



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Geborgen of gezonken, gered of verdronken: Papieren getuigen van scheepsrampen rond Texel (1575-1795)

Hell, M.; Gijsbers, W.

Citation

Hell, M., & Gijsbers, W. (2012). Geborgen of gezonken, gered of verdronken: Papieren getuigen van scheepsrampen rond Texel (1575-1795). *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 31(1), 42-59. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306138>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306138>

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

Geborgen of gezonken, gered of verdronken

Papieren getuigen van scheepsrampen rond Texel (1575-1795)*

MAARTEN HELL & WILMA GIJSBERS

Waar gevaren wordt, zinken schepen. Slechts een gering percentage scheepsrampen uit het verleden is geboekstaafd. Harde cijfers over het totale aantal in Nederlandse wateren gezonken schepen zijn daarom niet te geven, maar grondige studie van een lokaal gebied kan een beredeneerde schatting opleveren.¹ Rond Texel zijn in de zeventiende en achttiende eeuw honderden schepen vergaan. Archeologisch onderzoek op deze wrakken draagt bij aan onze kennis over de scheepsconstructie, de lading, inventaris en persoonlijke voorwerpen aan boord.² Historisch onderzoek levert bijzonderheden op over scheepsreizen en -rampen en over de personen die erbij betrokken waren. De kans op koppeling van een fysiek wrak aan een bron over een specifieke scheepsramp is klein, maar gegevens uit historisch onderzoek kunnen wel een basis vormen voor de vaststelling van gebieden met hoge potentiële scheepsarcheologische waarde.

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) publiceert binnenkort een database met de historische kerngegevens van ruim vierhonderd scheepsrampen bij

* De auteurs willen graag de volgende personen danken voor hun hulp bij het project en het tot stand komen van dit artikel: M. Manders, M. Kosian en W. Brouwers (RCE Amersfoort), M. van Tielhof (ING, Den Haag), W. Blok (NHA, Haarlem), C.A.P. Antunes en J.R. Bruijn (UL, Leiden), S.C.P.J. Go (VU, Amsterdam), H. Kole (UU, Utrecht) en C.M. Lesger (UvA, Amsterdam), J.C.A. Schokkenbroek (Het Scheepvaartmuseum).

1 F. van der Doe, 'Geviste en aangespoelde goederen uit Zeeuwse wateren in de 18e eeuw' in: R. Reinders en A. van Holk (red.), *Scheepslading: inleidingen gehouden tijdens het zesde Glavimans symposium* (Groningen 1993) 66-78.

2 Arent Vos komt in zijn beschrijving van het archeologisch onderzoekspotentieel van de Rede van Texel tot een beredeneerde schatting van circa duizend gezonken schepen in de periode 1500-1800: Arent D. Vos, *Onderwaterarcheologie op de Rede van Texel. Waardstellende onderzoeken in de westelijke Waddenzee (Burgzand)* (in voorbereiding: Lelystad 2012).

Texel (periode 1575-1795). De database *Wrakken in documenten / Wrecks In Documents* (WID) komt beschikbaar via de website van MACHU (Managing Cultural Heritage Underwater).³ Dit artikel biedt inzicht in de mogelijkheden én valkuilen van onderzoek naar gezonken schepen en de koppeling aan historische bronnen. Schepen behoren tot het landsgrensoverschrijdende, mobiele erfgoed. We hopen met de database en dit artikel nut en noodzaak van internationale kennisdeling via een dergelijke database te onderstrepen en het historisch onderzoek naar scheepsrampen te bevorderen.

BEKNOPTE HISTORIOGRAFIE SCHEEPSRAMPENONDERZOEK

Scheepswrakken zijn lastig te identificeren. Onderwaterarcheologen benoemen ze meestal naar de vindplaats of naar in het scheepswrak aangetroffen, opvallende voorwerpen. Dat levert poëtische namen op als Aanloop Molengat of het Poolse kanonnenwrak.⁴ Over de achtergrond van de scheepsramp, de opvarenden of de betrokken kooplieden tasten we veelal in het duister. Voor gezonken VOC-schepen willen archeologen en historici wel in de archieven duiken, maar gewone koopvaardij-schepen, laat staan lichters, waterschepen of andere werkpaardjes, blijven doorgaans anoniem op de zeebodem liggen. Het identificeren van een wrak uit de tijd van de Republiek is een tijdrovende en vaak frustrerende klus, vooral vanwege de wijd verspreide en onvolledige archieven. Met name het notarieel archief in de stedelijke archiefinstellingen heeft een slechte reputatie onder onderzoekers. "Er moet een oneindigheid doorwaad worden om tot resultaten te komen en dit werkt afschrikwekkend", zo schreef de bronnenuitgever P.H. Winkelman.⁵

Toch is er pionierswerk verricht. P.G.M. Diebels schreef een handleiding voor de speurtocht naar vergane schepen in VOC-archieven, terwijl F. van der Doe belangwekkende aanzetten heeft gegeven tot verdere studie naar gezonken koopvaardij-schepen. Diebels noemde ooggetuigen of stranding dicht onder de kust als noodzakelijke voorwaarden voor een positieve identificatie. Van der Doe benadrukte dat

3 Te vinden via: <http://www.machuproject.eu> [geraadpleegd december 2011] en <http://www.maritiemprogramma.nl/WID.htm> [geraadpleegd april 2012].

4 Van een aantal in dit artikel genoemde wrakken (Aanloop Molengat, Scheurrak Ommedraai 1, het Poolse kanonnenwrak, Burgzand Noord-wrakken, VOC-schip Buitenzorg) bevinden zich delen van de scheepsconstructie, de uitrusting, lading of persoonlijke voorwerpen in de collectie van het Nationaal Scheepsarcheologisch Depot van de RCE te Lelystad. De collectie omvat daarnaast vondsten uit honderden in de bodem van de IJsselmeerpolders en elders aangetroffen wrakken. Naar wrak Aanloop Molengat is eind 2010 bij de RCE een onderzoek gestart in het kader van het NWO-programma Odyssee.

