



*Verrekening van de Schatkaart*  
De Schatkaart is een kaart van de Noordzee, die de schepen helpt om hun koers te vinden. De kaart is gemaakt door de Koninklijke Marine en is een belangrijk document voor de scheepvaart. De kaart toont de kustlijnen van Walcheren en Vlaanderen, en de schepen zijn geplaatst op de kaart om hun positie te markeren. De kaart is een voorbeeld van de schatkaart, die gebruikt wordt om de schepen te helpen om hun koers te vinden. De kaart is een belangrijk document voor de scheepvaart.

## 1735 — Schatkaart leidt tot berging

### Hoe een 18de-eeuwse zeekaart een grote controversaire uitlokke

Op donderdagmiddag 3 februari 1735 lagen de twee Zeeuwse schepen 't *Vliegend Hart* en *Anna Catharina* van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) op de rede van Fort Rammekens bij Vlissingen. Ze waren klaar om te vertrekken naar Nederlands-Indië. Aan boord bevond zich een kostbare lading goud en zilver voor Batavia. Door een combinatie van sterke noordoostenwind en springtij stond het water die dag extreem laag in de Scheldemonding. Volgens berekeningen zou de waterstand in de loop van de dag zijn hoogste stand bereiken, het juiste moment om voorbij de Drempel van de Deurloo te varen. Maar de oostenwind jaagde de beide schepen aan, waardoor ze te vroeg bij de Drempel kwamen. 't *Vliegend Hart* en de *Anna Catharina* liepen vervolgens vast op de ondiepe zandbanken en vergingen met man en muis. Niet minder dan 431 zeelieden vonden daarbij de dood.

De monding van de Westerschelde stond in de 18de eeuw bekend om haar gevaarlijke vaarwater. In de jaren 1720 vergingen daar verscheidene VOC-schepen en de Zeeuwse bewindhebbers brachten in 1729 de kwestie ter sprake tijdens een algemene vergadering van de Compagnie. Om de vaarveiligheid te vergroten, kwam het plan op tafel om enige drijvende tonnen of jonen in de Scheldemonding te leggen en dat kreeg algemene instemming van het landelijk bestuur. Daarna kwamen de Staten van Zeeland bijeen en tijdens deze vergadering kregen ze een 'Kaerte Figuratief' te zien, waarop de tonnen met potlood waren aangegeven. In 1731 gaven de partijen toestemming om de tonnen te vervaardigen, maar de plaatsing ervan liet nog even op zich wachten.

Na de ramp met 't *Vliegend Hart* en de *Anna Catharina* en het onderzoek naar de rampzalige stranding gaven de Zeeuwse bewindhebbers opdracht om een nauwkeurige zeekaart te maken. Daarop moesten de locaties van de wrakken worden aangegeven, evenals de betonning en diepte van de vaargeulen. Dat resulteerde uiteindelijk in deze gedetailleerde zeekaart op perkament, getiteld *Droe-*

**MAKER(S)** Abraham Anias (kaartmaker) **TITEL** Droeveige aanteijkening en afbeelding op deze kaart wegens het verongelukken van de twee Oostindische Compagnies schepen 't *Vliegend Hart* en d'*Anna Catharina* beyde van 't *Vlak* gezeijlt den 3 februarij 1735 in den namiddag even na twee uren ... **PLAATS VAN UITGAVE** [Middelburg] **DATUM** [1735 of kort daarna] **TECHNIEK** Manuscript op perkament **AFMETINGEN** 74 x 97 cm **SCHAAL** Ca. 1:117.500 (Vier Duijtsche Mijlen van vijfthien in een graadt = 25,4 cm) **ORIËNTATIE** Noorden links onder **SIGNATUUR** Collectie Bodel Nijenhuis, COLBN 054-05-001

*vige Aanteijkening en Afbeelding op deze Caart*, met de twee wraklocaties en de genummerde tonnen. Johannes Tiberius Bodel Nijenhuis kwam in 1865 in het bezit van deze manuscriptkaart.

Aan de hand van de getekende kompasroos schreef historisch cartograaf Günter Schilder in 1977 de kaart toe aan cartograaf Abraham Anias (1694-1750). Hij liet zich daarbij inspireren door een andere manuscriptkaart die Anias in 1728 had getekend en gesigneerd, namelijk een kaart van het noordelijke Ari-atol in de Malediven. Daar was op 9 mei 1726 het Zeeuwse compagnieschip *Ravesteyn* gestrand. Anias was de stiefzoon van VOC-cartograaf Johan Roggeveen (1651-1723), wiens broer Jacob (1659-1729) in 1722 Paaseiland had ontdekt. Na de dood van zijn stiefvader nam Anias het werk van hem over en werd een zeer gerespecteerd cartograaf.

