

EEN
GESCHIEDENIS
VAN DE WERELD
IN
TWAALF
SCHEEPSWRAKKEN

A diver is shown in profile, swimming horizontally in the dark blue water. The diver is wearing a full scuba suit and has a bright flashlight beam illuminating the water ahead. The background is a deep blue gradient with vertical light rays filtering down from the top.

David Gibbins

A pile of dark, tangled debris, possibly wreckage, is visible on the ocean floor at the bottom of the frame. The debris is partially illuminated by the light from above, creating a sense of depth and mystery.

DAVID GIBBINS

**Een geschiedenis
van de wereld
in twaalf
scheepswrakken**



Uitgeverij Omniboek

Inhoud

Proloog	9
1. Vroege zeevaarders in de prehistorie, tweede millennium v.Chr.	13
2. Koninklijke scheepsladingen uit de tijd van Toetanchamon, veertiende eeuw v.Chr.	31
3. Wijnhandel in het gouden tijdperk van het klassieke Griekenland, vijfde eeuw v.Chr.	57
4. Een scheepswrak uit de hoogtijdagen van het Romeinse Rijk, tweede eeuw n.Chr.	79
5. Christenheid en het vroege Byzantium, zesde eeuw n.Chr.	105
6. Het China van de Tang, het Goudland en de Abbasidische islam, negende eeuw n.Chr.	127
7. Zeevaart en ontdekkingsreizen van de Vikingen, elfde eeuw n.Chr.	151
8. De <i>Mary Rose</i> (1545): vlaggenschip van koning Hendrik VIII	171
9. De <i>Santo Cristo di Castello</i> (1667): verloren meesterwerken uit de Nederlandse Gouden Eeuw	197
10. De <i>Royal Anne Galley</i> (1721): goud, piraterij en de Afrikaanse slavenhandel	223
11. HMS <i>Terror</i> (1848): naar de grens van het uithoudingsvermogen aan de uiteinden van de aarde	255
12. SS <i>Gairsoppa</i> (1941): moed en verlies in de Slag om de Atlantische Oceaan	283
Nawoord	313
Dankwoord	317
Noten	319
Illustratieverantwoording	331
Register	333

Vroege zeevaarders in de prehistorie, tweede millennium v.Chr.

Op 28 september 1992 werd er een opmerkelijke ontdekking gedaan in Dover, de haven aan de zuidkust van Engeland, naast de beroemde witte kliffen. Werklui die op zes meter onder het huidige straatniveau een schacht voor een stormwaterpomp groeven, stuitten op oud houtwerk. De archeologen die het werk volgden, lieten het graven onmiddellijk stilleggen en daalden af om het hout te onderzoeken. Het materiaal lag onder de middeleeuwse stadsmuur en een Romeinse golfbreker van hout, die gebouwd werd toen Dover de basis was voor de vloot die in het Kanaal patrouilleerde. Dat betekende dat het houtwerk waarschijnlijk op zijn minst uit de ijzertijd dateerde, meer dan tweeduizend jaar geleden, voordat de Romeinen in Brittannië arriveerden. Tot grote opwinding van de archeologen beseften ze dat ze naar de restanten van een boot keken, en dat de constructietechnieken het dichtst in de buurt kwamen van die van bootfragmenten uit Noord-Engeland, daterend uit de bronstijd. Ze wisten dat hun vondst van groot belang was voor de studie van de Britse prehistorie, maar op dat moment hadden ze er geen idee van dat dit het oudste zeeschip was dat ooit op de hele wereld werd gevonden.

De archeologen van de Canterbury Archaeological Trust hadden maar heel weinig tijd voordat het werk zou worden hervat, dat deel uitmaakte van een project om de toegangswegen tot Dover dicht bij de kust te verbeteren. Het segment van de boot bleek ongeveer zes meter lang en bestond uit vier eiken planken die aan elkaar waren gezet – twee bodemplanken met daarop een complex systeem van dwarsbalken en wiggen die door klampen en planken waren gedreven, met aan weers-

