

PALEO-AKTUEEL

Het Groninger Instituut voor Archeologie presenteert zijn onderzoek

32



In dit nummer oa

Een uitzonderlijk kralensnoer uit de late bronstijd
Kledij van de bewoners van het terpengebied in de vroege middeleeuwen

Een raadselachtige Romeinse koepeloven
De identiteit en ondergang van de bekendste tjalk van Flevoland

Met de jaarlijkse uitgave van *Paleo-aktueel* geven medewerkers en studenten van het Groninger Instituut voor Archeologie en geassocieerde onderzoekers inzicht in recent of lopend onderzoek.

Aan dit nummer werkten mee: Stijn Arnoldussen, Peter Attema, Xandra Bardet (correctie Engelse samenvattingen), Siebe Boersma (vormgeving en omslagontwerp), Nathalie Brusgaard, René Cappers, Martijn Eickhoff, Merit Hondelink, Hans Huisman, Jos Kleijne, Flip Kramer (redactie-coördinatie), Martijn van Leusen, Arnoud Maurer, Johan Nicolay, Richard Paping, Daan Raemaekers en Mans Schepers.

Foto omslag: Remco Bronkhorst, Peter Attema en Steve Hayward tijdens de systematische survey van Mandra Vecchia (foto W. de Neef, UGent). Zie artikel Attema *et al.*

ISBN 9789493194533

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.

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

Paleo-aktueel 32

Rijksuniversiteit Groningen / Groninger Instituut voor Archeologie (GIA)
University of Groningen / Groningen Institute of Archaeology
& Barkhuis Publishing
Groningen, 2022

Inhoud

VETWINNING IN DE SWIFTERBANTCULTUUR. EEN INTERPRETATIE VAN EEN VINDPLAATS TE NIEUWEGEIN-BEATRIXSLUIS Joshua Veldhuis	1
EEN BRONZEN HIELBIJL UIT EMMEN Stijn Arnoldussen, Eduard de Jonge, Bertil van Os, Gert van Oortmerssen & Hannie Steegstra	7
HOE BETROUWBAAR ZIJN ONZE ARCHEOLOGISCHE VELDVERKENNINGEN IN ITALIË EIGENLIJK? Suzanne Hoen, Jildou Bruinsma, Evelien Witmer & Martijn van Leusen	13
BOTANISCHE MACRORESTEN UIT SLOTEN ALS SPIEGEL VOOR HET LANDSCHAP Marjon Huiting, Annisa Spier & Mans Schepers	23
HET POLLINO ARCHAEOLOGICAL LANDSCAPE PROJECT (PALP) Peter Attema, Wieke de Neef, Antonio Larocca & Arnoud Maurer	33
KOPER, LOOD EN TIN - EEN UITZONDERLIJK KRALENSNOER UIT DE LATE BRONSTIJD UIT BORGER Wijnand van der Sanden & Bertil van Os	43
OP EEN VEELBEWOOND EILAND: EEN (DRONE) PILOTSTUDIE NAAR EFFECTIEVE SITEKARTERING IN ARCTISCH CANADA Jelke Take	51
EEN RAADSELACHTIGE ROMEINSE KOEPELOVEN UIT HENGELO (OV.) Adrie Ufkes	61
KLEDIJ VAN DE BEWONERS VAN HET TERPENGEBIED IN DE VROEGE MIDDELEEUWEN Anne Vrielink	69
DE ZEEHOND OF FIDUCIE? UITSLUITSEL OVER DE IDENTITEIT EN ONDERGANG VAN DE BEKENDSTE TJALK VAN FLEVOLAND Yftinus van Popta	79
CONTAMINATIE IN DE QUEEN ANNE? EEN EERSTE AANZET TOT HET VERKLAREN VAN DE AANWEZIGHEID VAN WILDE PLANTENRESTEN IN SCHEEPSWRAKKEN Morvenna van Rijn & Yftinus van Popta	89

DE VERDWENEN EEMS, EEN PARTICIPATIEPROJECT IN HET GRENSGEBIED Stijn Arnoldussen, Jana Esther Fries, Henny Groenendijk, Marion Heumüller, Hans Peeters & Wim Vuijk	101
STENEN VAN BETEKENIS: HUNEBEDDEN ALS ERFGOED EN ALS ACTOR Daan Raemaekers, Femke Bosscher & Harrie Wolters	109

De Zeehond of Fiducie? Uitsluitel over de identiteit en ondergang van de bekendste tjalk van Flevoland

Yftinus van Popta¹



Fig. 1. Het naam-bordje met daarop de naam De Zeehond en het jaartal 1878. Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort [MA]OF3-93.

