

PALEO-AKTUEEL

Het Groninger Instituut voor Archeologie presenteert zijn onderzoek

29



In dit nummer oa

HOUSE STORK

DE RECONSTRUCTIE VAN EEN MESOLITHISCHE HUT

WAAR DE DODEN WOONDEN

DE SAMENHANG TUSSEN DE LOCATIES VAN
LAAT-PREHISTORISCHE URNEVELDEN EN NEDERZETTINGEN

DE VENDELHELM UIT HALLUM

EEN EXPERIMENTELE RECONSTRUCTIE

Met de jaarlijkse uitgave van *Paleo-aktueel* geven de medewerkers en studenten van het Groninger Instituut voor Archeologie inzicht in een deel van het lopende onderzoek van het instituut.

Aan dit nummer werkten mee: Marjolein Admiraal, Peter Attema, Merit Hondelink, Angelique Kaspers, Gilles de Langen, Martijn van Leusen, Elisabeth van 't Lindenhout, Johan Nicolay, Annet Nieuwhof, Bert Nijboer, Daan Raemaekers, Karla de Roest, Mans Schepers & Karen de Vries.

Redactie: Flip Kramer (coördinatie), Elisabeth van 't Lindenhout & Daan Raemaekers

Vormgeving en omslagontwerp: Siebe Boersma

Correctie Engelse samenvattingen: Xandra Bardet

Foto omslag: Het bedekken van House Stork met riet (foto Y. de Raaff). Zie artikel De Raaff.

ISBN 9789492444769

ISSN 1572-6622

Website: www.paleo-aktueel.nl

Adres van de redactie

Rijksuniversiteit Groningen
Groninger Instituut voor Archeologie (GIA)
Poststraat 6 9712 ER Groningen
Tel.: 050 363 6712
gia@rug.nl

Adres van de uitgever

Barkhuis Publishing
Kooiweg 38 9761 GL Eelde
Tel. 050 3080936 fax 050 3080934
info@barkhuis.nl www.barkhuis.nl



**rijksuniversiteit
groningen**

**groninger instituut
voor archeologie**

© GIA. Inlichtingen:

www.rug.nl/let/onderzoek/onderzoekinstututen/gia/publications

Paleo-aktueel 29

Rijksuniversiteit Groningen / Groninger Instituut voor Archeologie (GIA)
University of Groningen / Groningen Institute of Archaeology
& Barkhuis Publishing
Groningen, 2018

Inhoud

| | |
|---|----|
| <i>HOUSE STORK. DE RECONSTRUCTIE VAN EEN MESOLITHISCHE HUT</i> Yannick de Raaff | 1 |
| DE EERSTE RESULTATEN VAN DE VELDSURVEY IN AYIOS VASILIOS (LACONIË, GRIEKENLAND) Corien Wiersma | 11 |
| WAAR DE DODEN WOONDEN. DE SAMENHANG TUSSEN DE LOCATIES VAN LAAT- PREHISTORISCHE URNENVELDEN EN NEDERZETTINGEN Nynke de Boer | 19 |
| Q130: SURVEYS OP HET TERREIN VAN EEN HELLENISTISCHE EN ROMEINSE BOERDERIJ IN ZUID-ITALIË Martijn van Leusen & Neeltje Oome | 27 |
| CROPMARKS IN HET TIBERDAL: ONDERZOEK NAAR GEBRUIK EN BEWONING VAN DE TIBERVALLEI NABIJ CRUSTUMERIUM IN DE ROMEINSE TIJD Tom Trienen & Peter Attema | 35 |
| EEN GEHOORKAPSEL VAN EEN GRIJZE WALVIS (<i>ESCHRICHTIUS ROBUSTUS</i>) UIT WIJSTER (DR.) Wietske Prummel, Lisette de Vries, Frits Laarman & Youri van den Hurk | 43 |
| EEN VONDST VAN GROOT BELANG: DE BOOT VAN BRITSUM (FR.) Annet Nieuwhof & André van Holk | 51 |
| DE VENDELHELM UIT HALLUM: EEN EXPERIMENTELE RECONSTRUCTIE Johan Nicolay & Sebastiaan Pelsmaeker | 61 |
| ETHNOARCHEOLOGIE IN NOORD-CANADA: HOE KLIMAATVERANDERING EN KOLONIALISME DE TRADITIONELE MANIER VAN LEVEN VAN DE INUIT HEBBEN BĒINVLOED VAN 1300 N.CHR. TOT NU Sean P.A. Desjardins | 71 |
| UITPUTTEND ONDERZOEK. DE ONTDEKKING VAN EEN VERGETEN 19 ^{DE} -EEUWSE WELPUT TE BOAZUM (FR.) Yftinus van Popta & Remco Bronkhorst | 77 |
| WAT DE YESSER NONNEN ATEN: VOEDSELCONSUMPTIE IN EEN CISTERCIËNZER NONNENKLOOSTER TE ESSEN, GRONINGEN Morvenna van Rijn, Francis Koolstra & Stijn Arnoldussen | 85 |

| | |
|---|-----|
| AARDEWERK VAN KLOOSTER YESSE: SOBER OF CHIC? Fardau Mulder | 95 |
| AAN TAFEL IN HET OUDE MANNENHUIS TE DELFT Merit Hondelink | 103 |
| ARCHEOLOGIE IN MUSEA: EEN PASSEND VERLEDEN VOOR DE SAMI? Mathilde van den Berg | 115 |

Een vondst van groot belang: de boot van Britsum (Fr.)

