieken werden toegepast en deze zullen besproken worden in dit hoofdstuk. Deze zullen gefocust zijn rond het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw en op de vloot van Spakenburg. Hierna zal de sanering door de overheid van de Zuiderzee vloot besproken worden. Met als gevolg het ontstaan van het botterkerkhof.

### - 2.1 De visserij op de Zuiderzee

De Zuiderzee zat vol met verschillende vissoorten. De haring, de ansjovis en de garnaal zijn verdwenen aangezien deze leven in een zoutwater milieu (Dekker, 2004, p. 8). Na de sluiting van de Zuiderzee is het water van het IJsselmeer zoet geworden. Dit resulteerde in de verdwijning van enkele vissoorten. De visvangst van de Zuiderzee was afhankelijk van de intrek van vissoorten vanuit de Noordzee naar de Zuiderzee, dit zorgde ervoor dat de visvangst elk jaar sterk wisselvallig was (Dekker, 2004, p. 8). Ook was deze industrie erg afhankelijk van het seizoen. Toch was de omvang van de visserij op de Zuiderzee erg groot (Ypma, 1962, p.135). Nadat er op 25 maart 1842 in het liberale Handelsblad een artikel werd geplaatst over het gevaar van een ondergang van de algehele visserij van Nederland werd er een onderzoek uitgevoerd (Ypma, 1962, p. 135). Het onderzoek was gericht op de schaal en marktwerking van de Nederlandse vissersindustrie. Hieruit bleek dat de Zuiderzee visserij het grootste aandeel had in deze markt. Het meeste kapitaal was hier ook geïnvesteerd (Ypma, 1962, p. 136). Aangezien deze visserij zo belangrijk was, zal er een algemeen beeld geschetst worden van de vroeg 20<sup>ste</sup> - eeuwse visserij op de Zuiderzee door de Spakenburgse vloot. Dit zal besproken worden aan de hand van een loopje door een gemiddeld kalender jaar op de Zuiderzee.

In het begin van het jaar werd er voornamelijk gevist op haring. Deze periode duurde van 1 januari tot eind april. In 1889 werd dit voornamelijk gedaan door de grote schepen en middelgrote schepen, respectievelijk 20 tot 22 ton en 10 tot 16 ton (Dorleijn, 1983, p. 138). Deze grotere schepen gebruikte drijfnetten ofwel schakels (*sjoakels*) om haring te vangen. Deze schakels werden tussen twee schepen gespannen en sleepte deze dan door het water. Deze manier van vissen zorgde ervoor dat je altijd wel wat vangst had, echter was het vissen op haring niet altijd even winstgevend (Dorleijn, 1983, p. 194). Ook was het vissen op haring doormiddel van fuiken niet ongewoon. Dit was minder arbeidsintensief dan het vissen met

schakels, alleen had men hier meer geduld voor nodig en moest de gevangen haring met de hand overgeschept worden naar andere schepen (Dorleijn, 1983, p. 185). In de periode tussen 1 mei en half juli werd er gevestig op ansjovis. Deze kwam voor in het noordelijke deel van de Zuiderzee, daarom voerde een dertig tellende vloot schepen van Spakenburg vanuit andere havens zoals Enkhuizen en Urk (Dorleijn, 1983, p. 195). Zij voerde vanuit andere havens op tijd te besparen, zij hoefde nu niet elke op en neer te varen naar hun thuishaven, Spakenburg. Het vissen op ansjovis werd gedaan doormiddel van staande netten ofwel reepnetten (Dorleijn, 1983, p. 196). Deze manier van vissen kwam het meest voor op de Zuiderzee na 1900 (Ypma, 1962, p. 151-152). Hiervoor werd er gevestig met drijfnetten ofwel *pukken*. Dit kwam overeen met het vissen doormiddel van schakels, het enige verschil was dat er minder afstand werd afgelegd met de netten (Dorleijn, 1983, p.198). Een ander deel van de vloot viste op paling, wat een groot deel van de vissersmarkt uitmaakte. Er werd gevestig doormiddel van de *kub*, de *fuik* en de *dwars- en kwakkuil* (Dorleijn, 1983, p. 139). De *kub* en de *fuik* gaan uit van hetzelfde principe. Deze worden geplaatst net boven de bodem, met daarin wat aas (Ypma, 1962, p. 152-153). Hier kwam de paling op af, en zat vast in deze container. Echter de beste manier om op de paling te vissen was doormiddel van de *dwars- en kwakkuil*. Dit is een vangnet die wordt voortgetrokken door een schip. Het gaat uit van hetzelfde principe als de *kub* en *fuik*, alleen ligt deze niet stil maar wordt de kuil al varend gebruikt (Dorleijn, 1983, p. 232). Het gehele jaar door werd er gevestig op bot, en deze had dan ook het grootste aandeel in de markt (Ypma, 1962, p. 151). Toch was de beste tijd hiervoor van begin juli tot en met oktober (Dorleijn, 1983, p.139). Vergeleken met vissers uit andere havens, viste vissers uit Spakenburg voornamelijk op bot, dat om deze reden ook wel het *botnest* werd genoemd (Dorleijn, 1983, p. 201). Wederom werd hierop gevestig doormiddel van sleepnetten. Deze netten werden over de bodem heen gesleept, doordat hier veel meer kracht voor nodig was voerde de schepen het meest van hun tijd met veel meer zeil (Dorleijn, 1983, p. 206). Ook werd het gehele jaar op garnaal gevestig, toch was de zomertijd hier veruit het beste voor. Deze werden gevangen doormiddel van de hierboven beschreven *dwarskuilen* (Dorleijn, 1983, p. 139). In de laatste maanden van het jaar werd er gevestig op haring doormiddel van de schakels.

Dit beeld laat de cyclus zien van de visserij op de Zuiderzee. Het gehele jaar door werd de Zuiderzee geogst, en veel van deze Zuiderzeedorpen waren afhankelijk van deze industrie. Niet alleen waren zij economisch afhankelijk van de zee, ook was het vissen een familietraditie geworden. De kinderen namen het vissersbedrijf altijd over van de ouders, zodat zij nog jaren door konden vissen en dat zij deze traditie ook weer aan hun kinderen konden overleveren (Hakkenes, 2017, p. 309). Toch blijkt dat niet alles voor eeuwig is, en ook aan deze lange familietraditie kwam dan voor de meeste een onvrijwillig einde.



## - 2.2 De sanering; Land inzicht

De Zuiderzee visserij was aldus enorm, het meeste kapitaal was hierin geïnvesteerd; 1.600.000 gulden in 1842. Ook werden hier de meeste onkosten gemaakt zo'n 1.200.000 gulden, en werd het aantal schepen geschat op ruim duizend, zie tabel 1 (Ypma, 1962, p. 136). Toch is de afsluiting van deze zee doorgegaan. Mede door de stormvloed van 13 en 14 januari in 1916, die veel schade is Spakenburg veroorzaakte. Er waren 135 botters beschadigd en verschillende huizen langs de kade waren verwoest (Bossaers, 1987, p. 122). Dit incident werd dan ook door voorstanders gebruikt om de afsluiting te verantwoorden. Nadat op 13 juni 1918 het Zuiderzeewetsvoorstel werd aangenomen door de Eerste kamer was deze een stap dichterbij het realiseren van het IJsselmeer. Toch heeft de Nederlandse Staat verschillende pogingen gedaan om de vissers een handje te helpen (Bossaers, 1987, p. 128).

aantal	Waarde in gulden	bemanning	Jaarlijkse onkosten
1000	1.600.000	4000	1.200.000

*Tabel 1: De inventarisatie uit 1842 van de Zuiderzeevervisserij, met het aantal schepen, de waarde hiervan, aantal bemanningsleden wat werkzaam hierin was en de jaarlijks onkosten die gemaakt werden (Ypma, 1962, p. 136).*

Tijdens de eerste fases van het plan, zo rond 1892, was de schaal van deze visserij al duidelijk, en werd er naar behoud van deze visserssamenleving gestreefd (Bossaers, 1987, p. 124). De commissie dacht dat een omschakeling van Zuiderzeevervisserij naar Noordzeevervisserij een reëel idee was, echter was de Noordzeevervisserij op een dieptepunt gekomen (Ypma, 1962, p. 166). In 1903 waren de vangsten dermate slecht dat veel Noordzeever vissers hun vaartuigen verkochten om materiaal te kunnen aanschaffen om op de Zuiderzee te gaan vissen (Ypma, 1962, p. 167). Voor de Zuiderzeedorpen zoals Spakenburg was deze omschakeling bijna onmogelijk. Om dit dan al niet mogelijk te maken moest er nieuw materiaal aangeschaft worden, er moest een ongevallenverzekering afgesloten worden en het havengeld voor de nieuwe vaartuigen moest betaald worden. In 1892 oordeelde de staatscommissie, later de Zuiderzeevereniging, dat deze factoren gefinancierd zouden worden door de overheid (Bossaers, 1987, p. 125). Echter was het feit dat de Noordzeevervangst niet kon tippen aan de Zuiderzee vangst van veel groter belang (Ypma, 1962, p. 166-167). In 1900 kwam de eerste reactie van de vissers op de plannen van het sluiten van de Zuiderzee. Op 3 augustus ten aanzien van koningin Wilhelmina en haar moeder Emma werd de vloot van de Zuiderzee tentoongesteld nabij het eiland Pampus. Zo'n 1600 schepen waren aanwezig. Deze bijeenkomst van vissersschepen moest illustreren wat de omvang van de visserij op de Zuiderzee was en dat er rekening gehouden moest worden met de vissers van de Zuiderzee, zie figuur 3 (Bossaers, 1987, p. 125-126). Toch werden de eerste wetsvoorstellen aangenomen in 1901, waarmee 4.500.000 gulden werd uitgetrokken voor de schadeloosstelling (Bossaers, 1987, p. 83). Vanuit deze



*Figuur 3: De 1600 schepen gelegen nabij het eiland Pampus, als eerbetoon aan de koningin en om de schaal van deze vissersindustrie te laten zien (Bossaers, 1087, p. 126).*

onvrede sloten verschillende Zuiderzeedorpen zich aan bij het Centraal Comité geleid door B. Demmer, er werd beweert dat de 4.500.000 gulden lang niet genoeg was (Bossaers, 1987, p. 83). Als gevolg hiervan werd er een onderzoek ingesteld naar de betekenis en omvang van de visserij, het rapport was gebaseerd op de officiële cijfers van het college voor de Zeevisserijen, echter had de Zuiderzeevereniging haar bedenkingen bij deze cijfers. Dit leidde tot een onafhankelijk onderzoek (1901-1905) uitgevoerd door een aparte commissie onder leiding van J.F. Neeb, wat moest bewijzen dat deze bedrijfstak nog bloeiende was (Bossaers, 1987, p. 128). Dit onderzoek werd uitgevoerd doormiddel van verschillende interviews en bezoeken aan de Zuiderzeevissersdorpen, er werd geconcludeerd dat deze vissersindustrie alleen nog maar een schaduw was van wat deze ooit was (Ypma, 1962, p. 168). De welvaart was nergens te bekennen, de schepen waren erg slecht onderhouden, en de meeste visserslui konden maar moeilijk rondkomen (Ypma, 1962, p. 168). Vandaar dat de commissie Neeb concludeerde dat een tegemoetkoming het gewenst was, deze kosten werden uiteindelijk geschat op 4.500.000 gulden wat precies overeenkomt met het eerst voorgestelde bedrag, ook werd er gepleit voor de gelegenheid voor ander werk en omscholing (Bossaers, 1987, p. 128).

