

## Een Westfries oorlogsschip in Finse wateren

PETER SWART

**Vijf jaar geleden, in 2016, werd de vondst van het wrak van het fregat Huis te Warmelo wereldkundig gemaakt. Dit oorlogsschip uit Medemblik verging in 1715 in de Finse Golf. Het nieuws haalde de landelijke pers en werd ook door buitenlandse media opgepikt. Filmbeelden toonden een goed geconserveerd scheepswrak waarvan de kanonnen nog op het bovendek staan. Nooit eerder is een Nederlands oorlogsschip uit het begin van de achttiende eeuw in zo'n goede staat teruggevonden.**

In samenwerking met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, de Finse erfgoeddienst en het onderzoeksbureau SubZone wordt het scheepswrak in kaart gebracht. Hieraan leverde de gemeente Medemblik een financiële bijdrage. Daarnaast vindt in Nederland archiefonderzoek naar de bemanningsleden plaats.

Dit artikel geeft een overzicht van de geschiedenis van het Westfries oorlogsschip. Het begint met een onbekend scheepswrak op de bodem van de Finse Golf.

### Een onbekend scheepswrak

In 2002 werd het wrak van het fregat Huis te Warmelo voor het eerst door de Finse overheid opgemerkt. Deze waarneming vond plaats met sonarapparatuur die de zeebodem in kaart bracht. Het was echter volstrekt onduidelijk wat voor scheepswrak het betrof. In de daaropvolgende jaren bezochten meerdere groepen hobbyduikers het wrak. Een team van de Finse duiker Jussi Kaasinen maakte in 2006 de eerste foto- en filmbeelden en stelde vast dat het om een achttiende-eeuws oorlogsschip moest gaan.<sup>1</sup>

De scheepsvorm en de vele kanonnen lieten weinig ruimte voor een andere interpretatie. In duikerskringen werd het scheepswrak aangeduid als het 'Kalbådagrund gunship' en het fregat van Porvoo. De namen verwijzen naar respectievelijk de gevaarlijke ondiepte nabij het wrak en de stad aan de Finse zuidkust. Maar welk oorlogsschip was het?

Opmetingen en meer observaties ten spijt slaagde men er niet in om de identiteit te achterhalen. Bij de identificatie richtten onderzoekers zich op bronnen in Zweden en Rusland. Deze twee naties bevochten in de achttiende eeuw de heerschappij over de Baltische regio. Het Kalbådagrund gunship moest wel een Zweeds of Russisch oorlogsschip zijn, zo was de logische beredenering. Maar de wraklocatie, afmetingen en bewapening van het schip kwamen niet overeen met die van gedocumenteerde scheepsverliezen.

<sup>1</sup> Maili Roio, Immi Wallin en Kari Hyttinen, *Maritime archaeological site survey Huis te Warmelo 1708-1715, Research report*, Helsinki-Tallinn, 2017.

Eind 2015 kreeg de identificatie van het scheepswrak een onverwachte wending. Immi Wallin, duiker en eigenaar van het Finse onderzoeksbureau SubZone, ontving uit Westfriesland een e-mailbericht met gedetailleerde informatie over het fregat Huis te Warmelo. Zij herkende hierin het 'Kalbådagrund gunship'. Niet alleen de datering, afmetingen en bewapening van het schip kwamen overeen. Bij het e-mailbericht was ook een historische zeekaart van het Oostzeegebied gevoegd. Hierop stond nota bene de wraklocatie aangegeven! Er was geen twijfel mogelijk.



*Een kanon op het bovendek van de Huis te Warmelo.  
(foto onderzoeksbureau SubZone)*

### Van kaart naar wrak

Het e-mailbericht dat Immi Wallin ontving, was verzonden door archeoloog Michiel Bartels van Archeologie West-Friesland. Het contact was via collega-archeologen in Estland tot stand gekomen. De gegevens over het fregat en de kaart waren door de auteur van dit artikel aangeleverd.

In Nederland was de geschiedenis van het fregat Huis te Warmelo niet helemaal onbekend. Jaap R. Bruijn vermeldt de ondergang van het schip in zijn proefschrift over de Amsterdamse admiraliteit uit 1970. In de onderliggende bron is zelfs een locatie van het scheepsongeluk beschreven, namelijk 'ontrent agt mijlen buijten Hooglant'.<sup>2</sup> De Huis te Warmelo wordt ook genoemd in een artikel over de relatie tussen de Westfriesse admiraliteit en de stad Medemblik. Dat verscheen in een eerder jaarboek van het genootschap.<sup>3</sup>

De aanleiding om met archeologen in Estland en Finland in contact te treden was een zeekaart van het Oostzeegebied in de collectie van het Maritiem Museum Rotterdam. Dankzij de uitgebreide catalogusbeschrijving op internet en de juiste zoekwoorden, wees Google op het bestaan ervan. De kaart bevat tal van aanwijzingen voor de scheepvaart, waaronder bakens, ankerplaatsen en ondiepten.

<sup>2</sup> Jaap R. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713-1751*, Amsterdam, 1970, p. 15. De onderliggende bron is een brief van schout-bij-nacht Lucas de Veth aan de Amsterdamse admiraliteit. Nationaal Archief, Archief Admiraliteitscolleges, inv.nr. 1656, 4 september 1715.

<sup>3</sup> Peter Swart, *Medemblik en de West-Friese admiraliteit*, in West-Friesland Oud & Nieuw, jaarboek Westfries Genootschap, jaargang 76, 2009, p. 28-56.

