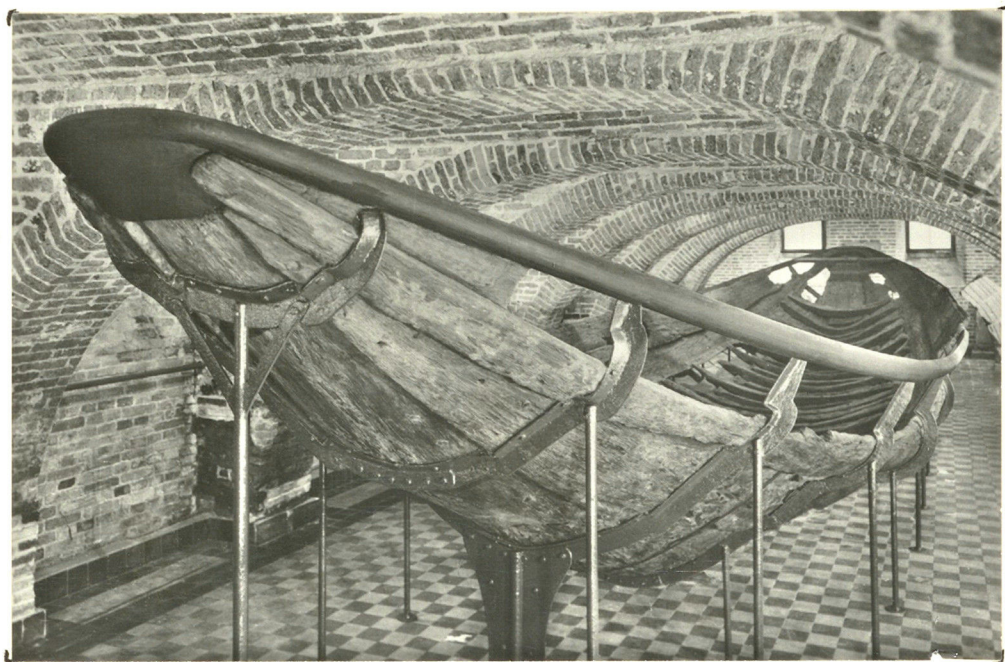


CENTRAAL MUSEUM UTRECHT



HET UTRECHTSE SCHIP

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

CENTRAAL MUSEUM UTRECHT
Agnietenstraat 1 - tel. 15541 (030)

HET UTRECHTSE SCHIP

F. 0,50

Oktober 1967-750.

Het Utrechtse schip, dat vaak ten onrechte voor Romeins of voor een Vikingschip wordt gehouden, is inheems Germaans werk uit de Karolingische tijd.

Blijkens de koolstofanalyse (C 14) heeft men met vrij grote zekerheid vast kunnen stellen, dat het hout voor de bouw ervan tegen 800 na Chr. werd gekapt.

Op 5 december 1930 werd het gevonden bij graafwerkzaamheden aan de tegenwoordige Van Hoornekade tussen Utrecht en Zuilen, op 2.30 m. beneden N.A.P. en 427 m. verwijderd van de huidige westelijke oever van de Vecht.

Deze rivier was destijds de onbedijkte hoofdstroom van de Rijn, en veranderde na elke overstroming van bedding. Het schip lag in ongerepte zandlagen en het zinken ervan bleek niet aan een ramp te wijten, maar aan ouderdom.

Men zal er geruime tijd mee gevaren en tenslotte het tot wrak geworden vaartuig aan de kant gezet hebben, na er al het nog bruikbare binnenwerk te hebben uitgesloopt. Het is toen steeds verder in het oeverslib weggezakt en overdekt met het bezinksel, dat na herhaalde overstromingen achterbleef.

De zware aardlast, die er op deze manier op kwam te liggen had twee gevolgen: het was er de oorzaak van dat de scheepsromp niet in zijn verband bleef, zodat bodem- en boordplanken naast elkaar liggend werden aangetroffen, maar het heeft er tevens voor gezorgd dat de resten van lucht en water afgesloten werden, zodat de romp groten-deels bewaard bleef.

Men besloot de overblijfselen weer samen te voegen en ter bewaring over te brengen naar het Centraal Museum.

