



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Sunken history: shipwreck Scheurrak SO1 in the late sixteenth-century Dutch maritime cultural landscape

Burger, G.

Citation

Burger, G. (2025, April 8). *Sunken history: shipwreck Scheurrak SO1 in the late sixteenth-century Dutch maritime cultural landscape*. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4210726>

Version: Publisher's Version

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4210726>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Samenvatting

In 1984 werd er nabij Texel een vierhonderd jaar oud scheepswrak ontdekt. Het kreeg de naam Scheurrak SO1 naar zijn locatie in de Waddenzee. In de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw werden er tijdens de professionele opgraving meer dan drieduizend objecten geborgen, variërend van etensresten, wollen wanten en houtbewerkingsgereedschappen, tot persoonlijke kistjes, keukengereedschap en de schedel van een zwarte rat. De spreekwoordelijke goudstaven en diamanten werden niet aangetroffen. De waarde van Scheurrak SO1 is echter dat het de dagelijkse context van de gewone zeeman aan het eind van de zestiende eeuw laat zien. De vondsten vertegenwoordigen alle aspecten van het leven aan boord en het netwerk van initiatiefnemers, leveranciers en functionarissen die de handel mogelijk maakten.

Het schip was in de vaart tijdens een overgangsfase in de Nederlandse geschiedenis. De ontwikkelingen en innovaties volgde elkaar in het laatste kwart van de zestiende eeuw in rap tempo op. Dat gold met name voor de sector van de internationale handel en scheepvaart. De maritieme wereld drong door in de cultuur van alle lagen van de bevolking en deze ‘marinisatie’ bereikte een hoogtepunt in de jaren negentig. De Val van Antwerpen leidde er in 1585 toe dat het economisch zwaartepunt van de Nederlanden zich naar Amsterdam verplaatste; de stad werd het knooppunt van de internationale handel. Nederlandse schippers verkenden nieuwe bestemmingen in de grensgebieden van het Europese continent, het goederenverkeer nam toe in aantallen en diversiteit aan producten en meer en meer mensen waren direct of indirect verbonden aan de scheepvaartsector. De oprichting van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) in 1602 luidde een nieuwe fase van de internationale scheepvaart en handel in die gekenmerkt werd door schaalvergroting, een toenemende institutionalisering en bureaucratisering.

Deze studie heeft als doel de materiële cultuur van Scheurrak SO1 in de volle breedte te bestuderen, met aandacht voor het wijdvertakte netwerk waarin het schip opereerde. Om dit netwerk te bestuderen, wordt het van origine archeologische concept ‘het maritieme cultuurlandschap’ toegepast met een historische benadering. Het maritieme cultuurlandschap is het netwerk van componenten die in het schip samenkomen: groepen mensen, geografische locaties, historische gebeurtenissen, culturele patronen en klimaatomstandigheden. Bij het in kaart brengen van het landschap is Scheurrak SO1 het uitgangspunt. Het wrak en de objecten bepalen wat er wel en niet tot het landschap wordt gerekend en geven richting aan de structuur van deze studie. Dit leidt tot de hoofdvraag: Wat kan Scheurrak SO1 ons vertellen over het maritiem-cultuurlandschap van de Nederlanden in de cruciale periode 1585-1602? Om deze vraag te beantwoorden wordt er gebruik gemaakt van een combinatie van wrakvondsten en archiefbronnen. De geschreven bronnen leveren de informatie

die ontbreekt wanneer men alleen kijkt naar de archeologische bronnen en andersom. De studie van dit interdisciplinaire bronnencorpus leidt tot nieuwe inzichten en biedt een uniek perspectief op de laat zestiende-eeuwse geschiedenis van de Nederlanden.