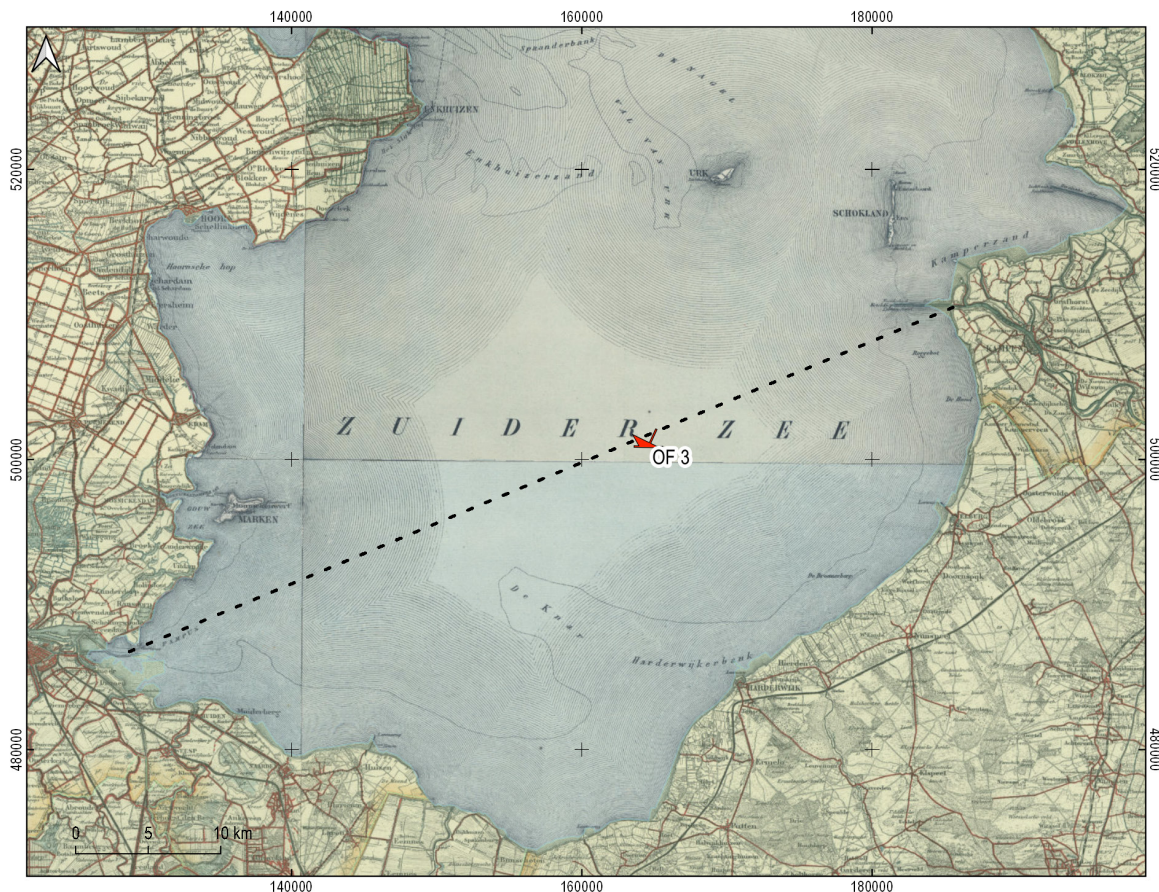
Het zal ongetwijfeld een feestelijke dag zijn geweest toen de 22-jarige Annegien Koerts op 24 augustus 1878 in Hoogezand het jawoord gaf aan haar kersverse echtgenoot Willem Venema. Venema, toen 23 jaar oud, was binnenvaartschipper van beroep en afkomstig uit het nabij Hoogezand gelegen Martenshoek. Niet alleen de papieren huwelijksakte getuigt van deze dag, maar kort voor of na het huwelijk werd ook een houten sierplankje vervaardigd met daarop de inscriptie 'W Venema 1878 A Koerts'. Enkele maanden na de voltrekking van het huwelijk nam het jonge echtpaar zijn intrek in een gloednieuwe houten tjalk, de *Fiducie*, hetgeen 'vertrouwen' betekent. Daar zal ook het houten plankje met inscriptie een plekje hebben gekregen.

Niet geheel toevallig werd de tjalk gebouwd op de werf van Albertus Koerts, de vader van Annegien, te Kiel-Windeweer. Het is goed mogelijk dat de tjalk een huwelijkscadeau was, al is uit de archieven bekend dat Willem Venema na oplevering van het schip nog wel met een restschuld van 3.500,- gulden zat. Willem en Annegien voeren in de jaren na het huwelijk veelvuldig over de binnenwateren van Nederland en Duitsland, in eerste instantie met z'n tweeën, maar al snel werd het tweetal aan boord en drietal met de geboorte van Albertus in 1879, en een viertal met de

geboorte van Harm in 1882. Hoe goed het leven ook mag zijn geweest voor Willem en Annegien, dit zou geen maritiem archeologische bijdrage zijn geweest als er niets met het schip was gebeurd. Tijdens een van de vele overtochten over de Zuiderzee sloeg het noodlot namelijk toe: de *Fiducie* zank in een zware storm ten zuiden van Urk met een lading van 30.000 metselstenen aan boord. Willem, Annegien en de kinderen brachten het er levend vanaf, maar met de ondergang van de Groninger tjalk verloor het schippersgezin zowel woning als bedrijf.