Bij een ondiepte midden in de Finse Golf staat de tekst 'Hier is het Noord Hollands Oorlog schip op gebleven 1715'. Diende deze tekst in de achttiende eeuw als waarschuwing voor zeevarenden, in oktober 2015 zorgden diezelfde woorden voor een gedenkwaardig eureka-moment. De tekst op de kaart moest betrekking hebben op het fregat Huis te Warmelo, het enige Nederlandse oorlogsschip dat destijds in de Finse Golf is vergaan.

De eerste mailwisseling met Finland kreeg spoedig een vervolg. SubZone deelde spectaculaire onderwaterbeelden van een goed geconserveerde scheepsrump met veel herkenbare onderdelen zoals dekroosters, ankers en kanonnen op rolpaarden. Na drie eeuwen was het verloren fregat uit Medemblik gevonden.



*Immi Wallin, duiker en eigenaar van het Finse onderzoeksbureau SubZone, boven het dek van het Westfriese oorlogsschip. Links van haar een dekrooster. (foto SubZone)*

### Staat en bewaaromstandigheden

Het fregat Huis te Warmelo ligt in Finse territoriale wateren op een diepte van ongeveer 64 meter. De scheepsrump ligt gedeeltelijk in de zeebodem begraven. Aan stuurboordzijde is de romp tot aan de waterlijn zichtbaar, aan bakboordzijde ligt het scheepswrak tot aan het bovendek in de zeebodem verstopt. De voorzijde met de boegspriet en het boegbeeld zijn losgeraakt. Hetzelfde geldt voor de achterzijde. De rijk gedecoreerde spiegel van het oorlogsschip ligt in losse onderdelen, als een soort mikadopuzzel, op en in de zeebodem.

Dat het wrak van de Huis te Warmelo in een goede staat verkeert, is niet helemaal verrassend. Het Oostzeegebied staat bekend om zijn gaaf bewaard gebleven scheepswrakken. Meerdere factoren spelen bij de goede bewaaromstandigheden een rol. De belangrijkste factor is wel het lage zoutgehalte, waardoor het geen leefgebied van de paalworm is.

De vraatzucht van de paalworm is berucht. Het beestje boort zich een weg door hout en laat van de sterkste houtconstructies weinig over. Zo kan een heel schip verdwijnen en kunnen alleen niet-houten delen als kanonnen, ankers en ballaststenen uiteindelijk overblijven.

Behalve het lage zoutgehalte, verkleinen de lage watertemperatuur en het geringe zuurstofgehalte de overlevingskansen van paalwormlarven. In de zomer is het water bij de zeebodem niet warmer dan twee à drie graden Celsius.



*Een kaapstaander van de Huis te Warmelo. Met de kaapstaander werden ankers en andere zware lasten gehesen. In de gaten stak men spaken waartegen de matrozen duwden. (foto SubZone)*



*Een houten beeld op de zeebodem, aan de achterzijde van het scheepswrak. Het is een onderdeel van de spiegelversiering van de Huis te Warmelo. (foto SubZone)*

Verder dragen de geringe stroming en de afwezigheid van visserijactiviteiten bij aan de goede bewaaromstandigheden van de wraklocatie in de Finse Golf.

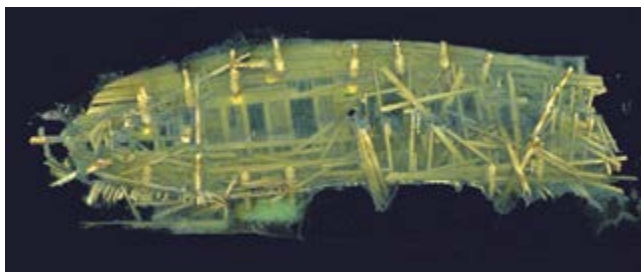
Oorlogsschepen hebben een specifieke eigenschap waardoor een gaaf bewaard scheepswrak juist niet vanzelfsprekend is. Ze zijn gebouwd voor strijd op zee. Menig houten oorlogsschip verging in een zeeslag. Het raakte zwaar beschadigd, verbrandde of vloog zelfs in de lucht. De ondergang van het fregat Huis te Warmelo is echter niet het gevolg van oorlogshandelingen, maar van een noodlottig ongeluk. Het raakte een blinde klip en zonk. De schade was vermoedelijk een gat in de romp, waarna het zeewater zich van het schip meester maakte.

### Documenteren

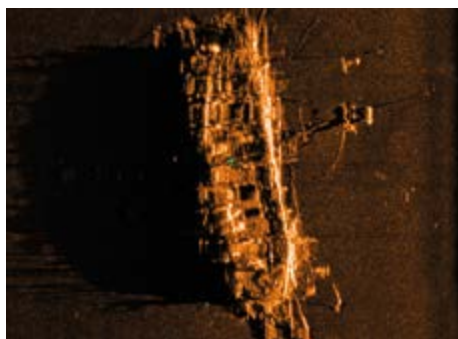
Na de identificatie startte SubZone in 2016 met de documentatie van het scheepswrak. Er waren mooie plaatjes van het wrak beschikbaar, maar een integraal beeld ontbrak. In april van dat jaar maakte het Finse onderzoeksbureau opnames met sonarapparatuur. Dit type onderzoek wordt uitgevoerd vanaf het zeeoppervlak. De sonar zendt geluidsgolven naar de zeebodem die na weerkaatsing weer worden opgevangen. Door verschillende 'reistijden' van de geluidsgolven wordt een visueel beeld opgebouwd. Dit onderzoek verschafte het nieuwe inzicht dat de masten van het schip nog aanwezig waren. Ze liggen deels op en in de zeebodem, haaks op het scheepswrak. In de zomer van 2016 dook Immi Wallin met haar team naar het wrak om nieuwe nauwkeurige opnames van de buitenkant te maken. Vele duizenden beelden werden met een filmcamera vastgelegd en naderhand verwerkt in fotogrammetrie software. Daarmee wordt een 3D-model op schaal gecreëerd.

