



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Vrouwen en kinderen binnenboord: Onderzoek naar de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen tussen 1500 en 1900 op basis van de materiële overblijfselen van scheepsopgravingen in het Zuiderzeegebied in de collectie van het Nationaal Maritiem Depot in Lelystad

Pijpers, Tara

Citation

Pijpers, T. (2024). *Vrouwen en kinderen binnenboord: Onderzoek naar de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen tussen 1500 en 1900 op basis van de materiële overblijfselen van scheepsopgravingen in het Zuiderzeegebied in de collectie van het Nationaal Maritiem Depot in Lelystad.*

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [License to inclusion and publication of a Bachelor or Master Thesis, 2023](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3800056>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Vrouwen en kinderen binnenboord

Onderzoek naar de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen tussen 1500 en 1900 op basis van de materiële overblijfselen van scheepsopgravingen in het Zuiderzeegebied in de collectie van het Nationaal Maritiem Depot in Lelystad



Tara Pijpers

Bron afbeelding op omslag: Archief van de familie Pruijn

Vrouwen en kinderen binnenboord

Onderzoek naar de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen tussen 1500 en 1900 op basis van de materiële overblijfselen van scheepsopgravingen in het Zuiderzeegebied in de collectie van het Nationaal Maritiem Depot in Lelystad

Tara Pijpers

Graduation Project Applied Archaeology 1084VTMAY

Prof. Dr. M.R. Manders

Universiteit Leiden, Faculteit der Archeologie

Leiden, 15 juni 2024

Definitieve versie

Woord van dank

Allereerst wil ik professor Martijn Manders bedanken voor de begeleiding en feedback tijdens het schrijven van deze scriptie. Verder wil ik hem bedanken voor het wijzen op mogelijk interessant en relevant bronmateriaal en voor het stimuleren en aanmoedigen om nieuwsgierig te blijven en een zo uitgebreid mogelijk onderzoek te doen.

Mijn dank gaat ook uit naar Joran Smale, depotbeheerder van het Nationaal Maritiem Depot te Lelystad, voor de toegang tot het depot en zijn hulp en ondersteuning tijdens mijn onderzoek naar scheepsinventarissen die mogelijk relevant kunnen zijn voor mijn onderzoek. Zijn aanvullende informatie naar aanleiding van vragen die ik had tijdens het onderzoek, is onmisbaar geweest om de inventarissen op de juiste manier te kunnen interpreteren.

Jantiene van Elk van het Textiel Museum te Tilburg, Roos Groen van het Textile Research Centre te Leiden en Fleur Dingen van het Schoenenkwartier te Waalwijk hebben geholpen met hun bronmateriaal, informatie en kennis over schoeisel. Hun bijdrage heeft ontzettend geholpen bij de interpretatie van een groot deel van de vondsten, waarvoor dank.

Ik wil André van Holk en Wouter Waldus bedanken voor de gesprekken over gezinsvaart die er mede toe hebben geleid dat dit het onderwerp van deze scriptie is geworden.

Mijn dank gaat uit naar mijn oudtante Paule Bosch en grootvader Paul Pijpers voor het in contact brengen met de familie Pruijn. Zonder hen zou dit contact er nooit gekomen zijn en zou een belangrijk en interessant onderdeel van deze scriptie mogelijk nooit geschreven zijn.

Bijzonder grote dank gaat dan ook uit naar de familie Pruijn, voor al hun informatie, kennis, verhalen en inzichten over het leven als familie van binnenvaartschippers. Ik was onder de indruk van de geweldige hoeveelheid materialen die voor mijn bezoek reeds verzameld was. Ook de snelle en uitgebreide antwoorden op aanvullende vragen hebben ervoor gezorgd dat ik een mooi beeld heb gekregen van wat het inhield om als gezin aan boord van een binnenvaartschip te leven en te werken. Sjef, Frits, Dorien en Rita, bedankt voor jullie enthousiasme! Jullie zijn van onschatbare waarde geweest voor mijn onderzoek.

Tenslotte wil ik mijn ouders en vrienden bedanken. Wanneer ik het zelf even niet meer zag zitten, zijn jullie blijven geloven in mij en dit onderzoek. Voor deze steun in de rug ben ik jullie ontzettend dankbaar.

Inhoudsopgave

Woord van dank	4
Figurenlijst	7
Tabellenlijst.....	10
Lijst van bijlagen	11
1. Introductie.....	12
1.1 Onderzoeksvragen	13
1.2 Hypothese.....	14
1.3 Onderzoeksmethodologie	14
1.4 Limiteringen van het onderzoek.....	15
1.5 Reading guide	16
2. De Zuiderzee en haar scheepvaart.....	17
2.1 Het ontstaan en einde van de Zuiderzee	17
2.2 De Zuiderzee als verkeersplein	18
2.2.1 Visserij	20
2.2.2 Handel	21
2.2.3 De binnenvaart	21
2.3 Bewoning in de binnenvaart.....	23
2.4 De scheepswrakken in de historische context.....	26
2.5 Conclusie.....	27
3. De opgraving van scheepswrakken in de IJsselmeerpolders	28
3.1 Scheepsarcheologisch onderzoek in het Zuiderzeegebied.....	28
3.2 Onderzoek van de scheepswrakken	29
3.3 Conclusie.....	33
4. Vrouwen en kinderen aan boord?	34
4.1 Vondstcategorisering naar vrouw en kind.....	35
4.2 Vondstcategorieën	35
4.2.1 Schoeisel.....	36
4.2.2 Kleding.....	38
4.2.3 Werktuig	40
4.2.4 Keukengerei.....	41
4.2.5 Sierobject/speelgoed.....	41
4.3 Vergelijking van collectiedatabase met vondstdocumentatie.....	43
4.4 Conclusie.....	50
5. In gesprek met een familie van binnenvaartschippers	51

5.1	Wonen en werken aan boord	51
5.2	Een andere kijk op de vondsten	54
5.3	Conclusie.....	57
6.	Discussie.....	58
6.1	Het belang van de context	58
6.2	Het gebruik en limiteringen van de bronnen	58
7.	Conclusie	60
	Abstract	63
	Bibliografie.....	65
	Bijlage A Lijst van onderzochte scheepswrakken met vondsten	71
	Bijlage B Vondstomstandigheden per schip	102
	Bijlage C Transcriptie van interview Familie Pruijn.....	106

Figurenlijst

- Figuur 1 Schilderij van Bernard Blommers, getiteld 'Dag vader' (<https://www.meestersopcanvas.nl/a-83986118/blommers/blommers-dag-vader/#description>) 12
- Figuur 2 Keira Knightly als Elizabeth Swann, vermomd als man, in de film 'Pirates of the Caribbean: Dead Man's Chest' (<https://www.yahoo.com/entertainment/elizabeth-swann-disney-most-radical-151152551.html>) 12
- Figuur 3 De ontwikkeling van de Zuiderzee en het Waddengebied in omstreeks de jaren 800, 1000, 1350 en 1550 inclusief de ontstane vaarroutes (Doedens & Houter, 2019, p. 17) ... 18
- Figuur 4 Kaart van de Zuiderzee gemaakt voor de binnenvaart uit 1913, bewerkt door T.P. Keijzer in 1920 (<https://geheugen.delpher.nl/nl/geheugen/view?coll=ngvn&identificer=ZZM01%3A013192#:~:text=Deze%20kaart%20uit%201913%20is,de%20havens%20van%20de%20Zuiderzee>) 19
- Figuur 5 Vaarroutes en verschillende vormen van bedrijvigheid op de Zuiderzee in de 17e eeuw (Waldus, 2024, p. 33) 22
- Figuur 6 Kaart met de vindplaatsen van de onderzochte wrakken in de Noordoostpolder; gemaakt door Tara Pijpers. Naar: Falk Autokaart Professional Nederland, 80e druk. De vindplaatsen zijn gevonden op MaSS 30
- Figuur 7 Kaart met de vindplaatsen van de onderzochte wrakken in Oostelijk Flevoland; gemaakt door Tara Pijpers. Naar: Falk Autokaart Professional Nederland, 80e druk. De vindplaatsen zijn gevonden op MaSS 30
- Figuur 8 Kaart met de vindplaatsen van de onderzochte wrakken in Zuidelijk Flevoland; gemaakt door Tara Pijpers. Naar: Falk Autokaart Professional Nederland, 80e druk. De vindplaatsen zijn gevonden op MaSS 31
- Figuur 9 Versierde vrouwen- of kinderschoen uit OB71 (Collectie Nederland, OB71-206, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OB71-206>) 37
- Figuur 10 Vrouwenschoen uit OH92 (Collectie Nederland, ZO1965-IX90, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/ZO1965-IX90>) 37
- Figuur 11 Paar kinderschoenen uit OL84 (Collectie Nederland, ZO1959-III141A, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/ZO1959-III141A>) 38

Figuur 12 Kinderwant uit NH49 (Collectie Nederland, NH49-216, https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/NH49-216).....	39
Figuur 13 Kraagdrager uit OB71 (links) en een voorbeeld van een plooiakraag waaronder een kraagdrager gedragen werd om de stof te ondersteunen (rechts) (Collectie Nederland, OB71-317, https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OB71-317 en https://nl.wikipedia.org/wiki/Molsteenakraag#/media Bestand:Voorbeeld_van_een_plooiakraag,_Johannes_Wtenbogaert_by_Rembrandt_van_Rijn.jpg)	39
Figuur 14 Dijzak uit OF60 (Collectie Nederland, OF60[-005], https://www.collectienederland.nl/detail/foldout/void_edmrecord/dcn_maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten_OF60%255B-005%255D).....	40
Figuur 15 Fragmenten van een spanendoos uit NB6 (Collectie Nederlands, NB6-261, https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/NB6-261)	40
Figuur 16 'Versleten' lepel uit ZA71 (Collectie Nederland, ZA71-46, https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/ZA71-46).....	41
Figuur 17 Houten vogeltjes uit NR62 (links) en ZN43-44 (rechts) (Collectie Nederland, Z1943-III39 en ZN44-99, https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/Z1943-III39 en https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/ZN44-99).....	42
Figuur 18 Miniatuurtreeft uit OL79 (Collectie Nederland, OL79-12, https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OL79-12)	42
Figuur 19 Een knikker van aardewerk uit OH48 (Collectie Nederland, OH48-558-83, https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OH48-558-83)	42
Figuur 20 Nijptangetje en hamertje uit OH48 (Collectie Nederland, OH48-301 en OH48-302, https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OH48-301 en https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OH48-302).....	43
Figuur 21 Het losse fragment (links) en het kinderschoentje zonder fragment (rechts) uit NE163. Let op het overeenkomstige patroon van gaatjes tussen het fragment en de schoen waar ze aan elkaar waren genaaid (Foto: Tara Pijpers).....	44

Figuur 22 Kinderschoentje met fragment zoals het hoogstwaarschijnlijk aan elkaar gehecht was uit NE163 (Foto: Tara Pijpers)	44
Figuur 23 Zijaanzicht (rechts) en bovenaanzicht (links) van kinderschoen uit NH49	45
Figuur 24 Zijaanzicht (links) en bovenaanzicht (rechts) van de rechter kinderklomp uit OD2 (Foto: Tara Pijpers)	46
Figuur 25 Zijaanzicht (links) en bovenaanzicht (rechts) van de linker kinderklomp uit OD2 (Foto: Tara Pijpers)	46
Figuur 26 Lepel voor een kind (midden) in vergelijking met een gewone lepel (links) en een suikerlepeltje (rechts) uit OD2 (Foto: Tara Pijpers)	47
Figuur 27 Vermoedelijke vrouwenschoen uit OH27 (Foto: Tara Pijpers)	48
Figuur 28 Miniatuurtreeft uit OL79 (Foto: Tara Pijpers)	48
Figuur 29 'Versleten' lepel (links) in vergelijking met een normale lepel (rechts) uit ZA71 (Foto: Tara Pijpers)	49
Figuur 30 Voorbeeld van een geboorteakte, de geboorteakte van Rita (Archief van de familie Pruijn)	51
Figuur 31 Het schip van opa Pruijn (links) en het in 1925 gekochte schip door vader Pruijn (rechts) (Archief van de familie Pruijn)	52
Figuur 32 Moeder Pruijn aan het roer (Archief van de familie Pruijn)	53
Figuur 33 Het schip waar Frits en Sjef op gevaren hebben van 1963 tot 1998 (Archief van de familie Pruijn)	54
Figuur 34 Een deel van de kinderen Pruijn in hun normale kledij. Van boven naar beneden, van links naar rechts: Theo, Rita, Frits, Anna, Greta met Dorien op schoot en Leida (Archief van de familie Pruijn)	55
Figuur 35 Bezellinghamertje in bezit van de familie Pruijn (links) en de kop van het hamertje in OH48 (rechts) (Foto: Familie Pruijn (links) en Tara Pijpers (rechts))	56
Figuur 36 Nijptangen in het bezit van de familie Pruijn (links) en de nijptang gevonden in OH48 (rechts) (Foto: Familie Pruijn (links) en Tara Pijpers (rechts))	56
Figuur 37 Bezellingspijkertjes in bezit van de familie Pruijn (links) en een voorbeeld hoe bezelling wordt aangebracht (Foto: Familie Pruijn)	56
Figuur 38 Een voorbeeld van een klomp waar de kinderen mee speelden. Hier werd bijvoorbeeld een bootje van gemaakt (Foto: Familie Pruijn)	57

Tabellenlijst

Tabel 1 Indeling van de onderzochte scheepswrakken per periode op basis van hun ondergangsdatering.....	26
Tabel 2 Indeling van de onderzochte scheepswrakken per scheepsfunctie	27
Tabel 3 Overzicht per wrak van het jaar van eerste en laatste actie tijdens het scheepsarcheologisch onderzoek.....	32
Tabel 4 Indeling van wrakken per inventaris op basis van informatie uit de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot.....	35
Tabel 5 Indeling van aantal wrakken per vondstcategorie op basis van de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot.....	36

Lijst van bijlagen

Bijlage A Lijst van onderzochte scheepswrakken met vondsten	71
Bijlage B Vondstomstandigheden per schip	102
Bijlage C Transcriptie van interview Familie Pruijn.....	106

1. Introductie

De wereld van schepen en scheepvaart werd gedomineerd door mannen. Tenminste, dat is het beeld dat makkelijk ontstaat uit boeken, liedjes, films en schilderijen.



Figuur 1 Schilderij van Bernard Blommers, getiteld 'Dag vader' (<https://www.meestersopcanvas.nl/a-83986118/blommers/blommers-dag-vader/#description>)

In de historische roman *De thuiskomst* van Anna Enquist (2005) hoopt Elizabeth Batts, de vrouw van James Cook, dat hij eindelijk thuiskomt, zijn maritieme aspiraties laat varen en tijd zal hebben voor haar en de kinderen. Om zelf toch aan boord te komen, moesten vrouwen zich als mannen vermommen, zoals in het liedje *Daar was laatst een meisje loos* (van der Zande, 2022, p. 9), het toneelstuk *Vrouwen aan boord* van Zoë Joy Roelant (2018) of in films zoals de *Pirates of the Caribbean* filmreeks.



Figuur 2 Keira Knightly als Elizabeth Swann, vermomd als man, in de film 'Pirates of the Caribbean: Dead Man's Chest' (<https://www.yahoo.com/entertainment/elizabeth-swann-disney-most-radical-151152551.html>)

Het leidende idee lijkt te zijn dat een vrouw niet op een schip thuishoorde omdat ze ongeluk bracht, niet de juiste capaciteiten had om op een schip te werken, en bovendien de mannen aan boord maar zou afleiden. Dat laatste heeft er tevens voor gezorgd dat het lang heeft geduurd voordat de marine met een gemengde bemanning is gaan varen (van Koppen, 2008).

Dergelijke verhalen gaan met name over het leven op de grote vaart, zoals de VOC-schepen, en uit historische bronnen blijkt inderdaad dat de vrouwen aan boord van dergelijke schepen ofwel de vrouw van de schipper ofwel passagiers waren. In ieder geval had een vrouw normaal gesproken geen actieve rol aan boord (Keizer, 2021).

Maar hoe staat dit bij de binnenvaart? Waren vrouwen daar ook niet welkom aan boord of is de kennis hierover beperkt, simpelweg omdat er weinig onderzoek naar is gedaan? In de publicatie "Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen (1600-1900)" richt A.F.L. van Holk (1997) zich op de ontwikkeling van de bewoning aan boord van binnenvaartschepen in de periode van 1600 tot 1900. Dit doet hij aan de hand van scheepsinventarissen van elf schepen die zijn opgegraven in de IJsselmeerpolders. Uit dit onderzoek blijkt dat in de binnenscheepvaart de vrouw wel degelijk aan boord was. Sterker nog, naast schippers en hun vrouwen waren er tevens kinderen aan boord. Er kan dus zelfs gesproken worden over gezinsvaart. Maar waren deze vrouwen en kinderen dan permanent aan boord? En wat was hun rol?

In het verlengde van het onderzoek van Van Holk wordt in deze scriptie nader onderzoek gedaan naar de aanwezigheid en rol van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen in de periode van 1500 tot 1900. Het uitgangspunt voor het onderzoek zijn archeologische bronnen die opgeslagen zijn in het Nationaal Maritiem Depot van Batavialand te Lelystad. Hierbij wordt gebruik gemaakt van scheepsinventarissen van scheepswrakken die gevonden zijn in de IJsselmeerpolders.

1.1 Onderzoeksvragen

Het onderzoek wordt uitgevoerd aan de hand van de volgende onderzoeksvragen:

Hoofdvraag

Wat zeggen de verschillende vondsten in het Nationaal Maritiem Depot over de aanwezigheid en rol van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen in het Zuiderzeegebied en hoe heeft dit zich ontwikkeld in de loop der tijd?

Sub-vragen

1. Welke objecten in het Nationaal Maritiem Depot wijzen op de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen?
2. Is er, gebaseerd op de scheepsinventarissen uit het Nationaal Maritiem Depot, een verandering waar te nemen in de (mogelijke) aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen binnen de periode van 1500 tot 1900, en zo ja, waar kan dit aan liggen?
3. Is er, gebaseerd op de scheepsinventarissen uit het Nationaal Maritiem Depot, een verschil waar te nemen in de (mogelijke) aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen tussen binnenvaartschepen met verschillende functies, en zo ja, waar kan dit aan liggen?

4. Wat is de kwaliteit van de archeologische bronnen waarop de aanwezigheid van vrouwen en kinderen gebaseerd wordt? Zijn deze bronnen representatief en betrouwbaar of moeten er nog andere bronnen aan het onderzoek toegevoegd worden, en zo ja, welke zijn dit dan?

1.2 Hypothese

De vondsten in het Nationaal Maritiem Depot kunnen voornamelijk iets vertellen over de daadwerkelijke aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen. Echter, om meer duidelijkheid te krijgen over hun rol en hoe deze zich heeft ontwikkeld in de loop der tijd, zijn er meerdere verschillende soorten bronnen nodig.

1.3 Onderzoeksmethodologie

Het uitgangspunt voor dit onderzoek zijn archeologische bronnen, in de vorm van scheepsinventarissen, die opgeslagen zijn in het Nationaal Maritiem Depot in Batavialand te Lelystad. Een selectie van 38 schepen is gemaakt op basis van een lijst van steekwoorden die gelieerd zijn aan vrouwen en kinderen die in de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot zijn ingevoerd. Deze steekwoorden zijn: "vrouw", "vrouwen", "vrouwelijk", "dame", "dames", "kind", "kinderlijk" en "speelgoed". De verzameling voorwerpen uit deze inventarisatie is in samenspraak met Joran Smale, de beheerder van het Nationaal Maritiem Depot, aangevuld met enkele voorwerpen die doorgaans aan vrouwen worden gekoppeld.

Omdat alle inventarissen afkomstig zijn van schepen die zijn opgegraven in de IJsselmeerpolders, het voormalige Zuiderzeegebied, is het onderzoeksgebied van deze scriptie de Zuiderzee. De overgang van de Middeleeuwen naar de Nieuwe Tijd rond 1500 en de overgang in de scheepsbouw van hout naar ijzer rond 1900 waren beide van invloed op de scheepvaart (van Holk, 1997, p. 14-15). Daarom is de periode van 1500 tot 1900 gekozen als onderzoeksperiode voor deze scriptie. Deze overgangen vormen echter geen harde scheiding, aangezien het gebruik van scheepstypes en manier van leven en werken nog geruime tijd doorlopen in een nieuw tijdperk. Daarom moet de onderzoeksperiode ook niet als een exact afgebakend tijdvak worden gezien.

Aangezien alle scheepswrakken die voor dit onderzoek geselecteerd zijn opgegraven zijn in de IJsselmeerpolders, het voormalige Zuiderzeegebied, wordt allereerst een beeld geschetst van de ontwikkeling van de Zuiderzee en de vormen van scheepvaart die door de eeuwen heen hierop hebben plaatsgevonden. Onderzocht wordt hoe de scheepswrakken in deze historische context passen, zowel qua functie als qua periode. Dit laatste is gebaseerd op de ondergangdata zoals geregistreerd in de collectiedatabase.

Vervolgens wordt ingegaan op de wijze waarop de scheepswrakken gevonden, opgegraven en gedocumenteerd zijn, om ook de archeologische context duidelijk te maken. Hierna wordt op de vondsten zelf ingegaan: hoeveel en welke voorwerpen lijken te wijzen op de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van de schepen en welk beeld kunnen we hieruit vormen over hun aanwezigheid? Tevens zal een vergelijking gemaakt worden tussen de collectiedatabase en de originele vondstdocumentatie om te controleren of deze overeenkomen.

Om nog een beter beeld te kunnen vormen van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen, en met name hun rol aan boord, is het onderzoek aangevuld met een primaire bron: een mondeling overlevering in de vorm van een interview met een familie van binnenvaartschippers, de familie Pruijn. Zij zijn geboren en getogen aan boord van een binnenvaartschip en voeren van het einde van de negentiende tot aan het einde van twintigste eeuw. Aangezien de werk- en levenswijze in de binnenvaart tot ver in de twintigste eeuw onveranderd is gebleven, kunnen hun ervaringen een goed beeld geven van het gezinsleven aan boord. Vanuit eigen ervaring hebben zij kennis over het reilen en zeilen aan boord van binnenvaartschepen, zoals bijvoorbeeld welke taken hun moeder uitvoerde en natuurlijk of zij als kind al mee moesten werken aan boord. In tegenstelling tot buitenstaanders wordt hun kennis niet beïnvloed door (het gebrek aan) ander bronmateriaal. Bovendien kan hun kennis en ervaring andere (soorten) bronnen weer aanvullen of verbeteren.

Het gebruik van en de vergelijking tussen verschillende soorten bronnen kan bijdragen aan de kennis over gezinsvaart in de binnenvaart, specifiek de aanwezigheid en rol van vrouwen en kinderen aan boord. Daarnaast kan, door het gebruik van historische en orale bronnen, een beeld gevormd worden van de mate waarin archeologische bronnen daadwerkelijk de aanwezigheid en rol van vrouwen en kinderen kunnen aantonen.

1.4 Limiteringen van het onderzoek

De keuze om de scheepsinventarissen uit het Nationaal Maritiem Depot te gebruiken is gebaseerd op het feit dat dit de grootste maritieme vondstcollectie van Nederland is. Daarnaast is al meerdere keren met deze collectie gewerkt. Dat neemt niet weg dat er nog andere maritieme collecties met voorwerpen gelieerd aan vrouwen en/of kinderen zijn, die onderzocht kunnen worden. Daarnaast limiteert dit onderzoek zich, op basis van de scheepsinventarissen, tot het Zuiderzeegebied. Het gegeven dat deze inventarissen afkomstig zijn uit wrakken die zijn opgegraven in de IJsselmeerpolders betekent echter allerm minst dat alle schepen, die in deze scriptie onderzocht worden, van oorsprong afkomstig zijn uit het Zuiderzeegebied. Het kunnen ook schepen zijn die vanuit het achterland via de Zuiderzee onderweg waren.

De schepen die voor deze scriptie zijn gebruikt, zijn geselecteerd uit de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot op basis van vondsten die via steekwoorden, gelieerd aan vrouwen en kinderen, gevonden zijn. Deze vondsten zijn dus al eerder als zodanig gecatalogiseerd. Hierbij kunnen vondsten over het hoofd gezien zijn door gebrek aan onderzoek dan wel gebrek aan kennis, waardoor vondsten niet als vrouwelijk of als kinderlijk werden gezien. Dit betekent dat mogelijk relevante vondsten niet meegenomen zijn in dit onderzoek. Het tegenovergestelde vormt tevens een limitering: mogelijk zijn vondsten onterecht gelieerd aan vrouwen en/of kinderen. Hierdoor kan een vertekend beeld ontstaan van de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen. Daarnaast betekent de aanwezigheid van voorwerpen niet automatisch dat de desbetreffende persoon daadwerkelijk aan boord was. Het is mogelijk dat voorwerpen onderdeel waren van (persoonlijke) lading. De vindplaats aan boord kan hier een indicatie voor zijn.

Tenslotte vormt de kennis en informatie vanuit de familie Pruijn een gedeeltelijk subjectieve bron. Zij spreken uit eigen ervaring over het leven aan boord van binnenvaartschepen, maar dit hoeft niet te betekenen dat deze ervaringen algemeen geldend zijn.

1.5 Reading guide

Om de archeologische vondsten in een context te kunnen plaatsen, schetst hoofdstuk twee een beeld van (de vorming en het einde van) de Zuiderzee en de vormen van scheepvaart die er plaatsvonden. Tevens wordt er beschreven hoe gezinsvaart zich op de binnenvaart gevormd en ontwikkeld heeft in de loop van de onderzoeksperiode. Daarnaast wordt bekeken hoe de gevonden scheepswrakken in deze historische context passen.

Hoofdstuk drie behandelt de archeologische context van de scheepswrakken, hoe zijn ze onderzocht en gedocumenteerd, en welke invloed dit heeft op het onderzoek.

Het onderzoek naar de scheepsinventarissen vormt het onderwerp van hoofdstuk vier. Hierbij wordt gekeken welke vondsten wijzen op vrouwen en/of kinderen aan boord en in welke vondstcategorie deze behoren. Tevens wordt er een vergelijking gemaakt tussen de informatie van de vondsten in de collectiedatabase en de originele vondstdocumentatie om te zien of deze overeenkomen. Indien er verschillen zijn, wordt er gekeken of deze invloed hebben op het onderzoek.

In het vijfde hoofdstuk staat het leven van de familie Pruijn centraal. Hierin wordt hun (gezins)leven aan boord van een binnenvaartschip beschreven. Daarnaast wordt hun kennis gebruikt om de archeologische vondsten vanuit praktisch perspectief te bekijken en te controleren op mogelijke fouten in de bestaande interpretatie en documentatie.

In het discussiehoofdstuk wordt bekeken in hoeverre de gekozen aanpak en bronnen geschikt zijn geweest om antwoorden op de onderzoeksvragen te vinden en welke invloed de gekozen aanpak en bronnen hebben gehad op het onderzoek.

In de conclusie worden de resultaten van de verschillende onderzochte elementen samengevoegd om hiermee antwoord te geven op de opgestelde onderzoeksvragen. Daarnaast worden mogelijkheden tot vervolgonderzoek benoemd.

2. De Zuiderzee en haar scheepvaart

Het onderzoek naar de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen wordt primair uitgevoerd aan de hand van archeologische vondsten. Echter, om deze vondsten beter te kunnen duiden is het belangrijk een beeld te hebben van de locatie waar deze gevonden zijn en omstandigheden waarin ze opgegraven zijn.