In plaats van het schip plank voor plank te vervoeren, heeft men het reeds op de vindplaats grotendeels samengevoegd en als geheel in een houten bekisting op een wagen naar het museum gebracht.

Daar werd het, via een tijdelijk gemaakt gat in de muur, in de lange kelder - eenmaal keuken van het 16e eeuwse nonnenklooster - geschoven, opgebouwd, geconserveerd en omdat een overvloedige restauratie altijd een verkeerd

beeld schept, slechts in zeer beperkte mate gerestaureerd.

Alleen enkele voor de stevigheid volstrekt onmisbare bovenrandgedeelten zijn vervangen.

Tegen houtworm en vermolmen is het met een kreosootmengsel behandeld, nadat de planken aanvankelijk ter voorkoming van springen voortdurend nat waren gehouden.

Opmerkelijk en merkwaardig is het, dat reeds zo vroeg afmetingen gebruikt zijn waaraan men bij de huidige scheepsbouw nog steeds vasthoudt.

Dit zijn de maten die betrekking hebben op die van het menselijk lichaam, als vadem, voet, palm en duim.

De scheepslengte is bijv. 10 vadem (17,80 m.) en de lengte van de zware massieve bodemplank 8 vadem (14,30 m.).

Het schip is samengevoegd met houten pennen, alleen aan de voorsteven heeft men ijzeren spijkers aangetroffen, die vermoedelijk bij reparaties zijn aangebracht, en niet bij de bouw. Het is gebreeuwd met gedroogd mos inplaats van met werk, zoals later gebruikelijk was. Mos is weliswaar minder duurzaam, maar daar het lang een sponsachtige massa blijft, verdient het toch de voorkeur boven hars, dat de Germanen ook wel gebruikten. Bij breeuwen met hars stroomt nl. het water naar binnen zodra de planken gaan wijken.

Voor de uit één stuk bestaande bodemplank, die 14,30 m. lang is, heeft men gebruik gemaakt van één enkele holle eikenstam.

Het uithollen met ijzeren bijlen en dissels moet een langdurig werk geweest zijn, zelfs indien velen hieraan hebben meegewerkt, tenzij hierbij van vuur gebruik is gemaakt.

Het bijzondere is nu, dat men uitgaande van een uit één stam bestaande kano, de rand daarvan aan weerszijden met twee brede planken heeft opgehoogd om het laadver-

mogen te vergroten en de lading tegen overslaande golven te beschermen.

Deze planken werden niet, zoals vroeger, bij ruw weer tijdelijk met behulp van touwen aangebracht, doch maakten nu een bij de bouw vastgenageld, bestendig constructiedeel uit.

Hierdoor is dit schip een uniek voorbeeld van de overgangsvorm tussen de kano, vervaardigd uit een holle boomstam en de latere, geheel uit afzonderlijke planken opgebouwde schepen.

De aanwezigheid van talrijke (onnodig) zware inwendige wrangen of uit kromme balken bestaande evenwijdige steunribben, doet aan een Romeins galeischip denken, doch een galei is een grotendeels open kielschip. Het Utrechtse schip had echter inplaats van een kielbalk een loze kiel, bestaande uit acht afneembare houten platen (waar slechts een klein stukje van is teruggevonden) onder tegen de scheepsromp, die het schip in evenwicht moest houden, en bovendien bezat het een dek waarin achter de mast een luikhoofd was aangebracht.

Van een Vikingschip, eveneens een kielschip, verschilde het Utrechtse door het ontbreken van de hoogoplopende voor- en achtersteven. Het heeft echter wel de overnaadse inplaats van de latere gladde bouw ermee gemeen. Van de Romeinse schepen staat nog niet vast of deze reeds algemeen de gladde bouw hadden, of dat hier ook niet veeleer de overnaadse nog voorkwam.

Het schip was ongetwijfeld zeewaardig, en niet, op grond van vormovereenkomst met latere inheemse binnenvaartuigen, uitsluitend voor binnenvaart bestemd, zoals vaak werd aangenomen.

Het moet onder hoogst bekwame leiding zijn gebouwd met haast artistiek gevoel voor lijn.

