



Nederlandse scheepswrakken wereldwijd

Een kwantitatief onderzoek

Een archeoloog documenteert scheepsdelen van het VOC-schip De Rooswijk dat op 10 januari 1740 zonk op de Goodwin Sands (RCE, Mike Pitts)

De ontdekking in 2016 van het verdwijnen van drie Nederlandse oorlogswrakken –de Hr.Ms. De Ruyter, Hr.Ms. Java en Hr.Ms. Kortenaer- in de Javazee riep bij de leden van de Tweede Kamer de vraag op hoeveel scheepswrakken Nederlands eigendom zijn en waar zij zich bevinden. Dit werd alleen maar versterkt door de bevestiging dat ook de onderzeeboten Hr.Ms. O16 en Hr.Ms. K-XVII in Maleisische wateren illegaal waren geborgen.

Er waren wel wat gegevens en verschillende lijsten van verschillende groepen staatschepen bekend, maar een groot overzicht ontbrak. Door het Programma Maritiem Erfgoed Internationaal van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) is in samenwerking met het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), de Universiteit Leiden en de Werkgroep Onderzeeboten van de Koninklijke Marine een eerste verkenning uitgevoerd. Het rapport *Wrakkentelling. Een kwantitatief onderzoek naar historische Nederlandse scheepswrakken in de wereld* is hiervan het resultaat. Dit artikel geeft een samenvatting van de hierin opgenomen bevindingen.

Belang en waarde van scheepswrakken

De waarde van scheepswrakken ligt deels in de kennis die wij hieruit kunnen opdoen. Vaak worden scheepswrakken aangeduid als tijdschapsules; de tijd is blijven stilstaan toen het schip zank en juist door de relatie der vondsten kunnen we veel leren over dat ene moment. Dat is inderdaad grotendeels waar, scheepswrakken zijn immers unieke locaties die ons veel kunnen vertellen over het (maritieme) verleden in het algemeen en een specifiek moment in het bijzonder. Die kenniswaarde wordt het beste benut wanneer zo'n wrak archeologisch wordt opgegraven. Dan pas kan de samenhang van schip, object en haar omgeving goed bestudeerd worden. Naast die kenniswaarde zijn er ook andere dingen die ervoor zorgen dat een specifieke groep, of wij als samenleving in het algemeen een groot belang – en dus waarde – aan een scheepswrak geven. Zo kan het een herinneringswaarde hebben, of is een wrak een belangrijke plek voor de biodiversiteit op de zeebodem. Vanuit de Nederlandse staat kijken we op nationaal en internationaal niveau naar het belang van de individuele locaties. Op lokaal niveau kunnen weer andere afwegingen worden gemaakt om iets op gemeentelijk niveau of vanuit een belangenorganisatie te beschermen. Uiteindelijk is erfgoed wat wij als groep, als samenleving, willen onderzoeken, beschermen en overgeven aan volgende generaties. We zijn er dus zuinig op, maar moeten wel prioriteren waar wij tijd en geld op inzetten. Het waarderen is een onderdeel van dat proces omdat we daarmee ook kunnen rangschikken. Uiteindelijk is de afweging tussen verschillende waarden en belangen dus essentieel voor het beheer. Hiervoor is echter wel een overzicht nodig van welke scheepswrakken we kunnen verwachten te vinden of al reeds gevonden hebben. Zo'n overzicht was er nog niet.

Omdat de Tweede Kamer dit onderzoek breed inzichtelijk wilde maken, zijn de wrakken in een database geografisch gepresenteerd op <https://mass.cultureelerfgoed.nl>. De database wordt continu bijgewerkt met nieuwe locaties en vondsten. Zo wordt alle data ontsloten voor experts en een geïnteresseerd publiek. Door interacties tussen gebruikers en makers van deze database komt er ook steeds meer informatie bij en worden eventuele foute interpretaties gecorrigeerd.