zijden nog een plank die bevestigd was met tenen van taxustakken die als hechtingen door gaten langs de randen waren geknoopt. Een tweede schacht naast de eerste bracht nog eens drieënhalve meter van de boot aan het licht, inclusief een uiteinde waardoor het mogelijk werd een projectie te maken van het andere uiteinde van de boot dat tot op de dag van vandaag onder de weg begraven ligt. Het ontdekte uiteinde had laten zien dat er een plaat die deel uitmaakte van de boeg of achtersteven welbewust was weggenomen toen de boot werd achtergelaten. De gaten langs de bovenzijde van de zijplanken wijzen erop dat er aan weerszijden ook een tweede zijplank was weggehaald. Het hout was fantastisch geconserveerd in de zuurstofvrije modder – de bedding van de rivier die in prehistorische tijden door Dover liep – maar het was te zacht om de boot in zijn geheel intact te bergen, zodat besloten werd om hem in twee delen naar boven te halen. Onder druk van de wegenbouwers duurde de hele operatie op deze plek, waar het verkeer naar de ferryhaven voor de oversteek van het Kanaal geblokkeerd was, iets meer dan drie weken vanaf de dag van de ontdekking, een bijzonder korte tijd voor een zo moeilijke opgraving.

Blootstelling aan lucht betekende dat het hout zou kunnen uitdrogen en verpulveren of aangetast zou kunnen worden door bacteriën, en dus werd er besloten dat het houtwerk geconserveerd zou worden door de mensen van de Mary Rose Trust in Portsmouth, die na de berging van het zestiende-eeuwse scheepswrak van de *Mary Rose* in 1982 als de Britse experts op het gebied van de conservering van scheepstimmerhout gelden. Het hout werd zestien maanden lang in polyethyleenglycol gedrenkt, een vloeibare was die de celstructuur van het hout versterkt, en daarna gevriesdroogd om eventueel achtergebleven water te verwijderen. Met de conservering in volle gang en de plannen voor een museum in Dover al in de maak, kon de serieuze bestudering van de boot beginnen. Eerst en vooral leende het hout zich uitstekend voor een C14-datering, waarbij het restant van de radioactieve isotoop koolstof-14 in het hout wordt gemeten. Onder gebruikmaking van de laatste ijkingen gaf deze techniek aan dat de boot met een waarschijnlijkheid van 95 procent tussen 1575-1520 v.Chr. werd gebouwd, terwijl de laatste jaarringdatum van een van de houtmonsters – dendrochronologisch vastgesteld door vergelijking met een database van jaarringen die tot die periode teruggaan – op 1589 v.Chr. uitkwam. Dit wees erop dat de bomen in het midden van de Britse bronstijd waren geveld, halverwege de vroegste

verschijning van het brons op de Britse Eilanden, rond 2300 v.Chr., en de komst van de ijzertechnologie uit Europa en het Middellandse Zeegebied, rond 800 v.Chr. De middenbronstijd is minder zichtbaar in het Britse landschap dan de periode daarvoor en daarna, tussen de monumenten uit het neolithicum, zoals Stonehenge, en de heuvelforten van de ijzertijd, zoals Maiden Castle. Toch was het een tijd van grote ondernemingsdrift, waarin veel inspanningen werden geleverd om land vrij te maken en een veldensysteem te ontwikkelen, maar waarin ook technologie, handel en langeafstandscontacten tot ontwikkeling kwamen, waarvoor de boot van Dover zo'n levendig bewijs vormt.

Tegen de tijd dat de boot weer in elkaar was gezet en in 1999 was geïnstalleerd in een uiterst moderne galerij in Dover Museum, was er grote vooruitgang geboekt wat betreft ons begrip van de constructiemethodes. Reconstructie van een deel van de romp op ware grootte met gebruikmaking van nagemaakte bronstijdgereedschappen toonde aan dat het tien mensen ongeveer een maand zou hebben gekost om de hele boot te bouwen, met het hout van drie eiken van minstens dertig meter hoog. Zowel voor het vellen van de bomen als voor de bewerking van de planken was het gebruik van brons voor gereedschappen een groot voordeel ten opzichte van koper of vuursteen – koper was te zacht om lang een scherpe rand te houden en vuursteen brak snel af. De complete boot was ongeveer achttien meter lang en tweeënhalve meter breed en woog acht ton. Bestudering van de verbindingen toonde aan dat die tot de meest complexe voorbeelden van timmerwerk uit de vroege prehistorie waar ook ter wereld behoorden.