Nadat deze commissie dit bedrag definitief had gemaakt, heerste er grote onvrede bij de Zuiderzee dorpen. Om toch rond te kunnen komen hadden de vissers, net zoals de boeren, geprobeerd coöperaties te vormen (Bossaers, 1987, p. 35-36). Dit was op veel plekken niet van de grond gekomen, vaak door onderlinge verschillen tussen de vissers (Ypma, 1962, p. 172). In Spakenburg waren er wel verschillende coöperaties tot stand gekomen. De reden dat het in Spakenburg wel gelukt was, kwam door de gezamenlijke problemen die zij hadden. Door de jarenlange traditie van verenigingen in Spakenburg was er al een coöperatie voordat de Afsluitdijk gebouwd werd. Deze zorgde ervoor dat de haven niet dichtslibde, aangezien dit een groot probleem was van de haven in Spakenburg. Ook de ondiepe wateren nabij de haven zorgde ervoor dat zij elkaar hielpen als zij gestrand waren. In Spakenburg waren de coöperaties 'De Eendracht', 'Ons Belang' en 'De Tros' actief (Bossaers, 1987, p. 37 & Dorleijn, 1983, p. 145-146). In 1921 zijn deze drie verenigingen gefuseerd onder de naam 'De Eendracht', om

gezaamenlijk een blok te vormen tegen de afsluiting van de Zuiderzee (Dorleijn, 1083, p. 148-149).

Toch ging de afsluiting door en verdween de visserij zoals men deze kende. Er kwamen nieuwe scholen zodat de vissers de mogelijkheid hadden om zich om te laten scholen. Ook kwamen er nieuwe fabrieken, zodat er zich nieuwe industrieën konden gaan vormen in Spakenburg (Ypma, 1962, p. 168). Spakenburg leverde dat een metaalfabriek, knopenfabriek en schoenenfabriek op (Hakkenes, 2017, p. 307). De omscholing was geen groot succes, zowel in het algemeen in de Zuiderzeedorpen niet als in Spakenburg niet. Je vader opvolgen als visser was geen uitzondering, maar de norm (Hakkenes, 2017, p. 309). De jongere generatie zat dan ook midden in een conflict. Enerzijds kon er gekozen worden voor ander werk, anderzijds kon er gekozen worden om de familietraditie voort te zetten (Hakkenes, 2017, p. 309). Dit is dan ook de reden waarom de omscholing niet aansloeg in deze dorpen. Ook de doorgewinterde visser kon niet zomaar in een fabriek werken, zij die dat wel deden werden vaak geminacht in het dorp (Hakkenes, 2017, p. 309 & Vriend, 2020, p. 98). Eén ding was wel zeker, een vissersbestaan zat er voor vele niet meer in. Na de Tweede Wereldoorlog heeft Spakenburg weer andere industrieën gekregen, de koekindustrie en het verhandelen van de Noordzeevisserij (Hakkenes, 2017, p. 307). De wagens van de Spakenburgse visboer en van de bakkerij 't Stoepje zijn niet meer weg te denken op de markt. *“deze wagens vormen een nieuwe vloot die elke dag uitzwermt”* (Hakkenes, 2017, p. 308). De schepen op het Botterkerkhof zwermen niet meer elke dag uit, zij wachten net onder het water.

## 3. Methodes en Technieken

Er zullen verschillende methodes worden toegepast om antwoorden te krijgen op de onderzoeksvragen. De verantwoording van deze methodes worden in dit hoofdstuk uitgelegd. De keuzes die gemaakt zijn gedurende het onderzoek zullen aan bod komen. Als eerst komt een kritische literatuurstudie van de archeologische rapporten aanbod. Deze archeologische rapporten zullen gebruikt worden zodat de archeologische waarde van de scheepswrakken bepaald kan worden. Vervolgens zal er gekeken worden naar de publiek opinie van Spakenburg tegenover de scheepswrakken op het botterkerkhof. De publieke opinie zal gepeild worden aan de hand van verschillende kwantitatieve interviews. Als laatst zal er gekeken worden naar de zichtbaarheid van deze wrakken. Hiervoor zal ik zelf een wandeling maken door het havengebied van Spakenburg en mede aan de hand van deze observaties zal er iets gezegd kunnen worden over de zichtbaarheid.

### - 3.1 Studie van archeologische bevindingen

In de inleiding kon al kort gelezen worden dat er al verschillende archeologische onderzoeken plaats hebben gevonden in het dorp Spakenburg. Deze onderzoeken bestonden voornamelijk uit boringen en bureauonderzoeken, echter hebben deze onderzoeken plaatsgevonden in de stadskern, ofwel het havengebied. Desalniettemin hebben er ook onderzoeken plaatsgevonden op de desbetreffende scheepswrakken. Deze scheepswrakken zijn in eerste instantie in kaart gebracht, zodat hun locaties beter bekend waren. Dit resulteerden dan ook in verschillende wrakkenkaarten. Deze kaarten zullen dan ook voornamelijk gebruikt worden om de omvang van de site te weergegeven en om het aantal scheepswrakken te laten zien. Op de onderzoeken die onderwater zijn uitgevoerd zal meer gefocust worden, aangezien deze in archeologisch detail treden. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd na aanleiding van de opleiding maritieme archeologie aangeboden door de LWOAW en de RCE. Er zal gekeken worden naar onderzoeken uit 2015, 2018 en 2019. De bevindingen die zijn gedaan zullen beschreven worden, deze zullen voornamelijk gaan over de algemene scheepsconstructie van deze wrakken en hoe dit overeenkomt met de historische bronnen. Daarna zal er gekeken worden of hier nieuwe bevindingen uit zijn gekomen en of deze eventueel nog kunnen komen.

### - 3.2 De interviews

Er zullen verschillende interviews gedaan worden, zowel met *'experts'* als met de *'gewone'* Spakenburger. Doormiddel van deze interviews zal de opinie van het publiek gepeild worden. De gesprekken met de experts die bestaan uit de directeur van het museum Spakenburg Arie ter Beek, regioarcheoloog van dienst Milo Verhamme en site-kenner Pieter de Vos, zal duidelijk worden wat zij vinden van de site en hoe deze scheepswrakken zich weerhouden in het

dorp Spakenburg. Wordt dit door hun belangrijk gevonden, en is er vraag naar het verhaal van deze site, of sneeuwt deze onder in de andere verhalen van Spakenburg die voornamelijk gaan over de glorie tijd? Deze gesprekken zullen iets meer diepgang hebben dan de kwantitatieve interviews met passanten, en de rode draad van het gesprek zal gebruikt worden in dit onderzoek. De kwantitatieve interviews worden afgenomen met passanten, in de vorm van een enquête, zie bijlage 1. Deze zullen afgenomen worden op de dijk waar de wrakken tegenaan liggen en op de punt van de haven. Gedurende het verloop van vijf dagen in Spakenburg, zal er gevraagd worden naar de site. Vervolgens zal er gevraagd worden of dit voor hen belangrijk is, er wordt er gedurende de gesprekken onderscheidt gemaakt in participanten die uit Spakenburg komen en participanten die elders vandaan komen. Deze interviews met passanten zal willekeurig afgenomen worden, en zal gebruikt worden om de meningen te kunnen vertalen naar cijfers, om hier dan conclusies uit te kunnen destilleren.

### - 3.3 De wandeling

Ook zal er gebruik gemaakt worden van een wandeling door Spakenburg om enig besef te krijgen van de beleving en zichtbaarheid van deze scheepswrakken. Wat valt er gedurende deze wandeling te zien van dit verleden. De wandeling zal gebaseerd zijn op een fenomenologische wandeling, onder andere gebruikt door Tilley (2008) Het zal het contrast kunnen laten zien van verschillende fases van dit Zuiderzee verleden. Specifieker zal er gekeken worden naar de scheepswrakken, desondanks zij onderwater liggen en dus uit het zicht. Is de vraag of deze wel zichtbaar. Het zal een beeld schetsen van de zichtbaarheid en beleving van deze scheepswrakken in Spakenburg.



## 4. Het botterkerkhof en haar afgedankte wrakken

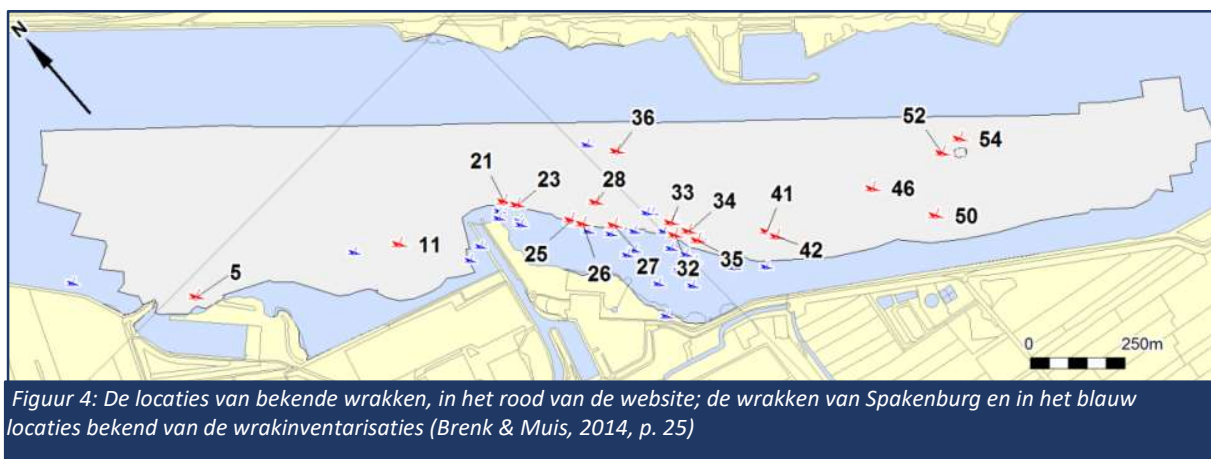
Toen eenmaal de Zuiderzee werd afgesloten en de visserij op de Zuiderzee erg sterk afnam werden de meeste vissersschepen overbodig en te duur. Veel van deze schepen, botters, in Spakenburg eindigde op de bodem van het water. Deze verzameling scheepswrakken ten noordoosten van de haven van Spakenburg wordt ook wel het botterkerkhof genoemd. Vernoemd naar het type schip wat voornamelijk gebruikt werd door Spakenburgers en deze is dan ook prominent aanwezig op de site, maar niet uitsluitend. Door de verkennende *opwater* onderzoeken uitgevoerd door Periplus en ADC, zijn de locaties van 25 wrakken bekend (Brenk & Muis, 2014, p. 45; Verwij, 2015, p. 34). Deze wrakkenkaarten kunnen alleen iets zeggen over de kwantiteit en locatie van de wrakken, over de scheepsconstructie kunnen deze onderzoeken weinig zeggen. De scheepsconstructie die nu bekend is, door andere de tekeningen en de mallen die gebruikt worden op de Nieuweboer werf. Voornamelijk zullen de bouwtekeningen gebruikt worden van Dorleijn, die gemaakt zijn doormiddel van interviews met scheepbouwers en vissers (1998). Daarna zal er ook gebruik gemaakt worden van de onderzoeken die gedaan zijn op de wrakken zelf. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd onderwater door deelnemers van de cursus maritieme archeologie gegeven door de Landelijke Werkgroep Archeologie Onder Water (LWAOW) in samenwerking met de Rijksdienst van Cultureel Erfgoed (RCE); de Basiscursus Maritieme Archeologie. Deze Nederlandse cursus staat gelijkwaardig aan de Engelse variant; de Nautical Archaeology Society praktijkopdracht (NAS-1). Deze cursus is bedoeld voor amateur archeologen die meer willen leren over maritieme archeologie. In de cursus wordt de theorie belicht, Nederlandse scheepsbouw besproken en worden er praktische vaardigheden aangeleerd ([www.awn-archeologie.nl](http://www.awn-archeologie.nl)). Als afsluitende opdracht wordt er een wrak onderzocht, vaak op het botterkerkhof. De onderzoeksrapporten van wrak 25, 27 en 34 zullen gebruikt worden.