Het documenteren van een scheepswrak op 64 meter diepte in de Finse Golf is geen eenvoudige klus. In de eerste plaats hebben de duikers met een groot drukverschil te maken. Om decompressieziekte te voorkomen, moeten ze gefaseerd naar boven komen waardoor één duik veel tijd kost. Per saldo kunnen de duikers ongeveer een halfuur bij het wrak zijn. Een andere uitdaging is het beperkte zicht op de bodem

van de Finse Golf. Die is niet meer dan een tot twee meter. Voor het nemen van deze hindernis nemen de duikers sterke lampen mee. Maar het zicht kan ook worden belemmerd door organisch materiaal dat in het water zweeft, waarvoor de meegebrachte lampen geen oplossing bieden. Verder spelen de lage watertemperatuur en de wind op open zee de duikers parten.



3D-opname van het bovendeck.  
(foto SubZone)



Na de duikcampagne in 2016 zijn de documentatiewerkzaamheden in 2017 en 2018 door SubZone voortgezet. Het resultaat van dit werk is een gedocumenteerd bovenaanzicht van het wrak. Ook zijn de hoofd- en de bezaansmast in kaart gebracht.

Sonarbeeld van het fregat *Huis te Warmelo*.  
(foto SubZone)

## Bescherming

Naast de documentatiewerkzaamheden is de wettelijke bescherming van het scheepswrak geregeld. Op verzoek van de Finse erfgoeddienst Museovirasto en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is een beschermingszone rond het wrak ingesteld. Binnen deze zone mag niet zonder toestemming van de Finse erfgoeddienst worden geankerd, gedoken of gevestigd. Andere activiteiten die de zeebodem verstoren zijn eveneens verboden. De beschermingszone heeft een diameter van 800 meter en is sinds 6 juni 2018 van kracht. Het fregat *Huis te Warmelo* is het vijfde scheepswrak in Finse wateren dat op deze wijze bescherming geniet.

Vóór het instellen van de beschermingszone was duiken naar het wrak toegestaan. Duikers hadden hiervoor geen permissie van de overheid nodig. Wel verbood Finse wetgeving om het wrak van de *Huis te Warmelo* aan te tasten of losse voorwerpen en onderdelen weg te nemen. Zonder archeologische begeleiding leiden deze handelingen tot verlies van historische informatie.

Effectieve bescherming van een scheepswrak is in de praktijk een uitdaging. Niet alleen in Finse wateren maar ook elders. In Finland is de kustwacht met de uitvoering van deze taak belast.

Het is bekend dat in het verleden voorwerpen van de *Huis te Warmelo* illegaal



Duikteam maakt zich gereed om naar het scheepswrak te duiken.  
(foto SubZone)



Immi Wallin en Peter Swart in Helsinki.  
(foto Mark IJkelstam)

zijn weggenomen. Zo ontving de Finse erfgoeddienst in 2011 een melding over verdwenen borden die op de zeebodem achter het scheepswrak hadden gelegen. Het serviesgoed zal hebben toebehoord aan de kapitein en andere officieren. Wat de duikers precies hebben ontvreemd, zullen we waarschijnlijk nooit weten. Een tweede incident vond plaats in juli 2016, enkele maanden na de bekendmaking van de identiteit van het wrak. Een duiker kon de verleiding niet weerstaan en nam een aardewerk kruik mee naar boven. Deze zou op het bovendeck hebben gelegen. Gelukkig meldde de dader zich bij Finse erfgoeddienst en werd de vondst ingeleverd. De kruik is gedocumenteerd en opgenomen in de collectie van het Fins Maritiem Museum in Kotka.<sup>4</sup>



Aardewerk kruik uit het scheepswrak van de *Huis te Warmelo*.  
(foto SubZone)

## Archiefbronnen

Een goed geconserveerd scheepswrak van een vroeg achttiende-eeuws Nederlands oorlogsschip is op zichzelf al uniek. Daar bovenop komt de rijkdom aan beschikbare archiefbronnen. Tot de meest aansprekende bronnen behoort de zeekaart die tot de identificatie van het scheepswrak op de bodem van de Finse Golf leidde. Maar evenzeer van belang is een overgeleverde betaalrol waardoor we de namen van alle opvarenden kennen.

De beschikbare archiefbronnen kunnen in drie onderwerpen worden verdeeld: de bouw van het schip, de reis naar het Oostzeegebied en de opvarenden. De bronnen worden in diverse archiefinstellingen en musea bewaard, in Nederland en daar-

<sup>4</sup> Maili Roio, Immi Wallin en Kari Hyttinen, *Maritime archaeological site survey Huis te Warmelo 1708-1715, Research report*, Helsinki-Tallinn, 2017.

buiten. Het Nationaal Archief is de bewaarplaats van het archief van de Admiraliteit van West-Friesland en het Noorderkwartier. Dit admiraliteitsarchief bevat de eerdergenoemde betaalrol maar ook de specificaties op basis waarvan de Huis te Warmelo is gebouwd. Een logboek of journaal is voor zover bekend niet bewaard gebleven. De kans is groot dat deze boeken met het schip ten onder zijn gegaan. Dit gemis wordt goedge maakt door logboeken van Engelse oorlogsschepen die dezelfde reis maakten. Ze geven gedetailleerde informatie over het verloop van de reis en de weersomstandigheden. Bovendien verschaffen de Engelse logboeken interessante inzichten in het scheepsongeluk. Tot op heden is er geen archiefbron gevonden die de onderzoeker dichterbij de noodlottige gebeurtenis in de Finse Golf brengt. De reis van de Huis te Warmelo in 1715 is sowieso goed gedocumenteerd. Het archief van de Staten-Generaal en het archief van de Amsterdam admiraliteit bevatten resoluties en correspondentie die een beeld geven van de inzet van de Nederlandse oorlogsschepen in het Oostzeegebied.