Het was duidelijk dat de boot een stevig en duurzaam vaartuig was geweest, geschikt voor transport over rivieren en langs de kust, en dat hij was gebruikt: er waren sporen van reparaties. Maar pas nadat er een replica op halve grootte was gemaakt, kon de zeewaardigheid worden gedemonstreerd. Op zijn eerste reis in de haven van Dover op 7 september 2013 nam de boot de golven en deining met gemak, en het team van acht roeiers kon goed vooruitkomen. De originele boot op ware grootte zou zestien tot twintig roeiers nodig hebben gehad en in staat zijn geweest om drie of vier passagiers met ongeveer drie ton aan lading te vervoeren. Bij een andere replica van een boot uit de bronstijd, op ware grootte, die datzelfde jaar in de haven van Falmouth te water werd gelaten, kwam men tot soortgelijke conclusies. Met kennis van de getijden, stromingen en wind moet het mogelijk zijn geweest om het Kanaal

over te steken en lange reizen langs de kust te maken, mogelijk tot in de Oostzee en de Golf van Biskaje. De platte bodem van de romp – ook in de Romeinse tijd een kenmerk van de schepen in Noordwest-Europa – maakte het mogelijk dat de boot bij laagwater rechtop bleef liggen op drooggevallen intergetijdengebied. Het experiment wees erop dat er in de bronstijd al sprake was van vakkundige zeevaart, en opende daarmee een heel nieuw perspectief op handel en communicatie: het Kanaal was niet zozeer een barrière maar eerder letterlijk een kanaal waar mensen, goederen en ideeën zich makkelijk door konden verplaatsen.

De techniek om de zijplanken aan de bodem te bevestigen – gaten langs de randen boren om ze aan elkaar te binden met plantenvezels en dan waterdicht maken met mos – kennen we ook uit andere delen van de wereld, bijvoorbeeld huidige houten boten in Oman, Sri Lanka en Zuid-India met aan elkaar gebonden planken. In Groot-Brittannië is een van de bootfragmenten uit Ferriby in het mondingsgebied van de Humber het oudste voorbeeld. De met behulp van versnellersmassaspectroscopie (AMS) uitgevoerde koolstofdatering kwam uit op ongeveer 2030 v.Chr., wat aantoont dat de techniek al sinds de vroege bronstijd in Brittannië bestond en dat die niet beperkt bleef tot het zuidwesten. De oudste voorbeelden ter wereld zijn de Egyptische begrafenisbarken of ‘zonnebarken’ uit het derde millennium v.Chr., waaronder het spectaculaire schip van Choefoe (Cheops) dat rond 2500 v.Chr. aan de voet van de grote piramide van Gizeh werd begraven – met planken die met touw van espartogras aan elkaar waren gebonden – en een boot uit Abydos daterend uit het begin van de dynastieke periode, ongeveer 3000 v.Chr., het oudst bekende vaartuig van houten planken ter wereld. Het waren ceremoniële vaartuigen die alleen maar op de Nijl werden gebruikt, maar de techniek werd waarschijnlijk ook toegepast bij Egyptische schepen die de Middellandse Zee en de Rode Zee bevoeren. Waarschijnlijk moeten we Egypte echter niet als de bron van deze techniek beschouwen, maar hebben we te maken met parallelle ontdekkingen in verschillende gebieden. De techniek om planken aan elkaar te binden had waarschijnlijk haar oorsprong in een vroegere traditie van boten die gemaakt waren van dierenhuiden die over een skelet van samengebonden buigzame takken werden getrokken, waarbij de bevestiging van de huiden liet zien hoe ook planken aan elkaar konden worden gebonden. Veel in de wereld van de geschiedenis kan verklaard worden door de verspreiding van ideeën vanuit één bron, maar veel innovaties zoals deze

vonden waarschijnlijk onafhankelijk van elkaar plaats, omdat mensen met dezelfde problemen kampten, dezelfde inventiviteit toepasten en in zowel geografisch als cultureel ver uit elkaar gelegen gebieden tot dezelfde oplossingen kwamen. Er was nog lang geen netwerk van wereldwijde handel waarlangs innovaties zich in recenter tijden konden verspreiden, gebaseerd op het gebruik van grotere zeeschepen en een betere kennis van de navigatie naarmate het wereldbeeld van volken zich langzamerhand tot voorbij hun eigen wateren uitstreekte.