Het zwaarbeladen schip zank na de ramp diep weg in de zachte Zuiderzeebodem en leek voorgoed te zijn verdwenen, totdat in de jaren 60 van de vorige eeuw een scheepswrak van een Groninger tjalk werd opgegraven waarin het houten bordje met 'W Venema 1878 A Koerts' werd gevonden. Het wrak bevatte echter ook een tweede sierbord met daarop de tekst '18 DE ZEEHOND 78' (fig. 1). Dat bracht de toenmalige scheepsarcheologen aan het twijfelen. Er leek sprake te zijn van het schip van Willem Venema en Annegien Koerts, maar de naam klopte niet: De Zeehond zou *Fiducie* moeten heten. Het opgravingsrapport dat na afloop van het archeologisch onderzoek werd opgesteld, eindigt dan ook met de tekst: "hopelijk zal voortgaand (archiefo)nderzoek in de nabije toekomst werkelijk uitsluitel geven over de juiste naamgeving, exacte datum van ondergang en opvarenden van het op kavel OF 3 in Oostelijk Flevoland opgegraven schip" (Oosting & Vlierman 1990: 81, fig. 2). Laat dat nu, ruim dertig jaar na afronding van het opgravingsrapport, precies zijn wat deze bijdrage beoogt te doen.

Fig. 2. Wraklocatie van scheepswrak OF 3 op de Zuiderzee met in grijs de vaarroute van de stoomdienst tussen Kampen en Zwolle.



De opgraving van een Groninger tjalk

Met de inpoldering van het oostelijke deel van de Zuiderzee, in de periode van grofweg 1940 tot 1970, ontstond in Nederland de unieke situatie van een drooggevalen zeebodem. Resten van wrakken werden tijdens het ontginnen en cultiveren van het nieuwe land met regelmaat aangetroffen. Zo ook in 1967 tijdens het leggen van drains op kavel F 3 in Oostelijk Flevoland, direct ten zuidoosten van Lelystad en op circa 17 km ten noordnoordwesten van de haven van Harderwijk (fig. 3). Nog datzelfde jaar werd een archeologische verkenning uitgevoerd door medewerkers van de onderafdeling Scheepsarcheologie van de voormalige Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP). Uit de verkenning bleek dat er sprake

was van een vrij compleet vrachtschip, geladen met rode veldovestenen, waarna werd besloten om het schip in 1972 volledig op te graven. De documentatie van de opgraving was echter zeer beperkt: vondsten werden niet ingemeten, overzichts- en doorsnedetekeningen ontbraken nagenoeg, en ook van de scheepsconstructie werd geen beschrijving opgesteld.

De toenmalige archeologen besloten, nadat het wrak volledig was vrijgegraven, om de restanten voor een periode van tien jaar ter plaatse te laten liggen. Het hout was nog in uitstekende conditie en kon middels luchtdrogen en een creoololiebehandeling de tand des tijds wel doorstaan. Een enigszins ongebruikelijke overweging, aangezien wrakken na opgraving in de regel snel werden

Fig. 3. De opgraving van scheepswrak OF 3 in 1972. Bron: Maritiem Archeologisch Depot Batavialand – RCE.



ontmanteld, verwijderd en vernietigd: in landbouwkundig en economisch opzicht zijn het namelijk obstakels. In dit geval bood het echter twee mogelijkheden: het publiek kon het wrak gaan bekijken, en de archeologen kregen uitgebreid tijd om de scheepsconstructie alsnog in detail te beschrijven en tekenen. In eerste instantie lag het wrak nog in de opgravingsput, maar toen na hevige regenval bleek dat het was gaan rondrijven, besloot men om het daaruit te takelen en voortaan naast de put tentoon te stellen. Uiteindelijk werd het wrak in 2009 naar het buitenterrein van de voormalige afdeling Scheepsarcheologie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE; het voormalige Nederlands Instituut voor Scheepsarcheologie) aan de Oostvaardersdijk in Lelystad verplaatst. Aanleiding daarvoor was de herinrichting van kavel OF 3 als vuilstort. Hoewel het pand en terrein van de RCE aan de Oostvaardersdijk in 2016 werden gesloten, staat het wrak daar nog altijd opgesteld.

Het archeologisch onderzoek op kavel OF 3 toonde aan dat het aangetroffen wrak dat van een relatief jong (19^{de}-eeuws) karveel gebouwd vrachtschip was. Het schip bleek vrij lang en slank te zijn, met voor en achter een volle vorm, een enigszins hoekige kim en een platte bodem. De grootste lengte van het schip bedroeg 23,2 m (over de stevens), de grootste breedte was 4,64 m (buitenkant berghout) en de holte op het grootspant was 1,97 m. Opmerkelijk was de wijze waarop de beplanking van de huidgangen was aangebracht. Normaal gesproken lopen huidgangen van de boorden door tot de stevens, waarbij de planken sabelvormig worden uitgezaagd om deze door te kunnen laten lopen tot de stevens. In dit geval bleek dat de huidplanken van de boorden in het achterschip gewoon rechtdoor liepen, waardoor de bovenste gangen niet aansloten op de achterstevens maar op het berghout. Dit gebruik bespaarde hout, hetgeen goedkoper was, en werd in het verleden veelvuldig door Groninger scheepsbouwers



Fig. 4. Het houten plankje met de namen van de opvarenden van scheepswrak OF 3. Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort [MA]OF3-94.



