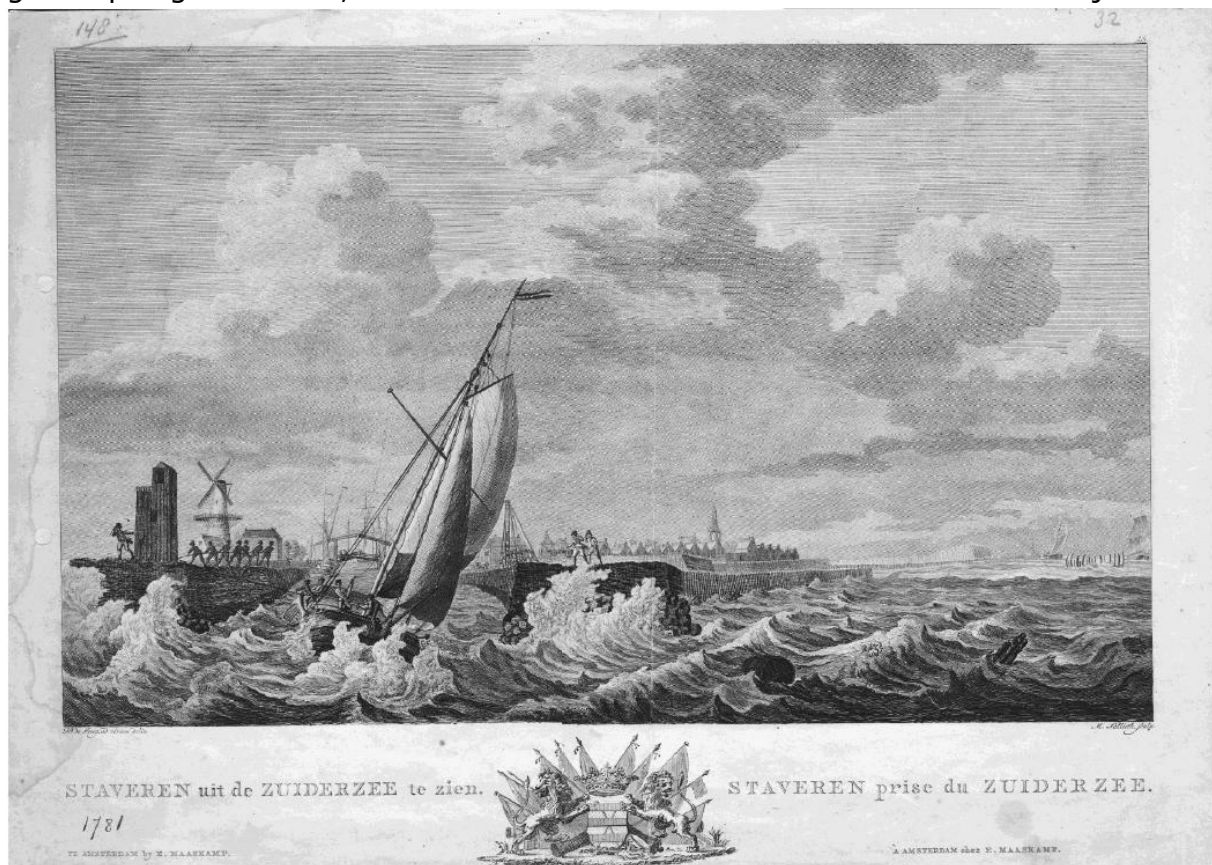


Wat het nauwkeurig bekijken van een oude prent kan opleveren, of een vergeten stranding op het Vrouwenzand (gepubliceerd in 't Stavers Krantsie maart 2024)

Inleiding

Het bestuderen van oude kaarten of afbeeldingen kan soms verrassende nieuwe inzichten of andere vondsten opleveren. De bijgaande afbeelding van de havenmond van Staveren uit 1781 is al eerder in enkele uitgaven gepubliceerd, zoals in 'Profiel van een waterland door S.J. van der Molen' en 'De tegenwoordige staat van Friesland'. Ook wij maakten regelmatig gebruik van deze afbeelding omdat er, naast het schip, veel informatie op te zien is. Om maar wat te noemen: de mannen bij de rolpalen, de persoon die ergens naar staat uit te kijken, de hoge korenmolen en een heistelling langs de kade.

Echter, telkens werd de afbeelding maar voor een deel gepubliceerd. Het is een raadsel waarom, maar het kan een gevolg zijn van het gebruiken van elkaars afbeeldingen. De plaat is een gedrukte kopergravure met daaronder een tekst in zowel het Nederlands als het Frans. Deze tekst ontbreekt vaak in de geraadpleegde boeken, maar aan de rechterkant mist vaak ook een stukje van



een paar centimeter en juist op dat gedeelte is een nieuwsgierig makend detail te zien. Dit zijn namelijk de spanten van een wrak dat boven het water uitsteekt. De tekenaar laat er aan de ene kant een schip langszeilen met een zogenoemd emmertuig en braszeil en aan de andere kant een dwarsgetuigde koopvaarder, vermoedelijk op weg naar Amsterdam.