Eigendom en immunititeit

De Nederlandse staat claimt – als vlagstaat – het eigendom van schepen van de Koninklijke Marine waar ook ter wereld, maar ook die van haar voorgangers de admiraliteiten, alsook die van de West-Indische Compagnie (WIC) en de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Deze zogenoemde staatschepen genieten Nederlandse immunititeit. Het eigendom en de immunititeit blijven bestaan wanneer de vaartuigen gezonken zijn. De Rijksoverheid is op grond van het feit dat zij het eigendom claimt over staatschepen verantwoordelijk voor het beheer van de wrakken. Dit beheer wordt uitgevoerd door de RCE in samenwerking met de ministeries van Buitenlandse Zaken, Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Financiën en Defensie. Deze zijn verenigd in de interdepartementale Wrakkencommissie.

De Rijksoverheid is niet verantwoordelijk voor het beheer van particuliere handelsvaartuigen of scheepswrakken van koopvaardij schepen in het buitenland. Daarentegen kunnen er moverende redenen zijn te participeren in het beheer van deze particuliere wrakken. Dit kan, net als met staatschepen, neerkomen op de intrinsieke, maritiem cultureel erfgoed- en emotionele waarde van het wrak. Er wordt dan op basis van gedeelde verantwoordelijkheid gevraagd of de kuststaat (het land waar het erfgoed ligt) behoefte heeft aan samenwerking en kennisuitwisseling. Dus waar het een eigendomsclaim betreft kan geëist worden, waar dat niet het geval is kan alleen hulp worden aangeboden. De eigendomsclaim zet de Nederlandse

staat in om zijn cultuurhistorisch erfgoed wereldwijd te kunnen beschermen en beheeren. Van 'eisen' is overigens meestal geen sprake. Het gaat veeleer om het zoeken naar samenwerking met de kust-

staat. Incidenteel, als het erfgoed echt bedreigd wordt en Nederland vindt dat de kuststaat niet zijn verantwoordelijkheden neemt, kan harder met de vuist op tafel worden geslagen.

In internationale wateren is het bovenal belangrijk samen met andere vlagstaten op te trekken. Dat zijn staten die eigendom en immunititeit claimen over wrakken en de landen onder wiens vlag de onderzoeksschepen en/of hun bemanning vallen die naar de wrakken duiken. Samenwerking is noodzakelijk om tot een effectief beleid te komen waarin kuststaat en vlagstaat elkaar kunnen versterken. Dat kweekt wederzijds begrip en levert vaak ook nieuwe historische inzichten op. Nederlandse scheepswrakken kunnen immers iets vertellen over wie we waren en wie we zijn. Maritiem archeologisch en historisch onderzoek vullen elkaar hierin aan. De verzamelde informatie verrijkt onze kennis en kan ook het debat over gevoelige kwesties (bijvoorbeeld slavenhandel) ondersteunen.

De uitdaging van definities en terminologie

Om een verantwoorde lijst van scheepswrakken op te stellen, moest duidelijk zijn wat met verschillende zaken wordt bedoeld. Niet iedereen heeft eenzelfde uitleg voor

'Het is niet helder wat als een zeemansgraf kan worden aangemerkt en wat voor (juridische) consequenties dat kan hebben'

bepaalde termen. Daarom heeft het onderzoeksteam eerst definities en terminologie bepaald van -bijvoorbeeld- een oorlogsschip, oorlogsgraf en bewapend koopvaardij-schip. Dit plaatste de onderzoekers voor diverse problemen. Van veel termen waren verschillende definities in omloop; sommige waren weliswaar ingeburgerd, maar bleken niet altijd de lading te dekken. Het verschil in definitie heeft namelijk veel te maken met de invalshoek, het domein en de doelstellingen waarin en waarvoor een term wordt gebruikt.

Een tweede uitdaging was de verwevenheid van staats- en particuliere belangen en inzet bij maritieme operaties. Zo was de Nederlandse koopvaardijvloot tijdens de Tweede Wereldoorlog nauw betrokken bij het overheids-optreden ten behoeve van de bescherming van het staatsbelang. Op enig ogenblik kwamen schepen zelfs onder volledig staatsbeheer. Daarmee trad een vermenging van de staatsvloot en de koopvaardij op.

Ten slotte bestaan van sommige termen op dit moment nog geen algemeen geaccepteerde nationale of internationale definities, of omschrijvingen waarvan de reikwijdte reeds is uitgekristalliseerd. Dit geldt met name voor de term zeemansgraf. Het is niet helder wat als een zeemansgraf kan worden aangemerkt en wat voor (juridische) consequenties dat kan hebben.