Fig. 5. De reünie met nabestaanden van schippersgezin Venema. Boven: Tine Venema (met wandelstok) te midden van familieleden. Onder: het wrak zoals het werd gadeslagen door de nabestaanden. Bron: Maritiem Archeologisch Depot Batavialand – RCE.

toegepast (Sopers 1974: 73). Samen met de volle vorm van het wrak en de relatief slanke bouw werd de conclusie getrokken dat er sprake was van een Groninger tjalk (Oosting & Vlierman 1990). Zoals in Flevoland gebruikelijk was, kreeg het scheepswrak de naam van de kavel waarop het werd gevonden: scheepswrak OF 3.

Het scheepswrak bleek in totaal 342 objecten te bevatten, bestaande uit onder andere scheepsuitrusting (katanker, touwwerk, blokken, bouten, pennen, lieronderdelen), bedrijfsuitrusting (harp-sluitingen, laadwiel, schinkelhaken), gereedschappen (bijl, hamer, vijlen, beitels, verf- en teerpotjes),

huisraad (stoelen, olielampen, kamerpot, stoof), kombuisgoed (fornuis, vuurtangen, koffiemolen, koekenpan), eet- en drinkgerei (schalen, borden, bestek, koppen en schotels) en persoonlijke bezittingen (hoed, schoeisel, geld, scheermessen, schaatsen, tabaksdoos, kleding). Uit de vondsten, onder andere verschillende mannen-, vrouwen- en kinderschoenen, kon worden opgemaakt dat er in de roef in het achterschip een gezin had gewoond. Dat er maar weinig woonoppervlak was, blijkt wel uit de geschatte afmetingen van het roefje: 3,2 x 3,6 m. Ook werd uit het vondstmateriaal geconcludeerd dat de ruimte in het voorschip het onderkomen van een knecht is geweest.

Twee bijzondere vondsten die in de inleiding van deze bijdrage al even werden aangehaald zijn de twee eikenhouten plankjes met daarop de inscripties '18 DE ZEEHOND 78' en 'W Venema 1878 A Koerts' (fig. 4). In zekere zin gaf het jaartal 1878 al direct een *terminus post quem* voor de ondergang van het schip, maar op basis van verschillende muntvondsten kon worden vastgesteld dat schip op zijn vroegst in 1881 moet zijn vergaan. Dat het wrak desalniettemin een connectie had met het jaar 1878 leek op voorhand al duidelijk. Ook werd onder enig voorbehoud geconcludeerd dat scheepswrak OF 3 de naam De Zeehond moest hebben gedragen. Toch lukte het de toenmalige archeologen niet om meer concrete gegevens over de identiteit van het wrak en de opvarenden naar boven te halen. In feite vond uiteindelijk het tegenovergestelde plaats: in 1979 stuitten nazaten van Willem Venema en Annegien Koerts tijdens het voorbereiden van een excursie naar de Flevopolders per toeval op een brochure over het wrak van de Groninger tjalk waarin de namen Venema en Koerts werden genoemd. Ze hadden zich al vaker afgevraagd of het wrak van hun grootouders ooit in de voormalige Zuiderzeebodem zou worden gevonden.



Fig. 6. Met de identificatie van de opvarenden krijgen ook de objecten uit het wrak een identiteit: de pantoffels van Willem (boven) en het schortje van Annegien (onder). Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed [MA]OF3-299, -321.



Mondelinge overlevering

Na het leggen van contact met de scheepsarcheologen werd besloten om in mei 1979 een reünie te organiseren in het Museum Ketelhaven, waar ruim dertig nazaten van Willem Venema en Annegien Koerts samenkwamen. De meest bijzondere gast was zonder twijfel Tine Venema: de toen 88-jarige dochter van Willem en Annegien (fig. 5). Kort voor de reünie had zich echter ook al een andere mondelinge overlevering plaatsgevonden, toen een schipper uit Weert zich had gemeld met een verhaal over het wrak. Hij deed dit naar aanleiding van een artikel dat over scheepswrak OF 3 was verschenen. Deze schipper meldde dat de Groninger tjalk de naam De Zeehond had gekregen toen een toeschouwer riep: “het lijkt wel een zeehond” op het moment dat het schip van de

helling gleed. De schipper uit Weert voegde daar nog aan toe dat het schip in 1888 tijdens stormweer met man en muis was vergaan terwijl het onderweg was naar Amsterdam.

