

# PALEO-AKTUEEL

Het Groninger Instituut voor Archeologie presenteert zijn onderzoek

33



In dit nummer oa

**Verslag van een archeologisch experiment in Swifterbant**  
**De ontdekking van Doggerland**

**Twee onthoofden in het Droevendal te Leeuwarden**  
**Film, fotografie, feit en fictie in Zuid-Italië**

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, Henny Groenendijk, Hans Huisman, Lidewijde de Jong, Johan Nicolay, Bert Nijboer, Hans Peeters, Yftinus van Popta, Daan Raemaekers, Mans Schepers, Hannie Steegstra, Sofia Voutsaki & Sarah Willemsen.

*Redactie-coördinatie:* Flip Kramer & Nina Schreuder

*Vormgeving en omslagontwerp:* Siebe Boersma

*Correctie Engelse samenvattingen:* Suzan Needs

*Foto omslag:* De reconstructie van de hut van Kampen (foto Riemke Scharff).  
Zie artikel Stoop & Verbeek.

Website: [ugp.rug.nl/Paleo-aktueel](http://ugp.rug.nl/Paleo-aktueel)

*Adres van de redactie*

Rijksuniversiteit Groningen

Groninger Instituut voor Archeologie (GIA)

Poststraat 6 9712 ER Groningen

Tel.: 050 363 6712

[gia@rug.nl](mailto:gia@rug.nl)

© GIA.

[www.rug.nl/let/onderzoek/onderzoekinstututen/gia/publications](http://www.rug.nl/let/onderzoek/onderzoekinstututen/gia/publications)



**rijksuniversiteit  
 groningen**

**groninger instituut  
 voor archeologie**



# Paleo-aktueel 33

Rijksuniversiteit Groningen / Groninger Instituut voor Archeologie (GIA)  
University of Groningen / Groningen Institute of Archaeology

Groningen, 2023





# Inhoud

VOORWOORD	
Sofia Voutsaki .....	VII
DE ONTDEKKING VAN DOGGERLAND: DE WETENSCHAPPELIJKE WAARDE VAN STRANDVONDSTEN	
Hans Peeters .....	1
DE MESOLITHISCHE STRUCTUUR VAN KAMPEN: WOONHUT, WINDSCHEM OF LUCHTKASTEEL?	
Dion Stoop & Carlijn Verbeek .....	9
EEN <i>SHELL MIDDEN</i> IN SWIFTERKAMP? VERSLAG VAN EEN ARCHEOLOGISCH EXPERIMENT	
Jos Kleijne, Hester Kamstra & Steven van Ens .....	19
MAATSCHAPPELIJKE DOELGROEPEN EN ACTIVITEITEN VAN HET PROJECT DE START VAN VEETEELT IN NEDERLAND	
Daan Raemaekers & Marie-France van Oorsouw .....	25
DE ROL VAN NIET-VOLWASSENEN IN OOSTERDALFSEN GEDURENDE DE TRECHTERBEKER- EN ENKELGRAFPERIODE	
Nina Schreuder .....	29
MAAK EEN VUIST ALS JE GEEN HAND HEBT. INCLUSIVITEIT IN (PRE)HISTORISCHE JEUGDROMANS	
Karla de Roest .....	39
SURVEYEN IN DE AS: EEN UNIEKE VELDVERKENNING OP TIMPONE DELLE FAVE	
Francesca Ippolito & Marcello de Vos .....	49
TOEVALSVONDST: EEN MENSELIJKE KIES OP EEN AKKER BIJ NOORDHORN, GEM. WESTERKWARTIER (GR.)	
Alexander Nicolai, Anna C. Moles & Michael W. Dee .....	57
‘MET DEN SWAERDE GEEEXECUTEERT ENDE VAN LEVENE TEN DODE GEBRACHT’ TWEË ONTHOOFDEN IN HET DROEVENDAL TE LEEUWARDEN	
Miranda de Wit & Marlies van Kruining .....	65

WAT IS ER GEBEURD? EEN INTERPRETATIE VAN DE SCHEEPSRAMP VAN DE 18E-EEUWSE KOOPVAARDER QUEEN ANNE	
Yftinus van Popta.....	71
FILM, FOTOGRAFIE, FEIT EN FICTIE IN HET POLLINO-GEBERGTE (ZUID-ITALIË)	
Peter Attema, Wieke de Neef & Antonio Larocca.....	81

## Voorwoord

Dit nummer van Paleo-aktueel heeft lang op zich laten wachten, omdat het redactionele proces helaas veel onvoorziene vertragingen heeft opgelopen. Ik wil daarom beginnen met het bedanken van degenen die hard hebben gewerkt tijdens de laatste fasen: Nina Schreuder die de inspanningen heeft gecoördineerd, Hannie Steegstra die het hele manuscript zorgvuldig heeft nagekeken en Siebe Boersma die in eerste instantie verantwoordelijk was voor de lay-out en de illustraties, maar er gaandeweg nog taken bij heeft genomen. Zonder deze samenwerking zou u de Paleo-aktueel nu niet in handen hebben gehad...

