

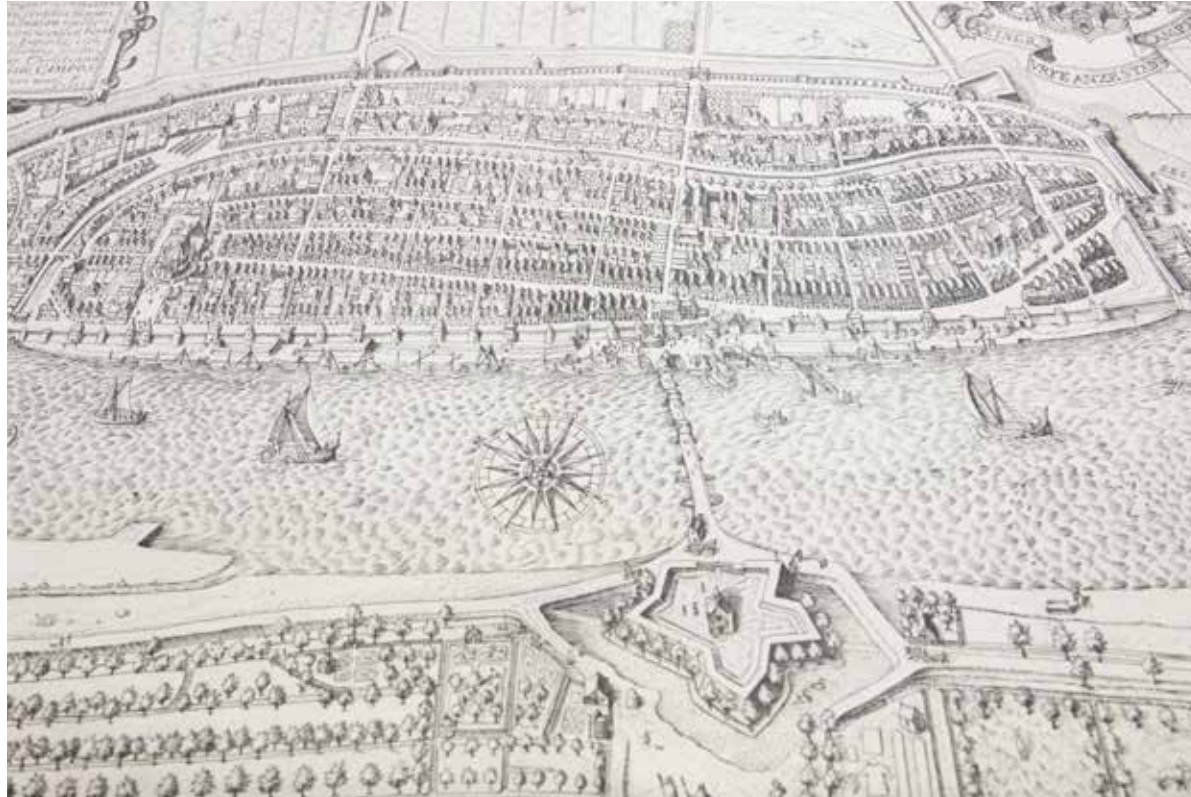


# EEN KOGGE IN DE IJSSEL

*Van het populairste vrachtschip in de  
Hanzetijd is pas nu een vrijwel  
compleet wrak gevonden.*

Zeshonderd jaar nadat  
het schip op de  
rivierbodem was beland,  
lag de IJsselkogge in  
februari van dit jaar weer  
even aan de kade van  
Hanzestad Kampen.

Tekst: Pancras Dijk Fotografie: Dick Vos



## Het lichten gaat centimeter voor centimeter. Bijna zeshonderd jaar geleden belandde het koggeschip vlak bij het hart van de Hanzestad Kampen op de bodem van de IJssel. Daar werd het langzaam maar zeker bedekt door sediment.