De familieleden van Willem en Annegien bevestigden delen van het verhaal van de schipper uit Weert, maar vonden ook dat het op twee punten onjuist was: het schip was niet met man en muis vergaan en het schip zonk niet in 1888. Vooral bij de scheepsramp te komen werd eerst het jaartal 1878, waarnaar beide eikenhouten plankjes verwijzen, verklaard: het bleek het trouwjaar te zijn van Willem en Annegien. De opvarenden van het schip waren dus niet langer W. Venema en A. Koerts, maar kregen met de namen Willem en Annegien een gezicht en een verhaal (fig. 6). Vervolgens werd de historie van het jonge schippersgezin aan boord van de tjalk verder ingekleurd. Volgens de nazaten had het schip tijdens de ramp zes opvarenden aan boord: Willem, Annegien, drie kinderen (Albertus, Harm en Machiel) en een knecht. Annegien was op dat moment in verwachting van het vierde kind (Anna) dat geboren zou worden in juni 1886. Vandaar dat het moment van de scheepsramp volgens de nazaten onlosmakelijk vaststond: het voorjaar van 1886. Over de precieze oorzaak was ook onder de nazaten weinig bekend, maar wel ging het verhaal de ronde dat, als de knecht niet in paniek was geraakt, het schip mogelijk niet ten onder was gegaan (Oosting & Vlierman 1990: 79). Tijdens de ramp zouden de opvarenden in de sloep zijn gestapt, waarna enkele vissers de schipbreukelingen enkel tegen betaling van tien gulden aan boord wilden nemen.

Daarmee leek de cirkel wat betreft het verhaal van scheepswrak OF 3 rond, zoals ook blijkt uit de titel van het opgravingsrapport, *De Zeehond. Een Groninger tjalk, gebouwd in 1878, vergaan in 1886*. Wel was het opmerkelijk dat in

de historische bronnen (met name kranten) uit 1886 geen enkele melding werd gevonden over een scheepsramp waarbij een schipper Venema of een schip genaamd De Zeehond betrokken was. Vanzelfsprekend werd niet iedere scheepsramp op de Zuiderzee in detail beschreven, maar in veel gevallen verstrekte de Hydrografische Dienst na het plaatsvinden van een scheepsramp daarover enkele gegevens. In een ‘Bericht aan de Zeevarenden’ uit juli 1886 van de Hydrografische Dienst werd beschreven dat “een vaartuig was gezonken in de Zuiderzee, Noord ten Oosten van Urk en Zuidoost ten Oosten van Elburg”. Geconcludeerd werd dat deze locatie bij benadering overeenkwam met de wraklocatie op kavel OF 3, en dat het aannemelijk was dat het gezonken vaartuig ook daadwerkelijk De Zeehond was (Oosting & Vlierman 1990).

Toch ontstond er ruim vijf jaar na de reünie enige twijfel onder de archeologen, toen in het archief van Hoogezand een notariële akte werd gevonden met daarin de vermelding dat in 1878 op de werf van Albertus Koerts te Kiel, voor rekening van Willem Venema, een tjalk met de naam Fiducie was gebouwd. De in de akte opgesomde afmetingen van de Fiducie kwamen na enige herberekeningen vrijwel overeen met die van scheepswrak OF 3. In dat opzicht stonden ineens twee verhaallijnen tegenover elkaar: die van de mondelinge overlevering van de nazaten van Willem en Annegien, ondersteund door verschillende archeologische vondsten, versus de notariële akte en het gebrek aan historische data over De Zeehond. De centrale vraag over het wrak op kavel OF 3 die bleef staan (of juist ontstond) was daarmee even eenvoudig als lastig: De Zeehond of Fiducie?

Uitsluitel

In de ruim dertig jaar sinds het afronden van het opgravingsrapport naar De Zeehond is relatief veel gebeurd in de maritieme archeologie, onder meer op het gebied van onderzoeksmethoden en kennis. Daar waar scheepswrak OF 3 het eerste geïdentificeerde wrak van Flevoland was, zijn

inmiddels meer dan tien wrakken volledig geïdentificeerd, waaronder de Lutina in 1988 (Zwiers & Vlierman, 1988), de ss Reserve I in 2013 (Van Popta 2013), de Drie Gezusters in 2019 (Van Popta 2019) en De Hoop en Drie Gebroeders in 2021 (Van Popta 2021). Met name in de laatste tien jaar is het onderzoek naar de identificatie van Zuiderzeewrakken in een stroomversnelling geraakt door de toename van digitale bronnen (waaronder vele gedigitaliseerde historische kranten en notariële akten) en ruimtelijke onderzoeksmethoden.

