

De IJsselkogge heeft nog een lange weg te gaan naar Kampen

door Wouter Waldus

Op 10 februari 2016 beleefden we in Kampen tijdens de lichterding van de IJsselkogge iets dat het best te omschrijven is als een collectieve historische ervaring. Archeologie heeft als bijzonder sterk kenmerk dat het eerste contact met materiële resten uit het verleden indrukwekkend, inspirerend en vaak ook emotioneel is. Er was tijdens de uitvoering zeer veel betrokkenheid, men deelde de fascinatie en er ontstond steeds meer media-aandacht. En dan was er ook nog het unieke verhaal achter de vondst: Hanzestad Kampen als internationaal maritiem knooppunt in de late middeleeuwen, de dynamische IJsseldelta aan de rand van de Zuiderzee en die theorie over middeleeuws watermanagement. Vijf maanden bikkelen op de IJssel is het meer dan waard geweest: dit was het opgravingproject waar iedere maritiem archeoloog van droomt. In het ideale scenario zou de opgraving moeten worden vereeuwigd in de vorm van een Hanzemuseum in Kampen met de IJsselkogge als stralende middelpunt. Een realistische kijk op de af te leggen route naar dit eindpunt leidt echter tot de conclusie dat er nog een zeer lange weg te gaan is en dat het zelfs de vraag is of de kogge ooit terugkomt naar Kampen. In het onderstaande zal ik dat toelichten aan de hand van drie thema's. Afsluitend wordt een aantal suggesties gedaan om het 'DNA van Kampen', zoals burgermeester Koelewijn het mooi verwoordde, in de tussentijd niet verloren te laten gaan.

Thema 1: Maritiem vacuüm

Het is bewonderenswaardig hoe Rijkswaterstaat haar verantwoordelijkheid heeft opgevat om zorgvuldig met archeologie om te gaan bij het project Ruimte voor de Rivier. De vondst van de IJsselkogge in 2011 was niet minder dan een complete verrassing, die al snel veranderde in een uitdaging: hoe gaan we zo'n compleet wrak in deze omstandigheden lichten? De betrokken adviseurs zagen gelukkig op tijd in dat er ook een traject zou moeten zijn na afloop van de lichterding. Het wrak zou geconserveerd en geëxposeerd moe-



Lichting IJsselkogge gezien vanuit de manbak in de kraan. Foto: Archeologisch Diensten Centrum.

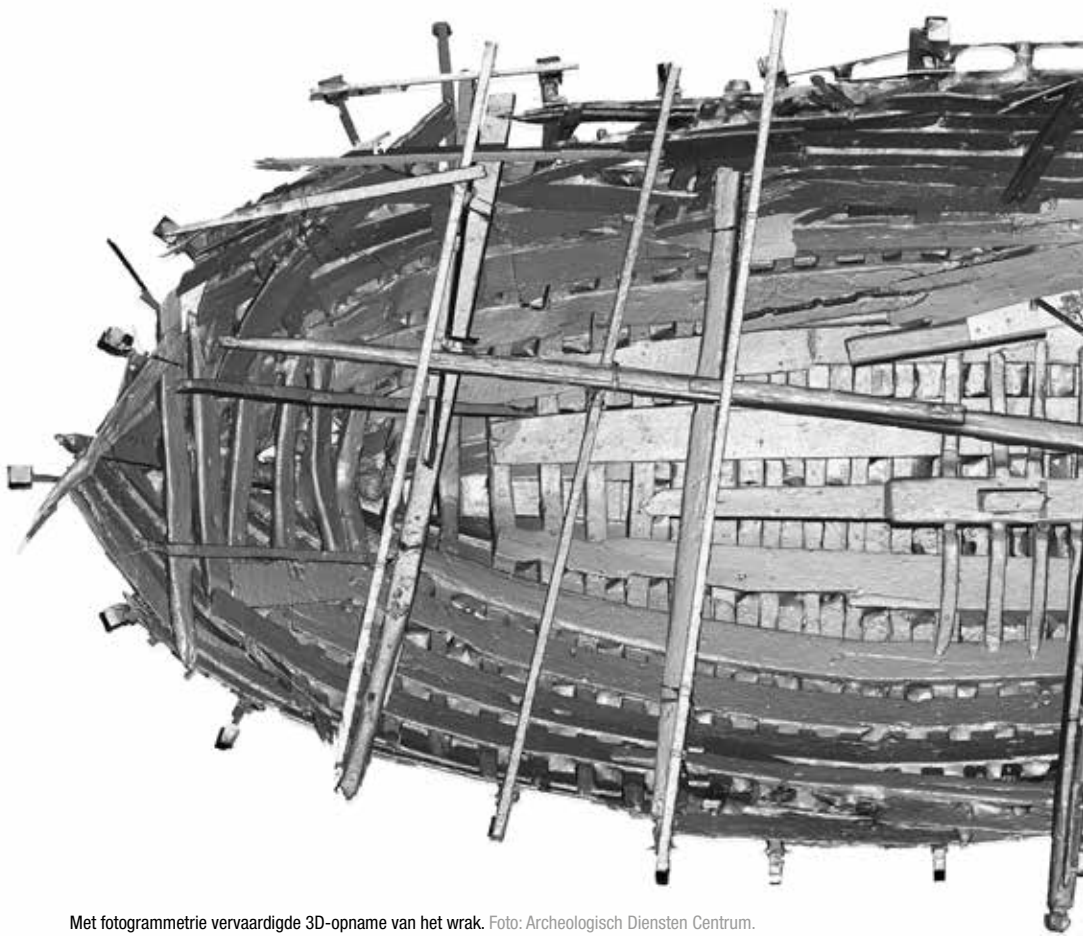
ten worden. De conservering is toegewezen aan Erfgoedpark Batavialand, de naam waaronder het Nieuwland Erfgoed Centrum, de Bataviawerf en de afdeling scheepsarcheologie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in de nabije toekomst samen gaan werken.