Samenwerking is inderdaad een terugkerend thema in dit nummer: sommige artikelen presenteren de resultaten van een groot samenwerkingsproject met meerdere partners. Andere papers presenteren samenwerkingsverbanden tussen verschillende disciplines en specialisaties (archeologie, geschiedenis, koolstofradiostaalanalyse, bodemmicromorfologie, osteoarcheologie - om er maar een paar te noemen), of tussen archeologen en erfgoed specialisten. Andere papers zijn het resultaat van samenwerkingsverbanden van een andere aard, tussen onze studenten, promovendi, postdocs en stafleden. Als archeoloog, *you do not walk alone*.

Archeologie is aan het veranderen; het feit dat archeologisch onderzoek gebaseerd is op samenwerking is een teken van innovatie en vitaliteit van het vakgebied. Samenwerking zal in de toekomst nog noodzakelijker worden; we zijn ons allemaal bewust van het veranderende politieke en financiële klimaat in Nederland dat een grote impact zal hebben op het hoger onderwijs en onderzoek. Daarom zal samenwerking binnen en buiten het GIA, met onderzoeks- en maatschappelijke partners - of dat nu erfgoed specialisten of commerciële bedrijven zijn - de komende jaren steeds belangrijker worden. Paleo-aktueel speelt een belangrijke rol in dit proces, omdat het ons onderzoek promoot en een open uitnodiging is voor iedereen die geïnteresseerd is in archeologisch onderzoek om samen te werken of een bijdrage te leveren.

Sofia Voutsaki,  
directeur van het Groninger Instituut voor Archeologie





# Wat is er gebeurd? Een interpretatie van de scheepsramp van de 18<sup>e</sup>-eeuwse koopvaarder *Queen Anne*

Yftinus van Popta<sup>1</sup>

Fig. 1. Een driemastgaljoot zeilend bij de wind. Deze historische tekening van Gerrit Groenewegen uit 1789 geeft een nauwkeurige indruk van het veronderstelde uiterlijk van de *Queen Anne*. Bron: Zuiderzeecollectie, Zuiderzeemuseum Enkhuizen.

Anno 1717 had je vanaf de oude zeedijk tussen Lemmer en Kuinre een prachtig uitzicht over de Zuiderzee. Vooral in de omgeving van Kuinre kon je bij goed weer mijlenver kijken. Wat zag je dan zoal? Aan je rechterhand het havenplaatsje Lemmer met de duidelijk te onderscheiden koepeltoren van de hervormde kerk en in de verte daarachter de kliffen van Gaasterland; aan je linkerhand de dorpen Blokzijl en Vollenhove, en als het zicht extreem goed was ook nog de lichtopstanden van de eilanden Urk en Schokland. Recht vooruit een schijnbaar eindeloze water-vlakte, en al was de daadwerkelijke 'overkant' (Enkhuizen) slechts 35 km verwijderd, je kon de contouren daarvan vanaf de wal zelfs onder de

meest gunstige omstandigheden nooit zien. Op het water was het zowel overdag als 's nachts een drukte van jewelste. Kleine lichte vissersschepen zochten kriskras door elkaar met hun netten naar ansjovis en haring terwijl logge volgela-den tjalken en pramen via vooraf uitgestippelde vaarroutes koers zetten naar één van de vele bestemmingen langs de randen van de Zuiderzee. Eén ding hadden al deze scheepjes met elkaar gemeen: ze kwamen bij voorkeur niet in de buurt van de gevaarlijke ondiepe wateren langs de noordoostkust van de Zuiderzee. Zandbanken en dichtgeslibde geulen konden ervoor zorgen dat je plotseling muurvast kwam te zitten.