Daar waar de onderzoekers in de jaren ‘80 van de vorige eeuw al een poging hadden gedaan om historische kranten uit 1886 te doorzoeken op meldingen van een scheepsramp waarbij De Zeehond betrokken was, zullen tijdens dat (tijdrovende) onderzoek lang niet alle in dat jaar uitgebrachte kranten zijn doorzocht. Vandaag de dag kan met een serie zoekopdrachten in het digitale krantenarchief van de Koninklijke Bibliotheek (Delpher) dezelfde actie worden uitgevoerd, maar dan in een fractie van een seconde voor een groot aantal kranten. Het huidige onderzoek is dan ook van start gegaan met de intentie de naam Zeehond in de kranten terug te vinden in combinatie met de vermelding van een scheepsramp op de Zuiderzee. Voor de digitaal beschikbare kranten van het jaar 1886 leverde dit geen resultaat op, ook niet door het verbreden van de zoekopdracht naar kranten die zijn uitgebracht tussen 1870 en 1920. Ook al zijn niet alle historische Nederlandse kranten gedigitaliseerd, het zal duidelijk zijn dat met deze zeer uitgebreide en brede zoekopdracht in het verleden geen krantenberichten zijn opgesteld over een scheepsramp waarbij een schip met de naam De Zeehond betrokken was. Wel zijn vermeldingen uit juli 1886 teruggevonden van het schip dat tussen Urk en Elburg was vergaan, waarvan de onderzoekers in 1990 vermoedden dat dit het bericht van de ramp met De Zeehond was. Echter, door het raadplegen van Delpher kwamen van die ramp meer gegevens naar boven die in 1990 niet bekend waren: het

Fig. 7. Vermelding van de Fedusie in de Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant van 31-10-1882. Bron: Delpher.



bleek om de tjalk De Hoop van schipper Kasper Lenten uit Hoogeveen te gaan, die op 28 juli 1886 door een lek was gezonken. Daarmee verviel per direct de aanname uit 1990 dat in de historische kranten uit 1886 een bericht over de ramp van De Zeehond stond.

Ook een zoektocht in het digitale krantenarchief naar een scheepsramp in combinatie met de namen Venema en Koerts voor het jaar 1886 leverde geen resultaten op, maar toen de zoekopdracht werd verbreed naar de periode 1880-1900 kwam plotseling één opvallend krantenbericht uit de Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant (POZC) van 31 oktober 1882 naar voren (fig. 7):

“De maatschappij “Vertrouwen” vraagt aanbieding waarvoor men genegen is de in de Zuiderzee tusschen Harderwijk en Elburg gezonken tjalk “Fedusie”, schipper VENEMA, te lichten en in veilige haven te brengen”.

Een zeer opmerkelijk krantenbericht, aangezien daarin zowel wordt gesproken over een schipper genaamd Venema als een tjalk genaamd Fedusie, die ook nog eens tussen Harderwijk en Elburg was gezonken (een peiling die goed overeenkomt met de wraklocatie op kavel OF 3). Daarbij komt nog het feit dat de maatschappij Vertrouwen was gehuisvest in Sappemeer dat samen met Hoogezand (de woonplaats van Venema) een dubbeldorp vormde. Ineens had het er alle schijn van dat de werkelijke naam van scheepswrak OF 3 toch Fiducie was, of zoals het in deze krant werd geschreven, Fedusie. Verder zoekwerk in de digitale

archieven leverde echter geen aanvullende informatie op over de maatschappij Vertrouwen, schipper Venema, de Fiducie/Fedusie, de opvarenden en de ondergang van de tjalk. Het krantenbericht in de POZC gaf enkel aan dat het desbetreffende schip voor 31 oktober 1882 moest zijn vergaan. Door ook andere kranten uit die maand te doorzoeken kwam wel al snel een mogelijke oorzaak van de ondergang naar boven: op dinsdag 24 en woensdag 25 oktober trok een zware zuidwesterstorm over Nederland waardoor op de Zuiderzee meerdere schepen vergingen. De *Provinciale Drentsche en Asser Courant* van 27 oktober 1882 bericht bijvoorbeeld de ondergang van een tjalkschip genaamd Alida Johanna van schipper Pieter Brouwer en meldt daarbij: “er moeten nog wel vier vaartuigen zijn vergaan”.

Uit het raadplegen van andere kranten die na de storm werden uitgebracht, blijkt dat drie van deze vier scheepsrampen ook terug te vinden zijn. Het gaat om een met turf beladen praam van schipper L. Nagelhout, een met steen geladen praam, De vrouw Berendina, van schipper H. Lenten en een schip dat bij Schokland van de ankerplaats werd geslagen en bij Blokzijl strandde. De kranten van die tijd schrijven met name over de ondergang van de praam van schipper Nagelhout omdat daarbij drie jonge kinderen verdronken; over het vierde schip valt in de nationale en provinciale kranten daarentegen weinig te vinden. Uitzondering daarop is de *Nederlandsche Staatscourant* van 25 oktober 1882 die meldt dat tussen Schokland en Marken, langs de koerslijn van de stoomdienst tussen Zwolle en Amsterdam, twee met stenen geladen wrakken liggen. Een van deze wrakken zal de met steen geladen praam De vrouw Berendina zijn geweest, maar het andere wrak vertegenwoordigt dus de ‘vijfde scheepsramp’. De koerslijn van de stoomdienst Zwolle-Amsterdam blijkt precies kavel OF 3 te doorkruisen en ook het type lading (stenen) komt overeen met dat van scheepswrak OF 3, maar de combinatie van deze gegevens is nog niet doorslaggevend genoeg (zie ook fig. 2).