De eigendomsclaim van schepen

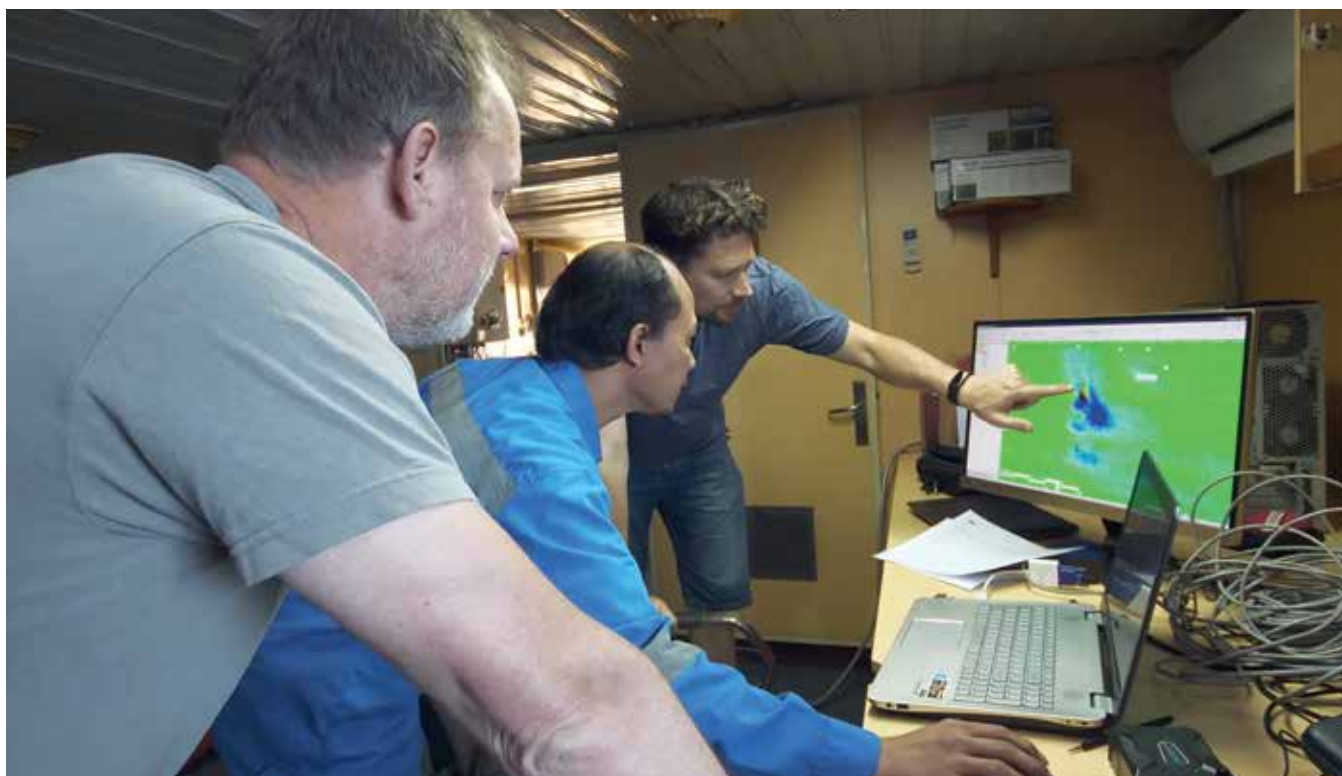
Bezien vanuit het eigendom en de juridische aansprakelijkheid van de staat bestaan er verschillende groepen schepen. Grosso modo zijn deze onder te verdelen in staatsschepen en (particuliere) koopvaardij-schepen in de breedste zin van het woord. De groep staatschepen bestaat uit (a) oorlogsschepen en (b) niet-oorlogsschepen.

Tot de categorie niet-oorlogsschepen behoren vaartuigen die door de staat gebruikt worden voor niet-commerciële doeleinde. Oorlogsschepen en staatschepen gebruikt voor niet-commerciële doeleinden genieten immunitet, dus ook de wrakken.