Het was vandaag helemaal oppassen geblazen. Een stormachtige noordwesterwind zorgde ervoor dat de weinige schepen die het ruime sop hadden gekozen steeds weer richting de ondieptes langs de oostkust werden geduwd. Het water beukte inmiddels tegen de kleine kadijk, die vooralsnog voorkwam dat het Fries Buitendijks Veld en de Kuinderpolder onder water liepen. Dat weer-hield verscheidene mensen er niet van om toch een kijkje te nemen aan de kust. Door de straffe wind was de lucht gevuld met verwaaid water en schuim, waardoor het zicht vanaf de dijk een stuk minder was dan anders. Toch was duidelijk te zien dat een driemaster met volle zeilen op nog geen anderhalve kilometer van de zeedijk plotse-ling uit de waterdampen opdook (fig. 1). Het had de grootst mogelijke moeite om uit de buurt van de ondiepten te blijven. Vol verbazing keek men vanaf de dijk toe hoe dit zou aflopen...



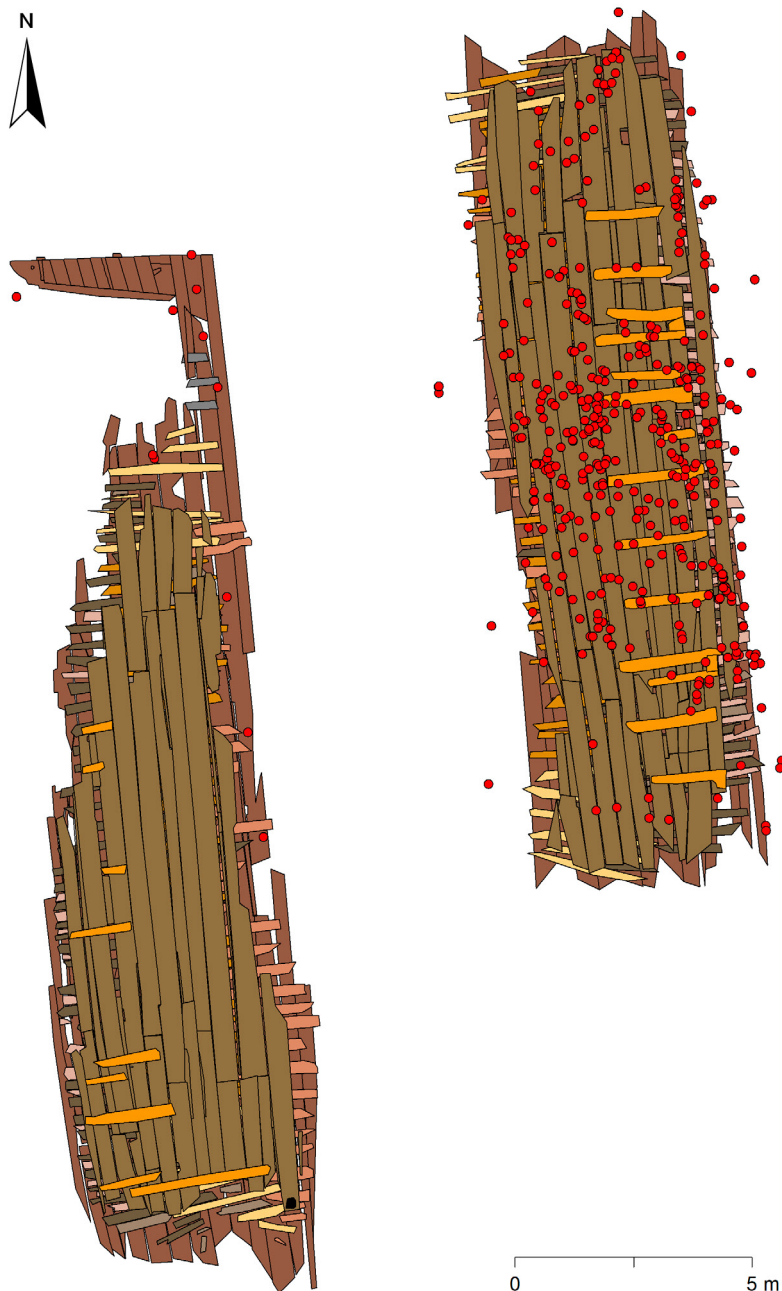


Fig. 2. Vondstverspreiding (rood) binnen de wraklocatie van de *Queen Anne*. Links de weinige vondsten in de stuurboordzijde, rechts de bakboordzijde met het gros van het vondstmateriaal (figuur Y.T. van Popta, RUG/GIA).