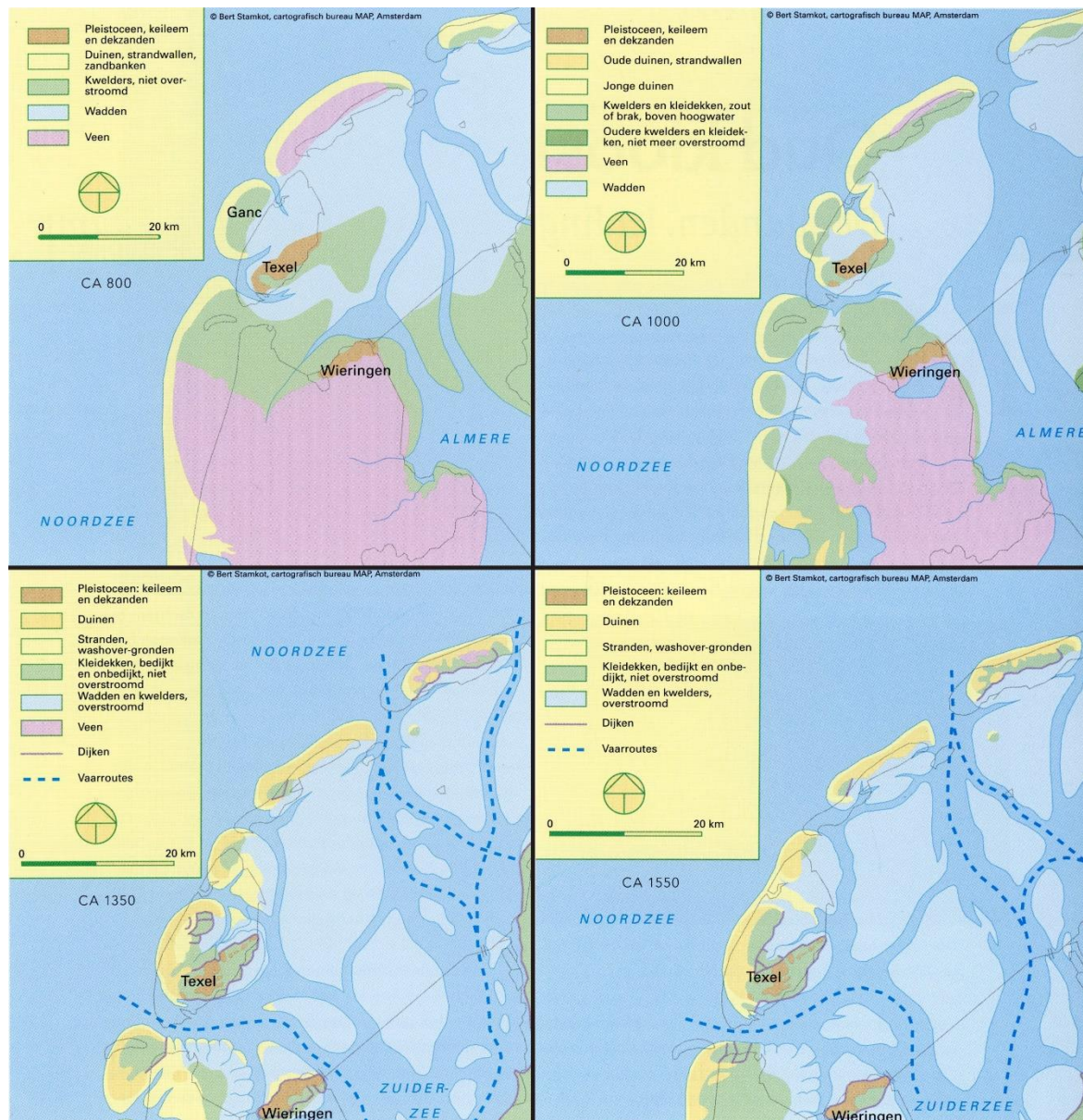
Omdat alle onderzochte schepen zijn aangetroffen in de IJsselmeerpolders, het voormalige Zuiderzeegebied, zal dit hoofdstuk allereerst ingaan op de vorming en ontwikkeling van de Zuiderzee en haar rol als verkeersplein. De Zuiderzeevaart kan grofweg ingedeeld worden in twee soorten, visserij en handel. Beide zullen beknopt beschreven worden om een beeld te geven van al het verkeer dat in de loop van de tijd op de Zuiderzee heeft plaatsgevonden. Hierbij wordt de binnenvaart apart benoemd omdat de onderzochte schepen in deze categorie vallen en er zal speciaal ingegaan worden op het wonen aan boord van binnenvaartschepen en daarbij de aanwezigheid van vrouwen en kinderen. Tot slot zal bekeken worden in hoeverre de geselecteerde schepen passen in de besproken historische context.

2.1 Het ontstaan en einde van de Zuiderzee

Het gebied dat we kennen als de Zuiderzee, en tegenwoordig het IJsselmeer, was oorspronkelijk een moeras- en veengebied met kleinere en grotere zoetwatermeertjes die onder andere gevoed werden door rivieren als de IJssel en de Vecht. In de Romeinse tijd werd dit gebied aangeduid als het Flevomeer (Flevus Lacum). In de Middeleeuwen vloeiden de verschillende meren en meertjes samen tot een binnenmeer dat het Almere werd genoemd. Via het Vlie waterde het Almere af op de Noordzee. Na een aantal stormvloed, waarvan de Allerheiligenvloed van 1170 de krachtigste was, ontstond een zeegat tussen het noorden van het huidige Noord-Holland en Texel, het Marsdiep, en werd het Vlie verbreed. Hierdoor veranderde het Almere van een binnenmeer in een grote zee-inham (Neeffes et al., 2017, p. 16).

In de eeuwen die volgden is de gevormde zee-inham uitgroeid tot een zoute binnensee.

In 1340 werd de (toenmalige) zee-inham voor het eerst vermeld als 'Sudersee' in een archiefstuk uit het Oostzeegebied (Lagerweij, 2018; Neeffes et al., 2017, p. 17). Deze naam verwees specifiek naar de relatief zuidelijke ligging van het water ten opzichte van de Oostzee en de Noordzee. Tot het begin van de twintigste eeuw werd met de Zuiderzee het gehele gebied achter de Waddeneilanden bedoeld. Pas daarna werd het noordelijke deel ook wel aangeduid als Waddensee.



Figuur 3 De ontwikkeling van de Zuiderzee en het Waddengebied in omstreeks de jaren 800, 1000, 1350 en 1550 inclusief de ontstane vaarroutes (Doedens & Houter, 2019, p. 17)

In 1932 kwam er een einde aan de Zuiderzee met het dichtenvan de Afsluitdijk, een maatregel in het kader van de Zuiderzeewerken ter bescherming van het kustgebied tegen overstromingen. Vanaf dat moment spreken we van het IJsselmeer en werd de benaming Waddenzee officieel (Neeffjes et al., 2017, p. 17).

2.2 De Zuiderzee als verkeersplein

Vanaf het jaar 1000 kwamen op verschillende plaatsen in Nederland steden tot ontwikkeling. Veel van deze steden ontstonden aan het water, waaronder de Zuiderzee en de wateren die hiermee verbonden waren. Hierbij vormde de opkomende visserij en handel de economische motor (Neeffjes et al., 2017, p. 27-28). Hierdoor werd de Zuiderzee een gebied waar veel scheepsbewegingen plaatsvonden. Schepen voeren vanuit de Zuiderzee naar de Noordzee (en verder) en vice versa, dwars over de Zuiderzee zelf en vanaf de Zuiderzee naar de

achterliggende gebieden via rivieren en kanalen. Hiermee vormde de Zuiderzee als het ware een verkeersplein voor de scheepvaart.



Figuur 4 Kaart van de Zuiderzee gemaakt voor de binnenvaart uit 1913, bewerkt door T.P. Keijzer in 1920 (<https://geheugen.delpher.nl/nl/geheugen/view?coll=ngvn&identificer=ZM01%3A013192#:~:text=Deze%20kaart%20uit%201913%20is,de%20havens%20van%20de%20Zuiderzee>)

Eenzijds voeren er schepen voor de visserij. Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen het vissen op zoetwatervissen, zoutwatervissen en week-, schaal- en schelpdieren. Op de Zuiderzee werd tot de zeventiende eeuw nog gevist op zoetwatervissen als snoek en brasem, met name bij de riviermondingen. Er werd ook uitgevaren naar de Noordzee om op bijvoorbeeld haring te vissen. In de zestiende en zeventiende eeuw waren de Hollanders de grootste producent van gezouten haring (Neefjes et al., 2017, p. 28-29). In de zeventiende eeuw kwam hier ook nog de walvisvaart bij die via de Zuiderzee naar de Noordelijke IJsee voer.

Anderzijds voeren er schepen voor het vervoer van goederen, personen en dieren, te verdelen in de zeevaart en de binnenvaart.

De zeevaart kan gesplitst worden in de grote vaart, het vervoer over zeeën en oceanen, en de kustvaart, waarbij men altijd in de buurt van de kust blijft. Voorbeelden van de grote vaart zijn de koopvaardij schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en West-Indische Compagnie (WIC), voorbeelden van de kustvaart zijn de schepen van de Hanze (handel in het Oostzeegebied) en de Straatvaart (handel in het Middellands Zeegebied).

De binnenvaart kan gesplitst worden in de beurtvaart en de wilde vaart. De beurtvaart kwam op in de zestiende eeuw als opvolger van de middeleeuwse binnenvaart op de middellange

afstand, van stad tot stad en van markt tot markt. Pas in de zeventiende eeuw kwam de beurtvaart tot volle wasdom (Maarleveld, 2021).

De beurtvaart kenmerkt zich door de grote mate van regelmaat waarbij vracht, vee en passagiers tussen vaste plaatsen vervoerd worden. Hierdoor waren deze plaatsen verzekerd van een regelmatige aan- en afvoer van producten voor een vast tarief (van Holk, 1997, p. 22). Het woord 'beurt' duidt hierbij op de geregelde volgorde waarin schippers moesten varen.

In tegenstelling tot de beurtvaart kenmerkt de wilde vaart zich door onregelmatigheid zonder vaste routes, vastgestelde tarieven en vaste frequenties. Schippers bepaalden zelf wanneer zij gingen varen, maar waren afhankelijk van beschikbare vracht en de gewenste bestemming (van Holk, 1997, p. 23).

De wilde vaart richtte zich op bulkgoederen, zoals brandstof en bouwmaterialen, terwijl de beurtvaart zich richtte op goederen die in eenheden werden verhandeld, zoals vaten bier (Waldus, 2021, p. 64).

2.2.1 Visserij

Van oudsher was vis een belangrijke voedselbron voor de bewoners van het Zuiderzeegebied, maar door de opkomst van steden ontwikkelde de visserij zich vanaf het jaar 1000 tot een economische bedrijfstak (Neeffjes et al., 2017, p. 28).

Door de toevoer van rivierwater van de IJssel en de Vecht bleef het zuidelijke gedeelte van de Zuiderzee ook na de directe verbinding met de Noordzee voor lange tijd overwegend zoet. (Neeffjes et al., 2017, p. 28). Hierdoor werd tot de zestiende eeuw veel gevestigd op zoetwatervis, zoals snoek. Vanaf de zeventiende eeuw verzilde ook dit zuidelijke gedeelte en werd er in het in gehele Zuiderzeegebied op zoutwatervissen, zoals haring en ansjovis, gevestigd (Neeffjes et al. 2017, p. 28).

Nadat de commerciële visserij vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw sterk was afgenomen door buitenlandse concurrentie, de migratie van de haringscholen en de gevolgen van de zeeslagen met de Engelsen, begon de Zuiderzeevisserij vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw weer sterk te groeien (Neeffjes et al., 2017, p. 29, p. 34). Dit was te danken aan de exponentiële groei van het aantal schepen, technologische innovaties en nieuwe vistechnieken. De groei werd verder geholpen door de opening van het Noordzeekanaal in 1867 waardoor het mogelijk werd om de visgronden op de Noordzee sneller te bereiken (Neeffjes et al., 2017, p. 34). Rond 1900 was de Zuiderzeevisserij op haar hoogtepunt maar in de periode tussen 1902 en 1912 kromp het belang van de visserij weer.

Nadat de Afsluitdijk in mei 1932 de Zuiderzee tot een meer maakte, werd het water zoeter, met grote gevolgen voor de visserij die vooral op zoutwatervis als haring en ansjovis gericht was. Een groot aantal vissers stopten met de visserij, ze vroegen een uitkering aan op grond van de Zuiderzee-steunwet of zochten ander werk in de agrarische sector (Lagerweij, 2018).

2.2.2 Handel

Het Zuiderzeegebied kon door haar zeeverbinding met Noord-Duitsland, Engeland en het Oostzeegebied en rivierverbindingen met het Duitse achterland zich al vroeg ontwikkelen tot een welvarende handelsregio (Neefjes et al., 2017, p. 27). Vanaf de Late Middeleeuwen was in dit gebied niet alleen de Oostzeehandel maar ook de Hanze al zeer succesvol (Lagerweij, 2018). In dit samenwerkingsverband tussen handelaren uit verschillende Europese steden handelden Nederlandse steden zoals Kampen en Harderwijk, met steden uit Noord-Duitsland en rond de Oostzee (Neefjes et al., 2017, p. 28). Deze succesvolle handel, in combinatie met het feit dat Hollandse steden waren uitgesloten van de Hanze, zorgde ervoor dat het economische zwaartepunt aan de oostelijke kant van de Zuiderzee kwam te liggen (Neefjes et al., 2017, p. 27-28).

Vanaf de vijftiende eeuw verschoof het zwaartepunt naar het westen doordat Hollandse kooplieden met succes handel gingen drijven met Duitse steden die niet tot het Hanzeverbond hoorden. Hierbij vormde de graan- zout- en houthandel vanuit Duits, Baltisch en Scandinavisch gebied, de 'Moedernegotie', de belangrijkste factor (Neefjes et al., 2017, p. 28).

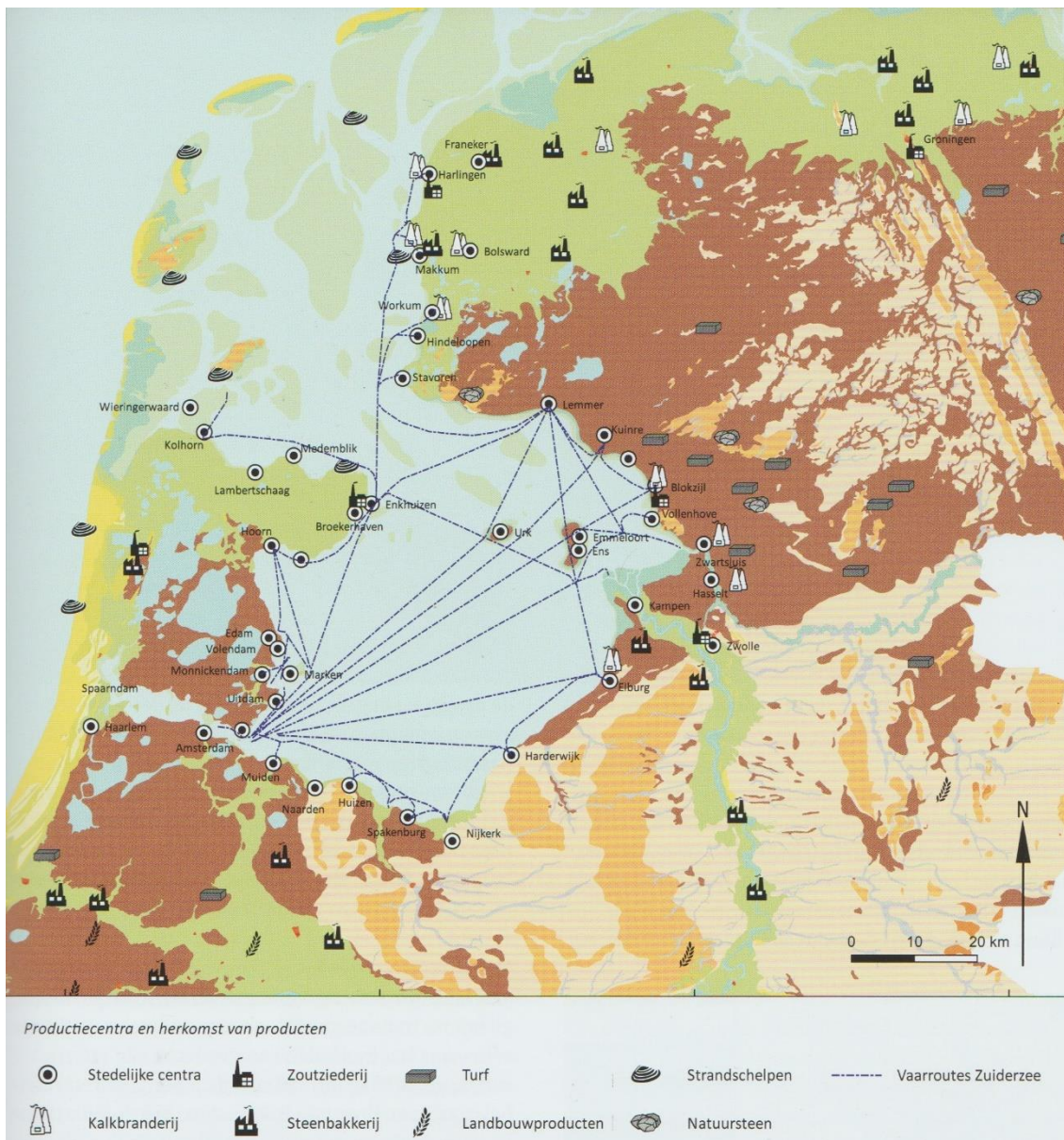
Dankzij de rijkdom die men in de vijftiende en zestiende eeuw met deze Oostzeehandel verkreeg, kwam in de zeventiende eeuw de intercontinentale handel tot bloei (Lagerweij, 2018). De in 1602 opgerichte Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) kreeg het Nederlandse monopolie op de handel ten oosten van Kaap de Goede Hoop, de West-Indische Compagnie (WIC, opgericht in 1621) kreeg het monopolie op de handel ten westen daarvan. De Zuiderzee vormde voor beide Compagnieën een belangrijk verkeersplein vanwaar schepen naar de Oost en de West vertrokken (Neefjes et al., 2017, p. 29). Al deze handel en bedrijvigheid zorgde ervoor dat het Zuiderzeegebied in de zeventiende eeuw uitgroeide tot een van de machtigste en rijkste centra van de toenmalige wereldhandel (Neefjes et al., 2017, p. 27).

Na deze zogenaamde 'Gouden Eeuw' kreeg het Zuiderzeegebied te maken met een sterke krimp en economisch verval en verschoof het economisch zwaartepunt van de Europese handel naar Engeland. Pas vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw, met de heropleving van de visserij, bloeiden de steden weer op (Neefjes et al., 2017, p. 27, p. 33). Door de verzanding van de Zuiderzee en doordat de zeeschepen groter werden, werd in 1867 het Noordzeekanaal geopend. Door deze directe verbinding tussen Amsterdam en de zee kwam de rol van de Zuiderzee als knooppunt voor de internationale handel definitief tot haar einde (Neefjes et al., 2017, p. 34).

2.2.3 De binnenvaart

De Zuiderzee vormde een geïntegreerd maritiem systeem van grote scheepvaart en binnenvaart (Waldus, 2021, p. 19). Brandstof, landbouwproducten en bouwmaterialen werden over de Zuiderzee en via rivieren en kanalen naar de steden gebracht (Waldus, 2021, p. 19, p. 61).

Door de economische bloei van met name Amsterdam tijdens de zeventiende eeuw, de 'Gouden Eeuw', gingen veel Zuiderzeesteden zich steeds meer focussen op de levering van grondstoffen en industriële basisproducten. Hierbij was voornamelijk de productie van bouwmaterialen voor de opkomende steden belangrijk (Neefjes et al., 2017, p. 33)



Figuur 5 Vaarroutes en verschillende vormen van bedrijvigheid op de Zuiderzee in de 17e eeuw (Waldus, 2024, p. 33)

Het grote voordeel van transport via de binnenvaart was dat het veel sneller was dan transport via land. Daarnaast was het transporteren van grote hoeveelheden goederen via water goedkoper en waren de meeste binnenlandse markten met elkaar verbonden dankzij het wijdvertakte netwerk van vaarwegen (Waldus, 2021, p. 19).

De invloed op de binnenvaart van de spoorwegen vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw was aanvankelijk beperkt, deels omdat het vervoer via het spoor zich initieel richtte op passagiersvervoer, maar vanaf 1950 werd het vervoer per trein, en vrachtwagens, echter een steeds grotere concurrent. Schepen met een groot laadvermogen konden dit nog aan, terwijl kleinere schepen enkel nog diende als woning van de schipper. Schippers en hun gezinnen waren zeer zuinig op hun schepen, aangezien dit zowel hun woning als hun inkomstenbron was (Museumhaven Zutphen, 2024).

Een andere belangrijke verandering in de binnenvaart was de overgang van houtbouw naar ijzer- en staalbouw. Hoewel de typen zelf aanvankelijk niet zoveel veranderden, werden schepen, die tot dan toe generaties lang van hout werden gebouwd, vanaf het begin van de

twintigste eeuw van ijzer en later staal gebouwd. Alleen de houten vissersschepen hielden nog een tijd stand. Daarnaast kwam de motorisering van schepen op gang. Tot 1920 werden er nog zeilende bedrijfsschepen gebouwd, daarna werden deze langzaamaan door gemotoriseerde schepen vervangen. Dat hier een behoorlijke tijd overheen ging had te maken met de conservatieve aard van de schippers, maar ook met de brandstofschaarste na de Eerste Wereldoorlog (Museumhaven Zutphen, 2024).

2.3 Bewoning in de binnenvaart

Het wonen aan boord van binnenvaartschepen kan op meerdere manieren beschouwd worden. Enerzijds kan het gezien worden als het verblijven, koken en slapen aan boord tijdens de vaart. Dit kwam met name voor op de grotere afstanden, waarbij het noodzakelijk was om het schip en de lading in de gaten te kunnen houden als het schip voor anker lag tijdens de reis. Anderzijds kan het breder gezien worden, namelijk dat het schip de permanente woonplek voor een schipper en zijn gezin is.

Aan het einde van de Middeleeuwen bezaten rijke schippers stenen huizen waar ze in woonden als ze niet onderweg waren, maar het is niet duidelijk hoe de situatie was voor de minder vermogende schippers omdat zij in geschreven bronnen slechts beperkt voorkomen. Hierdoor is de vraag of zij wellicht hoofdzakelijk aan boord woonden moeilijk te beantwoorden en ook archeologische bronnen geven weinig zekerheid (Maarleveld, 2021).

In de zeventiende en achttiende eeuw raakte het leven van de binnenschipper in de wilde vaart steeds meer gescheiden van het leven aan de wal. Voorheen was een binnenschipper vaak ook een koopman met een huis aan de wal, dat tevens als pakhuis dienstdeed. In de loop van de zeventiende en achttiende eeuw werden de schippers echter vooral vervoerders en verbleven ze steeds meer op hun schepen. Omdat schippers niet meer op gezette tijden thuis waren, gaven ze hun woning aan de wal op (Van Holk, 2022).

Van de zeventiende eeuw zijn er weinig geschreven bronnen over de opvarenden aan boord van deze binnenvaartschepen en is men vooral aangewezen op archeologische inventarissen die gevonden zijn. Persoonlijke bezittingen als schoeisel, kleding, speelgoed en eet- en drinkgerei kunnen een beeld geven van de samenstelling en leeftijd van de opvarenden. Aan de hand van deze inventarissen kan de aanwezigheid van vrouw en kinderen van de schipper aan boord van schepen die op de Zuiderzee voeren vanaf 1700 aangetoond worden. Of men permanent aan boord woonde is niet duidelijk (Van Holk, 2022). Archeologische vondsten tonen aan dat het vanaf 1700 steeds vaker voorkwam dat vrouw en kinderen aan boord meevoeren. Zo zijn er voorwerpen gevonden die vooral aan vrouwen toegeschreven worden, zoals een versierde breischede als huwelijksgeschenk, een koperen strijkijzer of damesschoenen. De aanwezigheid van kinderen aan boord kan afgeleid worden uit kleine maten schoenen, een kinderschaats en speelgoed (Van Holk, 2022).

Vanaf de achttiende eeuw wordt vermeld dat het regelmatig voorkwam dat het gezin aan boord meevoer in de Rijnvaart en bij het lange afstandsvervoer. (Filarski, 2021; Van Holk, 2022). Het gezin ging echter niet alleen voor de gezelligheid mee. In bijvoorbeeld de veenkoloniën was een schip een familiebedrijf waarbij de bemanning bestond uit familieleden of verre verwanten. Hierbij moest iedereen aan boord meewerken, ook de

vrouwen. Deze vorm van een schip als familiebedrijf staat in scherp contrast met de grote schepen uit bijvoorbeeld Amsterdam, waar de bemanning bestond uit aangemonsterde leden en het aantal vrouwen op één hand te tellen was (Hachmer, 2024, p. 73-74).

Aan het begin van de negentiende eeuw waren vrachtschepen normaal gesproken eigendom van de schippers die tevens een woning aan de wal hadden. Door de scherpe daling van de vrachtprijzen aan het einde van de negentiende eeuw door onder andere concurrentie van de spoorwegen, gingen steeds meer schippers met hun gezin permanent aan boord van hun schip wonen. Hiermee werd enerzijds bespaard op de kosten van een woning, anderzijds konden de schippersvrouw en eventuele kinderen de taken van een knecht overnemen waarmee diens loon uitgespaard werd (Filarski, 2021).

De leefomstandigheden aan boord konden hierbij sterk verschillen. Op grote Rijnschepen was een comfortabele woonruimte beschikbaar maar op de kleinere, wat oudere vaartuigen was de woonruimte primitief. Hier verbleef men in een kleine, nauwelijks geventileerde ruimte in het achteronder met een bedstede en een slaapkooi voor de kinderen (Filarski, 2021).

Dat de aanwezigheid van de vrouw dan wel het hele gezin van de schipper aan boord geen ongewone situatie was blijkt ook uit krantenberichten. Vanaf de eerste helft van de zeventiende eeuw werden kranten in Nederland uitgebracht en uit artikelen uit de eerste eeuw van de krant blijkt reeds dat vrouw en kinderen mee aan boord gingen. Enkele voorbeelden van krantenartikelen uit de zeventiende, achttiende en negentiende eeuw tonen dit aan. De kranten en betreffende artikelen zijn gevonden in de database van Delpher¹.

De Amsterdamse Courant van 17 mei 1692² meldt

“Gent den 14 Mey. Eergisteren wiert een Doorniks Schip alhier gearresteert, ’t selve had veel waren van Contrabande in, en 5 a 600 Ryksdaelders; de Schipper en de Vrouw zyn gevangen geset.”

De Amsterdamse Courant van 14 juni 1692³ meldt

“Van Harlingen heeft men van eergisteren dat door de sware Storm, die des morgens tusschen 2 en 3 uren begon, en op de middag ’t swaarste was, in ’t Vlie, daer veel Schepen lagen, eenige daer van waren gebleven, de schade wist men daar noch niet. Tegen den avond tusschen 5 en 6 uren quam een Boot met Volk, die daer de Haven meenden in te raken, maer viel ter zyden aen de zuydzy tegens de Wal. Negen Man en de Vrouw van Schipper Gerrit Rotgans, voerende een Galjoor met 3 masten van der Schelling, zyn geborgen, maer de 2 Kinderen zyn verdronken.”