Soms nog trokken vissers er hun netten aan kapot of verloren ze er hun netverzwaarders. Dat die kogge er vermoedelijk juist tot zinken was gebracht om hun rivier weer bevaarbaar te maken, zullen de vissers zich in de loop van de tijd niet meer hebben gerealiseerd.

In 2011 zagen archeologen de eerste sporen. Pal naast de vaargeul, op tweehonderd meter van de oever waar een Koggereplica ligt aangemeerd en waar een in Hanzestijl gebouwde scheepswerf het leven in het middeleeuwse havenstadje tastbaar probeert te maken, ontwaarden ze in de rivierbodem de contouren

van wat volgens hen heel goed een eerste, goed bewaard gebleven exemplaar kon zijn van het scheepstype dat symbool staat voor de bloeiperiode van Kampen: de Hanzetijd.

Vijf jaar later wordt het wrak nu omhooggehesen, ingepakt in een korset van kabels en balken. Aan de wal beginnen honderden mensen te applaudisseren wanneer tussen de hijsbanden het hout zichtbaar wordt. Terwijl het schip langzaam boven water komt, lijkt het even op de waterspiegel te balanceren. Maar het hijsen gaat verder, en korte tijd later zweeft de kogge in haar harnas boven de IJssel. “Ze is



Zoveel is er niet veranderd aan de skyline van Kampen. Op de voorgrond, bij de oranje daken, bevindt zich de Koggewerf, waar sinds eind vorige eeuw een koggereplica ligt aangemeerd. De gravure links, in 1598 vervaardigd door Paulus Utenwaal, wordt bewaard in het stadsarchief.

in nog betere staat dan we hadden verwacht”, zegt maritiem archeoloog en projectleider Wouter Waldus. “Wat is dit gaaf, hè?”, zegt scheepsarcheoloog Benno van Tilburg. “Maar het echte werk begint nu pas.”

EEN HALFJAARTJE EERDER zetten we in Zwartsluis een oranje bouwhelm op, zoals alle bezoekers van HEBO Maritiem Services aan het Zwartewater. Op het werkterrein achter de loodsen staan twee lassers in een hoogwerker. Met een sigaret in de mondhoek leggen ze de laatste hand aan een enorme, stalen frameconstructie, bedoeld om te worden afgezonken om het wrak heen. Aan drie van de vier zijden wordt de kooi goeddeels afgesloten, legt Waldus

uit. “Ze zijn nu bezig schermen te monteren. Die nemen de stroming rond het wrak weg, zodat duikers er aan het werk kunnen gaan.”

Het wordt een ingewikkelde operatie, waarbij wordt samengewerkt door onderwater- en scheepsarcheologen, duikers en bergers. Waldus heeft het helemaal in zijn hoofd, maar wat hij heeft bedacht, is niet eerder uitgevoerd. Het wrak ligt viereenhalf meter onder de waterspiegel, nog vrijwel overeind, grotendeels bedolven onder dikke rivierklei en met de achtersteven richting Kampen. Simpelweg wegscheppen van het zand en de klei en het gevaarte omhooghalen, is ondoenlijk: het schip weegt vijftig ton. Inmiddels heeft Waldus een hijskraan geregeld die tweehonderd ton kan



Op een ponton in de IJssel hebben archeologen, bergers en duikers een kantoor ingericht, om het wrak te verkennen en de hijsbanden aan te brengen waarmee het schip wordt gelicht.

liftten. “Met een speciaal ontworpen lans spuiten we tunnels onder het wrak door, steeds een meter van elkaar af, en met die lans schieten we hijsbanden mee. Die kabels worden aan de kooi bevestigd en de hijskraan tilt vervolgens in één keer de hele boel gecontroleerd omhoog.”