5 Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw, deel 2 ('s-Gravenhage 1977) VII.

bron en wrak ieder een eigen verhaal vertellen: het wrak over het type schip en de locatie van ondergang en de bron bijvoorbeeld over de namen van schip en opvarenden.⁶ Dat historische bronnen rijk maar weerbarstig kunnen zijn, ondervond historica M. van Tielhof. Zij probeerde het in 1984 in de Waddenzee ontdekte laat zestiende-eeuwse wrak van een Oostzeevaarder te identificeren. Naar de locatie kreeg het wrak de naam Scheurak Ommedraai 1 (SO1). In notariële archieven en overheidsarchieven haalde Van Tielhof een veelheid aan gegevens boven water over de 'Texelschade' van 1593, waarbij het schip moet zijn gezonken. Geen van de 27 in de bronnen aangetroffen schepen was echter met zekerheid te koppelen aan het wrak, zodat dit nog steeds naamloos blijft.⁷

Een methodologische handleiding voor het combineren van archiefmateriaal en archeologisch onderzoek is in 1997 verschenen van de hand van de Finse historicus C. Ahlström.⁸ Bij het identificeren van scheepswrakken moet de onderzoeker volgens hem inzicht krijgen in het toenmalige bureaucratische systeem. Ahlström zocht zijn gegevens in een keur aan bronnen: van overheidsarchieven in Zweden en Finland tot tolregisters, veilboeken en scheepsjournalen. Vooral bij de grotere schepen kan dit soort onderzoek leiden tot prachtige koppelingen met het aangetroffen wrak. Ook Ahlström waarschuwde voor de beperkingen van het bronnenmateriaal. Omdat systematisch archiefonderzoek bovendien een tijdrovende bezigheid is, pleitte hij voor een internationaal samenwerkingsverband tussen onderzoekers. Op Europese schaal bestaat deze coöperatie al enkele jaren in het MACHU-project, waarin Nederland, Zweden, Polen, Duitsland, België, Groot-Brittannië en Portugal participeren. In een webapplicatie worden archeologische data van vindplaatsen en regio's gecombineerd met geofysische, sedimentologische en oceanografische gegevens.

Een van de twee Nederlandse testgebieden voor MACHU is Burgzand Noord in de Waddenzee. Lokale duikers hebben daar, langs de voormalige rede van Texel, honderd wrakken gelokaliseerd. De vindplaatsen zijn door de RCE en voorloper NISA onderzocht.⁹ Een klein gebied is zelfs geheel uitgekamd, waarbij twaalf wrak-

ken in kaart werden gebracht. Deze worden in situ bewaard, onder bedreiging van erosie, paalworm en duikers met minder goede bedoelingen.¹⁰ Verantwoordelijk voor enkele voorlopige identificaties van scheepswrakken in dit gebied is de Texelse duiker H. Eelman. Tientallen wrakken heeft hij onderzocht en enkele heeft hij gekoppeld aan historische bronnen, zoals het in 1640 gezonken VOC-schip *Rob*. Ook volgens Eelman zijn gewonere schepen in de archieven lastig traceerbaar.¹¹

ANKERPLAATSEN BIJ TEXEL

Voor het database-project is Texel als eerste onderzoeksgebied uitgekozen, omdat in de omgeving van de ligplaatsen en zeegaten honderden schepen zijn vergaan. De onderzoeksperiode (1575-1795) komt overeen met de glorie tijd van de Nederlandse scheepvaart en van Texel als 'nationale' haven. Schipbreuken uit latere tijd zijn te vinden in de scheepsregisters van classificatiebureaus, naamlijsten en vlootlijsten, scheepshistorische verzamelingen, scheepvaartberichten en wrakkenregisters op internet.¹² Bij het samenstellen van de database zijn archiefinstellingen in Noord- en Zuid-Holland en Utrecht doorzocht op vermeldingen van schipbreuken rond Texel. Tijdens dit archiefonderzoek werd bevestigd dat relevante archiefbronnen verspreid liggen opgeslagen en moeilijk te vinden zijn. Bovendien bevatten met name de zeventiende-eeuwse registers grote hiaten en is er in de meeste gevallen geen nadere toegang beschikbaar. De onderzoeker moet ook alert zijn op aanvullend bronnenmateriaal van latere datum, omdat verongelukte schepen soms alsnog werden vlotgetrokken of als wrak verkocht.

Texel was voor de Republiek van cruciaal belang, omdat het drukke scheepvaartverkeer van en naar Amsterdam en de Zuiderzeehavens dit eiland passeerde. Halverwege de zeventiende eeuw lagen er bij het Waddeneiland soms wel drie- tot zeshonderd schepen zeilklaar te wachten op gunstige wind. Aan het einde van de achttiende eeuw voeren jaarlijks nog gemiddeld 2.500 schepen via de zeegaten Marsdiep en Vlie uit naar de Noordzee en verder weg richting het Oostzeegebied, Archangel, Oost-Indië en Suriname. Hinderlijke obstakels daarbij waren langzaam

6 P.G.M. Diebels, "'Op papier vergaan'. Onderzoek naar vergane schepen in de archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie' in: *Nederlandsch Archiefblad* 95 (1991) 174-190; F. van der Doe, 'Historisch onderzoek naar scheepvaart en scheepswrakken ten tijde van de Republiek' in: *Flevobericht* nr. 280 (Lelystad 1985) 101-104.

7 M. van Tielhof, 'Texel, kerstavond 1593. De ramp die Tesselschade haar naam gaf' in: M. Damen en L. Sicking (red.), *Bourgondië voorbij. De Nederlanden 1250-1650. Liber alumnorum Wim Blockmans* (Hilversum 2010) 311-324; M.R. Manders, 'Raadsels rond een gezonken Oostzeevaarder' in: R. Daalder e.a. (eds.), *Goud uit graan. Nederland en het Oostzeegebied* (Zwolle 1998) 70-81.

8 C. Ahlström, *Looking for Leads: Shipwrecks of the Past Revealed by Contemporary Documents and the Archaeological Record* (Helsinki 1997).

9 De locaties en een wrakkenkaart zijn gepubliceerd in: Y. van Koeveringe, M. Manders en J. Opdebeeck, *100 X Texel maritiem* (z.p. 2011).

10 Will Brouwers en Rob Oosting, 'The Burgzand Noord and the Banjaard in Zeeland' in: *Machu Report* 1 (2007) 11-13; Arent Vos, 'Duikteam NISA/ROB' in: *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 28 2 (2009), 24-35.

11 H. Eelman, 'Een schip vergaat tweemaal. Onderwaterarcheologie op de Rede van Texel' in: V. Roeper en I. Vonk-Uitgeest (red.), *Texel en de VOC: schepen op de Rede, Texelaars in de Oost* (Texel 2002) 136-146, aldaar 143.

12 Een overzicht biedt J. van den Borne, 'Het schip van doop tot sloop: bronnen voor historisch onderzoek naar schepen, voornamelijk uit de negentiende en twintigste eeuw' in: *Jaarboek van het Centraal Bureau voor Genealogie* 52 (1998) 25-58.