¹ [Delpher » Kranten, Boeken & Tijdschriften](#)

² [Amsterdamse courant » 17 mei 1692 - Art. 5 | Delpher](#)

³ [Amsterdamse courant » 14 jun 1692 - Art. 4 | Delpher](#)

De Leeuwarder Courant van 18 april 1764⁴ meldt

“De Bergen-Op-Zoom den 12 Maart. By het uitvaren had het schip van eenen Nolke Thyssen van Dordrecht, aan boord hebbende een gedeelte van de Lyf-Compagnie, gecommandeert door de Heer Capitain-Commandant Eckhart, het ongeluk, voor de Waterschans tegen de aldaar staande Palen zoodanig te stooten, dat hetzelfde kort daaraan naby 't hoofd Zonk. By geluk was zekere Visser Jacobus van Baal met zyn Vis-Schuit niet verre van hetzelfde, die de uiterste vlyt en moeite aanwendde, om eenige van het Volk beneevens hunne Vrouwen en Kinderen te bergen, terwyl reeds eenige Manschap in de Boot gesprongen was, om hun leven te redden, en dewelken ook alle gelukkig aan Land gekomen zyn, dog in het gezonkene Schip heeft men een hoogzwangere Vrouw beneevens vier Kinderen dood gevonden; eenige Vrouwen en Kinderen, die gered zyn, bevinden zig door de uitgestane schrikken niet buiten gevaar, en men heeft alles gedaan wat mogelyk was, om deeze Schipbreukelingen met Liefdadigheeden te gemoet te komen.”

De Haagsche Courant van 25 maart 1797⁵ meldt

“Van OSTENDE verneem men, onder den 12den deezer, dat daags te vooren, digt by die haven, een ryk gelaaden schip, met man en muis is vergaan, vermoedelyk te Hamburg gelaaden (blykens eenige papieren) en naar Antwerpen of Havre bestemd. De Vrouw en Kinderen van den Kapiteins waren aan boord en drie Lyken zyn aan Land komen dryven.”

Het Algemeen Handelsblad van 30 april 1839⁶ meldt

“Men meldt van Wijck op Föhr dd. 23 April: Het schip de Hoop, van Ameland, Kapt. L.S. de Vries van Amsterdam n. Koningsbergen bestemd, is 18 April voor Suderoog gestrand; de Kapt., met de Stuurman en een Matroos in de boot gegaan zijnde, om door het uitwerpen van een Anker het schip vlot te krijgen, troffen het ongeluk dat de boot omsloeg, waardoor zij den dood in de golven gevonden hebben. De Kapt. Vrouw en Kinderen en de Kok die aan boord gebleven waren zijn gered, en ook het schip, na vlot geworden te zijn, te Suderoog binnengebragt.”

De Leydse Courant van 3 juni 1850⁷ meldt

ROTTERDAM, 31 Mei. Den 30sten dezer heeft de Havresche stoomboot Rotterdam een schoener overzeild, aan wier boord waren 7 man, beneevens eene vrouw, 3 kinderen en een hond; de schoener is bijna onmiddellijk gezonken; een ligt matroos sprong over boord, werd door den hond gevolgd, en beiden aan boord van de Rotterdam opgenomen; de overige personen zijn verongelukt. De stoomboot heeft aanzienlijke schade.

⁴ [Leeuwarder courant » 18 apr 1764 - Art. 3 | Delpher](#)

⁵ [Haagsche courant » 25 maa 1797 - Art. 7 | Delpher](#)

⁶ [Algemeen Handelsblad » 30 apr 1839 - Art. 9 | Delpher](#)

⁷ [Leydse courant » 03 jun 1850 - Art. 5 | Delpher](#)

2.4 De scheepswrakken in de historische context

De scheepswrakken die voor dit onderzoek geselecteerd zijn, komen uit de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot.

Wanneer we deze schepen indelen in periodes, op basis van ondergangsdatering zoals vastgelegd in de collectiedatabase, dan laat dit een trend zien van een toenemend aantal scheepswrakken met vondsten die wijzen op de aanwezigheid van vrouwen en/of kinderen aan boord (zie Tabel 1). Dit toenemend aantal scheepswrakken is in lijn met de trend die uit historische bronnen blijkt, zoals beschreven door Filarski (2021) en Van Holk (2022).

Tabel 1 Indeling van de onderzochte scheepswrakken per periode op basis van hun ondergangsdatering

Periode	Aantal wrakken	Wraktoponiem
1500-1600	3	NR1I / NR62 / ZN43-44
1600-1700	5	NE81 / OB71 / OH27 / OH107 / OU86
1600-1700/1700-1800	4	OF34 / OM65 / ZM25 / ZP33
1700-1800	8	NB6 / NC82 / NF14 / NH73 / OB55II / OD15 / OL79 / ZA71
1700-1800/1800-1900	2	NA59 / NL61
1800-1900	14	NE163 / NH49 / NM20 / NN38 / OD2 / OF3 / OF60 / OH48 / OH60 / OK64 / OK76 / OL84 / OT21 / ZQ18
1800-1900/1900-2000	2	OC52 / OH92

De indeling naar scheepsfunctie, zoals deze gecategoriseerd is in de collectiedatabase, laat zien dat dit tevens grotendeels aansluit op het geschetste historische beeld dat vrouwen en kinderen met name voorkwamen op vrachtschepen (zie Tabel 2). Het is dus opvallend dat er tevens enkele vissersschepen in de lijst zijn gekomen, aangezien dit niet aansluit op het hiervoor geschetste historische beeld. In hoofdstuk vier zal bekeken worden of de gevonden inventarissen als persoonlijke bezittingen, dan wel als vracht bestempeld kunnen worden. De inventaris van een vrachtschip kan namelijk zowel uit vracht als persoonlijke eigendommen bestaan en bij een beurtschip, wat naast vracht tevens passagiers vervoerde, kan de inventaris voor een deel uit eigendommen van deze passagiers bestaan. De vindplaats van een voorwerp op het schip kan een aanwijzing geven over wat voor soort inventaris het betreft.

Tabel 2 Indeling van de onderzochte scheepswrakken per scheepsfunctie

Scheepsfunctie	Aantal wrakken	Wraktoponiem
Vrachtschip	27	NB6 / NC82 / NE163 / NF14 / NH49 / NH73 / NL61 / NM20 / OB55II / OD2 / OD15 / OF3 / OF34 / OH27 / OH48 / OH92 / OH107 / OK64 / OK76 / OL79 / OL84 / OM65 / OT21 / ZA71 / ZM25 / ZP33 / ZQ18
Vrachtschip/beurtschip	1	OB71
Beurtschip	1	NN38
Vrachtschip/vissersschip	1	NR1I
Vrachtschip/vuilnisschuit	1	OH60
Vissersschip	1	OF60
Vissersschip/waterschip ⁸	2	OU86 / ZN43-44
Koopvaardijship	1	NE81
Onbekend	3	NA59 / NR62 / OC52

Het totale overzicht van alle schepen, uit welke periode ze komen en hun functie kan gevonden worden in Bijlage A.

2.5 Conclusie

De Zuiderzee is een drukbevaren gebied geweest, een waar verkeersplein voor vissersschepen, koopvaardijschepen en binnenvaartschepen.

Met name op de schepen die betrokken waren bij de binnenscheepvaart blijkt dat de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord geen ongewoon verschijnsel was. Historische bronnen geven aan dat vanaf de zeventiende eeuw het wonen aan boord, al dan niet met het gezin, steeds vaker lijkt voor te komen. De schipper en zijn gezin woonde bij elkaar in de kleine roef van het schip en iedereen werkte mee waar nodig. Daarnaast tonen krantenartikelen uit de zeventiende, achttiende en negentiende eeuw aan dat tevens in de kustvaart vrouwen en kinderen aan boord waren.

Voor de vroegste periode is men echter vooral aangewezen op archeologische bronnen omdat historische bronnen weinig over opvarenden vermelden. De scheepswrakken die voor dit onderzoek geselecteerd zijn ondersteunen het beeld dat de aanwezigheid van vrouw en kinderen aan boord steeds vaker voorkwam.

⁸ Het waterschip voer voornamelijk in het Zuiderzeegebied vanaf de 14^e-19^e eeuw en dankt haar naam aan de zogenaamde bun in het midden van het schip. Dit is een compartiment dat gevuld kan worden met water. Door gaten in de buitenplanken (de huid) van het schip kan er vers water in blijven stromen en blijft de bun onderwater staan. In de bun kon vis levend bewaard worden. Naast de functie als vissersschip werd het waterschip tevens gebruikt als handels- en sleepschip (Pijpers, 2024, p. 1).

3. De opgraving van scheepswrakken in de IJsselmeerpolders

Voordat ingegaan wordt op de vondsten die een beeld kunnen geven van vrouwen en kinderen aan boord van schepen, zal in dit hoofdstuk eerst ingegaan worden op de wijze waarop het archeologische onderzoek is uitgevoerd en de context waarin de geselecteerde schepen gevonden zijn. De manier waarop onderzoek is uitgevoerd en is gedocumenteerd kan van invloed zijn op de juiste interpretatie van de gevonden voorwerpen.

3.1 Scheepsarcheologisch onderzoek in het Zuiderzeegebied

Zoals in hoofdstuk twee is aangegeven, zijn schriftelijke bronnen over binnenscheepvaart, en in het bijzonder het transport van bulkgoederen, slechts zeer beperkt beschikbaar. Daarom vormen scheepswrakken en hun maritieme infrastructuur een belangrijke bron (Waldus, 2021, p. 20). Scheepswrakken geven niet alleen een beeld van de technische ontwikkeling van de houten scheepsbouw, maar ook van de grote bedrijvigheid op de Zuiderzee. De visserij en transport, waar (binnenvaart)schepen een rol in speelden, is sterk verweven met het leven aan de wal waardoor er sprake was van een geïntegreerde maritieme cultuur (Waldus, 2021, p. 17; Vlierman, 2021, p. 45).

Door stormen en ander onheil op de Zuiderzee bereikten niet alle schepen veilig hun bestemming. Wanneer een schip vergaan was, zakte deze weg in de zachte zeebodem tot op de Pleistocene zandlaag. Deze afzettingen vormden als het ware een beschermende laag om het schip heen, waardoor deze goed bewaard bleef (de Hoop en Waldus, 2023, p. 25; Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2024). Afhankelijk van de dikte van deze zachte afzettingen verdween een schip volledig in de bodem of stak deze gedeeltelijk uit. De uitstekende delen raakten beschadigd door o.a. stromingen en houtworm en verdwenen soms zelfs volledig (Vlierman, 2021, p. 47).

Nadat in 1932 met de voltooiing van de Afsluitdijk een einde kwam aan de Zuiderzee, werden in volgende fases van de Zuiderzeewerken eerst de Noordoostpolder (1942) en daarna Oostelijk (1957) en Zuidelijk Flevoland (1968) drooggelegd. Hierbij werden tijdens landbouw- en ontginningswerkzaamheden vele scheepswrakken, die in de zeebodem waren weggezakt, gevonden (Waldus, 2021, p. 17). Vanwege het snelgroeiend aantal gevonden scheepswrakken in de Noordoostpolder, maar met name in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland, werd er naarstig gezocht naar manieren om schepen in situ te beschermen tegen verder verval (Vlierman, 2021, p. 34). Voor veel schepen was dit echter niet mogelijk vanwege de lokale bodemgesteldheid (Vlierman, 2021, p. 37).

Momenteel zijn er ongeveer 450 wrakken bekend, deels opgegraven, deels nog in situ. Het onderzoek naar deze wrakken was echter niet even grondig en nauwkeurig als vandaag de dag. Tot halverwege de jaren zeventig werden wrakken in willekeurige volgorde opgegraven en bestond de documentatie van een wrak slechts uit een aantal veldtekeningen en foto's met enkele beknopte aantekeningen of notities (Vlierman, 2021, p. 34). Een belangrijke reden hiervoor was de tijdsdruk waaronder deze opgravingen moesten plaatsvinden, aangezien het land pas vrijgegeven kon worden aan de boer als het wrak verwijderd was (Vlierman, 2021, p. 34).

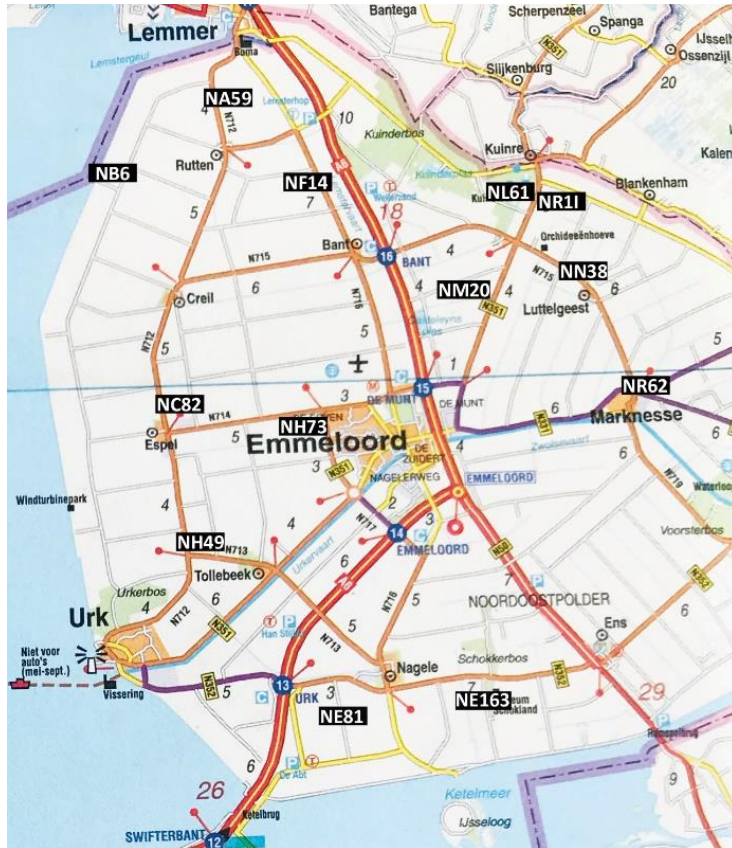
Tot 1975 omvatte de opgravingsactiviteiten slechts drie elementen: het vastleggen van de locatie, een korte omschrijving van wat er aangetroffen werd en het veiligstellen van losse vondsten. Tot het einde van de jaren zeventig werden de overblijfselen van een scheepswrak na de afronding van een opgraving verbrand, sindsdien worden degelijke scheepsresten opgeslagen in een depot (Vlierman, 2021, p. 37).

Met de benoeming van H.R. Reinders in 1975 als archeoloog en hoofd van de afdeling Nautische Archeologie van de Rijksdienst voor IJsselmeerpolders (RIJP) en P.B. Zwiers als scheepbouwkundige kwam er verbetering in de opgravings- en onderzoekskwaliteit en werd de documentatiekwaliteit per schip over de jaren steeds beter. Hierdoor is er van de wrakken die in de jaren negentig zijn opgegraven veel meer informatie beschikbaar dan van schepen die eerder onderzocht zijn (Vlierman, 2021, p. 34). Er werden proefsleuven over het wrak heen gegraven, de voor- en achtersteven werden blootgelegd en het onderzoek werd in detail gedocumenteerd, aangevuld met foto's, constructie- en sectietekeningen (Vlierman, 2021, p. 37). Hierbij werd het schip gedateerd (vanaf 1980 tevens via jaarringdatering), vastgelegd welk type schip het mogelijk was en hoe compleet het was. Tevens werd de stratigrafie van de grond rondom het schip gedocumenteerd en werden aanbevelingen en mogelijkheden tot in situ bescherming of snelle opgraving opgesteld (Vlierman, 2021, p. 37).

3.2 Onderzoek van de scheepswrakken

Alle scheepswrakken die onderdeel van dit onderzoek uitmaken, zijn gevonden in de IJsselmeerpolders. Ieder scheepswrak heeft een toponiem dat het uniek identificeert. Deze toponiemen bestaan uit twee letters en een getal. De letters duiden de locatie van het wrak aan, waarbij de eerste letter aanduidt of het zich in de Noordoostpolder (N), Oostelijk Flevoland (O) of Zuidelijk Flevoland (Z) bevindt. De tweede letter staat voor de letter van de betreffende kavel waarin het ligt, en het getal geeft een volgnummer van het wrak op de desbetreffende kavel.

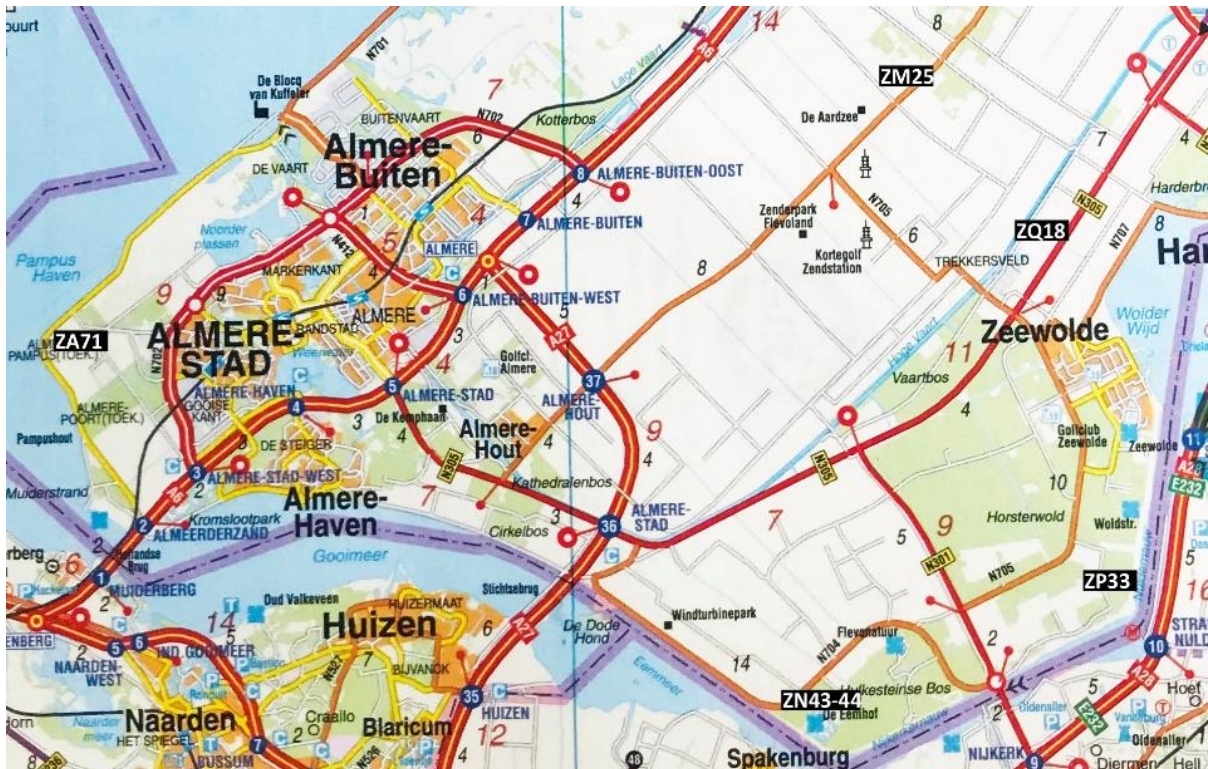
De wrakken zijn geselecteerd uit de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot, waar alle vondsten van de opgravingen in de IJsselmeerpolders worden bewaard, op basis van aanwezige inventaris die wijst op vrouwen en/of kinderen. Voor het onderzoek naar de vondstomstandigheden per schip is gebruik gemaakt van de opgravingsdocumentatie, verkregen via het Data Station Archaeology van DANS (Data Archiving and Networked Services). DANS is het nationale expertisecentrum en repository voor onderzoeksdata van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen (KNAW) en de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO).



Figuur 6 Kaart met de vindplaatsen van de onderzochte wrakken in de Noordoostpolder; gemaakt door Tara Pijpers. Naar: Falk Autokaart Professional Nederland, 80e druk. De vindplaatsen zijn gevonden op MaSS



Figuur 7 Kaart met de vindplaatsen van de onderzochte wrakken in Oostelijk Flevoland; gemaakt door Tara Pijpers. Naar: Falk Autokaart Professional Nederland, 80e druk. De vindplaatsen zijn gevonden op MaSS



Figuur 8 Kaart met de vindplaatsen van de onderzochte wrakken in Zuidelijk Flevoland; gemaakt door Tara Pijpers. Naar: Falk Autokaart Professional Nederland, 80e druk. De vindplaatsen zijn gevonden op MaSS

Vrijwel alle wrakken die in dit onderzoek meegenomen zijn, zijn in de periode voor 1975 gevonden en onderzocht. Hierbij bevestigt de opgravingsdocumentatie het geschetste beeld uit paragraaf 3.1 van de wijze waarop tot midden jaren zeventig archeologisch onderzoek werd gedaan en gedocumenteerd.

Uit de opgravingsdocumentatie blijkt tevens dat een wrak soms direct werd opgegraven na vondst, maar er zijn ook wrakken waarbij er meerdere meldingen zijn vastgelegd voordat onderzoek of opgraving plaatsvond. Tevens kunnen er meerdere fases van onderzoek zijn geweest met een verkennend onderzoek of een proefsleuvenonderzoek voordat er tot opgraving werd overgegaan. Hierdoor kan er een lange periode zitten tussen de eerste melding en de uiteindelijke opgraving. Tabel 3 geeft een overzicht per wrak van het jaar van eerste en de laatste activiteit. Bijlage B geeft een uitgebreider overzicht van de verschillende fases per wrak.

Tabel 3 Overzicht per wrak van het jaar van eerste en laatste actie tijdens het scheepsarcheologisch onderzoek

Wraktoponiem	Eerste actie	Laatste actie
NA59	1953	1953
NB6	1952	1955
NC82	1948	1976
NE81	1948	1961
NE163	1948	1948
NF14	1961	1961
NH49	1949	1956
NH73	1953	1953
NL61	1951	1951
NM20	1946	1946
NN38	1954	1955
NR1I	1948	1949
NR62	1943	1943
OB55II	1976	1976
OB71	1980	1980
OC52	1967	1970
OD2	1971	1973
OD15	1971	1986
OF3	1972	1978
OF34	1964	1973
OF60	1967	1973
OH27	1961	1961
OH48	1962	1976
OH60	1959	1989
OH92	1962	1962
OH107	1962	1993
OK64	1961	1963
OK76	1960	1963
OL79	1959	1985
OL84	1959	1959
OM65	1959	1963
OT21	1963	1969
OU86	1968	1973
ZA71	1975	1980
ZM25	1972	1972
ZN43-44	1970	1979
ZP33	1975	1977
ZQ18	1975	1979

Het overzicht laat zien dat er bij een aantal scheepswrakken een aanzienlijke hoeveelheid tijd tussen delen van het onderzoek zit, terwijl er bij sommigen relatief snel gehandeld is. Deze periode kan van invloed zijn op de staat van de wrakken en aanwezige voorwerpen. Als er bijvoorbeeld eerst een proefsleuvenonderzoek is uitgevoerd, zoals bij NB6, NL61, NM20 en OH60, en daarna pas wordt opgegraven, kunnen het wrak en de aanwezige voorwerpen blootgesteld worden aan veranderende omstandigheden zoals uitdroging van de bodem en verandering in temperatuur. Ook bij landbouw- en ontginningswerkzaamheden, waarbij tevens het grondwaterpeil beïnvloed wordt, kunnen delen van het wrak en aanwezige voorwerpen beschadigd raken en zelfs volledig verloren gaan. Daarnaast is het belangrijk om de werkzaamheden en onderzoeksresultaten zorgvuldig te documenteren. De informatie uit paragraaf 3.1 liet al zien dat de onderzoeks- en documentatiekwaliteit tot aan 1975 minimaal was. Hierdoor zijn fouten of onzorgvuldigheden dus goed mogelijk. Een voorbeeld hiervan is dat in de documentatie van OH27, naast de foto's van de vondsten uit het desbetreffende wrak, tevens foto's van de vondsten uit OH48 zijn geplaatst.

Van vijf schepen, NN38, OH27, OH92, OL84 en OT21 is het wrak zelf niet onderzocht, maar zijn er alleen voorwerpen geborgen. Het wrak OH92 was te zwaar beschadigd om nog goed te kunnen onderzoeken, maar door de voorwerpen te bergen kon het schip nog deels gedocumenteerd worden. Van de andere vier schepen was na onderzoek besloten dat het schip niet belangrijk genoeg was om systematisch te onderzoeken. De onderliggende redenen voor deze beslissing zijn niet duidelijk. Door alleen de voorwerpen te bergen is hiervan context verloren gegaan waardoor verdere interpretatie niet mogelijk is.

3.3 Conclusie

De scheepswrakken in dit onderzoek zijn gevonden tijdens de ontginning van de Noordoostpolder en Oostelijk en Zuidelijk Flevoland in een periode dat er weinig tijd en mogelijkheden waren om gedegen onderzoek te doen. De maritieme archeologie stond nog in haar kinderschoenen. Ook de kwaliteit van de documentatie heeft hieronder geleden. Dit heeft uiteindelijk ook invloed op het onderzoek naar de voorwerpen die wijzen op de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van de betreffende schepen. Hier zal in hoofdstuk vier verder op in worden gegaan.

4. Vrouwen en kinderen aan boord?

Nadat in de vorige twee hoofdstukken de historische en archeologische context van de Zuiderzee en de vondst van de scheepswrakken tijdens de ontginning van de IJsselmeerpolders besproken is, staat in dit hoofdstuk het onderzoek naar de archeologische vondsten zelf centraal.

De lijst van vondsten is opgesteld op basis van steekwoorden gerelateerd aan vrouwen en kinderen. Deze steekwoorden zijn: “vrouw”, “vrouwen”, “vrouwelijk”, “dame”, “dames”, “kind”, “kinderlijk” en “speelgoed”. Deze steekwoorden zijn ingevoerd in de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot. De verzameling voorwerpen uit deze inventarisatie is, in samenspraak met Joran Smale, depotbeheerder van het Nationaal Maritiem Depot, aangevuld met enkele voorwerpen die vaak aan vrouwen worden toegeschreven. Het betreffen hier fragmenten van meerdere spanendozen uit OB71, NB6 en OT21. Deze spanendozen worden vaak als naaidozen voor vrouwen gezien, al sluit dit niet uit dat mannen deze evengoed gebruikten.

In combinatie met het onderzoek naar de schepen in hoofdstuk twee, heeft dit onderzoek naar de archeologische vondsten geresulteerd in een complete lijst van de 38 onderzochte schepen met per schip de bijbehorende vondsten. Deze lijst is te vinden in Bijlage A. Hierbij is tevens, per vondst, getracht te achterhalen wat de vondstplek in het wrak was, aangezien dit een aanwijzing kan zijn of het om persoonlijk eigendom, dan wel vracht gaat. Deze vindplaatsen zijn echter bij slechts 14 van de 38 wrakken gedocumenteerd. Bij deze wrakken zijn de vondsten waarschijnlijk, gebaseerd op het voorwerp en de vindplaats op het wrak, persoonlijk eigendom geweest.

Om een beeld te krijgen van aantallen vondsten en hun relatie met vrouwen en kinderen zijn de inventarissen van de wrakken allereerst ingedeeld in drie categorieën: wijzend op vrouw, wijzend op kind of wijzend op beiden. Vervolgens worden de vondsten bekeken per vondstcategorie. Tenslotte zijn de gegevens van deze vondsten uit de collectiedatabase vergeleken met de originele vondstdocumentatie om te controleren of deze overeenkomen. Aangezien foto's van de vondsten uit OH48 in de documentatie van OH27 aangetroffen zijn, is het voorstelbaar dat de documentatie van andere inventarissen onvolkomenheden bevatten met mogelijk invloed op het onderzoek.