De juridische status van gezonken staatschepen moet gevonden worden in het internationaal gewoonterecht. Er bestaat momenteel geen verdrag dat de juridische status van een gezonken staatschip, waarvan oorlogsschepen de meest in het oog springende vaartuigen zijn, verdragmatig vastlegt. De gewoonterechtelijke status is gebaseerd op twee uitgangspunten. Ten eerste het breed geaccepteerde idee dat de immunitet die een oorlogsschip geniet blijft voortbestaan nadat het gezonken is. Hier zit in principe geen verjaringstermijn aan. Ten tweede dat de eigendomstitel van de vlagstaat van het staatschip niet verloren gaat, nadat het vaartuig is gezonken. De combinatie van continuerende immunitet en het behoud van eigendomstitel door de vlagstaat zorgt ervoor dat de kuststaat niet zonder toestemming zijn rechtsmacht over het gezonken vaartuig kan uitoefenen, zelfs al is het schip gezonken in een maritieme zone waarover een kuststaat soevereine rechten heeft en de ramp al eeuwen geleden is voltrokken. Een aantal van de genoemde groepen schepen wordt hieronder nader uitgelegd.

Verschillende soorten staatschepen

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) ontstond aan de zijde van de Republiek uit de wanordelijke strijdmacht van watergeuzen en kapers een vijftal permanente oorlogsseskaders. Op 13 augustus 1597 werd het beheer van het zeewezen in een instructie van de Staten-Generaal vastgelegd. Voor de wrakkentelling is dit moment als



Een *multibeam survey* wordt uitgevoerd in de Javazee, 2016 (RCE)

startdatum gekozen. Vanaf 1597 lag de maritieme verdediging van de Republiek in handen van vijf zelfstandige admiraliteiten: Zeeland (Middelburg), op de Maze (Rotterdam), Amsterdam, Hoorn/Enkhuizen (beurtelings) en Dokkum (vanaf 1645 Harlingen). De admiraliteitscolleges waren generaliteitsorganen, maar de gewestelijk invloed bleef groot. De vaartuigen van deze staatse vloot waren overwegend oorlogsschepen. Dit zijn staatsschepen. Op 27 februari 1795 nam het Comité tot de Zaken van de Marine de plaats van de admiraliteiten in. Er volgden diverse naamswijzigingen voor instanties en ministers die verantwoordelijk waren voor het 'zeewezen'. Tussen 1795 en 1800 gingen veel oorlogsschepen van de oud-admiraliteiten bij zeeslagen of anderszins verloren. Deze schepen zijn in de wrakkentelling meegenomen. Over de periode 1800-1813 zijn minder concrete gegevens beschikbaar. Wanneer scheepswrakken uit deze tijd zouden worden aangetroffen, dan vallen ook zij onder de noemer staatsschepen.

Na de vestiging van het (Verenigd) Koninkrijk der Nederlanden kreeg de Koninklijke Marine (KM) -tot 1906 de Koninklijke Nederlands(ch)e Zeemach(g)t geheten- drie hoofdtaken: beveiliging van Nederland, bescherming van de Nederlandse koopvaardij en ondersteuning van het Nederlandse gezag in de koloniën. In de kolonie Nederlands-Indië was de inzet van maritieme middelen verdeeld over verschillende (marine-)organisaties, die alle opereerden onder het oppergezag van de gouverneur-generaal van het ministerie van Koloniën. De complexe organisatie laat zich als volgt vereenvoudigen.

De eskaderschepen van de Koninklijke Marine waren verantwoordelijk voor de externe verdediging van de kolonie, de behartiging van de diplomatieke en handelsbetrekkingen en vlagvertoon in de Aziatische regio. Vaartuigen van de regionale Koloniale Marine, die geheel los stond van de KM, werden ingezet voor zee-roofbestrijding, handhaving van het Nederlandse gezag en vervoer van goederen en bestuursambtenaren binnen de Indonesische archipel. Na de opheffing van de Koloniale Marine in 1838/41 nam het eskader van de KM deze taken over. Bij Koninklijk Besluit van 16 november 1866 werden de eskaderschepen in Indonesië om financiële en logistieke redenen onderscheiden in een Auxiliair eskader en een Indische Militaire Marine (IMM). De vaartuigen van de IMM waren permanent gestationeerd in de Indonesische archipel. Het marinepersoneel van beide vlootten werd om de drie à vier jaar afgelost. De schepen van de KM en de IMM zijn en waren overwegend oorlogsschepen. Naast oorlogsschepen beschikten beide marines over tientallen hulpvaartuigen, zoals sloepen, sleepboten, havenvaartuigen. Allen zijn staatsschepen.

