

Jierferslach WMS oer de jierren 2020, 2021 en 2023.

Troch Jelle Jan Koopmans

Hjirûnder fine jo it jierferslach fan de Wurkgroep Martime Skiednis fan de Fryske Akademy. De doelstelling fan de Wurkgroep Martime Skiednis is de stúdzje nei en de belangstelling foar de maritime skiednis fan Fryslân te befoarderjen, ûnder oare troch middel fan in jierliks symposium. De Wurkgroep is bedoelt foar minsken dy sels aktyf ûndersyk doche nei de (Fryske) maritime skiednis. Oan lidmaatskip is gjin kontribúsje ferbûn mar leden wurde frege stiper te wurden fan de Fryske Akademy. Oanmeldingen of fragen kinne jo stjoere nei de sekretaris fan de Wurkgroep. Op dit momint hat de Wurkgroep 47 leden. Ferline jier wiene dat der 45 en op 31-12-2020 wiene dat der 44. Undanks koroana in lytse groei dus.

It bestjoer bestiet út:

Rob Leemans (Foarsitter, aftredend)

Hester Postma (sekretaris)

Peter Tolsma (skathâlder)

Johan Steendam (algemien bestjoerslid)

Hanno Brand (algemien bestjoerslid)

Jelle Jan Koopmans (algemien bestjoerslid)

Aktiviteiten:

Yn it jier 2020 fûnen fanwege koroana gjin ledengearkomsten plak.

Ferslach digitale gearkomste 8 april 2021 mei as sprekkers Joram Smale, Hans Zijlstra en Nelleke IJsenagjer:

De foarsitter iepenet de gearkomste

Joran Smale kriget it wurd. Hy fertelde oer syn wurk as konservator fan de maritime rykskolleksje dy beheard wurdt yn Batavialand yn Lelystêd.

De maritime archeologie hat pas mei de oanlizzen fan de Noardeast Polder betsjutting krigen.

De wrakken dy't yn de Wieringermar binne fûn hawwe in soad oandacht krigen. De fynsten yn de Noardeastpolder waarden earst tentoansteld yn it tsjerkje fan Schokland; dêrnei yn Ketelhaven. Yn 1998 folge de ferhuzing nei Lelystêd; yn

2016 de inkorporaasje by Bataviastêd.

In pear opmerklike útspraken:

Fan de VOC-schepen binne der net in soad fynsten, en wat der is, is yn oare musea bedarre.

Oan izeren skippen is net in soad oandacht skonken want dy waarden as te modern beskôge.

**De maritieme arch.
rijkscollectie
&
maritiem depot
Batavialand**

 **BATAVIA
LAND**

Joran Smale

08 april 2021



Friese oorijzers op de zeebodem
Hans Zijlstra

Wurkgroep Martime Skiednis Fryske Akademy,
donderdag 8 April 2021



Dêrnei folget de presintaasje fan Hans Zijlstra: 'Fryske earizers op de Seeboaiem' Zijlstra kaam op it spoar fan in skipswrak út de 19e iuw wêrfan in oantal fynsten - in tabaksdoo en oorijzers- mei ynskripsjes wiene bewarre.

Foar immen as Zijlstra dy in soad ûnderfining hat mei genealogysk ûndersyk binne dat nijsgjirrige útdagingen. Mei Jacob Roep, Nykele Dijkstra en Jelle Jan Koopmans koene hja de eigenaars fan dizze foarwerpen opspeure. It blykte te gean om in skipper Johannes Cornelis de Jong út Snits. De earizers wiene fan syn dochters. Al gau waard dúdlik dat de famylje de schipbreuk hie oerlibbe. Fan it skip sels is neat bewarre bleaun. It wie yn 1817 hierd troch de skipper.

Zijlstra soe yn kontakt wolle komme mei minsken dy mear witten fan dit skip en dizze famylje.

Reaksjes:

Der wurde in tal VOC-schepen neamd dy by Texel fûn syn:

De Buitenzorg en De Rob.

Jelle Jan wiist der op dat de maritime kolleksjes hieltyd better ûntsletten wurde en op ynternet binne te rieplachtsjen.