Bij de inventarisatie van de vondsten vormt scheepswrak NN38 een uitzondering. Zoals in paragraaf 3.2 besproken is, bleek dat er van scheepswrak NN38 te weinig overgebleven was om daadwerkelijk op te graven. Daarnaast zijn er geen vondsten gedaan die wijzen op de aanwezigheid van vrouwen en/of kinderen. De reden dat dit schip toch aan de lijst is toegevoegd is omdat in de collectiedatabase genoemd staat dat de aanwezigheid van vrouwen/kinderen aan boord gebaseerd kan worden op de mondelinge overlevering van twee oude dames. Op 27 juni 1957 kwamen zij navraag doen bij de Oudheidkundige Afdeling op Schokland naar een schip dat eind 1876/begin 1877 enkele kilometers voor Blankenham was vergaan. Zij vertelden dat dit schip eigendom was van schipper Spitse die in december 1876 vertrokken was met vrouw en baby aan boord. De oudste van de twee dames bleek de baby in kwestie te zijn (Batavialand, 2019k).

4.1 Vondstcategorisering naar vrouw en kind

Op basis van de beschrijving en categorisering van de vondsten in de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot zijn de vondsten op de wrakken ingedeeld in drie categorieën: inventaris wijzend op vrouw, inventaris wijzend op kind en inventaris wijzend op beiden. Hierbij is nog geen verder onderzoek gedaan naar de correctheid van de interpretatie van de documentatie en categorisatie van de vondsten. Het resultaat van deze indeling is te zien in Tabel 4. Bij deze indeling is NN38 voor de volledigheid opgenomen, maar dit wrak vormt een uitzondering aangezien de aanwezigheid van vrouwen en kinderen bij dit schip gebaseerd is op mondelinge overlevering en niet op vondsten.

Tabel 4 Indeling van wrakken per inventaris op basis van informatie uit de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot

Inventaris	Aantal wrakken	Wraktoponiem
Wijzend op vrouw	8	NB6 / NM20 / OD15 / OF60 / OH27 / OH60 / OH92 / OM65
Wijzend op kind	22	NA59 / NE81 / NE163 / NC82 / NF14 / NH49 / NH73 / NL61 / NR1I / NR62 / OB55II / OF34 / OH48 / OH107 / OK64 / OK76 / OL79 / OL84 / ZA71 / ZM25 / ZN43-44 / ZP33
Wijzend op beiden	8	NN38 / OB71 / OC52 / OD2 / OF3 / OU86 / OT21 / ZQ18

Wat opvalt is dat de onderzochte vondsten slechts bij een beperkt aantal wrakken wijzen op de aanwezigheid van vrouwen of vrouwen en kinderen (beide categorieën slechts 8 stuks) terwijl deze bij het merendeel van de wrakken (22) een indicatie geven van de aanwezigheid van enkel kinderen. Dit wekt de indruk dat er meer aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van kinderen dan van vrouwen. Deze conclusie mag echter niet zondermeer getrokken worden.

Zoals in hoofdstuk drie gebleken is, zou de wijze waarop het archeologische onderzoek en de opgraving uitgevoerd zijn invloed kunnen hebben gehad op hetgeen gevonden is en de interpretatie ervan. In de betreffende periode was de onderzoekskwaliteit en -nauwkeurigheid minder hoog. Hierdoor kan het zijn dat bij de documentatie van de vondsten verkeerde interpretaties zijn gemaakt van gevonden voorwerpen waardoor deze ten onrechte gekoppeld zijn aan kinderen. Verder kan het natuurlijk ook zo zijn dat spullen van kinderen, in de haast het schip te verlaten, vaker achter gelaten zijn.

4.2 Vondstcategorieën

De geselecteerde vondsten kunnen ingedeeld worden in een vijftal categorieën: schoeisel, kleding, werktuig, keukengerei en sierobject/speelgoed. Het resultaat van deze indeling is te zien in Tabel 5. In het geval dat een wrak meerdere vondsten in verschillende

vondstcategorieën heeft, wordt het wraktoponiem van het desbetreffende wrak in meerdere categorieën genoemd.

Bij deze tabel is NN38 niet opgenomen aangezien bij dit wrak de aanwezigheid van vrouwen en kinderen gebaseerd is op mondelinge overlevering en niet op vondsten.

Tabel 5 Indeling van aantal wrakken per vondstcategorie op basis van de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot

Vondstcategorie	Aantal wrakken	Wraktoponiem
Schoeisel	29	NA59 / NC82 / NE81 / NE163 / NF14 / NH49 / NH73 / NL61 / NM20 / NR11 / OB55II / OB71 / OC52 / OD2 / OD15 / OF3 / OF34 / OH27 / OH60 / OH92 / OH107 / OK64 / OL84 / OM65 / OU86 / OT21 / ZM25 / ZP33 / ZQ18
Kleding	5	NH49 / OB71 / OF60 / OK76 / ZQ18
Werktuig	3	NB6 / OB71 / OT21
Keukengerei	4	NH73 / OD2 / OF3 / ZA71
Sierobject/speelgoed	5	NR62 / OH48 / OL79 / OT21 / ZN43-44

4.2.1 Schoeisel

Bij de indeling naar vondstcategorie springt het aantal schepen met schoeisel aan boord eruit (29 van de 38 schepen). Hierbij zijn er een set klompen (OD2) en een kinderschaats (OB55II) aangetroffen, de rest betreft (fragmenten van) leren schoeisel. Bij (de resten van) één schoen uit OB71 is het leer versierd d.m.v. insnedes. Het is niet duidelijk of deze insnedes gemaakt zijn ter decoratie of voor comfort. Enerzijds was het een makkelijke versiering om te maken, anderzijds werden deze insnedes ook wel gemaakt om meer ruimte te creëren wanneer de schoen gekrompen was of omdat de drager een extra zool of sokken aan had (Goubitz, 2011, p. 43).

Hoewel versierd schoeisel in de periodes voor de twintigste eeuw bijna alleen maar door de welgestelde bevolking werd gedragen, betekent dit niet automatisch dat de drager van deze schoen welgesteld was. Voornamelijk in de zeventiende tot de negentiende eeuw kocht de gewone bevolking de afgedankte schoenen van de hogere rangen en verstelde ze zodat ze bij hun stand pasten. Zij droegen dit versierde schoeisel tijdens feestelijke gelegenheden of als zij naar de kerk gingen (Goubitz, 2011, p. 42).



Figuur 9 Versierde vrouwen- of kinderschoen uit OB71 (Collectie Nederland, OB71-206, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OB71-206>)

Doordat het merendeel van het schoeisel slechts uit leerfragmenten en zolen bestaat, is het onderscheid tussen mannen- en vrouwenschoenen lastig te zien. Dit geeft ook Fleur Dingen conservator en curator van het Schoenenkwartier te Waalwijk, aan. Bij latere schoenen uit de negentiende eeuw wordt dit verschil pas duidelijker. “Buiten kijf staat dat de smalle pump met hak van OH92 een vrouwenschoen is,” aldus Dingen.



Figuur 10 Vrouwenschoen uit OH92 (Collectie Nederland, ZO1965-IX90, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/ZO1965-IX90>)

Verder geeft Dingen aan dat vóór de negentiende eeuw het formaat van schoenen eigenlijk de enige manier is om kinder- en volwassen schoenen van elkaar te onderscheiden aangezien kinderschoenen als het ware een miniatuurversie van de volwassen schoenen waren qua model. Een voorbeeld van deze moeilijke onderscheiding is de bovengenoemde versierde schoen uit OB71 (zie Figuur 9), waarvan in de databasecollectie beschreven staat dat het hier zowel om een vrouwen- als een kinderschoen kan gaan. Pas in de loop van de negentiende eeuw komt er een duidelijker verschil tussen schoenen voor volwassenen en kinderen en worden er aparte modellen schoenen voor kinderen gemaakt. Een voorbeeld hiervan zijn een paar kinderschoenen uit OL84, waarvan Dingen zegt dat “dergelijke bandschoenen een typisch model is voor kinderschoenen”.



Figuur 11 Paar kinderschoenen uit OL84 (Collectie Nederland, ZO1959-III141A, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/ZO1959-III141A>)

Van scheepswrak OD15 staat in de databasecollectie dat ‘op grond van het schoeisel kan worden vastgesteld dat er drie opvarenden aan boord waren, waaronder een vrouw. Aanwijzingen voor kinderen zijn niet gevonden’. Er is echter niet gespecificeerd welke vondsten van schoenleer precies de vrouwenschoenen zouden moeten zijn. Van Holk (1997) heeft in zijn onderzoek naar het aantal opvarenden aan boord van OD15 onderzoek gedaan naar de verschillende soorten schoenmaten en -modellen. Hier kwam o.a. een paar muilen in maat 36 met een overhangende hakvorm uit, die volgens Goubitz aan een vrouw moet hebben toebehoord (Van Holk, 1997, p. 184). Het huidige onderzoek is echter te gelimiteerd om te achterhalen om welke vondst in de collectiedatabase het hier gaat.

Het is opvallend dat er zoveel schoeisel is aangetroffen, aangezien je zou verwachten dat men deze schoenen aan zou hebben aan boord. De hoeveelheid schoeisel kan wijzen op gezinsvaart. Uit hoofdstuk twee is namelijk gebleken dat een schip voor schippersfamilies zowel hun inkomensbron als hun huis was. Zij hadden dus al hun bezittingen bij zich. Bovendien waren schoenen, tot aan het ontstaan van massaproductie, een kostbaar bezit (Specht, 2019, p. 281). Het feit dat het merendeel van (de fragmenten van) het schoeisel van leer is zou een verklaring kunnen zijn voor het feit dat hiervan veel meer gevonden is dan van kleding dat van stof gemaakt is. Leer kan namelijk zowel waterafstotend, -absorberend als waterdicht zijn en kan daardoor tegen natte omstandigheden (Van Oosterum Leder, 2024). Bovendien blijft leer in natte grond beter bewaard (Oneindig Noord-Holland, 2019). De ruime hoeveelheid schoeisel kan mogelijk ook verklaard worden doordat men, wanneer een schip verging, geen tijd heeft gehad om de schoenen mee te nemen, terwijl men aan boord klompen of andere werkschoenen droeg. Schoeisel was dan wel een kostbaar bezit, maar niet van levensbelang.

4.2.2 Kleding

In tegenstelling tot de grote hoeveelheid schoeisel, zijn er slechts vijf vondsten die onder de categorie kleding vallen. Hierbij gaat het om twee kinderwanten (NH49 en OK76), een kous (ZQ18), een zogenaamde kraagdrager (of portefraes) (OB71) en een zogenaamde dijzak (OF60).



Figuur 12 Kinderwant uit NH49 (Collectie Nederland, NH49-216,
<https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/NH49-216>)

Een kraagdrager (of portefraes) werd, voornamelijk in de zestiende en zeventiende eeuw, rondom de hals gedragen ter ondersteuning van een vlakke of geplooid kraag (STAM, 2024). Vanwege de kleine omtrek van het gedeelte dat om de hals gaat is deze waarschijnlijk van een jonge vrouw of van een kind geweest.



Figuur 13 Kraagdrager uit OB71 (links) en een voorbeeld van een plooiakraag waaronder een kraagdrager gedragen werd om de stof te ondersteunen (rechts) (Collectie Nederland, OB71-317,
<https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OB71-317> en
https://nl.wikipedia.org/wiki/Molensteenkraag#/media/Bestand:Voorbeeld_van_een_plooiakraag,_Johannes_Wtenbogaert_by_Rembrandt_van_Rijn.jpg)

De dijzak uit OF60 werd origineel in de collectiedatabase aangegeven als “de mouw van een kledingstuk van bedrukte rood-zwarte stof met 3 losse lapjes”. De theorie dat het hier werkelijk om een dijzak zou gaan is dan ook relatief jong (ongeveer anderhalf jaar). Marjolein Kik, voormalig medewerker van Batavialand, opperde het idee nadat die onderzoek had gedaan naar zakken in kleding. Dit idee werd bevestigd door anderen. Een dijzak wordt bestempeld als typische vrouwenkledij. Omdat vrouwenkleding vaak geen zakken had, werd deze losse zak onder de bovenrok om de taille geknoopt (Zuiderzeecollectie, 2024).



Figuur 14 Dijzak uit OF60 (Collectie Nederland, OF60[-005], https://www.collectienederland.nl/detail/foldout/void_edmrecord/dcn_maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten_OF60%255B-005%255D)

Het is bekend dat OF60, de *Twee Gebroeders*, eigendom was van schipper Pieter Bos (Pijpers, 2022, p. 20-21). Ten tijde dat het schip verging was er geen vrouw aan boord (Pijpers, 2022, p. 21). Sterker nog, er is niets over bekend dat de vrouw van Bos ooit meeding aan boord. Zij hadden immers een huis aan de wal (Pijpers, 2022, p. 18). Het is dus opmerkelijk dat dit ogenschijnlijke vrouwenkledingstuk is aangetroffen. Mogelijk heeft Pieter Bos (of zijn knecht) hier gebruikt van gemaakt.

4.2.3 Werktuig

Bij de categorie werktuig betreffen het enkel voorwerpen die aan vrouwen gelieerd worden, namelijk spanendozen (NB6, OB71 en OT21). Deze dozen worden veelal gezien als naaidozen maar ook als opbergplaats waarin onderdelen van klederdracht werden bewaard, zoals lapjes, mutsen en zakdoeken (van Holk, 1997, p. 192). Ondanks het feit dat naaien vaak als een vrouwenbezigheid wordt gezien, neemt dit niet weg dat mannen tevens gebruik konden maken van deze dozen, omdat zij ook kleding herstelden aan boord als dat nodig was. Wat er precies in deze spanendozen bewaard werd is niet te achterhalen aangezien er geen inhoud van de dozen aangetroffen is.



Figuur 15 Fragmenten van een spanendoos uit NB6 (Collectie Nederlands, NB6-261, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/NB6-261>)

4.2.4 Keukengerei

In de categorie keukengerei zijn er alleen vondsten aangetroffen die aan kinderen gelieerd kunnen worden. Het gaat hierbij om een dekseltje van een kinderserviespotje (NH73), een lepel voor een kind (OD2), een wit porseleinen kopje voor een kind (OF3) en een 'versleten' lepel (ZA71). Dat er in deze categorie alleen een aanduiding is voor kinderen is te verklaren uit het feit dat dit gebaseerd is op het formaat van de gevonden voorwerpen. Bovendien is er bij keukengerei geen onderscheid te maken tussen voorwerpen voor mannen of vrouwen.

De lepel uit ZA71 wordt volgens de collectiedatabase als 'versleten' beschreven. Een theorie is dat deze lepel niet versleten is maar opzettelijk kleiner gemaakt zou zijn om hier een kinderlepel van te maken (van Holk, 1997, p. 189). Dit zou dan wijzen op de aanwezigheid van kinderen aan boord.



Figuur 16 'Versleten' lepel uit ZA71 (Collectie Nederland, ZA71-46, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/ZA71-46>)

4.2.5 Sierobject/speelgoed

Tenslotte zijn er in de categorie sierobject/speelgoed vier wrakken met vondsten aan boord. Het betreffen hier twee houten vogeltjes (NR62 en ZN43-44), een miniatuurtreeft (OL79), twee knickers (OH48 en OT21) en een nijptangetje en de kop van een hamertje (OH48).

Ondanks dat het vogeltje uit ZN43-44 zwaar beschadigd is, zijn dit vogeltje en het vogeltje uit NR62, gebaseerd op hun vorm en grootte en beschrijving in de collectiedatabase, vermoedelijk vergelijkbaar en hadden zij dezelfde functie. In de collectiedatabase wordt bij beide schepen vermeld dat deze vogeltjes naast speelgoed, mogelijk ook een lokvogeltje of doelwit kan zijn geweest om op te schieten met pijl en boog (een traditie bekend als (pape)gaai- of wipschieten). Of dit tevens aan boord van schepen gedaan werd is niet bekend. Gebaseerd op deze beschrijving in combinatie met de mogelijkheid om de vogeltjes op een stok te plaatsen (bij beiden zit er een geboord gat) lijkt het waarschijnlijker dat zij als doelwit of lokvogeltje dienden in plaats van speelgoed.



Figuur 17 Houten vogeltjes uit NR62 (links) en ZN43-44 (rechts) (Collectie Nederland, Z1943-III39 en ZN44-99, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/Z1943-III39> en <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/ZN44-99>)

Aan boord werd tijdens het koken een pot of pan op een treeft geplaatst. Dit is een rooster waarop pannen of kookpotten boven een open vuur geplaatst kunnen worden. De treeft uit OL79 is echter te klein om iets op te kunnen koken. Het is klein genoeg om in een poppenhuis te passen, vandaar dat het als sierobject/speelgoed is bestempeld.



Figuur 18 Miniatuurtreeft uit OL79 (Collectie Nederland, OL79-12, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OL79-12>)

Aangezien tegenwoordig knikkers nog steeds speelgoed zijn waar kinderen mee spelen, zijn deze knikkers als zodanig gecategoriseerd.



Figuur 19 Een knikker van aardewerk uit OH48 (Collectie Nederland, OH48-558-83, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OH48-558-83>)

Ook het nijptangetje en het hamertje zijn erg klein. Naar alle waarschijnlijkheid zijn deze vondsten op basis van hun grootte als speelgoed beschreven. Echter, het valt te betwijfelen of het ook daadwerkelijk speelgoed was aangezien de vondstdocumentatie aangeeft dat beide voorwerpen in een klein, houten bakje bovenin een gereedschapskist gevonden zijn. Het is onwaarschijnlijk dat kinderspeelgoed in een gereedschapskist werd bewaard.



Figuur 20 Nijptangetje en hamertje uit OH48 (Collectie Nederland, OH48-301 en OH48-302, <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OH48-301> en <https://www.collectienederland.nl/page/aggregation/maritieme-archeologische-rijkscollectie-maritieme-vondsten/OH48-302>)

4.3 Vergelijking van collectiedatabase met vondstdocumentatie

Tijdens het onderzoek naar de fysieke vondsten uit het Nationaal Maritiem Depot bleek dat er bij OB71 een verschil was tussen de beschrijving van de vondsten in de collectiedatabase en de originele vondstdocumentatie. Naar aanleiding hiervan is van ieder scheepswrak een vergelijking gemaakt tussen de collectiedatabase en de daarbij corresponderende vondstdocumentatie.

Uit deze vergelijking blijkt dat van 23 van de 38 schepen de informatie in de collectiedatabase overeenkomt met de betreffende vondstdocumentatie. Dat betekent dat dit voor 14 scheepswrakken niet het geval is.

Naar deze 14 wrakken is extra onderzoek gedaan om vast te stellen hoe deze verschillen te verklaren zijn en wat dit betekent voor de interpretatie van de vondsten.

NE81

Waar de collectiedatabase spreekt over een leren kinderschoen, wordt in de vondstdocumentatie gesproken over een gedeelte van een kleine schoen. In de collectiedatabase wordt een uitgebreidere uitleg gegeven waarbij de schoen aan een kind wordt toegeschreven. Hoewel niet bekend is door wie deze interpretatie is gedaan, kan op basis van de grootte van de schoen aangenomen worden dat het hier inderdaad om een kinderschoen gaat. Daarom heeft dit verschil in documentatie geen invloed op de interpretatie.

NE163

De collectiedatabase vermeldt twee leren kinderschoentjes met houten pennen en een fragment van een leren kinderschoen. In de vondstdocumentatie staat in het origineel slechts één kinderschoen gedocumenteerd maar dit is met de hand aangepast naar twee.

Het fragment wordt niet genoemd, wel wordt een leren schede gemeld. Uit nader onderzoek blijkt dat de leren schede apart in de collectiedatabase staat, dus dit is niet het vermelde fragment van een leren kinderschoen. Omdat de gaatjes in het fragment overeenkomen met de gaatjes op de kinderschoenen waar stukken leer aan elkaar genaaid zaten, hoort het fragment naar alle waarschijnlijkheid bij een van deze twee leren kinderschoentjes (vondstnummer Z1951-V161[-001]). Mogelijk is dit fragment tijdens de conservering losgeraakt en doordat niet zeker was dat het bij dit schoentje hoorde is het als een aparte vondst aangemerkt. Wat verder opvalt is dat dit losse fragment hetzelfde vondstnummer heeft als twee andere vondsten van hetzelfde schip, alleen staan bij deze vondsten respectievelijk geen [-001] achter het vondstnummer (het betreft hier een kookpot) en staat bij de andere vondst een [-002] achter het vondstnummer (deze vondst betreft een gesp van een riem). Dit is hoogstwaarschijnlijk een fout die tijdens het invoeren van de vondsten in de collectiedatabase is gemaakt. Dit verschil heeft invloed op de interpretatie, aangezien door de registratie in de collectiedatabase de conclusie getrokken zou kunnen worden dat er mogelijk nog een extra kinderschoen aan boord is geweest terwijl het hier hoogstwaarschijnlijk gaat om een fragment van het gevonden schoenenpaar.



Figuur 21 Het losse fragment (links) en het kinderschoentje zonder fragment (rechts) uit NE163. Let op het overeenkomstige patroon van gaatjes tussen het fragment en de schoen waar ze aan elkaar waren genaaid (Foto: Tara Pijpers)



Figuur 22 Kinderschoentje met fragment zoals het hoogstwaarschijnlijk aan elkaar gehecht was uit NE163 (Foto: Tara Pijpers)

NH49

In de collectiedatabase wordt gesproken over een 'schoenfragment van leer, kind(?)'. In de vondstdocumentatie worden wel schoenfragmenten genoemd, maar een toewijzing aan een kind ontbreekt. Deze interpretatie is dus later toegevoegd, maar op basis van de grootte van de schoen kan wel aangenomen worden dat het hier om een kinderschoen gaat. De beschrijving 'schoenfragment van leer, kind(?)' zou echter beter aangepast kunnen worden in 'fragmenten van leren schoen, mogelijk van kind' met een beschrijving van de fragmenten zover mogelijk, bijvoorbeeld zool met hielbladen. Dit verschil in documentatie heeft verder geen invloed op de interpretatie.



Figuur 23 Zijaanzicht (rechts) en bovenaanzicht (links) van kinderschoen uit NH49

NH73

De collectiedatabase vermeldt een 'klein dekseltje van een kinderserviespotje van geglazuurd witbakkend aardewerk met donkere vlekjes', maar in de vondstdocumentatie wordt dit dekseltje helemaal niet genoemd. Helaas is het dekseltje afgevoerd en is er geen afbeelding beschikbaar, dus is het lastig vast te stellen waar de beschrijving vandaan komt. Opvallend is wel dat de beschrijving eruitziet alsof het uit een originele vondstdocumentatie is overgenomen, maar mogelijk is het verkeerd gecatalogiseerd. Omdat, behalve een vermelding in de collectiedatabase, niets terug te vinden is van het dekseltje, is het hoogstwaarschijnlijk onterecht meegenomen in het vondstenoverzicht van dit wrak.

NR62

De vermelding 'houten vogeltje (speelgoed?)' in de collectiedatabase komt overeen met de registratie in de vondstdocumentatie, behalve dat hier niet gesproken wordt over mogelijk speelgoed. Het is niet duidelijk wie dit later heeft toegevoegd. Zoals in paragraaf 4.2.5 reeds vermeld is, is het eerder aannemelijk dat het hier om een lokvogel of schietdoel gaat dan om speelgoed. Deze latere aanvulling in de collectiedatabase heeft er dus voor gezorgd dat dit voorwerp ten onrechte is meegenomen in dit onderzoek.

OB71

In de collectiedatabase worden een kraagdrager (of portefraes), een binnenzool en tong van een vrouw- of kinderschoen en fragmenten van spanendozen genoemd. Echter worden in de vondstdocumentatie additioneel nog (de resten van) een paar vrouwenschoenen, een rechter vrouwenschoen, een inlegzool met een rechter vrouwenschoen, nog een rechter vrouwenschoen en een linker vrouwenschoen genoemd die in de collectiedatabase niet als dusdanig staan aangegeven. Uit onderzoek van de vondstdocumentatie blijkt dat OB71 (en

de vondsten), naast een team in Nederland, ook door een team van het Department of Nautical Archaeology van de Universiteit van Texas is onderzocht (dit verklaart tevens waarom de vondsten in zowel Nederlands als Engels genoteerd staan). Hierbij heeft Jenny Sarrazin (1987) de vondsten, waaronder de schoenen, nader onderzocht. Bij de Engelse notering worden er bij meer schoenen gespecificeerd dat het een vrouwenschoen betreft dan bij de Nederlandse notering. Sarrazin is hoogstwaarschijnlijk degene die de tekeningen van schoenen en versierde schoenonderdelen bij de Engelse notering van de vondsten in de vondstenlijst heeft getekend.

Dankzij deze Engelse beschrijvingen en tekeningen kon er, aan de hand van de vondstnummers, achterhaald worden om welke missende vondsten het ging. De resten van een paar vrouwenschoenen betreffen OB71-209A en B (dit wordt als 1 vondst gedocumenteerd in de collectiedatabase). De ene rechter vrouwenschoen betreft OB71-208, de andere rechter vrouwenschoen betreft vondst OB71-226. De inlegzool met de rechter vrouwenschoen betreft OB71-211A + B. De linker vrouwenschoen betreft OB71-231. Uit dit onderzoek blijkt dat, voor dit schip, de collectiedatabase onvolledig is.

OD2

In de collectiedatabase wordt gesproken van '2 fragmenten van een klomp (van een kind?)', maar de toevoeging dat het mogelijk om klompen van een kind gaat is een latere interpretatie. Het is niet bekend wie deze interpretatie gedaan heeft. In de vondstdocumentatie staat deze toevoeging niet, en gezien de lengte van de klompen lijkt dit ook niet waarschijnlijk.



Figuur 24 Zijaanzicht (links) en bovenaanzicht (rechts) van de rechter kinderklomp uit OD2 (Foto: Tara Pijpers)



Figuur 25 Zijaanzicht (links) en bovenaanzicht (rechts) van de linker kinderklomp uit OD2 (Foto: Tara Pijpers)

Verder wordt in de collectiedatabase gesproken over een ‘papelepel/eetlepel/lepel voor een kind’. In de vondstdocumentatie wordt de lepel als papelepel aangegeven, niet als lepel specifiek voor een kind. Gezien het formaat zou het als papelepel geïnterpreteerd kunnen worden in vergelijking met twee andere lepels die in het scheepswrak gevonden zijn (zie Figuur 26). Dat deze lepel mogelijk specifiek voor een kind bedoeld is, lijkt alleen gebaseerd op de grootte.



*Figuur 26 Lepel voor een kind (midden) in vergelijking met een gewone lepel (links) en een suikerlepeltje (rechts) uit OD2
(Foto: Tara Pijpers)*

Tot slot vermeldt de collectiedatabase een ‘linker damesschoen (in fragmenten)’. Deze schoen wordt in de vondstdocumentatie echter niet aan een vrouw gelieerd. Afgaande op de afmetingen van de zool zou het hier inderdaad om een vrouwenschoen kunnen gaan. Maar omdat niet duidelijk is wie de interpretatie in de collectiedatabase heeft gedaan is dit niet met zekerheid te zeggen.