Toevallig zien we nu ook dat er op de voorgrond tussen de golven een ton en een stuk wrakhout. Was deze ton verankerd om een ondiepte bij het zuiderhoofd te markeren? Maar dit terzijde.

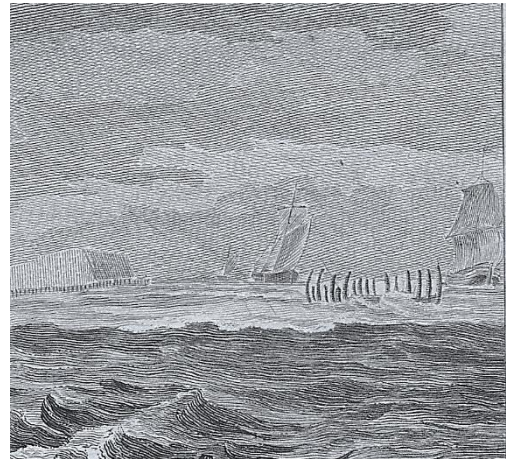
Herkomst

De gedrukte gravure (28x37 cm) komt uit de collectie van Jan Visser Az en er is met de hand het jaartal 1781 op geschreven.

Vanwege de kleine lettertjes op de prent geven we de complete tekst van het passe-partout: linksonder de gravure: 'D^k de Jong, ad virum delin', en rechtsonder: 'M. Sallieth, sculp.' Daaronder: 'STAVEREN uit de ZUIDERZEE te zien, STAVEREN prise du ZUIDERZEE' en onderaan respectievelijk links en rechts: 'Te Amsterdam by E. Klaarkamp', en 'A Amsterdam chez E. Klaarkamp'. Helemaal boven de tekening rechts het nummer '18', mogelijk is dit het nummer van de afbeelding in de *Atlas van alle de Zee-Havens der Bataafsche Republiek, geteekend door D. de Jong en gegraveerd door M. Sallieth Amst. 1802*. Dat de atlas in de Bataafse tijd is gedrukt verklaart nu ook de tekst in twee talen.

De afbeelding

Om de haveningang en het gezicht op Staveren zo te kunnen tekenen moet Dirk de Jong, want dat was zijn voornaam, bij rustiger weer in een boot hebben gezeten en heeft hij later de onstuimige zee, de dreigende wolken en het naar buiten zeilend en voortgetrokken vrachtschip in zijn compositie verwerkt. Waarom nam de tekenaar het wrak uiterst rechts mee in zijn werkstuk? Hem moeten de spanten in zijn rechterooghoek zijn opgevallen en hij zal een ietsje met de afstand tot de kust gespeeld hebben om het daarna nog uiterst rechts in te tekenen.



Mogelijk heeft hij zich afgevraagd wat dit voor schip geweest is en hoe lang geleden het was vergaan, want van het wrak waren alleen nog maar de spanten zichtbaar. Het is waarschijnlijk dat hij dit alleen tijdens laagwater zo kon zien, of misschien zelfs wel bij extreem laag water. Het tijverschil in de Zuiderzee ter hoogte van Staveren was gemiddeld minder dan een meter, dus lijkt het erop dat de Staversen het schip na de stranding langzaamaan hebben zien aftakelen. Dat moest aan de ene kant toch een triest gezicht zijn geweest, maar aan de andere kant zal er vast wel eens een schipper of visser naartoe gevaren zijn om te kijken of er misschien nog wat bruikbaars vanaf te halen was. Dirk de Jong leefde overigens tussen 1750 en 1850.

Op onderzoek naar de naam het gestrande schip

Enige tijd geleden stond er een prachtig artikel in de Leeuwarder Courant over de vondst van een scheepswrak voor de Staverse kust. We gingen daarom op onderzoek uit naar krantenberichten over strandingen tussen 1770 en 1781, maar konden niets vinden. Ook de (schaarse) berichten in de besluiten van het stadsbestuur leverden niets op en in de notariële archieven van Amsterdam kon

geen aanknopingspunt worden gevonden. Nu is het zoeken naar een schip, waarvan de naam ontbreekt, bijna onmogelijk, maar na diverse zoekpogingen kwam uit het internet toch wat boven water.

Er bleek een archeologisch onderzoek te bestaan dat in zijn geheel in 2002 door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed op internet was geplaatst onder de titel *'RAM274 Ramspoed op het Vrouwenzand. Waarderend onderzoek naar een achttiende-eeuws scheepswrak voor de kust van Stavoren'*.

Dit lijvige rapport beschreef het onderzoek naar een wrak dat was ontdekt door leden van de stichting Archeos Fryslân (vrijwilligers in de maritieme archeologie) ongeveer ca. 1,5 km ten zuidwesten van Stavoren (zie beide kaartjes).