Uitsnede uit de kaart van Alexis Jaillot (1693), met daarop de vaargeulen en zandbanken bij Texel. Uit: A. Wijsenbeek, 'Vuur- en bakenloodjes voor een veilige vaarweg op de Zuiderzee', in: *Flevobericht* 405 (1996) 13.

verschuivende zandbanken als de Haaks, de Hors en de beruchte Eierlandse gronden. Bij Texel was niet slechts één rede, maar in het diepe water aan de binnenkant van het eiland vonden schippers verschillende veilige ankerplaatsen. Bij de Duitjesplaat voor Den Hoorn lagen vooral kleinere zeeschepen, zoals smakken en kagen, evenals bij het Nieuwe Diep waar vissersschuiten aanlegden. Tussen het dorp Oudeschild en fort de Schans lag de Moskovische Rede, terwijl de zwaardere zeeschepen verder oostwaarts – tussen Oude- en Nieuweschild – voor anker gingen langs de Koopvaardersrede.¹³

Alternatieve ligplaatsen waren vaargeul de Balg en de Zuidwal, ten oosten van Den Helder. Oorlogsschepen en Oost-Indiëvaarders waaraan geen onderhoud op de scheepswerf nodig was, werden daar aan de grond gezet om gekield en schoongemaakt te worden. De Zuidwal bood 's winters en in geval van nood een veilig heenkomen. Tot halverwege de achttiende eeuw was het de enige plaats in de

13 Over Texel als ankerplaats: Hans Bonke, 'De Verenigde Oost-Indische Compagnie op de Rede van Texel' in: *Texel en de VOC*, 16-41, aldaar 22-25.

omgeving van Texel waar een schip dat de ankers verloren had, zonder schade in het slijk kon worden gezet.¹⁴ Omstreeks deze tijd was de Zuidwal echter minder week geworden. Op de deels hard geworden zandgrond sloegen schepen bij krachtige wind en ijsgang nu van hun ankers. Gelukkig was ten oosten van zandbank de Hors door natuurlijke ontwikkelingen een andere goede ankerplaats ontstaan, de Kom of de Rede van Mok. In 1759 pleitte een groep vooraanstaande Amsterdamse kooplieden voor het treffen van maatregelen tegen verzanding van de Mok. Deze konden niet voorkomen dat de veilige ankerplaats langzaam onbruikbaar werd.¹⁵ Een echte haven is er nooit gekomen, ondanks plannen in die richting van de Amsterdamse burgemeester Nicolaes Witsen uit 1671. Aan de noordoostkant van Oudeschild werd in 1780 wel een haventje aangelegd waar loodsboten, postschippers, beurtschepen en andere kleine vaartuigen een veilige ligplaats kregen.¹⁶

VERZEKERAARS EN NOTARISSEN

In het gebied rond de Texelse redes, de zeegaten en de Zuiderzeeroute naar het eiland zonken tijdens grote stormen of ijsgang soms tientallen vaartuigen tegelijkertijd. Ook botsingen van op drift geraakte schepen, brand, oorlogshandelingen en het stoten op zandbanken konden tot de ondergang leiden.¹⁷ Restanten van eerder verongelukte schepen konden eveneens gevaar opleveren. In 1794 raakte de *Dorothea Charlotta* tussen Texel en Amsterdam lek bij het raken van een gezonken wrak of anker. Door zijn schip in de modder te zetten kon de kapitein voorkomen dat het zou zinken.¹⁸ Gegevens over deze en andere scheepsrampen zijn verspreid geraakt over Nederlandse archiefinstellingen. Om te achterhalen welke bronnen relevant zijn voor onderzoek naar gezonken schepen, moeten we eerst vaststellen welke betrokken partijen sporen hebben nagelaten. Daartoe kijken we naar de gedupeerde kooplieden,

14 Stadsarchief Amsterdam (SA), Oud-Notarieel Archief (ONA), Archiefnr. 5075, 5287A/219, attestatie d.d. 22-1-1701 (schip *Graaf Floris*); *Tegenwoordige Staat der Vereenigde Nederlanden*, VIII (Amsterdam 1750) 570-571.

15 Noord-Hollands Archief (NHA), ONA Texel 4883/153, attestatie d.d. 26-2-1755; Henk Schoorl, *De Convexe Kustboog*, dl 2, (Schoorl 1999) 357-375; J.A. van der Vlis, 't Land van Texsel (Den Burg 1975) 180-181.

16 Marion Peters, *De wijze koopman. Het wereldwijde onderzoek van Nicolaes Witsen (1641-1717)* (Amsterdam 2010) 182-183; Bonke, 'VOC op Texel', 23, 25.

17 Grootchalige scheepsrampen door weersomstandigheden zijn opgenomen in: J. Buisman, *Duizend jaar weer, wind en water in de Lage Landen*, IV (Franeker 2000) 688-690; V (Franeker 2006) 902.

18 SA, Archief van schout en schepenen en van de subalterne rechtbanken (S&S), Archiefnr. 5061, inv. nr. 3036, autorisatie d.d. 6-5-1794.

de opvarenden en de betrokken overheidsinstanties op lokaal, gewestelijk en generaliteitsniveau.

Als een schip schade had opgelopen of was gezonken, dan liet de schipper meestal zo spoedig mogelijk een verklaring opstellen bij de notaris. Aard en oorzaak van de opgelopen averij waren immers van invloed op de verdeling van de financiële lasten over schipper, reders en bevrachters. Had de schipper – om erger te voorkomen – opzettelijk schade moeten toebrengen aan zijn schip, dan vielen de kosten onder *averij grosse* en werden deze verdeeld over alle partijen. *Bijzondere averij* – kosten uit toevallige schade door weersomstandigheden – werd gedragen door de eigenaars.¹⁹ In Amsterdam, de belangrijkste verzekeringsmarkt in Europa, kwamen zulke zaken op de rol van de Kamer van Assurantie en Averij. Dit college behandelde vooral *averij grosse*-kwesties, waarbij het schip niet was vergaan doch slechts beschadigd.

Relevanter voor het onderzoek naar schipbreuken zijn de tot nog toe ongebruikte *authorisatiën* in het archief van de Amsterdamse Assurantiëkamer.²⁰ Dit waren machtigingen van verzekeraars aan verzekernemers, bijvoorbeeld om na een schipbreuk geborgen lading te mogen opeisen en om bergloon overeen te komen. In de registers komen ook andere onderwerpen aan de orde, maar een groot deel is gewijd aan schipbreuken in binnen- en buitenland. De exacte datum van ondergang wordt niet vaak genoemd, maar deze ligt vanzelfsprekend tussen de data van het opstellen van de polis en de autorisatie. Gegevens over de lading van een schip zijn in deze bron eveneens zeldzaam, maar hiervoor geeft de altijd genoemde vaarroute een goed aanknopingspunt. Als er niets te bergen viel, dan werden assuradeurs aangewezen om de schade af te handelen met de reders. Dit gebeurde bijvoorbeeld na de schipbreuk van de *Wastell Galeij*, die tijdens een storm op 1 september 1717 met man en muis bij Texel verging. Het wrak lag te diep en de stroming was te sterk om goederen te kunnen bergen.²¹ De Amsterdamse registers met autorisaties bevatten ook *abandonnementen*. Dit zijn verklaringen waarbij verzekerden na een schipbreuk in ruil voor het verzekerde bedrag afstand doen van lading of schip ten gunste van de assuradeurs. Meestal wordt hierin geen ramplocatie genoemd.