Annet Nieuwhof¹ & André van Holk²

Het terpengebied van Noord-Nederland was voor de bedijking een kweldergebied, dat doorsneden was door riviertjes, prielen en geulen. De kolonisten die dit maritieme landschap vanaf ongeveer 600 v.Chr. in gebruik namen, vestigden zich in de regel aan zo'n waterloop. Ook later waren de meeste terpen en wierden goed over water bereikbaar. Dat de vroege terpbewoners al contacten onderhielden met verre streken zoals West-Nederland en Noordwest-Duitsland, blijkt bijvoorbeeld uit het aardewerk. Elke terpopgraving levert, naast een grote hoeveelheid lokaal gemaakt aardewerk, wel wat aardewerk op dat duidelijk afkomstig is van elders.

Gezien de toegankelijkheid over water ligt het voor de hand dat de vroege terpbewoners veel gebruik maakten van dat vaarwater voor hun reizen. Het vervoer over water ging in die tijd ongetwijfeld veel sneller en efficiënter dan over de onverharde en modderige wegen en paden op het land. Toch zijn er maar heel weinig resten van schepen bekend uit het terpengebied. Misschien werd in dit houtarme gebied elk stukje afgedankt scheepshout hergebruikt. Of misschien werden afgedankte schepen afgezonken in geulen buiten de terpen, waar veel minder archeologisch onderzoek is uitgevoerd dan op de terpen.

Vondsten van scheepshout

Het geringe aantal vondsten betekent dat we weinig weten over de typen boten die werden gebruikt. We weten van vondsten elders dat boomstamkano's tot ver in de Middeleeuwen werden gebruikt (Lanting 1998; Van de Moortel 2011). Dat waren vaak verbrede en opgeboeide, dat wil zeggen met planken (boorden) verhoogde

kano's, waarmee bij een kalme zee waarschijnlijk ook goed langs de kust gevaren kon worden. Zo'n boord, van een kano die vermoedelijk gebouwd werd in het tweede kwart van de 1^{ste} eeuw n.Chr., was hergebruikt als ingangsvlonder van een boerderij uit de Romeinse Tijd in de terp Leeuwarden-Oldehoofdsterkerkhof (Vlierman 2008). Het is de enige concrete aanwijzing voor boomstamkano's in het Noord-Nederlandse terpengebied.

Van planken gemaakte roeiboten doen in Noord-Nederland waarschijnlijk pas halverwege de Romeinse Tijd hun intrede, al is daar nog lang niet alles over bekend. De 2^e of 3^e eeuw n.Chr. is in elk geval de vermoedelijke aanvangsdaterring van de overnaadse, geklonken schepen, zoals het in een veen gevonden Nydamschip dat in *Schloss Gottorf* te Schleswig te bewonderen is (Rieck 2003).

Restanten van uit planken gemaakte schepen zijn in het Noorden iets minder schaars dan die van boomstamkano's, maar toch zeker niet algemeen. Twee vondsten van complete scheepswrakken zijn tot nu toe bekend uit Friesland. De eerste is een 12^{de}-eeuwse punter bij Teerns (Van Holk 2010). De samenstelling van houtsoorten van deze punter onderstreept de houtschaarste in Friesland: de zijden zijn van eikenhout (*Quercus*), terwijl voor het vlak (de bodem van het schip) elzenhout (*Alnus*) is gebruikt (een weinig duurzame houtsoort, behalve onder water), de leggers zijn van esenhout (*Fraxinus*) en de knieën van wilg (*Salix*). Bovendien was een deel van een gang gemaakt van eikenhout afkomstig uit Denemarken. De tweede, nog jongere vondst is een wrak in de Workumer Nieuwlandpolder (1547-1553 n.Chr.) (Neyland & McLaughlin-Neyland 1996). Dit wrak

vormde onderdeel van een dijklichaam en was dus in zijn geheel hergebruikt.