Hanno is fan miening dat it beneame fan skipsstypen better soe kinne yn de kolleksje fan Batavialand.

ôfsluting

De foarsitter oppert it idee om mei de Wurkgroep in kear nei Batavialand op ekskursje te gean.

Dêrnei kriget de nije direkteur fan de Fryske Akademy, Nelleke IJssenagger de gelegenheid om harsels bekend te meitsjen. Hja hat wurke by it Frysk Museum (ûnder oare oan de taryeding fan de tentoanstelling oer de Vikingen) en is no út Cornwall kommen foar dizze nije funksje.

Om likernôch 21.30 wurdt de gearkomste sletten.



Ferslach aktiviteit 2 maart 2022 yn it Frysk Scheepvaartmuseum yn Snits.

Deifoarsitter en bestjoerslid Peter Tolsma iepenet de gearkomste. ús foarsitter Rob Leemans is der net by. Hy is op dit momint net oan de fêste wâl. It symposium Houtvaart dat troch

de koroana-perikelen al iennige kearen útgesteld is sil no trochgean op sneon 8 oktober yn de Campus Fryslân yn Ljouwert. Earste sprekker fan hjoed is Rein de Lange. Rein tsjinne iennige jierren by de marine, wie iennige jierren keapfardijofficier en studearre dêrnei keunst en kultuurwittenskippen. Op dit momint is hy ferbûn oan it Fryslân kolleezje as dosint en beliedsadviseur. Syn ferhaal sil gean oer de rol fan de Keninklike marine op Waadsee en Iselmar yn de maaiedagen fan 1940. Al lang foar 1940 wie de Nederlânske regear him bewust fan de mooglike dreiging út it Easten. It idee wie altyd dat de oarloch benammen op lân útfochten wurde soe. Sa wie der nei oanlieding fan de Frânsk Dútske oarloch de nije Nederlânske Waterlinie en de stelling fan Amsterdam oanlein. Nei de Earste Wrâldkriich hope Nederlân ek yn in folgjend konflikt neutraal bliuwe te kinnen. Foar de marine wie dêrom jierrenlang lyts bytsje jild beskikber. De ferdiediging fan Nederlânsk-yndië waard yn grutte mjitte yn Ingelske hannen lein. Fan de ambysjes dy waarden fêstleien yn de flootwetten fan 1923 en 1930 kaam ek net in hoop terjochte. Yn 1939 waard it IJsselmeerflottielje oprjochte. Dizze moast in Dútske invasje fan Noard-Hollân oer it Iselmar oer in landing efter Kornwernerzand foarkomme. It flottielje bestie yn earste ynstânsje út in oarlochsskip, de Hr. Ms. Hefring in rivierkannoneerboat fan 1880 en acht foardere motorsleepboaten. Yn 1940 waard dit noch útwreide mei in torpedoboat, twa mynenfegers en trije kannoneerboaten. Op 11 maaie wist de Hr. Ms Friso de stoomfeerboat C. Bosman yn Starum swier te skansearje. Dizze wie troch de Dútsers opstart om nei Noard-Hollân te farren. Ek waard ien fan de Dútske fjoermonden útskeakele. De oermacht fan de Dútske luchtmacht soarge der lykwols foar dat de Friso noch deselde dei troch Dútske fleantugen útskeakele waard. Op 14 maaie skeakele de Hr. Ms. Johan Maurits fan Nassau fanút de Texelstroom de Dútske artillerie út dy Kornwerderzand ûnder fjoer naam. Dizze boat wie yn stiet om syn doelwit fan 18 kilometer ûnder fjoer te nimmen. Der waarden 98 skotten offjoerd.