Het onderzoek werd in 2019 door deze dienst uitgevoerd om inzicht te krijgen 'in de inhoudelijke kwaliteit (aard, omvang, datering) en fysieke kwaliteit (gaafheid, conservering) van de

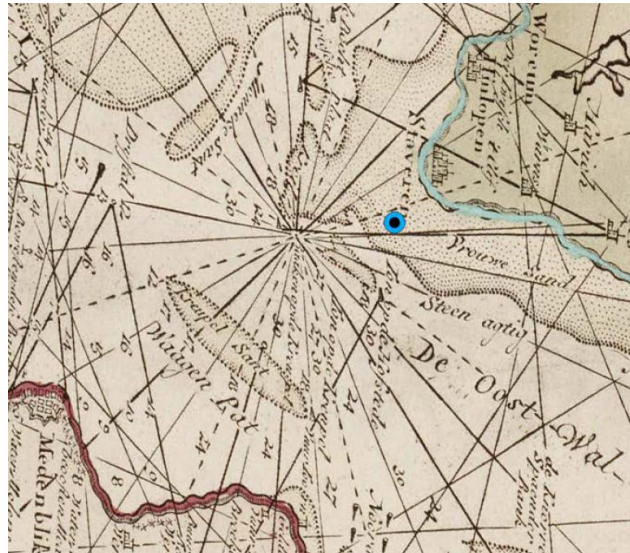
archeologische waarden van de vindplaats', als opleidingsproject en niet vanwege ruimtelijke ontwikkelingen. Een andere reden is dat het Rijk investeert in het monitoren, waarderen en beschermen van vindplaatsen die op den duur op natuurlijke manier, zoals erosie, dreigen te verdwijnen.

Omdat het overschrijven plagiaat is hebben we een groot deel van de samenvatting en wat details uit het rapport overgenomen en hier en daar een verklaring of een regel aan toegevoegd.

Het onderzoek van het geheel van gevonden voorwerpen had naar archeologische begrippen een vrij nauwkeurige datering opgeleverd: van 1751 tot 1765.

Hoewel het schip zwaar beschadigd is en slechts deels bewaard, werden in het wrak op sommige plekken vondsten gedaan die behoren bij een bepaald onderdeel van het schip. Zo kon bijvoorbeeld de ruimte voor de konstabelskamer (hier sliep de onderofficier die verantwoordelijk was voor de wapens aan boord) en de kombuis (scheepskeuken) worden afgeleid.

Het zicht onder water van het IJsselmeer is slecht en de locatie van het wrak is geen populaire duikplaats, hoewel het wrak bij ervaren duikers wel bekend was, zodat het geen hoge belevingswaarde heeft, maar daarentegen bleek de inhoudelijke waarde van het wrak hoog. Dit komt omdat deze vindplaats nu net die informatie heeft doorgegeven die niet alleen uit historische bronnen



De locatie van het wrak op een kaart van Van Keulen uit 1771

(documenten of afbeeldingen) achterhaald kan worden, waardoor het voor de studenten die hieraan meewerkten een nuttig project was.

Het wrak, dat grotendeels met zowel zout- als zoutwatermosselen is bedekt, ligt op een diepte van 4 m en is oost-west georiënteerd. Het hoogste punt van het wrak is een groot ijzeren voorwerp dat 1 m hoger ligt dan de omliggende waterbodem. Deze aan elkaar geroeste massa ligt in het westen bij de steven



De gevonden cardanische olielamp met drie pitten

rondom het wrak hebben uitgewezen dat in de bodem geen verdere wrakdelen aanwezig zijn.

van het wrak en is ongeveer 2 m lang. De resten van het wrak zijn 21-22 m lang en 4,5 m breed (zie afbeelding). De wrakresten liggen bijna horizontaal op de waterbodem, waarbij het oostelijk uiteinde een lichte slagzij richting het zuiden heeft. Alleen de kielbalk steekt een paar centimeter in het harde keileem. De houten resten steken niet meer dan een 0,5 m uit de waterbodem. Tijdens het onderzoek is vastgesteld dat het wrak niet of nauwelijks is ingegraven in de waterbodem. Verkennend duikonderzoek en sonderingen (met de prikstok) in een straal van 10 m

Bij en in het wrak is een serie voorwerpen gevonden, zoals aardewerk, kleipijpen, bestek, glazen, flessen, gereedschap, een klein type kanon, een zwaardheft, kogels, schoengespelen en een cardanische olielamp (een constructie, waarbij de lamp tijdens het slingeren van het schip, redelijk rechtop blijft staan en zo geen olie verliest).

Het onderzoek van de houten scheepsresten en de gevonden objecten tonen aan dat het schip lang in de vaart moet zijn geweest.