Ook civiele vaartuigen van het ministerie van Koloniën, vanaf 1861 bekend onder de naam Gouvernements Marine (GM), ondersteunden de oorlogsschepen in Nederlands-Indië. Zodoende worden deze geclassificeerd

‘Schepen van Rijkswaterstaat, de politie, visserijinspectie en douane behoren tot de categorie vaartuigen die door de staat gebruikt worden voor niet-commerciële doeleinden’



Onderzoek naar kapersschepen van WIC-admiraal Cornelis 'Houtebeen' Jol in Cuba (RCE)

als staatsschepen. In 1939 werden ze gemilitariseerd en kwamen onder bevel van de commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië. Na de demilitarisatie op 1 maart 1942 werden veel GM-vaartuigen door de bemanning vernietigd om deze uit handen van de Japanse bezetter te houden. Dit houdt in dat alle gouvernementsschepen die tussen 1939 en 1942 zijn gezonken de status van oorlogsschip hebben.

De schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de West-Indische Compagnie (WIC)

In 1602 verleenden de Staten-Generaal de VOC een monopolie voor de vaart vanuit de Republiek beoosten Kaap de Goede Hoop en door Straat Magellaan. Het octrooi stond de VOC toe forten te bouwen, gouverneurs aan te stellen, soldaten te legeren, militair op te treden en verdragen te sluiten. Na de Bataafse Omwenteling in 1795 werd de VOC genationaliseerd en nam uiteindelijk het ministerie van Koophandel en Koloniën de taken over. Op grond hiervan beschouwt Nederland zich als eigenaar van de VOC-schepen.

Bij de WIC, opgericht in 1621, speelt iets gelijkwaardigs. Ook zij was een private onderneming met een octrooi van de staat voor een monopolie op handel en scheepvaart. De WIC kreeg binnen haar octrooigebied het recht bondgenootschappen te sluiten, rechtspraak te plegen, koloniën te stichten en een krijgsmacht te onderhouden. In 1674 ging de eerste WIC failliet en werd de compagnie ontbonden. Op 20 september 1674 verleenden de Staten-Generaal een octrooi aan de Tweede WIC. De Staten-Generaal namen eind 1791 alle WIC-aandelen over en de koloniën kwamen onder rechtstreeks bestuur van de Staten-Generaal. Op grond van deze overeenkomst claimt Nederland ook het eigendom van de schepen van de WIC. Overigens zijn naast bovenstaande categorieën, ook

schepen van Rijkswaterstaat, de politie, visserijinspectie en douane staatsschepen. Zij behoren tot de categorie vaartuigen die door de staat gebruikt worden voor niet-commerciële doeleinden. Het onderzoek naar mogelijke verliezen van deze staatsschepen zal de komende jaren worden voortgezet.

Kapers- en particuliere oorlogsschepen

In de vroegmoderne tijd kregen particuliere handelaren in oorlogstijd permissie van de staat, VOC of WIC middels een commissie-of kaperbrief om vijandelijke schepen te nemen. Kaapvaart was legale particuliere oorlogvoering met het primaire doel de vijand gedurende de oorlog economische schade toe te brengen. Dit werd afgeschaft in de Verklaring van Parijs (1856). Kaperschepen waren bewapend en namen deel aan vijandelijkheden, maar werden niet beschouwd als oorlogsschepen of staatsschepen. Met de kaperbrief konden er, naast kaperactiviteiten, ook andere activiteiten worden uitgevoerd, die niet door de staat gesanctioneerd waren. Of kaperschepen op het moment van zinken een door de staat gesanctioneerde activiteit uitvoerden, dan wel andere activiteiten, is vaak lastig te traceren.