WEER EEN HALFJAAR EERDER zitten we in het kantoor van ADC Archeoprojecten in Amersfoort. Een van de wanden in de kantine hangt vol foto's en knipsels van oude projecten waar-

bij archeologen van het kantoor betrokken zijn geweest. Waldus toont me een aantal sonarbeelden van recenter datum. Een kennersoog, zegt hij terwijl hij een omcirkelde oneffenheid in de IJsselbedding aanwijst, ziet hier meteen de contouren van een schip. “Het ligt nog volledig in verband”, benadrukt Waldus, die schat dat het zo'n twintig meter lang is.

Het wrak werd ontdekt als een anomalie op een sonar. Het project Ruimte voor de Rivier, dat het land veiligheid moet bieden bij een

stijgende waterspiegel, omvat ook in de IJsseldelta rond Kampen en Zwolle grootschalige werkzaamheden. Er worden vijf nieuwe uiterwaarden aangelegd, en tussen Kampen en het Ketelmeer wordt het zomerbed van de IJssel over een afstand van 7,5 kilometer verdiept. De hoogwaterstand bij Zwolle moet daardoor ruim veertig centimeter lager komen te liggen.

Bij de voorbereidingen van het uitdiepen werd de kogge gevonden. Laten liggen was geen optie, zegt Ben Broens van Rijkswaterstaat.

“De kogge stak boven de rivierbedding uit. Passerende schepen zouden haar kunnen beschadigen, en dat zou ook die schepen in gevaar kunnen brengen.” Een optie was om er ter bescherming een stenen drempel omheen aan te leggen, maar binnenvaartschepen met enige diepgang zouden daar maar al te gemakkelijk op vastlopen.

NIET EERDER WAS ZO'N COMPLEET koggeschip gevonden, maar in de Middeleeuwen kon je het scheepstype overal zien varen. Honderden voeren er vanaf de twaalfde eeuw over de Noord- en de Oostzee. Ze waren bepaald niet sierlijk, maar met hun brede middenschip dat eenvoudig kon worden volgestouwd met bulkgoederen, zoals graan of zout, waren ze efficiënt, zeewaardig en duurzaam: ze gingen zo'n dertig jaar mee.

De koggeschepen waren de werkpaarden van de Hanze, “even robuust en vierkant als een brandkast”, schrijft historicus Michael Pye in zijn bestseller *Aan de rand van de wereld* (2014).

Kampen had indertijd een grote handelsvloot. De ligging langs de IJssel tussen Rijn en Zuiderzee was de sleutel tot de bloei van de stad, die slechts drie eeuwen eerder was ontstaan op opgeslibde oevers langs de rivier. Dankzij de welvaart wist de stad snel te groeien. Er kwamen stadsmuren en er verrezen huizen van steen. Ondertussen voeren koggeschepen noordwaarts, door de gevaarlijke wateren om het Deense schiereiland Jutland heen via de Sont naar de Oostzee.

In 1251 gunde de Deense koning Abel de Kamper ‘ommelandvaarders’ tolvrijdom. Zo konden die voordeliger tarieven hanteren voor het vrachtvervoer, wat hun handelspositie sterk verbeterde. In 1307 kregen de Kamper koopvaarders zelfs als eerste buitenlandse partij een eigen stuk grond toegewezen op de jaarmarkt van Schonen (Scania), het zuidelijkste puntje van Zweden. De Kampenaren mochten er opslag- en werkplaatsen bouwen en er gold Kampens recht. In ruil daarvoor schiepen ze een levendige handelspost.



Het stadsarchief van Kampen, waar stagiaire Nina Teunisse een oud zegel schoonmaakt, bezit tal van documenten die dateren uit de rijke Hanzetijd. De IJsselstad hoopt het toerisme te bevorderen door het rijke verleden weer zichtbaar en beter toegankelijk te maken. Een gerestaureerd koggeschip zou de kroon op dat werk moeten zijn.