### - 4.1 Opgeruimd staat netjes

Het botterkerkhof is een direct gevolg geweest van de neergang van de Zuiderzeevisserij. Doordat deze schepen niet meer economisch verantwoord waren, werden de schepen vaak nadat deze helemaal op gevaren waren weggedaan (Vos, 2012, p. 34-36). Veel schepen zijn dan ook afgebroken in de haven wat tot veel overlast leidden. Het veroorzaakte zoveel overlast dat het dorp er genoeg van had. Na een oproep van de burgemeester in 1947 mochten er geen schepen meer gesloopt worden in de haven, maar moesten deze schepen ten oosten van de haven gedumpt worden (Vos, 2012, p. 31). Hier is een soort wad, mullem, gelegen wat ervoor zorgt dat het water hier niet al te diep is (Brenk & Muis, 2014, p. 7-8; Vos, 2012, p. 31). Doordat

dit gebied ondiep is, wordt het mogelijk wanneer er een harde zuiderwind staat dat deze wrakken droogvallen (Brenk & Muis, 2014, p. 10).

De wrakken zijn voor het eerst in beeld gebracht door Jan de Graaf, die als klein jongentje alle schepen die tot zinken werden gebracht op het botterkerkhof bij naam heeft opgeschreven (Graaf, 1955, p. 1). Eenmaal in 2000 toen de wrakken droogvielen tijdens een storm wekte dit de interesse van Pieter de Vos. Sinds die tijd heeft De Vos meerdere foto's gemaakt, en een poging gedaan voor een wrakkenkaart. Hieruit is het eerste inventariserende onderzoek voortgekomen (Verhamme, 2011b, p. 1). Uiteindelijk is er een inventariserend onderzoek van Periplus tot stand gekomen, dat in 2013 is uitgevoerd. Periplus Archeomare is een commercieel bedrijf wat zich gespecialiseerd heeft in het uitvoeren van maritieme archeologische onderzoeken (Periplus.nl). Uit het inventariserende onderzoek zijn 19 wrakresten gelokaliseerd, waarvan 10 nog onbekende wrakken, zie figuur 4 (Brenk & Muis, 2014, p. 45). Vervolgens heeft ADC Archeoprojecten (ADC), in 2014, nog een inventariserend onderzoek uitgevoerd. ADC is een commercieel bedrijf wat onder andere archeologische opgravingen, bureauonderzoeken en boringen uitvoert. ADC had voor een lange tijd, als een van de weinige commerciële bedrijven, een maritieme archeologie afdeling (archeologie.nl). Uit het inventariserende onderzoek zijn nog eens 6 wrakken bijgekomen (Verwij, 2015, p. 34). Beide onderzoeken zijn doormiddel van een sidescan sonar gedaan, hierbij zijn in totaal 25 sonar beelden gemaakt. (Brenk & Muis, 2014, p. 13-15; Verwij, 2015, p. 15-17). Uiteindelijk zijn alle bekende wrakken samengevoegd op de website; wrakken van Spakenburg ([www.dedarp.nl](http://www.dedarp.nl)). In totaal liggen er 53 bekende wrakken op het botterkerkhof ([www.dedarp.nl](http://www.dedarp.nl)).

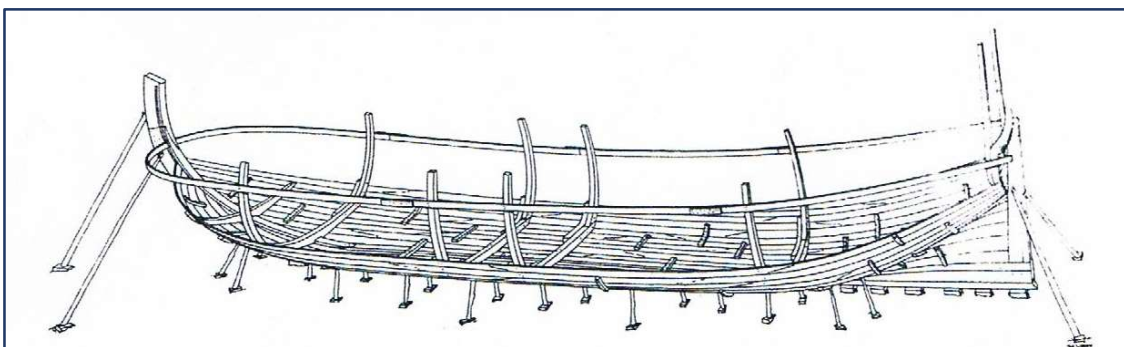


Figuur 4: De locaties van bekende wrakken, in het rood van de website; de wrakken van Spakenburg en in het blauw locaties bekend van de wrakinventarisaties (Brenk & Muis, 2014, p. 25)

#### - 4.2 De bouw van een botter, op papier.

In de haven van Spakenburg is nog steeds een oude originele botterwerf aanwezig (Verhamme, 2010, 47). Op de werf Nieuwboer worden nu alleen nog botters gerestaureerd. De botters worden op de originele manier gerestaureerd, maar met moderne materialen, zoals roestvrijstalen pinnen (Dorleijn, 1983, p. 163-164). Vroeger werden er op deze werf botters gebouwd en onderhouden, de eerste botter is rond 1850 gebouwd op de werf van Nieuwboer (Dorleijn, 1983, p. 158 & 284). De Spakenburgse botter stond bekend om zijn rechte zijdes, vol achterschip en hoge kop (Dorleijn, 1983, p. 157; NAS-1, 2015, p. 34). Over het algemeen is een botter 13 meter lang, 4 meter breed en is ligt hij 80 centimeter in het water. Deze afmetingen hebben betrekking op de botters die gebruikt werden aan de West- en Zuidwal. De Oostwal botters (Vollenhove, Kampen & Elburg) waren vaker wat kleiner (Dorleijn, 2018, p. 8 & Waterman et al., 2015, p. 34). Vaak werden de botters regionaal aangepast op de soort en techniek van de visserij die in dat gebied de boventoon voerde, zoals ook bij de botters uit Urk. Deze waren vaak groter, steviger en hadden meer diepgang, deze schepen moesten tenslotte ook op de Noordzee kunnen varen (Dorleijn, 2018, p. 8).

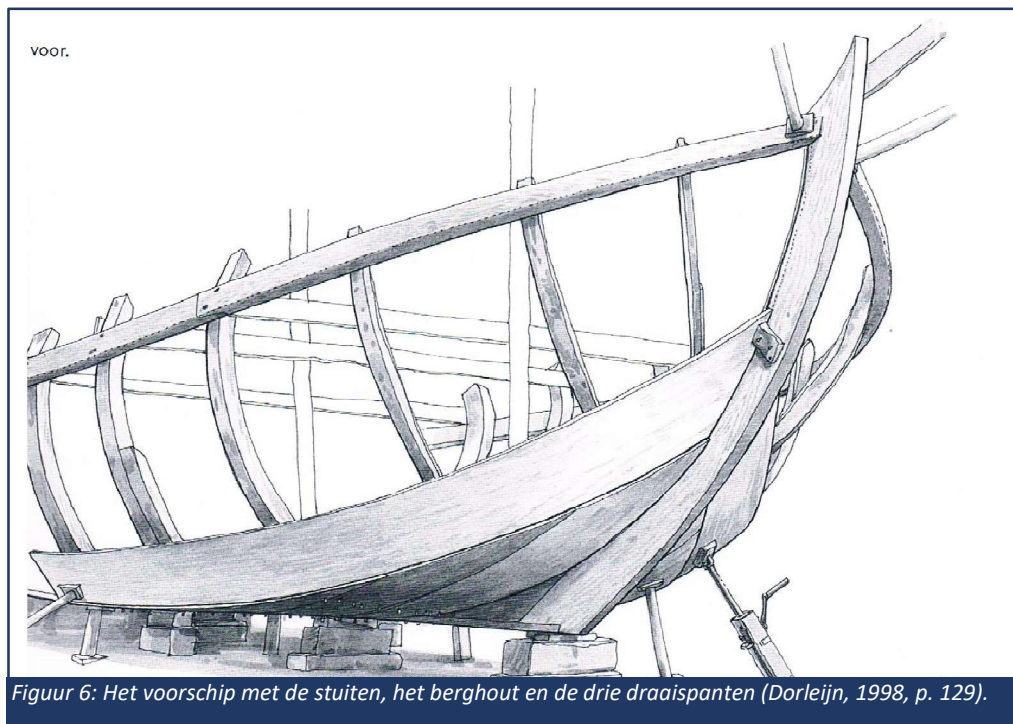
Een botter wordt gebouwd op de huid-eerst manier, specifiek de bodem-eerst (*Bottom-based*) bouwwijze, zie figuur 5. Dit principe gaat ervan uit dat de vlakdelen als eerst gebouwd worden, hierna volgen de leggers en krommers, onderdeel van een spant (Overmeer et al., 2018, p. 12-13). Ook betreft het een gladboordig schip (Overmeer et al., 2018, p.11-12; Dorleijn, 1998, p. 137). De bouw van een botter begint met de kielbalk en de voor- en achterstevens, tussen de stevens en de kielbalk is een verbandstuk geplaatst; de knopen (Dorleijn, 1998, p. 116). De voorstevens bij Spakenburgse botters zijn meestal hoger (Waterman et al., 2015, p. 34). Vervolgens worden de vlakdelen aan beide zijdes van de kielbalk geplaatst, deze hebben een lichte bolling wat door het verhitten van het hout is gevormd (Dorleijn, 1998, p. 117-118). Het schip bestaat uit 4 hoofdspanten, ook wel de ribben van het schip genoemd, van voor naar achter: kooispan, tweede spant, eerste spant en de achterspant (Dorleijn, 1998, p. 120). Eerst worden de leggers geplaatst, deze maken deel uit van de spant en worden direct dwars op de kielbalk geplaatst (Dorleijn, 1998, p. 119-121). De leggers worden verlengd door oplangers, waarbij de oplangers van het tweede spant geflankeerd worden door zitters



Figuur 5: Een schip die op de bottom-based manier wordt gebouwd (Overmeer et al., 2018, p.12).

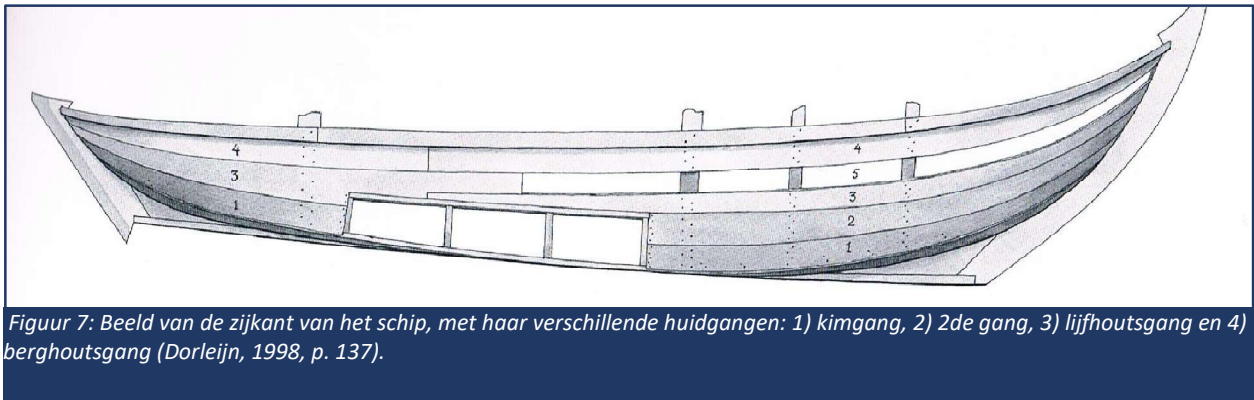
(Dorleijn, 1998, p. 124-125; Overmeer et al., 2018, p. 25). Hierbij zijn de spanten voltooid en kunnen deze verbonden worden met elkaar.