### Insteek: de depositionele fase

Terug naar het heden. Al decennialang doen maritiem archeologen in Nederland onderzoek naar de vele scheepswrakken die in de waterbodems en op het land (waaronder Flevoland) zijn gevonden. Met welke insteek een onderzoek ook start, het is van groot belang om je voortdurend te realiseren dat rondom het ontstaan van een scheepswrak drie fasen te onderscheiden zijn, namelijk die van het schip, de ramp en het wrak. Anders verwoord zouden deze fasen ook de pre-depositionele fase, de depositionele fase en de post-depositionele fase kunnen heten. Archeologisch onderzoek naar scheepswrakken richt zich in de regel op de pre-depositionele fase en de post-depositionele fase. Tijdens de pre-depositionele fase is nog sprake van een schip dat (zonder problemen) op het water vaart. Daarbij horen onderzoeksvragen zoals ‘waar kwam het schip vandaan’, ‘waar ging het schip heen’, ‘waaruit bestond de lading’ en ‘wat is het scheepstype’. De post-depositionele fase bestrijkt de fase nadat een schip zinkt en er dus sprake is van een scheepswrak. Relevante onderzoeksvragen die zich op deze fase richten zijn bijvoorbeeld ‘wat is er van het schip bewaard gebleven’, ‘hoe goed is de scheepsconstructie en het vondstmateriaal geconserveerd’ en ‘hoe is het schip gebouwd’. De depositionele fase, oftewel de momenten en omstandigheden rondom het zinken van een schip, blijft regelmatig buiten beeld. Dat is niet zozeer het gevolg van een desinteresse in deze specifieke fase, maar te wijten aan een gebrek aan bruikbare informatie om relevante onderzoeksvragen te beantwoorden, zoals ‘wat is de directe oorzaak van de scheepsramp’, ‘wat gebeurde er aan boord van het schip op het moment van zinken’ en ‘hoe hebben de opvarenden het ervan afgebracht’.<sup>2</sup> De meeste scheepswrakken bevatten namelijk geen menselijke resten (meer), de mondelinge overlevering is verloren gegaan, de scheepsconstructie is vaak dermate beschadigd dat een eenduidige oorzaak zoals een lekkage niet valt aan te wijzen en het zinken van een schip kan zorgen dat de inhoud van het schip (de inventaris



Fig. 3. Overzichtsfoto van de opgraving van de *Queen Anne* in 2018. Links is een deel van het achterschip aan stuurboordzijde te zien, rechts de complete bakboordzijde. De zware liggende balken (dekknieën) aan bakboordzijde horen vrijwel rechtop te staan, waaruit de zware slagzij van het schip blijkt (foto K. Blok).



en lading) verstoord en incompleet is. Hoe lastig vragen over de depositionele fase ook te beantwoorden zijn, ze worden door belangstellenden steevast gesteld bij lezingen over scheepswrakken en open dagen van scheepsopgravingen. Onder het 'publiek' is dus duidelijk interesse in de laatste minuten van een schip. Temeer reden om die interesse tegemoet te komen en een poging te doen tot het reconstrueren van de depositionele fase van een scheepswrak.

### **De *Queen Anne***

Het scheepswrak dat zich bij uitstek laat lenen voor het reconstrueren van een scheepsramp is

dat van de Engelse koopvaarder waaraan de naam "*Queen Anne*" is toegeschreven. Er zijn namelijk maar weinig wrakken in de voormalige Zuiderzee die een dermate complete constructie en scheepsinventaris hadden als dit wrak (fig. 2). In 2016 ontdekte een agrariër aan de Hopweg ten zuiden van Lemmer (Noordoostpolder) op kavel NK 47 de eerste resten van een tot dan toe onbekend scheepswrak, waarna het in de zomer van 2018 volledig werd opgegraven door archeologen en studenten van het Groninger Instituut voor Archeologie van de Rijksuniversiteit Groningen (onder leiding van ondergetekende). Tijdens de opgraving bleek dat de aangetroffen resten