Het startpunt voor het onderzoek naar de bemanningsleden is de betaalrol van de Huis te Warmelo. In dit boek staan de namen en herkomstplaatsen van de opvarenden opgetekend, soms aangevuld met de naam van een familielid die de resterende soldij in ontvangst nam. Voor meer informatie over een individuele opvarende is de onderzoeker aangewezen op archiefbronnen die voor elk genealogisch onderzoek relevant zijn, om te beginnen met doop-, trouw- en begraafboeken. Maar ook notariële en rechterlijke archieven, notulen van kerk- en stadsbesturen, administraties van armbesturen, VOC-scheepsoldijboeken en andere bronnen kunnen informatie over een opvarende bevatten.

## Bouw

De Huis te Warmelo is gebouwd in Medemblik. Het fregat was één van de vijf nieuwe oorlogsschepen die de Westfrieze admiraliteit in 1708 op stapel zette. De vier andere schepen werden in Hoorn en Enkhuizen gebouwd. Deze nieuwbouw diende ter vervanging van oude afgeschreven schepen. Bovendien had de admiraliteit aan het begin van de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) vier schepen verloren.<sup>5</sup>

Het was gebruikelijk dat de bouw van oorlogsschepen in Westfriesland aan particuliere scheepsbouwers werd overgelaten. Dat was ook het geval bij de Huis te Warmelo. Via een openbare aanbesteding werd het timmeren van de scheepsromp voor 29.500 gulden aan Cornelis Willemsz Blaauwevlag gegund. Volgens de specificaties van de admiraliteit moest hij voor dat bedrag in Medemblik een scheepshol van 125 voet maken, 'voerende 40 tot 44 stukken'.<sup>6</sup> Blaauwevlag was een gerenommeerde scheepsbouwer uit Enkhuizen. In zijn hoogtijdagen bouwde hij in een jaar wel 12 haringbuizen op zijn werf aan de Pietershaven. Vanaf 1738 bestierde Cornelis Willemsz Blaauwevlag de VOC-scheepswerf in Enkhuizen.<sup>7</sup>

Dat het schip in Medemblik gebouwd moest worden, was voor een scheepsbouwer

5 In de jaren 1701-1704 gingen de Eenhoorn, de Albemarle, de Wolfswinkel en de stad Enkhuizen verloren. Historisch Centrum Overijssel, Staten van Overijssel, inv.nr. 5241, 24 mei 1709.

6 Nationaal Archief, Archief Admiraliteitscolleges, inv.nr. 3256. Stukken zijn kanonnen.

7 Peter Swart, *Aen de minst aennemende besteedt. De bouw van admiraliteitsschepen door Enkhuizer aannemers 1700-1760*, in Steevast, jaarboek vereniging Oud Enkhuizen, 2005, p. 5-23



*Scheepsportret van het oorlogsschip Zantvoort in de haven van Hoorn. Het is een van vijf nieuwe schepen die de Westfrieze admiraliteit in 1708 liet bouwen. Dit schip was groter dan de Huis te Warmelo. (afbeelding Teylers Museum)*

uit Enkhuizen niet handig. Hij had daar immers geen eigen werf. Er zijn aanwijzingen dat Blaauwevlag tegen betaling van een admiraliteitswerf gebruikmaakte.<sup>8</sup> Op 17 september 1709 vond de oplevering van de scheepsromp plaats. De opdrachtgever was op enkele 'kleinigheden' na tevreden. Cornelis Willemsz Blaauwevlag beloofde de admiraliteit de opleverpunten binnen twee weken op te lossen.<sup>9</sup> Na de oplevering nam de admiraliteit de masten en de tuigage van het schip ter hand. De naam Huis te Warmelo verwijst naar het gelijknamige kasteel in Overijssel. Ogenscheinlijk is het een vreemde naam voor een oorlogsschip van de Westfrieze admiraliteit. Het verband tussen de scheepsnaam en de admiraliteit is Joan Albert Gabriel Sloet. In de periode 1708-1711 vertegenwoordigde hij de provincie Overijssel in het admiraliteitsbestuur. Sloet was eigenaar en bewoner van het kasteel. Het lijkt weinig twijfel dat Joan Albert Gabriel Sloet een beslissende stem in de naamgeving van het nieuwe oorlogsschip had.

## Oostzeegebied

In 1713 eindigde de Spaanse Successieoorlog. De oorlog tegen Frankrijk had Nederland aan de rand van de financiële afgrond gebracht. Het leger en de oorlogsvloot hadden veel geld gekost en de inkomsten uit handel en visserij waren gedaald. Het nieuwe oorlogsschip in Medemblik heeft in deze oorlog geen rol gespeeld. Volgens een schepenlijst van de admiraliteit uit 1713 lag de Huis te Warmelo in Medemblik en was het 'noit 't zee geweest'.<sup>10</sup>

Twee jaar later vroeg een ander Europees conflict de inzet van Nederlandse oorlogsschepen. Rusland en Zweden voerden sinds het begin van de achttiende eeuw oorlog om de hegemonie in het Oostzeegebied. Steeds meer Baltisch gebied kwam onder controle van de Russische tsaar Peter de Grote. Zo verloren de Zweden ook