De Hanze wordt vaak aangehaald als een vroeg voorbeeld van Europese samenwerking, maar aanvankelijk was deze niet meer dan een los verband van op geld beluste koopvaarders. Pas later werd de Hanze een stedenbond waarbij zich op het hoogtepunt tweehonderd steden aansloten. Maar een verbond voorkomt niet alle problemen. In de vijftiende eeuw kolkte het geld niet langer tegen de Kampense plinten, en ook dat had te maken met de IJssel. De verwoestende Sint-Elisabethsvloed van 1421, waardoor onder meer de Biesbosch ontstond en die in Holland en Zeeland grote overstromingen veroorzaakte, had de afwatering compleet verstoord. Voortaan voerde vooral de Waal het Rijnwater af; de IJssel kreeg nog amper

water te verwerken. De rivier versmalde en verzandde; het waterpeil lag een flink stuk lager dan dat van de huidige dag. Handelschepen konden niet meer uitvaren. Uit alle macht probeerde het Kampense bestuur de levensader weer stromend te krijgen. Met paaltjes en stenen werd een kade gevormd om de rivier in te dammen. Het hielp te weinig. Daarop zonnen de middeleeuwse waterbeheerders op drastischer maatregelen. Zouden we de vaargeul niet kunnen versmallen, zo was de gedachte, en de stroomsnelheid kunnen verhogen door wat schepen aan de kade te laten afzinken? Ze lieten hun oog vallen op een schuit waarin goederen van de grotere kogge werden overgeladen om die verder land-

inwaarts te vervoeren; een aak, eveneens een platbodem voor de binnenvaart; en de trots van de vloot: een kogge. Een scheepskerkhof van drie schepen moest de stad redden.

Het jaar was 1437: de kogge, gebouwd aan het begin van de eeuw, moet sowieso aan het einde van haar levensduur zijn geweest. De mast werd verwijderd, maar men besloot de koepeloven aan boord te laten. Hielp het gewicht van de kloostermoppen waaruit de oven was gemetseld het schip om snel op de juiste plek te zinken? In elk geval belandde de kogge op de gewenste plaats: vlak naast de oeverbeschoeiing, in de dwarsrichting van de rivier.

Misschien heeft het even geholpen om de stroomsnelheid te verhogen, maar de Kampense glorie-dagen waren voorgoed voorbij, terwijl de steden in Holland en Vlaanderen juist geleidelijk tot bloei kwamen.

In 2017 gloort echter een nieuwe, gouden tijd voor Kampen, zegt burgemeester Bort Koelewijn. Dan moeten de Internationale Hanzedagen driehonderdduizend bezoekers naar het IJsselstadje lokken. Of de kogge het stralende middelpunt van de festiviteiten zal zijn, valt nog te bezien. Een week nadat ze van de rivierbodem was gelicht, is ze op een ponton naar Lelystad vervoerd. Daar is ze in een speciaal gebouwde conserveringsstation geplaatst. "Dit wordt het grootste conserveringsproject dat ooit in Nederland is uitgevoerd", zegt projectleider Benno van Tilburg van Batavialand, het 'erfgoedpark der Lage Landen' aan de Lelystadse kust. Het schip zal geleidelijk worden gedroogd; de al te beschadigde plekken worden behandeld met een soort kunsthars dat in de houtcellen dringt. Het zal zeker drie jaar duren eer de kogge klaar is, stelt Van Tilburg.

Waar het schip dan zal belanden, is onduidelijk. Van Tilburg hoopt dat het in Batavialand blijft, naast de replica van de Batavia en de collectie van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. "Zweden heeft de Vasa, Portsmouth de Mary Rose. Deze kogge is ons equivalent." Maar Kampen wil haar terug. Voor een nieuwe bloeiperiode, ditmaal gebaseerd op toerisme. j



*Het jaar was 1437: de kogge, gebouwd aan het begin van de eeuw, moet sowieso aan het einde van haar levensduur zijn geweest. Het schip werd goddeels ontmanteld, al liet men de koepeloven zitten.*



Een pelgrimsinsigne lag verborgen in het wrak van de kogge. In de tweede helft van de 15<sup>de</sup> eeuw tekende de stadssecretaris een koggeschip in een registerboek (geheel boven).