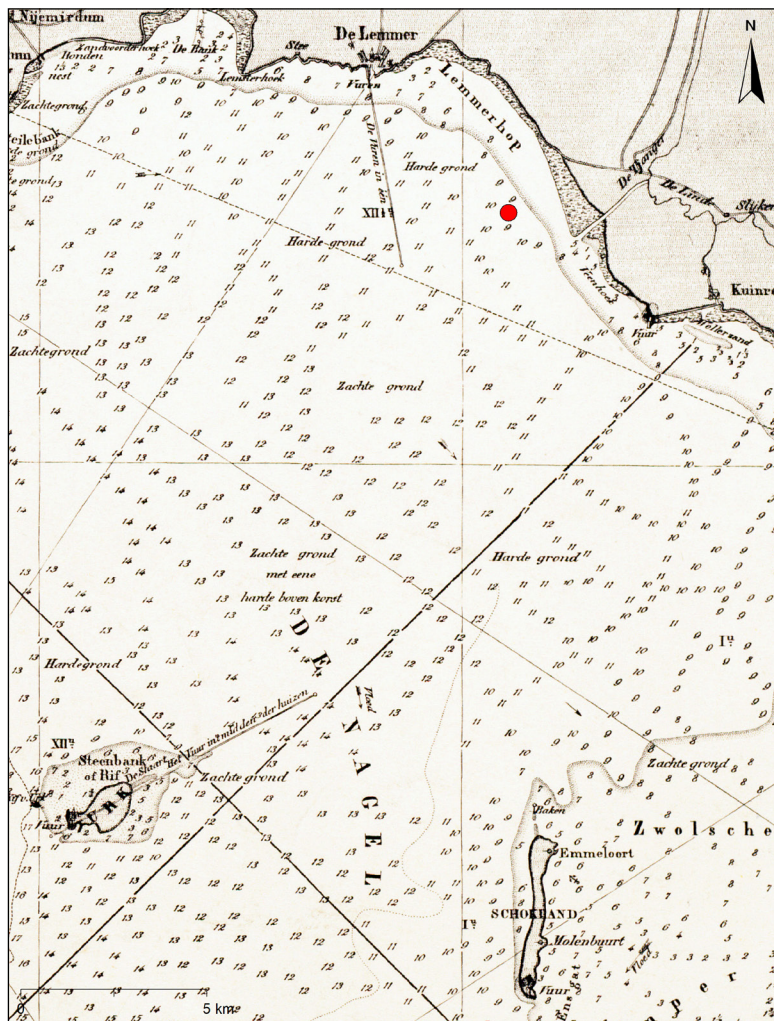


Fig. 4. Uitsnede van een historische kaart van de Zuiderzee uit 1852 (Wed. Hulst van Keulen) met daarop de waterdiepte uitgedrukt in Amsterdamse voeten. De wraklocatie van de *Queen Anne* is aangegeven in het rood (figuur Y.T. van Popta, RUG/GIA).

toebehoren aan een voor Zuiderzeebegrippen groot schip, namelijk een driemaster met een lengte van 30 m over de stevens.

Een uitgebreide studie van de scheepsconstructie, een reconstructie van de vorm van het schip en dendrochronologisch onderzoek van het scheepshout maakt duidelijk dat het wrak toebehoort aan dat van een driemastgaljoet die omstreeks 1705 in Nederland moet zijn gebouwd (Doeve 2017, 2019; Van Popta 2021: fig. 1). In

het wrak werden meer dan duizend vondsten aangetroffen die toebehoren aan de scheepsinventaris, tuigage en lading en die een goede indruk geven van het vaargebied, het leven aan boord en de periode waarin het schip verging. Zo tonen resten van zuidvruchten (perzik, druif, olijf en vijg), specerijen (zwarte peper, Spaanse peper, rozemarijn en paradijskorrel), Spaanse olijfkruiken, Toscaanse oliekruiden en wijntonnen aan dat het schip lading had ingeslagen in het Middellandse zeegebied (daaruit blijkt ook dat het schip functioneerde als een 'straatvaarder'). Verschillende vondsten, waaronder tinservies, kleipijpjes en geschut bleken merktekens te bevatten die na determinatie een goede afbakening van de ondergangperiode geven: 1715 – 1720. Ook bleek een aanzienlijk deel van de scheepsinventaris van Engelse makelij te zijn, waaronder het scheepsgeschut, servies- en kombuisgoed, navigatie-, meet- en weeginstrumenten en een deel van de kleipijpen. Daartoe behoren ook de vondsten die het meest in het oog springen, namelijk twee unieke koninklijke tinnen lepels (*Royal Portrait Spoons*) waarop het portret van de Engelse koningin Anne (1665-1714) prijkt. Aangezien de werkelijke naam van het schip (vooralnog) niet bekend is, werd tijdens de opgraving in 2018 besloten om het schip tot die tijd om te dopen tot de *Queen Anne*.

