



V.O.B.o.W.

nr. 79 – augustus 2013

België-Belgique
P.B.
8800 Roeselare 1
BC 6675
P 409155

WEST-VLAAMSE ARCHEOKRANT

West-Vlaamse Archeokrant: Driemaandelijks tijdschrift, jaargang 21,
afgiftekantoor Roeselare, Uitgever: V.O.B.o.W. vzw & WAR

Ondernemingsnummer: 414135857

Maatschappelijke zetel: Bergeikenstraat 48, 8800 Roeselare
Verantwoordelijke uitgever en verzending: Jozef Goderis
Bergeikenstraat 48, 8800 Roeselare (Rumbeke), 051/22.27.20



DE DOVERBOOT IN PERSPECTIEF

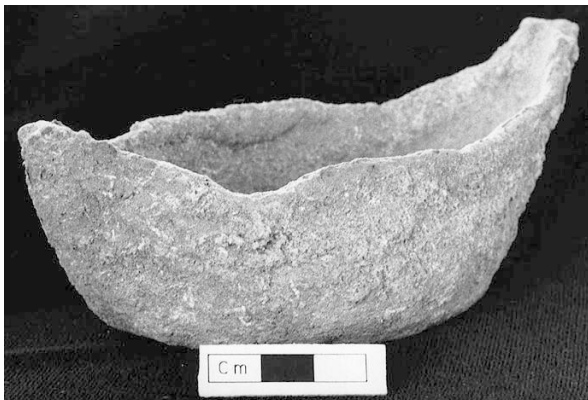
Hendrik Hameeuw

Met de exhibitie te Ename (16.12.2012 tot 26.05.2013, 'Vorbij de Horizon') rond de vondst van de Doverboot uit september 1992 door de Canterbury Archaeological Trust staat de maritieme archeologie weer even in de belangstelling. Daar het vrij snel duidelijk werd dat het restanten uit Dover van een boot betroffen uit de Midden/Late Bronstijd, kreeg de vondst – terecht – vanaf haar ontdekking grote aandacht. Om de noodopgraving te vervolledigen binnen een aanvaardbaar tijdbestek, zaagden de specialisten het vaartuig in een 32-tal stukken. In de daarop volgende jaren volgde een groots opgezet conservatie-project waarvan het resultaat nu permanent tentoongesteld staat in het Dover Museum. Hieruit zijn verschillende internationale projecten en initiatieven gegroeid, waaronder het 'BOAT 1550 BC', waar onder meer ook de UGent met haar expertise in participeerde.

Maar wat is/was nu het belang van de vondst van deze boot in Dover. Is het de oudste ooit? De best bewaarde? De grootste? Een uitzonderlijke cargo? Punt is, in een lijstje met belangrijke archeologische vondsten uit de voorbije decennia zal de ontdekking uit Dover zeer vaak opduiken. Waarom toch?

Eerder oud

De oudst gevonden, al dan niet archeologisch opgegraven, boot is het zeker niet; niet in Engeland, noch Europa en al zeker niet op wereldschaal. Alleen al in Groot-Brittannië zijn er restanten van een tiental boten teruggevonden uit de Bronstijd. Wanneer we kijken naar de rest van de wereld, dan kunnen we zelfs nog veel verder in de tijd opklimmen.



Bootmodel uit H3 – As-Sabiyah te Kuwait, uit de zelfde tijd als de rieten/bitumen bootresten van de zelfde site.

De oudste bootresten dateren uit het 7^{de}-6^{de} millennium v.C. In Koeweit troffen Britten een tiental jaar geleden resten van een

rieten boot aan, waterdicht gemaakt met een laag van 0,5 à 2 cm bitumen uit ongeveer 6500-5000 v.C. (Carter 2002). Mogelijk nog net iets ouder en een stuk dichter bij huis is een boomstamkano gevonden te Pesse in Nederland (Drente) dat volgens sommige interpretaties met 14C dateringen rond 6300 v.C. gesitueerd mag worden. Er bestaat wel wat controverse rond de identificatie van het object als kano. Dit soort van bootjes is voornamelijk goed gekend uit Denemarken (maar ook in Frankrijk, Italië, Engeland, ...), waar ze wel minder oud gedateerd worden, namelijk 3300-2000 v.C. Er kan geargumenteed worden dat de vorm van de Pesse boot onvoldoende gelijk – en volgens die redenering geschikt is om te varen – op deze minder oude voorbeelden. Een experimenteel archeologische test bewees in 2001 alvast de 'waterwaardigheid' van deze 'vroeg- Hollandse' kano (Christensen 1990 en Gould 2000, 95-97).