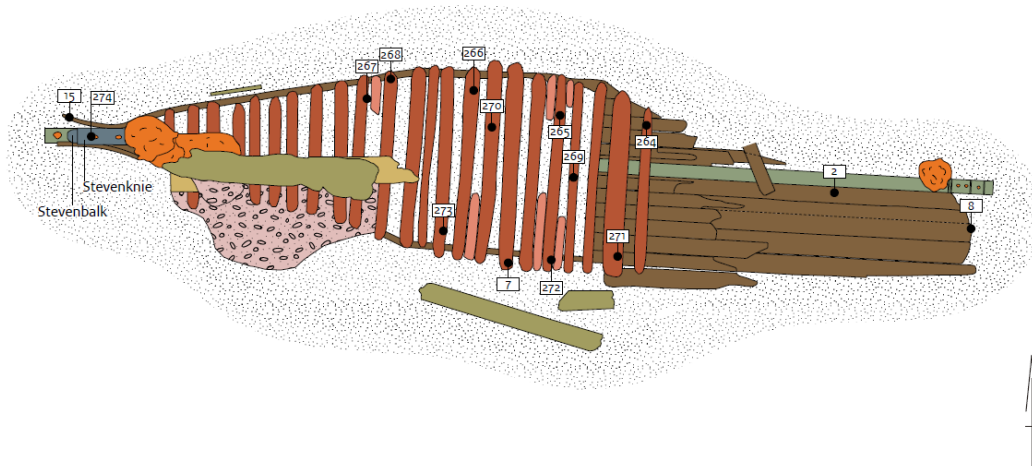
Aangezien het schip vlak bij Staveren is vergaan op een vrij ondiepe bodem, zijn er waarschijnlijk bergingen uitgevoerd, waarvan mogelijk een spoor terug te vinden moet zijn in de archieven.

Ook het archief van Staveren werd geraadpleegd en in de 'stukken betreffende stranding van schepen, berging en verkoping van daarvan afkomstige goederen, 1703-1804' bevindt zich een lijst van verkochte goederen uit een onbekend schip dat is vergaan tussen Staveren en Enkhuizen in oktober 1756. Dit ging waarschijnlijk over het bewuste wrak dat de naam 'Stavoren 18' had gekregen, maar uit deze bron is niets op te maken over het scheepstype.

De naam van de schipper en ook de namen van de bemanningsleden in de attestatie van het scheepsongeval, deden vermoeden dat het schip geen Nederlandse maar een Scandinavische thuishaven had.

Ondertussen werden in allerlei binnen- en buitenlandse archieven potentiële kandidaten gevonden voor het scheepswrak, zoals verzekeringen, verkopeningen, scheepsongevallen, landingscontracten.

Uit dit onderzoek vond men zes scheepsrampen in de Zuiderzee in de periode 1751-1765 waaruit een schip met de naam 'Juffrouw Diderica' als het beste naar voren kwam.



Plattegrond van de vindplaatsen uit het rapport; het schip lag met de steven naar de Friese kust gericht.

Stranding en afloop

Ondanks het feit dat in de Amsterdamse archieven stukken zijn gevonden waaronder de assurantiën, de autorisaties over de berging, de substituties en kwitanties, is geen informatie gevonden over het type of grootte van het schip. Het werd gevoerd door kapitein Lars Swensen van Bergen in Noorwegen en is vergaan op 7 oktober 1756 op een reis van Venetië, via Zanten (Zakynthos) naar Amsterdam. In het notarieel archief te Amsterdam is de hele gebeurtenis van de reis beschreven in een scheepsverklaring. Deze scheepsverklaring is op 11 oktober van dat jaar voor notaris Phaff opgesteld. Hierin verklaarden de stuurman Hans Freille en de bootsman Ellert Jacobson de lading, bestaande uit koralen, laurierolie, linnen, spiegels en andere goederen deels in Zanten gelost te hebben en daar de resterende lading hadden aangevuld met onder andere hout 'tot stecagie' (afrasteringen). De lading was volgens hen goed vastgezet en afgedekt en het schip was, naar goed zeemanschap, goed voorbereid voor de reis.

We doen een poging de lezers in het verslag mee te nemen door sommige stukken letterlijk over te nemen.

'Vlak voor de Hollandse wal kregen we het zeer zwaar (en hebben) met een harde wind uijt zijdwestelijke (hoek) moeten zijlen waarin we de groote steng zijn verlooren en (zo) kwamen wij 4 october zonder loots (de rede van) Tessel binnen'. De steng is een verlengstuk van de mast.

'De volgende dag gingen we op 4 uur 's morgens onder zeil en kwamen dezelfde dag over 't Vlaak (een zandbank) en zijn daar ten anker gegaan. In de nacht daarop begon een schrikkelijke storm te waaijen uijt den westelijke en westnoordwestelijke (richting), zoodat wij ons tweede anker moesten laten vallen, maar vermits er zoo een zwaare eb ging dat het water geheel weg liep,

begon het schip den 7^e des morgens zeer zwaar op de grond te stooten, dat het roer afraakte en het schip zoo leck wierd dat wij het met de pomp niet lens (droog) konden houden, waerop omtrent 10 uiren ons (anker)touw aan stucken brack en wij aanstonds het plegtanker (dit is het reserve anker) van de boeg kapten en lieten vallen. Inmiddels stond er 8 voet (ruim 2,5 meter) water in het schip waarop we resolveerden (besloten) op het aanraaden van de loots, die wij in Tessel aan boorde hadde gekregen, beijde de touwen te kappen om te zien of we het schip op de oostwal konden krijgen en dus, indien het mogelijk was, het schip in leeven te bergen'.