### De depositionele fase van de *Queen Anne*: aanwijzingen en interpretatie

De hoofdlijnen van het archeologisch onderzoek zijn, zo blijkt uit het bovenstaande, inmiddels afgerond. Het gaat daarbij in hoofdzaak om antwoorden die betrekking hebben op de pre-depositionele en post-depositionele fase. Over de depositionele fase van de *Queen Anne* was tot voor kort nog weinig geschreven, maar dat neemt niet weg dat de wrakcontext (wrak en omgeving) verschillende aanwijzingen bevat die kunnen helpen bij het invullen van de laatste minuten van de driemaster.

Fig. 5. De gereedschapskist (rode pijl) ligt onder een schuine hoek (slagzij) tegen de binnenzijde van de scheepsromp (witte pijlen). Foto Y.T. van Popta (RUG/GIA).



### *De slagzij*

Kort na de start van de opgraving van de *Queen Anne* bleek dat het schip niet bepaald horizontaal in de voormalige zeebodem lag (zie fig. 3). Sterker nog, het schip was ter hoogte van de kiel over de lengte in twee delen gebroken, die los van elkaar in de polderbodem lagen. De bakboordzijde, oftewel de delen van de scheepsconstructie die zich links van de kielbalk bevonden, lag als een u-vorm in de bodem met daarin ruim 98 procent van de totale hoeveelheid vondsten. De kielbalk zelf was nog bevestigd aan de stuurboordzijde van het schip die op een afstand van circa 5 m van de bakboordzijde lag. Dat nagenoeg alle objecten uit het wrak in de bakboordzijde lagen, toont aan dat het schip tijdens de scheepsramp eerst zware slagzij over bakboord heeft gemaakt, waardoor nagenoeg de gehele inventaris en lading naar die zijde zijn geschoven

(fig. 4). In het veld was dat bijvoorbeeld goed terug te zien aan een zware gereedschapskist die bovendeks kapotgeslagen tegen het boord (de zijkant van het schip) lag. De kist moet tijdens de slagzij met veel snelheid over het dek zijn geschoven, totdat die met een klap tot stilstand kwam tegen het boord (fig. 5). In diezelfde hoek tussen het boord en het dek lagen over de gehele lengte van het schip nog vele andere vondsten die eveneens over het dek naar bakboord zijn geschoven. De zware slagzij waaronder de bakboordzijde van het wrak in de polderbodem ligt, was vermoedelijk niet het gevolg van een lekkage of het slecht trimmen van de ballast, maar ontstond door het overhellen (mogelijk zelfs kapseizen) van het schip als gevolg van winddruk. In andere woorden, het is aannemelijk dat het schip onder volle zeilen te maken kreeg met (zeer) harde wind uit de richting van stuurboord.



### **De breuk**

Het is onwaarschijnlijk dat de *Queen Anne* direct na het overhellen/kapseizen over de lengterichting in tweeën is gebroken. Dit blijkt onder andere uit het feit dat in de bakboordzijde vele houten objecten zijn gevonden die, indien het schip direct was opengebrouwen, ongetwijfeld waren weggedreven. In het verlengde daarvan bleek dat de houten tonnen in het ruim (benedendecks) op een laag ingespoeld sediment (hoofdzakelijk zand) lagen met een dikte van 20 tot 50 cm (Van Popta 2017). Dit houdt in dat de tonnen nog enige tijd in het gesloten ruim hebben rondgedreven terwijl inspoeling van sediment (dit vindt plaats ná het zinken) al gaande was. Het is daarnaast aannemelijk dat de vele dwarsverbindingen in het schip (dekbalken en spanten) de beide scheepshelften nog enige tijd bij elkaar konden houden. Wanneer de breuk wel plaatsvond is niet bekend, al zal dit naar verwachting in een tijdsbestek van enkele uren tot enkele dagen na de scheepsramp zijn geweest.

### **Locatie en oriëntatie**

Ook de wraklocatie en oriëntatie van de *Queen Anne* bevatten aanwijzingen over de toedracht van de scheepsramp. De wraklocatie ligt namelijk op nog geen anderhalve kilometer afstand van de oostkust van de Zuiderzee, in een gebied waar zowel sprake was van ondiep vaarwater, zandbanken als dicht onder het oppervlak gelegen pleistoceen zand ('harde gronden'). Op historische en hydrografische kaarten van de Zuiderzee is duidelijk afleesbaar dat de waterdiepte ter hoogte van de huidige kavel NK 47 in de 19<sup>e</sup> eeuw 8 tot 9 Amsterdamse voeten (2,3 tot 2,6 m bedroeg bij normaal laagwater; het is aannemelijk dat dit in de 18<sup>e</sup> eeuw ook ongeveer de waterdiepte zal zijn geweest (fig. 4). Verder richting de kust nam de waterdiepte relatief snel af naar 5 tot 6 Amsterdamse voeten (1,4 tot 1,7 m). De combinatie van het ondiepe water en de vele zandbanken maakte dat dit deel van de Zuiderzee ongeschikt vaarwater was voor grotere schepen; dat wil zeggen, schepen met een diepgang van in ieder geval