8 Westfries Archief, Oud Archief Medemblik, inv.nr. 903.

9 Nationaal Archief, Archief Admiraliteitscolleges, inv.nr. 3256.

10 Historisch Centrum Overijssel, Staten van Overijssel, inv.nr. 5241, 1 september 1713.

Riga en Tallinn (Reval), twee belangrijke havens voor de Nederlandse graanhandel. Daarop vaardigde de Zweedse koning een handelsverbod op deze havens uit. Elk schip dat de havens aandeed, ongeacht onder welke vlag het voer, was een legitieme buit voor Zweedse kapers en oorlogsschepen. De gevolgen waren groot. In 1714 werden meer dan vijftig Nederlandse koopvaarders in beslag genomen en naar Zweedse havens opgebracht. Kooplieden en reders drongen bij de Staten-Generaal aan op actie.<sup>11</sup>

Ondanks de schaarse financiële middelen werd besloten om in 1715 samen met Groot-Brittannië een vloot van 32 oorlogsschepen uit te rusten. Hun taak was om de koopvaarders van beide landen veilig door het Oostzeegebied te loodsen. Van de 32 schepen nam Nederland er 12 voor zijn rekening. De Westfriese admiraliteit werd gevraagd om drie schepen aan het eskader bij te dragen. Op 4 april 1715 deelde de admiraliteit in Enkhuizen mee dat ze twee oorlogsschepen in gereedheid bracht: de Huis te Neck en de Wolfswinkel. De Huis te Warmelo was op dat moment blijkbaar nog niet in beeld. Volgens de admiraliteit waren andere schepen 'door manquement van geld en crediet' niet inzetbaar.<sup>12</sup>

Eind mei lagen de twaalf Nederlandse oorlogsschepen bij Texel gereed voor vertrek, wachtende op een gunstige wind. Eén ervan was het fregat Huis te Warmelo, het derde schip van de Westfriese admiraliteit. Met acht oorlogsschepen had Amsterdam de grootste inbreng. Een schip van de Rotterdamse admiraliteit maakte het twaalfstal compleet.



*Kasteel Warmelo, getekend door J. A. Schmetterling omstreeks 1800. (afbeelding Rijksmuseum)*

### De reis

Op 1 juni 1715 werden de ankers gelicht en de zeilen gehesen. Onder commando van schout-bij-nacht Lucas de Veth zetten de twaalf oorlogsschepen koers naar de Oostzee. Zij hadden 200 koopvaarderscheperen onder hun hoede. De reis van het Nederlandse konvooi verliep voorspoedig. Vijf dagen na vertrek bereikten de schepen

11 A. A. van der Houwen, *De Directie Oostersche Handel en Reederijen en het Oostzeeskader in 1715*, in *Tijdschrift voor zeegechiedenis*, Amsterdam, 1990, p. 77-88.

12 Nationaal Archief, Archief Staten-Generaal, inv.nr. 5650.

de ingang van de Sont waar de koopvaardersschippers tol over hun lading moesten betalen. Enkele dagen later arriveerde in de Sont ook het Engelse konvooi onder leiding van admiraal John Norris. Na samenvoeging telde de gecombineerde vloot een imposante omvang van 32 oorlogsschepen en 300 koopvaarders.

Vorbij de Sont zeilde het Engels-Nederlandse konvooi via het eiland Bornholm in oostelijke richting naar Gdańsk (Dantzig). Vervolgens hield het een noordelijke koers aan en boog het bij de ingang van de Finse Golf af naar het oosten. Ter hoogte van Gdańsk en Riga splitsten grote delen van de vloot zich af. De koopvaarders met deze bestemmingen zouden op de terugreis weer worden opgehaald.

Eind juni kwam het resterende deel van de vloot aan in de Baai van Tallinn. Bij Tallinn vond de laatste splitsing plaats. Ongeveer vijftig koopvaarders, voor het merendeel Engelse, zeilden door naar Sint-Petersburg. Ze werden tot het eiland Hogland, halverwege Tallinn en Sint-Petersburg, door enkele oorlogsschepen begeleid.

Terwijl de koopvaarders in de verschillende Baltische havens werden gelost en nieuwe lading innamen, doorkruiste de Engels-Nederlandse oorlogsvloot het Oostzeegebied. Een confrontatie met de Zweden bleef uit. Begin augustus keerden de oorlogsschepen terug naar Tallinn en maakten ze zich voor de terugreis gereed. Als eerste moesten de schepen uit Sint-Petersburg worden opgevangen. Daartoe werden op 5 augustus 1715 twee Engelse en twee Nederlandse oorlogsschepen naar



*Een achttiende-eeuwse kaart van de Oostzee met de vermelding van het 'Noord Hollands Oorlogsschip' (rood omcirkeld). Een vrijwel identiek exemplaar leidde tot de vondst van het fregat Huis te Warmelo.*

*(kaart Het Scheepvaartmuseum)*



*Een uitsnede van de kaart met de vermelding.*

Hogland gestuurd. Het fregat Huis te Warmelo was een van de twee Nederlandse schepen.

Al snel werd duidelijk dat de terugreis minder voorspoedig zou verlopen dan de heenreis. In Sint-Petersburg hadden sommige koopvaarders nog niet de helft van hun lading ingenomen, terwijl het konvooi over enkele dagen zou vertrekken. Regen en wind vertraagden het laden en uitvaren van de schepen. Op 24 augustus meldden de koopvaarders uit Sint-Petersburg zich bij het rendez-vouspunt Hogland. De Huis te Warmelo had toen bijna drie weken bij het eiland in de Finse Golf gelegen.