De lagen artefacten en puin boven de boot van Dover getuigen van de immense tijd die verlopen is sinds de boot bedolven raakte – meer dan 1500 jaar vóór de op een na oudste boot die ooit in Groot-Brittannië werd gevonden, 2000 jaar voor de Angelsaksische scheepsgraven van Sutton Hoo en 2300 jaar voor het tijdperk van de Vikingen. Bijna een miljoen jaar eerder arriveerden de eerste mensen in Brittannië, via een landbrug die rond 6000 v.Chr. onder water kwam te staan toen de gletsjers smolten en de zeespiegel steeg. Zeevaart was dus een noodzaak voor de migratiegolven die later volgden, zoals die van de mensen die de landbouw rond 4000 v.Chr. introduceerden – ongeveer 5000 jaar na het ontstaan van de agricultuur in de ‘vruchtbare halvemaaan’ van het Nabije Oosten – en van anderen die rond 2300 v.Chr. arriveerden met de kennis om koper en tin te smelten teneinde brons te maken. Dit zogeheten ‘klokbekevolk’, zo genoemd naar hun opvallende potten in de vorm van omgekeerde kerkklokken, was wellicht uit zijn eigen thuisland in Europa verdreven door oorlog – een gevolg van de betere wapens die de bronstechnologie ook opleverde, naast de gereedschappen die nodig waren om betere boten te maken dan uitgeholde boomstammen en de met dierenhuiden beklede vaartuigen uit vroegere perioden. Deze migranten hebben het restant van de neolithische populatie in Zuid-Brittannië waarschijnlijk verdreven en werden de voorouders van de mensen die de boot van Dover bouwden.

De bronstijd in Brittannië is het duidelijkst zichtbaar in de talloze ronde grafheuvels waarmee het heuvelland in het zuiden bezaaid is, maar het waren vooral de uitbreiding en consolidatie van de landbouw die de grootste invloed hadden. In plaats van hun energie te gebruiken voor monumentale constructies en aardwerken, zoals in de neolithische periode gebeurde, maakten deze mensen land vrij en creëerden ze de eerste extensieve akkersystemen. De bronstechnologie vervulde een

essentiële rol, met sterkere en scherpere bijlen waarmee bomen sneller geroid konden worden en kleine handbijlen en andere gereedschappen die het timmerwerk tot bloei brachten. Vanuit dat oogpunt bezien biedt de boot van Dover belangrijke inzichten in de hoogontwikkelde en vindingrijke houtbewerking in totaliteit. Een ander belangrijk kenmerk van de bronstijd was de overzeese expansie van de handel en interactie, waarbij mensen wier voorouders migranten waren geweest het Kanaal weer overstaken voor handel, huwelijk en andere gebeurtenissen waarmee de sociale banden werden versterkt en er een kanaal ontstond voor de verspreiding van cultuur en ideeën.