Dit bleek tevergeefs, want het schip raakte rond het middaguur weer aan de grond en *'sleet zodanig dat de boot en jol overboord raakten en door een geweldige zwaare zee wierd de Capt(ein) beneevens vijff man van het scheepsvolk ende loots overboord geslagen en verdrongen'.* Daarna kwam de vloed weer op en begon het schip af te drijven van de oost- naar de westwal en zijn ze aan het begin van de avond door de schipper Haring Cornelis de Koe van boord gehaald en geborgen en de 10^e in Amsterdam gearriveerd en aan wal gebracht. Doordat de naam van de reddende schipper nu bekend is, konden we ook naar hem op zoek gaan. Haring Cornelis de Koe kwam uit Woudsend. Hij was eerst smakschipper en tijdens dit verhaal schipper op het kofschip 'De Jonge Auke Buwalda'. In enkele gevonden aktes over deze Haring Cornelis werd de naam van zijn schip vaak verkeerd opgevat als de Jonge Arent of Anke Bowolde en ook als Ariaan Bowolda.

We keren weer terug naar 11 oktober 1756. Op dezelfde dag nog komen de hiervoor aangehaalde 'belanghebbende kooplieden en andere geïnteresseerden' bij de Amsterdamse notaris om twee heren te machtigen en op te dragen om te 'reclameren en te benaderen' al hetgeen van schip, lading, scheepsgereedschap enzovoorts geborgen kan worden en wat de bergings- en andere kosten zijn. Ook moeten zij de 'vrachtpenningen, die bevonden mogen worden aan de gemelde schipper (Lars Swensen) verschuldigt te weezen aan hem voldoen'. Verder moeten zij 'na rechten en na rato van ieders geborgen goederen' de opbrengsten uitkeren. Wat hier opvalt is dat het lijkt alsof de schipper nog leefde, terwijl de schipper, vijf andere bemanningsleden en de loods volgens de twee getuigen overboord waren geslagen. Het is mogelijk dat dit als formaliteit geldt omdat nog gage aan de twee overlevenden en de nabestaanden uitbetaald moest worden. In de volgende akte, die ook op dezelfde dag is opgesteld, wordt één en ander nog eens in andere woorden bevestigd en beloven de twee gemachtigden alles wat in hun macht ligt te verrichten.

Precies een maand later komen de kooplieden, gemachtigden en andere belanghebbenden al bij elkaar. De notariële akte begint in mooie letters met het woord 'Quittantie'. De 'kooplieden en andere geïnteresseerden in het schip en lading dat in de Zuyderzee tusschen Enckhuyzen en Stavoren door storm op de 7^e october 1756 is verongelukt' zijn bijeen gekomen 'om te reclameren en te benaderen al hetgeen geboren kon worden'. Het komt erop neer dat de reders zoveel mogelijk schadeloos gesteld moeten worden. Er volgt een lijst met 17 namen, waarvan vier een bedrag betalen en de rest bedragen ontvangt. Het hoogste bedrag is bijna 1000 gld en het laagste ruim 4 gld. Er staat in de door

ons geraadpleegde aktes niet of de lading verzekerd was, maar in ieder geval hadden de twee gemachtigde heren blijkbaar hun werk goed gedaan.

Op zoek naar het scheepstype

Na deze getuigenverklaringen pakten we het onderzoek weer op, want tot nu toe is niet bekend van welk type schip de restanten op het Vrouwenzand zijn.



Uit de vele scheepsbouwkundige details die gevonden zijn is het wrak met de gevonden houten onderdelen vergeleken met bouwkundige tekeningen van oude scheepstypes. Uiteindelijk is het de onderzoekers mogelijk geweest het scheepstype af te leiden: een in Nederland gebouwd galjoetschip van 85 voet (=ca 25 m).

Dit werd later nog eens in een andere bron bevestigd doordat het schip voorkomt op de scheepslijst van Deense schepen die naar het Middellandse Zeegebied voeren.

Daarmee kon de eerder getrokken conclusie worden gestaafd.

Afbeelding van een galjoet uit de beschreven periode

Over het archeologische onderzoek plaatste de Leeuwarder Courant op 16 januari 2023 het artikel met de titel 'Is dit wrak de Juffrouw Diderica?'.

Onze zoekpoging was dus ver van de juiste periode, maar we kunnen nu -met natuurlijk een slag om de arm- wel aannemen dat Dirk de Jong in 1781 de restanten van de 'Juffrouw Diderica' heeft getekend, nadat het 15 jaar daarvoor was gestrand. Hiermee komen we ook aan het eind van dit droevige verhaal naar aanleiding van een detail op de prachtige tekening van de oude Staverse havenmond.