### Noodlot

Enkele uren na de rendez-vous bij Hogland werd de reis voortgezet. Onder begeleiding van de gewapende escorte, zeilden de koopvaarders uit Sint-Petersburg verder richting Tallinn. Het was avond en de weersomstandigheden waren slecht. Volgens het logboek van het Engelse oorlogsschip Mermaid was in de Finse Golf sprake van 'a very strong gale and cloudy squally weather with rain and a very great sea'.<sup>13</sup> Deze beschrijving laat zich vertalen als storm, regen en een onstuimige zee. Rond 2 uur 's nachts nam de bemanning van de Mermaid meerdere kanonschoten waar. Ze veronderstelde dat het oorlogsschip Assistance de schoten loste als signaal om uit de wind te sturen. Maar het logboek van dit tweede Engelse oorlogsschip laat zien dat dit niet het geval was. Aan boord van de Assistance werden de kanonschoten ook gehoord. Volgens dit logboek werden drie kanonschoten afgevuurd door een schip dat noordelijker voer.<sup>14</sup>

De drie kanonschoten waren ongetwijfeld van de Huis te Warmelo afkomstig. Het was een signaal van een schip in nood. Ongeveer veertig zeemijl van Hogland stootte het Westfriese oorlogsschip op een blinde klip met fatale schade tot gevolg. Het fregat maakte water en zonk kort daarna. Een deel van de bemanning wist zich in sloepen te redden. Maar voor de mannen die letterlijk buiten de boot vielen, was er weinig hoop. De combinatie van duisternis, koud water en een onstuimige zee maakte de overlevingskans van drenkelingen klein. Volgens de *Oprechte Haerlemsche Courant* van 13 september 1715 hadden zeventig mannen het ongeluk overleefd, 'sonder dat men echter wist of 't resterende Volck geburgen was of niet'.<sup>15</sup>

De overlevenden van de Huis te Warmelo werden door Engelse koopvaarders opgepikt. Op zondag 25 augustus om 5 uur in de ochtend ontmoette het Engelse oorlogsschip Assistance een koopvaarder 'with the Dutch man of war boat at her stern'. Deze koopvaarder voer blijkbaar met een boot of sloep van de Huis te Warmelo aan zijn achtersteven. De bemanning van de Assistance vernam toen uit eerste hand het nieuws over de ondergang van het Westfriese oorlogsschip.

In de Baai van Tallinn zullen de overlevenden aan boord van andere Nederlandse oorlogsschepen zijn gestapt. Dat geldt onder andere voor tweede schipper Hendrik Molenaar uit Alkmaar. Hij had de scheepsramp overleefd. Volgens de betaalrol was

13 The National Archives, ADM 52/236, 14 augustus 1715.

14 The National Archives, ADM 52/128, 14 augustus 1715.

15 *Oprechte Haerlemsche Courant*, 14 september 1715, p. 2. Geraadpleegd op website Delpher.

Molenaar 'op Backer gesalveert'.<sup>16</sup> Backer moet een verwijzing zijn naar kapitein Olphert Backer die de Wolfswinkel commandeerde. Was schipper Molenaar met de Wolfswinkel naar het vaderland teruggekeerd?

### Gevaarlijke rots

Het ongeluk riep al snel de vraag op waar de blinde klip precies lag. Behalve de Huis te Warmelo had ook een Engelse koopvaarder de rots geraakt. Dat schip had meer geluk en kon zijn reis voortzetten. De Engelsen en Nederlanders hadden weinig tot geen notie van deze gevaarlijke ondiepte in de Finse Golf. Admiraal Norris schrijft aan de admiraliteit in Londen over een onbekende rots die de Huis te Warmelo had doen zinken.<sup>17</sup> Aan boord van de Mermaid werd een schatting gemaakt van de positie van de klip. Volgens de Engelsen lag deze 12 tot 13 nautische leagues van de noordpunt van Hogland, in westelijke half zuidelijke richting.<sup>18</sup> Met deze informatie konden zeekaarten en aanwijzingen voor stuurlieden worden verbeterd.

In september 1715 schreef de Nederlandse gezant in Sint-Petersburg een brief aan Den Haag waarin hij het verongelukken van de Huis te Warmelo meldde.<sup>19</sup> De brief maakt duidelijk dat de Russen twee jaar eerder al op hardhandige wijze met de blinde klip kennis hadden gemaakt. Bij een achtervolging van een Zweeds eskader liepen op dezelfde locatie twee oorlogsschepen van tsaar Peter de Grote aan de grond. Voor één schip liep het met een sisser af. Het tweede Russische oorlogsschip, de Vyborg, was minder fortuinlijk. Het kwam vast te zitten en maakte water als gevolg van schade aan de romp. Om te voorkomen dat het schip in vijandelijke handen zou vallen, werd het door de Russen in brand gestoken. Overigens werden

16 Nationaal Archief, Archief Admiraliteitscolleges, inv.nr. 3088.

17 The National Archives, ADM 1/2, 22 augustus 1715.

18 1 nautische league is gelijk aan 3 zeemijl, 1 zeemijl is 1,852 kilometer.

19 Nationaal Archief, Archief Staten-Generaal, inv.nr. 7367, 6 september 1715.



Logboek van het Engelse oorlogsschip Assistance. Dit schip voer nabij het fregat Huis te Warmelo toen het verongelukte. (foto Peter Swart; document in The National Archives, UK, ADM 52/128, 14 augustus 1715)

beide oorlogsschepen door Nederlandse officieren in Russische dienst gecommandeerd.<sup>20</sup>

Voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer voorzagen men de gevaarlijke ondiepte in de Finse Golf van een baken. Aan het begin van de negentiende eeuw was de plek gemarkeerd met een rode ton en 'een bezem met de takken naar beneden'.<sup>21</sup> Met de komst van een lichtschip halverwege de negentiende eeuw werd het ook veiliger in het donker en bij slecht zicht. In 1953 verving de huidige Kalbådagrund vuurtoren het laatste lichtschip. De vuurtoren staat ongeveer 25 kilometer ten zuiden van de stad Porvoo.