Ek mei de Johan Maurits rûn it lykwols net goed ôf. Hy waard by Callantsoog ûnder fjoer nommen troch de Dútske luchtmacht en gie ferlern. Dêrby kamen 17 bemanningsleden om it libben. Nettsjinsteande de swakke stiet fan de marine en it Dútske oermacht yn de loft hawwe de Nederlânske skippen harren dapper ferweerd. De Dútske oerstek nei Noard-Hollân waard mei troch de ynset fan de float tsjinhâlden. Dêrnei fertelt Peter Tolsma it ferhaal fan Warmolt Brouwer. Brouwer komt út in keapfardijfamylje. Der wie in eigen skip yn de famylje. De pake fan Warmolt fear hjir op mei-inoar mei in broer fan heit. Heit Frâns Brouwer

moast dêrom nocht nimme mei in lytser skip. It wiene swiere tiden yn de keapfardij en Frâns moast it skip ferkeapje en kaam op as twadde machinist op de Celebes terjochte. In coaster fan 403 tonne. Dit skip fear rjochting Lissabon. Op 16 maaie waard it skip fordere troch de Netherlands Shipping Trading Commitee. Fanôf juny 1940 waard it de farplicht ynsteld foar Nederlânske skippen dy net yn Nederlân wiene. De Celebes waard ynset yn kustvaart yn de Ierske See. Op 30 maart 1941 waard it oant sinken brocht. De hiele bemanning kaam hjirby om it libben. Mem bliuwt yn Nederlân efter mei trije lytse bern. Sy moat mar om sjen te kommen sûnder har man. Al betiid hâlde de betellingen op, letter kriget sy berjocht dat Frâns is ferstoarn. It binne freeslik swiere tiden, sa no en dan is der noch wat stipe fan it ferset. Yn 1950 komt der noch in lytse betelling fan de Nederlânske oerheid foar de gages fan har man. Dit is in skamel bedrach wêr ek noch belastingen fan ôf wurde lutsen. Yn 1951 ûntfangt sy it oologsherinneringskrus notabene mei de post. It ferhaal fan Frâns Brouwer stiet dêrmei symboal foar in gruttere groep. De Nederlânske keapfardij hat in wichtige rol spile yn de Twadde Wrâldkriich. Hjirby kamen 3400 bemanningsleden om it libben. Dizze ynset is net foldwaande op wearde rûsd.

Symposium Houtvaart 2022 (Dit ferslach is letterlik oernommen fan Ron Brand. Hy is konservator fan it Maritym Museum Rotterdam en wie sa freonlik in tige útwreide ferslach fan dit symposium te meitsjen. Dit ferslach ferskynde earder op it Martiem Portal. Blog: ‘Bomen oer bomen’. Wurkgroep Maritime Skiednis fan de Fryske Akademy organisearre symposium oer houtvaart en houthandel – Maritym Portal)

Op sneon 8 oktober 2022 fûn it uitgestelde symposium ‘Houtfeart en houthannel yn de iermoderne tiid’ plak. Dit symposium stie al op de rol foar maart 2020, mar koe doe't fanwege de koroanakrisis fansels net trochgean. De ynteressearren dy't him dêrfoar hiene oanmeld, moasten dus rom twa-en-in-heal jier geduld hawwe, mar no wie it dan sa fier. Sa'n 50 dielnimmers kamen nei de Campus Fryslân yn Ljouwert foar in oantal boeiende lêzingen. Omtrint alle sprekkers dy't yn 2020 wiene oankundige, wiene ek no presint.

Foarsitter Rob Leemans fan de Wurkgroep Maritime Skiednis iepene it symposium mei in ferwizing nei it tegeltableau fan in kofschip dat op de útnoeging stiet. It is him noch hieltyd yn in hûs yn De Iemmer. Kofschepen waarden yn de achtjinde iuw brûkt foar it ferfier fan hout fanút Skandinawië nei Nederlân. Leemans joech dêrnei it wurd oan Peter Tolsma dy as deifoarsitter de lêzingen kundich oan elkoar praatte.



Sealympresje fan it symposium. Foto Ron Brand.

Konkurrinsje, Konjunktuer en kontrasten yn de Fryske houtvaart yn de santjinde iuw



Hanno Brand. Foto Jirsi Reinders.

Mei dizze titel stuts Hanno Brand fan de Fryske Akademy/Ryksuniversiteit Grins fan wâl.