OD15

Volgens de collectiedatabase is op basis van schoeisel vast te stellen dat er drie opvarenden aan boord waren, waaronder een vrouw. Aanwijzingen voor kinderen zijn niet gevonden. In de vondstdocumentatie worden inderdaad (resten van) schoeisel beschreven maar niet gespecificeerd of deze mogelijk vrouwelijk zouden kunnen zijn. Op basis hiervan, zou dit scheepswrak mogelijk onterecht meegenomen kunnen zijn in dit onderzoek.

OF60

De collectiedatabase vermeldt een ‘dijzak’, maar dit staat niet zo in de vondstdocumentatie. Hier staat het aangegeven als ‘een mouw van bedrukte rood zwarte stof met drie losse lapjes’. Zoals uit paragraaf 4.2.2 blijkt, is de interpretatie van dijzak relatief recent gemaakt door Marjolein Kik die, na onderzoek naar zakken in kleding, het idee opperde. Dit idee werd later bevestigd door anderen.

De vondst is toegevoegd aan de selectie scheepswrakken op basis van het feit dat een dijzak een kledingstuk van een vrouw is, maar aanvullende, gedocumenteerde informatie over dit specifieke scheepswrak geeft aan dat er geen vrouw aan boord was ten tijde van de schipbreuk. Of deze vondst van een ‘typische vrouwen kledingstuk’ daadwerkelijk wijst op de aanwezigheid van een vrouw aan boord, blijft dus discutabel.

OH27

De collectiedatabase vermeldt 'leren schoen, vermoedelijk van een vrouw' terwijl dit in de vondstdocumentatie genoteerd staat als 'fragmenten van een schoen'. Het is niet duidelijk wie deze interpretatie gemaakt heeft. De schoen is behoorlijk klein, waardoor het ook geïnterpreteerd zou kunnen worden als een kinderschoen. Mogelijk dat nader onderzoek hier meer duidelijkheid in kan verschaffen maar het verschil in documentatie heeft invloed op de correcte interpretatie van de schoen.



Figuur 27 Vermoedelijke vrouwenschoen uit OH27 (Foto: Tara Pijpers)

OL79

De collectiedatabase spreekt van een 'incomplete miniatuur treeft van messing (sierobject of speelgoed?)', maar deze toevoeging sierobject of speelgoed wordt niet vermeld in de vondstdocumentatie. Het is niet bekend wie deze interpretatie heeft toegevoegd. De treeft lijkt te klein om echt bruikbaar gereedschap te zijn, maar het is onduidelijk of dit als speelgoed voor kinderen werd gemaakt. Mogelijk dat nader onderzoek hier meer duidelijkheid over kan verschaffen.



Figuur 28 Miniatuurtreft uit OL79 (Foto: Tara Pijpers)

OM65

In de collectiedatabase wordt gesproken over ‘resten van leren linker dames(?)schoen’, maar in de vondstdocumentatie staat er geen vraagteken bij of het werkelijk een damesschoen is. Daarnaast worden twee zolen van een rechter damesschoen en nog een klein schoentje als vondsten genoemd. De collectiedatabase vermeldt voor de twee zolen van een rechter damesschoen echter enkel ‘onderdeel van schoen’ (het betreft hier vondst OM65-156C). Het vraagteken bij de linker damesschoen kan verklaard worden vanwege het feit dat de schoen volledig uit elkaar ligt. Het is niet bekend wie de interpretatie van de twee zolen van een rechter damesschoen in de vondstdocumentatie gedaan heeft. Daarnaast is het lastig te bepalen of deze twee zolen daadwerkelijk van een vrouwenschoen afkomstig zijn, aangezien dit alleen gebaseerd kan worden op zolen en losse onderdelen, hetgeen bevestigd wordt door Fleur Dingen, conservator en curator van het Schoenenkwartier. Het probleem met het kleine schoentje is dat het in de originele vondstdocumentatie niet genummerd is. Het is dus bijna onmogelijk om de vondst met het (nieuwe) inventarisnummer in de collectiedatabase terug te vinden. Deze verschillen hebben invloed op de interpretatie of de vondsten daadwerkelijk op de aanwezigheid van vrouwen en/of kinderen wijzen.

ZA71

De collectiedatabase vermeldt ‘een tinnen lepel, bak opzettelijk smaller gemaakt voor kind?’. Deze lepel wordt in de vondstdocumentatie echter beschreven als versleten. De theorie dat de bak van deze lepel verkleind is om er een kinderlepel van te maken wordt genoemd in Van Holk (1997, p. 188-189). Onderzoek naar deze lepel ondersteunt de theorie van Van Holk. De vorm van de bak van de lepel wijkt dusdanig veel af van de andere lepels die uit het wrak geborgen zijn (zie Figuur 29) om het als versleten te bestempelen. Mocht het hier daadwerkelijk om een kinderlepel gaan, dan is dit een aanwijzing naar de aanwezigheid van kinderen aan boord.



Figuur 29 'Versleten' lepel (links) in vergelijking met een normale lepel (rechts) uit ZA71 (Foto: Tara Pijpers)

ZQ18

De collectiedatabase vermeldt 'Sok en fragmenten van sok (gebaseerd op grootte, waarschijnlijk van een kind)'. In de vondstdocumentatie wordt er gezegd dat de sok(ken) aan bakboord in het achterschip zijn gevonden, maar niets over de grootte. De interpretatie dat deze sokken vermoedelijk van een kind zijn geweest blijkt gedaan te zijn door textielspecialisten Joke Nientker en Sjoukje Telleman (textiel restaurateur / materiaalspecialist) die ze nader onderzocht hebben. Derhalve kan worden aangenomen dat de vermelding in de collectiedatabase correct is, hetgeen betekent dat dit verschil in documentatie geen invloed op de interpretatie heeft.

4.4 Conclusie

Het onderzoek naar de vondsten, die geselecteerd zijn op basis van trefwoorden die gerelateerd zijn aan vrouwen en/of kinderen, laat zien dat er met name veel vondsten zijn die wijzen op kinderen. Een belangrijk criterium hierbij blijkt het formaat te zijn. In veel gevallen is dit een latere interpretatie geweest bij registratie in de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot. Dit wordt aangetoond door de verschillen die gevonden zijn met de originele vondstdocumentatie. Op enkele punten blijkt de collectiedatabase ook incompleet. Omdat het in de meeste gevallen niet duidelijk is wat de deskundigheid was van degene die de interpretatie heeft gedaan, betekent dat deze niet zondermeer overgenomen kan worden. Van de voorwerpen waarvan de interpretatie is gedaan door inhoudelijk deskundigen kan aangenomen worden dat deze interpretatie correct is.

Het aandeel schoenen in de vondsten die wijzen op de aanwezigheid van vrouwen en kinderen is opvallend groot. Een mogelijke verklaring kan zijn dat dit schoenen betreffen die niet aan boord, maar aan wal gedragen werden en die in het woongedeelte achtergebleven zijn toen het schip halsoverkop verlaten moest worden.

Het feit dat er relatief weinig vondsten zijn die wijzen op vrouwen zou verklaard kunnen worden uit het feit dat bij veel voorwerpen geen onderscheid is tussen mannen of vrouwen. Bij bijvoorbeeld keukengerei kan het formaat wijzen op kinderen, maar verder gebruikt iedereen dezelfde voorwerpen, zoals tegenwoordig nog steeds het geval is.

De aanduiding speelgoed blijkt een subjectieve interpretatie te zijn, behalve bij een knikker is het twijfelachtig of het hier daadwerkelijk om speelgoed gaat. Deze interpretaties zullen tevens aan bod komen in hoofdstuk vijf waarin een beeld geschetst wordt van het leven aan boord van een binnenvaartschip door in gesprek te gaan met een familie van binnenvaartschippers.

5. In gesprek met een familie van binnenvaartschippers

Historische bronnen geven een algemeen beeld van de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van schepen. Archeologische bronnen leveren hier tastbare bewijzen bij. Echter, mensen die dit leven aan boord zelf hebben meegemaakt kunnen uit eigen ervaring een beeld schetsen hoe het er in de realiteit aan toe ging.

De familie Pruijn uit Maasbracht in Limburg is een familie van binnenvaartschippers die hun leven lang verbonden is geweest met het leven aan boord. Van deze familie van acht kinderen zijn nog vier leden in leven: de broers Sjef (84) en Frits (91), en de zussen, Rita (97) en Dorien (88).

Het doel is, door met hen in gesprek te gaan, een andere en persoonlijke invalshoek te krijgen op de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen. Bovendien kunnen zij mogelijk een nieuw en beter inzicht geven in de vondsten uit de wrakken en de documentatie hieromtrent.

Zij hadden zich goed voorbereid op het gesprek met het verzamelen van foto's, filmpjes, boeken en tijdschriften die zij gebruikten om uitgebreid te vertellen over hun leven aan boord van een binnenvaartschip. De transcriptie van het gesprek is te vinden in Bijlage C.

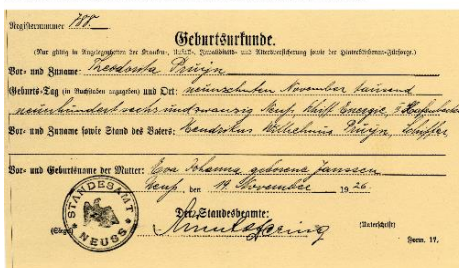
5.1 Wonen en werken aan boord

Alle kinderen van de familie Pruijn zijn geboren en getogen aan boord van de schepen waarop zij met de hele familie voeren. Op haar grootst bestond de familie uit tien personen: vader, moeder en hun acht kinderen. Alle kinderen hebben verschillende geboorteplaatsen omdat ze tijdens de vaart geboren werden. "Op je geboorteakte wordt de plaats vermeld waar je was aangegeven", aldus Sjef (zie Bijlage C).



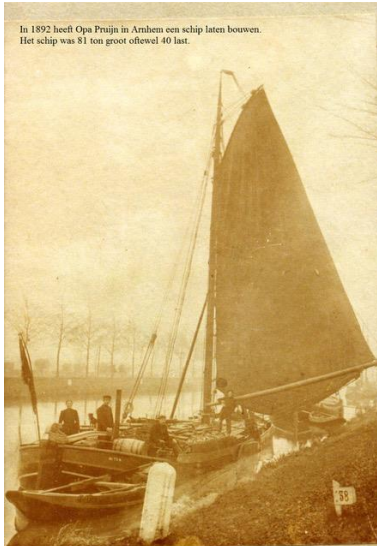
Rita
Theodorita Pruijn * Neuss 19 nov 1926

Dit is het geboortebewijs van Rita. Zij is geboren te Neuss in Duitsland



Figuur 30 Voorbeeld van een geboorteakte, de geboorteakte van Rita (Archief van de familie Pruijn)

De kinderen Pruijn vormen de derde generatie die als (binnenvaart)schippers leefde. Grootvader Pruijn heeft in 1892 een zeilschip laten bouwen. Zijn zoon, vader Pruijn, is in 1918, nadat hij tijdens de mobilisatie van de Eerste Wereldoorlog bij de marine had gediend, zelf gaan varen en heeft in 1925 een eigen schip gekocht. Dit schip was van ijzer en werd door sleepboten getrokken. In de kanalen werd er ook wel gejaagd: hierbij trekt een paard het schip vanaf de oever over een jaagpad.



In 1892 heeft Opa Pruijn in Arnhem een schip laten bouwen.
Het schip was 81 ton groot oftewel 40 laai.



Figuur 31 Het schip van opa Pruijn (links) en het in 1925 gekochte schip door vader Pruijn (rechts) (Archief van de familie Pruijn)

Het is niet mogelijk om een schip alleen te besturen, daarom had een schipper altijd een matroos aan boord. Wanneer een schipper ging trouwen werd de vrouw ingezet als matroos. De vrouw deed dus gewoon al het werk wat er gedaan moest worden op een schip, zoals het besturen van het schip, maar ook het koken en voor de kinderen zorgen. Bij de familie Pruijn was er geen aparte matroos aan boord. Iedereen aan boord moest meehelpen bij het werk, ook de kinderen. Omdat vader regelmatig ziek op bed lag, kwam het voor dat al het werk door vrouw en kinderen gedaan moest worden. Dorien (zie Bijlage C): “Rita heeft zo hard meegewerkt met sturen en met het anker ophalen en laten zakken.” Frits (zie Bijlage C) vult aan, “Als papa op bed lag, zat mama aan het stuur en moest Rita met de dikke kabels werken en het schip afstoppen”.



Figuur 32 Moeder Pruijn aan het roer (Archief van de familie Pruijn)

Aan boord kon, ondanks de ogenschijnlijke kleine leefruimte, een vrij groot aantal mensen verblijven. “In het achteronder, benedendeks, stonden twee bedsteden en een ledikant. In het vooronder stonden tevens twee bedsteden,” vertelt Sjef. Aangezien er in een bedstede twee kinderen pasten, waren er dus in het achteronder vijf en in het vooronder vier slaappleatsen voor de kinderen. Vader en moeder sliepen boven, waardoor er in totaal elf mensen op het schip konden verblijven.

Meestal bleven de kinderen aan boord. Toen de leerplicht werd ingevoerd, gingen zij naar zogenaamde schippersscholen. “Iedereen had een map met boekjes waar je uit moest leren,” vertelt Frits. “De schoolmeester keek je werk na en dan kreeg je je map weer mee naar huis. Zo ging je elke dag naar school tot vader weer een reis had aangenomen. Als we dan weer in een andere plaats aankwamen waar een schippersschool was, dan ging je daar weer naar school.”

Het kwam tevens voor dat de kinderen naar een kostschool gingen. Na een half jaar zagen ze hun ouders weer. “Ik heb nog in België helemaal alleen op school gezeten,” vertelt Rita (zie Bijlage C). “En daar werd ze neergezet zonder ook maar een woord Frans te kennen,” vult Dorien aan.

Vanwege zijn leeftijd en zijn gezondheid is vader Pruijn in 1953 aan wal, in Maasbracht, gaan wonen. Sjef: “Onze buurman was zijn beste vriend,” (bevriend sinds de Eerste Wereldoorlog, tevens een binnenschipper, en was een jaar eerder aan wal gaan wonen), “en vertelde hem dat er naast zijn huis een stuk grond vrij was waar hij een huis op kon bouwen. En vader is toen de volgende dag naar het gemeentehuis gegaan en heeft op dat stuk grond een huis laten bouwen.” In dit huis woont de familie Pruijn nog steeds.

De twee broers Frits en Sjef, toen 21 en 15 jaar, hebben het schip van hun vader overgenomen. In 1955 liet vader Pruijn hier een motor in bouwen. In 1963 hebben zij een nieuw, groter schip gekocht. “Vader wilde er in principe een nieuw schip bij kopen, voor ieder een,” vertelt Frits. “Ik wilde niet alleen op een schip varen, ongehuwd, helemaal alleen en

Sjef dacht er precies hetzelfde over. En toen hebben we tegen vader gezegd dat we wel met een groot schip wilden varen, maar wel met z'n tweeën." Sjef vult aan, "Met het kapitaal dat vader had nadat hij zijn schip had verkocht, hebben we het nieuwe schip gekocht. Dit hebben we ook bij vader afbetaald en hebben vanaf 1963 tot 1998 met dit grotere schip gevaren."



Figuur 33 Het schip waar Frits en Sjef op gevaren hebben van 1963 tot 1998 (Archief van de familie Pruijn)

Toen Frits 65 was, zijn de broers aan wal gaan wonen. Sjef: "We hebben al die tijd met heel veel plezier gevaren, maar je moet die periode ook echt bewust afsluiten. En dat is prima gelukt."

5.2 Een andere kijk op de vondsten

De familie Pruijn heeft tevens haar kijk gegeven op de vondsten die tijdens dit onderzoek zijn onderzocht.

Kleding & schoeisel

Volgens hen wijzen spullen van vrouwen, zoals kleding, ook daadwerkelijk op de aanwezigheid van vrouwen aan boord. Dat schippers handelswaar meenam voor zijn vrouw en kinderen aan de wal "werd nauwelijks gedaan" aldus Frits.

De familie droeg alledaagse, simpele kleding aan boord. Als schoeisel hadden zij vaak klompen aan die zij dan in de woning (dit wil zeggen, het leefgedeelte aan boord) uitdeden. Voor kerkbezoek en visite bij familie droegen zij zondagse kleding. Eenmaal terug aan boord ging deze nette kleding weer uit, waarbij de schoenen in de doos onder de bedstee stonden opgeborgen. Zij zien de nette schoenen, waarvan een aantal voorkomen in de scheepsinventarissen, dan ook als onderdeel van de zondagskleding van de schippersfamilie. Over de kinderwant, die is aangetroffen aan boord van een van de onderzochte schepen (NH49), zegt Sjef: "Die is alleen voor de warmte, werken deed je met je blote handen."



Figuur 34 Een deel van de kinderen Pruijn in hun normale kledij. Van boven naar beneden, van links naar rechts: Theo, Rita, Frits, Anna, Greta met Dorien op schoot en Leida (Archief van de familie Pruijn)

Werktuig & speelgoed

De spanendozen die als naaidoos geassocieerd worden met vrouwen, zien zij niet als zodanig. Voornamelijk omdat de dozen redelijk groot waren. “Je hebt wel de naaidoos van onze moeder, maar dat is niet echt iets voor buiten. Meer voor het verstellen van kleding,” zeggen Rita en Dorien. “Waarschijnlijk is dat voor de spullen om het zeil te repareren, dat hebben wij ook nog moeten doen,” vertelt Frits.

In de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot zijn een aantal vondsten van OH48 aangemerkt als kinderspeelgoed, waaronder de kop van een klauwhamertje en een nijptang. Daar is de familie Pruijn het totaal niet mee eens. “Het zou nog wel eens een hamer van een schoenmaker geweest kunnen zijn,” zegt Sjef. Hun vader had ook een schoenmakerskist aan boord. Tegelijkertijd laat Frits gereedschap van vroeger zien, waaronder een hamertje en nijptang. “Dit is nog een bezellinghamertje.” Bij bezelling wordt een stuk stof in de opening tussen twee planken van een luik vastgenageld met kleine spijkertjes (bezellingspijkertjes) om het waterdicht te maken.



Figuur 35 Bezellinghamertje in bezit van de familie Pruijn (links) en de kop van het hamertje in OH48 (rechts) (Foto: Familie Pruijn (links) en Tara Pijpers (rechts))



Figuur 36 Nijptangen in het bezit van de familie Pruijn (links) en de nijptang gevonden in OH48 (rechts) (Foto: Familie Pruijn (links) en Tara Pijpers (rechts))



Figuur 37 Bezellingspijkkertjes in bezit van de familie Pruijn (links) en een voorbeeld hoe bezelling wordt aangebracht (Foto: Familie Pruijn)

De kinderen hadden wel eenvoudig speelgoed. “Een hele oude beer, met oog uit en al,” vertelt Dorien. “Een blokkendoos waar je dan huisjes mee kon bouwen,” vult Frits aan. “En je

speelde wel met de kachelhoutjes en de klomp van vader,” zegt Sjef. Maar met het gereedschap mochten zij zeker niet spelen.



Figuur 38 Een voorbeeld van een klomp waar de kinderen mee speelden. Hier werd bijvoorbeeld een bootje van gemaakt (Foto: Familie Pruijn)

Keukengerei

Over de theorie dat bestek met opzet kleiner werd gemaakt (ZA71) voor kinderen heeft de familie haar twijfels. “Ik kan me niet voorstellen dat je zoiets opzettelijk doet,” zegt Dorien. Ook de vondst van het vermeende kinderkopje (OF3) kennen zij niet als zodanig.

5.3 Conclusie

Het gesprek met de familie Pruijn heeft een levendig en persoonlijk beeld gegeven van het gezinsleven aan boord van een binnenvaartschip. Enerzijds bevestigen hun verhalen het beeld uit de historische bronnen, dat het heel gewoon was dat iedereen aan boord, ook de vrouw en kinderen, mee moest werken. Binnenvaart blijkt een ware gezinsactiviteit. Anderzijds, scheidt hun interpretatie van de archeologische vondsten, vanuit hun eigen ervaring, een nieuw beeld van verschillende voorwerpen en hun classificatie in de beschikbare documentatie. Door hun verhaal, kennis en informatie kunnen zowel de aanwezigheid en rol van vrouwen en kinderen aan boord als de vondsten vanuit een nieuwe invalshoek geïnterpreteerd worden.

Hoewel het hierbij gaat om een enkel geval waarbij persoonlijke ervaringen leiden tot alternatieve interpretaties en mogelijk nieuwe conclusies, toont dit tevens aan dat een dergelijke werkwijze een zinvolle methode is om aanvullend onderzoek te doen.

6. Discussie

Het onderzoek naar de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen blijkt een veelzijdig onderwerp. Door gebruik te maken van meerdere soorten bronnen is het onderwerp van verschillende kanten belicht. Zo is, naast het onderzoek naar de vondsten die op de aanwezigheid van vrouwen en/of kinderen wijzen, onderzoek gedaan naar de historische en archeologische context van de scheepswrakken waarin de vondsten zijn aangetroffen. Deze context dient als een kader waarin de vondsten geplaatst en geïnterpreteerd kunnen worden. Daarnaast is er gebruik gemaakt van een mondelinge bron in de vorm van een gesprek met een familie van binnenvaartschippers.

In dit hoofdstuk wordt allereerst, aan de hand van de resultaten van het onderzoek, het belang van de context besproken. Vervolgens zullen de limiteringen die tijdens het onderzoek naar voren kwamen nader toegelicht worden.

6.1 Het belang van de context

Zowel de historische als archeologische context vormt een kader waarin het onderzoek naar de vondsten geplaatst kan worden. Zo vormt het onderzoek naar de vorming en het einde van de Zuiderzee, de scheepvaart op de Zuiderzee en de gezinsvaart in de binnenvaart een kader waarin de archeologische bronnen, de vondsten uit scheepsinventarissen, geplaatst kunnen worden. Het historische beeld dat in de loop van de onderzoeksperiode gezinnen steeds vaker aan boord waren, en dan met name op vrachtschepen, wordt gestaafd door de indeling van de onderzochte scheepswrakken in periode en functie.

Uit het onderzoek naar de archeologische context blijkt dat in de periode van 1945 tot 1975 de kwaliteit van het scheepsarcheologisch onderzoek in het Zuiderzeegebied van een aanzienlijk lager niveau was dan vandaag de dag en dat hier pas vanaf 1975 verbetering in kwam. De scheepswrakken werden opgegraven en onderzocht tijdens landbouw- en ontginningswerkzaamheden van de IJsselmeerpolders waarbij het van belang was dat deze werkzaamheden zo snel mogelijk konden worden voortgezet. Dit betekende dat er onder tijdsdruk gewerkt moest worden. Tevens stond de maritieme archeologie nog in haar kinderschoenen. Van een duidelijke, volledige en gestructureerde wijze van onderzoek en documentatie was nog geen sprake. Dit is van invloed op het uitgevoerde onderzoek aangezien bijna alle schepen, die voor dit onderzoek zijn geselecteerd, uit deze periode stammen. Deze lagere kwaliteit van onderzoek en documentatie is van invloed op de interpretatie van de vondsten.

6.2 Het gebruik en limiteringen van de bronnen

Het gebruik van verschillende soorten bronnen bleek van belang voor dit onderzoek. Zoals in hoofdstuk twee is aangegeven, zijn geschreven bronnen over de binnenscheepvaart beperkt. Deze historische bronnen kunnen aangevuld worden door archeologische bronnen. Echter zijn deze archeologische bronnen niet volledig betrouwbaar gebleken. Zo bleek tijdens het onderzoek naar de vondsten dat de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot incompleet was. Er ontbraken afbeeldingen van vondsten die inmiddels zijn afgevoerd en die dus ook niet meer te onderzoeken zijn. Daarnaast verschilde de collectiedatabase bij een

aantal schepen met de vondstdocumentatie. Hierbij is het in de meeste gevallen niet duidelijk wie deze veranderingen heeft aangebracht en wat daarom de waarde van de aanvullende interpretaties is. Zo werden er in de vondstdocumentatie vondsten aangemerkt als vrouwelijk en/of kinderlijk, terwijl dit in de collectiedatabase niet het geval was. Hier vormt het gebrek aan een gedegen archeologisch onderzoek in de periode tot 1975 een bijkomend probleem. Voor iemand die niet bij een desbetreffende opgraving aanwezig was, is het bijna onmogelijk om een goed, compleet beeld van deze opgraving te krijgen, een probleem wat Vlierman (2021, p. 34) erkent. Echter, door dergelijk (vergelijkend) onderzoek te doen kan de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot aangevuld en gecorrigeerd worden.

Bij het invoeren van de specialistische kennis van Fleur Dingen, de conservator en curator van het Schoenenkwartier, om de vondsten betreffende het schoeisel nader te duiden, kwam een ander probleem naar voren. Zij moest haar interpretatie doen op basis van foto's uit de collectiedatabase. Vanwege het ontbreken van een schaal op de foto's was het voor haar heel moeilijk om een inschatting te maken of het om schoenen van een volwassen persoon of een kind ging, aangezien tot halverwege de negentiende eeuw de maat van schoeisel eigenlijk de enige manier is om schoenen voor volwassenen en kinderen te onderscheiden. Slechts enkele schoenen konden als kinderschoenen herkend worden op basis van hun model. Om deze reden is bij de zelfgemaakte foto's een duimstok gebruikt.

Naast de historische en archeologische bronnen is de mondelinge overdracht van kennis middels een gesprek met de familie Pruijn een goede aanvulling op dit onderzoek gebleken. Het geeft het onderzoek een specifiek, persoonlijker beeld van de realiteit van het leven op binnenvaartschepen. Daarnaast heeft dit gesprek andere interpretaties van een aantal archeologische vondsten opgeleverd. Zo zijn het nijptangetje en het klauwhamertje hoogstwaarschijnlijk gewoon gereedschap en geen speelgoed. Hoewel dit slechts een enkele mondelinge bron is en het niet hoeft te betekenen dat de gedeelde ervaringen algemeen geldend zijn, toont het wel aan dat het gebruik van mondelinge overdracht van kennis een zinvolle methode is voor aanvullend onderzoek.

7. Conclusie

Het beeld dat vrouwen aan boord van schepen niet welkom waren omdat ze ongeluk brengen, niet capabel zijn of alleen maar de rest van de bemanning afleiden, zoals geschetst in boeken, films en schilderijen, blijkt zich met name te richten op de grote vaart. Als er al op dergelijke schepen vrouwen aan boord waren, dan betroffen het ofwel de vrouw van de kapitein ofwel passagiers. Een actieve rol als bemanningslid was niet voor hen weggelegd.

De vraag van dit onderzoek was of dit beeld ook geldt voor de binnenvaart of dat in dit geval de kennis beperkt is omdat er weinig onderzoek naar gedaan is. In het verlengde van het onderzoek van Van Holk (1997) naar de ontwikkeling van de bewoning aan boord van binnenvaartschepen, richtte deze scriptie zich op de aanwezigheid en rol van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen in de periode van 1500 tot 1900. De scheepsinventarissen van scheepswrakken, opgegraven in de IJsselmeerpolders en opgeslagen in het Nationaal Maritiem Depot van Batavialand te Lelystad, vormden het uitgangspunt voor het onderzoek. Hierbij zijn de vondsten en hun bijbehorende scheepswrakken geselecteerd op basis van een lijst steekwoorden gelieerd aan vrouwen en kinderen.