Particuliere schepen voerden evenwel soms oorlog in volledige opdracht van een staat, zonder nevenactiviteiten, zoals VOC-schepen die door de admiraliteiten werden gehuurd en ingezet bij zeeslagen. Omdat deze schepen tijdens de inzet volledig in dienst waren van de staat, worden deze schepen wel (tijdelijk) als staatsschepen beschouwd.

Ook niet-staatsschepen kunnen belangrijk zijn

Er kunnen moverende redenen zijn om particuliere scheepswrakken te beschermen. Zo kunnen scheepswrakken vanwege uitzonderlijk hoge archeologische verwachtingen rekenen op extra inzet van de Nederlandse staat, zoals extreem goed bewaarde wrakken in het Baltische gebied. Maar ook wrakken van particuliere schepen met een bijzonder verhaal of herinnering. Die wrakken doorlopen een heel afwegingskader. Alle mogelijke activiteiten worden, net als bij de staatsschepen, uitvoerig met de kuststaat afgestemd. Bij deze particuliere vaartuigen ligt de belangrijkste beslissingsbevoegdheid echter niet in Nederlandse handen, terwijl dat bij staatsschepen vanwege het eigendom anders is.

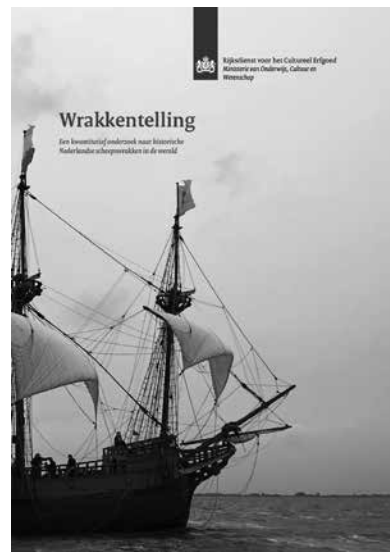
Tot slot

Het rapport *Wrakkentelling* is nu een basisgereedschap geworden voor verantwoord beheer van Nederlandse scheepswrakken in binnen- en buitenland. Het onderzoeksproject heeft tot nu toe 2397 verloren gegane Nederlandse schepen 'opgedoken', waarvan op 1681 een Nederlandse claim kan worden gelegd. Dit getal is opgebouwd uit bekende, geverifieerde verliezen, en verschillende beredeneerde inschattingen. De zeeën en archieven zullen de komende jaren mogelijk verdere geheimen prijsgeven en de bestaande kennis verdiepen. De wrakken zijn dus allemaal ingevoerd in MaSS. Deze viewer visualiseert de rijkdom van ons maritiem erfgoed in al haar facetten. Uiteindelijk worden de verschillende wrakken ook inge-

voerd het Geografisch Informatie Systeem MACHU dat samen met Rijkswaterstaat beheerd wordt en dat beperkt beschikbaar is voor beheerders.

Er liggen ook schepen van andere nationaliteiten in Nederlandse wateren. Een deel daarvan heeft nog altijd soevereine rechten. Een eerste globale inschatting leverde circa 150 tot 200 vooral Britse en Duitse oorlogswrakken op. Van een aantal is de exacte positie en geschiedenis bekend. Deze wrakken zijn overigens eveneens op het MaSS te vinden.

Dr. M.R. (Martijn) Manders is naast coördinator Programma Maritiem Erfgoed Internationaal bij de Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed ook werkzaam bij de Universiteit Leiden. Als maritiem erfgoedsspecialist is R. (Robert) de Hoop MA eveneens verbonden aan de RCE. Dr. A.M.C. (Anita) van Dissel is Universitair Hoofddocent Maritieme Geschiedenis aan de Universiteit Leiden.



Literatuurlijst

Manders, M./A. van Dissel/W. Brouwers/M. Fink/J. Spoelstra/R. de Hoop/M. Heijink/A. Lemmers/A. Heitz/O. de Vroomen, 2021: *Wrakkentelling. Een kwantitatief onderzoek naar historische Nederlandse scheepswrakken in de wereld*, Amersfoort. Het rapport biedt een uitgebreide bibliografie met meer informatie.



MaSS-database online
(vrij toegankelijk)



MACHU-database
(registratie verplicht)



Download het rapport
Wrakkentelling in PDF