## Bemanning

Officieel telde de bemanning van het fregat Huis te Warmelo tweehonderd koppen. De betaalrol laat echter zien dat drie posities niet waren ingevuld. Twee matrozen uit Alkmaar deserteerden op 1 juni 1715. Dat is de datum waarop de Huis te Warmelo van de Rede van Texel vertrok. Er was op dat moment geen tijd meer om vervangers te vinden. Bij één positie van matroos staat helemaal geen naam. Het oorlogsschip zal dus met 197 mannen zijn uitgevaren.



Kalbådagrund vuurtoren in de Finse Golf.  
(foto SubZone)

Het grootste deel van de bemanning was uit de huidige provincie Noord-Holland afkomstig. Ook in dat opzicht kan de Huis te Warmelo met recht een 'Noord Hollands Oorlog schip' worden genoemd. Maar liefst de helft van de opvarenden kwam uit Alkmaar en Medemblik. Andere Noord-Hollandse herkomstplaatsen die in de betaalrol voorkomen, zijn Hoorn, Enkhuizen, Amsterdam, Egmond, Haarlem, Grootebroek, Marken, Purmerend, Schagen, Schermerhorn, Texel en Wieringen.

Het bemannen van een oorlogsschip vergde een grote inspanning van de kapitein en zijn naaste officieren. Zij moesten in korte tijd alle matrozen en andere bemanningsleden werven. En dat voor een bedrijfstuk die door lage lonen en zware omstandigheden weinig populair was onder zeelieden.

François de Groot, de kapitein van de Huis te Warmelo, was de enige opvarende met een vast dienstverband. Sinds 1713 was hij een van twaalf zogeheten ordinaris kapiteins van de Admiraliteit van West-Friesland en het Noorderkwartier. De admiraliteit benoemde weliswaar ook andere officieren maar hun aanstelling gold slechts voor de duur van de reis.

<sup>20</sup> Johan Zielstra, *Soldaat ende Zeemanschap. Wybrandt Scheltinga, pionier op de Russische vloot 1704-1718*, Groningen, 2001. Doctoraalscriptie.

<sup>21</sup> *Algemeen Handelsblad*, 11 juli 1829, p. 1. Geraadpleegd op website Delpher.

*Maandbrief van matroos Wiebe Jacobsz. Deze opvarende van de Huis te Warmelo kwam uit Harlingen. Een maandbrief werd op verzoek van een bemanningslid opgesteld en diende als betaalmiddel. Eerste schrijver Cornelis Spanjaart uit Medemblik heeft de brief opgesteld en ondertekend.* (foto Peter Swart; document in de betaalrol van de Huis te Warmelo; Nationaal Archief, Archief Admiraliteitscolleges, inv.nr. 3088)



De herkomst van de bemanning is een duidelijke afspiegeling van de woonplaatsen van de wervingsofficieren. De kapitein, luitenants, schippers en schrijvers kwamen uit Alkmaar en Medemblik. Zij maakten bij de werving gebruik van lokale netwerken. Hierdoor werden belangrijke functies als bootsman, schieman, konstabel en bottelier door plaatsgenoten ingevuld. De grootste uitdaging was het vinden van voldoende matrozen die het zware scheepswerk moesten verrichten. Daarvoor werd in het voorjaar van 1715 ook een beroep gedaan op het arbeidsreservoir aan de overzijde van de Zuiderzee. Bijna een derde van de 128 matrozen kwam namelijk uit Friesland.

## Zoeken naar de bemanningsleden

Aan de hand van de persoonsnamen en herkomstplaatsen in de betaalrol wordt in archieven gezocht naar aanvullende gegevens over de opvarenden. Daarmee krijgen de mannen een gezicht en worden verhalen gesmeed. Van drie opvarenden zijn inmiddels nazaten getraceerd. Een van hen is Frans Visser. Hij vernam in 2019 dat hij een nazaat is van luitenant Dirk Thomasz Meerder. Frans streek pas na zijn pensioen in Medemblik neer. Hij woont nog geen 100 meter van de locatie waar het fregat Huis te Warmelo werd gebouwd. Hoe bijzonder is dat?

De zoektocht naar een individuele opvarende begint veelal in doop-, trouw- en begraafboeken. Deze bronnen kunnen inzicht geven in leeftijd, huwelijkse staat en of iemand kinderen had.

Daarbij is een zekere uniciteit van de naam wel een voorwaarde. Een succesvolle zoektocht naar bijvoorbeeld matroos Claas Jansz uit Hoorn of Gerrit Jansz uit Alkmaar is bij voorbaat kansloos.

Aan boord van het oorlogsschip waren veel jonge mannen. Zij stonden in de kracht van hun leven. Neem scheepskok Gerrit Hendriksz Kes. Hij was 29 jaar en pas een jaar getrouwd. Bij zijn vertrek naar het Oostzeegebied liet hij een zwangere vrouw achter. Het kind werd gedoopt op 11 augustus 1715. Op die dag lag de Huis te Warmelo bij het eiland Hogland, wachtend op de terugkerende koopvaarders

uit Sint-Petersburg.<sup>22</sup> Twee weken later werd een kind van matroos Jan Stek en Trijn Aris in Medemblik gedoopt. Nota bene op de dag dat het fregat in de Finse Golf verongelukte! Jan en Trijn waren in 1709 getrouwd en hadden al kinderen.<sup>23</sup> Aanwijzingen dat Gerrit Hendriksz Kes en Jan Stek het ongeluk hebben overleefd, zijn niet gevonden.