Dan zijn er nog wat fragmenten scheepshout gevonden, onder andere tijdens de opgraving te Leeuwarden-Oldehoofsterkerkhof in de bekisting van een aantal vroegmiddeleeuwse waterputten (Vlierman 2008). De vondsten van vroegmiddeleeuwse klinknagels in het terpengebied (Oosterbeintum, Beetgum-Besseburen en Wijnaldum) wijzen op het hergebruik van scheepshout als onderdeel van grafkisten, of – in het geval van crematieresten – op het gebruik van scheepshout als brandstof (Knol *et al.* 1993; Reinders & Aalders 2006). In Wijnaldum, waar grafcontexten ontbreken, kan het scheepshout ook heel goed als bouwhout zijn hergebruikt, met name in kromstijlgebinten (Postma 2015, 144).

De boot van Britsum

Het belang van schepen en scheepshout was een eeuw geleden ook al duidelijk, althans voor de toenmalige conservator van het Fries Museum, mr. P.C.J.A. Boeles. In 1906 beschrijft hij een bezoek dat hij bracht aan de afgravingen in de terp van Britsum. De directe aanleiding van zijn bezoek was de vondst van een houten voorwerp met een runeninscriptie. Voor ons is nu van belang dat het voorwerp gevonden was niet ver van de plaats waar in het jaar daarvoor, dus in 1905, een schip was aangesneden bij het graven van een vaart in een al eerder afgegraven deel van de terp. Het was een vondst “die wellicht van groot belang had kunnen zijn, indien de gravers er het Friesch Museum tijdig mede [van] in kennis gesteld hadden” schrijft Boeles. En even verder: “vooral nu wij in Nederland in geen enkel museum een groote boot uit den ouden Germaanschen tijd bezitten”.

Toen Boeles van de vondst hoorde, was die al voor een groot deel verdwenen. De levendige beschrijving van de vondst doet vermoeden dat hij er zelf heen ging om de boot te bekijken, maar zeker is dat niet. Boeles schrijft dat de boot zo groot was als een flinke Friese praam, “min of meer verwant aan de wereldberoemde vondst uit

het Nijdammerveen in Schleswig-Holstein”, en dat het zeker geen boomstamkano was geweest. Maar ook: “het gedeelte van het vaartuig dat in de vaart zat (was) reeds vernield en de vaart vol water geloopen.”

Zeker is wel dat hij een aantal stukken scheepshout veilig wist te stellen voor het Fries Museum, maar misschien pas bij zijn bezoek in 1906. In dat jaar werden de vondsten namelijk ingeschreven in de Terpenboeken, het register van het Fries Museum waarin alle vondsten uit afgravingen werden beschreven. Het scheepshout kreeg verschillende nummers onder het terpennummer van Britsum, 20B: 231, 232, 240 en 241. Die inschrijving roept vragen op. Bij nr. 231 staat: “Gebogen stuk hout, kromhout van een schip of boot, in het midden een gat voor een pen. Lang 54,5 c.m., dik 9 c.m. [in mogelijk een ander handschrift:] Gedeelte van ~~het schip~~ door Mr. Boeles beschreven in het Bulletin Mei 1906. Gekocht van den terpbaas.”

Nr. 232 wordt beschreven als: “Houten voorwerp in den vorm van een hamer of stamper missch. ook bovenstuk (handvat met gedeelte van den steel) van een pagaai. Lang 25 c.m., gevonden in voornoemd schip, gekocht alsvoren. Zie no. 240.”

Nr. 240: “Groot stuk hout, plank, ~~afkomstig van een schip~~ [met onleesbaar zinnetje boven de regel], gevonden bij het graven van de terpvaart. Lang ... c.m.; Breed ... c.m. Gevonden met de nos. 231 en 232.” Hier zijn de afmetingen niet genoteerd, evenmin als bij de volgende, nr. 241.

Nr. 241: “Stuk hout, gevonden en afkomstig als voren. Lang ... c.m.”

In de kantlijn voor de nrs 231 en 232 staat een moeilijk leesbare aantekening in waarschijnlijk hetzelfde handschrift als de opmerkingen bij nrs. 231 en 240, die als volgt is te ontcijferen: “Later bleek bij ontgraving [ondergraving?] dat dit [?] houtwerk van een put en geen schip was. B” De B is vermoedelijk de initiaal van Boeles. Tegelijk zijn ook alle verwijzingen naar het schip door-gestreepd. Op een latere inventariskaart van het

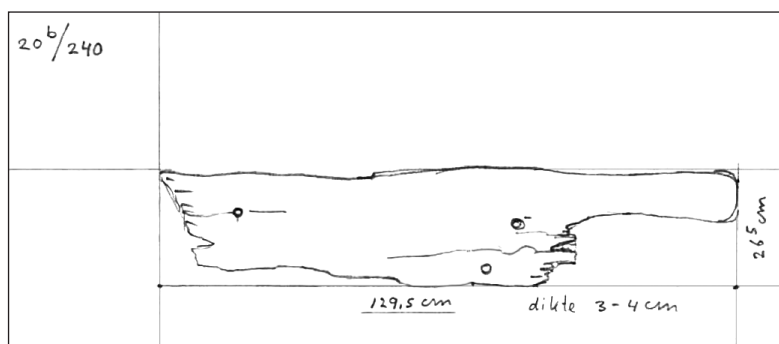


Fig. 1. Een plank die mogelijk bij de boot van Britsum hoort. Tekening op een inventariskaart van het Fries Museum, Archief Noordelijk Archeologisch Depot te Nuis.