Tegenwoordig berekent men de stroomlijn door het slepen van een model in een drijftank; hier echter zijn de lijnen op het oog getroffen, op grond van een lange ervaring, of mogelijk door het omrekenen van de afme-

tingen van een model op schaal, dat die fraaie lijnen bezat.

Het schip had op eenderde scheepslengte van voren een mast, blijkens een rechthoekig gat middenin de elfde wrang.

Het werd door minstens twee man staande geroeid, met een stuurboords- en een bakboordsriem, wat als enig voortbewegingsmiddel bij een vaartuig van deze afmeting vermoeiend en volstrekt onvoldoende mag worden genoemd.

Dit riemenpaar vormde, bij ongunstige weersomstandigheden de enige hulp voor een grote primitieve stuurriem, die merkwaardig genoeg aan bakboordzijde was aangebracht.

Het zover naar voren plaatsen van de mast, om te voorkomen dat het schip bij een grotere snelheid op zijn koers ging draaien, was een in die tijd zeldzame methode, die pas na de middeleeuwen meer algemeen toegepast werd.

Op grond van deze plaatsing, en omdat het een overdekt schip betreft zonder bevestigingssporen van meer riemen, ligt het voor de hand aan te nemen, dat aan de mast een groot vierkant razeil bevestigd is geweest.

We hebben dus met een schip te doen, dat weliswaar langs de oevers van binnenwateren kan zijn voortgeboemd of gesleept, doch op zijn minst zeil moest voeren zodra het buitengaats kwam.

Het denkbeeld van een zeewaardig schip is hier niet eens zo vreemd, want lang betekende zeevaart gewoonlijk kustvaart.

Niettegenstaande de aanzienlijke breedte midscheeps, wat dit schip gemeen heeft met pramen en dergelijke binnenvaartschepen, waarbij het niet op de snelheid aankomt, is zijn bouw rank en hecht.

Zowel deze vorm, als de voorplecht, die een voet boven de achterplecht uitsteekt, wijzen op een zeswaardig

en op snelheid berekend vaartuig.

Voor onze streken is dit schip een unicum, en men kan de ontwikkeling zowel van onze middeleeuwse zee- als hinnenvaartuigen uit het Utrechtse type vermoeden, doch de juiste gang van zaken vooralsnog niet aantonen.

Afdoende opheldering is slechts te verwachten van eventuele toekomstige bodemvondsten in ons land, tezamen met nieuwe inzichten in de algemene scheepsbouwarcheologie.

Voor de studie van deze wetenschap biedt het Utrechtse schip een wel zeer lonend uitgangspunt.

LITERATUUR.

P.H. van der Wijk :

"Een merkwaardige Sinterklaas-verrassing", Maandblad van "Oud-Utrecht", 5e jaargang (1930) pag. 89-93.

Zonder auteurs-
vermelding :

"De Utrechtsche scheepsvondst", verslag der lezing van Dr.A. Köster uit Malente voor het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap op 25 februari 1932 te Utrecht gehouden. Maandblad van "Oud-Utrecht", 7e jaargang (1932) pag. 36-37.

P.H. van der Wijk :

"Beschouwingen over het Utrechtsche schip". Jaarboekje van "Oud-Utrecht", 1933, pag. 28-47.

Drs. J.P.W.Philipsen :

"The Utrecht Ship", The Mariner's Mirror, jaargang 51 (1965) no. 1 pag. 35-46.

C E N T R A A L M U S E U M U T R E C H T

Kunst voor 1850

telefoon 15541/42

Agnietenstraat 4

buslijn 2

Schilderijen Utrechtse school

Beeldhouwwerk

Utrechts zilver

Keramik (o.a. Delfts)

Stijlkamers - poppenhuis

Kostuums

Utrechts schip

Romeinse oudheden in Utrecht gevonden
(verzameling Prov. Utrechts Genootschap)

Middeleeuwse Religieuze kunst
(verzameling Aartsbisschoppelijk museum)

Kunst na 1850

telefoon 25854

Maliebaan 42

buslijn 3

Schilderijen

Beeldhouwwerk

Interieurs

Keramik, email

Geopend : werkdagen 10-17 uur - zondagen 14-17 uur.