De 'Pesse-boot', mogelijk de oudst gekende boot.

Dus nog voor de Europese Bronstijd zijn er boten bekend. Let wel, met de kano's spreken we mogelijk best over bootjes. De

restanten uit Koeweit daarentegen zijn mogelijk wel reeds van een vaartuig met een redelijke afmeting. Dit schip kan daar verklaringen geven voor de dan reeds bekende materiële cultuur, bekend dankzij archeologische opgravingen van sites in het Nabije Oosten, en de handelsroutes die daar voor nodig waren. Maar het is pas in het 3^{de} en 2^{de} millennium v.C. dat we de eerste echt grote, meer complex uitgewerkte boten zien verschijnen. Ze werden uitgebouwd met planken en balken ter constructie van een scheepsrump. De meest bekende van deze eerste schepen, en meteen de oudst gedateerde, zijn deze teruggevonden naast de piramiden te Gizeh, te Abydos en andere plaatsen in Egypte en stammen uit de periode 2900-2500 v.C. Ze werden gevonden in zogenaamde 'bootgraven' en hadden een lengte tot 46 meter (Jenkins 1980 en Ward 2003). Het is tot dit algemeen type boot (met aan elkaar gesjorde/genaaide planken) waartoe het exemplaar uit Dover hoort.



Het schip van farao Cheops in het 'Giza Solar boat museum' naast zijn piramide in Egypte.

Uit dezelfde periode als de Doverboot stammen verschillende van de handelsschepen gevonden onder de Mediterrane wateren. De best bewaarde onder hen, staat bekend als het schip van Uluburun, gevonden voor de kusten van Turkije, nabij Bodrum, gezonken in de late 14^{de}, vroege 13^{de} eeuw v.C. Het betreft hier een heus handelsschip, perfect uitgebouwd om te navigeren langs de kusten van de Middelandse zee, en mogelijk zelfs langere oversteken naar eilanden aankon. Dit schip mat 15 à 16 meter en kon een cargo aan boord nemen van om en bij de 20 ton. Deze vondst illustreert zeer goed waartoe

handelsschepen in die tijd reeds toe in staat waren. De cargo bestond uit goederen afkomstig uit het volledige Mediterrane bekken (Yalçın et al. 2005).



Zeewaardige reconstructie van het Uluburun-schip

De Doverboot werd met behulp van Accelerator Mass Spectrometry (AMS) gedateerd tussen 1575 en 1520 v.C. (Clark 2004). Dit maakt hem iets ouder dan de meeste zeeschepen uit het Middellands zeegebied, maar uiteraard een stuk jonger dan de schepen uit de Egyptische bootgraven. Ook elders in Europa zijn er van dit algemeen type boten nog net iets oudere exemplaren aangetroffen, onder meer de 'Ferriby Boats' (2000-1600 v.C., Wright 1994).

Bewaring en studie

In Europa en de rest van de wereld zijn er reeds zeer veel restanten van boten uit een ver verleden teruggevonden. Maar lang niet allemaal in al te spectaculaire vorm, het stopt heel vaak bij enkele fragmenten van planken of bootelementen. Of zoals bij de Koeweitboot, met de afdrukken van de rietbundels in de bitumen die het vaartuig waterdicht moesten maken. Vondsten zoals de Cheopsboot uit Gizeh zijn zeer uitzonderlijk, hun bootgraf in een woestijnklimaat heeft ze zo goed als perfect bewaard. In Europa is een goede bewaring van dergelijk materiaal enkel mogelijk in zuurstof arme/afgesloten permanent vochtige omgevingen. De Doverboot heeft zo veel van zijn naam en faam te danken aan zijn bewaringstoestand; namelijk, in de

pakketten dicht op elkaar gedrukte modder onder Dover.