Fries Museum wordt voorwerp 232 beschreven als een hamer, afkomstig uit een houten put.

De later vermoedelijk door Boeles toegevoegde correcties zetten zijn beschrijving van het schip in het artikel uit 1906 op losse schroeven. De correcties werden pas na het verschijnen van het artikel toegevoegd, en het is dus de vraag hoe de nieuwe informatie was verkregen. Het vermeende schip was immers allang vergraven en onzichtbaar. We blijven daarom toch rekening houden met de mogelijkheid dat het om een compleet schip gaat.

Bovendien: drie van de stukken hout blijken bewaard te zijn gebleven en bevinden zich tegenwoordig in de klimaatkamer van het Noordelijk Archeologisch Depot te Nuis. In elk geval twee daarvan, allebei met nr. 231, zijn wel degelijk stukken scheepshout. Ze vertonen geen sporen van hergebruik, zoals hieronder zal blijken. Het derde stuk, met nr. 240 (fig. 1), werd te laat door ons herontdekt om nog een rol te kunnen spelen in de onderstaande beschrijving, maar zou gezien de pengaten zeker van een vaartuig afkomstig kunnen zijn en als zodanig bij het schip van Britsum kunnen horen. Merkwaardig is wel dat er twee stukken hout zijn met nr. 231, die allebei min of meer voldoen aan de beschrijving van nr. 231, maar we hebben hierboven al gezien dat de overige beschrijvingen ook niet volledig zijn. Op de eerste (Spant 2 in de beschrijving hieronder) is in grote witte letters het nummer 20b-N231 geschreven, op de tweede (Spant 1) in veel kleinere letters XXb 231; dit stuk heeft bovendien een gescheurd

label waarop nog net -tsum te lezen is en het nummer 231 aan de ene kant, en Britsum XXb no 213 aan de andere kant (fig. 2). Afgezien van de tekortschietende beschrijving in het Terpenboek is er dus geen aanleiding om te denken dat een van de stukken niet bij deze vondst hoort. We gaan er daarom vanuit dat beide stukken hout bij elkaar horen. Ook als ze deel uitmaakten van de constructie van een waterput en niet van een schip in situ, is het niet onwaarschijnlijk dat ze oorspronkelijk uit hetzelfde schip afkomstig zijn.

Datering

Het scheepshout is gevonden tijdens het graven van een vaart ten behoeve van de afvoer van afgegraven terpaarde, in een deel van de terp dat al eerder was afgegraven. De terp was daar volgens Boeles' beschrijving nog 3 m hoog, terwijl het schip of scheepshout op een diepte van 2 m onder het maaiveld werd aangetroffen. Als het inderdaad om een schip in situ gaat, moeten de resten zich hebben bevonden in een geul die is bedekt door terplagen. Dan zou het dus weleens een oud schip kunnen zijn, misschien zelfs uit de Romeinse tijd. Als het scheepshout deel uitmaakte van de constructie van een vanuit hogere lagen gegraven waterput, is een latere datering waarschijnlijker.

Een stukje van het met een label genummerde stuk hout werd daarom gedateerd bij het Centrum voor Isotopenonderzoek van de RUG. De ^{14}C -datering gaf als uitkomst: $1246 \pm 15\text{BP}$, gekalibreerd in kalenderjaren 685-778 n.Chr.³ Niet de Romeinse tijd dus, maar toch een periode waaruit heel weinig scheepsvondsten bekend zijn in Nederland.

Beschrijving scheepshout

De onderzochte stukken (fig. 2 en 3) zijn delen van twee zogenaamde inhouten (spanten), dat wil zeggen onderdelen van de scheepsconstructie die zorgen voor het dwarsscheepse verband van een vaartuig. Het hout is gedetermineerd door Nicolien Bottema-Mac Gillavry: beide inhouten zijn vervaardigd van eikenhout (*Quercus*) en lijken



Fig. 2. Boven: twee zijden van Spant 1; Onder: twee zijden van Spant 2. Foto's G. van Oortmerssen, RUG/GIA.

onbehandeld te zijn, dat wil zeggen dat ze 'ongecontroleerd' zijn gedroogd. Beide scheepsdelen zijn dan ook sterk ingescheurd als gevolg van het droogproces. Dat laat onverlet dat de oorspronkelijke vorm nog grotendeels intact is.