Studiegroep Oud Staveren, Sjoerd de Roos en Rob Boom

Op de volgende bladzijden het krantenartikel waarover in bovenstaand stukje wordt gerefereerd.

Een bekend wrak bij Stavoren is vermoedelijk het restant van het Noorse schip Juffrouw Diderica. Deze galjoet zonk tijdens een storm in 1756. Archeologen hebben hier veel vondsten verzameld: van een kanon tot Goudse pijpen, kogels en ivoren vlooiënkammen.

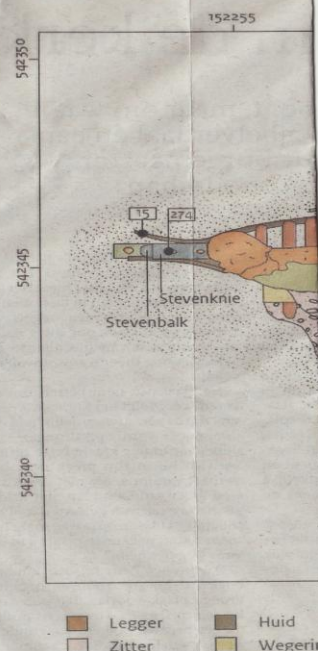
Is dit wrak de Juffrouw Diderica?

ERWIN BOERS

Koopjesjagers werden in oktober 1756 warm verwelkomd in Stavoren, Laaksum en Molkwerum. Een advertentie in de *Leeuwarder Courant* meldde een grote verkoop van bijvoorbeeld aan nagelen (spijkers), cacao, tabak, touwwerk, hout en 'wat dies meer zij'.

Het gaat om een 'eenmaster met extra forse stevens', die waarschijnlijk rechtop is gezonken. De onderzoekers denken aan een 'galjoet', een scheepstype dat enigszins lijkt op het bekende kofschip. Het lijkt in Nederland gebouwd 'volgens de Rotterdamse traditie'.

Om meer over de bouw te ontdekken, lieten de archeologen de jaarringen in het scheepshout onderzoeken. In eerste instantie blijkt vooral hout toegepast van eiken



Afb. 5.1 Plattegrond van de vindplaats

bijvoorbeeld aan nagelen (spijkers), cacao, tabak, touwwerk, hout en 'wat dies meer zij'.

Dit was de oogst van een vreselijke storm, die noodlottig afliep voor het galjoetschip Juffrouw Diderica. Hiermee voer schipper Lars Swensen en zijn Deense bemanning van Venetië naar Amsterdam. De thuishaven van het schip was Bergen (Noorwegen).

Uit archieven blijkt dat de Juffrouw Diderica op 7 oktober vastliep op de Oostwal bij Stavoren. Het schip kwam weer los, maar zonk verderop. Deskundigen van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) hebben veel aanwijzingen dat dit het wrak is dat nu bekend staat als Stavoren 18.

'De Stavoren 18 is in 1999 gevonden en gemeld door duikteam Miramar', schrijft de RCE. Leden van de stichting Archeo Fryslân brachten de vindplaats vanaf 2000 verder in kaart. Er werden allerlei voorwerpen boven water gehaald bij verschillende duikoperaties.

Uiteindelijk zette de Rijksdienst zelf een duikonderzoek op touw. In augustus 2019 werd twee weken lang gedoken 'in samenwerking met studenten archeologie en jonge professionals in de maritieme archeologie.' Doel was om bredere kennis over wrakken en scheepvaartgeschiedenis te verzamelen.

Er werden 139 'duiken' verricht in het troebele water, waarin je vaak maar 10 tot 20 centimeter kunt kijken. Daarna werd het stil, maar achter de schermen ging de analyse van de vondsten en de zoektocht in archieven gewoon door. Recent heeft de RCE het boekwerk *Rampspoed op het Vrouwenzand* uitgebracht.

Heel bijzonder is dat de onderzoekers de bouwwijze en indeling van het schip gedetailleerd in kaart konden brengen. Bovendien wisten ze de vermoedelijke naam, schipper en vaartroute te achterhalen: zo iets lukt maar zelden.

Het schip ligt slechts 4 meter diep op het Vrouwenzand, 'een natuurlijke zandplaat ten zuiden van Stavoren'. Deze gevaarlijke plek werd op zeventiende-eeuwse kaarten al aangegeven. Op de wraklocatie legden de archeologen proefputten aan. Ze brachten de houten onderdelen van het schip nauwkeurig in kaart: het wrak is '21 tot 22 meter lang en 4,5 meter breed'.

Om meer over de bouw te ontdekken, lieten de archeologen de jaarringen in het scheepshout onderzoeken. In eerste instantie blijkt vooral hout toegepast van eiken die eind zeventiende eeuw zijn gekapt in noordelijk Duitsland. Het schip kan dus omstreeks 1700 gebouwd zijn.