Oan de hân fan de Sonttolregisters helle hy hiel wat cifermateriaal oer de Fryske houtfeart tusken Amsterdam en Noarwegen nei foaren. Der wiene enoarm in soad tapassingen fan hout, te ferdiele yn unbewurke en (heal)fabrikaat. Hout waard nei graan it meast vervoerd. It waard op ferskillende manieren tapast, net allinne yn de skipsbou, mar ek yn ferpakkingsmateriaal (tonnen), en yn ynfrastruktuer (diken, havens, sluzen).

De werkomstgebieten leine om 1650 benammen yn Noarwegen (75%) en it Eestseegebied (16%), mar om ende by 1750 levere Noarwegen noch mar 22% en it Oostseegebied 47%. De rest fan it hout kaam út it Rijngebied en de Lytse East. Grof hout waard unferseage ymportearre en yn de Zaanstreek en Amsterdam goedkeap seage. Yn de twadde helte fan de santjinde iuw hie Amsterdam it measte laadvermogen yn skipslesten op Noarwegen, mar de merk wie dynamysk en oanhâldend yn beweging. Oer de ynfiercifers en it oantal reizen nei Noarwegen per jier binne net alle meeningen iensgesind. It oantal farieart fan 2.2 reizen per jier oant 1.49 reizen per jier. Mei in soad diagrammen en tabellen makke Brand dúdlik dat Fryske skippen om 60% fan it totale transport fersoargen. En binnen Fryslân wiene it dan benammen skippen út de Súdwesthoeke. In fjirdepart fan de Fryske skippen ferfier sa neamt klaphout (klooft hout foar vaten, tonnen en dugen). Dêrnjonken waarden ek oare houtproducten ferfierd, lykas masten. En de ladingen bestiene net allinich út hout, de kombinaasje mei oare produkten, lykas flaks en hennep is opfallend. Yn Hylpen gie it oars, want skippen fan dêr ferfieren benammen swiere balken en masten. Dat wie it gefolch fan de havens dy waarden oandien en wêr dizze produkten beskikber wiene.

Troch Noors protektionisme ferskode de oandacht nei Narwa oan de Finse Weach, wêr ûnder mear legere heffingen wiene. Benammen Hylpen profiteerde hjirfan.

Skippen foar de houtfeart. Skipsstypen en konstruksje wilens de santjinde en achtjinde iuw.



Jeroen Louwe Kooijmans wilens syn presintaasje. Foto Ron Brand

Jeroen Louwe Kooijmans wurket as wittenskiplik ûndersiker by It Skipfeartmuseum yn Amsterdam. Oan de hân fan in betrekkelijk lyts oantal boarnen út ferskillende perioades, lykas befrachtingskontrakten (1625-1750), it lêst- en havengeld fan Harns (1654-1655), it skipsbouboek fan Nicolaes Witsen (1671), it Hylper Skipsboek (1715-1718) en de memorie fan B. fan de Oudermeulen (1783) konkludearre hy dat it fluitskip foar de houthandel op Noarwegen oerheerste yn de perioade 1625-1750, benammen de Noardfarder. Mar der wiene ek oare, lytsere skippen yn gebrûk foar it houttransport, lykas de kaag, it skutsje, smalskip, galjoot, smak en wiidskip. Grutte en middelgrutte skippen fieren op Noarwegen en de grutte East, lytsere feartugen fieren benammen op de lytse East. Witsen nimt foar de houtfeart de fluit. Letter kaam it katskip, wêrmei benammen masten waarden ferfierd. Witsen skreau hjiroer ‘die men better Ezels mogte neam, om haer traegheit’. Louwe Kooijmans joech oan dat der in misferstân bestiet oer it fluitskip as it skip dat it monopoolje hie op de houtfeart, mar dat is net korrekt. Yn de achtjinde iuw kamen de smak, galjoot en kof op as houtvaarders, njonken it fluitskip. Der binne lykwols noch in soad hiaten yn it ûndersyk. Sa is bygelyks noch net goed dúdlik wannear feroaringen plaatsvonden. Benammen de achtjinde iuw is noch slim underbeljochte. Nettsjinsteande de tekort kommingen binne der dúdlike patronen sichtber tusken de skipstypen en de regio’s wêrop dizze fieren.