Om de archeologische vondsten in een kader te kunnen plaatsen is er allereerst onderzoek gedaan naar zowel de historische als de archeologische context ervan. Uit het historische onderzoek naar de Zuiderzee en haar scheepvaart blijkt dat de Zuiderzee een drukbevaren verkeersplein was waarop verschillende soorten scheepvaart plaatsvond. Daarnaast blijkt uit onderzoek naar de ontwikkeling van bewoning in de binnenvaart dat in de loop van de onderzoeksperiode gezinsbewoning aan boord van binnenvaartschepen steeds meer voorkwam. De indeling van de onderzochte schepen per periode geeft inderdaad een toenemende trend in gezinsbewoning aan. Het merendeel van de onderzochte schepen komt dan ook uit de negentiende eeuw. Ook de indeling van de onderzochte schepen op basis van scheepsfunctie bevestigt het historische beeld dat gezinsbewoning voornamelijk op vrachtschepen voorkwam. Enkele van de achtendertig onderzochte scheepswrakken zijn echter geclassificeerd als vissersschepen, hetgeen afwijkt van de informatie uit de onderzochte historische bronnen.

Het onderzoek naar de archeologische context van de scheepswrakken laat zien dat nagenoeg alle onderzochte scheepswrakken zijn opgegraven en gedocumenteerd in de periode tussen 1945 en 1975. In deze periode stond de maritieme archeologie nog in haar kinderschoenen en was de kwaliteit van het onderzoek en de documentatie ervan van een duidelijk lager niveau dan tegenwoordig. Pas halverwege de jaren zeventig werden opgravingen meer gestructureerd uitgevoerd en beter gedocumenteerd. De beperkte hoeveelheid en kwaliteit van documentatie heeft direct invloed op de kwaliteit van de archeologische bronnen die in dit onderzoek gebruikt zijn.

Het uitgevoerde vondstonderzoek bleek hier inderdaad door beïnvloed te worden. Zo kwamen bij 14 van de 38 onderzochte schepen verschillen in de informatie tussen de registratie in de collectiedatabase en de vondstdocumentatie naar voren. Hierbij gaat het voornamelijk om verschillen in interpretatie maar bij de meerderheid van de gevallen is niet duidelijk wat de deskundigheid van de persoon was die deze interpretatie heeft gedaan. Daarnaast is van slechts 14 van de 38 schepen de vindplaats van vondsten vastgelegd, terwijl

de vindplaats van een vondst in het wrak een aanwijzing kan zijn of de vondst persoonlijk eigendom of vracht is en dus of de desbetreffende persoon ook daadwerkelijk aan boord was.

De vondsten zelf kunnen ingedeeld worden in een vijftal categorieën: schoeisel, werktuig, keukengerei, kleding en sierobject/speelgoed. Het onderzoek laat zien dat er voornamelijk vondsten zijn die wijzen op de aanwezigheid van kinderen. Hierbij lijkt formaat een belangrijk criterium te zijn. Het feit dat er relatief weinig vondsten zijn die wijzen op vrouwen zou verklaard kunnen worden uit het feit dat bij veel voorwerpen geen onderscheid is tussen mannen of vrouwen. Bij bijvoorbeeld keukengerei kan het formaat wijzen op kinderen, maar gebruikt verder iedereen dezelfde voorwerpen, zoals tegenwoordig nog steeds het geval is. Daarnaast bleek de aanduiding speelgoed een subjectieve interpretatie te zijn. Op een gevonden knikker na valt het te betwijfelen of het bij de vondsten in deze categorie daadwerkelijk om speelgoed gaat.

Opvallend was de grote hoeveelheid schoeisel die gevonden is, met name (fragmenten van) leren schoenen. Een mogelijke verklaring kan zijn dat het schoenen betreffen die niet aan boord maar aan wal gedragen werden, en die in het woongedeelte achtergebleven zijn toen het schip halsoverkop verlaten moest worden. Daarnaast blijft leer ook veel beter bewaard in een vochtige omgeving dan bijvoorbeeld stoffen kleding. Het onderscheid tussen schoeisel van mannen en vrouwen bleek lastig te maken aangezien het voornamelijk zolen en resten van schoeisel betreft. Het ontbreken van een schaal op de foto's uit de collectiedatabase bleek een probleem te vormen, aangezien tot halverwege de negentiende eeuw de maat van een schoen eigenlijk de enige manier is om schoenen van volwassenen te onderscheiden van kinderschoenen.

De informatie die verkregen is van een familie van binnenvaartschippers heeft een goede aanvulling geleverd op de historische en archeologische bronnen. Niet alleen heeft dit een persoonlijk beeld van het werkelijke leven aan boord van binnenvaartschepen gegeven, maar hun informatie heeft ook andere inzichten gegeven voor de interpretatie van enkele archeologische bronnen. Hoewel hun ervaringen niet meteen algemeen geldend hoeven te zijn, is wel gebleken dat mondelinge overdracht van kennis een zinvolle manier is om aanvullend onderzoek te doen.

Het onderzoek naar de vondsten in het Nationaal Maritiem Depot bevestigt de aanwezigheid van vrouwen en kinderen in de binnenvaart. En de toename van het aantal relevante vondsten gedurende de onderzoeksperiode laat zien dat er ook sprake is van een toenemende trend. Er is hierbij echter geen onderscheid te maken op basis van de functie van de binnenvaartschepen.

De archeologische bronnen kunnen echter alleen iets zeggen over de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen. Waarom ze aan boord waren en wat hun rol was kan alleen toegelicht worden middels historische bronnen en mondelinge overlevering. Zo kan de toename van het aantal vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen op basis van historische bronnen verklaard worden door sociale en economische redenen. Het schip was het huis waar de schipper met zijn gezin woonde.

De rol van de vrouwen en kinderen aan boord kan toegelicht worden aan de hand van historische bronnen en mondelinge overlevering door personen die het leven aan boord meegemaakt hebben. Hieruit blijkt dat vrouwen en kinderen in feite de bemanning van het schip waren en alle werkzaamheden verrichtten die nodig waren.

Tijdens het onderzoek is gebleken dat de documentatie van de archeologische bronnen niet volledig betrouwbaar en incompleet is.

Aanvullend onderzoek naar schoeisel, specifiek naar de soorten/modellen en maten, zou een beter inzicht geven in de (fragmenten van) schoenen die in het depot opgeslagen zijn. Hierbij zouden nieuwe foto's waarbij de schaal te zien is, een zinvolle uitbreiding van de documentatie zijn om nader onderzoek te kunnen doen aangezien tot halverwege de negentiende eeuw de afmeting van een schoen de belangrijkste maatstaf is om een inschatting te kunnen maken of een volwassene of een kind deze gedragen heeft.

Daarnaast zou een onderzoek naar de archeologische bronnen dat zich niet enkel baseert op de gebruikte steekwoorden een goede aanvulling zijn op dit onderzoek. Door het gebruik van een vaste set steekwoorden kunnen er namelijk vondsten over het hoofd gezien zijn die wel degelijk relevant kunnen zijn om antwoorden te vinden op de vraag of er vrouwen en/of kinderen aan boord waren. Bovendien kan er niet in alle vondstcategorieën onderscheid gemaakt worden tussen man en vrouw en zelfs kinderen, zoals bij keukengerei. Zo kan onderzoek naar aantallen voorwerpen een betere indicatie geven van het aantal personen aan boord.

Tenslotte zou aanvullend onderzoek gedaan kunnen worden door meer gebruik te maken van mondelinge overlevering van kennis over gezinsvaart in de binnenvaart. Uit dit onderzoek is gebleken dat een gesprek met een familie van binnenvaartschippers een goede aanvulling is op de historische en archeologische bronnen. Bij dit onderzoek is er echter slechts één mondelinge bron geraadpleegd. Een uitbreiding van deze manier van onderzoek lijkt dus een zinvolle aanvulling te zijn.

Het onderzoek heeft laten zien dat de binnenvaart gedurende de eeuwen uitgegroeid is tot een ware familieaangelegenheid. Vrouw en kinderen vormden zelfs een belangrijke schakel in het goed functioneren van de binnenvaart.

Kortom, juist door vrouw en kind binnenboord te houden kon de binnenschipper zijn schuit laten welvaren.

Abstract

The world of ships and shipping was, according to stories and pictures in different forms, a world that was dominated by men. Women don't seem welcome on board of ships as they would cause bad luck, do not have the capabilities to work on a ship, and would only distract the men. These kinds of stories are related to the ships that travelled greater voyages across the oceans, but what about inland shipping? Were women not welcome there either, or is knowledge about this limited due to a lack of research?

In line with the research into habitation on board inland vessels by A.F.L. van Holk (1997), this thesis investigates the presence of women and children on board inland vessels in the period from 1500 to 1900, based on the material remains from ship excavations in the Zuiderzee area in the collection of the National Maritime Depot in Lelystad. The finds were selected based on a fixed set of keywords related to women and/or children.

In order to be able to place (the research into) the finds in a framework, the historical and archaeological context were investigated first. The historical context shows that the Zuiderzee was a busy place with loads of ships sailing on it and that habitation on board became more and more common during the research period, mainly on cargo ships. The classification of the investigated ships based on period and function was in line with the historical sources. The archaeological context shows that almost all ships were excavated in a period in which the quality of excavation, research and documentation was much lower than today and that this influences the interpretation of the finds. This became particularly apparent during the research into the finds.

Based on the results of the research into the finds themselves, it can be concluded that the archaeological sources used in this research are not completely reliable and incomplete. They must therefore be supplemented with other sources. In addition to the historical and archaeological sources, oral transfer of knowledge was used, in the form of a conversation with a family of inland vessel skippers. This conversation not only gave this research a more specific, personal picture of the reality of life on board inland vessels, but also a new insight into the archaeological sources.

In conclusion, it can be said that archaeological sources can mainly tell something about the presence of women and children on board inland vessels. However, these sources cannot tell much about their role. Other sources are needed for this, such as historical and oral source material. In addition, it can be concluded that, in contrast to vessels sailing the ocean, where women do not seem welcome and where there seems to be no place for a family, inland shipping appears to be shipping filled with family activity.

De wereld van schepen en scheepvaart werd, volgens verschillende vormen van verhalen en afbeeldingen, gedomineerd door mannen. Vrouwen lijken niet welkom aan boord van schepen omdat ze ongeluk bregen, ze niet de capaciteiten hebben om op een schip te werken en de mannen alleen maar zouden afleiden. Dit soort verhalen hebben betrekking tot de grote vaart, maar hoe was dit bij de binnenvaart? Waren vrouwen daar ook niet welkom, of is hier de kennis over beperkt door gebrek aan onderzoek?

In het verlengde van het onderzoek naar bewoning aan boord van binnenvaartschepen door A.F.L. van Holk (1997), onderzoekt deze scriptie de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen in de periode van 1500 tot 1900 op basis van materiële overblijfselen van scheepsopgravingen in het Zuiderzeegebied in de collectie van het Nationaal Maritiem Depot in Lelystad. Hierbij zijn de vondsten geselecteerd op basis van een vaste set steekwoorden gerelateerd aan vrouwen en/of kinderen.

Om (het onderzoek naar) de vondsten in een kader te kunnen plaatsen zijn allereerst de historische en archeologische context onderzocht. Uit de historische context blijkt dat de Zuiderzee een drukbevaren verkeersplein was en dat bewoning aan boord in de loop van de onderzoeksperiode steeds meer voorkwam, voornamelijk op vrachtschepen. Hierbij lag de indeling van de onderzochte schepen op basis van periode en functie in lijn met de historische bronnen. Uit de archeologische context blijkt dat bijna alle schepen zijn opgegraven in een periode waarin de kwaliteit van onderzoek en documentatie veel lager was dan tegenwoordig en dat dit van invloed is op de interpretatie van de vondsten. Dit kwam vooral naar voren tijdens het vondstenonderzoek.

Gebaseerd op de resultaten van het vondstonderzoek kan geconcludeerd worden dat de archeologische bronnen, die in dit onderzoek gebruikt zijn, niet volledig betrouwbaar en incompleet zijn. Deze moeten dus aangevuld worden met andere bronnen.

Naast de historische en archeologische bronnen is er gebruik gemaakt van mondelinge overdracht van kennis, in de vorm van een gesprek met een familie van binnenvaartschippers. Dit gesprek gaf dit onderzoek niet alleen een specifiek, persoonlijker beeld van de realiteit van het leven aan boord van binnenvaartschepen, maar ook een nieuw inzicht wat betreft de archeologische bronnen.

Concluderend kan er gezegd worden dat archeologische bronnen voornamelijk iets kunnen zeggen over de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen. Over hun rol kunnen deze bronnen echter niet veel zeggen, hiervoor zijn andere bronnen nodig, zoals historisch en mondeling bronmateriaal. Daarnaast kan er geconcludeerd worden dat, in tegenstelling tot de grote vaart waar vrouwen niet welkom lijken en waar geen plaats lijkt voor een gezin, de binnenvaart een vaart gevuld met gezinsactiviteit blijkt te zijn.

Bibliografie

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019a): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NA-59 / NA59 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-zzc-ntyk>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019b): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NB-6 / NB6 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-zuh-pagg>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019c): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NC-82 / NC82 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-2z5-jmy2>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019d): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NE-81 / NE81 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-xe2-d98h>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019e): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NE-163 / NE163 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-2cv-s6k2>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019f): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NF-14 / NF14 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-z9j-7d2r>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019g): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NH-49 / NH49 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-28t-ejku>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019h): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NH-73 / NH73 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-x4p-vmtr>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019i): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NL-61 / NL61 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-xdw-gw9g>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019j): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NM-20 / NM20 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-xsn-r5gj>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019k): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NN-38 / NN38 (Noordoostpolder)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-x9u-etsb>

- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019l): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NR-1-I-II-III / NR1-I-II-III (Noordoostpolder)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-zyd-y9t8>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019m): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak NR-62 / NR62 (Noordoostpolder)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-zwk-tqzd>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019n): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OB-55(II) / OB55(II) (Oostelijk Flevoland)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-x4c-rh3y>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019o): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OB-71 / OB71 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-xua-ntw6>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019p): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OC-52 / OC52 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-24c-myt4>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019q): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OD-2 / OD2 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-z5w-mckn>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019r): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OD-15 / OD15 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-284-p3rc>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019s): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OF-3 / OF3 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-z7g-utpx>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019t): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OF-34 / OF34 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-zct-kpmz>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019u): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OF-60 / OF60 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-zvr-94z7>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019v): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OH-27 / OH27 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-xc3-gvby>
- Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019w): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OH-48 / OH48 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.
<https://doi.org/10.17026/dans-xtt-g9c7>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019x): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OH-60 / OH60 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-zu4-ysz5>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019y): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OH-92 / OH92 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-x64-rdp4>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019z): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OH-107 / OH107 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-zpr-t9rj>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019aa): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OK-64 / OK64 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-xku-c4x2>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019bb): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OK-76 / OK76 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-xha-ghyj>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019cc): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OL-79 / OL79 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-2xz-89ut>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019dd): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OL-84 / OL84 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-xpw-upvt>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019ee): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OM-65 / OM65 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-zue-tdxm>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019ff): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OT-21 / OT21 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-x3e-bpct>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019gg): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak OU-86 / OU86 (Oostelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-xad-m6qn>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019hh): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak ZA-71 / ZA71 (Zuidelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-x2d-gnat>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019ii): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak ZM-25 / ZM25 (Zuidelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-zdd-v6mx>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019jj): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak ZN-43-44 / ZN43-44 (Zuidelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-z9d-8fde>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019kk): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak ZP-33 / ZP33 (Zuidelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-xn5-cnkd>

Batavialand te Lelystad, Maritiem Archeologisch Depot (2019ll): *Opgravingsdocumentatie scheepswrak ZQ-18 / ZQ18 (Zuidelijk Flevoland)*. DANS.

<https://doi.org/10.17026/dans-xsq-j53t>

Doedens, A., & Houter, J. (2019). *Geschiedenis van de Wadden. De canon van de Waddeneilanden*. Walburg Pers.

Enquist, A. (2005). *De thuiskomst*. De Arbeiderspers.

Filarski, R. (2021, 30 juni). Hoofdstuk 6 Aarzelende modernisering: Binnenvaart in de negentiende eeuw. In *Nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland, Deel 3 Tijd van de grote zeilvaart 1780-1870*. Nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland.

<https://beta.nmgkn.huygens.knaw.nl/binnenvaart-negentiende-eeuw>

Goubitz, O. (2011). *Stepping through Time. Archaeological Footwear from Prehistoric Times until 1800*. SPA Uitgevers.

Hachmer, H. A. (2024). Voortvarende vrouwen in de veenkoloniale zeevaart. In G. Boven, H. van der Biezen, J. ter Brugge, I. Jacobs, P. Spits, T. Streefkerk, D. J. Tang, J. Verweij & D. Vries (red.), *Scheepshistorie 35* (pp. 72-81). Amsterdam University Press.

van Holk, A. F. L. (1997). *Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen (1600-1900)*. Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie/ROB (NISA).

van Holk, A. F. L. (2022, 29 november). Hoofdstuk 6 Binnenvaart in de zeventiende en achttiende eeuw: Innovatie en marktintegratie. In *Nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland, Deel 2 De vaart in en buiten Europa 1600-1780*. Nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland.

<https://beta.nmgkn.huygens.knaw.nl/binnenvaart-zeventiende-achttiende-eeuw-innovatie-marktintegratie>

de Hoop, R. W. & W. B. Waldus (red). (2023). *Het oudste wrak van een waterschip? Waarderend onderzoek van een vroeg zestiende-eeuws waterschip in Zeewolde*. Rapportage Archeologische Monumentenzorg 278.

Keizer, D. (2021). *Vrouw aan boord. Hoe een jonge vrouw als kapitein Kaap Hoorn rondde*. Douwe Keizer.

<https://douwekeizer.nl/vrouw-aan-boord/>

- van Koppen, P. J. (2008). Vrouwen aan boord. *De Psycholoog*, 43, 229.
- Lagerweij, E. (2018, 11 november). *Terug naar de "Zuiderzee"! Laten we het Markermeer een goede naam geven*. Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten.
<https://www.ssrp.nl/publicaties/uit-het-stamboek/publicaties-divers/terug-naar-de-zuiderzee>
- Maarleveld, T. J. (2021, 30 juni). Hoofdstuk 2 Het land, het water en de binnenvaart. In *Nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland, Deel 1 Opkomst van de rivier- en zeehandel 1100-1600*. Nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland.
<https://beta.nmgkn.knaw.nl/land-het-water-de-binnenvaart>
- Museumhaven Zutphen. (2024). *Geschiedenis van de binnenvaart*. Museumhaven Zutphen.
<https://www.museumhavenzutphen.nl/geschiedenis-van-de-binnenvaart/>
- Neefjes, J., Bleumink, H. & bureau Overland. (2017). *Cultuurhistorische biografie van het IJsselmeer. Synthese met ruimtelijke karakteristieken als bouwstenen voor ontwikkeling*. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.
- Oneindig Noord-Holland. (2019, 25 juni). *Vondst van de maand: kinderschoenen*. Oneindig Noord-Holland.
<https://onh.nl/verhaal/vondst-van-de-maand-kinderschoenen#:~:text=Archeologen%20vinden%20vaak%20schoenen%20terug,of%20er%20werden%20stukken%20uitgesneden>
- van Oosterum Leder, (2024). *De voordelen van leer!* Van Oosterum Leder.
<https://blog.oosterumleder.nl/blog/de-voordelen-van-leer#:~:text=Leer%20kan%20zowel%20waterafstond%2C%20waterabsorberend,zonder%20at%20het%20vochtig%20aanvoelt>
- Pijpers, T. (2022). *Vissen naar kleding: Een onderzoek naar kleding gevonden op een Nederlands scheepswrak, geplaatst in de context van de samenleving van Nederland in de 19e eeuw*. [Ongepubliceerde Bachelor Thesis]. Universiteit Leiden.
<https://hdl.handle.net/1887/3449019>
- Pijpers, T. (2024). *In de schoenen van de scheepsbouwer. Onderzoek naar de roef en binnenbetimmering van waterschip ZM22*. [Ongepubliceerd artikel in symposium bundel]. Stichting Glavimans.
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. (2024, 28 maart). *Scheepswrakken in de Flevopolders*. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.
https://kennis.cultureelerfgoed.nl/index.php/Monumenten_-_Scheepswrakken_in_de_Flevopolders
- Roelant, Z. J. (2018). *Vrouwen aan boord*. Scriptomanen vzw.

- Sarrazin, J. (1987). *Artefacts from the 'beurtschip', Flevoland b 71* [Ongepubliceerd werkdocument]. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.
- STAM. (2024). *Portefraes*. STAM.
https://stamgent.be/nl_be/collectie/kunstwerken/10189
- Specht, I. (2019). Opvallend gewone schoenen, een kostbaar bezit. In B. van den Hoven & I. Toussaint & A. D. Vos (Eds.), *Wereldvondsten uit een Hollands schip. Basisrapportage BZN17/Palmhoutwrak* (pp. 281-289). RealConcepts Provincie Noord-Holland.
- Vlierman, K. (2021). *Cogs, small cogs and boats. The thirteenth- until sixteenth- century Dutch and Flemish archaeological finds from the Hanseatic shipbuilding tradition seen in a broader perspective*. SPA uitgevers.
- Waldus, W. B. (2021). *De Zuiderzee als transportlandschap. Historische maritieme archeologie van de turfvaart (1550-1700)*. Universiteit Groningen.
- Waldus, W.B. (2024). *Turfvaart op de Zuiderzee. Scheepswrakken in Flevoland, 1550-1700*. Uitgeverij Matrijs.
- van der Zande, I. (2022). Preface. In D. van Netten, E. Buchheim, S. Carmichael, S. van den Elzen, E. Hoegen, K. Kamphuis, M. Reichgelt, L. Schulte Nordholt, S. Shahid, H. Wyffels & I. van der Zande (Eds.), *Gender at Sea. Yearbook of Women's History/Jaarboek voor Vrouwengeschiedenis 41* (pp. 9-10). Verloren Publishers.
- Zuiderzeecollectie. (2024). *Dijzak*. Zuiderzeecollectie.
https://www.zuiderzeecollectie.nl/object/collect/Zuiderzee_museum-16346

Bijlage A Lijst van onderzochte scheepswrakken met vondsten



Deze bijlage geeft een overzicht van alle onderzochte schepen met de vondsten die mogelijk wijzen op de aanwezigheid van vrouwen en of kinderen aan boord van de betreffende schepen in alfabetische volgorde. Alle informatie in deze bijlage is afkomstig uit de collectiedatabase van het Nationaal Maritiem Depot, aangevuld met informatie uit de originele vondstdocumentatie. Alle foto's in deze bijlage zijn afkomstig van Collectie Nederland. Daar waar mogelijk is gespecificeerd waar op het schip de vondsten zijn aangetroffen.

Wraktoponiem:	NA59
Ondergangsdatering:	1701-1900
Periode:	1700-1800/1800-1900
Scheepsfunctie:	Onbekend
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Resten van een leren kinderschoen</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	NB6
Ondergangsdatering:	ca. 1787
Periode:	1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Fragment van een spanen doos</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Inventaris wijzend op kind:	-
Wraktoponiem:	NC82
Ondergangsdatering:	Eind 18 ^e eeuw
Periode:	1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Zool, bovenleer(fragmenten) en randen van kinderschoen</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: tussen huidgangen bij het opboeisel van het voorschip</i></p>

Wraktoponiem:	NE81
Ondergangsdatering:	3 ^e kwart 17 ^e eeuw
Periode:	1600-1700
Scheepsfunctie:	Koopvaardijschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Leren kinderschoen; randgenaaide, lage open rechterschoen met dubbele zool en binnenzool; bij neus vulstukje tussen zolen aan buitenkant lapje als verzoling, aangepende hak uit vier laagjes, zool gepend en oorspronkelijk ook genaaid, bovenleer uitlopend in geen contrefort, sterk afgesleten zool en hak.</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	NE163
Ondergangsdatering:	19 ^e eeuw
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. 2 leren kinderschoentjes met houten pennen.</p>  <p>2. Fragment van een leren kinderschoen</p>  <p><i>Vindplaatsen in het wrak worden niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	NF14
Ondergangsdatering:	Eind 18 ^e eeuw
Periode:	1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Enkele zoolgedeelten van een kleine leren kinderschoen</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	NH49
Ondergangsdatering:	Midden 19 ^e eeuw
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Schoenfragment van leer, kind(?); buitenzool 2 delen, spijkers, zool 4 lagen</p> 

	<p>2. Kinderwant met 2 duimen</p>  <p><i>Vindplaatsen in het wrak worden niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>
--	---

Wraktoponiem:	NH73
Ondergangsdatering:	Eind 18 ^e eeuw
Periode:	1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Klein dekseltje van een kinderserviespotje van geglazuurd witbakkend aardewerk met donkere vlekjes (geen afbeelding beschikbaar)</p> <p>2. Zooltje van baby- of kinderschoen.</p>  <p><i>Vindplaatsen in het wrak worden niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	NL61
Ondergangsdatering:	Eind 18 ^e /begin 19 ^e eeuw
Periode:	1700-1800/1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	1. Kinderschoentje met gespje van koper (geen afbeelding beschikbaar) <i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i>

Wraktoponiem:	NM20
Ondergangsdatering:	1815-1825
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	1. 2 leren damessloffen, puntig, zonder hiel (geen afbeelding beschikbaar) <i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i>
Inventaris wijzend op kind:	-

Wraktoponiem:	NN38
Ondergangsdatering:	December 1876-1877
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Beurtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	In dit geval is de aanwezigheid van vrouwen/kinderen enkel gebaseerd op de mondelinge overlevering van twee oude dames, die op Schokland kwamen vertellen over het schip dat ooit vergaan was met marmerplaten aan boord.
Inventaris wijzend op kind:	“Op 27 juni 1957 meldden zich bij de Oudheidkundige Afdeling op Schokland twee dames van respectievelijk 81 en 76 jaar. Zij deden navraag naar een schip dat eind 1876/begin 1877 enkele kilometers voor Blankenham was vergaan. Het zou o.a. marmeren platen aan boord gehad hebben. Het lukte om een koppeling te maken tussen het wrak en het overgeleverde verhaal van de dames. Dat luidde als volgt: De heer J. Spitse had voor 1875, als jonge man, een aantal reizen per zeilschip naar Oost-Indië gemaakt. Zijn spaargeld bewaarde hij in de vorm van gouden tientjes in een zakje om zijn nek. In 1875 kocht hij in Rotterdam



