

# Wrakkeneldorado in de Noordzee?

## Ontzenuwing van een mythe

Er liggen duizenden wrakken in de Noordzee. Dat wordt vaak geroepen en even zo vaak als argument gebruikt om 'schatten' van de zeebodem te halen. Maar is dat terecht? Er zijn inderdaad vele duizenden schepen gezonken in de Noordzee, maar dat zijn lang niet allemaal wrakken geworden. Het aantal voor duikers interessante scheepswrakken in de Noordzee is in werkelijkheid vele malen kleiner.

**H**oe groot is de Noordzee eigenlijk? Hij loopt van het Kanaal tussen Frankrijk en Engeland via de straat van Dover (het nauw van Calais) tot de Shetlandeilanden boven Schotland en Alesund in Noorwegen. De totale oppervlakte bedraagt 516.500 vierkante kilometer. Het Nederlandse deel omvat 57.000 vierkante kilometer, dus ongeveer elf procent. Dit zegt niet zoveel over de verdeling van wrakken. Die wordt namelijk bepaald door de drukte van de scheepvaart. Als vanouds (en ook nu nog) concentreerde die zich voornamelijk in het zuidelijke deel.

België heeft slechts 4000 vierkante kilometer Noordzee voor de deur liggen, maar met veel meer zandbanken. Daarbij was dit gebied toneel van oorlogshandelingen in de Eerste en Tweede Wereldoorlog. De Belgische overheidssite [www.maritieme-archeologie.be](http://www.maritieme-archeologie.be) telt circa 270 wrakken in haar database. Daarvan kan meer dan de helft niet bedoken worden, omdat ze bijvoorbeeld in de scheepvaartroutes liggen of vlak onder de kust met nul zicht. Al met al brengen deze gegevens het idee over 'duizenden wrakken in ons duikgebied' terug tot wat andere proporties.

### Tien kleine negertjes

Wat is een wrak? Op het internet-duikforum is de volgende definitie in omloop: een gezonken boot is pas een wrak als het als geheel nog herkenbaar en definieerbaar is en een definieerbare historische waarde vertegenwoordigt. Unesco geeft als definitie: wat er van een schip over is nadat het is gezonken of gestrand als gevolg van slecht functioneren, een ongeluk of oorlogshandelingen op zee. De historische waarde is voor veel duikers niet belangrijk en als het om een gestrand schip gaat, is het vanuit duikooipunt ook niet erg spannend meer. Dan blijft over: het is een wrak als het gezonken en als geheel nog herkenbaar en definieerbaar is.

Onderwaterarcheologen die wrakresten onderzoeken verspreid over een groot gebied, zoals de Delft en de VOC-wrakken bij Texel, hebben wellicht een andere definitie, maar de meeste sportduikers kunnen zich hierin wel vinden.

Duizenden wrakken in de Noordzee: het klinkt alsof we voor ons Hollandse stukje kustlijn ontelbare kruisers uit de Eerste Wereldoorlog, vrachtschepen uit de jaren zeventig en tachtig en houten juweeltjes uit de VOC-tijd op de bodem hebben liggen. Het Eldorado voor de wrakduiker. Niets is minder waar. Wat nu volgt is deels gebaseerd op cijfers van de Hydrografische Dienst van de Koninklijke Marine. Deze dienst heeft gegevens over alle objecten in het Nederlandse deel van de Noordzee en geeft het Wrakkenregister (HP39) uit met daarin alle grotere obstakels. De database bevat zo'n 9000 records over alle objecten. Dat lijkt een enorm aantal, maar schijn bedriegt, helaas... Als we kijken naar wat daadwerkelijk de naam 'scheepswrak' verdient en interessant is om op te duiken, blijft er van die 9000 records niet veel over. Bij een analyse van de cijfers

**Wrak?**  
Het is een wrak als het gezonken en als geheel nog herkenbaar en definieerbaar is.

## » Eenzelfde stuk grond in het Nederlandse deel van de Noordzee wordt tussen de een keer in acht jaar tot wel acht keer per jaar bevist!

