

ANCIENT AND MEDIEVAL SHIP FINDS FROM BELGIUM

Aleydis Van de Moortel

Department of Classics, University of Tennessee
1104 McClung Tower, Knoxville, TN 37996-0413 USA
E-mail: avdm@utk.edu – <http://web.utk.edu/~avdm>

At this colloquium promoting maritime and fluvial archaeology in Belgium, it is fitting to take stock and consider the ship remains that have been found here. It is the aim of this overview to point out some of the tremendous potential of Belgium in this field, and at the same time to demonstrate that this potential can be fulfilled only if shipwrecks receive proper archaeological excavation, conservation, and study.

This paper focuses on boat and ship finds from Antiquity and the Middle Ages: logboats from Austruweel (Antwerp); Roman-era boats from Pommeroeul; Roman or early medieval boats from Brugge and Oostende; early medieval finds from Knokke, Appels, Moerzeke-Mariekerke, Zele, Wetteren, Hamme, and Antwerp; possible remains of a Viking ship from Antwerp; and late medieval logboats, planked boats and a large cog from the Antwerp area. With the exception of the boats from Pommeroeul and the large cog, none of these remains have been properly excavated or documented. Finds are briefly discussed, placed in their historical context, and evaluated with respect to their importance for the history of seafaring.

Belgium is a country located on the North Sea and crisscrossed by navigable rivers and streams. Thus it is to be expected that waterborne transport played an important role in human activities in the past, as it does today. What is more, the frequent silting up and lateral movement of waterways in the lowlands of Belgium has created excellent opportunities for the preservation of sunken and abandoned boats and ships made of organic materials. The current absence of boat finds predating the era of Roman occupation is remarkable, but must be due to chance, since until recently Belgium did not have a law protecting archaeological discoveries.

In contrast, the wealth of boat remains dating to the Migration period is unique in this part of Europe. Germanic tribes migrating over the Rhine after the disintegration of the Roman Empire brought their own ships. Six figureheads dredged up from the River Scheldt provide a tantalizing glimpse of these new craft, but no hull remains have been preserved to tell us how these ships contributed to the success of the Frankish immigrants.

It is likely that a blending of local 'Romano-Celtic' and newly arrived Germanic boatbuilding methods took place. Understanding how such transfer of technology actually happened would give us valuable insights into the relations between local people and immigrants. It is possible that the boat from Oostende, in its reliance on heavy oak planking reminiscent of the 'Romano-Celtic' tradition and with its overlapping strakes comparable to Scandinavian vessels, is such a hybrid craft, but our information is sketchy and the boat's date not well established. Fascinating is the report that it carried an octagonal wooden tower amidships. Some reconstructions of the boat from Brugge would likewise make it a good candidate for an early medieval hybrid, but there is again considerable ambiguity about its date and construction. One study considers it to be a 2nd or 3rd c. A.C. vessel typical of the 'Romano-Celtic' tradition.

In the 9th and early 10th centuries, Belgium, like its neighbors, was terrorized by Vikings. In spite of their strongly felt presence, those Scandinavians have left few physical remains in this country. Some ship timbers found by chance on the left bank of the River Scheldt in Antwerp,

built in the Viking tradition and with medieval-style wrought iron nails, may belong to a Viking vessel, but C14 dating suggests that they postdate the Viking age.

After the Viking attacks, the economy recovered, and soon cities dominated political, economic, and social life. A prominent late medieval trading vessel in this region was the hulk. Medieval depictions show it with a crescent shape and seemingly improbable upcurving plank runs. In spite of its importance, the construction of the hulk is little understood, primarily because of the lack of identifiable ship remains.

Some researchers have proposed that expanded logboats of the so-called 'Utrecht type' dating to the 10th-12th centuries are early hulks. These logboats are crescent-shaped and have sides raised by curving strakes. It is hypothesized that when late medieval builders ran out of large oak trees needed to make these logboats, they switched to fully planked hulks.

Finds from Belgium seem to support this hypothesis. One 11th-century Utrecht-type logboat and fragments of possibly a second one have been found as far south as the Antwerp harbor. Two fully planked 13th-century vessels found elsewhere in this harbor have a comparable hull shape in plan view. Even though their profile was not documented, their closely-set symmetrical floor timbers and hull extremities formed by upcurving bottom planks makes them excellent candidates to be the fully planked successors of the Utrecht type. Their overlapping side planking reportedly is joined in a unique manner, suggesting that they belong to an as yet unknown local boatbuilding tradition.