Wat betreft de expositie zijn op voorhand geen harde afspraken gemaakt. Uiteraard moest eerst nog maar eens blijken of men erin zou slagen om het wrak in zijn geheel boven water te krijgen. Afwachten dus. De gemeente Kampen heeft desondanks geanticipeerd door op voorhand haalbaarheidsstudies te laten maken, waarbij kosten en baten van de expositie van het wrak door verschillende onderzoeksbureaus in kaart zijn gebracht. Een zeer origineel idee was het wrak onder water te exposeren, een voor het publiek aantrekkelijk plan waarbij bovendien de kosten voor de conservering uitgespaard zouden kunnen worden. Op basis van een aanvullende studie bleek dit plan echter niet haalbaar. Als ik de rapporten goed interpreteer, zou creatief rekenen met de te verwachten bezoekersaantallen en de te berekenen toegangsprijzen, in combinatie met een citymarketingplan voor Kampen, op den duur kunnen leiden tot enige rentabiliteit. De plannen staan echter

tegenover een weerbarstige werkelijkheid: we hebben hier een project ter hand dat slecht past in de huidige tijdgeest. Musea hebben het moeilijk, omdat ze worden afgerekend op bezoekersaantallen. Natuurlijk is dat een valide benadering, alleen leidt dat tot kortetermijnbeleid en niet alle musea hebben bij wijze van spreken een Nachtwacht of een Taffehtempel in hun collectie. De centrale vraag is: mag je verwachten dat een expositie van een wrak geëxploiteerd moet worden als een toeristische attractie of gaat het behoud en de expositie van de IJsselkogge om een maatschappelijke verantwoordelijkheid die onze generatie overstijgt?

Deze vraag zal, zoals het er nu naar uitziet, in deze tijd niet eenduidig kunnen worden beantwoord. De bestuurlijke basis voor maritiem erfgoed in Nederland is op dit moment totaal versplinterd. Met de decentralisatie van de zorg voor archeologie naar de gemeenten en het opheffen van het Nederlands Instituut voor Scheepsarcheologie in Lelystad, is de maritieme archeologie tussen de wal en het schip gevallen en is een maritiem vacuüm ontstaan. De verantwoordelijkheden zijn wellicht op papier goed vastgelegd, in de praktijk moet vastgesteld worden dat gemeenten (terecht) andere prioriteiten hebben, vooral wanneer het op grote investeringen aankomt. Het ligt niet voor de hand dat Kampen een grote som geld bij elkaar zal kunnen krijgen om een expositieruimte te realiseren, laat staan structureel geld vrij te maken om een tentoonstelling te onderhouden. De stad is voor kennis en middelen om het expositieproject te realiseren afhankelijk van andere instituten die op hun beurt voorlopig nog niet thuis geven of simpelweg niet (meer) bestaan. Het expositieproject past in geen enkele bestaande wettelijke procedure en de verantwoordelijkheid zal dan ook door geen enkele instantie worden genomen. De volgende grote vraag is dan ook: wie moet deze kar gaan trekken?