bekruipt je het 'tien kleine negertjes-gevoel', de een na de ander valt af. Ten eerste bestaan in het Wrakkenregister meerdere records voor hetzelfde object. Alle objecten worden eens in de zoveel jaar bezocht en geregistreerd. Ook als men het object niet meer aantreft, bijvoorbeeld omdat het is weggezakt of uit elkaar gevallen, wordt de locatie nog een paar maal gecheckt en van een nummer voorzien. Wrakken die gelicht zijn of geheel gesloopt, hebben ook nog een nummer en verscheidene records in de database. Na terugbrengen van het aantal records tot een per object, blijven er nog ongeveer 2600

### Vergankelijk

En nog kun je niet zeggen dat er 650 te beduiken wrakken voor de kust liggen. Voor een heel groot deel zijn dit namelijk kleinere schepen, veelal vissersschepen, waarvan alleen de zware eiken spanten nog zijn overgebleven. Sinds 1730 komt in de Noordzee de beruchte paalworm op grote schaal voor, meegelif uit Azië. Deze maakt korte metten met vrijwel alle Europese houtsoorten. Als vroeger een vissersschuit voor jaarlijks onderhoud werd droog gezet, moesten de vissers soms wel tweehonderd gaten afdichten met houten pennen. Het beestje zelf doodden zij eerst door met bossen brandend riet langs de gaten te

gaan. Maar eenmaal gezonken hadden de houten wrakken geen schijn van kans. De worm at de ontelbare vissersschepen, die in de loop der eeuwen vergaan zijn, helemaal

op. Een forse eiken balk is in tien jaar tijd veroberd. Met de komst van ijzeren schepen werd de toekomst voor wrakken weer wat rooskleuriger. Het toegepaste ijzer was door de erin voorkomende onzuiverheden behoorlijk bestand tegen corrosie. Maar voor de klinknagels werd een andere kwaliteit staal gebruikt die sneller verteerde. Hierdoor vielen vaak bij wrakken uit die tijd de huidplaten van de spanten. Een goed voorbeeld hiervan is het Russisch Dok ter hoogte van Callantsoog. Door toepassing van staal in de scheepsbouw werd 'verbinden door lassen' mogelijk. Dankzij de hogere kwaliteit van het toegepaste staal en voortschrijdend inzicht werden schepen steeds lichter gebouwd. Soms iets te licht, met als gevolg bijvoorbeeld het beruchte scheuren van de Liberty-schepen uit de Tweede Wereldoorlog. Corrosie verloopt helaas ook veel sneller bij staal, zodat de 'levensduur' van een wrak minder lang is dan van ijzeren constructies. Een voorbeeld is de Leliegracht, die heel hard achteruit gaat. Je hoort hem bijna roesten.

### Destructief tij

Als een schip min of meer intact op de zeebodem ligt, wordt de getijdenstroom er een paar maal per dag omheen gedwongen. Dit zorgt voor een snelheidsverhoging die het water in staat stelt zand mee te nemen: er ontstaat een zogenaamde slijpgeul. Als het

wrak in ongunstige richting ligt, kan de slijpgeul zo diep worden en zover onder het wrak doorlopen dat het omvalt en vervolgens verzandt. Ook als het wrak alleen maar scheef valt, komen allerlei extra krachten op de romp te staan waardoor het veel sneller in elkaar zakt. Als het wrak in elkaar is gezakt, gaat de stroming er niet alleen meer omheen, maar ook overheen. Achter het object, in de luwte, blijft zand liggen en hoopt zich op. Doordat de getijdenstromingen tegenovergestelde richtingen hebben, ontstaat aan beide zijden een hoop zand en vormt zich een duin, precies zoals aan de kust. Een mooi voorbeeld hiervan vormen de Scott en de Ulleswater, twee Engelse 'destroyers', die beide door een torpedo (tegelijkertijd en vlak bij elkaar) zonken. De Ulleswater was iets kleiner en dus relatief zwaarder beschadigd. Tot een paar jaar terug kon je op beide wrakken leuk duiken. Nu steken van de Ulleswater hooguit nog een paar spanten uit het zand. De Scott weet zich voorlopig nog te handhaven.