	<p>het schip van een Zeeuw. Het was een zeilschip van 40 a 50 ton - een zgn. Zeeuwse poon of poen - met de naam "Koopmans Welvaren". Deze Zeeuw onderhield een beurtvaartdienst op de Zuiderzee. Met het schip ging ook de beurtvaart over op de nieuwe eigenaar. Over welke beurtvaart het ging, lopen de lezingen uiteen. Volgens de ene lezing werd de beurtvaart onderhouden van Amsterdam op Kuinre, Blokzijl, Vollenhove en nog enkele andere plaatsen in de omgeving. Volgens de andere lezing was er een regelmatige verbinding van Blokzijl op Kampen, Steenwijk, Oldemarkt en Kuinre. De goederen waren de toenmalige kruidenierswaren, alle soorten aardewerk, en wat er verder incidenteel als vracht werd aangeboden.</p> <p>In december 1876 vertrok het schip met man, vrouw en baby aan boord en getuigd met grootzeil, fok en kluiver van Kampen naar Blokzijl. Het was vriesweer en er stond een harde, oostelijke wind. De lading bestond naast de gebruikelijke zaken ook uit een aantal marmeren platen voor het in aanbouw zijnde huis van de heer Loos, toen een van de notabelen in Blokzijl. De haven van Blokzijl bleek bij aankomst een veel te lage waterstand te hebben om te kunnen binnenvaren. Het schip moest daarom op een afstand van enkele honderden meters buiten blijven liggen. Met moeite lukte het om de zeilen, die beijzeld en stijf bevroren waren, te strijken. Daarna ging men van boord. Na enkele dagen draaide de wind naar het noorden. Er kwam daardoor wel meer water, maar ook kwam het grondijs los en er ontstonden uitgestrekte ijsvelden. Het schip kon niet meer worden bereikt, raakte op drift, werd in zo'n week of vier tijd door het ijs lek gestoken en zonk enkele kilometers buiten de wal tussen Blokzijl en Blankenham. Men heeft alleen nog wat tuigage en iets van de inventaris kunnen redden. Dit zal dus januari 1876 zijn geweest. Voor Spitse was dit een grote slag, want zelfs zijn persoonlijke bezittingen, zoals kleding en geld, had hij niet van boord willen halen, toen dat nog wel had gekund. Zijn eigen bezit, zo oordeelde hij, behoorde een even groot risico te lopen als de lading die hem was toevertrouwd.</p> <p>De oudste van de twee dames die zich in 1957 hadden gemeld, was de baby uit 1876. Het bovenstaande betreft een bijzonder geval van een wrakvondst, waarbij naast de namen van eigenaar en schip ook een redelijk exact moment van vergaan bekend is."</p>
--	---

Wraktoponiem:	NR11
Ondergangsdatering:	Vroeg 16 ^e eeuw
Periode:	1500-1600
Scheepsfunctie:	Vrachtschip/Vissersschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Onderdelen van een kinderschoen, waaronder een zool, hak en hielbladen.</p>  <p>2. Zooltje van een kinderschoen (geen afbeelding beschikbaar)</p> <p><i>Vindplaatsen in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	NR62
Ondergangsdatering:	Eind 16 ^e eeuw
Periode:	1500-1600
Scheepsfunctie:	Onbekend
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Een uit hout gesneden (speelgoed?)vogeltje, waarvan de vleugels aan weerszijde en het staarteinde ontbreken. Op de rug de resten van drie pennetjes die nog in hun gaatjes zitten. Loodrecht erdoorheen vanaf de onderkant zit een gat, waarschijnlijk om hem ergens op vast te zetten. Heeft mogelijk gefungeerd als een windvaantje, maar vertoont ook gelijkenis met exemplaren die werden gebruikt bij de oude traditie van het zogeheten 'wip- of (pape)gaaischieten'. Hierbij schoot men, oorspronkelijk met pijl en boog en later met geweren, op een bepaald doel, zoals een houten vogel met losse vleugels die op een hoge paal was geplaatst. De introductie van geweren zou kunnen verklaren waarom men later minder op zorgvuldig vervaardigde houten vogels schoot en meer op zogeheten 'tronken', stukken van een afgeknotte</p>

	<p>boomstam. Het gaaischieten schijnt vooral rond Pinksteren te zijn beoefend en vindt tot op de dag van vandaag plaats in de provincie Zeeland.</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>
--	---

Wraktoponiem:	OB55II
Ondergangsdatering:	1731 of kort daarna
Periode:	1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Kinderschaats</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: in achterschip</i></p>

Wraktoponiem:	OB71
Ondergangsdatering:	1620-1624
Periode:	1600-1700
Scheepsfunctie:	Beurtschip/Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Verzilverde, koperen ronde kraagdrager of portefraes voor een molensteenkraag. Waarschijnlijk van een kind of jonge vrouw.</p>  <p><i>Vindplaats: Op kim, onder roef</i></p> <p>2. De binnenzool en bovenleer met tong van een vrouwen- of kinderschoen. De neus is versierd met evenwijdig lopende insnedes.</p>  <p><i>Vindplaats: Gangboord achterin</i></p> <p>3. Fragmenten van een paar schoenen (A+B), versierd, met een gelobde en geperforeerde tong, gaten en snedes. Hakbanden met leren veters aaneen geknoopt. De zolen zijn met houten pennen en kopspijkers.</p>



Vindplaats in het wrak: Bij tussenschot achter leefruimte

4. Leren zool met vilten wollen binnenzool (A+B), zool met houten pennen.



Vindplaats niet gespecificeerd in vondstdocumentatie

5. Een leren schoen, gedragen gezien de slijtage. De gerepareerde schoen heeft een hakbandsluiting met een veter. De zool is gerepareerd met houten pennen. De neus is versierd met ingekraste en ingesneden lijnen, het neusstuk is opgezet.



Vindplaats: op kim tussen 8 en 8.50 m

6. Fragmenten van een gebruikte rechterschoen.



Vindplaats: Tussen 6.90 en 8 m

7. Een leren linkerschoen met een hielbandsluiting. De rand van de tong is gelobd, de zool is gerepareerd (gelaagd) met houten pennen en ijzeren kopspijkers.



Vindplaats: Op de kim aan stuurboord op de huid tussen 1 en 3.25 m

8. De fragmenten van een kleine ovale houten spanendoos.



Vindplaats: in ruim in vulling

9. De fragmenten van een kleine ovale houten spanendoos. De onderdelen waren aaneen genaaid of geknoopt en met behulp van houten pennen aan bodem genageld.



Vindplaats: in voorruim op de kim

10. De fragmenten van een kleine ovale houten spanendoos.









Vindplaats: Tussen 3.25 m en 5.80 op kim en stuurboord op de huid

11. 37 fragmenten van een kleine ovale houten spanendoos.



Vindplaats: Op de kim aan stuurboord op de huid tussen 1 en 3.25 m



	<p>12. 35 fragmenten van een kleine ovale houten spanendoos.</p>  <p><i>Vindplaats: Tussen 3.25 m en 5.80 m op kim aan stuurboord op de huid</i></p>
<p>Inventaris wijzend op kind:</p>	<p>1. Verzilverde, koperen ronde kraagdrager of portefraes voor een molensteenkraag. Waarschijnlijk van een kind of jonge vrouw.</p>  <p><i>Vindplaats: Op kim, onder roef</i></p> <p>2. De binnenzool en bovenleer met tong van een vrouwen- of kinderschoen. De neus is versierd met evenwijdig lopende insnedes.</p>  <p><i>Vindplaats: Gangboord achterin</i></p>



Wraktoponiem:	OC52
Ondergangsdatering:	ca. 1900
Periode:	1800-1900/1900-2000
Scheepsfunctie:	Onbekend
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Rechter damesschoen met kleine hak</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Een klein (kinder)schoenzooltje (betreft het horizontale zooltje onder de vier verticale zolen)</p>  <p>2. 3 fragmenten van kleine (kinder)schoenzolen</p>  <p><i>Vindplaatsen in het wrak worden niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	OD2
Ondergangsdatering:	ca. 1875
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Linker damesschoen</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. 2 fragmenten van een klomp (van een kind?), maakt deel uit van een paar.</p>  


	<p>2. Papelepel/eetlepel/lepel voor kind.</p>  <p>3. Rechter kinderschoentje, 4 fragmenten</p>  <p><i>Vindplaatsen in het wrak worden niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>
--	--

Wraktoponiem:	OD15
Ondergangdatering:	2 ^e helft van de 18 ^e eeuw
Periode:	1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. In de samenvatting van het wrak in de databasecollectie staat, 'Op grond van het schoeisel kan worden vastgesteld dat er drie opvarenden aan boord waren, waaronder een vrouw. Aanwijzingen voor kinderen zijn niet gevonden.' <i>Welke van de records met schoenleer precies de vrouwenschoen zou moeten zijn, is niet met zekerheid vast te stellen.</i></p> <p><i>De vindplaatsen in het wrak van schoenleer wordt in de vondstdocumentatie slechts aangegeven met SB (stuurboord) en BB (bakboord). Hierbij wordt niet gespecificeerd welk schoeisel wellicht vrouwelijk kan zijn.</i></p>
Inventaris wijzend op kind:	-

Wraktoponiem:	OF3
Ondergangdatering:	1882
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Linker (dames?-) schoen, leer, riempje over wreef, met leren veter gestrikt, slijtage gat in zool bij grote teen, kleur: zwart.</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: achterschip</i></p> <p>2. 1 hoge damesschoen met hakje (geen afbeelding beschikbaar) <i>Vindplaats in het wrak: achterschip</i></p> <p>3. 1 paar hoge damesschoenen met hakje (geen afbeelding beschikbaar) <i>Vindplaats in het wrak: achterschip</i></p>
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Wit porseleinen kopje voor een kind, ovaal model op een vlakke bodem met één oortje.</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: achterschip</i></p>

	<p>2. Leren kinderschoentje, hoog model, met vetergaatjes van koper. Losse onderdelen; kleur: zwart.</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: achterschip</i></p> <p>3. 1 paar hoge kinderschoentjes met koperen veterhaakjes, leer. Losse onderdelen, kleur: zwart.</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: achterschip</i></p>
--	--

Wraktoponiem:	OF34
Ondergangsdatering:	ca. 1700
Periode:	1600-1700/1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Rechter kinderschoen, incompleet, zool en bovenleer (linker ontbreekt)</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: bakboord, voorschip, in bedstee</i></p>

Wraktoponiem:	OF60
Ondergangsdatering:	Juni 1876
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Visserschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Een complete dijzak met een slijtage plek en een V-opening. Het weefsel is van wol in keperbinding met een rood en zwart geverfd sterretjesmotief in banen. De dijzak heeft een aangenaide draagband. Dit typische vrouwenkleding accessoire werd tussen rok en schort gedragen om persoonlijke eigendommen in te bewaren.</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: in woon-/leefruimte</i></p>
Inventaris wijzend op kind:	-



Wraktoponiem:	OH27
Ondergangsdatering:	Midden/2 ^e helft 17 ^e eeuw
Periode:	1600-1700
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Een leren schoen, vermoedelijk van een vrouw</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>
Inventaris wijzend op kind:	-

Wraktoponiem:	OH48
Ondergangsdatering:	1888
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Een knikker van aardewerk</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: in een klein houten bakje aan stuurboord in het achterschip bij laden (van een kast?)</i></p> <p>2. Nijptangetje, kinderspeelgoed</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: in een klein houten bakje bovenin gereedschapskist in vooronder</i></p> <p>3. Klauwhamertje, zonder steel, kinderspeelgoed</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: in een klein houten bakje bovenin gereedschapskist in vooronder</i></p>

Wraktoponiem:	OH60
Ondergangsdatering:	1 ^e helft 19 ^e eeuw
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vuilnisschuit/Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Een gedeelte van een leren damesschoentje, met een fragment van een enigszins lange en scheef verlopende hak van hout (geen afbeelding beschikbaar)</p> <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>
Inventaris wijzend op kind:	-

Wraktoponiem:	OH92
Ondergangsdatering:	Eind 19 ^e /begin 20 ^e eeuw
Periode:	1800-1900/1900-2000
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Een hele smalle damesschoen met op de onderzijde van de zool een maat: 134</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>
Inventaris wijzend op kind:	-

Wraktoponiem:	OH107
Ondergangsdatering:	Eind 17 ^e eeuw
Periode:	1600-1700
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. 33 leerfragmenten van een kinderschoentje</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: bij voorsteven</i></p>

Wraktoponiem:	OK64
Ondergangsdatering:	2 ^e helft 19 ^e eeuw
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Kinderschoentje van leer, diverse delen, waarvan twee met volgnummer a en b.</p>  <p>2. Gedeelte van een leren kinderschoen.</p>  <p><i>Vindplaatsen in het wrak worden niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	OK76
Ondergangsdatering:	2 ^e helft 19 ^e eeuw
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Wantje voor een kind, zwarte wol, gebreid met 2 duimen (geen afbeelding beschikbaar)</p> <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	OL79
Ondergangsdatering:	ca. 1796
Periode:	1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Een incomplete miniatuur treeft van messing (sierobject of kinderspeelgoed(?), handgreep en twee pootjes ontbreken)</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	OL84
Ondergangsdatering:	2 ^e kwart 19 ^e eeuw; vermoedelijk 1826-1827
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Paar kinderschoentjes met leren vetertje</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	OM65
Ondergangsdatering:	ca. 1700
Periode:	1600-1700/1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Resten van een leren linker damesschoen(?)</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>
Inventaris wijzend op kind:	-

Wraktoponiem:	OT21
Ondergangsdatering:	2 ^e kwart 19 ^e eeuw
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Fragmenten van 2 spanen dozen.</p>  <p><i>Vindplaatsen in het wrak worden niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Kleine knikker (geen afbeelding beschikbaar)</p> <p>2. Fragmenten van een kinderschoentje</p>  <p><i>Vindplaatsen in het wrak worden niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Wraktoponiem:	OU86
Ondergangsdatering:	ca. 1625
Periode:	1600-1700
Scheepsfunctie:	Waterschip/Vissersschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Zool van een damesschoen (met deel van een houten laag) (geen afbeelding beschikbaar) <i>Vindplaats in het wrak: bakboord, achterschip</i></p> <p>2. Zool (twee delen) van een damesschoen (geen afbeelding beschikbaar) <i>Vindplaats in het wrak: bakboord, achterschip, tussen de ballast</i></p> <p>3. Zool van een damesschoen (geen afbeelding beschikbaar) <i>Vindplaats in het wrak wordt niet gespecificeerd in de vondstdocumentatie</i></p>

Inventaris wijzend op kind:

1. Kinderslofje (zonder zool) met versiering (geen afbeelding beschikbaar)

Vindplaats in het wrak: achter de bun op het dekje tegen het gangboord aan bakboordzijde

2. 4 bij elkaar horende zolen van een kinderschoen (geen afbeelding beschikbaar)

Vindplaats in het wrak: achter de bun op het dekje tegen het gangboord aan bakboordzijde

3. Rechter zool van kinderschoen



Vindplaats in het wrak: achter de bun op het dekje tegen het gangboord aan bakboordzijde

4. Linker zool van kinderschoen



Vindplaats in het wrak: achter de bun op het dekje tegen het gangboord aan bakboordzijde

5. Linker zool van kinderschoen




Vindplaats in het wrak: achter de bun op het dekje tegen het gangboord aan bakboordzijde

	<p>6. Rechter zool met voorste deel van kinderschoen.</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: achter de bun op het dekje tegen het gangboord aan bakboordzijde</i></p>
--	---



Wraktoponiem:	ZA71
Ondergangsdatering:	1776-1800
Periode:	1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Een tinnen lepel, rond (versleten?), met tinmerk op uiteinde steel (achterzijde): gekroonde roos, letters onleesbaar. Een theorie is dat de bak van de lepel niet versleten is, maar dat deze opzettelijk kleiner is gemaakt, voor gebruik door een kind. Dat zou een aanwijzing zijn voor gezinsbewoning aan boord van het schip</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: buiten achterschip, 1,3 m achter de achtersteven</i></p>

Wraktoponiem:	ZM25
Ondergangsdatering:	17 ^e /18 ^e eeuw
Periode:	1600-1700/1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Een zooltje (5 delen) van een kinderschoentje</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: in verkenningsleuf bij lading plavuizen</i></p>

Wraktoponiem:	ZN43-44
Ondergangsdatering:	1 ^e helft 16 ^e eeuw
Periode:	1500-1600
Scheepsfunctie:	Waterschip/Vissersschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	 <p>Sterk beschadigd uit hout gesneden vogeltje met doorboord gat in het midden en uitsparingen met drie daarin klemmende stokjes. Mogelijk een speelgoed- of lokvogeltje, of doelwit om op te schieten met pijl en boog, een traditie die bekend staat als (pape)gaii- of wipschieten.</p> <p><i>Vindplaats in het wrak: tussen de ballast naast een grote kalksteen in het midden van de woonruimte</i></p>

Wraktoponiem:	ZP33
Ondergangsdatering:	Eind 17 ^e /18 ^e eeuw
Periode:	1600-1700/1700-1800
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	-
Inventaris wijzend op kind:	<p>1. Kinderschoentje, niet compleet.</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: aan bakboord in het voorschip</i></p>

Wraktoponiem:	ZQ18
Ondergangsdatering:	1893
Periode:	1800-1900
Scheepsfunctie:	Vrachtschip
Inventaris wijzend op vrouw:	<p>1. Een linker damesschoen en een rechterschoen (vermoedelijk van hetzelfde paar)</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: uit lade of kastplank aan stuurboord in het woonverblijf</i></p>

	<p>2. Linker damesschoen met hak</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: uit lade of kast plank aan stuurboord in het woonverblijf</i></p>
<p>Inventaris wijzend op kind:</p>	<p>1. 1 kous en de fragmenten van eenzelfde kous. Deze kousen waren waarschijnlijk van een kind, gezien de kleine maat van de zool.</p>  <p><i>Vindplaats in het wrak: bakboord in achterschip</i></p>

Bijlage B Vondstomstandigheden per schip

Voor het onderzoek naar de vondstomstandigheden is er per schip gebruik gemaakt van de opgravingsdocumentatie, verkregen via DANS. Op basis hiervan kon het volgende overzicht worden opgesteld:

NA59 (Batavialand, 2019a)

1953: Verkend en opgegraven

Hierbij zijn geen verdere tekeningen gemaakt

NB6 (Batavialand, 2019b)

1952: Gemeld

1955: Proefsleufonderzoek en opgegraven

Tijdens opgraving veel hinder ondervonden door de aanwezige lading

NC82 (Batavialand, 2019c)

1948: Gemeld

1950: Gemeld

1975: Verkend

1976: Opgegraven

NE81 (Batavialand, 2019d)

1948: Gevonden

1957-1961: Opgegraven

NE163 (Batavialand, 2019e)

1948: Opgegraven

NF14 (Batavialand, 2019f)

1961: Verkend en geborgen

NH49 (Batavialand, 2019g)

1949: Gevonden en gemeld

1955: Verkend en 'proefgraving'

1956: Opgegraven

NH73 (Batavialand, 2019h)

1953: Gemeld en opgegraven

Opvallend is dat een klein deel van de vondsten al gedocumenteerd zijn in 1952. Wellicht zijn deze los gevonden op het maaiveld en later aan dit schip gelinkt.

NL61 (Batavialand, 2019i)

1951: Proefsleufonderzoek en opgegraven

NM20 (Batavialand, 2019j)

1946: Proefsleufonderzoek en opgegraven

NN38 (Batavialand, 2019k)

1954/1955: Aangetroffen

1955: Verkend

Geconcludeerd dat er te weinig van het schip was overgebleven om een werkelijke opgraving uit te voeren.

NR1I (Batavialand, 2019l)

1948: Aangetroffen tijdens het draineren van de kavel in de tweede greppel

1949: Opgegraven

NR62 (Batavialand, 2019m)

1943: Opgegraven

OB55II (Batavialand, 2019n)

1976: Aangetroffen tijdens bouwwerkzaamheden in het centrum van Lelystad en opgegraven

OB71 (Batavialand, 2019o)

1980: Aangetroffen tijdens het graven van een gracht en opgegraven

Om te voorkomen dat er kleinere vondsten verloren gingen is er nauwkeurig gezeefd

OC52 (Batavialand, 2019p)

1967: Verkend

1970: Opgegraven

OD2 (Batavialand, 2019q)

1971: Verkend. Hierbij zijn al enkele vondsten gedaan op het maaiveld.

1973: Opgegraven

OD15 (Batavialand, 2019r)

1971: Verkend

1986: Opgegraven

OF3 (Batavialand, 2019s)

1972: Blootgelegd. De voorwerpen die tot de scheepsinventaris behoorden zijn toen geborgen. Hierbij is hun ligging niet genoteerd, alleen of ze uit het voor- of achterschip kwamen.

1973: Besluit schip ter plaatse te laten liggen

1977/1978: Opgemeten en beschreven

OF34 (Batavialand, 2019t)

1964: Verkend

1972/1973: Opgegraven. Hierbij zijn luchtfoto's gemaakt.

OF60 (Batavialand, 2019u)

1967: Verkend

1972/1973: Opgegraven

OH27 (Batavialand, 2019v)

1961: Verkend

Besloten dat door de beschadiging van het wrak en het verstoren van het profiel een systematisch onderzoek niet lonend was. Later is het wrak uitgegraven om nog mogelijke vondsten te bergen (specifieke datum niet vermeld)

OH48 (Batavialand, 2019w)

1962: Gemeld en verkend

1976: Opgegraven

OH60 (Batavialand, 2019x)

1959: Gemeld

1960: Verkend

1972: Proefsleufonderzoek

1989: Herverkend

OH92 (Batavialand, 2019y)

1962: Gevonden en uitgegraven.

Het schip was dusdanig beschadigd dat het niet verder werd onderzocht; slechts de vondsten werden eruit geborgen.

OH107 (Batavialand, 2019z)

1962: Verkend

1989: Herverkend

1993: Opgegraven

OK64 (Batavialand, 2019aa)

1961: Gemeld

1962: Verkend

1963: Opgegraven

OK76 (Batavialand, 2019bb)

1960: Gemeld en verkend

1962: Losse stukken hout aangetroffen achter een landbouwschuur, gelinkt aan wrak.

1963: Opgegraven

OL79 (Batavialand, 2019cc)

1959: Gemeld

1985: Verkend

OL84 (Batavialand, 2019dd)

1959: Verkend en uitgegraven om vondsten te bergen (het schip zelf werd niet dermate belangrijk bevonden om systematisch te onderzoeken)

OM65 (Batavialand, 2019ee)

1959: Gemeld

1963: Opgegraven

OT21 (Batavialand, 2019ff)

1963: Gemeld.

Het schip werd na onderzoek niet dermate belangrijk bevonden om systematisch te onderzoeken

1969: Opgegraven om inventaris te kunnen bergen

OU86 (Batavialand, 2019gg)

1968: Gemeld

1972/1973: Opgegraven

ZA71 (Batavialand, 2019hh)

1975: Verkend

1980: Herverkend en opgegraven

ZM25 (Batavialand, 2019ii)

1972: Gemeld en verkend

Tijdens deze verkenning zijn de vondsten geborgen.

ZN43-44 (Batavialand, 2019jj)

1970: Verkend

1979: Opnieuw ingemeten en opgegraven

ZP33 (Batavialand, 2019kk)

1975: Verkend

1977: Opgegraven

ZQ18 (Batavialand, 2019ll)

1975: Gemeld en verkend

1979: Opgegraven

Bijlage C Transcriptie van interview Familie Pruijn

Het interview heeft plaatsgevonden op vrijdag 23 februari 2024 bij de familie Pruijn in Maasbracht.

Hierbij waren de volgende personen aanwezig:

- **Tara Pijpers (interviewster)**
- Familie Pruijn, bestaande uit: Dorien, Frits, Rita en Sjef Pruijn
- Paul Pijpers (grootvader van Tara Pijpers)
- Frans Bosch (echtgenoot van Dorien Pruijn)

Sjef: Dit is het schip van opa (*de gegevens staan bovenin de foto*). En dit zijn wij (*laat andere foto zien*). Dit is vader, dit is moeder, Annie en Leida, dit is Greta, dat is Frits van ome Frits.

Oh dat is een andere Frits?

Frits: In de familie hadden we meerdere Fritsen.

Sjef: En dit zijn twee jongens, dat waren studenten. Die waren onderweg met een tent en die vroegen of ze met ons mee konden varen van Mannheim naar Holland. En dan heb je de hond Polly.

Dorien: En ons moeder werkte altijd mee aan boord.

Sjef: (*wijst naar foto*) Hier staat moeder te sturen.

Ja dat vind ik zelf wel leuk, want ik zat ook al te denken: vrouwen en kinderen aan boord, die moeten waarschijnlijk ook meehelpen aan boord. Er wordt wel vaker gezegd: een vrouw hoort niet aan het stuur en dat soort dingen. Dan denk ik waar komt dat überhaupt vandaan?

Frits: Ja dat is niet zo.

En dat ik ook dacht van: stel nou een schipper krijgt alleen maar dochters. Je kunt moeilijk je boot verpatsen en zeggen ja jammer dan. Dus mij leek het best stug dat vrouwen niet aan het stuur mochten staan.

Dorien: Rita hier die heeft zo hard meegewerkt met sturen. En ook met het anker.

Rita: Papa is vaker ziek geweest.

Frits: Papa lag op bed. En mama zat dan aan het stuur en zij (*Rita*) moest dan met de dikke draden (kabels) werken en het schip afstoppen.

Ja dus gewoon aan de bak.

Dorien: Ja als matroos.

(*andere foto*)

Sjef: Dit was de eerste reis die Frits en ik gedaan hebben. Hadden we allemaal kolen geladen hier in Stein naar de haven toe.

Vijfhonderd ton, jeetje.

Frans: Toen was er geen vrouw aan boord.

Haha, toen niet.

Paul: Je zei net dat jullie ook in Mannheim waren, dus jullie hebben ook in Duitsland gevaren, op de Rijn?

Sjef: Ja, Frits en ik bijna altijd.

Frits: Ja op de Rijn, de Moesel, de Donau...

(*andere foto*)

Sjef: En kijk, dit kleine stukkie, waar net twee mensen kunnen zitten, dat is de hele leefruimte.

Ja, want daar heb ik ook nog mee zitten werken met andere stages, met zo'n leefgedeelte. Afgelopen jaar heb ik een stage gedaan; ze zijn bezig met een reconstructie van een waterschip op de werf in Batavialand, en ze zeiden: we weten eigenlijk bar weinig van het achterschip en de roef. Kan iemand daarmee knutselen? Ik zeg: ik weet niks van boten, maar ik ga mijn best doen. En toen ben ik modelletjes gaan bouwen. En op een gegeven moment had ik een model en toen zei ik: ja allemaal leuk en aardig, maar ik heb hier een reconstructie van een leefgedeelte wat 200 jaar jonger is dan het schip wat ik heb en is het maar zo'n klein kastje, het kan niet zo ruim zijn. Dus ik het weer kleiner gebouwd en zo. Dus toen was het ook al zo klein, maar dus nog steeds zoveel jaar later.

Paul: Moesten jullie in zo iets leven?

Dorien: Dan was het ook zo met kinderen krijgen; als de een weer kwam dan moest de ander gaan helpen bij oom of tante.

Sjef: Dan heb je het wel over de vijfde en zesde he. Want als je de zesde bent dan is de eerste al zo'n 10, 12 jaar. En die gaat dan weer werken. Maar ze konden wel aardig kinderen wegstouwen hoor. Wat voorin zat ook nog een ruimte en daar konden toch nog twee bedsteden in. En in één bedstee kunnen er twee in dus dat zijn er dan al vier. Bij ons was het zo dat er in het achteronder nog twee bedsteden stonden en er stond nog een ledikant. Bij ons achter konden er al vijf slapen. En vier voor. En vader en moeder boven dus je kon zo al elf mensen wegstouwen.

Dat is mooi ingebouwd, jeetje!

Sjef: Ja dat is een bedstee. Kinderen erin, deurtje dicht en dan blijft het lekker warm.

Frits: En dan op strozakken.

Maar was het dan zo dat je de hele dag door op een schip was of was het vroeger zo dat als de kinderen klein waren, aan wal naar school of was het alles leren op het schip?

Sjef: Nee dat was altijd op het schip. Toen was er nog geen leerplicht. Vader heeft wel aan de wal bij ome Piet, wat was het, twee jaar? Twee jaar lagere school gehad.

Frits: Ja twee tot drie jaar.

Sjef: Meestal bleven de kinderen aan boord. Toen de leerplicht kwam toen kwamen de schippersscholen. En als we dan op een reis lagen te wachten, dan gingen de kinderen naar de schippersschool. Met de map onder de arm.