Spant 1 is waarschijnlijk het stuk dat door Boeles is beschreven onder nr. 231. Het is knievormig, heeft een breedte van 10 cm en een dikte van 7 cm, en is aan beide uiteinden afgebroken. De lengte van het liggende deel bedraagt 36 cm en van het staande deel 26 cm. De knie is gemaakt uit de natuurlijke kromming van een boom (deel van de stam en een zijtak). In de knie is één rond pengat aanwezig. In degelijke pengaten hebben houten pennen gezeten waarmee de inhouten aan de huid van het schip waren bevestigd. Het pengat heeft een diameter van 2-2,5 cm. Als gevolg van het uittroegen van het stuk hout en scheurvorming is deze maat niet erg betrouwbaar. Het staande deel zal zeker ook met houten pennen aan de zijde van het vaartuig bevestigd zijn geweest. Aan de bovenkant is de knie afgebroken en lijkt nog het restant van een pengat aanwezig.

Uit de vorm van het inhout kan de positie in het vaartuig worden afgeleid, namelijk in de kim, dat wil zeggen de overgang van de bodem naar de zijde van het vaartuig. De overgang van het liggende naar het staande deel van de knie verloopt in een vloeiende ronding, zodat tussen de knie en de scheepshuid in de kim een opening aanwezig was. Die opening fungeerde als loggat, waardoor buis- of lekwater op het vlak naar het laagste deel van het schip kon stromen om daar met een hooschop uit het schip te worden verwijderd.

Spant 2 is een legger/wrang die op het vlak heeft gestaan, maar tevens met twee opstaande delen tegen de zijden was bevestigd. De wrang is deels kromgegroeid en deels door de draad gezaagd, wat wil zeggen dat bij het in de gewenste vorm brengen van het inhout geen rekening is gehouden met de draad van het hout. Over het algemeen probeerden scheepsbouwers dit te voorkomen, omdat het de sterkte van het inhout aantast. Het deel dat op het vlak heeft gestaan, bevindt zich in het midden van de wrang. Het inhout heeft een breedte van 7,5 cm en een dikte