Een dergelijk maritiem vacuüm geldt overigens niet alleen voor het terrein van de archeologie. De animo voor het maritieme verleden in Nederland overziend, concludeer ik dat er talrijke mooie en bewonderenswaardige initiatieven zijn, die vooral in de opbouwfase goed scoren. Ik noem de bouw van de Batavia, een ongekende prestatie op het gebied van scheepsbouw en een symbool van de gouden eeuw, maar tegelijkertijd een zorgenkind vanwege onderhoudsproblemen die men maar niet gefinancierd krijgt. In ons land is het heel goed mogelijk om kleinschalige tijdelijke exposities van de grond te krijgen, of projectgebonden een bijzondere opdracht uit te voeren, maar iets structureels opbouwen blijkt heel lastig. Dit zou je als een probleem kunnen ervaren, maar ook als een kans.

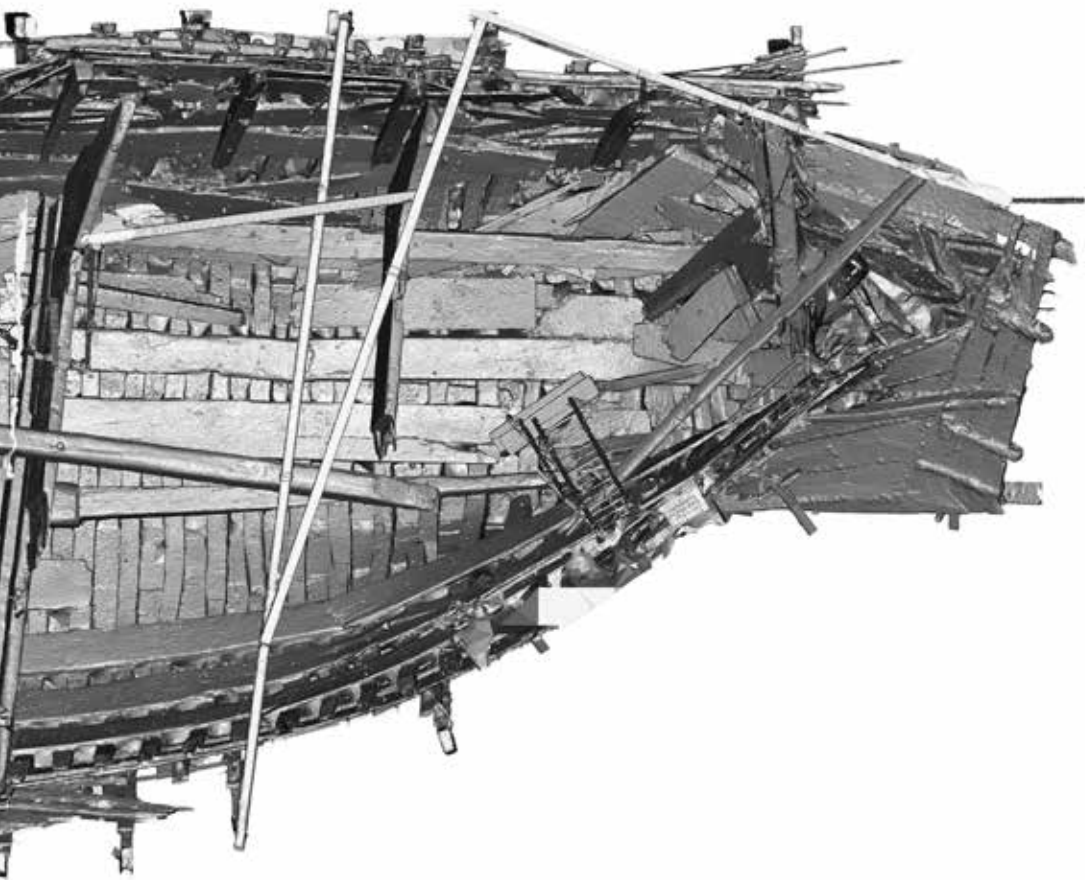


Met fotogrammetrie vervaardigde 3D-opname van het wrak. Foto: Archeologisch Diensten Centrum.