Grosse modo is hierdoor het merendeel van de oorspronkelijke structuur en heel wat van de constructie-details in verregaande of redelijke mate intact gebleven. Al moet dit toch licht genuanceerd worden. Het organisch materiaal mag dan beschreven worden als goed bewaard, het heeft wel degelijk verschillende fasen van vernietiging doorgemaakt. Vandaar dat de geconserveerde Doverboot zoals hij opgesteld staat in het museum en de replica zoals te zien was in Ennema toch een sterk verschillend zicht geven (los van de gedeeltelijke bewaring versus volledige reconstructie). Daarbij, eigenlijk werd de Doverboot niet volledig opgegraven, een deel bevond zich onder een pakket aarde dat niet verwijderd kon/mocht worden en zit dus nog steeds *in situ*.

Door de goede bewaring konden enkele specifieke details succesvol bestudeerd worden, in de eerste plaats constructie-technieken.



Gesjorde/genaaide planken ter constructie van Bronstijd boten, links origineel, rechts reconstructie.

Een andere belangrijke stap dat de gedetailleerde studie van dit soort goed bewaard materiaal mogelijk maakt, is het uitwerken van een goed onderbouwd project rond experimentele archeologie. Zo kon men bij de reconstructie van de Doverboot vrij nauwkeurig bepaalde uithouw-technieken kopiëren.

Een interessant element dat voortvloeide uit de reconstructie van het Doverse vaartuig was het kunnen proberen inschatten van haar gebruik. Men kan namelijk niet ontkennen, dat de vindplaats uitermate intrigerend is. Een dergelijke vrij grote boot,

op een boogschuit van het Europese continent, dat laat enkele potentiële denkspistes toe.



De replica van de Doverboot onder constructie

Rivierboot of zeeschip?

Vooreerst enkele belangrijke vaststellingen. 1. Zowel uit archeologische opgravingen op Groot-Brittannië als op het Europese vasteland bewijzen de materiële resten dat doorheen het Neolithicum en de Bronstijd er geregeld (lees voortdurende) contacten waren, en dus trans-Kanaal of Noordzee overtochten plaatsvonden. 2. De Doverboot (en dat geldt eigenlijk voor alle Bronstijd boten uit Noordelijk Europa) is een boot, geen schip. Contemporaine Mediterrane vaartuigen kunnen we wel catalogeren als heuse cargo schepen voor korte en lange afstandshandel over zee. 3. De Neolithische en Bronstijd mens had een ander tijd-perspectief en reizen over zee manifesteert dat in het bijzonder. Vandaag moeten vissers de zee op om hun boot te kunnen afbetalen om economisch rendabel te kunnen blijven, weer of geen weer. In de oude tijden lag dat net iets anders. 4. De precieze afmetingen van de Doverboot zijn

niet bekend, inschattingen variëren tussen 11 à 18 meter (Roberts 2004) en ook de exacte vorm is nog onduidelijk en wordt uitgebreid bediscuteerd (Crumlin-Pedersen 2006). Beiden hebben hun invloed op hoe het gebruik van de boot geïnterpreteerd kan worden.

De studie en de reconstructie van de Doverboot heeft tot een bescheiden vorm van consensus geleid. De boot was geen echt zeewaardig schip, maar moet bij goede weersomstandigheden de trip Dover-Frankrijk zeker aangekund hebben (Van de Noort 2004, 92). Ook is het duidelijk dat het een roeiboot betreft, een mast of een plaats waar deze gestaan zou hebben, werd niet aangetroffen (de Mediterrane Bronstijd boten hadden wel zijlen). Echt lange zeetochten worden daardoor vanzelfsprekend uitgesloten. Daarnaast konden dergelijke boten ook estuaria en tot op zekere hoogte rivieren opvaren. In combinatie met een korte overtocht op zee waren het dus multi-inzetbare vaartuigen, ideaal voor kleinschalige (maar mogelijk frequente) handelscontacten langs zowel kusten als iets meer landinwaarts.