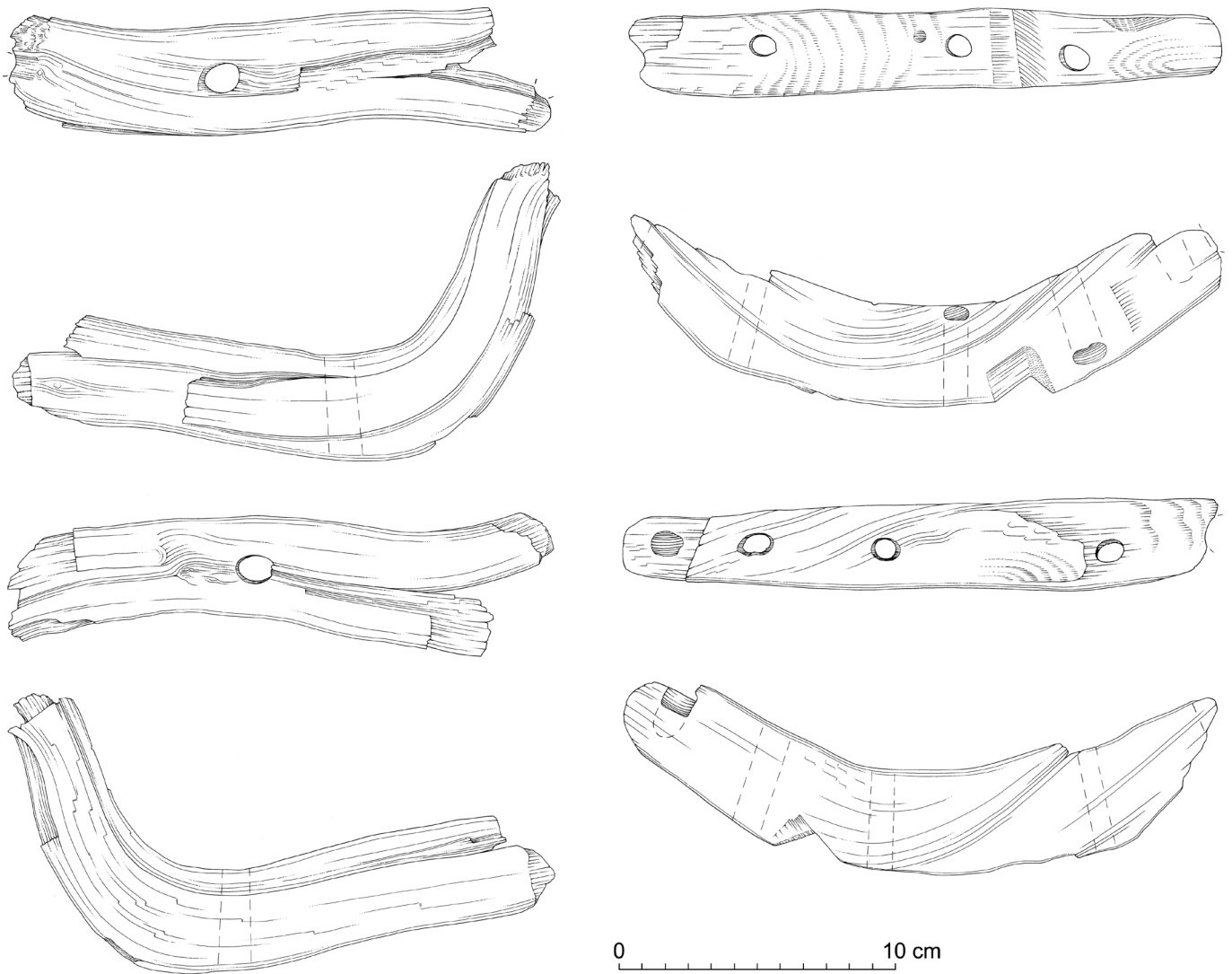


Fig. 3. Links, van boven naar beneden: vier aanzichten van Spant 1, rechts van Spant 2. Tekeningen M.A Los-Weijns, RUG/GIA.

van 9,5 cm. Het was gepositioneerd in het voor- of achterschip, in ieder geval op een positie waar het vlak (nog) niet erg breed was. De exacte lengte van het liggende deel (op het vlak) is moeilijk vast te stellen en bedraagt minimaal ongeveer 13 cm. De exacte maat is lastig vast te stellen omdat het inhoud aan één kant is afgebroken.

In de legger zijn ronde pengaten aanwezig. In deze gaten hebben houten pennen gezeten

waarmee de legger aan de huid van het vaartuig was bevestigd. De pengaten hebben een diameter van 1,5-2,5 cm. Deze variatie in diameter is opmerkelijk, omdat de houten pennen die de inhouten met de huid verbinden over het algemeen dezelfde diameter hebben. De houten pennetjes waarmee (overnaadse) huidplanken aan elkaar zijn bevestigd hebben daarentegen wel een geringere diameter, maar huidgangen zijn te Britsum niet aangetroffen.

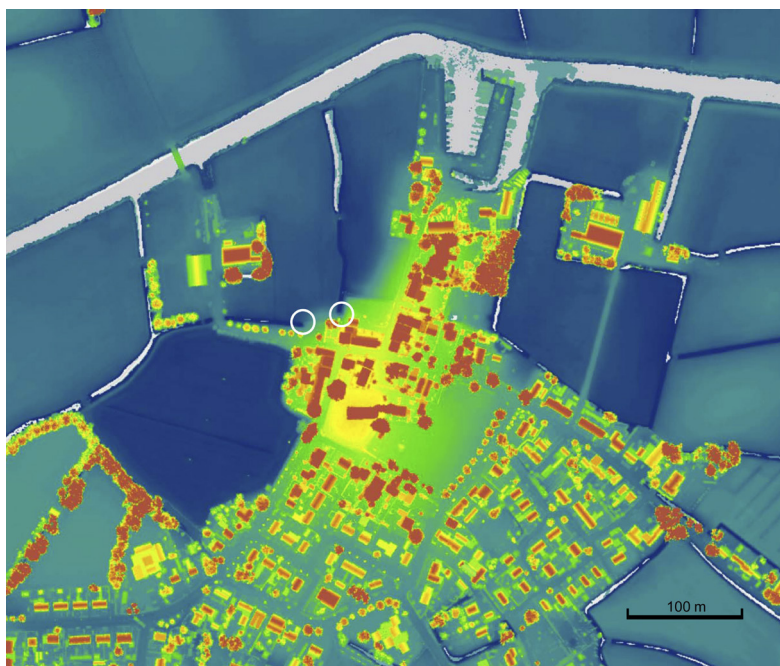


Fig. 4. Britsum op twee kaarten, boven uit het Actueel Hoogtebestand Nederland, onder uit Google Earth. Op de AHN-kaart geven de donkerblauwe terreinen afgegraven delen van de terp weer. De witte cirkels geven de vermoedelijk vondstlocatie van het schip of scheepshout aan, iets meer dan 60 meter ten noordwesten van de kerktoren. Figuren A. Nieuwhof.

Aan beide uiteinden van het inhoud ontbreekt een gedeelte. Aan beide uiteinden zijn ook (halve) delen van pengaten aanwezig. Het pengat bij de sponning hoort duidelijk bij een pen met een geringe diameter (maximaal 1-1,5 cm). Het inhoud eindigt aan één uiteinde in een rechthoekige sponning met een blind pengat. De functie van de sponning is niet duidelijk, mogelijk was de sponning bedoeld voor de bevestiging van een oplanger, een 'verlengstuk' van de wrang. Aan de onderkant van het inhoud is een driehoekig loggat uitgehakt met zijden van respectievelijk 4 en 3 cm.