De ontstaanstijd van de boot van Dover was ook een tijd van belangrijke keerpunten in de wereldgeschiedenis. In de Egeïsche Zee was het vulkaaneiland Thera net uitgebarsten, een van de grootste vulkanische gebeurtenissen in de geschiedenis van de mensheid, die de nederzettingen uit de bronstijd op het eiland vernietigde en een tsunami veroorzaakte die de minoïsche beschaving op Kreta verwoestte. Wellicht was de zondvloed de basis voor het verhaal van de verdrinken beschaving van Atlantis dat een millennium later door de Griekse filosoof Plato werd verteld. De Egyptische farao Toetmosis I van de achttiende dynastie – die als eerste in de Vallei van de Koningen begraven zou worden – had zijn macht vanaf de vierde cataract van de Nijl tot Karkemisj aan de Eufraat uitgebreid en zo het grootste rijk gecreëerd dat Egypte ooit was geweest. Meer dan 7000 kilometer oostelijker vestigde de Chinese Shang-dynastie zich in de vallei van de Gele Rivier en werden de eerste Chinese karakters door schrijvers opgetekend. Aan de andere kant van de wereld begon de eerste grote beschaving van Midden-Amerika, die van de Olmeken, op te bloeien in het tropische laagland van Mexico, waar ze de kolossale stenen hoofden uithakten waar ze beroemd om zijn. Dat was de grote wereld ten tijde van de boot van Dover, maar een waarin de vroege beschavingen slechts een deel van het plaatje vormden. Veel mensen, uit de Arctische streken en Noord-Amerika tot Afrika en Polynesië, leefden nog grotendeels als jager-verzamelaars, hoewel de zeeën en inlandse waterwegen een steeds grotere rol in hun dagelijkse leven gingen spelen, en boten van essentieel belang waren voor hun overleven en cultuur.

Dover zag er in 1550 v.Chr. heel anders uit dan vandaag. De steile hellingen van de vallei naar de zee waren waarschijnlijk al ontdaan van bo-

men, die als brandstof en voor de bouw waren gerooid. De rivier was een verstrengeld patroon van veel verschillende stroompjes, van elkaar gescheiden door moerasachtige eilandjes en met getijdewerking in de benedenloop. De prehistorische nederzetting ligt begraven onder de moderne stad en is grotendeels onbekend, hoewel opgravingen rond de boot en vergelijkingen met data van andere nederzettingen uit die periode wel indicaties geven. Dicht bij de boot bevond zich wellicht een kleine groep rondhuizen op een uitloper van de helling naar de rivier. Ze waren gebouwd van tenen vlechtwerkschotten die met modder en mest waren afgesmeerd en hadden een enkele, centrale stookplaats. De bouwsels waren niet alleen onderkomens voor families en het gemeenschapsleven maar dienden ook als werkplaatsen waar textiel en manden werden gemaakt en het eten werd bereid. Op de hellingen boven de huizen lagen omheinde moestuinen, akkers voor tarwe, gerst en andere gewassen, en open weiden voor koeien, schapen, geiten, varkens en paarden. Ook honden werden in deze tijd gedomesticeerd. In de bossen werd met speren en pijl-en-boog op herten en wilde zwijnen gejaagd, de rivier leverde zoetwatervis en watervogels en de zee werd intensief geëxploiteerd voor vis, schaaldieren, zeewier en zout. Het vissen gebeurde net als vandaag met lijnen en netten.

De intensivering van de landbouw en de hogere opbrengsten van het land betekenden dat er meer tijd vrijkwam voor andere economische activiteiten, waar de constructie en het gebruik van de boot van Dover een voorbeeld van is. Ook was er meer ruimte voor het 'intellectuele leven', iets wat moeilijk te reconstrueren valt voor een maatschappij die geen geschreven documenten heeft nagelaten, maar waarvan de funeraire gebruiken en de technologische innovaties, vooral op het gebied van de metallurgie, getuigen. Als er brons, koper en tin als grondstof naar Dover kwam, lijkt het voor de hand te liggen dat de metaalbewerking dicht bij de nederzetting, aan de oever van de rivier plaatsvond. In deze tijd lag het smeden en temperen van ijzer nog honderden jaren in het verschiet in Brittannië, en de metaalbewerking bestond uit het koud hameren van zachte metalen als koper en goud of het smelten van koper en tin om brons te maken. De ontdekking dat de toevoeging van een kleine hoeveelheid tin aan gesmolten koper een veel sterker metaal opleverde, was een reusachtige technologische doorbraak – de grootste totdat ongeveer in de achtste eeuw v.Chr. de ijzerbewerking in Brittannië geïntroduceerd werd. Anders dan ijzererts, dat op veel plekken ge-

vonden kon worden, waren koper en vooral tin schaars en het waren dan ook vaak kapotte, versleten gereedschappen en voorwerpen waarvan de vorm en decoratie uit de mode was geraakt die werden omgesmolten. De bronssmeden leverden niet alleen nuttige producten maar waren ook de verspreiders van een culturele uitdrukkingvorm die op gereedschappen en wapens waarschijnlijk decoraties aanbrachten die afgeleid waren van afbeeldingen in materialen die niet bewaard zijn gebleven, zoals textiel en hout.