Fig. 8. Vermelding van de scheepsramp van Venema in de Nieuwe Amersfoortsche Courant van 28-10-1882. Bron: Archief Eemland.

Bunschoten. Door de visscherlieden Peter Korlaar en Jacob van Diermen, met hunne knechts, werd op jl. Dinsdag, bij het heerschen der toen gewoed hebbenden storm, een tjalkschip in de Zuiderzee, ten Noorden van Harderwijk, ontdekt, dat de noodvlag heesch. Beide visscherlieden bleven met hunne vischschuiten in de nabijheid van de in nood verkeerende bemanning van het tjalkschip, en door Jacob van Diermen werd van het zinkende vaartuig de op hetzelfde zich bevindende vrouw en twee jonge kinderen gered, benevens eenige kleeding en beddegoed, terwijl Peter Korlaar, toen de storm begon te bedaren met zijne vischschuit het zinkende schip op sleeptouw nam, doch daar kort daarna het tjalkschip zonk en de schipper W. Venema met deszelfs knecht zich in het want begaven, gelukte het beide schipbreukelingen een touw toe te werpen en hen beide behouden aan boord der vischschuit van P. Korlaar op te nemen, die hen op hun verlangen te Kampen behouden heeft aangebracht, nadat hij vooraf de vrouw en kinderen van de vischschuit van J. van Diermen had opgenomen.

Volgens verhaal der visschers is er nog een vaartuig met bazaltsteen geladen voor Elburg gezonken, waarbij drie kinderen zijn verongelukt, en is er voor Harderwijk een praam met turf geladen omgeslagen, waarvan de opvarende bemanning door Harderwijker visschers zijn gered.

Verdere zoekopdrachten in Delpher leverden geen nieuwe bruikbare gegevens op, maar het raadplegen van het digitale krantenarchief van de regio Eemland deed dat wel. *De Nieuwe Amersfoortsche Courant* van 28 oktober 1882 bericht namelijk de ondergang van het tjalkschip van schipper W. Venema op dinsdag 24 oktober (fig. 8). Het bleek een doorslaggevend bericht te zijn: niet alleen beschrijft het de ondergang van het schip van Venema, het geeft ook aan dat zich aan boord

een schipper, vrouw, twee jonge kinderen en een knecht bevonden. Verder wordt duidelijk dat de opvarenden werden gered door Bunschoter vissers (Jacob van Diermen en Peter Korlaar) en aangebracht in Kampen. De aanwezigheid van een gezin en knecht in scheepswrak OF 3 was al verondersteld op basis van het archeologisch onderzoek (Oosting & Vlierman 1990) en uit het raadplegen van de genealogie van Willem Venema blijkt dat hij ten tijde van de ramp op 24 oktober 1882 inderdaad twee jonge kinderen (Albertus en Harm) had. Dat de opvarenden zijn gered door vissers en werden aangebracht in Kampen, komt weer overeen met de mondelinge overlevering van de nazaten.

Slotbeschouwing

Dikke luchten, een dalende barometer, zware regenbuien, stormachtige wind met orkaanwindvlagen en een hoge zee. Het zijn de omstandigheden waarin de *Fiducie* zich bevond op die rampzalige 24 oktober 1882. Met de zware lading veldovenstenen aan boord zal ze weinig kans hebben gemaakt tegen al het natuurgeweld. Over de exacte oorzaak van de ondergang van de *tjalk* is niets geschreven, maar het is aannemelijk dat het schip te zwaar is geworden door het zee-water dat naar binnen sloeg. De ondergang van de *Fiducie* is verder geen geïsoleerde gebeurtenis: diezelfde dag vergingen nog vier schepen op de Zuiderzee en werd het maritieme drama gecompleteerd door negen Scheveningse bomschuiten die op de Noordzee vergingen, waarbij meer dan dertig vissers op zee bleven. Het schippersgezin Venema bracht het er in dat opzicht goed van af, mede dankzij het handelen van Jacob van Diermen en Peter Korlaar. De vraag die vooralsnog rest, is hoe het daarna met het gezin Venema is gegaan. Uit archiefonderzoek blijkt dat Willem in 1889 nog de titel 'schipper' droeg op de geboorteakten van Machiel (1884), Anna (1886) en Jacobus (1888). Wel wordt uit het bevolkingsregister duidelijk dat het gezin op 26 mei 1887 van Hoogezand naar Amsterdam verhuisde.

Tabel 1. Overzicht per onderzoekdiscipline van de verschillende onderzoeksgegevens en -conclusies.