Een zoektocht naar matroos Sicke Louwes Rensma uit Sneek leverde ook resultaten op. Hij werd gedoopt op 1 februari 1693 als zoon van Louw Sickes. Toen hij uitgeilde, moet hij 22 jaar oud zijn geweest. Van hem is geen huwelijksinschrijving gevonden. Wel vinden we hem terug in het zogeheten beluidensboek van Sneek. Op 23 december 1715 werden de klokken geluid voor de overleden zoon van Louw Sickes. Met de aantekening dat hij op zee is overleden...<sup>24</sup>

### Tot slot

Terug naar het wrak van de Huis te Wamelo op de bodem van de Finse Golf. Vijf jaar na de bekendmaking van de vondst is de documentatie nog gaande. De voornaamste doelstelling is een 3D-opname van het gehele scheepswrak. Ook is het plan om de binnenzijde van de scheepsrump en losse voorwerpen rond het wrak te documenteren. Dat een wrak de mogelijkheid voor inwendige filmopnames biedt, is uitzonderlijk. Voltooiing van de documentatie zal een mijlpaal van het project zijn. Het dient als een nulmeting, een startpunt om eventuele veranderingen aan het scheepswrak te kunnen waarnemen. De 3D-opname biedt ook mogelijkheden om de Huis te Warmelo en zijn verhaal met nieuwe technieken aan het publiek te presenteren.

Afronding van de documentatie binnen afzienbare tijd zal afhangen van de prioriteiten van de samenwerkende partijen en de beschikbaarheid van financiële middelen. Daarnaast heeft de praktijk uitgewezen dat weers- en duikomstandigheden in de Finse Golf ook een rol spelen.

Sinds 2019 heeft het Westfries fregat een eigen website: [fregathuistewarmelo.nl](http://fregathuistewarmelo.nl). Hierop staan archeologische rapporten, filmpjes, nieuwsberichten en de bemanningslijst.

Via de website worden bezoekers aangemoedigd om mee te zoeken naar opvarenden. Daarvoor is een bezoek aan een archiefinstelling niet per se noodzakelijk. Het Westfries Archief, het Regionaal Archief Alkmaar en Tresoar in Friesland hebben veel genealogische archiefbronnen op internet gepubliceerd. Het is verbazingwekkend wat je via internet op het spoor kunt komen. Dat blijkt wel uit de achttiende-eeuwse kaart van het Oostzeegebied waarmee het allemaal is begonnen.

*Hoorn, februari 2021*

22 Zie het artikel *Scheepskok Gerrit Hendriksz Kes* op website [fregathuistewarmelo.nl](http://fregathuistewarmelo.nl).

23 Westfries Archief, DTB Medemblik 22, 26 oktober 1709. Voor de doop van hun kind op 25 augustus 1715, zie DTB Medemblik 3.

24 Tresoar, DTB Sneek, inv.nr. 652, akte 809. Voor de doop zie DTB Sneek, inv.nr. 659, akte 867. Geraadpleegd op website AlleFriezen.

## ‘Een sock met oud anijssaadt’: de tuinbouw van Stede Grootebroek (tot en met Napoleon)

LOURENS SCHUIJTEMAKER

**Tuinbouw speelt een belangrijke rol in de dorpen van Stede Grootebroek. De geschiedenis gaat ver terug. Waar tuinbouw vroeger vooral rond de steden wortelde, was Stede Grootebroek een bijzonderheid. De ontstaansgeschiedenis brengt dan ook vele unieke aspecten van de dorpen aan het licht. De tuinders van weleer hadden het niet makkelijk op de vele natte, kleine perceeltjes. Hun overlevingsdrang uitte zich in risicospreiding en daarmee zowel diversiteit als innovatie. Al met al een niet te onderschatten nalatenschap.**

De Streek, een centrum van tuinbouwinnovatie. Top van de wereld in plantenveredeling, zaadtechnologie en nog veel meer. Hoewel er in de afgelopen decennia legio percelen plaatsgemaakt hebben voor nieuwbouwwijken, wordt de overgebleven agrarische grond goed gebruikt. De Streek is nu een belangrijk onderdeel van Seed Valley, een groep bedrijven in Noord-Holland die samen het wereldwijde centrum van plantenveredelings- en zaadtechnologie vormen.

Velen verdienen de kost met het telen van bloemkool, broccoli, aardbeien, tulpen en andere tuinbouwgewassen. Dit is niets nieuws. De wortels van de Streker tuinbouw gaan eeuwen terug. De belangrijkste ontstaanskern van de Streker tuinbouw was Stede Grootebroek – bestaande uit de dorpen Grootebroek, Lutjebroek, Bovenkarspel, Hoogkarspel en Andijk.<sup>1</sup>

Hoewel we deze tuinbouw tegenwoordig de normaalste zaak ter wereld vinden, was het vroeger uitzonderlijk. De meeste Europese tuinbouw ontstond namelijk pal rond de steden. Dit omdat tuinbouwproducten veelal tamelijk bederfelijk waren, waardoor ze zo snel mogelijk naar de hongerige burgers toe moesten.

Tuinbouw op het platteland beperkte zich daarom vooral tot kleine moestuintjes en dergelijke voor lokale consumptie. Stede Grootebroek was hierop een grote uitzondering. Om te begrijpen waarom Stede Grootebroek deze bijzondere ontwikkeling kende, moeten we terug naar het begin. We trekken ons verhaal door tot en met Napoleon.

### Aanvang en afzet

Het is aannemelijk dat de tuinbouw begon zoals in vrijwel ieder ander Westfries dorp: in de vorm van moestuintjes en boomgaarden bij de wat rijkere boeren. Zij

1 We doelen hier voornamelijk op groenteteelt. Stede Grootebroek was hierin al snel een koploper. De fruitteelt was daarnaast ook van belang, maar was minder imposant. Het Streker centrum van de fruitteelt lag niet in Stede Grootebroek, maar kwam in de zestiende eeuw op rond Westwoud, Oudijk en Oosterblokker. Die teelt hing samen met de Hoornse markt – waarbij Zwaag en Westerblokker de belangrijkste fruitteeltdorpen waren.