Thema 2: Technische haalbaarheid

Op verschillende momenten in 2012 en in 2015 is vastgesteld dat de IJsselkogge in opmerkelijk goede staat van conservering verkeert. De IJsselkogge is rond 1420 gebouwd en gedurende bijna 600 jaar heeft het wrak in gunstige bewaaromstandigheden gelegen. Zoet water en een afdekkend zandpakket zijn perfect voor scheepswrakken: er komt geen zuurstof bij en ook de onderwaterfauna tast het wrak nauwelijks aan. Wel zijn delen van het wrak gezandstraald door de stroming van de IJssel. Het vooraf opgestelde conserveringsplan om het wrak gecontroleerd te drogen is dan ook realistisch, zij het dat er een aantal complicerende factoren speelt.

De eerste is inherent aan de koggebouwtraditie: er is bijzonder veel gesmeed ijzer in de constructie toegepast. De huidplanken zijn als het ware aan elkaar vastgenaaid met spijkers die eerst door de planken en vervolgens twee



keer terug zijn geslagen. Bij de IJsselkogge is in vergelijking tot oudere kogge-vondsten zeer veel van dit ijzer bewaard gebleven. Terwijl hout moet worden gedroogd om geconserveerd te worden, zal het drogen van ijzer leiden tot oxidatie en daarmee werking. Het zijn tegenwerkende processen. Het monitoren hiervan en het bijsturen is essentieel voor een goed eindresultaat. Hiermee is ruime ervaring bij de specialisten in Batavialand, alleen kan op voorhand niet in detail worden ingeschat wat er precies zal gaan gebeuren en hoeveel werk dat is.

Een andere kwestie is de noodzaak tot restauratie. De beelden van het achterschip van de IJsselkogge zijn wellicht bekend: het was gedurende de 600 jaar in de bodem vervormd en is tijdens het kantelen van het wrak onder water ter voorbereiding voor de lichter helaas beschadigd. Net zoals inder-tijd de Bremer kogge vanaf de kiel is opgebouwd, is het te overwegen dat

ook bij het achterschip van de IJsselkogge te doen. Het zou een forse extra inspanning betekenen.

Een andere complicerende factor is dat met een geconserveerd wrak nog geen exposabel object gereed is. Een nieuw specifiek op maat gebouwd frame is daarvoor noodzakelijk. Daarbij moeten de los aangetroffen delen weer in het wrak worden geplaatst. Wanneer dit achterwege zou blijven, wordt de kans gemist om de meest complete kogge ter wereld te exposeren. Er zijn met andere woorden nog steeds grote technische uitdagingen, of laten we het maar gewoon problemen noemen, en een raming van de kosten is op dit moment niet in detail te maken, terwijl dat wel noodzakelijk is gezien het projectgebonden budget van de conservering. Ook al zal er een moment komen dat Batavialand groen licht krijgt om met de conservering te beginnen, vast staat dat er geld bij zal moeten, omdat dergelijke projecten bewerkelijk zijn, al was het maar vanwege de doorlooptijd. Onze buurlanden voerden dergelijke projecten, zoals de conservering van de Bremer kogge, uit over een tijdsbestek van enkele decennia.

Thema 3: Ambitie

In een ver verleden, toen ik ooit een roeiploeg coachte, hoorde ik mezelf eens zeggen: 'willen is kunnen'. Dat is typisch een uitspraak die je in films hoort en waarvan je denkt dat je daar je team mee helpt. Niets is echter funester voor de motivatie. Als willen kunnen zou zijn, dan was iedereen Olympisch kampioen. De meeste roeiers stappen met frustraties uit hun boot, zelfs de groten in deze sport. Dat heeft alles te maken met de structurele onbalans tussen willen en kunnen. Intussen heb ik geleerd dat het erom gaat dat je van de sport weet te genieten, dat je erin slaagt het beste uit jezelf te halen, dat je ervan leert en dat je er een beter mens van wordt. Als we alle betrokken partijen bij het IJsselkoggeproject beschouwen als een roeiploeg, dan zijn van tevoren de ambities zeer hoog gelegd: opgraven, lichten, conserveren en exposeren. Was dit reëel? Het betreft zonder meer een project van nationaal belang, zowel inhoudelijk, technisch, als qua impact op de maatschappij. Watermanagement is onze nationale trots, de Hanzetijd betekende de drempel naar de moderniteit en de ontwikkeling van de scheepsbouw is één van de motoren geweest achter de opmerkelijke economische bloei in de Lage Landen vanaf 1550. Een complexe duik- en lichtingsoperatie past perfect in de expertise die gedurende vele generaties in Nederland is opgebouwd. Een dergelijke scope vraagt zonder enige twijfel om een ambitieus project.