Scheepstype en afmetingen

De inhouden zijn afkomstig van een vaartuig met een vlakke bodem, zoals een punter of een aak. Het verschil tussen beide is dat de punter spits toeloopt aan beide uiteinden en voorzien is van staande stevens, terwijl de aak brede stevens heeft, voorzien van een liggende (horizontale) stevenbalk of stevenplaat. De aak is meestal iets groter dan de punter. Platboomde vaartuigen zijn geschikt voor ondiep binnenwater.

Het feit dat spant 2 met een vrij smal deel op het vlak heeft gelegen, zou kunnen betekenen dat het om een punter gaat. In tegenstelling tot een aak loopt het vlak van een punter, zoals de naam aangeeft, spits toe, dat wil zeggen dat het vlak smaller wordt richting de stevens. De vorm van de knie geeft aan dat het vaartuig een hoekige kim heeft gehad, met ter plaatse van de knie een hoek van 90°. Zeker in het middenschip van punters is de hoek tussen vlak en zijde groter (rond 110°). Het zou kunnen dat de knie door uitdroging sterk vervormd is, of dat het ontbrekende bovenste gedeelte verder naar buiten uitbuigt. Een hoekige kim betekent dat de overgang van het vlak naar de zijden niet vloeiend verloopt maar met een plotselinge knik. Dit is een algemeen voorkomende vorm van kleine houten vaartuigen die op binnenwateren, zoals meren, kanalen en rivieren, werden gebruikt.

Om een idee te krijgen van de afmetingen van de punter vergelijken we de afmetingen van

Fig. 5. Het afgegraven noordwestelijke deel van de terp van Britsum, gezien vanuit het noorden. De rode pijlen geven de twee mogelijke locaties van de het scheepshout aan. Foto A. Nieuwhof.



Tabel 1. Drie Nederlandse puntervondsten.

| Vindplaats | Datering | Leggers | | Knieën | | Lengte (m) | Bron |
|-------------------|-------------|--------------|------------|--------------|------------|------------|----------------|
| | | Breedte (cm) | Dikte (cm) | Breedte (cm) | Dikte (cm) | | |
| Tirns | 1180 - 1188 | 5-7,5 | 4 | 4-9 | 3-9 | 7 | Van Holk, 2010 |
| Rotterdam schip 2 | 1269 ± 8 | 6,5 | 2,3* | 4,5 | 4,8 | 5,6 | Van Holk, 2001 |
| Hellendoorn | c. 1500 | 9 | 5 | 9 | 5 | 5,8 | Vlierman, 1996 |

* Waarschijnlijk zijn de leggers door de enorme gronddruk sterk ingedrukt.

de inhouten van Britsum met die van (een niet uitputtende selectie van) andere punters (tabel 1). Als we ervan uitgaan dat de afmetingen van de inhouten in een bepaalde verhouding staan tot de afmetingen van een bootje, dan kan aan de hand van de afmetingen in tabel 1 de lengte van de punter van Britsum worden geschat op 6 tot 7 m. De wrang van Britsum is 7,5 cm breed en 10 cm dik, de legger is 7,5 cm breed en 9,5 cm dik. Deze afmetingen liggen in de buurt van de drie puntervondsten in tabel 1.

Conclusie en vervolg

De vondst van een schip dan wel scheepshout uit de Vroege Middeleeuwen in Britsum is belangrijk voor de scheepsarcheologie én de terparcheologie. Het is een van de zeer weinige vondsten van

scheepshout in het maritieme terpenlandschap van Noord-Nederland. Boeles ging ervan uit dat het om een compleet schip ging, waarvan een deel intact in de grond was achtergebleven. “Misschien blijkt het nog de moeite waard te zijn een onderzoek in te stellen naar het nog voorhanden gedeelte van het Britsumer schip” schreef hij. Gezien het belang van deze vondst nemen wij deze aanbeveling over. Er zou dan eerst vooronderzoek moeten plaatsvinden, bijvoorbeeld booronderzoek, om vast te stellen of er zich inderdaad hout c.q. een schip in de ondergrond bevindt. De locatie kunnen we min of meer afleiden uit de beschrijving van Boeles: “ter plaatse waar de vaart dood loopt, ongeveer 60 pas ten noordwesten van den kerktoren.” Waar dat zou kunnen zijn, is aangegeven in de figuren 4 en 5. Op iets meer dan

60 m ten noordwesten van de kerktoren begint een afgegraven terrein, met twee doodlopende sloten. Het kunnen allebei van oorsprong vaarten zijn, gegraven en gebruikt voor de afvoer van terpaarde naar de ten noorden van Britsum lopende Stienservaart. Vervolgonderzoek zou zich op deze twee locaties moeten richten.