Assuradeurs en verzekerden in Amsterdam waren voor hun informatievoorziening over schip en lading afhankelijk van berichten van ooggetuigen. Zoals gezegd lieten overlevende opvarenden ten behoeve van de betrokken kooplieden getuigenissen vastleggen in notariële akten. Deze *scheepsverklaringen* werden opgemaakt volgens een vast stramien.²² Na de introductie van de comparanten en de vermelding

van scheepsnaam en schipper volgt een vaste juridische formulering waaruit moest blijken dat lading en schip goed waren geprepareerd voor de zeereis. In het eigenlijke getuigenverslag is veel aandacht voor weersomstandigheden en menselijk falen van bemanningsleden of ingehuurde derden, zoals loodsen. Vanzelfsprekend was de opgelopen schade nooit te wijten geweest aan het vakmanschap of de inzet van de comparanten zelf. Het zoeken naar gezonken schepen in de vaak bloemrijke *scheepsverklaringen* is geen eenvoudige taak. De notariële archieven zijn omvangrijk en slecht toegankelijk. Bovendien kan het onduidelijk zijn of een verongelukt schip later alsnog is vlotgetrokken of gered. Bepaalde formuleringen aan het begin van de akte zijn een goede indicatie of een schip daadwerkelijk is gezonken, zoals de “gewezen schipper” of het “verongelukte schip”, maar om zekerheid te krijgen is het noodzakelijk de gehele akte door te nemen en deze te vergelijken met complementaire bronnen.

In Rotterdam, Amsterdam en het Noord-Hollands Archief in Haarlem lopen langdurige projecten om notarisprotocollen te ontsluiten, maar deze indices bestrijken slechts een gering percentage van het totale archief. Het Gemeentearchief Rotterdam heeft ongeveer 116.000 van de half miljoen akten in een internetdatabase ontsloten, vooral uit de periode 1585-1650. Op de studiezaal is een op scheepsnaam geordende index te vinden van *Gestrande en gezonken schepen* tussen 1660-1790.²³ Vanwege de aard van het Rotterdamse scheepvaartverkeer zijn hierin vooral vermeldingen te vinden van schipbreuken langs de Maas en de Zuid-Hollandse, Zeeuwse, Vlaamse en Franse kust.

De notariële akten in het Amsterdamse Stadsarchief zijn deels ontsloten via de Collectie Simon Hart. Naar schatting is ongeveer vier procent van de akten uit de periode 1578-1800 toegankelijk gemaakt.²⁴ De archiefkaartjes kunnen worden aangevraagd op trefwoord, maar niet in combinatie met een toponiem. Het vergt dus enig geduld om een stapel archiefkaartjes met schipbreuken rondom Texel boven water te krijgen. De nadruk ligt daarbij op de achttiende eeuw en de inhoud is van wisselende kwaliteit. Opnieuw is voorzichtigheid geboden, want na een stranding konden schepen worden vlotgetrokken.²⁵

In het Noord-Hollands Archief te Haarlem werkt een team vrijwilligers onder leiding van projectleider W. Blok al decennialang aan ontsluiting van de notariële protocollen van een aantal Noord-Hollandse gemeenten. Momenteel zijn de Texelse notarisprotocollen aan de beurt, waarin het wemelt van de vermeldingen van schip-

19 Sabine Christa Go, *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870* (Amsterdam 2009); I. Schöffer, ‘De vonnissen in averij grosse van de kamer van assurantie en averij te Amsterdam in de 18e eeuw’ in: *Economisch-historisch jaarboek* (1952-1954) 73-133.

20 SA, S&S 2925-3050.

21 SA, S&S 2947, autorisatie d.d. 20-10-1717.

22 P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987) 44-70.

23 De index is te vinden in ladenummer nr. 37 op de zelfbedieningszaal (fichenrs. 1/27 t/m 10/27); de online database voor notariële akten op: <http://www.gemeentearchief.rotterdam.nl> [geraadpleegd januari 2010].

24 SA, Archief van S. Hart, archiefnr. 30452, inv. nrs. 1 en 2.

25 Zie bijvoorbeeld: SA, ONA 16406/595, 12724/106 en 15590/97.

breuk. Helaas zijn deze protocollen pas vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw bewaard gebleven. In de toekomst zal de gehele index online raadpleegbaar zijn.

LOODSEN EN BERGERS

Ook andere akten dan scheepsverklaringen – zoals getuigenissen ten behoeve van nabestaanden – kunnen informatie bevatten over scheepsrampen. In 1660 bijvoorbeeld verklaarde een weduwe dat haar echtgenoot was omgekomen bij de ramp met het schip *Halve Maan*, dat bij het uitzeilen als gevolg van een grote storm bij Texel was vergaan.²⁶ Verder kunnen procuraties (volmachten), autorisaties, kwitanties, cauties (borgstellingen), insinuaties (aanzeggingen), protesten en akten van verkoop, akkoord of arbitrage relevant zijn. In zulke documenten gaat het meestal om de berging van goederen en de inkomsten uit de verkoop van wrak en geborgen lading. Akten van cautie, procuratie en substitutie werden gewoonlijk ondertekend door de betrokken kooplieden als reders en bevrachters. Na een schipbreuk ontving een van hen volmacht om ter plaatse de geborgen goederen op te eisen. Die vertegenwoordiger kreeg dan een akte van cautie mee, waarmee de kooplieden zich borg stelden voor betaling van het bergloon. Kooplieden droegen dat reclameren op hun beurt over aan derden, voor wie een *substitutie* werd opgemaakt. Dat kon de schipper zijn, indien hij nog leefde, maar in de achttiende eeuw was het een bijbaantje geworden van een select gezelschap: de Amsterdamse broers Dirk en Meijndert Kley, Meijndert Mijnskom uit Den Hoorn en Jacob Hoogland, postmeester op Den Helder.