	Archeologisch onderzoek	Historische bronnen	Mondelinge overlevering
Scheepstype	Groninger tjalk	Groninger tjalk	Groninger tjalk
Lading	Veldovenstenen	Stenen	Onbekend
Naam	OF 3	'Fiducie'	'De Zeehond'
Ondergangdatum	na 1880	24 oktober 1882	voorjaar 1886
Opvarenden	gezin, knecht	schipper, vrouw, twee kinderen, knecht	schipper, vrouw, drie kinderen, knecht
Naam schipper	W. Venema	Willem Venema	Willem Venema
Afloop	onbekend	gered door Bunschoter vissers	gered door vissers

Daar kwam het achtereenvolgend te wonen aan de Roggeveenstraat 37, Dirk Hartoghstraat 14, Barentzstraat 62 en Barentzstraat 68. Ergens in die tijd moet hij het schippersbestaan vaarwel hebben gezegd om te gaan werken als stoker in de Wester Suiker Raffinaderij (Oosting & Vlierman 1990: 80).

Uit het huidige onderzoek blijkt dat de mondelinge overlevering over de scheepsramp, zoals deze tijdens de reünie in 1979 werd doorgegeven, niet op alle fronten correct dan wel volledig was. Het is echter te makkelijk om, terugkijkend op de conclusies van het onderzoek van 1990, met een verwijtende vinger in die richting te wijzen: ook de historische berichten en archeologische gegevens waren niet overal even volledig. Het is de combinatie van bronnen die in dit geval duidelijkheid verschaft: de notariële akte, de mondelinge overlevering, de archeologische onderzoeksresultaten en de historische krantenberichten tonen samen aan dat de werkelijke naam van scheepswrak OF 3 Fiducie was en dat de tjalk op 24 oktober 1882 verging (tabel 1). Wat de precieze betekenis van het naambordje met daarop De Zeehond was, valt moeilijk te bewijzen, maar mogelijk was het een enigszins komische dan wel liefkozende bijnaam voor het schip, net zoals mijn auto ook wel naar de naam koekblik luistert. Belangrijker is dat de resten van 'de bekendste tjalk van Flevoland' vandaag de dag een verloren indruk maken op het voormalige NISA-terrein in Lelystad: laat deze bijdrage dan ook niet enkel

dienen voor onderzoeksdoeleinden, maar juist om het wrak nieuw leven in te blazen. Niet als De Zeehond, maar als Fiducie.

Dankwoord

Voor de totstandkoming van dit artikel gaat mijn dank uit naar Magiel Venema, Flip Kramer, Richard Paping en Harold Broekmans.

Noten

1. Groninger Instituut voor Archeologie, Poststraat 6, 9712 ER Groningen, y.t.van.popta@rug.nl.

De Zeehond or Fiducie? New insights into the identity and date of foundering of Flevoland's best known sailing barge shipwreck

This paper focuses on the late 19th-century wreck of a Groninger tjalk (sailing barge) that was discovered in the 1960s in the eastern part of Flevoland, near the city of Lelystad. During the excavation of the wreck (1972), two wooden battens were found that carried the inscriptions '18 DE ZEEHOND 78' and 'W Venema 1878 A Koerts'. Soon it was concluded that the former carried the name and date of the ship and its construction, while the latter carried the names of the ship's owners. Additional research revealed that the operators were identified as Willem Venema and Annegien Koerts from

Hoogezand, Groningen. However, the archives failed to provide any information on a ship known as De Zeehond, whereas historical documents proved that Willem Venema did own a ship by the name of Fiducie. The current study answers the question whether the ship's true name was De Zeehond or Fiducie, and provides new and more detailed insights into the ship's career, date of foundering and crew history.

Literatuur

- Oosting, R. & K. Vlierman, 1990. "De Zeehond", een Groninger tjalk gebouwd in 1878, vergaan in 1886 (= Flevovericht 323). Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Lelystad.
- Popta, Y.T., van, 2013. Het geheim van het stoomschip 'Reserve I'. Nieuw onderzoek naar een scheepswrak op kavel G 87 in de Noordoostpolder. *Cultuurhistorisch Jaarboek van Flevoland 2013*, 145-159.
- Popta, Y.T., van, 2019. Dat mag in de krant! Archeohistorisch onderzoek naar de ondergang van een 19^{de}-eeuwse tjalk op de Zuiderzee. *Paleo-aktueel* 30, 127-136.
- Popta, Y.T., van, 2021. Een dubbele scheepswrak. De ondergang van twee tjalken op de Zuiderzee in 1909. *Archeologie in Nederland* 5.2, 36-41.
- Sopers, P.J.V.M., 1974. *Schepen die verdwijnen*. P.N. Van Kampen & Zoon N.V., Amsterdam.
- Zwiers, P.B. & K. Vlierman, 1988. *De 'Lutina'. Een Overijssels vrachtschip, vergaan in 1888. Het onderzoek van een vrachtschip, gevonden op kavel h 48 in Oostelijk Flevoland (= Flevovericht 292)*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Lelystad.