2 m of meer waartoe de *Queen Anne* behoorde. Ook uit de oriëntatie van de *Queen Anne* valt nog het één en ander af te leiden wat de omstandigheden rondom de scheepsramp betreft. Het wrak lag namelijk vrijwel noord-zuid-georiënteerd, met de achtersteven richting het noorden en de boeg richting het zuiden wijzend. Dat betekent dat het schip overhelde naar bakboord voordat het zonk, vermoedelijk als gevolg van een zware wind uit westelijke richting.

### **De achtersteven**

Bij het vrijgraven van de stuurboordzijde van de *Queen Anne* werd geconstateerd dat een klein deel van de achtersteven (tot een hoogte van 1 m) nog aan de kielbalk bevestigd was. Toen enige tijd later de opgravingsput rondom de bakboordzijde werd uitgebreid leidde dit tot de ontdekking van het andere deel van de achtersteven. Deze is kort na de ramp afgebroken en enkele meters achter de bakboordzijde afgezonken. De steven lag met de stuurboordzijde naar boven wat indicatief is voor het feit dat het schip tijdens de ramp overhelde naar bakboord. Na het inmeten, tekenen en fotograferen van beide delen van de steven ontstond de mogelijkheid om deze weer digitaal samen te voegen, en daarmee het volledige uiterlijk van de steven weer te geven. Hieruit blijkt dat de achtersteven een totale hoogte had van 4,4 m (waarvan 3,6 m bleek te zijn afgebroken). Tijdens het schoonmaken van de achtersteven bleek dat deze aan beide zijden tot een hoogte van 3,9 m (gerekend vanaf de onderkant van de kielbalk) bekleed was met naaldhout. Deze naaldhouten planken zaten ook tegen de rest van het onderwaterschip (dat deel van een schip dat zich onder water bevindt) van de *Queen Anne* geslagen, om de eikenhouten scheepshuid te beschermen tegen aantasting door de paalworm. Op de dubbelingsplanken bleken duidelijke diepgangmerken te zijn aangebracht (ingekeerd) aan zowel stuurboord- als bakboordzijde. Na het verwijderen van die planken kwamen op de daarachter gezeten eikenhouten stevenbalken eveneens ingekeerde







Fig. 7. De *Queen Anne* is vastgelopen op een zandbank in de Zuiderzee. De bemanning heeft de lading overboord gegooid en probeert zich met de bijboot in redding te brengen. Op de achtergrond is de noordoostkust te zien met aan de horizon het kerkje van Lemmer. Schilderij door Arnold de Lange in opdracht en eigendom van de auteur.

de hoeveelheid lading en uitrusting, daar steeds tussen hebben gezeten. Er is weinig verbeelding voor nodig om te constateren dat de *Queen Anne* te groot (en diep) was voor het water waarin ze verging.

### Het scenario: wat is er gebeurd?

Er was geen redden aan. Iedere windstoot drukte het schip dichter naar de kust. Eerst hadden ze de ankers uitgezet, maar in luttele minuten waren de ankertouwen als elastiekjes geknapt. In een ultieme poging om weg te komen had de schipper opdracht gegeven om alle zeilen bij te zetten. Zo

konden ze snelheid maken, oploeven en daarna aan de wind wegzeilen. Een deel van de lading en het geschut was ook overboord gezet om het schip lichter te maken, maar het was te laat. Met een harde klap kwam de *Queen Anne* tot stilstand op één van de zandbanken die zich onder water en daarmee uit het zicht bevond. Ze zat direct muurvast in de meest ongunstige positie denkbaar: dwars op de wind. Het duurde dan ook niet lang voordat de harde westenwind het schip deed overhellen naar bakboord, waarbij alles dat niet vakkundig was vastgeknoopt, door het ruim en over het dek vloog. Met een luid gekraak kwam

een deel van de grote mast naar beneden, waarbij het de complete verstaging aan stuurboordzijde met zich meetrok. Ondertussen maakte het schip zoveel slagzij dat het zeewater via de doorluchtluiken en geschutpoorten naar binnenstroomde. De schipper zag dat hun strijd met het water een gelopen race was en schreeuwde zijn bemanning toe het schip te verlaten. Verschillende bemanningsleden wisten in de bijboot te klimmen, de rest schopte hun schoenen uit en sprong in het koude water om de anderhalve kilometer naar de kust zwemmend of vastgeklampt aan wrakhout af te leggen (fig. 7).