Tussen de achterspant, de spant die zich in het achterschip bevindt, en de kooispant, de spant die zich helemaal voorin het schip bevindt, kan het berghout bevestigd worden (Dorleijn, 1998, p. 126). Het berghout is een houten balk die de scheepsromp in de lengte verbindt en verstevigt (Overmeer et al., 2018, p. 14). Tussen de achterspant en de achtersteven, en tussen de kooispant en voorsteven zijn stuiten bevestigd. Een stuit is een kromme balk die de omlijning van het schip samen met het berghout compleet maakt (Dorleijn, 1998, p. 127). Als laatste komen er in het voorschip nog drie draaispanten bij, in het achterschip komt er één paar bij. Deze zorgen ervoor dat de huidgangen extra bevestigingspunten hebben, zie figuur 6 (Dorleijn, 1998, p. 128-129).



Figuur 6: Het voorschip met de stuiten, het berghout en de drie draaispanten (Dorleijn, 1998, p. 129).

Vervolgens kunnen de huidgangen geplaatst worden, meestal vijf of zes in de boeg en in het achterschip drie (Dorleijn, 1998, p. 128). De eerste die geplaatst wordt is de kimgang, deze zit tegen het vlak aan (Dorleijn, 1998, p.130). De lijfhouten worden aan beide kanten in dwarsverband van de bun geplaatst (Dorleijn, 1998, p. 136). Daarna volgen van onder naar boven de 2<sup>de</sup> gang, lijfhoutsgang, en de berghoutsgang, zie figuur 7 (Dorleijn, 1998, p. 137). Voorts is de boeg voltooid, en kunnen de inhouten verder worden gemonteerd (Dorleijn, 1998, p.139). Dit zijn onderdelen van het schip die bevestigd worden voor de stevigheid binnen de huid van het schip, ook wel onderdeel van het skelet van een schip (Overmeer et al., 2018, p.25). Hierna wordt het dek op het schip gelegd (Dorleijn, 1998, p. 156).



Figuur 7: Beeld van de zijkant van het schip, met haar verschillende huidgangen: 1) kimgang, 2) 2de gang, 3) lijfhoutsgang en 4) berghoutsgang (Dorleijn, 1998, p. 137).

Als laatst kan het roer bevestigd worden, deze wordt bevestigd doormiddel van drie vingerlingen (Dorleijn, 1998, p. 190-191). Drie roerogen die bevestigd zijn op de achterstevan vallen in deze vingerlingen (Overmeer et al., 2018, p. 21). Hierdoor zit het roer vast aan de achterstevan, maar kan deze nog altijd draaien.

Wanneer het schip aan het einde van zijn leven was, en het eigenlijk tijd was om te investeren in een nieuwe schip werd er nog één laatste wanhoopspoging gedaan om geld te besparen. Zo rond de Eerste Wereldoorlog is er voor het eerst gebruik gemaakt van het overijzeren ofwel *doodskleed* (Dorleijn, 1983, p. 160). Na de afsluiting in 1932 werd dit nog veel vaker gebruikt, aangezien het inkomen nog verder achteruit ging van de vissers en het een goedkoop alternatief was om het schip te kunnen blijven gebruiken, er werd tenslotte toch geen nieuw schip gebouwd (Waterman et al., 2015, p. 14). Het overijzeren werd gedaan doormiddel van het bedekken van de scheepshuid met dunne ijzeren platen (Dorleijn, 1983, p. 160 & , Waterman et al., 2015, p 14). Deze waren tussen de 0,8 en 1 mm dik (Dorleijn, 1983, p. ). Doordat dit op de houten scheepsromp gespijkerd werd, betekende het wel dat dit hout geen zuurstof meer krijgt en dus zal gaan rotten. Het schip kon nog een paar jaar gebruikt worden waarna zij onbruikbaar zou worden (Waterman et al., 2015, p 14).



Gedurende de bouw van een botter werd er gebruik gemaakt van mallen (Waldus, 2021, p. 129). De mallen waren vaak van belangrijke onderdelen zoals de oplangers (Dorleijn, 2018, p. 124). Hierdoor kon er enige homogeniteit ontstaan tussen de verschillen schepen. De mallen zorgde er ook voor dat de kans op fouten kleiner weet (Waldus, 2021, p. 129). Fouten waren tenslotte erg duur, aangezien het hout wat verkeerd gezaagd is niet terug kan plakken. Op de werf in Spakenburg zijn veel van deze mallen nog aanwezig (Dorleijn, 2018, p. 83 Tijdens de bouw van de laatste nieuwe botter in Spakenburg werd er alleen gebruikt gemaakt van deze mallen ([www.ssrp.nl](http://www.ssrp.nl)). Dit nieuwe schip werd tussen 1985 en 1986 gebouwd (Dorleijn, 2018, p. 83). Op 29 november werd dit schip te water gelaten ([www.ssrp.nl](http://www.ssrp.nl)).

#### **4.3 De drie wrakken**

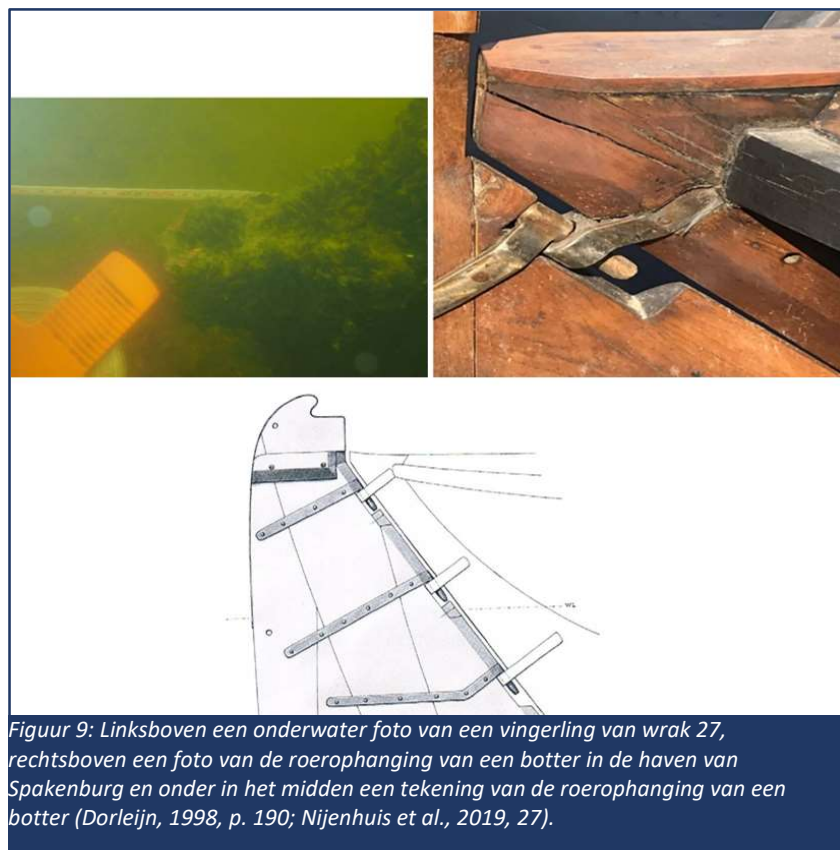
De drie wrakken zijn vernoemd naar hun sonarcontactpunt in het inventariserende onderzoek van Periplus (2014).

*Wrak 25* is onderzocht op 7 en 8 april 2018. Het wrak lag tussen de 1m en 3.5m onder NAP (Brenk & Muis, 2014, p. 28). Er is een verkennend onderzoek uitgevoerd zodat de aard van het wrak bekend kon worden, ook kon de staat van het wrak onderzocht worden. Dat het hier gaat om een schip wat opzettelijk is gezonken kan afgelezen worden aan het feit dat er geen *gave* onderdelen zijn gevonden zoals gehele planken en zwaarden (Beem et al., 2018, p. 40). Deze zijn hoogstwaarschijnlijk van het schip gehaald, aangezien deze onderdelen nog wel gebruikt konden worden in de toekomst. Wanneer deze onderdelen van het schip waren gehaald, kon het schip gezonken worden. De afmetingen van het wrak, 10,5m lang en 5,5m breed, komen overeen met die van een botter (Beem et al., 2018, p. 38 & Dorleijn, 1998, p. 8). Om het type schip met nog meer zekerheid te bepalen zijn verschillen onderdelen in detail gefotografeerd (Beem et al., 2018, p. 40). Deze onderdelen zijn vergeleken met nog bestaande bidders. Zoals de typerende scheepsboeg, achterschip en midscheepse stang, zie figuur 8 (Beem et al., 2018, p. 41-43). Vanuit dit referentiemateriaal kan geconcludeerd worden dat wrak 25 een botter is, en dat deze met opzet is gezonken.



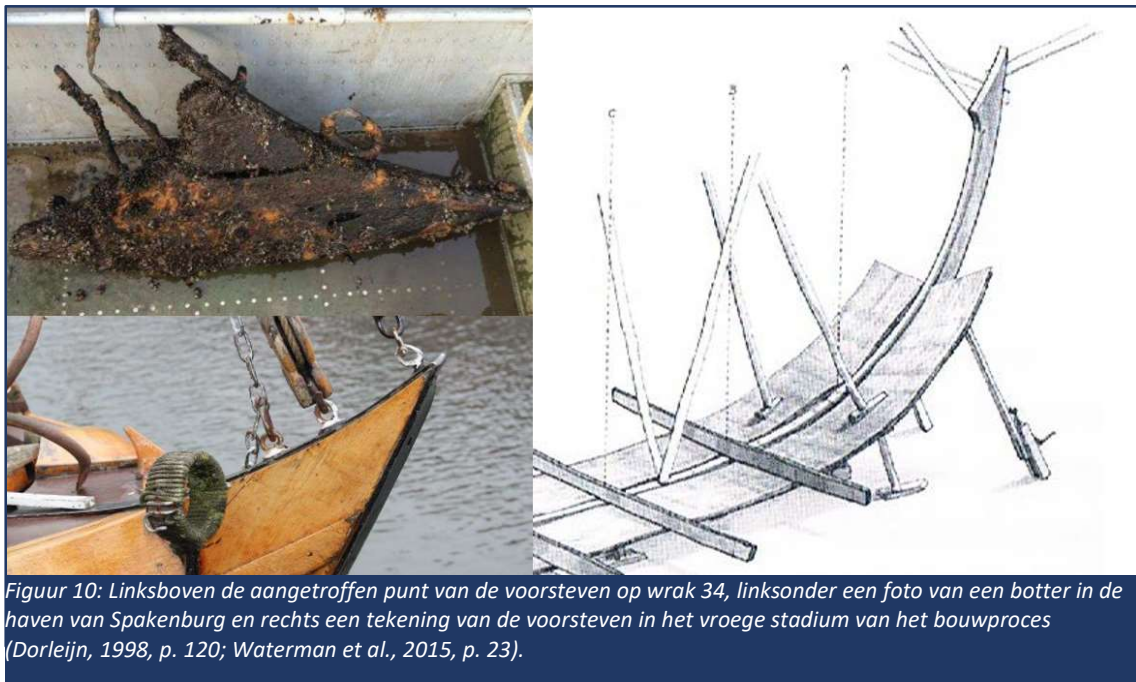
Figuur 8: Links boven een 3d beeld van het aangetroffen onderdeel, linksonder een vergelijking met een bestaande botter en rechts een tekening die is ontstaan na aanleiding van interviews met de oude botter bouwers (Beem et al., 2018, p. 41; Dorleijn, 1993, p. 176).

Wrak 27 is onderzocht op 7 en 8 april 2019 en is gelegen -1m NAP (Brenk & Muis, 2014, p. 30). Veel scheepsonderdelen van dit wrak waren zodanig slecht geconserveerd dat hier geen type bepaling aangehangen kon worden (Nijenhuis et al., 2019, p. 31). De vorm en afmetingen, 12,1m lang en 5m breed, komen overeen met dat van een botter (Nijenhuis et al., 2019, p. 23). Wederom zijn er wel enkele typerende onderdelen gevonden. Eén van deze onderdelen zijn de vingerlingen, deze zijn deel van de roerophanging. Deze vingerlingen komen sterk overeen met degene die aanwezig zijn op nog bestaande bidders in de haven en bouwtekeningen, zie figuur 9. Ook de afwezigheid van essentiële onderdelen en mogelijke delen van het *doodskleed* wijzen erop dat dit schip met opzet is afgezonken (Nijenhuis et al., 2019, p. 29).