De Doverboot was dus niet de oudste, grootste, best bewaarde of uitzonderlijkste vondst uit de maritieme archeologie. Maar ontdekkingen als deze, indien men niet al te spectaculaire resultaten wenst na te streven, kunnen ons een genuanceerd bijkomend inzicht geven in vaak moeilijk te doorgronden, ver van ons in de tijd verwijderde tijden.

Of het nu een rivierboot, een zeeschip of beiden was; een extra les dat uit de reconstructie van dergelijke vaartuigen voorkomt, is te vinden in het inschatten van de benodigde inspanning. Boten in deze tijden werd vervaardigd uit hout met een hoge kwaliteit, meestal eik. Ze werden als

grote stukken geassembleerd. Het maken van een boot moet dus een gezamenlijk project van één 'dorp' geweest zijn of *minimum minimorum* van het samenwerken van verschillende families onderling. Men die actief deelnam aan dergelijk archeologische experimentele projecten, leggen graag de nadruk op dit sociale aspect en inzicht die men op die manier wist te verwerven over deze oude samenlevingen.

Los van dit alles geven vondsten zoals deze van de Doverboot ook een uiterst interessante kijk op het technisch vermogen en de inventiviteit van de Neolithische en Bronstijd mens. De vondst uit Dover dateert uit de tijd dat Stonehenge nog regelmatig een verbouwing doormaakte. Zowel specialist als toerist kijken nog steeds met verbazing naar dergelijke bouwwerken: "Hoe hebben ze dat toen, zolang geleden toch gefikst?" Vaak leidt dit tot de meest speculatieve theorieën. Maar door de technische inzichten dat deze door de tijd afgezegelde contexten demonstreren, kunnen dergelijke prestaties toch beter gekaderd worden. De moraal van het verhaal wordt zo: als je het eindproduct 'Stonehenge' bekijkt, dan lijkt het een bovenmenselijke prestatie; maar als je de technische *know-how* bekijkt dat aanwezig was onder de Bronstijd scheepsbouwers, dan mag je concluderen dat men toen reeds over wel uitgedokterde ambachtelijk gegroeide kennis beschikte. Of zoals het uitgeschreven staat in wat mogelijk het bekendste basiswerk in de hedendaagse archeologie is: "*in perhaps no other area of pre-industrial technology did the world's craftspeople achieve such mastery as in the building of wooden vessels*" (uit *Archaeology: Theories, Methods & Practice*, Renfrew en Bahn 2004, 338).

Bibliografie

Carter Robert 2002: Ubaid-period boat remains from As-Sabiyah: excavations by the British Archaeological Expedition to Kuwait, *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 32, 13-30.

- Christensen C., 1990: Stone Age dug-out boats in Denmark: occurrence, age, form and reconstruction, D. E. Robinson (red.) *Experimentation and reconstruction in environmental archaeology*, Oxford, 119-141.
- Clark P. (red.) 2004: *The Dover Bronze Age Boat*, Swindon.
- Crumlin-Pedersen Ole 2006: The Dover Boat - a Reconstruction Case-Study, *The International Journal of Nautical Archaeology* 35.1, 58–71.
- Gould Richard A. 2000: *Archaeology and the Social History of Ships*, Cambridge.
- Jenkins Nancy 1980: *The boat beneath the pyramid: King Cheops' royal ship*, New York.
- Renfrew C. en Bahn P. 2004⁴: *Archaeology: Theories, Methods & Practice*, London.
- Roberts Owain 2004: Reconstruction and performance, P. Clark (red.), *The Dover Bronze Age Boat*, 189–210.
- Van de Noort R. 2004: The Humber, its sewn-plank boats, their context and the significance of it all, Clark P. (red.) *The Dover Bronze Age Boat in Context: Society and Water Transport in Prehistoric Europe*, Oxford, 90-98.
- Ward C. 2003, World's oldest planked boats: Abydos hull construction, C. Beltrame (red.) *Ship Archaeology of the Ancient and Medieval World*, 19-23.
- Wright Edward 1994: *North Ferriby and the Bronze Age Boats*, North Ferriby.
- Yalçın Ü., Pulak C. en Slotta R. 2005: *Das Schiff von Uluburun, Welthandel vor 3000 Jahren*, Bochum.