Het reclameren van geborgen goederen kon leiden tot hooglopende geschillen over de hoogte van het bergloon of over ontvreemde goederen. Benadeelde kooplieden konden zich eerst tot de notaris wenden, maar als dit niets uithaalde, dan zochten zij hun gelijk bij de gewestelijke overheid. Sinds 1624 mochten de Commissarissen van de Pilotage namens de Staten van Holland geschillen over berg- en hulploon berechten, wat aanleiding gaf tot competentiegeschillen met de oudere Domeinrekenkamer.²⁷ De commissarissen moesten de veilige scheepvaart bevorderen, bijvoorbeeld door toezicht te houden op de buitenloodsen, die de schepen door de Texel- en Vliestroom hielpen. Omdat de loodsen doorgaans ook optraden als redders of bergers, bevat het achttiende-eeuwse Archief van de Pilotage benoorden de Maze vermeldingen van schipbreuken rond Texel. Soms waren vastgelopen schepen weer vlotgetrokken en naar een veilige rede gebracht. Rampen waarbij het schip geheel

26 SA, ONA NA 3098A/471.

27 Over de afhandelingsprocedure van zeevonden: M. de Keuning, "Tweederlijke gevoelens".

Competentiegeschillen over zeevonden uit Nederlandse koopvaarders (1770-1772) in: *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 7 (1988) 51-75.



Schepen in een storm, circa 1600. Gravure van Pieter van den Keere (Petrus Kaerius; 1571-circa 1646), naar een schilderij van Hendrick Cornelisz. Vroom. Uit: G.S. Keyes, Cornelis Vroom: marine and landscape artist, dl. II: Catalogue raisonné (s.l. 1975) pl. viii.

was vergaan, zijn van lichtere schadegevallen te onderscheiden doordat het dan ging om berging van goederen of scheepsgereedschappen en niet om vlottrekken of lossen.

Het Pilotage-archief bevat een aantal uitgebreidere dossiers van bergingszaken, waarin onder meer scheepsverklaringen, verzoekschriften en correspondentie zijn opgenomen.²⁸ In enkele dossiers staat het falen van loodsen centraal. De uitspraken van de Commissarissen van de Pilotage bevatten altijd de namen van de bergers, de scheepsnaam, locatie van ondergang en de namen van kapitein, bevrachters of boekhouders van een schip. Soms zijn er bijzonderheden te vinden over de geborgen lading, zoals inventarissen met merktekens van kooplieden.

28 NHA, Archief van de Pilotage benoorden de Maze (toegangsnummer 11), inv. nr. 162.

SCHOUTEN EN STORMEN

Het archief van de Pilotage is niet het enige gewestelijke overheidsarchief waarin scheepsrampen zijn terug te vinden. Wrakgoederen langs de Hollandse kust behoorden van oudsher tot de domeingoederen, die vielen onder de Domeinrekenkamer van Holland. Inkomsten en uitgaven van de strand- en zeevonderij werden ondergebracht op een aparte post, de *espargnes*. Tot 1728 stelde de rentmeester van deze *espargnes* jaarrekeningen op, welke grotendeels bewaard zijn gebleven.²⁹ Hierin is bijvoorbeeld de verkoop terug te vinden van aangespoelde lading en plunjes van opvarenden van het uit Batavia teruggekeerde VOC-schip *Zwolle*. Bij het binnenvaren van het Spanjaardsgat was dit op 13 augustus 1639 verongelukt. De geveilde goederen en zeemanskleren brachten respectievelijk 691 en 76 gulden op, zo verantwoordden schout en secretaris van Huisduinen. Ook de zeven pond Vlaams die de Texelse schout “in de sack van een drenkelingh” had aangetroffen, waren de moeite van het vermelden waard.³⁰

Op genoemde uitzonderingen na bevatten de rekeningen van rentmeesters van de *espargnes* weinig informatie over gezonken schepen. Meer is te vinden door af te dalen naar het lokale bestuursniveau. Officieel was de rentmeester van Kennemerland en West-Friesland – na 1728 van het Noorderkwartier en West-Friesland – verantwoordelijk voor het beheer van de geborgen en aangespoelde goederen. In de praktijk liet deze het werk van de strand- en zeevonderij echter opknappen door plaatselijke substituten, die hun rekeningen meestal rechtstreeks verantwoordden aan de rentmeesters. Op Texel was dit de schout, die werd benoemd door de Staten van Holland. Na scheepsrampen moest hij ervoor zorgen dat het bergen van de goederen ordentelijk verliep, maar ook dat achtergebleven wrakken de vaarwegen niet blokkeerden. De schout diende bij storm en onweer onmiddellijk te handelen. Tussen 1587 en 1631 was het schoutambt van Texel in handen van Barend Cornelisz van Neck en diens zoon Cornelis, die in 1618 ook de eerste baljuw werd van het Eierland. Langs dat piepkleine gebied aan de oostkant van Texel zijn talloze schepen gestrand en verongelukt. De baljuw had geen bevoegdheden als strandvonder van het Eierland. Dat was de taak van de kastelein, die rechtstreeks in dienst was van de Gecommitteerde Raden. Hij zorgde voor de afhandeling van de strandvonderij, zoals het bergen, rijden en opslaan van goederen en het onderdak bieden aan schipbreukelingen. Sinds 1718 kreeg kastelein Lambert Kikkert als officieel strandvonder tien procent van de netto opbrengst van de in het openbaar geveilde geborgen goederen.³¹

29 Nationaal Archief (NA), Archief van de Grafelijkheidsrekenkamer (toegangnr. 3.01.27.02), inv. nrs. 4660-4735.

30 NA, Rekenkamer, 4664, f. 53 v; 4687, f. 2v; 4703, f. 4, 4704, f. 3v.

31 Schoorl, *Convexe Kustboog*, 339-340; Van der Vlis, *Texsel*, 175-177.

Van slechts twee zeventiende-eeuwse Texelse schouten zijn archiefstukken over scheepsrampen bewaard gebleven: Salomon Sweers (ambtsjaren 1638-1640) en Hendrik de Gooyer (1653-1672). Kort na zijn aantreden als schout in 1638 kreeg Sweers te maken met de gevolgen van een zware zuidwesterstorm. Op 3 november waren 35 schepen gezonken en vijfhonderd opvarenden verdronken. Van twee schepen van een Hoornse koopman haalden eilanders ongevraagd geschut, ankers, touwen en andere toebehoren van boord. Na klachten van de koopman wezen de Gecommitteerde Raden schout Sweers op de bestaande plakaten hierover. Op 6 januari 1640 raakten vijftientig tot dertig schepen tijdens een groot onweer aan de grond, waaronder oorlogsschepen, koopvaarders en het VOC-schip *Rob*. Sweers schatte het aantal doden bij die laatste schipbreuk op honderd. Hun lijken werden aan land gebracht, “dat waerlijck droevich om [te] sien is”, noteerde de schout.³²