Figuur 9: Linksboven een onderwater foto van een vingerling van wrak 27, rechtsboven een foto van de roerophanging van een botter in de haven van Spakenburg en onder in het midden een tekening van de roerophanging van een botter (Dorleijn, 1998, p. 190; Nijenhuis et al., 2019, 27).

*Wrak 34* is van deze drie wrakken het eerst onderzocht. Op 28 en 29 november 2015 is het wrak wat op -1m NAP ligt onderzocht (Waterman et al., 2015, p. 3). Het wrak was 11,3m lang en 4,4m breed (Waterman et al., 2015, p. 16). Ook dit schip moest aan de hand van onderdelen getypeerd worden. Zoals eerder vermeld heeft de Spakenburgse botter een hoge voorsteven. Vandaar dat de boegpunt in detail is onderzocht, en vergeleken met de nog bestaande botters en tekeningen, zie figuur 10 (Waterman et al., 2015, p. 23-24). Ook zijn er op dit wrak vingerlingen aangetroffen net als bij wrak 27, ook deze zijn vergeleken met de nog bestaande botters en komen sterk overeen (Waterman et al., 2015, p. 25). Verder zijn er delen van het *doodskleed* aangetroffen. Deze botter was daarom aan het einde van zijn latijn en dus met opzet gezonken op het botterkerkhof (Waterman et al., 2015, p. 26).



Figuur 10: Linksboven de aangetroffen punt van de voorsteven op wrak 34, linksonder een foto van een botter in de haven van Spakenburg en rechts een tekening van de voorsteven in het vroege stadium van het bouwproces (Dorleijn, 1998, p. 120; Waterman et al., 2015, p. 23).

In deze drie onderzoeken zijn enige overeenkomsten te zien als het gaat om de determinatie van het wrak. Gedurende de drie onderzoeken wordt er rekening gehouden met de context waarin het wrak zich in bevind. Doordat de wrakken zich bevinden op het botterkerkhof, wordt er vaak gekeken naar dit type schip. Er wordt ook gekeken naar de afmetingen van de wrakken. Veel wrakken hebben de afmetingen van een botter, wat een extra aanwijzing is naar het type schip. Het aantreffen van het zogeheten *doodskleed* zegt iets over de gebruikstijd van het schip. Aan de hand van deze technieken is er alleen indirect bewijs dat het wrak daadwerkelijk een botter is. In Spakenburg is er sprake van een unieke situatie. Hier zijn er in de haven nog enkele botters aanwezig, wat ervoor zorgt dat materiaal direct vergeleken kan worden met de schepen bovenwater. Enkele typerende onderdelen zoals hierboven genoemd kunnen vergeleken worden met de onderdelen die zich in deze schepen bevinden. Hieruit kan dan verder geconcludeerd worden of het om een botter gaat. Een ander uniek kenmerk van deze

site is de ouderdom ervan. De wrakken zijn relatief jong. Hierdoor zijn er nog ooggetuigen die de wrakken hebben zien zinken. Jan de Graaf is zo'n ooggetuigen en heeft enkele botters beschreven (Graaf, 1955). In deze beschrijvingen staan de nummers van de schepen, eigenaar van de schepen en de locatie van het wrak. Hieruit kunnen sommige wrakken erg specifiek gedetermineerd worden. Toch moet er altijd rekening gehouden worden met het feit dat dit niet met 100% gezegd kan worden.

#### - 4.4 Het onderzoek potentieel

Het botterkerkhof is een interessant vondstencomplex en er liggen genoeg scheepswrakken. Aan de hand van het inventariserende onderzoek van Periplus (2014) zijn verschillende wrakken in kaart gebracht, echter blijft de aard van deze schepen onbekend. Uit de onderzoeken die onderwater zijn uitgevoerd blijkt het vaak te gaan om een botter. Het onderzoek van Periplus, in combinatie met het ADC (2015) onderzoek, toekomstige veranderingen van de wrakken monitoren. Deze verkennende onderzoeken kunnen bijdragen in het behoud van deze wrakken. Echter zijn ook veel wrakken te vinden in laag water. Hier kunnen geen of slechte sonar beelden van gemaakt worden, dus de monitoring van deze wrakken kan lastig zijn, en moeten dus aan de hand van fysieke waarnemingen bevonden worden.

Uit de drie wrakken die beschreven zijn in dit hoofdstuk, blijkt dat de archeologische waarde gering is, doordat de scheepsbouw goed bekend is. De afmetingen van onderdelen zijn af te leiden aan de mallen die nog aanwezig zijn op de werf. De relatieve jonge aard van de wrakken zorgt ervoor dat er nog ooggetuigen zijn. Zij hebben vaak nog een goed beeld bij de bouw van een botter. Natuurlijk is het feit dat er in de haven enkele tientallen nog werkende botters liggen een grote informatiebron. Veel wrakken in de nabije omgeving zijn van eenzelfde aard, botters op het botterkerkhof. De variatie van de schepen is gering te noemen. Ook zijn de meeste scheepswrakken hier met opzet tot zinken gebracht, wat ertoe leidt dat vaak essentiële scheepsonderdelen ontbreken en alleen het kale schip overblijft. Dus veel archeologische vondsten hoeven ook niet verwacht te worden, zoals gebruiksvoorwerpen, aardewerk en gereedschap. De kans op nieuwe inzichten ten opzichte van de scheepsconstructie is niet heel aannemelijk. Aan de hand van de bestaande botters kan veel meer gezegd worden over de scheepsbouw dan de wrakken. Het bestaan van de oude botterwerf draagt ook niet bij van de archeologische waarde.

Waar de kracht van de wrakken wel ligt, is bij het illustreren en vertellen van het verleden. De bestaande botters laten dit minder goed zien. De wrakken laten de impact zien van de sluiting van de Zuiderzee op de lokale bevolking en hoe zij hiermee omgingen. Het laat zien dat het voor de meeste visser het einde van hun carrière betekende en dat zij geraakt werden waar ze het trotst op waren, het vissersbestaan. De wrakken laten effectief zien dat een botter niet alleen een mooi schip is op het water, maar dat deze ook een erge last kon zijn.



## 5. De beleving van deze wrakken

De wraken bevinden zich gedurende het jaar meestal onderwater, uit het zicht. Maar hoe worden deze wrakken naar het publiek gebracht, ze zijn tenslotte niet gemakkelijk inzicht te brengen. Niet alleen de locatie van de wrakken speelt een rol, maar ook wat deze wrakken representeren. De wrakken zijn deel van een zwarte bladzijde uit het verleden van Spakenburg. Daarom zal gekeken worden bij het museum van Spakenburg om te zien of er aandacht geschonken wordt aan deze wrakken, maar ook zal er bij de waterkant gekeken worden of er iets doelt op deze wrakken. Kunnen deze wrakken ook gezien worden als zij onderwater liggen. Er zal ook rondgevraagd worden hoe deze wrakken in het geheugen van dit dorp zitten, en of deze nog belangrijk gevonden worden. Bijvoorbeeld ten opzichte van de nog varende bidders. Gedurende 5 dagen zijn er 51 mensen bevraagd over deze wrakken. Er zijn verschillende meningen over deze wrakken. Deze verschillende uitgangspunten kunnen afgeleid worden aan verschillende aspecten die hier beschreven worden.

### - 5.1 De *verteller* van het verhaal

Het verleden van Spakenburg wordt vaak verteld door de *oudere* generatie, deze verhalen worden dan ook vaak opgeschreven in verschillende boeken. Vaak zijn deze zogeheten informanten, kinderen van de Zuiderzee vissers, echter dreigt deze generatie te verdwijnen in de aankomende jaren. Veel zijn er al verdwenen simpelweg doordat deze *kinderen* nu ook al erg op leeftijd zijn. Een van de eerste boeken hierover is het boek van Dorleijn (1983). Hierin wordt aan de hand van verschillende interviews het verleden herleefd, voornamelijk hoe de visserij in zijn werking ging. Een vrij nieuw boek over onder andere Spakenburg is dat van Vriend (2020). Hierin wordt de Zuiderzee cultuur besproken aan de hand van verschillende families, waaronder één familie uit Spakenburg; de Hopman familie (Vriend, 2020, p. 14). Echter hebben deze vaak een focus op de piek periode van Spakenburg. Zoals in Dorleijn (1983, p. 128-136) waar deze informanten geïntroduceerd worden. Hier hebben zij het vaak over hun vistijd en hoe dit allemaal verliep.

Het verleden van Spakenburg wordt misschien wel het best verteld door het dorp zelf. Niet alleen de huisjes langs de haven zijn een blijvende herinnering aan deze tijd, ook de oude botterwerf Nieuwboer laat men nog steeds de bouw van deze schepen zien (Verhamme, 2010, p. 47). Op deze plek werd de ambacht die dit dorp jaren lang kende, het bouwen van bidders, uitgevoerd. Tegenwoordig worden er geen nieuwe bidders meer gemaakt, maar worden er alleen nog restaureer/repareer opdrachten uitgevoerd. Dit is dan ook een van de redenen waarom er in de haven nu nog steeds ruim 30 bidders liggen (Vos, 2012, p. 31). Dit zijn nog originele bidders, de oudste, is mij verteld, komt nog uit de late 19<sup>de</sup> eeuw (Interview Ter Beek).

Dit gedeelte van de vloot krijgt dan ook veel aandacht van omstanders. Ook staan er verschillende informatieborden over deze schepen en werf op de kade. Veel van wat hier nog overeind staat laat een vissersdorp zien. Echter ligt er nog een veel grotere vloot net buiten de haven, hier is alleen weinig van te zien. Wanneer er vanuit de haven naar buiten wordt gekeken, naar het *sjutankarkhof* valt er niets dan alleen water te zien. Uit het zicht, uit het hoofd. Echter heeft Spakenburg ook een eigen museum deze bevindt zich in de haven net naast de oude botterwerf. Gerund door enthousiaste vrijwilligers bied dit museum een venster naar het verleden, toch is er bijna geen bewijs van de scheepswrakken te zien. Ergens aan een buiten muur hangen wat foto's, gemaakt door Pieter de Vos. Hierop staan wat wrakken afgebeeld die tijdens een storm drooggevalen zijn. Meer dan deze foto's is er niet. Wanneer ik hierna vroeg antwoorde de directeur vervolgens; "*Waarom zou je aandacht geven aan deze scheepswrakken, als er hierbuiten tientallen complete schepen liggen*". Het economisch belang weegt zwaarder. De schepen in de haven kunnen bijvoorbeeld nog verhuurd worden. De wrakken logischerwijs niet meer. Ook zijn de schepen in de haven veel makkelijker naar het publiek te brengen, deze schepen zijn tenminste zichtbaar voor het publiek. In tegens stelling tot de wrakken die niet eens zichtbaar zijn voor het publiek. Toch vertellen de scheepswrakken een verhaal die door iedereen aangehoord moet worden. Deze verschillende groepen zullen aan de hand van onder andere interviews naar de voorgrond zijn gekomen.

#### - 5.2 De verschillende groepen

Hoe de gemeenschap kijkt naar deze scheepswrakken is sterk afhankelijk van het belang en gevoel wat verschillende groepen hebben bij deze site. Na interviews en gesprekken die zijn afgenomen zijn er drie factoren toonbaar geworden, deze drie factoren hebben invloed op de houding tegenover deze scheepswrakken. De eerste is het *economische* belang. Met schepen die al jaren onderwater liggen valt weinig geld te verdienen. Daarentegen de botters die in de haven liggen, die onder andere vaak gebruikt worden voor de recreatievaart, brengen wel geld op. Dat verklaard ook de nadruk die in het dorp gelegd wordt op deze schepen. Overal wordt er geadverteerd om deze botters te huren en sommige worden zelfs gebruikt als *partyboot*. Daarom wordt er veel meer tijd en geld in deze schepen gestoken. De varende botters hebben "*tenminste*" nog een economische waarde. Terwijl de wrakken op het botterkerkhof tekenend zijn voor de afsluiting van de Zuiderzee en voor veel Spakenburgers de ondergang van hun vissersbestaan.