Timber, trade en culture. Close connections between Norway en the Netherlands 1550-1750



Margit Løyland joech har presintaasje fia in livestream. Foto Ron Brand

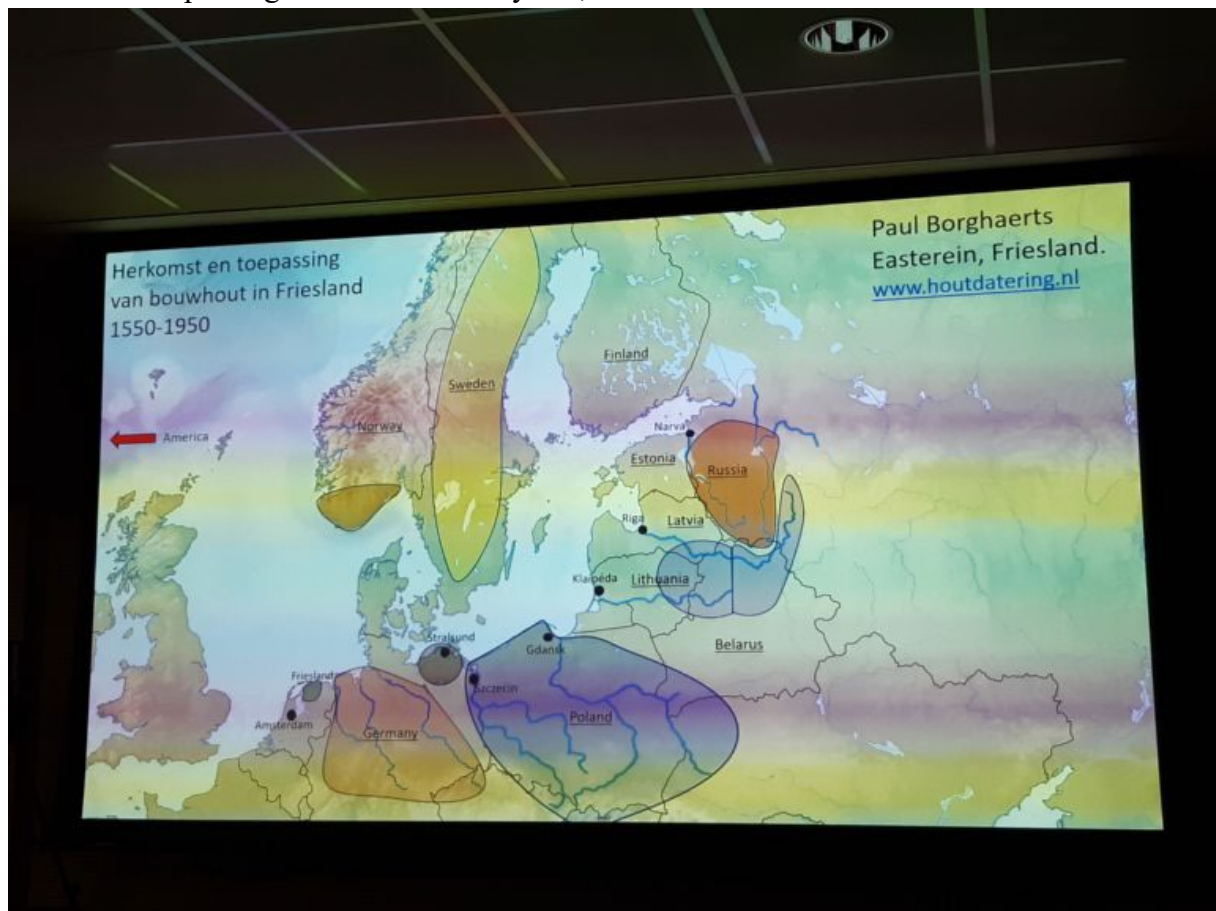
Senior archivaris Margit Løyland fan it Nasjonaal Argyf yn Oslo en skriuwster fan it boek *Hollendertida i Norge 1550 – 1750* (Oslo, Spartacus, 2012) spruts de oanwêzigen yn Ljouwert fia in liveferbining fanút Noarwegen ta. Sy fertelde dat der al hiel lang hannelsferbiningen bestiene tusken Nederlân en Noarwegen. In soad produkten waarden oer en wer ferfierd. Drammen wie de grutste houthaven oan de Noarske kust. Fanút it binnenlân waard it hout oer de rivier nei de haven ferfierd. Mar ek oan de fjorden waard underhannele oer it hout tusken de aanbieders en de keapers. It Noarske belestingstelsel waard nochal ris untduitsen, mar as in skipper in bekende wie, dy regelmjittich werom kaam, mocht hy it folgjende jier de ferskuldigde belesting foldwaan. Der heerste dus in sfear fan fertrouwen. Ek wie der in emigratiestream fanút Noarwegen rjochting Amsterdam en oare stêden yn Noard-Hollân. De reden dêrfoar wie de geunstige arbeidsmerk en hjirtroch ûntstie in Noarske mienskip. Noaren trouden yn Nederlân en bleauwen der faak generaasjes lang. Soms keerden hja dan nei tsientallen jierren wer werom nei Noarwegen. Løyland citeerde út in brief dy in Noorse seeman yn 1699 fanút Amsterdam oan syn mem skreau. Hy wie yn Amsterdam troude mei in Noarkse frou en woe net nei Noarwegen werom as dat net strikt needsaaklik wie. Der binne no noch hieltyd in soad oerbliuwsels fan de Nederlânske ynfloed yn Noarwegen, lykas jeneverflessen, wurden yn de taal en strjitnammen, lykas ‘Hollendergaten’. Net allinne de legere klassen kamen nei Amsterdam, de Noorse keapman Selius Marselis wie de grutste laneigner yn Noarwegen en dominearre de keaper- en houteksport nei Amsterdam. De houthandel mei de Nederlanners bea de Noaren de wei nei de iermoderne tiid mei nije merken, technologyen, produkten en ideeën, mar ta beslút nammen de Ingelsen it monopoalje fan de houthandel mei de Nederlanners oer.