Belangrijker dan de notities van Sweers is een rekening van schout Hendrik de Gooyer over de strandvonderij, de enige overgeleverde voor de zeventiende eeuw.³³ Over de periode 1662-1668 registreerde hij vijftien gevallen van schipbreuk, waarbij de locatie van het ongeluk, de namen van schip en schipper en soms de lading werden vastgelegd. Zo was fluitschip *Windhond*, met een lading wijn, azijn en lijnzaad onderweg van Bordeaux naar Amsterdam, langs de Texelse binnenkust gezonken “ende gansch in de strant ingewelt”.³⁴ Onbeheerd aangetroffen zee- en strandvonden werden na een jaar publiekelijk geveild, maar bederfelijke spullen kwamen zo spoedig mogelijk onder de hamer. Vanaf het laatste kwart van de zeventiende eeuw lieten de schouten het toezicht over de strand- en zeevonderij over aan substituten. Zo liet de Amsterdamse regent en letterkundige Baltazar Huydecoper (ambtsjaren 1732-1769) bij zijn aanstelling als schout van Texel in 1732 Abram Kikkert het toezicht op de zeevonden waarnemen.³⁵

SUBSTITUTEN EN WRAKVERKOOP

De rijkste informatiebron over schipbreuken rond Texel is het archief van deze Huydecoper. Dit bevat tientallen ooggetuigenverslagen, afschriften van notariële akten, verkoopakten en correspondentie over bergingen. Omdat Huydecoper veel in zijn thuisstad Amsterdam verbleef, moesten zijn substituten hem per brief op de hoogte stellen van alle voorkomende scheepsrampen. Deze krabbels van lokale ondergeschikten bevatten interessante details. Zo berichtte bode Jan Kikkert in

32 NA, Archief van de Grafelijkheidsrekenkamer (toegang 3.01.27.01), inv. nr. 699.

33 Het origineel berust in het Utrechts Archief (UA), Archief van de familie Huydecoper 1459-1956 (toegangsnummer 67), inv. nr. 413.

34 UA, Huydecoper, inv. nr. 413.

35 UA, Huydecoper, inv. nr. 404.

1738 aan Huydecoper over de stormwind in de nacht van 18 op 19 januari waardoor vier schepen waren gestrand. De goederen werden in lichters geladen in de hoop de schepen weer vlot te trekken. Eén schip was bij de Hors gebleven; de opvarenden waren ternauwernood gered, maar het vurenhouten schip en de lading zout waren verdwenen in de golven. Een dag later ontdekte Kikkert op een geborgen stuk hout de scheepsnaam: de *Jonge Siebout*.³⁶

Gespannen was de verhouding tussen Huydecoper en de rentmeester, de Alkmaarse burgemeester Johan Schooff, aan wie hij opgave moest doen van de geborgen goederen. Ook die soms stekelige correspondentie levert waardevolle informatie op. De rentmeester kapittelde Huydecoper vanwege zijn persoonlijke afwezigheid en op zijn beurt klaagde Huydecoper over de door Schooff aangestelde substituut-strandvonder, Jan Kikkert. Die zou 's nachts wrakken slopen en illegaal goederen bergen.³⁷ In korte briefjes gaf rentmeester Schooff aan welke schepen of goederen vrijgegeven waren, met vermelding van namen van schip, schipper en kooplieden, lading en plaats van ondergang. In de Huydecoper Collectie zijn ook verkoopakten van wrakken opgenomen, opnieuw met opgave van namen, lading en plaats van ondergang. Zonder die akten is het lastig met zekerheid te zeggen of een verongelukt schip niet alsnog op een later tijdstip is geborgen. In oktober 1759 strandde bijvoorbeeld een klein Engels schip, de *Providence*. Het was onderweg naar Amsterdam met een lading kolen, doch door harde wind braken de touwen en zeilde de schipper op het Horntje. Scheepsgereedschappen en opvarenden werden in veiligheid gebracht, maar de lading kon niet worden geborgen. Ruim twee weken later schreef Kikkert dat het schip "dagelijks verder weg zinkt", zodat niets meer kon worden geborgen. Toch werd het wrak van de *Providence* op 6 november 1759 alsnog verkocht.³⁸

De verkoopakten van wrakken kunnen foutieve identificaties van scheepswrakken dus voorkomen. Schepen konden echter ook geheel versplinteren, zodat slechts losse stukken wrakhout aanspoelden. Zelfs de mannen van Huydecoper hadden dan moeite met de identificatie van schepen. De benodigde papieren ter identificatie van schippers en schepen, zoals vrachtbrieven en paspoorten, waren bij een ramp vaak verdwenen, ook al bewaarden sommige schippers hun scheepspapieren in een blikken trommel. Als alle opvarenden waren verdronken, tastten ook de strandvonders in het duister omtrent de identiteit van het schip. Op 29 november 1759 was een Engelse tweemaster op een zandbank bij De Koog aan stukken gestoten. De gehele bemanning was daarbij omgekomen, "nadat wij die wel honderdmaal zeer naar om

hulpe hadden hooren schreeuwen", voegde Kikkert geëmotioneerd toe. Aangetroffen papieren toonden aan dat de schipper Richard Henderson heette en het schip *Noordstar* of *Prinses van Wales*. Maanden later bleek het om het schip *Ann* te gaan, waarvan een Zeeuwse koopman de eigenaar was. Behalve wat brandewijn, thee, vier schilderijtjes en kleine spiegeltjes was er weinig van waarde geborgen. De bodem van *Ann* is naderhand op het strand aangespoeld, doch was lastig te bereiken en zou in de grond "weg wellen". De beide zijanten, masten, ankers en touwen van het schip waren al gezonken.³⁹

De vermelding van een schipbreuk in een archiefbron hoeft dus niet per se te betekenen dat de fysieke resten van het vaartuig in de zeebodem zijn achtergebleven. Een bekend voorbeeld is het VOC-schip *Negotie*, dat in november 1790 op het Texelse Noordzeestrand schipbreuk leed. Na de stormnacht waarin het verging was er al weinig van over, tien jaar later spoelde een groot gedeelte van het wrak op het strand, waar de restanten onder het zand terechtwamen. De berging van de inventaris van de *Negotie* nam jarenlang in beslag, terwijl ruim honderdduizend koperen en zilveren munten nooit werden teruggevonden. Bij een waardevolle lading hadden de bergers een bijzonder lange adem, zoals eind 1653 was gebleken op West-Vlieland. Langs het strand was daar 583 pond koper geborgen uit het wrak van een boeier die 29 jaar eerder was gezonken, schreef de secretaris van het eiland.⁴⁰

Naast het Huydecoper Archief staat ons voor de tweede helft van de achttiende eeuw nog een waardevolle doch bewerkelijke bron ter beschikking. Nadat de taken van de Domeinrekenkamer in 1728 waren overgedragen aan de Gecommitteerde Raden, moesten de lokale zee- en strandvonders aan deze instelling berichten welke schipbreuken er binnen hun jurisdictie hadden plaatsgevonden. Deze kattedelletjes van de schouten, drosten en baljuws van Texel, Huisduinen, Vlieland en Terschelling zijn verstopt tussen de bijlagen bij de notulen van de Gecommitteerde Raden.⁴¹

GROOTSCHALIGE RAMPEN EN DIPLOMATIEKE BEMOEIENIS

Over zeventiende-eeuwse schipbreuken is aanzienlijk minder informatie te vinden dan over rampen in de achttiende eeuw. Om in deze leemte enigszins te voorzien, hebben we voor de database gebruikgemaakt van overheidsarchieven, zoals van de Staten-Generaal en het Hof van Holland. Bij grootschalige stormrampen of diplomatieke conflicten konden schipbreuken in deze registers terechtkomen. Tijdens een

36 UA, Huydecoper, inv. nr. 405, Kikkert aan Huydecoper, d.d. 21, 22 en 26-1-1738.

37 C.J.J. van Schaik, *Balthazar Huydecoper. Een taalkundig, letterkundig en geschiedkundig initia-tor* (Assen 1962) 67, 91, 116-120; UA, Huydecoper, inv. nr. 406.