Two smaller hulls with similar characteristics but extremities ending in a stem and sternpost were found partially superimposed over these possible hulks. With their posts, flush bottom planks and overlapping side planking they are reminiscent of cogs, but their strakes are joined in a different manner that is identical to the joins of the possible hulks.

In the 12th century, large ships in northern Europe changed from the quarter rudder to the fixed stern rudder. The earliest known stern rudders are seen on hulks depicted on Flemish baptismal fonts from Zedelgem and Winchester. This suggests that the stern rudder was invented in Belgium, but without actual ship finds that must remain a hypothesis.

During the 13th and 14th centuries, the most important trading vessel was the cog. A large and beautifully preserved example of a 14th-century seagoing cog was recently excavated at Doel in the harbor of Antwerp.

In sum, it is likely that some very important developments in early European shipbuilding took place in Belgium. Only proper archaeological treatment of ship finds will ensure that our country takes the place it deserves in the history of ancient and medieval European seafaring.

SCHEEPSVONDSTEN UIT DE OUDHEID EN DE MIDDELEEUWEN IN BELGIË

Aleydis Van de Moortel

Department of Classics, University of Tennessee
1104 McClung Tower, Knoxville, TN 37996-0413 USA
E-mail: avdm@utk.edu – <http://web.utk.edu/~avdm>

Het colloquium ter bevordering van de maritieme en fluviale archeologie in België is wellicht een ideale gelegenheid om de scheepsresten die hier werden gevonden te inventariseren en te onderzoeken. Het doel van dit overzicht is het enorme potentieel van België op dat vlak te benadrukken en tegelijkertijd aan te tonen dat dit potentieel enkel kan worden gerealiseerd indien de scheepswrakken behoorlijk worden opgegraven, bewaard en bestudeerd.

Deze bijdrage legt de nadruk op scheepsvondsten uit de oudheid en de middeleeuwen. Het betreft: boomstamkano's uit Austruweel (Antwerpen), boten uit de Romeinse tijd uit Pommeroeul, Romeinse of vroegmiddeleeuwse boten uit Brugge en Oostende, vroegmiddeleeuwse vondsten uit Knokke, Appels, Moerzeke-Mariekerke, Zele, Wetteren, Hamme en Antwerpen, mogelijke overblijfselen van een Vikingschip uit Antwerpen, laatmiddeleeuwse boomstamkano's, uit planken gebouwde boten en een grote kogge uit de omgeving van Antwerpen. Met uitzondering van de boten uit Pommeroeul en de grote kogge werden geen van deze overblijfselen naar behoren opgegraven of gedocumenteerd. Vondsten worden kort besproken en in hun historische context geplaatst. Hun belang voor de geschiedenis van de zeevaart wordt beoordeeld.

België is aan de Noordzee gelegen en wordt doorkruist door bevaarbare rivieren en stromen. Er kan dus worden aangenomen dat transport over water in het verleden een belangrijke rol speelde bij de menselijke activiteiten, zoals dat nu nog steeds het geval is. Bovendien creëerden de frequente verzilting en de laterale beweging van waterwegen in de laaglanden van België uitstekende omstandigheden voor de bewaring van gezonken en achtergelaten boten en schepen gemaakt uit organische materialen. Het ontbreken van scheepsvondsten die dateren van vóór de Romeinse bezetting is merkwaardig maar moet te wijten zijn aan toeval, aangezien België tot voor kort geen wet had die archeologische vondsten beschermt.

Daarentegen is de overvloed aan scheepsresten uit de periode van de Grote Volksverhuizing uniek in dit deel van Europa. Germaanse stammen die over de Rijn trokken na het ineenstorten van het Romeinse Rijk brachten hun eigen schepen mee. Zes boegbeelden die werden opgevist uit de Schelde bieden een aanlokkelijke glimp van dit nieuwe scheepstype, maar er zijn geen overblijfselen van de romp gevonden die ons iets meer hadden kunnen vertellen over hoe deze schepen hebben bijgedragen tot het succes van de Frankische immigranten.

Waarschijnlijk vond een vermenging van de lokale 'Romeins-Keltische' en de nieuwe Germaanse scheepsbouwmethoden plaats. Een begrip van de manier waarop die overdracht van technologie in werkelijkheid plaatsvond zou ons een waardevol inzicht geven in de relaties tussen de lokale bevolking en deze immigranten. Het is mogelijk dat de boot van Oostende, met zijn zware eiken beplanking die doet denken aan de 'Romeins-Keltische' traditie en met zijn overlappende huidgangen die vergelijkbaar zijn met die van Scandinavische schepen, een dergelijk hybride vaartuig is, maar onze informatie is onvolledig en het is niet duidelijk hoe oud de boot precies is. Fascinerend is de vaststelling dat de boot in het midden een achthoekig houten kasteel had. Op basis van enkele reconstructies van de boot van Brugge zou dit boottype een vroegmiddeleeuws hybride scheepstype kunnen zijn, maar wederom is er

onduidelijkheid over de exacte ouderdom en de scheepsbouw. Volgens één studie is het een typisch Romeins-Keltisch vaartuig uit de 2e of 3e eeuw na Christus.