Dank

Wij danken Amy Kuiper en Jelle Schokker van het Noordelijk Archeologisch Depot te Nuis, voor het opzoeken en uitlenen van het scheepshout en het opzoeken van aanvullende informatie, Nicolien Bottema-Mac Gillavry voor de determinatie van het hout, Gert van Oortmerssen (RUG/GIA) voor het maken van de foto's, Mirjam Los-Weijns (RUG/GIA) voor het maken van de tekeningen, en het Terpen centrum van het GIA voor het financieren van een ¹⁴C-datering,

Noten

1. RUG/GIA, Poststraat 6, Groningen; a.nieuwhof@rug.nl.
2. Batavialand, Oostvaardersdijk 01-13, Lelystad; andre.vanholk@batavialand.nl.
3. GrM-12877; 92.4% waarschijnlijkheid.

A find of great importance: the boat of Britsum

In 1906, a boat, or at least ship's timbers, were unearthed during commercial quarrying of the terp (dwelling mound) of Britsum (province of Fryslân/Friesland). It was recently found that a number of fragments have survived; they are stored in the Northern Archaeological Depot at Nuis. Since finds of vessels and ship's timbers in the formerly maritime landscape of the northern Netherlands are extremely

rare, and knowledge about ships and seafaring in this area is limited, these fragments have been thoroughly examined. A sample was radiocarbon-dated, with an outcome of 1246 ± 15BP, 685-778 calAD, a period with hardly any finds of ship's timbers in the Netherlands. The two fragments that were examined were frames: a knee and a v-shaped floor timber of a flat-bottomed vessel. Their shape shows that this may have been a boat with two pointed ends, in Dutch a punter. Since part of this boat may still be hidden in the remainder of the terp of Britsum, further investigation of this site is recommended.

Literatuur

- Boeles, P.C.J.A., 1906. De terp te Britsum en de runen-inscriptie. *Bulletin van den Nederlandschen Oudheidkundigen Bond* 7, 52-56.
- Holk, A.F.L. van, 2002. Vier 13e-eeuwse schepen in de dam van Rotterdam. In: A. Carmiggelt, A.J. Guiran & M.C. van Trierum (red.), *Archeologisch onderzoek in het tracé van de Willemsspoortunnel te Rotterdam* (= BOORbalans 4). Rotterdam, 71-123.
- Holk, A.F.L. van, 2010. Het houten bootje. In: G. Aalbersberg, J.B. Hielkema & A.F.L. van Holk, *Aardgastransportleidingstracé Grijpskerk – Wieringermeer, tracédeel Grijpskerk – Workum (A-652): catalogusnummer 52. Gemeente Sneek, Archeologisch onderzoek: een inventariserend veldonderzoek: proefsleuven* (= RAAP-Rapport 1853). Weesp, RAAP, 35-48.
- Knol, E., W. Prummel, H.T. Uytterschaut, M.P.L. Hoogland, W.A. Casparie, G.J. de Langen, E. Kramer & J. Schelvis, 1996. The early medieval cemetery of Oosterbeintum (Friesland). *Palaeo-historia*, 37/38, 245-416.

- Lanting, J.N., 1998. Dates for origin and diffusion of the European logboat. *Palaeohistoria* 39/40, 627-650.
- Moortel, A. van de, 2011. Medieval boats and ships of Germany, the Low Countries, and northeast France - archaeological evidence for shipbuilding traditions, shipbuilding resources, trade, and communication. *Siedlungs- und Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet* 34, 67-104.
- Neyland, R.S. & K. McLaughlin-Neyland, 1996. *A late-sixteenth century freighter from the Workumer Nieuwland Polder in Workum, Friesland* (= Flevobericht 407). Lelystad, Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie/ROB (NISA)/Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie IJsselmeergebied.
- Postma, D., 2015. *Het zodenhuis van Firdgum. Middeleeuwse boerderijbouw in het Friese kustgebied tussen 400 en 1300*. Groningen, Terpen centrum Rijksuniversiteit Groningen.
- Reinders, H.R. & Y. Aalders, 2006. Frisian traders and the Clinker technique. In: T. Arisholm, K. Paasche & T.L. Wahl (eds.), *Klink og seil – Festschrift til Arne Emil Christensen*. Oslo, Norsk Sjøfartsmuseum, 109-121.
- Rieck, F., 2003. De scheepvaart in het Noordzeegebied, 250-850. In: E. Kramer, I. Stoumann & A. Greg (red.), *Koningen van de Noordzee, 250-850*. Leeuwarden, Fries Museum, 75-86.
- Vlierman, K., 2008. Scheepsfragment uit de Romeinse tijd en Karolingische periode. In: J. Dijkstra & J.A.W. Nicolay (red.), *Een terp op de schop. Archeologisch onderzoek op het Oldehoofsterkerkhof te Leeuwarden* (= ADC Monografie 3/ADC Rapport 1227). Amersfoort, ADC-Archeoprojecten, 211-218.
- Vlierman, K., 1996. *Kleine bootjes en middeleeuws scheepshout met constructiedetails. Scheepsarcheologie II* (= Flevobericht 404). Lelystad, Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie/ROB (NISA)/Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie IJsselmeergebied.