### Wandelende zandduinen

In de Noordzee met haar zanderige bodem bestaat bovendien het verschijnsel 'zandduinen'. Dit zijn exact dezelfde duinen als in de Sahara, ze verplaatsen zich ook op dezelfde wijze. De duinen ontstaan spontaan in waterdieptes tussen twintig en dertig meter. Door de wisselende invloed van de getijdenbeweging verplaatsen ze zich in ons deel van de Noordzee naar het noorden met

een snelheid van wel tien meter per jaar. De hoogte van zo'n duin kan oplopen tot acht meter met een lengte van honderden meters. Een wrak dat oorspronkelijk niet verzand was, knapt er niet van op als het zo onder de voet wordt gelopen. Het inwendige vult zich met zand, dat kan er niet meer uit. Als het duin verder wandelt, veroorzaakt dat natuurlijk extra destructieve krachten van binnenuit op de constructie. Dat is een van de redenen waarom een laadruim vaak als eerste instort.

### Vissersactiviteiten

Vissers bezoeken regelmatig de Noordzeebodem, vooral boomkorvissers. Zij slepen een stalen balk met een net erachter (in totaal vaak meer dan zesduizend kilo) over de bodem met een gang van tien kilometer per uur, op jacht naar platvis. Op deze manier maken ze korte metten met een klein wrak dat langzaam uit het zand tevoorschijn komt. Bekende wrakken ontwijken ze wel, want als de balk achter iets groots blijft hangen, verspelen ze hun vistuig. Eenzelfde stuk grond in het Nederlandse deel van de Noordzee wordt tussen de een keer in acht jaar tot wel acht keer per jaar bevist! De

## » Een forse eikenbalk is in tien jaar tijd veroberd.

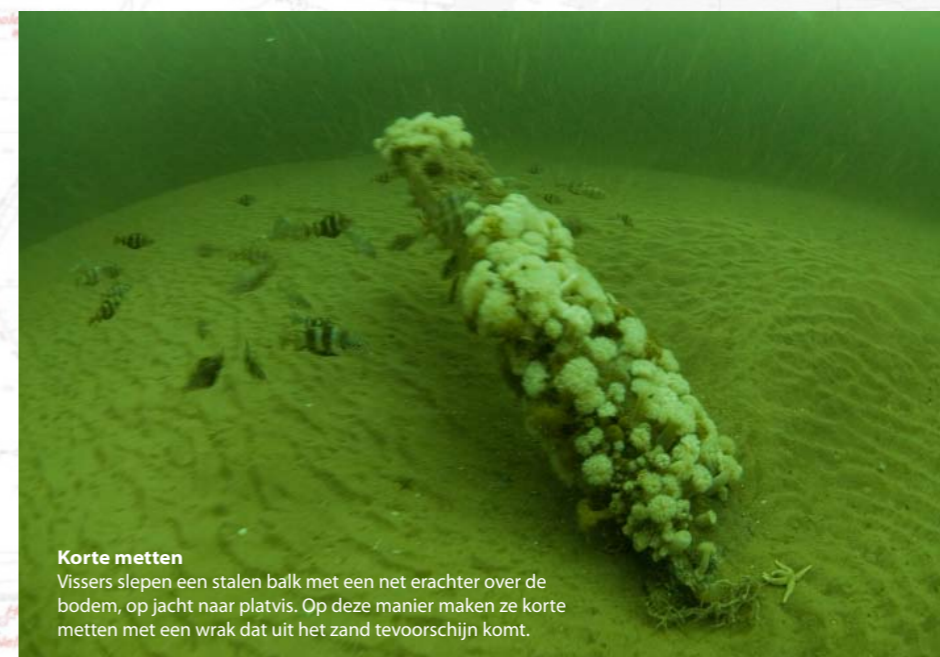
### Kruiser

De H.M.S. Scott werd getroffen door een torpedo. Op het wrak valt nog altijd leuk te duiken.