In de 9e en vroege 10e eeuw werd de bevolking van het grondgebied van het latere België net als dit van de omliggende landen geterroriseerd door de Vikings. Ondanks hun uitgesproken aanwezigheid hebben deze noorderlingen maar weinig fysische overblijfselen achtergelaten in dit land. Enkele spanten die per toeval gevonden werden op de linkeroever van de Schelde in Antwerpen en volgens de traditionele bouwmethode van de Vikings met smeedijzeren nagels in middeleeuwse stijl vervaardigd werden, horen misschien toe aan een vikingschip, maar volgens datering met de C14-methode zouden de spanten stammen uit een periode die na het Vikingtijdperk valt.

Na de aanvallen van de Vikings herstelde de economie zich en begonnen de steden al snel het politieke, economische en sociale leven te overheersen. Een belangrijk laatmiddeleeuws handelsvaartuig in deze regio was de hulk. In middeleeuwse afbeeldingen heeft dit schip de vorm van een maansikkel en een schijnbaar onmogelijke opwaarts krommende beplanking. Ondanks het belang van dit schip is het niet duidelijk hoe dit schip gebouwd werd, vooral omdat er geen identificeerbare overblijfselen van dit scheepstype gevonden werden.

Sommige onderzoekers stellen dat de verlengde boomstamkano's van het zogenaamde 'Utrechts type' uit de 10de tot 12e eeuw eigenlijk vroege hulken zijn. Deze boomstamkano's hebben de vorm van een maansikkel en de zijden zijn verhoogd door middel van gebogen huidgangen. Er wordt verondersteld dat de overstap naar volledig beplankte hulken plaatsvond toen laatmiddeleeuwse scheepsbouwers geen grote eiken meer hadden om deze boomstamkano's te maken.

Vondsten uit België lijken deze hypothese te bevestigen. Een boomstamkano van het Utrechts type uit de 11e eeuw en fragmenten van een mogelijk tweede exemplaar werden te Antwerpen gevonden, tot nog toe de meest zuidelijk gelegen vindplaats van dit type schepen. Twee elders in deze haven gevonden volledig beplankte 13e-eeuwse vaartuigen hebben een qua vorm vergelijkbare romp. Hoewel hun profiel niet gedocumenteerd werd, is het zeer goed mogelijk dat ze de volledig beplankte opvolgers van het Utrechts type zijn, vooral door hun zeer nauw aaneengesloten symmetrische vloerbeplanking en uiteinden van de romp, gevormd door de opwaarts gebogen bodembeplanking. De overlappende zijbeplanking zou op een unieke manier verbonden zijn, wat suggereert dat deze boten werden gebouwd volgens een nog onbekende lokale scheepsbouwtraditie.

Twee kleinere scheepsrompen met gelijkaardige kenmerken maar met uiteinden die uitlopen op een voor- en achtersteven werden gedeeltelijk bovenop deze mogelijke hulken gevonden. Hun stevens, vlakke bodembeplanking en overlappende zijbeplanking doen aan koggen denken, maar hun huidgangen zijn samengevoegd op een manier die identiek is aan de manier waarop de naden van de mogelijke hulken gevormd zijn.

In de 12e eeuw schakelden grote schepen in Noord-Europa over van het zijroer naar het vaste achterstevenroer. De oudste gekende achterstevenroeren zijn te zien op afbeeldingen van hulken op Vlaamse doopvonten uit Zedelgem en Winchester. Dit suggereert dat het achterstevenroer uitgevonden werd in België, maar zonder echte scheepsvondsten blijft dit enkel een hypothese.

In de 13e en 14e eeuw was het belangrijkste handelsvaartuig de kogge. Een groot en uitstekend bewaard exemplaar van een 14e-eeuwse zeevarende kogge werd onlangs opgegraven in de haven van Antwerpen in Doel.

Samengevat is het waarschijnlijk dat enkele uitermate belangrijke ontwikkelingen in vroeg-Europese scheepsbouw plaatsvonden in de zone van het latere België. Enkel een correcte archeologische benadering van scheepsvondsten kan verzekeren dat België de plaats inneemt die het verdient in de geschiedenis van de Europese zeevaart in de oudheid en de middeleeuwen.