Het verhaal dat verteld kan worden over de boot van Dover stoelt op twee van de grootste wetenschappelijke doorbraken in de archeologie sinds de negentiende eeuw. De eerste is de koolstofdatering, die zoals we zagen voor de boot een ontstaansdatum rond 1550 v.Chr. opleverde. De tweede is de DNA-analyse die kan aangeven of veranderingen in de materiële cultuur – aardewerkstijlen, decoratie en vorm van metaalwerk, funeraire gebruiken – al of niet verband hielden met de komst van nieuwe volken door monsters van menselijk bot van voor, tijdens en na deze veranderingen te onderzoeken. In 2021 werd een baanbrekende studie naar het bronstijd-DNA gepubliceerd door wetenschappers van de universiteit van York, Harvard Medical School, de universiteit van Wenen en het Natuurhistorisch Museum in Londen. De analyse van het botmateriaal van bijna achthonderd begraven of gecremeerde mensen leverde het bewijs op voor twee grootschalige migraties, de eerste in het late derde millennium v.Chr. en de tweede rond 1300-800 v.Chr. Waarschijnlijk kwam de migratiegolf in beide gevallen vanuit het gebied dat nu Noord-Frankrijk is. De migranten van de eerste golf kwamen aan de zuidoostelijke kust van Kent aan land, waarschijnlijk ook in het gebied van Dover zelf. Het isotopisch bewijsmateriaal van enkele individuen uit een vindplaats op het Isle of Thanet liet zien dat zij hun jeugd op het vasteland van Europa hadden doorgebracht. De eerste migratie, verbonden met het ‘klokbekervolk’, werd mogelijk op gang gebracht door een crisis – oorlog, overbevolking en voedseltekorten zijn allemaal mogelijkheden – terwijl de latere migratie zich wellicht in de loop van een paar eeuwen voltrok en meer het gevolg kan zijn geweest van handelsbetrekkingen en huwelijksvermenging. Deze latere migranten brachten waarschijnlijk de Keltische taal mee die de Britten in de Romeinse tijd spraken en waren wellicht voor de helft verantwoordelijk voor de genetische afkomst van de mensen die in die tijd in Brittannië woonden.

TWAALF UNIEKE SCHEPEN, ELK MET EEN VERHAAL, ÉÉN GESCHIEDENIS VAN DE WERELD

Het bevaren van de zeeën, het willen temmen van het water: het lijkt iets inherent menselijk te zijn, maar dat maakt het niet minder gevaarlijk. Talloze schepen vonden hun noodlot op de open zee en werden diep onder water een tijdscapsule, beschermd door water, zand en de afwezigheid van zuurstof. Dankzij de komst van het diepzeeduiken en daarmee de maritieme archeologie kunnen deze tijdscapsules ontdekt, geopend en onderzocht worden. Archeoloog David Gibbins verweeft het verhaal van twaalf van de boeiendste scheepswrakken samen tot één geschiedenis van de wereld.

Van de Middellandse Zee tot de Indische Oceaan en van de prehistorie tot de moderne tijd: elk wrak vertelt een verhaal over zijn tijd, de plek waar het vandaan kwam en de plek waar het naartoe ging. De glans van goud en verloren schatten is nooit ver weg, maar zelfs een eenvoudige potscherf kan een hele nieuwe kijk op het verleden opleveren.

DAVID GIBBINS is een vooraanstaand maritiem archeoloog en succesvol fictieauteur. Hij is al heel zijn leven gefascineerd door diepzeeduiken en scheepvaart en hij heeft op talloze scheepswrakken gedoken. Gibbins doceerde archeologie, oude geschiedenis en kunstgeschiedenis aan verschillende universiteiten, waaronder Oxford, en richt zich nu volledig op het schrijven van boeken en romans.

VERTAALD DOOR ROELOF POSTHUMA



Uitgeverij Omniboek

www.omniboek.nl

ISBN 9789401919616 NUR 680



9 789401 919616