38 Ibidem, inv. nr. 409, P. Kikkert aan Huydecoper, d.d. 16-10 en 5-11-1759.

39 UA, Huydecoper, inv. nr. 409, P. Kikkert aan Huydecoper, d.d. 1-12-1759.

40 De Roeper, 'Negotie'; NA, Archief 3.01.27.01, inv. nr. 618, f. 161.

41 NHA, Gecommitteerde Raden van West-Friesland en het Noorderkwartier te Hoorn (toegangnr. 3), inv. nrs. 92-222. Helaas is er geen nadere toegang.

zwarte storm in de nacht van 18 op 19 december 1660 waren slechts 38 van de 160 bij Texel liggende schepen niet van de ankers gedreven. Bij deze Texelschade waren honderden slachtoffers gevallen, terwijl veel kooplieden erdoor geruïneerd werden. Kwaadwillenden hadden misbruik gemaakt van de chaos rond de stormramp. Botters uit Enkhuizen zouden opzettelijk het anker en kabeltouw van een Straatvaarder hebben afgeslagen, terwijl andere schepen waren beroofd. De Texelse schout De Gooyer lag onder vuur, omdat hij niet tijdig en hard genoeg had opgetreden. Het Hof van Holland stelde zelfs een onderzoek in naar eventueel ambtsverzuim. Het dossier over deze zaak bevat talloze verklaringen van schippers die schade hadden opgelopen tijdens de ramp.⁴²

Ook in diplomatieke bronnen is informatie over scheepsrampen terechtgekomen. Zoals over het schip van de Franse koning dat tijdens de eerste reis in 1618 verongelukte op de zandplaat het Vogelzand. De mislukte bergingsoperatie is uitvoerig beschreven in de bijlagen bij de besluiten van de Staten-Generaal.⁴³ Franse diplomaten kwamen hierbij in actie, en opnieuw bij de scheepsramp van 19 januari 1735, vermoedelijk de grootste van de achttiende eeuw. Zo'n zestig schepen waren door zware storm op drift geraakt en een groot deel was gezonken, gestrand of ernstig beschadigd. Tenminste 37 lijken van opvarenden spoelden aan op de Texelse stranden. Op twee verongelukte schepen was geld van de Franse Oost-Indische Compagnie aan boord geweest. Zes vaatjes met munten waren aangespoeld, maar werden achtergehouden totdat bergloon was betaald. De Franse ambassadeur verzocht de Staten-Generaal te bemiddelen bij de restitutie.⁴⁴

Omvangrijke schipbreuken zoals die van 1735 haalden meestal ook de contemporaine pers. Berichtgeving in de zeventiende-eeuwse couranten, welke door de Koninklijke Bibliotheek digitaal beschikbaar worden gemaakt, laat echter veel te wensen over. Bij de kleinere schepen ontbreken vaak de namen van schip of schipper, zodat het blijft bij: "Schuyt in de grond geraakt, dog 't volk geborgen".⁴⁵ Opnieuw geldt dat de informatievoorziening in de achttiende eeuw aanzienlijk beter was dan die in de voorgaande eeuw. Zo is de ondergang van het VOC-schip *Buitenzorg*, in december 1759 onder Texel door het ijs gekraakt, in grote lijnen te volgen in de periodieken.⁴⁶

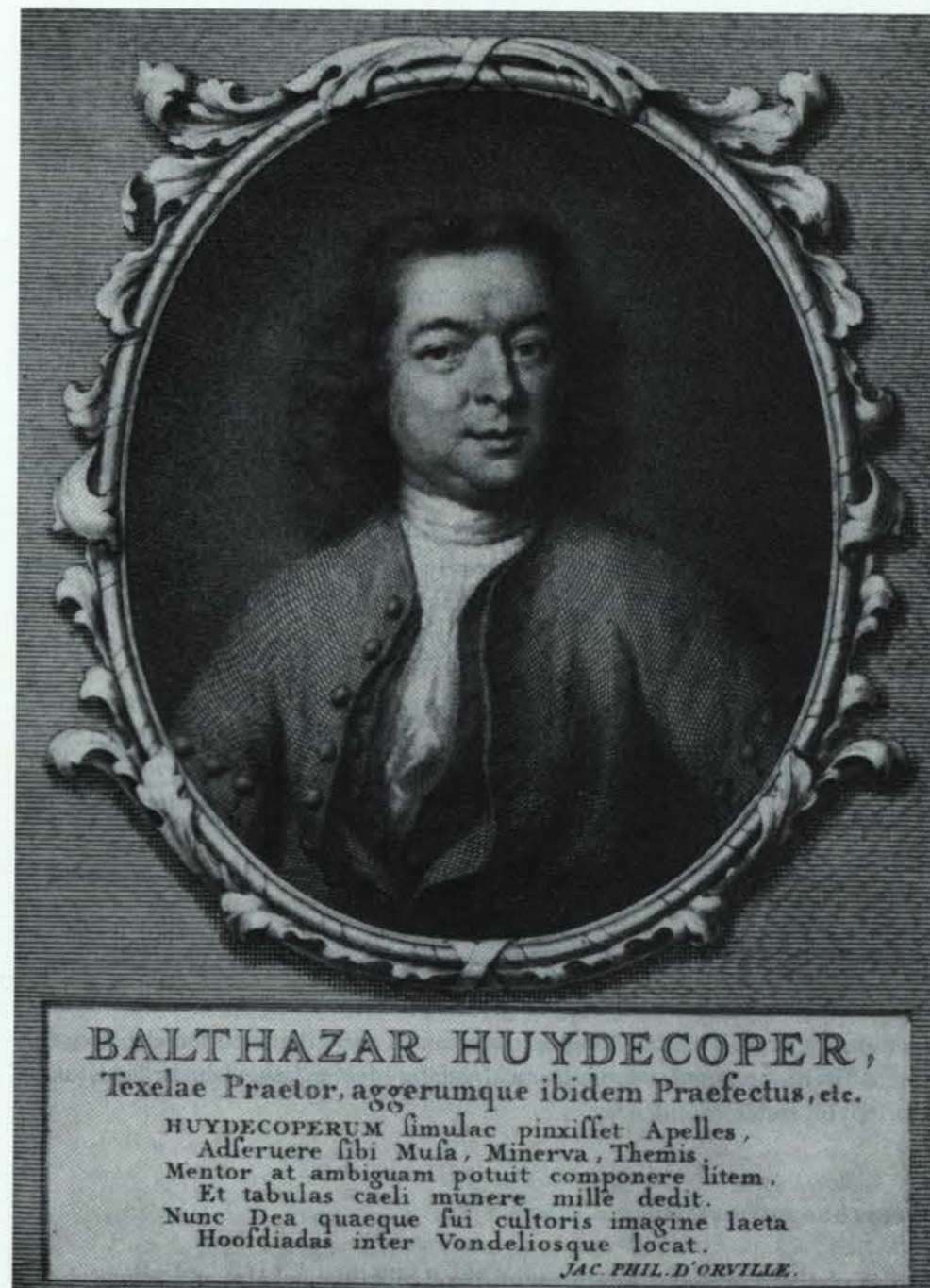
42 *Resoluties Staten van Holland*, d.d. 8-4-1661 (p. 125) en 8-12-1661 (p. 31); NA, Archief Hof van Holland, Criminele papieren (toegang 3.03.01.01), 5266.9.