Een tweede factor wat meespeelt is de *afkomst*. Hiermee kan onderscheidt gemaakt worden tussen inwoners van de gemeente Bunschoten-Spakenburg en de *dagjesmensen*, maar ook binnen de gemeente kan er nog verder gekeken worden op afkomst. De verschillende dorpen Bunschoten en Spakenburg kennen beide een eigen verleden (Verhamme, 2010, p. 32-

49). De inwoners van Bunschoten kennen voornamelijk een boerenverleden, terwijl de inwoners Spakenburg voornamelijk een vissersverleden kennen (Verhamme, 2010, p. 46-47 & Ypma, 1962, p. 117). Na aanleiding van de interviews, waar gevraagd werd of de ondervraagden uit Bunschoten-Spakenburg kwamen en zo ja, uit Bunschoten of Spakenburg, bleek een onderscheidt gemaakt te kunnen worden in de visie die zij hadden met betrekking op de scheepswrakken, zie tabel 2. Van de **51** ondervraagden kwamen er **14** uit Bunschoten. Deze 14 personen waren allemaal bewust van het bestaan van de schepen op het botterkerkhof. Van deze 14 personen, vonden 5 personen deze scheepswrakken belangrijk. Zij vonden dan ook dat hier meer aandacht aan moest komen en dat deze zichtbaarder moesten zijn. Voor een Bunschoter is dit een interessant uitgangspunt. Het dorp Bunschoten kent een boerenverleden, maar toch spreken de wrakken op het kerkhof **aan** de verbeelding. De andere 9 personen vonden de scheepswrakken niet dermate belangrijk. Dit is dan ook af te leiden aan het feit dat zij voornamelijk geïnteresseerd zijn in het boerenverleden (Verhamme, 2010, p. 46-47 & Ypma, 1962, p. 117). Veel kwamen dan al met de reden dat als er dan al iets met de schepen gedaan moest worden, dat dit dan beter gericht kan zijn op de nog bestaande *drijvende* schepen.

	Totaal: 51	Bunschoten: 14	Spakenburg: 27	Elders: 10
Bewust	41	14	27	0
Meer aandacht	35	5	20	10
Onbelangrijk	16	9	7	0

Tabel 2: Aantal participanten, en wat zij geantwoord hebben (Eigen onderzoek, 2022).

**27** personen van de ondervraagden kwamen uit het dorp Spakenburg. Deze **27** personen waren ook allemaal bekend met de scheepswrakken op het botterkerkhof. Daarvan vonden **20** mensen dat deze scheepswrakken belangrijk waren en vonden zij ook dat hier te weinig meegedaan werd. Zij vonden tenslotte dat deze wrakken een verhaal vertellen van de Spakenburgers of überhaupt van de Zuiderzeedorpen, die wel eens onderbelicht wil worden. Deze **20** personen vonden dat de mindere kant van het afsluiten van de Zuiderzee slecht geïllustreerd werd. Er wordt vaak genoeg verteld wat voor een prestatie het afsluiten van de Zuiderzee is en ook over de neergang van de visserij op Zuiderzee wordt vaak wat verteld. Echter mist hier een beeld bij en deze scheepswrakken geven precies dat beeld weer, volgens deze 20 personen.

De andere **7** personen uit Spakenburg vonden deze scheepswrakken niet erg belangrijk. Zij vonden in het algemeen het vissersverleden niet erg belangrijk. Als hier dan aandacht naar zou moeten gaan; "*dan maar naar de varende bidders*". Deze **7** personen maken een onderscheidt

tussen de schepen die nog varen en de wrakken. Zij kijken niet naar wat de schepen representeren. Hier kom ik op terug bij het volgende punt. Wat opvalt aan deze 41 personen die uit Bunschoten-Spakenburg kwamen, is dat zij wel altijd een mening hadden. Tegenover mij heeft niemand gezegd dat het ze niet uitmaakt of interesseert, het was altijd wel duidelijk. De overige 10 personen waren mensen die niet afkomstig waren uit Bunschoten-Spakenburg, dit waren toeristen ofwel *dagjesmensen*. Wanneer er gevraagd werd of zij van het bestaan van deze scheepswrakken afwisten klonk er enorme verbazing. Al deze personen wisten niet van het bestaan van deze scheepswrakken, wat misschien ook helemaal niet gek is, aangezien er op de waterkant niks wijst op hun bestaan. Nadat ik wat context had gegeven van deze scheepswrakken, en de gelijk zinnige schepen aanwees die in de haven lagen ontstond er alleen maar meer verbazing. Al deze 10 mensen vonden het gek dat hier zoveel scheepswrakken lagen, en vonden dit belangrijk en interessant.

Het derde aspect dat meeweegt is dat wanneer er gekeken wordt naar de personen die uit Spakenburg komen er een verschil blijkt te zijn in *generaties*. Voornamelijk de nu wat *oudere* generatie heeft een andere kijk op deze scheepswrakken dan de *jongere* generatie. Zoals eerder genoemd zijn deze *oudere* generatie de kinderen van de toenmalige vissers en graag vertellen zij het verhaal van het dorp met de visserij in de bloeiperiode (Dorleijn, 1983, p. 128-137). Waar deze generatie alleen niet aan herinnert wil worden zijn de gevolgen die de sluiting van de Zuiderzee had op het dorp, maar ook op hun familie (Vriend, 2020, p. 38). Zij zagen hoe hun ouders van economische rijkdom door de visserij, naar economische armoede gaan in een tijdsbestek van een paar jaar (Vriend, 2020, p. 38 & Ypma, 1962, p. 168). Er moest opeens ander werk gevonden worden in plaats van de visserij, waar families zich al generaties bezig mee hielden (Hakkenes, 2017, p. 309). Hun vaders gingen van het werken op een schip, naar het werken in een fabriek, in Spakenburg bijvoorbeeld de schoenen- of knopenfabriek (Hakkenes, 2017, p. 307). Deze *oudere* generatie wil niet aan deze tijd herinnert worden. Dus zij spreken graag over de periode ervoor, of erna. Zoals hierboven al eerder genoemd, waren er 7 *spakenburgers* die tijdens de interviews duidelijk maakte dat deze scheepswrakken hen “niet zo veel interesseren”. Van de 7 waren er 6 personen die uit deze *oudere* generatie kwamen. Zelf kwamen ze alle 6 al met het commentaar dat het “*geen prettige tijd*” was. De scheepswrakken zijn de belichamingen van deze tijd, met deze schepen verdronk hun rijkdom, ambacht, traditie en trots (Vriend, 2020, p. 99). Uit deze uitspraken valt op te maken dat deze generatie een soort trauma heeft overgehouden aan deze tijd. De tijd van de verdwijning van de Zuiderzee, maar belangrijker de verdwijning van de visserij. De scheepswrakken gelegen op het botterkerkhof zijn de belichamingen van deze verdwijning. Uit deze gesprekken blijkt dat zij hier dan liever geen aandacht aan besteden.

### - 5.3 De visies van de passanten

Inwoners van Bunschoten-Spakenburg zijn erg verdeeld als het gaat om de wrakken. Over het algemeen worden de scheepswrakken toch wel belangrijk gevonden. Zo vonden 35 van de 51 ondervraagden (65%) de scheepswrakken belangrijk. De overige 16 personen (35%) vonden deze wrakken niet belangrijk. Echter moet er goed gekeken worden naar de achtergrond van de respondenten. De visies op de scheepswrakken worden gevormd door verschillende achtergronden en belangen. Er wegen economische belangen mee, zoals het kunnen gebruiken van de nog varende botter. Ook heeft het museum niet zoveel profijt van deze wrakken, maar meer van de klederdracht.

Een ander groot aspect wat invloed heeft op de visie en meningen van het publiek over de scheepswrakken, is de achtergrond van de participanten. Of zij nu uit Bunschoten of Spakenburg komen, oud of jong zijn, heeft toch zeker invloed op hun opinie. De Spakenburgers vinden over het algemeen de wrakken belangrijk, aangezien deze wrakken het vissersverleden vertellen. Terwijl de Bunschoters duidelijk meer geïnteresseerd zijn in het boerenverleden. De meningen van de passanten die het dorp bezochten zijn allemaal in dezelfde richting. Zij kende de wrakken niet, maar vonden deze interessant en belangrijk. Binnen Spakenburg spelen generaties ook een rol. Tussen de respondenten uit Spakenburg waren enkele *ouderen*. Deze hadden duidelijk een andere mening dan de andere respondenten uit Spakenburg. De *oudere* generatie vonden de scheepswrakken maar niks. Deze mensen uit deze generatie zijn de kinderen van de laatste visser van de Zuiderzee ofwel de laatste eigenaren van de botters die op het botterkerkhof liggen. Deze generatie heeft moeten aanzien hoe een jarenlange familietraditie ten einde kwam. Uit deze tijd stamt een trauma, die deze *oudere* generatie nog erg sterk voelt.

### - 5.4 Trauma erfgoed

De wrakken op het botterkerkhof illustreren de neergang van de Zuiderzeevervisserij. Door de afsluiting was het onderhouden van een botter, voor de meeste vissers uit Spakenburg, niet meer mogelijk. Veel vissersmannen kozen er daarom voor om hun botter tot zinken te brengen op het botterkerkhof. Visser zijn als beroep zat er voor veel Spakenburgers niet meer in, er moest gewerkt worden in andere industrieën (Hakkenes, 2017, p. 307-309). De *oudere* generatie, die hierboven is bevraagd, zijn de kinderen van deze vissers. Zij hebben moeten aanzien hoe hun vader het vissersbestaan heeft moeten opgeven. Zijzelf konden niet de familietraditie voortzetten, maar moesten wat anders gaan doen. Uit de gesprekken blijkt dat hier nog steeds met afzien wordt naar gekeken. Liever wordt deze generatie niet herinnerd aan de wrakken. De trauma die afstamt van deze tijd is dus nog aanwezig.

Plekken die een traumatische gebeurtenis illustreren, zoals veldslagen of concentratiekampen, vallen onder trauma erfgoed (Avrami et al, 2019, p. 158-159). Vanaf het begin van de 21<sup>ste</sup> eeuw is er meer belangstelling gekomen voor dit type erfgoed. Er is vooral belangstelling gekomen in deze plekken, omdat zij de belichamingen zijn voor een ingrijpende verandering een bepaald collectief mensen. Deze verandering is zo ingrijpend dat de culturele eigenschappen van deze groep verdwijnt en deze gebeurtenis laat een litteken achter op deze groep (Avrami et al, 2019, p. 159). Maar vallen de wrakken op het botterkerkhof onder trauma erfgoed? De wrakken representeren de val van de Zuiderzeevisserij, maar dit is niet het enige wat verdween. Het vissersbestaan was in Spakenburg een traditie, een manier van leven. Na de bouw van de afsluitdijk verdween het meeste van deze traditie. Deze wrakken zijn niet alleen restanten van vissersschepen, maar ook van een verloren traditie. Toch is het aan de samenleving van nu om ervoor te zorgen dat deze scheepswrakken een stem krijgen, zodat deze hun verhaal kunnen vertellen. Hoe moeilijk dit voor sommige mensen ook kan zijn. Dat is waar de kracht ligt van deze wrakken.



## 6. Een wandeling door de haven van Spakenburg

Wanneer er van alles geschreven en verteld wordt over deze scheepswrakken, is het misschien goed om, net als alle *dagjesmensen* in Spakenburg zelf door deze haven te lopen en dit zelf te ervaren. Hierdoor wordt er een beeld geschetst van de dagelijkse beleving van dit verleden, natuurlijk kijk ik met een schuin oog naar de scheepswrakken. Het laat zien hoe de *toeristen* in aanraking komen met dit erfgoed, als men er niet naar zoekt. Desalniettemin geven deze scheepswrakken weer wat voor impact de sluiting van de Zuiderzee had op lokaal niveau en dus maken zij deel uit van aanzienlijke verandering van Nederland. Aan de hand van zowel mijn aantekeningen van mijn eigen wandeling zal deze beleving beschreven worden.