Deze studie is opgedeeld in vijf hoofdstukken waarin de vele aspecten van het maritieme cultuurlandschap aan bod komen, gethematiseerd in vijf hoofdcomponenten: de handelsnetwerken, de koopliedengemeenschap, het leveringsnetwerk, de zeevarenden en tenslotte het leven aan boord. Het eerste hoofdstuk is gericht op het internationale handelsnetwerk en laat daarmee de ruimtelijke componenten van het maritieme cultuurlandschap zien. De Straatvaart, de vaart op het Middellandse Zeegebied, is de context waarbinnen Scheurak SO1 opereerde. Het bijbehorende landschap strekt van de graanvelden in het Poolse achterland tot de inkoopmarkt van Danzig, de Sonttol in Denemarken en de afzetmarkten in de Italiaanse havensteden. Het tweede hoofdstuk schenkt aandacht aan de initiatiefnemers van de handel: de koopliedengemeenschap. Deze groep is breder dan alleen kooplieden; ook reders, makelaars, factors en functionarissen speelden een grote rol in de mechanismen van de overzeese handel. De groei van de koophandel in het laatste decennium van de zestiende eeuw leidde tot toenemende specialisatie, uitbesteding, risicomangement en regulering van de sector. Deze processen maakten het mogelijk dat de initiatiefnemers meer risico konden nemen door de schepen naar verdere bestemmingen te laten varen, nieuwe markten en producten te verkennen en te investeren in grotere schepen. Het derde hoofdstuk richt zich op het fijnmazige netwerk van leveranciers voor de scheepvaart. Vele ambachten komen samen in een schip als Scheurak SO1 en net zoveel detailhandelaren waren betrokken bij het bevoorraden en uitrusten van het vaartuig voor de reis. Dankzij de uitzonderlijke conserveringsomstandigheden van het wrak zijn alle componenten van dit netwerk in het vondstcomplex vertegenwoordigd. Waar de geschreven bronnen zoals de onkostenrekeningen in het koopmansarchief van Van Adrichem duiding geven aan de opgegraven objecten en tevens laten zien wat er ontbreekt, laten de wrakvondsten juist zien wat de archiefdocumenten alleen kunnen beschrijven. Het vierde hoofdstuk focust op de zeevarenden die de onderneming uitvoerden en aanmonsterden op de schepen. De geschreven bronnen laten de samenstelling van de bemanningen zien en bieden informatie over herkomstplaatsen en salarissen. De bemanningen op de Straatvaarders waren relatief klein en de West-Friezen waren goed vertegenwoordigd op de vloot. Het werven gebeurde vooral door familie- en kennissennetwerken. De persoonlijke voorwerpen uit Scheurak SO1, onder andere gepersonaliseerde gereedschappen, gegraveerde kistjes en kledingresten, vertellen iets over de culturele wereld van de zeevarenden. Het vijfde en laatste hoofdstuk getiteld 'seascape', gaat over het culturele landschap van de zeereis die begon op de rede van Texel. Er is aandacht voor de faciliterende rol van de Waddeneilanden voor de rede, de navigatie van het schip, het huishouden aan boord en rampspoed op zee. Het feit dat het schip

een geïsoleerde samenleving was vanaf het moment dat de loopplank werd opgehaald, had grote invloed op het leven aan boord. Hoewel er veel bekend is over de situatie aan boord de zeventiende-eeuwse koopvaarders, is dat voor de zestiende eeuw veel minder het geval – Scheurrak SO1 biedt de kans om die leemte op te vullen.

Concluderend kan gesteld worden dat de studie van de materiële cultuur nieuwe perspectieven biedt op historische perioden en thema's die in het verleden al veel aandacht hebben gekregen. Hoewel het ruim vijftig jaar geleden is dat de 'material turn' in de historische discipline plaatsvond, zijn (maritiem) historici nog steeds terughoudend in het gebruik van objecten als volwaardige bronnen. Tegelijkertijd beperken (maritiem) archeologen zich vaak tot het raadplegen van archieven ten behoeve van wrakidentificatie. Het gebruik van het concept van maritiem-cultuurlandschap, oftewel, denken in netwerken met een interdisciplinaire set bronnen, kan leiden tot een vruchtbare kruisbestuiving van de twee disciplines, met een dieper begrip van ons verleden als resultaat.