over. Daarvan zijn zo'n 600 objecten verloren ankers, overboord geslagen masten, grote stenen of andere obstructies. In zo'n 1000 gevallen is het object verdwenen of niet aangetroffen. Van de 9000 records blijven er dus nog maar 1000 werkelijk bestaande grotere objecten over. Daarvan liggen er ongeveer 100 op minder dan tien meter diepte langs de kust of steken zelfs nog boven water uit. Verder hebben we nog de wrakken in de Westerschelde, waar de laatste jaren heel veel geruimd is vanwege de vaarwegverbreding naar Antwerpen. Wegens het enorm drukke scheepvaartverkeer, ook in vroeger tijden, ligt het daar vol wrakken, ongeveer 250 stuks. Voor zover het al is toegestaan om daar te duiken, is het wegens het minimale zicht voor de meeste duikers geen aantrekkelijk gebied. Nu zijn er nog 650 objecten over.

### Buit binnen

Door de hoge koperprijs zijn oude wrakken interessant. De WR52 heeft de toren geborgen van onderzeeër E36.



### Korte metten

Vissers slepen een stalen balk met een net erachter over de bodem, op jacht naar platvis. Op deze manier maken ze korte metten met een wrak dat uit het zand tevoorschijn komt.

resten van een wrak dat weer uit het zand oprijst, worden hierdoor vaak over een groot gebied verspreid.

### Verder afstrep

Door de recent hoogopgelopen prijzen voor metalen als koper en brons neemt de interesse voor bergingsactiviteiten in de Noordzee flink toe. Deze activiteiten concentreren zich wegens het koper vooral op de wat grotere en oudere wrakken. Deze zijn juist ook voor duikers interessant. Om een idee te krijgen van de aard en resultaten van die bergingen, raad ik een kijkje op de site van rederij Bakker op Terschelling aan: [www.rederijbakkertereschelling.nl](http://www.rederijbakkertereschelling.nl). In de afgelopen tientallen jaren is de zorg voor veiligheid op zee enorm toegenomen. Het komt nog maar zelden voor dat een schip echt in moeilijkheden komt. En mocht het toch vergaan, dan eist de Nederlandse overheid in vrijwel alle gevallen dat het wrak zo snel mogelijk wordt geruimd om milieuschade te voorkomen. Er komen dus geen wrakken meer bij. Het afstrep gaat verder. Er zijn twee gebieden in de Noordzee waar meer wrakken liggen dan elders. Een gebied ligt tussen het Belgische deel en de vaarweg naar Rotterdam, van oudsher een druk bevaren gebied. Niet in de laatste plaats vanwege de route van en naar Antwerpen. Een andere samenscholing bevindt zich boven de Waddeneilanden, ook nog altijd een drukke scheepsroute richting Duitsland en Denemarken. Bovendien lagen daar gedurende beide Wereldoorlogen enorme mijnenvelden die een ware slachting onder de schepen aanrichtten. Dwars door die twee wrakconcentraties lopen helaas nogal wat huidige scheepvaartroutes, waardoor deze wrakken onbereikbaar zijn in verband met de veiligheid.

### Conclusie

Om al deze redenen is het aannemelijk dat er geen 9000, zelfs geen 650, maar hooguit 200 wrakken in het Nederlandse deel van de Noordzee liggen (tussen Cadzand en Rottumeroog) die vanuit duikersoogpunt min of meer aantrekkelijk zijn. Het is helaas een ontnuchterende rekensom en stemt tot nadenken over de toekomst van ons maritieme erfgoed.

Met dank aan de medewerkers van de Dienst der Hydrografie. Zij waren zo vriendelijk mijn artikel door te nemen en van advies te voorzien.