43 NA, Bijlagen Resoluties Staten-Generaal (toegang 1.01.04), 12574.41; R.E.J. Weber, 'Een bergingspoging in 1618' in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* 37 (1978) 13-18.

44 NA, RSG d.d. 10-2-1735; Archief van de Gedeputeerden van Haarlem ter Dagvaart van de Staten van Holland (toegangnr. 3.01.09), inv. nr. 209.

45 *Amsterdamsche Courant* 29-12-1692.

46 Van der Doe, 'Historisch onderzoek', 103; Rein van 't Veer, 'De Buytensorgh', in: *Archetype* (2002) 5-8.



Balthazar Huydecoper, schout van Texel 1732-1769 [B. Huydecoper (ed.), *Hekeldichten, brieven en dichtkunst van Q. Horatius Flaccus* (Amsterdam 1737)].

De Looftman Maandt Frans Kuyper met syf geborge
me 4 syf dan een off meer Vaetjes met geld nae leuwaen
gelieve te senden, gelijck ook de Looftse die goeden
geborge moeten hebben met de navolgende Schepen, als

Schepen	Scheppest	gedesmeent
De Rebecca	Daniel Brachet	na Lissabon
De Clara	Jan Haker	na Lissabon
De Anna	Peter Frans	na de straat
De Tolomee	Ryndert Jacobs	na de straat
De Stad Rodel	Albert van	na de straat
De Smit	Jan Nieuwen Slooten	na de straat
De Hendrick	Plaas Smit	na de straat
De Maria Agnes	Jan Nieuwen Slooten	na de straat
De Hollander	Oede pretent	na de straat
De Eri Maria	Willem van der	na de straat
De Ol. Nioles	Jes. Frans de Boel	na de straat
De Woudt Har	Dirk Smit	na de straat
De Maria Elisabeth	Levent Simon	na de straat
De Jonge Aekman	Flaay Aekman	na de straat

En nog de verdere Looftse die goeden moeten hebben van
kleep die allen 4 en 5 loopen, also het loopen de het luy
van de welge elte Heere Burgemeester, en oud, als de
Deen hebbe van sy weldegroot Heere Gemeente.

Brief namens Amsterdamse burgemeesters aan Huydecoper met lijst van gezonken schepen tijdens de ramp van 1735, Utrechts Archief, Archief van de familie Huydecoper (toegangsnummer 67), inv. nr. 404.

Voor ons onderzoek naar de schipbreuken rond Texel zijn de periodieken nog niet systematisch doorgenomen, omdat raadpleging hiervan arbeidsintensief is en de prioriteit bij archiefbronnen lag.

OVERVLOED EN ONBEHAGEN

Uit ons project rond scheepsrampen bij Texel blijkt dat behalve archeologisch ook historisch onderzoek kan bijdragen aan het vaststellen van gebieden met hoge potentiële scheepsarcheologische waarde. Zo kan het erfgoed in de onderwaterbodem

beter worden beschermd, ongeacht of wrakken daar al wel of nog niet zijn aangetroffen. Archiefbronnen die daaraan kunnen bijdragen zijn er in overvloed, maar helaas is niet alle informatie geschikt om de koppeling te maken met archeologische vondsten. Zeventiende-eeuwse archiefbescheiden bevatten veel lacunes en doorgaans weinig informatie over het uiterlijk van het schip, zoals scheepstype en inhoudsmaten. Nader onderzoek, bijvoorbeeld in kranten en notariële archieven, zou de gevonden schipbreuken kunnen aanvullen. Maar als er geen rekeningen van de strandvonder bewaard zijn gebleven is het moeilijk vast te stellen of schepen op de zeebodem zijn blijven liggen of later als wrakhout een tweede leven kregen. Voor de achttiende eeuw is een redelijk compleet beeld te krijgen van schipbreuken rond Texel. Daarvoor moet informatie uit verschillende archieven structureel worden onderzocht. Hopelijk zal de database met scheepsrampen rond Texel een aanzet geven tot nader onderzoek, zodat de geschiedenis van de duizenden anonieme vaartuigen op de zeebodem eindelijk boven water komt.

MAARTEN HELL (1970) is freelance historisch onderzoeker en schrijver. Na te zijn afgestudeerd aan de UvA was hij betrokken bij het project Resolutiën van de Staten-Generaal van het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis. Voor de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed speurde hij in archieven naar vermeldingen van gezonken schepen rond Texel en voor de Muinsuskaitseamet (Estonian National Heritage Board) deed hij vergelijkbaar onderzoek naar schipbreuken in de Finse Golf. Contactgegevens, uitgebreid cv en publicatielijst zijn te vinden op zijn website: <http://maartenhell.wordpress.com>

WILMA GIJSBERS (1959) is sinds 2009 conservator van de maritieme rijkscollectie in het Nationaal Scheepsarcheologisch Depot van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Lelystad. Zij studeerde eerder geschiedenis aan de UvA. In 1999 promoveerde ze op haar proefschrift over de internationale ossenhandel, *Kapitale ossen*. Daarna werkte ze vijf jaar als onderzoeker op het project Resolutiën van de Staten-Generaal aan het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis en vervolgens enkele jaren als beleidsmedewerker bij het Gebied Geesteswetenschappen van NWO.