Het lijkt geen twijfel dat deze perkamentkaart van de Westerschelde uit 1735 een oudtijds kopie is van Anias, ten dienste van de bergers. Op de kaart staan niet alleen de negen tonnen die de Deur-



Zilveren rijder, een muntstuk met een ruiter, uit het wrak van 't *Vliegend Hart*, 1729-1734 (Rijksmuseum Amsterdam, NG-1995-2-1-1).



Geldkist uit het wrak van 't *Vliegend Hart*, 1734-1735 (Rijksmuseum Amsterdam, NG-1984-27).



Wijnfles met wijn, afgesloten met kurk en draad, uit het wrak van 't *Vliegend Hart*, 1730-1734 (Rijksmuseum Amsterdam, NG-1983-55).

loo en de vaarweg naar Vlissingen markeren, maar ook de precieze locaties op de Vlakke Raan en de Witte Bank waar achtereenvolgens de *Anna Catharina* en 't *Vliegend Hart* strandden. Kort na de stranding verzochten de Zeeuwse bewindhebbers de Engelse duiker James Bushell om de lading uit de wrakken te bergen, maar die gaf daar geen gehoor aan. Daarop sloten ze een overeenkomst met zijn collega John Mitchell. Die ging in de zomer van 1735 aan de slag, maar boekte weinig succes en gaf het duikwerk spoedig op. Vervolgens boden de bewindhebbers eind januari 1736 William Evans een contract aan, tegen een provisie van maar liefst 50 procent van de geborgen waarde. Op 20 april 1736 tekenden beide partijen het contract. Evans, een voormalige scheepstimmerman van Deptford, nabij Londen, was een bekende duikveteraan die al een tiental jaren met een houten duikton op wrakken dook. Volgens zijn bewaard gebleven logboek was 't *Vliegend Hart* gemakkelijk te vinden, want de wrakresten staken nog boven het water uit. Door de sterke stroming, het slechte zicht en de warboel aan tuigage verliep de berging evenwel moeizaam. Evans slaagde er uiteindelijk in om een anker, een stuk geschut, enkele zilveren munten en een groot aantal flessen wijn te bergen. Daarna hield hij de bergingsoperaties voor bekeken.

In de volgende decennia werd de kaart van Anias meermaals gedrukt en uitgegeven. Zo bracht Johannes van Keulen II (1704-1755) de manuscriptkaart in het koper en gaf die uit onder de kaarttitel *Nieuwe groote Paskaart, strekkende van Walcheren tot Duynkerken*. Rond 1771 moest de betonning worden vervangen en verschenen er nieuwe kaarten, geactualiseerd naar 'droogten en diepten'. Een zeer nauwkeurige nieuw kaart was de manuscriptkaart van Stephanus

van der Loeff en Bonifacius Cau uit 1773, die een jaar later werd gedrukt en uitgegeven door de zonen van Johannes van Keulen. Op al die kaarten staan de wraklocaties nog altijd vermeld, net als de betonning vanaf de Deurloo richting Vlissingen.

In de 20ste eeuw werd de kaart van Anias weer actueel, nadat Schilder de wrakmarkeringen op de kaart in 1977 had opgemerkt en daar nader archiefonderzoek naar had verricht. Twee jaar later begon het archeologische onderwateronderzoek, waaraan het Rijksmuseum te Amsterdam, de Engelse duiker Rex Cowan en de Engelse zakenman John Rose deelnamen. Aanvankelijk kregen Cowan en Rose 75 procent van de opbrengst en de Staat der Nederlanden 25 procent. Later werd de overeenkomst bijgesteld naar slechts 10 procent voor de staat en de rest voor de twee Britten. Opmerkelijk, want toen de VOC in 1799 failliet werd verklaard en de Nederlandse staat de miljoenschuld had overgenomen, vielen al haar bezittingen aan de staat toe.

Tot 1983 verliep de samenwerking zonder veel problemen, totdat een van de geldkisten met gouden dukaten werd gevonden. Daarna barstte een hevige discussie los over de berging van cultureel erfgoed door commerciële bergers, die slechts oog zouden hebben voor hun privébelangen en schatrovers werden genoemd. Het Rijksmuseum trok zich vervolgens terug, maar de controversie sleepte zich nog jaren voort. In totaal werden tussen 1981 en 1993 ruim vijfduizend gouden dukaten, ongeveer negenduizend zilveren realen en 'zilveren ridders' geborgen. Die laatste munten behoorden tot het smokkelgeld dat de bemanningsleden illegaal hadden meegenomen. (RP)