De constructiegeschiedenis is ingewikkeld, want het schip had een 'dubbele scheepshuid' waarin ook naalldhout was toegepast. Dit wijst op 'een wat ouder schip dat men langer in de vaart wilde houden. Door opnieuw een huidlaag over het schip aan te brengen, is de algemene structurele stevigheid van het schip verhoogd'.

Op sommige plekken is het schip zelfs 'driehuidig', want er is in de loop van de achttiende eeuw nog nieuw hout toegevoegd. Dit duidt erop 'dat het schip al heel lang in de vaart moet zijn geweest'.

Tijdens het duikwerk is een groot aantal vondsten verzameld. Het gaat hierbij om fragmenten aardewerk en glas, stukken baksteen en natuursteen, metalen en houten voorwerpen. Dit bood aanknopingspunten om de inrichting en functie van het schip in kaart te brengen.

De keuken (kombuis) was in de buurt van de voorstevens. Daar werden namelijk scherven van bolle wijnflessen en een drinkglas gevonden. Er lagen ook stukken van tegels, vermoedelijk uit een haard.

In het voorschip lagen allerlei 'persoonlijke objecten', bijvoorbeeld twee vlooiënkammen van ivoor en een andere van 'been'. Ook gespen, spelden en bestek werden hier aangetroffen.

In het rapport wordt gesproken van



De voor- en achterzijde van de tinnen lepel uit 1752.

'tamelijk welvarende opvarenden'.

Voorin werden ook 'delen van de vermoedelijke lading gevonden': het gaat om honderden Goudse pijpen of fragmenten hiervan. De meeste exemplaren waren nog niet gebruikt om te roken, dus dit kan handelswaar zijn geweest. De pijpen zijn typisch voor de periode 1740-1760.

Tussen de pijpen lagen veel boekweitdoppen, die als het piepschuim van die tijd functioneerden: een beschermend verpakkingsmateriaal. In het voorschip lagen ook gebruiksvoorwerpen zoals een duimstok en een passer.

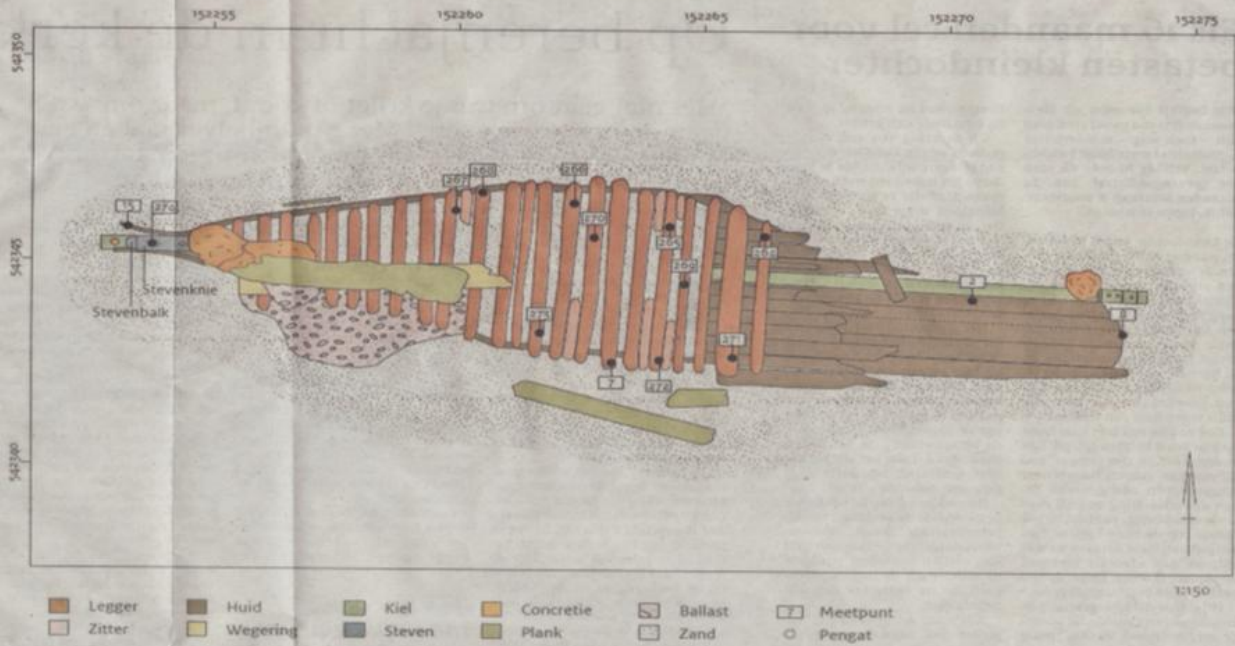
Er kwamen ook aardewerkscherven naar boven. Enkele waskommen en een vergiet bleken typisch van Friese makelij, naast gebruiksvoorwerpen uit Holland, Brabant en Duitsland. Aan boord bevonden zich ook stukken kabeljauw: vermoedelijk 'mondvoorraad' voor de opvarenden.