### - 6.1 Fenomenologie

Om de betekenis en de waarde in te kunnen schatten van de wrakken in Spakenburg, zal er gebruik gemaakt worden van de stroming fenomenologie. Aan de hand van deze stroming wordt de site besproken (Tilley, 2008, p. 15-17). Er zal gekeken worden naar het landschap waarin de wrakken zich bevinden en hoe de mens hier doorheen loopt. In het onderzoek van Tilley (2008) wordt deze stroming gebruikt met betrekking op rotsschilderingen. Doorgaans worden de rotsschilderingen aan de hand van een iconografische manier beschreven. Op de manier proberen archeologen antwoorden te krijgen op wat het voorwerp betekend (Tilley, 2008, p. 18). De manier die Tilley gebruikt is de kineastische methode. Op deze manier wordt de site bekeken vanuit de ervaring van het lichaam. Hoe weerhoudt een persoon zich ten opzichte van de site en beïnvloeden zij elkaar (Tilley, 2008, p. 19). Het gaat om de beleving van de site aan de hand van het zijn. Bewust door het landschap lopen. Om deze beleving van een site te zien kan er gebruik gemaakt worden van een wandeling (Tilley, 2008, p. 265). Door deze wandeling zelf te maken en te doen, zorg ik ervoor dat dit mijn beleving is (Tilley, 2008, p. 266).

### - 6.2 Mijn tocht

Het is een mooie donderdagmiddag op 14 April van het jaar 2022, en ik besluit om vandaag de dag door te brengen in Spakenburg. Nadat ik de auto geparkeerd heb op het voetbalterrein van de voetbalverenigingen IJsselmeervogels (Bunschoters/boeren) en SV Spakenburg (Spakenburg/vissers), wat nogmaals de tweesplitsing weergeeft van dit dorp, loop ik naar de haven. Nadat ik de parkeerplaats ben afgelopen kom ik het eerste café al tegen, BU2, met een logo waarop een botter staat afgebeeld. De naam zal vast het nummer van dat schip zijn. Niet veel later loop ik het havengebied in. Hier word ik nogmaals geconfronteerd met veel cafeetjes die genoemd zijn naar het vissersverleden zoals de Kajuit en de Fuuk. Toch zijn deze namen niet alleen datgene waar de aandacht naar getrokken wordt.

In de haven liggen meerdere oude houten schepen met nummers op de boeg die beginnen met BU. Terwijl ik met volle aandacht een van deze schepen aan het bekijken ben, word ik al aangesproken. De vriendelijke man begint over het schip te praten. *Het is een botter* zegt hij. *Hiermee gingen ze vroeger vissen, op onze oude zee* vervolgt hij. Ik vraag aan hem wat er nu met de schepen gedaan wordt. *Veel worden verhuurd* antwoordt hij. Ik besluit om maar weer door te lopen. Op mijn weg naar de monding van de haven loop ik langs al deze schepen en krijg ik ergens het gevoel dat ik me terug waan naar de piektijd van Spakenburg. Masten van botters zo ver het oog reikt. Eenmaal aangekomen op de *punt* van de haven kijk ik over het Nijkerkernauw heen. Ik zie Flevoland en de Eemhof. En tussen Flevoland en mij is er water. Hier blijkt niks erop dat in dit water scheepswrakken te vinden zijn. Geen bordje, niks. Ik besluit om maar weer terug het havengebied in te lopen. Ik loop tegen het 't Schippershuys aan, voor het raam staan allemaal verschillende schaalmodelletjes van botters, en een poster. Hier staat met grote letters op; *botterverhuur.nl*. Ik besluit om naar binnen te lopen en te vragen wat er allemaal mogelijk is. Misschien een oude vissersbeleving, om te herleven hoe het was om met zo'n botter te vissen. Al snel blijkt dat dit niet het geval te zijn. De man van het bedrijf verteld dat er vaak rondvaartjes gedaan worden, maar de schepen worden ook gebruikt als *partyboot*. De botter veranderd dan in een ander soort schip, een zuipschuit.

Ik besluit om wat verder het dorp in te lopen. Ik kom langs de werf Nieuwboer, de oude botterwerf. Hier tegenover bevindt zich het museum Spakenburg, waar veel verteld wordt over de Tweede Wereldoorlog en de 'Spakenburgse cultuur'. Niet veel verder zit dan ook het Klederdrachtmuseum. Ook hier valt er niet veel te zien met betrekking op de scheepswrakken. Ik vervolg m'n weg naar de dijk, hier liggen tenslotte de wrakken. Over de dijk loopt een fietspad, deze maakt deel uit van de *Zuiderzeefietsroute*, wat van de bordjes afgelezen kan worden. Wederom is er vanaf de kant niks te zien wat duidt op de botterwrakken. Aangezien ik weet dat ze er toch echt moeten liggen, loop ik het moerassige gedeelte in om de waterkant beter te kunnen bekijken, zie figuur 11. Vanuit hier kan ik de eerste houten stukken zien, dit zijn de eerste bewijzen voor het bestaan van de wrakken. Echter om hier te komen, moet men een aardig stuk door een moeras lopen. Het lijkt me dat dit niet voor iedereen het waard is.

Wanneer ik terugloop naar de auto, loop ik weer door de haven. Hier krijg je het gevoel van trots. Tijdens de terugweg vraag ik me af of het gebrek aan bewijs over het bestaan van de wrakken misschien iets te maken heeft met deze trots. De haven, met haar varende botters en gebouwen herinneren aan een mooie tijd, eentje om trots op te zijn. De scheepswrakken laten precies het omgekeerde zien, de vergaande glorie, een doffe medaille. Misschien is dit wel de reden waarom ik ook tijdens de terugweg niets zie van deze wrakken, zij zijn gedegradeerd tot een gedachte, een schaduw in het water.



*Figuur 11: Een droneshot van de haven van Spakenburg, op de voorgrond zijn wat wrakken zichtbaar in het water. Ook is het moeras zichtbaar waar men doorheen zou moeten lopen (Kroes, 2016).*

## 7. Discussie en Terugblik

Tijdens de interviews met Milo Verhamme en Pieter de Vos is het toekomstperspectief ook aanbod gekomen. De vraag is natuurlijk wat er met deze wrakken gedaan moet worden en of er überhaupt iets mee gedaan moet worden. Aan de hand van de kwantitatieve interviews kan er gezegd worden dat veel mensen deze wrakken toch belangrijk vinden, maar ook werd duidelijk dat niet iedereen van het bestaan van deze wrakken afwist. Pieter de Vos wist mij te vertellen dat de gemeente Bunschoten al jaren bezig was om een informatie bord te plaatsen. Deze moet op de dijk geplaatst worden. Milo Verhamme vertelde dat hij dit bord al ontworpen had, en deze eigenlijk al klaar is om geplaatst te worden. Toch is dit op heden nog niet gebeurd. De weinige aanwijzingen van het bestaan van deze scheepswrakken is te vinden in het museum Spakenburg. De fotolijstjes die er hangen laten een paar wrakken zien, toen deze drooggevallen waren. Verder zijn er een handvol enthousiaste vrijwilligers die zich bezighouden met deze wrakken, meer valt te lezen over het botterkerkhof op hun site: <https://www.dedarp.nl/wvs/>. Toch valt erop de locatie maar weinig te zien, alleen wanneer men gek genoeg is om bijna het water in te lopen, kunnen de wrakken gezien worden.

Om dit nog meer op de agenda te krijgen was het misschien goed geweest om met de gemeente zelf te praten. Alhoewel ik contact met hun heb gehad, hadden ze me al snel doorverwezen naar hun regioarcheoloog Milo Verhamme. Ook de gemeenteraadsverkiezingen hebben het moeilijker gemaakt voor mij om iemand in de gemeente hierover te spreken. Toevalligerwijs is Pieter de Vos gekozen voor de gemeenteraad en kan hij deze site weer op de agenda zetten. Ook kan het interessant zijn om aan de hand van mijn kwantitatieve interviews, meer naar personen te kijken en dieper hierop ingaan. Zoals de onderzoeken van Dorleijn (1983), Hakkenes (2017) en Vriend (2020). Door te luisteren naar deze individuen wordt het beeld over de wrakken scherper. De verhalen van de *oudere* generatie, de kinderen van de laatste Zuiderzeevissers, zouden erg veel kunnen bijdragen. Voornamelijk als het gaat om het evalueren van traumaerfgoed en hoe zij daarmee omgaan. Maar ook de generatie die deze wrakken wel belangrijk achten. Zij kunnen vertellen waarom de wrakken belangrijk zijn voor het Spakenburg van nu. Ook kunnen zij meedenken over de zichtbaarheid van de wrakken en uitleggen hoe zij dat graag zouden zien. Hierdoor ontstaat er nog meer diepgang van de verschillende uitgangspunten

Bij een kwantitatief interview onderzoek is het van belang om veel respondenten te hebben. Hoe meer respondenten, hoe beter en scherper de conclusies worden. Echter is hier tijd en mogelijkheid voor nodig. Omdat het een bachelor scriptie is, is er gekozen om het bij deze 51 personen te laten. Hierdoor konden er enige trends zichtbaar worden en konden er verschillende conclusies getrokken worden. Om de archeologische waarde nog scherper te bepalen had er naar nog meer wrakken gekeken kunnen worden. Die onderzocht waren aan de hand van het NAS-1 programma. Een laatste opmerking is dat het nog interessant was geweest om naar andere scheepskerkhoven te kijken. Maar ook door de omvang hiervan paste dit niet goed in dit onderzoek, wel is het interessant om gelijkwaardige onderzoeken te doen in dorpen die ook een scheepskerkhof hebben. Vervolgens kunnen deze dan vergeleken worden met elkaar, waarna er een landelijk leidraad opgesteld kan worden voor de toekomst van scheepskerkhoven.

## 8. Conclusie

Over het historisch kader waaruit deze schepen komen is erg veel bekend, mede door de relatief jonge ouderdom. De sluiting van de Zuiderzee is 90 jaar geleden gerealiseerd en toentertijd erg goed gedocumenteerd. Ook in latere jaren is hier veel over geschreven en zijn de rapporten die opgesteld zijn door de overheid nog steeds terug te vinden in de archieven. Een grotere bron van informatie zijn de mensen die uit deze periode komen. Zij kunnen aspecten vertellen over deze tijd die maar moeilijk op papier te krijgen zijn, zoals het gevoel en de emoties die hierbij komen kijken. Ergens maakt dat deze wrakken interessanter, mensen hebben hier een verhaal bij, een gevoel en soms zelfs een gezicht. Toch rust de vraag *hoe ziet de toekomst eruit voor het botterkerkhof van Spakenburg?*

### - 9.1 Wat is de archeologische waarde van deze afgedankte schepen?

De verzameling van wrakken, het botterkerkhof kan in de toekomst gemonitord worden, zodat zij behouden kunnen worden. Hierdoor kunnen de veranderingen in de scheepswrakken waargenomen worden. Daardoor kunnen deze wrakken beter beschermd en geconserveerd worden. De wrakken vertellen een verhaal, een manier van leven. Zij kunnen gezien worden als restanten van een verdwenen cultuur, de Zuiderzeevissers. De scheepswrakken op zichzelf zijn niet heel erg archeologisch interessant, aangezien er nog steeds veel bekend is over deze schepen. Voornamelijk door de overdracht van generatie op generatie in de kennis van het bouwen van een botter, zoals dat het geval is bij de werf Nieuwboer. Ook de aanwezigheid van de nog varende botters zorgt ervoor dat de scheepsconstructie niet uit scheepswrakken afgeleid hoeft te worden. Het opzettelijke afzinken van deze wrakken zorgt ervoor dat deze scheepswrakken geen spiegel zijn naar het verleden; zij zijn niet bevroren in de tijd. Dit zorgt er voor dat deze wrakken een lage archeologische waarde hebben. De wrakken op het botterkerkhof hoeven daarom voor nieuwe archeologische inzichten niet onderzocht te worden.