Mary Rose Museum, Portsmouth (UK). Foto: The Mary Rose Trust.

Waarschijnlijk zal het eindresultaat niet worden zoals dat van het wrak de Mary Rose, het vlaggenschip van de 16de-eeuwse Engelse koning Henry VIII, dat onder toezien oog van prins Charles in 1982 uit de Solent, de zeestraat van de Noordzee nabij Southampton, werd opgetakeld. Kosten noch moeite zijn hier gespaard. Het eindresultaat van deze opgraving en lichting is een prachtig museum in Portsmouth, dat overigens pas in 2013 werd opgeleverd. Niet alleen het wrak, ook een zeer rijke en spectaculaire inventaris werd hier opgegraven. De zeer aantrekkelijke en informatieve expositie is het belangrijkste symbool van het maritieme verleden van Engeland en een tempel voor de maritieme archeologie wereldwijd.

Is of was iets dergelijks niet met de IJsselkogge in Nederland te realiseren? Het antwoord is vermoedelijk nee. Het ontbreekt in Nederland niet aan ambitie, technisch vernuft of middelen. Het ontbreken van een omvangrijke inventaris uit de IJsselkogge zou gecompenseerd kunnen worden met vondsten uit andere koggeschepen uit de Flevopolders. Het probleem is dat niet door alle roeiers/betrokken partijen even veel druk op de riemen wordt geleverd en er een initiatiefrijke stuurman of vrouw ontbreekt. De eerste 1.000 meter houd je daarmee nog wel vol, maar de eindstreep zal niet bereikt

worden. De expositie van de IJsselkogge is een project van de lange adem en daarom lijkt het me voor Kampen goed om een nieuwe, wellicht tijdelijke horizon te definiëren, binnen de mogelijkheden die er zijn. Zo voorkom je in ieder geval dat je aan het einde van het traject met lege handen staat en het huidige momentum mist om dit prachtige project voor de stad te benutten.

Conclusie

Het IJsselkoggeproject heeft een geweldig resultaat opgeleverd in termen van kennis, ervaring en publieksbereik. Koggekoorts en koggies waren voor korte tijd trending topics in en buiten Kampen. Het onderzoek, de vondsten en theorieën worden uitgebreid beschreven in een publicatie over het project die in 2017 zal verschijnen. Daarnaast wordt op dit moment hard gewerkt aan het maken van reconstructietekeningen. De resultaten zijn spectaculair: de IJsselkogge is de grote zus van de Kamper Kogge. Het is denkbaar dat een toekomstige nieuwe replica op basis van de reconstructietekeningen van de IJsselkogge kan worden gemaakt.

Intussen is echter gebleken dat de IJsselkogge nog een zeer lange weg te gaan heeft naar Kampen. Zoals beschreven is het maritieme vacuüm een belemmering voor een vlotte aanpak van het project en de noodzaak tot restauratie is een tot nu onderschatte opgave die nog niet is opgepakt. Als de IJsselkogge naar Kampen komt, is dat een langetermijnplan. Het zou zelfs zo kunnen zijn dat de expositie van het wrak een maatje te groot is en dat de ambities bijgesteld moeten worden. De gemeente zal het in ieder geval niet alleen kunnen.

Het 'Mysterie van de IJsselkogge' is een uniek verhaal, waar ieder een eigen invulling aan kan geven en dat bij het DNA van Kampen hoort. Ook zonder de fysieke aanwezigheid van het wrak in de stad kan dit verhaal worden verteld. Gedacht kan worden aan het inrichten van een zaal in het Stedelijk Museum of aan het bouwen van een nieuwe ruimte bij de Koggewerf met een expositie over de IJsselkogge. Dit kan verder worden aangekleed met nog te schrijven publieksgerichte publicaties voor volwassenen en kinderen. In de stad zouden subtiele verwijzingen kunnen worden geplaatst naar het Mysterie. Met alle beschikbare vondsten, multimedia en nog te ontwikkelen producten zoals een 3D-reconstructie van de IJsselkogge kan iedereen, inwoner en bezoeker, kennismaken met dit toonaangevende project dat van Kampen weer heel even de wereldstad maakte die het in de late middeleeuwen was. En ja, een dergelijke horizon is realistisch met kortetermijnprojectgelden.