In het achterschip was vermoedelijk de kamer van de konstabel, die het afweergeschut bediende. In of bij zijn kamer lagen een olielamp en zes projectielen 'die kunnen gelinkt worden aan een wapenkamer'. Bij het duikwerk is ook het heft van een zwaard waargenomen en er lagen enkele musketkogels.

Op enkele meters van het wrak werd een draaibas gevonden, staat in het verslag. Dit kleine kanon stond vermoedelijk op het



Historische kaart met de wraklocatie erop weergegeven op deze kaart. BRON RCE



Afb. 5.1 Planegrond van de vindplaats en interpretatie van de aangetroffen elementen.

'tamelijk welvarende opvarenden'.

Voorin werden ook 'delen van de vermoedelijke lading gevonden'; het gaat om honderden Goudse pijpen of fragmenten hiervan. De meeste exemplaren waren nog niet gebruikt om te roken, dus dit kan handelswaar zijn geweest. De pijpen zijn typisch voor de periode 1740-1760.

Tussen de pijpen lagen veel boekweitdoppen, die als het piepschuim van die tijd functioneerden: een beschermend verpakkingsmateriaal. In het voorschip lagen ook gebruiksvoorwerpen zoals een duimstok en een passer.

Er kwamen ook aardewerkscherven naar boven. Enkele waskommen en een vergiet bleken typisch van Friese makelij, naast gebruiksvoorwerpen uit Holland, Brabant en Duitsland. Aan boord bevonden zich ook stukken kabeljauw: vermoedelijk 'mond-voorraad' voor de opvarenden.

In het achterschip was vermoedelijk de kamer van de konstabel, die het afweergeschut bediende. In of bij zijn kamer lagen een olielamp en zes projectielen 'die kunnen gelinkt worden aan een wapenkamer'. Bij het duikwerk is ook het heft van een zwaard waargenomen en er lagen enkele musketkogels.

'Op enkele meters van het wrak werd een draaibas gevonden', staat in het verslag. Dit kleine kanon stond vermoedelijk op het

dek. Het betreft een 'halfponder kanon' met een loop van ruim 90 centimeter, constateert de Terschellinger kanonnendeskundige Nico Brinck.

Volgens Brinck zijn deze kanonnetjes 'bij duizenden geëxporteerd uit Engeland, waaronder vele naar Nederland'. De zes aangetroffen 'kneppelkogels' aan boord hadden niet het juiste kaliber voor dit kanon: 'Dit betekent dat er andere kanonnen aan boord moeten zijn geweest of dat de kogels als balans of handelswaar moeten worden geïnterpreteerd'.

Bij het wrak lagen twee halve koperen bollen met een diameter van 30 centimeter. 'Waarschijnlijk gaat het hier om halfproducten': het koper zou verkocht kunnen worden om er voorwerpen van te maken. 'Aan de zuidzijde, buiten het wrak, is een rol lood aangetroffen met een lengte van circa 1,5 meter', meldt het rapport. Het gaat om een waarneming uit 1999. Bij later onderzoek is dit niet meer teruggevonden.

Verschillende gespen, loden blokken, spelden en een tapkraan zijn wel veiliggesteld. 'In 2007 werd een losliggende tinnen lepel geborgen met in de bak van de lepel een stempel met het jaartal 1751.' Mede op basis hiervan constateren de onderzoekers dat het schip gezonken moet zijn tussen 1751 tot 1765.

Dit betekent dat de galjoet meer dan een

“DIT BETEKENT DAT DE GALJOET MEER DAN EEN HALVE EEUW GEVAREN HEEFT

halve eeuw gevaren heeft: opmerkelijk lang voor een kwetsbaar houten schip. Het past echter wel in de traditie van Scandinavische reders en kapiteins, ontdekten de archeologen. Zij gebruikten vaak opgelapte schepen uit Nederland. De meeste Noorse koopvaarders waren 'tweedehands schepen, voornamelijk uit de Nederlandse Republiek'.

Daarom zou het wrak heel goed de Juffrouw Diderica kunnen zijn. In archieven lazen de onderzoekers hoe dit schip in de Zuiderzee verdween. Er waren in diezelfde periode overigens ook andere door deze storm getroffen schepen, bijvoorbeeld de Vrouw Maria, de Goede Verwachting en Charming Sally. Hun verhalen passen echter minder goed bij dit wrak.

Er zijn nog veel kansen voor verder onderzoek, suggereren de archeologen. Het vondstenmateriaal is ook geschikt voor een expositie. Neem bijvoorbeeld het kanon, dat nu opgesteld staat in het Noordelijk Archeologisch Depot in Nuis; dit lijkt beter op zijn plaats in een museum.

Rampspoed op het Vrouwenzand, Waarderend onderzoek naar een achttiende-eeuws scheepswrak voor de kust van Stavoren, redactie L.A. Muis en J. Opdebeeck. Bron: www.cultureelerfgoed.nl



Historische kaart met de wraklocatie erop weergegeven. Zuid is boven op deze kaart. BRON RCE



Het kleine kanon uit het wrak.



Een ivoren vlooienslab.