Frits: Ik heb ook zo'n map gehad. Daar zaten dan van die leerboekjes in. En daar moest je dan uit leren. En als je dan in een andere plaats aankwam waar een schippersschool was en je lag op een reis te wachten, dan ging je daar met je map naartoe. En dan keek de schoolmeester alles na of je het goed had gedaan. En dan kreeg je dat mapje weer mee naar huis toe. En dan ging je daar elke dag naar school tot vader weer een reis had aangenomen. En dan ging je weer met je mapje onder je arm aan boord en ging je weer verder.

Een beetje een soort van huiswerk.

Frits: Ik deed het liefste rekenen, en dat ging dan ook heel goed. En de Nederlandse taal vond ik niet veel aan. Dus op papier, omgerekend naar schoolniveau, kreeg ik te horen: Frits je moet meer aan je taal doen want je zit qua rekenen al in de vierde/vijfde klas, maar met je taal zit je pas in de derde klas!

Sjef: De meisjes gingen ook zo naar de schippersschool.

Dorien: Ja ik ben ook zo naar de schippersschool gegaan met mijn mapje onder mijn arm. Ik ben pas na de oorlog op een pensioonaat terecht gekomen in Rotterdam.

Sjef: Toen werd ze in Groningen op de trein gezet, met een kaartje om de nek en dan is ze alleen naar Rotterdam gereisd.

Dorien: Ja door mijn oom werd ik dan op de trein afgezet, kaartje om de nek. En ik zat in de trein en ik deed dat kaartje in mijn zak. Ik dacht ik ga hier toch niet met een naamkaartje lopen.

Frans: Maar jij was al in Grevenbicht geweest he? Voordat je naar Rotterdam ging ben jij tijdens de oorlog naar Grevenbicht geweest.

Dorien: Naar een schippersschool ja.

Frans: Ja dat bedoel ik. Maar jij was er al vroeg bij.

Frits: Nou, dat was toen normaal.

Frans: Nee maar jullie waren er pas met negen jaar. Dat is mij altijd opgevallen. De meesten van jullie met negen jaar, en Doortje al op haar zevende.

Ik heb al stukken van mensen gelezen die zeggen, er zou wel wat meer onderzoek gedaan kunnen worden naar de gezinsvaart. Maar ik heb ook al eens gelezen dat er wordt gezegd; als de kinderen te klein zijn dan blijven ze bij mama in de buurt en als ze groot genoeg waren moesten ze het schip op. Ik vroeg me af, ga je wel op en neer?

Sjef: Nou op en neer ga je dus niet. Vader heeft twee jaar lagere school genoten en heeft dus twee jaar bij ome Piet gewoond. Wij hebben nog meegemaakt dat als wij op kostschool zaten en vader en moeder waren niet in de buurt, dan bleef je op school. Na een halfjaar zag je ze dan weer.

Rita: Ik heb nog helemaal alleen op school gezeten.

Sjef: Ja jij hebt nog in België op school gezeten.

Dorien: En daar werd ze neergezet zonder ook maar een woord Frans te kennen.

Oh jeetje...

Dorien: Papa bracht haar naar school.

Rita: En er was niemand op school. En dan werd je daar op de stoep gezet, en daar zat je.

(andere foto)

Oh, al die schepen naast elkaar.

Sjef: Ja en dit schip, waar die was hangt, daar is moeder op geboren. Die hadden geen roef, alleen een stuurhutje en die woonden alleen maar beneden. Dat scheepje daar heette de Anneke, 300 ton groot.

Frans: Een vrouwen naam!

Ja, maar dat was mijn voornaamste reden om te denken van; hier zit meer achter. Want wateren zijn vaker vrouwelijk, namen van schepen zijn vaker vrouwelijk, maar God behoeft dat ze op een schip zitten. Hier klopt iets niet, dit geloof ik niet.

Sjef: Het is eigenlijk zo dat als de man van het schip ging trouwen, dan had ie een goedkope matroos. Want in je eentje kan je niet varen, dan moet een matroos hebben, als je getrouwd bent ben je met z'n tweeën. Dus de vrouw deed ook gewoon al het werk wat gedaan moest worden op het schip. En koken, en kinderen krijgen.

(andere foto)

Sjef: En de volgende, dat is een neef van ons. En dat was een sleepboot. En hier aan boord zitten ook vrouwen; de vrouw en de dochter. En hier deze boot die hier aan de wal ligt, dat is ook een sleepboot. En dit woninkje hier, daar woonden ze allemaal aan boord dus ze zaten daar allemaal naast elkaar.

Dus zo luxe toeven was dat niet.

Frans: Daar zijn ze heel bedreven in, in het vinden van plekken op een schip. Ook gereedschap, waar laat je dat? Laat je dat rondslingeren? Nee, je bewaart dat op een plek. Dus ze zijn daar echt goed in.

(andere foto)

Sjef: Dit was een boot, daar voer een oom van ons op. En dit was alle bemanning die aan boord was want dit is nog een stoomboot.

Dat is nog best een kleine bemanning voor zo'n groot schip, of valt dat mee?

Sjef: Nou nee, dat is nog best een grote bemanning want ze hebben stokers en een stuurman en een kapitein en dek-jongen en een matroos. Dit is meer een goederenboot die langs de Rijn plaatsen aandeed en dan goederen laadde. En met de mast en giekendeed ie dan laden. En daar was maar één vrouw aan boord en dat was de vrouw van de kapitein.

(andere foto)

Sjef: Ja dit is een schip wat wij noemen een 'Elberoetser' omdat die veel op de Elbe vaart. Daar voer een neef van ons op met vrouw en dochter. Dit waren schepen die van de zijkant van ijzer waren en de bodem was van hout.

Was er een reden dat daar een verschil in was?

Paul: Om in ondieper water te kunnen varen lijkt me?

Sjef: Ik heb het idee dat op de Elbe er minder water voer en een houten vloer geschikter is om over het grind te 'roetsen'. Maar dat weten we niet zeker want de Elbeschepen hadden toen ook veel ijzeren vlakken.

Paul: Voeren jullie ook op de Elbe? Richting Hamburg en verder?

Sjef: Nee, want je kunt ook over het Middellandskanaal.

Paul: Maar een van de vragen is: wat zou je kunnen terugvinden wat aantoont dat er vrouwen aan boord zijn geweest? Ik denk niks speciaals toch?

Sjef: Ja ze hadden toch laatst een wrak opgegraven met vrouwenkleding aan boord? Een jurk?

Oh het Palmhoutwrak. Ja daar hebben ze inderdaad een jurk op aangetroffen maar ze zijn er nog steeds niet precies achter of dat werkelijk een vrouwenjurk was. Of dat misschien van een theatergroep was en dat iedereen dat droeg, maar daar zijn ze volgens mij ook nog niet achter.

Sjef: Het zou misschien handelswaar kunnen zijn, maar het lijkt me niet dat het voor een toneelgroep was.

Frits: Nee dat kan ik me niet voorstellen. Misschien dat de man op een plaats is geweest en dat hij de vrouw wilde trakteren door een mooie jurk mee te nemen.

Ik liep, nadat ik mijn inventarisatie van spullen had gemaakt, tegen de vraag aan van: ja je hebt je spullen maar puur omdat ze aan boord zijn betekent niet dat de vrouw ook echt aan boord is. Het kan net zo goed handelswaar zijn dat de schipper meenam voor zijn vrouw en kinderen aan de wal.

Frits: Dat kan ik me niet voorstellen, dat werd nauwelijks gedaan.

Sjef: Als je al spullen van vrouwen aan boord kan vinden, dan is echt de kleding van de vrouwen die ook werkelijk aan boord waren.

Ok, dus ze waren er dan ook werkelijk.

Frits: Echte luxe kleding hadden ze niet. Allemaal werkkleding.

Ik heb tijdens mijn inventarisatie voornamelijk schoeisel gevonden, waaronder schoeisel waarvan ik dacht: die zijn totaal niet praktisch. Je gaat toch niet op open muiltjes, op hakken op een schip staan? Is dit wellicht iets wat men mee had om op naar de kerk te gaan?

Dorien: Dat zou wel kunnen.

Sjef: Zondagse kleding had je ook.

Frits: Als je naar de kerk was geweest kwam je terug op het schip, zondagse kleding uit en je normale kleding weer aan want de mooie kleding mocht niet vies worden.

(...)

Ik ben tijdens mijn inventarisatie kinderhandschoentjes tegengekomen met aan beide kanten duimen om er zo voor te zorgen dat de handschoen beide kanten op gedragen kan worden; dat je altijd grip had. Daarvan wordt gezegd dat kinderen die moesten dragen als bescherming omdat ze moesten helpen met bijvoorbeeld touwen binnenhalen.

Frits: Werken werd met de blote handen gedaan.

Sjef: Als kinderen al handschoenen droegen dat waren dan van die vingerloze handschoenen.

De handschoentjes die ik vond zijn echt wanten met aan twee kanten duimen zodat ze gemakkelijk aan te trekken zijn.

Sjef: Ja die zijn echt alleen voor de warmte. Werken deed je met je blote handen.

(...)

Video over parlevinkers (de 'boodschappenboot')

Hey, ze lopen op klompen; ik heb één paar kinderklompen gevonden tijdens de inventarisatie.

Frits: Vader liep ook op klompen op het schip.

Dorien: We liepen veel aan boord op klompen.

Frans: En in de woning (*het leefgedeelte*) deed je ze uit dan he.

Sjef: Ja voordat je de woning in stapte deed je ze bij de deur uit.

Frits: (*laat klompen uit de schuur zien*) Dit waren de klompen die Rita altijd aan had. Die gebruikt ze nu nog steeds.

Waarschijnlijk tref je ze dus daarom niet in de inventarissen aan. Men had ze aan.

Sjef: Parlevinkers verkochten ook onder anderen kleding.

Ik dacht altijd dat mensen aan wal moest gaan om kleding te kopen.

Sjef: Dat werd ook gedaan, maar de parlevinkers verkochten ze ook.

(...)

Filmpje In Gods Naam bellen

Is dat een teken dat je gaat vertrekken?

Sjef: Nee dat is voor het gebed. De bel werd driemaal geluid, dan werd de pet afgenomen, het Onze Vader opgezegd, en dan ging je.

Dorien: Voor een behouden vaart.

(andere foto)

Sjef: Op dit schip zijn Annie en Leida geboren, de tweeling. Met dit schip is ook naar de Afsluitdijk gevaren om basaltstenen af te leveren.

Staat daar nou “als het nodig was kon zij de kinderen overgooien naar de bemanning van de sleepboot”? Hoe moet ik me dat voor me zien?

Sjef: Het schip moest het IJsselmeer over. Aan het begin van de havens aan het IJsselmeer stond er een soort grote mast, waar een zwarte bal aan gehangen kon worden, de zogenaamde stormbal. Als die daar hing had je kans op windkracht 7/8. Het kon echt vies weer zijn op het IJsselmeer. Maar als je kan varen, dan ga je varen. De tweeling was toen nog heel erg klein en er was afgesproken met de kapitein van de sleepboot, die bij hun was, dat als het echt mis zou lopen, dat de sleepboot langs moest komen varen zodat de kinderen overgegooid konden worden naar de sleepboot. Want je had ook golven.

Ja dus rustig over geven zat er niet in.

(Foto van bladzijde uit schippersdagboek)

Sjef: Vader hield ook een dagboek bij, waarin ook werd vermeld dat de kinderen geboren waren. Ten tijde dat de tweeling werden geboren lag vader net in Obermörmtter grind te laden. En moeder was hoogzwanger, maar je kon niet zomaar aan wal komen want het schip lag op de baggermolen tijdens het laden. En je kon ook niet even bellen. Dus de sleepboot is uiteindelijk naar Rees gevaren om daar een vroedvrouw te gaan halen. Dus die is een paar uur aan boord geweest om te helpen bij de geboorte.

Dorien: Mama wist ook niet dat ze er twee kreeg. De vroedvrouw zei toen de ene geboren was: er komt er nog een aan.

Sjef: De geboorte werd genoteerd en dan werd er gewoon verdergegaan met het werk.

(...)

Sjef: In het dagboek werd altijd bijgehouden wat er gebeurde op het schip.

Sjef: De volgende was Greta, die is in Druten geboren. En in Druten is het oude schip verkocht en heeft vader de Kempenaar gekocht. Hij is toen naar Rotterdam gegaan naar familie om daar geld te halen. Want in die tijd, in 1925, kon je niet zomaar makkelijk naar de bank toe om geld te halen.

Sjef: Maar het was dus heel belangrijk dat alles wat er gedaan werd opgeschreven werd in het dagboek. Want zo'n dagboek was ook rechtsgeldig.

Frits: Vader had een keer in Rotterdam bij een sluis dat iemand hem vertelde dat hij nog havengeld moest betalen van een vorige reis. Vader zei, “dat kan niet, ik ben daar toen helemaal niet geweest. Ik kan je het dagboek laten zien.” En hij kon aantonen dat hij die dag helemaal niet in Rotterdam was geweest dus hij hoefde niet te betalen.

Het is dus eigenlijk ook een soort van logboek waarin staat wie waar geweest is, hoe laat, welke dag, etc.?

Frits: Ja er staat gewoon kort en bondig van, zo laat zijn we gaan varen, zo laat kwamen we daar aan, dit hadden we als lading mee, etc.

Sjef: Het is dus rechtsgeldig en het mag ook niet uit losse bladen bestaan. Het moet echt een apart boek zijn.

Paul: Dat je niet kunt vervalsen.

Sjef: Inderdaad.

Ja want dat bedoelde ik ook. Tegenwoordig hebben we allemaal van die technische snuffjes zodat iedereen op radars kan zien waar iedereen is maar dat had je vroeger natuurlijk niet.

Sjef: Hier staat ook wat er deze reis gedaan is, en hier staat de afrekening, wat het schip verdient heeft. Hier heeft hij bijvoorbeeld dertien dagen gereisd en hij heeft 2 gulden 96 per dag verdient.

En is dat dan een goede omzet of een slechte omzet?

Sjef: Nee, dat is ongeveer een normale omzet.

En wat bepaalt dat? Wat je vervoert en hoe lang je er over doet?

Sjef: Ja, hoe lang je er over doet en hoeveel onkosten je hebt. En wat de levensstandaard is in die tijd.

Paul: Dus dat was voor een reis van 13 dagen nog geen 40 gulden. En dat was dan de verdienste. En dat was hard werken lijkt me. En dat was de verdienste van de boot, niet van één persoon?

Frits: Nee, van het hele schip.

Daar zat dus echt alles bij.

Dorien: Ook schoolgeld bijvoorbeeld.

(...)

Paul: Maar hebben jullie hebben dus meerdere boten gehad? Waarom was dat? Was de ene te groot of te klein?

Sjef: Vader is in 1953 hier aan de wal gaan wonen. Onze buurman, dat was zijn beste vriend, die kwam op visite en die zei "Hendrik, er is hier een mooi stukje grond, kun je een mooi huis op bouwen." En Hendrik is toen de volgende dag naar het gemeentehuis gegaan en heeft dat stukje grond gekocht en er een huis op gebouwd; dit was in 1954. En toen vader aan de wal ging wonen was Frits 21 en ik 15 jaar. En toen zijn vader tegen ons van jongens gaan jullie maar varen. En toen zijn we met z'n tweeën gaan varen. Toen hebben we nog een à twee jaar met het sleepschip gevaren en toen vroeg vader of we er niet een motor in wilde hebben. Dat wilden we wel dus toen heeft vader er een motor in gebouwd en toen hebben we met het motorschip gevaren. En in 1963 hebben wij een nieuw schip gekocht.

Frits: Vader wilde er in principe een nieuw schip bij kopen, voor ieder een. Ik wilde niet alleen op een schip varen, ongehuwd, helemaal alleen en Sjef dacht er precies hetzelfde over. En toen hebben we tegen vader gezegd dat we wel met een groot schip wilden varen, maar wel met z'n tweeën. En dat vond hij ook goed. We hadden eerst een 500 tonder, en dat werd een 1000 tonder.

Sjef: Het was uiteindelijk zo dat toen vader zijn schip verkocht hij kapitaal had. En met dat geld van vader hebben we een groter schip kunnen kopen. Uiteindelijk hebben wij dat ook bij vader afbetaald, met rente erbij. Dus wij hebben vanaf 1963 met dat grotere schip gevaren tot 1998.

(...)

Ik vraag me af: wat is de keuze geweest van, het is goed geweest met het varen, we gaan aan de wal wonen? Zowel van jullie als van jullie vader?

Sjef: Voor beiden was het de leeftijd (vader en Frits waren allebei 65) maar vader was ook ziekig. Vader is op 8 januari jarig en in maart werd voor het eerst AOW uitbetaald. En hij heeft uiteindelijk die eerste twee maanden ook nog gekregen. En wij waren toen oud genoeg om te gaan varen. En toen heeft hij gezegd, aan de wal wonen is toch wel prettig.

Dorien: Papa's gezondheid was ook niet zo geweldig.

Paul: Het lijkt mij toch ook een zwaar leven, niet?

Frits: Vader heeft ook zware longontsteking gehad.

Rita: Zes keer.

Frits: Zes keer inderdaad. Eén long deed het praktisch helemaal niet meer.

Sjef: De laatste tijd zat gebogen aan tafel naar lucht te happen. En toentertijd had je nog niet van die kleine zuurstofapparaatjes als tegenwoordig. Je kon in principe ook geen zuurstofflessen krijgen, maar omdat Dorien verpleegster was konden wij ze wel krijgen.

Dorien: Dat waren echt van die joekels van flessen.

Sjef: En als vader het dan benauwd kreeg konden we hem extra zuurstof geven.

Maar het lijkt me wel een weloverwogen keuze om ermee te stoppen, zeker vanwege die verandering van omgeving. Van elke dag op het water in de weer zijn naar aan de wal wonen.

Sjef: Ja dat hebben wij (Frits en Sjef) ook gedaan. Frits was toen 65 en we hebben toen bewust die periode afgesloten. We hebben al die tijd met heel veel plezier gevaren, maar je moet die periode ook echt bewust afsluiten. En dat is prima gelukt.

Frits: Je moet het zien als verhuizen. Als je ergens anders gaat wonen denk je ook niet alleen maar terug aan waar je vroeger zat.

Paul: Maar dit is wel een hele andere manier van leven lijkt me. Met z'n allen bij elkaar, in zo'n hutje.

Frits: Wij hebben het nooit zo gevoeld.

Mij lijkt het ook anders om als buitenstaander ernaar te kijken met het idee van dit is zo anders. Maar als je niets anders gewend bent dan lijkt me dat minder.

Sjef: Wij hadden nog best een luxe woning in het schip toentertijd. Tegenwoordig zijn de woningen aan boord zo mooi, dat is praktisch een bungalow.

(andere foto)

Sjef: Dit is broer Theo. Die heeft gevaren, alleen die had een zwakke rug. Hij moest met dienstplicht het leger in, maar het was zo met Theo; als jij ergens de grens over ging en je kwam weer terug in Nederland, dan kwamen de marechaussees aan boord met het zwarte boek, en daar stond Theo in. Hij mocht zijn jas aantrekken en hij moest mee. Hij werd gezien als deserteur want hij was opgeroepen voor het leger en hij was niet gekomen. Maar hij had nooit bericht gehad! En toen gingen ze zoeken, en toen lag zijn brief bij de burgemeester in Dodenburg (Duitsland) in een la. Want ze hadden geen adres van hem, dus ze hebben die brief nooit doorgestuurd! Er werd hem uiteindelijk ook niks aangerekend en hij werd bij de groep gezet waar hij origineel bij hoorde. Die groep had de gehele opleiding al gehad, Theo niet, maar er werd gezegd, ga zo maar mee.

Ik heb zelf geen verstand van het leger, maar word je niet afgekeurd als je een zwakke rug hebt of was dat toentertijd nog niet zo?

Sjef: Nou hij wist door zijn werk op het schip dat hij een zwakke rug had, dus hij hoefde in het leger niet te tillen. Hij is uiteindelijk bruggenman geworden bij de Amsterdamse Sluis, degenen die controleerden of het havengeld betaald werd bij de sluizen en de bruggen op en neer lieten.

(...)

Sjef: Stevelen doe je op de Rijn. Omdat de Rijn afloopt, gaat het schip vanzelf met de natuurlijke stroming mee; zelfs zo snel dat iemand in een roeiboort het niet bij kan houden. En als op de Rijn een boot stevelt, dan mag die boot zeggen waar die wil varen, die heeft altijd voorrang.

(foto van Dorien)

Sjef: Vader had voor de reis kalk geladen. En moeder was toen hoogzwanger van Dorien en hij wilde in Luik blijven wachten. Maar bij de lading zaten ook douanepapieren en die moesten binnen een bepaalde tijd de grens over. Hij heeft nog bij de grens gekeken of hij voor verlenging kon vragen maar dat kon niet dus moesten ze gaan varen. Nou bij Maastricht was ze er nog niet.

Frits: Uiteindelijk hadden we een twee sleepbootjes mee, en als Dorien kwam dan konden we aan de kant gaan liggen. De vlag zou halfstok gaan als het zover was. En ze voeren zo wat nu het Amsterdams Rijnkanaal heet af, en vlak voor Maarsse was het zover. En de kapitein van een van de sleepboten riep naar de bruggenman "Dat schip moet een vroedvrouw hebben!" En die bruggenman is naar huis gehold, wat ie gedaan heeft weet ik niet, maar toen het schip vastgemaakt lag aan de kade stond de vroedvrouw voor de deur. Een uurtje later was Dorien er.

Sjef: En 's avonds waren ze in Amsterdam.

Hup, gewoon doorvaren alsof het niks is.

Maar iedereen heeft dus eigenlijk een andere geboorteplaats want je wordt aangegeven op de plek waar je op dat moment ligt. Wordt er dan ook in de geboorteakte aangegeven; daar geboren, op een schip of wordt dat onderscheid niet gemaakt?

Sjef: Nee, er werd gewoon de plaats vermeld waar je was aangegeven.

Dorien: Voor zaken als bijvoorbeeld trouwen moet je dan de gemeente aanschrijven waar je was aangegeven of je de officiële documentatie toegestuurd kon krijgen.

(...)

Met hoeveel waren jullie nu uiteindelijk op het schip toen de familie op haar grootst was?

Sjef: Wij waren met z'n achten.

Dorien: En met vader en moeder erbij dan 10.

(...)

(laat foto zien van kinderwant)

Dit is wat ik bedoelde met het kinderwantje. Zodat je hem aan beide kanten kan dragen.

Frits: Dit is echt puur om ervoor te zorgen dat de kinderen geen koude vingers krijgen, niet om mee te werken.

(laat foto zien van damesschoen)

En bij deze schoen had ikzelf het idee dat dit geen ideale werkschoen is.

Frits: Nee dat klopt wel ja, dit zijn sjiekere schoenen.

Sjef: Dan zou je al kunnen kijken naar de traditionele klederdracht bijvoorbeeld in Friesland. Daar liepen ze ook op van die schoenen met hak.

Paul: Maar daarop werd niet gewerkt op de boot.

Sjef: Nee, ze droegen ze wel, maar niet aan boord tijdens het werk.

En hadden jullie iets van speelgoed aan boord? Want ik heb hier vondsten als een klein treeftje wat net groot genoeg is om een eikel op te roosteren wat wordt aangemerkt als mogelijk kinderspeelgoed. Hadden jullie speelgoed aan boord?

Sjef: De klomp van vader, daar speelden we mee.

Dorien: En een hele oude beer, met een oog uit en al.

Frits: En een blokkendoos waar je dan huisjes mee kon bouwen.

Sjef: En je speelde wel met de kachelhoutjes.

Ik vraag omdat ik hier ook een vondst heb, de kop van een hamer, dat als speelgoedhamer wordt aangemerkt vanwege het feit dat het zo klein is.

Sjef en Frits: Nee dat is geen speelgoed.

Frits: Ik heb ook nog een hamer die zo klein is, dat is gewoon gereedschap.

Sjef: Dit zou ook nog wel eens een keer een hamer van een schoenmaker geweest kunnen zijn. Want vader had ook een schoenmakerskist aan boord.

Ik heb hier ook nog een nijptangetje wat wordt aangemerkt als speelgoed. Ik zat zelf eerder te denken, als dit al speelgoed is, lijkt dit mij eerder een soort 'lerend' speelgoed zodat de kinderen kunnen leren hoe ze het moeten hanteren als ze later groot zijn.

Sjef: Nee, dat werd niet gedaan, dit is gewoon een nijptang dat gereedschap was hoor.

Frits: *laat gereedschap zien* Hier kijk, dit is gewoon gereedschap.

Ja inderdaad, als je het zo ernaast houdt. Er wordt wel gezegd het is speelgoed...

Frits: Nee dat is gewoon echt gereedschap hoor.

Frits: Dit is nog een bezellinghamertje.

Sjef: Weet je wat dat is, bezelling?

Be-wat?

Sjef: Bezelling.

Nee.

Sjef: Als je planken hebt van een luik hebt dan heb je waar die planken bij elkaar komen een opening zitten. Daar wordt een stuk stof tussen geplaatst en met kleine spijkertjes (bezellingspijkertjes) vastgenageld om het waterdicht te maken. En daar werd zo'n klein hamertje voor gebruikt.

Hadden jullie zoiets als kinderbestek? Want ze spreken bijvoorbeeld bij een tinnen lepel die is aangetroffen dat de ronding van waaraf gegeten werd expres kleiner is gemaakt zodat een klein kind het kon gebruiken. Is dat iets wat jullie herkennen?

Dorien: Ik kan me niet voorstellen dat je opzettelijk zoiets doet.

Paul: Dat kun je je toch niet permitteren lijkt me?

Het schip waarvan deze lepel afkomstig is, is van tussen 1700 en 1800.

Dorien: Mij lijkt dan niet dat je apart kinderbestek hebt nee.

Paul: Ik denk dat dat geredeneerd is vanuit modern oogpunt.

En wat betreft spanendozen. Mij is verteld dat dit vaker als naaidoosje werd gebruikt en dat dan geassocieerd wordt met vrouwen. Is dat iets wat jullie kennen als iets typisch vrouwelijks?

Rita: Je hebt wel de naaidoos van ons moeder.

Dorien: Maar dat is niet echt iets voor buiten ofzo. Meer iets voor het verstellen van kleding.

Sjef: Als er grotere naalden in zaten, dan is dat gewoon om het zeil mee te repareren. Hoe groot waren die dozen?

Relatief groot, niet heel klein in ieder geval.

Sjef en Frits: Waarschijnlijk is dat gewoon voor de zeilmaker hoor.

Frits: Zaten er toevallig naalden bij?

Niet direct dat ik weet, er werd mij voornamelijk verteld dat ze naaidozen geassocieerd worden met vrouwen.

Frits: Nee, waarschijnlijk is dat voor de zeilmaker en het zeil repareren hebben wij ook nog moeten doen.

En bijvoorbeeld dit vermeende kinderkopje? Is dit iets wat jullie kennen?

Meerderen: Niet direct nee.

Volgens mij is het ook een beetje wat je maar net als klein ziet.

Meerderen: *instemming*

En hier worden nog dingen eventueel sierobjecten genoemd.

Paul: Nee maar daar heb je toch niks aan?

Dorien: Je had daar de centjes niet voor.

En tenslotte nog dit opvallende voorwerp: een kraagdrager. Hiervan wordt gezegd dat dit waarschijnlijk van passagiers is geweest omdat bekend is dat hier o.a. hannekemaaiers mee werden overgezet.

Frits: Dit zou je weer onder die klassieke klederdracht van plekken kunnen plaatsen. Maar dat is dus speciale kleding, geen werkkleding.