### Slotbeschouwing

Van de ondergang van de *Queen Anne* en de omstandigheden waaronder die plaatsvond zijn (vooralsnog) geen historische aantekeningen in een krant, dagboek of akte teruggevonden. Evenmin is de mondelinge overlevering (die er toen ongetwijfeld is geweest) bewaard gebleven. Op de vraag of het in de inleiding en vorige alinea geschetste scenario werkelijk is wat zich ruim 300 jaar geleden ter hoogte van kavel NK 47 afspeelde, bestaat daardoor geen eenduidig antwoord. Het is gebaseerd op een combinatie van feiten (onderzoeksresultaten), interpretaties en invullingen; niet alles hoeft letterlijk zo te zijn gegaan als geschreven, maar de hoofdlijnen van het verhaal staan vast. Het hierboven geschetste scenario heeft meerdere doelen: in de eerste plaats het in beschouwing nemen van de depositionele fase van een schip, maar ook door de kennis daarover te gebruiken om de wrakcontext beter te begrijpen en interpreteren. Minstens zo belangrijk is het om aan de hand van het scenario het vergaan van het schip aanschouwelijk te maken, niet alleen voor onderzoekers, maar juist ook voor het bredere publiek. Scheepswrakken en scheepsrampen zijn nu eenmaal onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het houdt in dat een onderzoek naar scheepswrakken niet stopt na het vaststellen van de afmetingen, ouderdom en het scheepstype, maar dat het daar pas begint.

### Dankwoord

Voor de totstandkoming van dit artikel gaat mijn dank uit naar Rik Hijlkema, Koen Blok, Arnold de Lange, Flip Kramer, Stijn Arnoldussen en Harold Broekmans.

### Noten

1. Groninger Instituut voor Archeologie, Poststraat 6, 9712 ER Groningen.
2. Uitzondering hierop zijn verschillende scheepswrakken uit de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw waarvoor zowel genoeg historische gegevens als archeologisch materiaal beschikbaar zijn (zie Van Popta 2022).

### What happened? An interpretation of the shipping disaster of the 18th-century merchantman *Queen Anne*

*This paper focuses on the depositional phase of the Queen Anne, a large, three-masted freighter that sank on the Zuiderzee (a shallow bay of the North Sea, in the north-western Netherlands) sometime between AD 1715 and 1720. This depositional phase entails the moments of a shipping disaster and should be taken into consideration in order to fully understand a wreck site. However, as information on most shipping disasters is solely recorded in historical sources and oral traditions, it can be hard to connect the disaster itself to specific a shipwreck, and vice versa. In the case of the Queen Anne, no information has been found in historical records on the ship's sinking, and oral accounts have disappeared over time. Fortunately, the excavation of the shipwreck revealed several clues that may help to reconstruct the final moments of this vessel.*

## Literatuur

- Doeve, P., 2017. *Dendrochronologisch onderzoek. Scheepswrak NK 47-II* (= BAAC Rapport D-16.0322). BAAC bv, 's-Hertogenbosch.
- Doeve, P., 2019. *Dendrochronologisch onderzoek naar Scheepswrak NK47-II, tweede fase* (= BAAC Rapport D-18.0427). BAAC bv, 's-Hertogenbosch.
- Popta, Y.T., van, 2017. *Te groot voor de Zuiderzee? Verkennend archeologisch onderzoek van een groot zeegaand 18<sup>e</sup>-eeuws vrachtschip op kavel K 47-II in de Noordoostpolder, Flevoland* (= Grondsporen 32). Groninger Instituut voor Archeologie, Groningen.
- Popta, Y.T., van, 2021. *De Queen Anne. Een bewapende Britse koopvaarder die in het eerste kwart van de 18<sup>e</sup> eeuw op de Zuiderzee verging* (= Grondsporen 68). Groninger Instituut voor Archeologie, Groningen.
- Popta, Y.T., van, 2022. *De Zeehond of Fiducie? Uitsluitel over de identiteit en ondergang van de bekendste tjalk van Flevoland. Paleo-aktueel* 32, 79-88.