### - 9.2 Wat is de publieke opinie van Spakenburg over de wrakken die op het kerkhof liggen?

Het gevoel bij deze scheepswrakken is niet voor iedereen hetzelfde. Tijdens de interviews werd het duidelijk dat verschillende aspecten invloed hebben op meningen van deze individuen. Het is helder dat het uitmaakt of men uit Bunschoten-Spakenburg komt, of dat zij dit dorp komen bezoeken. Deze zogeheten *dagjesmensen* hebben een grote interesse in deze scheepswrakken, dat is wanneer zij van het bestaan afweten. Binnen de gemeente Bunschoten-Spakenburg is er een tweesplitsing zichtbaar. Over het algemeen voelden Bunschoters zich meer



aangetrokken tot het boeren verleden, terwijl Spakenburgers het vissersverleden belangrijker vonden. Vervolgens kon er nog dieper gekeken worden binnen Spakenburg, en de reden waarom de participanten aangetrokken voelde tot deze scheepswrakken, of waarom juist niet. Generaties spelen hier een grote rol in. De oudere generatie heeft andere ervaringen met deze schepen. Het herinnerd hun aan de slechte tijd, waarin zij de visserstraditie niet voort konden zetten. Terwijl de jongere generatie het hun herinnerd aan de oude visserstijd, en oude schepen die hun familie ooit in bezit hadden.

- **9.3 In hoeverre zijn deze wrakken zichtbaar wanneer deze *gewoon* onderwater liggen?**

De zichtbaarheid van de wrakken wordt tot op heden overgelaten aan de verbeelding. Over het algemeen weten de mensen, die niet uit Bunschoten-Spakenburg, niet van het bestaan van deze wrakken. Ook speelt de samenleving en het museum van Spakenburg hier niet erg veel op in. Voornamelijk doordat de wrakken geen echte economische winst hebben, wat bijvoorbeeld met de varende botters en de klederdracht veel beter te realiseren is. Uit de wandeling blijkt dat het landschap sterk in verband staat met de bloeiperiode van de Zuiderzeevervisserij.

- **9.4 Hoe ziet de toekomst eruit voor het botterkerkhof van Spakenburg?**

De toekomst van het Botterkerkhof is dus erg onzeker. De site hoeft niet geconserveerd te worden voor toekomstige archeologische onderzoeken. De wrakken kennen een symbolische functie. Zij illustreren het verhaal van de neergang van de Zuiderzeevervisserij. De scheepswrakken laten zien wat de lokale effecten en gevolgen waren van de verdwijning van de Zuiderzee. Voor sommige generaties heeft deze gebeurtenis nog steeds een negatieve lading, aangezien dit het einde van tradities betekende. Vandaar ook dat deze site wel echt bewaard moet blijven, dit kan mooi in combinatie met het opleiden van maritiem archeologen. Op zijn minst moeten de wrakken beter zichtbaar worden en moet dat bord wel geplaatst gaan worden..

Er moet ontzettend veel rekening gehouden met andere aspecten wanneer men wil gaan kijken naar de toekomst van een archeologische site. Niet alleen de zeldzaamheid of oudheid moet meegewogen worden of de onderzoek waarde, maar ook de gedachtegangen van de samenleving waarin deze site zich bevind. De redenen achter deze uitgangspunten zijn nog veel belangrijker, betrek het evalueren van een site naar het heden. Dat het om traumaerfgoed gaat Archeologie draait niet alleen om samenlevingen uit het verleden, zij houdt zich ook zeker bezig met de samenleving van nu. Dit is waarom deze wrakken naar de voorgrond getrokken moeten worden, zij zijn de stem van hun verhaal. het verhaal van de neergang van de Zuiderzeevervisserij. Ongeacht hoe zwaar, moeilijk of leuk dit verhaal ook is.

## - Nederlands

De wrakken die gelegen zijn op het botterkerkhof in Spakenburg zijn hier met opzet gezonken. Nadat de Zuiderzee afgesloten werd, raakte de Zuiderzeevervisserij in verval. Hierdoor konden veel vissers uit Spakenburg niet meer rondkomen en besloten zij de schepen op te ruimen. Deze scriptie onderzoekt wat de toekomst van deze wrakken is. Door de onderwater onderzoeken die deel uitmaakte van de Basis cursus Maritieme archeologie, te vergelijken met nog bestaande schepen en scheepsconstructie tekeningen zal het onderzoek potentieel duidelijk worden. Aan de hand van kwantitatieve interviews zal de publieke opinie van Spakenburg gepeild worden. Het duidelijk maken hoe verschillende groepen mensen naar de wrakken op het botterkerkhof kijken. Als laatste zal er gekeken worden naar de zichtbaarheid van de wrakken. Dit zal gebeuren onder andere door een wandeling door het landschap

## - English

The shipwrecks, located at the ship cemetery near Spakenburg, were deliberately sunken. After the closure of the Zuiderzee, the fishing industry mostly collapsed. Lots of fishermen were unable to make a living, so they decided to get rid of their ships. This thesis will look at what the future looks like for these shipwrecks. By comparing the research reports of the NAS-1 course, with the existing ships and ship construction drawings, the research potential will arise. The public opinion regarding these shipwrecks will become clear through the use of quantitative interviews. From these interviews different opinions and groups can be distilled. Lastly, the visibility of the shipwrecks will be researched. This will be amongst other things, concluded through a description of the landscape while walking through it.

# Bibliografie

1. van Beem, A., Kox, R., Mennen, W. & Pollé, K. (2018). *Bunschoten #25 voor het eerst verkend*. NAS-1 Praktijdoopdracht.
2. Bossaers, K. W. J. M. (1987). *Zuiderzeevissers, Geschiedenis van de belangenorganisaties van de vissers op de Zuiderzee en IJsselmeer*.
3. van den Brenk, S. & Muis, L. A. (2014). *Waterbodem Nijkerkernauw Gemeente Bunschoten Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase)*. Periplus Archeomare Rapport nr 13A005-01. Periplus Archeomare.
4. Dekker, W. (2004). *De aal en aalvisserij van het IJsselmeer*. 3-27-12420-01. Nederlands Instituut voor Visserij Onderzoek.
5. Dorleijn, P. (1983). *Van gaand en staand want. De zeilvisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee III*.
6. Dorleijn, P. (1998). *Vierendertig voet in de kiel, de bouw van een botter*.
7. de Graaf, J., (1950). *Wrakken*.
8. Hakkenes, E. (2017). *Polderkoorts, Hoe de Zuiderzee verdween*.
9. de Kruif, S. (2009). *Plangebied Oostmaat en Kuststrook-Oost te Spakenburg Gemeente Bunschoten Archeologisch vooronderzoek: een aanvullend bureau- en inventariserend veldonderzoek (verkennende en karterende fase)*. RAAP Rapport RA1955\_BSK02. RAAP Archeologisch Adviesbureau.
10. Nijenhuis, N., Burgers, H., van Spall, F. & Koopmans, A. (2019). *Onderzoek naar Wrak 27 Basis cursus Maritieme Archeologie Praktijkopdracht NAS 1*. NAS-1 Praktijkopdracht.
11. Overmeer, A., Oosting, R. & Zandstra, A. (2018). *Scheepshout Herkennen, documenteren en behandelen*.

12. Tilley, (2008). *Body and Image : Explorations in Landscape Phenomenology 2*.
13. Verhamme, M. L. (2010). *Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart Gemeente Bunschoten*. CAR Rapport-6. Centrum voor Archeologie.
14. Verhamme, M. L. (2011a). *Archeologische observaties tijdens de herinrichting en uitbreiding Oude Haven 'Hongdehemel' te Bunschoten-Spakenburg*. Centrum voor Archeologie.
15. Verhamme, M. L. (2011b). *Wrakinventarisatie binnen plangebied Kuststrook Oost Bunschoten*. Centrum voor Archeologie.
16. Verwij, J. P. F. (2015). *Dijkversterking Nijkerkernauw Inventariserend Veldonderzoek opwaterfase, verkennend*. ADC Rapport 3766. ADC-ArcheoProjecten.
17. de Vos, P. (2012). 'Het Sjutenkârkhof'. *Tagrijn 2012(1)*, 31-37.
18. Vriend, E. (2020). *Eens ging de Zee hier tekeer, het verhaal van de Zuiderzee en haar kustbewoners*.
19. Waldus, W. B. (2021). *De Zuiderzee als transportlandschap; Historische maritieme archeologie van de turfvaart (1550-1700)*.
20. Waterman, A., Kremer, B., de Jonge, E., Elslo, H. & Wiersma, K. (2015). *Archeologisch onderzoek op Wrak 34 Bunschoten-Spakenburg*. NAS-1 Praktijkopdracht.
21. Ypma, Y. N. (1962). *Geschiedenis van de Zuiderzeevervisserij*.

## Website

1. <https://www.dedarp.nl/wvs/>, bezocht op 30-04-2022.
2. <https://www.awn-archeologie.nl/afdeling/lwaow/basiscursus/>, bezocht op 10-06-2022
3. <https://www.ssrp.nl/netwerk/werven/scheepswerf-nieuwboer-spakenburg>, bezocht op 10-06-2022

## Figuren

Voorpagina:

Figuur 1: de Vos, P. (2020).

Figuur 2: Heinen, W. (1958).

- Figuur 3: Bossaers, K. W. J. M. (1987). *Zuiderzeevissers, Geschiedenis van de belangenorganisaties van de vissers op de Zuiderzee en IJsselmeer*.
- Figuur 4: van den Brenk, S. & Muis, L. A. (2014). *Waterbodem Nijkerkernauw Gemeente Bunschoten Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase)*. Periplus Archeomare Rapport nr 13A005-01. Periplus Archeomare.
- Figuur 5: Overmeer, A., Oosting, R. & Zandstra, A. (2018). *Scheepshout Herkennen, documenteren en behandelen*.
- Figuur 6: Dorleijn, P. (1998). *Vierendertig voet in de kiel, de bouw van een botter*.
- Figuur 7: Dorleijn, P. (1998). *Vierendertig voet in de kiel, de bouw van een botter*.
- Figuur 8: van Beem, A., Kox, R., Mennen, W. & Pollé, K. (2018). *Bunschoten #25 voor het eerst verkend*. NAS-1 Praktijkopdracht; Dorleijn, P. (1998). *Vierendertig voet in de kiel, de bouw van een botter*.
- Figuur 9: Dorleijn, P. (1998). *Vierendertig voet in de kiel, de bouw van een botter*; Nijenhuis, N., Burgers, H., van Spall, F. & Koopmans, A. (2019). *Onderzoek naar Wrak 27 Basiscursus Maritieme Archeologie Praktijkopdracht NAS 1*. NAS-1 Praktijkopdracht.
- Figuur 10: Dorleijn, P. (1998). *Vierendertig voet in de kiel, de bouw van een botter*; Waterman, A., Kremer, B., de Jonge, E., Elslo, H. & Wiersma, K. (2015). *Archeologisch onderzoek op Wrak 34 Bunschoten-Spakenburg*. NAS-1 Praktijkopdracht.
- Figuur 11: Kroes, R. (2016).

## **Bijlagen**

- Bijlage 1: Jonker, R. (2022). Vragen voor eigen interview.

## **Bijlage 1; interview sjabloon die gebruikt is tijdens de kwantitatieve interviews**

### Vragen voor de kwantitatieve interviews

1. Komt u uit Bunschoten-Spakenburg?  
Zo ja, uit Bunschoten OF Spakenburg?  
Zo niet, naar vraag 2
  
2. Weet u van het bestaan af van de wrakken die hier in het water liggen?  
Zo ja, naar vraag 3  
Zo niet, korte uitleg geven en dan naar vraag 3
  
3. Vind u deze wrakken belangrijk?
  
4. Vind u dat er te weinig gedaan wordt met deze wrakken?