In byprodukt fan hout. Produksje en transport fan pek en tar op Nederlânske skippen út it Oostzeegebied,

It ûndersyk foar dizze lêzing waard útfierd troch histoarikus en ûndersiker Albert fan Brakel, dy hjiroer ek skreau yn it Tydskrift foar Zeegeschiedenis nû. 1 fan 2020. Deifoarsitter Rob Leemans drûch it ferhaal foar. Tar is ek in produkt fan hout. It is al âld en datearret út de

Romeinske tiid. Pek is in destillaat fan tar. Pek waard brûkt foar it breeuwen: it tichtsje fan naden yn de skipshud en wie dus in essinsjeel produkt foar de houten skipsbou. Houtskool is in restprodukt en dat drûch wer by oan de ûntjouwing fan de izerindustrie. Tar waard ek brûkt foar de konseferring fan hout en touwwurk (vlas en hennep). Der bestie in substantiële handel yn, ek yn grutte mannichten, fanút Noarwegen. De beneaming ‘pikheet’ yn de skipfeart komt fierder út it gebrûk fan pek. As it hyt wie, wie der tiid om kofje te drinken. Tar kaam út Österbotten (doedestiids in Sweedske regio) en Karelië (regio Finlan/Ruslan). Stockholm wie it hannelsentrum foar Österbotten, Wiborg wie dat foar Karelië. Fan hjir waarden yn 1641 46.000 vaatjes tar nei Amsterdam ferfierd en it wie dêrmei ien fan de grutste teerexporthavens. Sa’n 80% fan alle teertransport ferrûn fia de Sont. Sa’n 75 oant 90% fan de Zweedske tar waard yn Finlân produsearre. Mei teerbootjes waarden de vaten nei de havens oan de kust brocht. Der koene omtrint. 30 vaten wurde meinommen. Soms gie it per flot, dan koene der 80-100 vaten mei. Nederlân dominearre de teerhandel tidens de santjinde iuw

Komôf en tapassing fan bouhout út Fryslân, 1550-1950



De lêste sprekker wie Paul Borghaerts, selsstannich ûndersiker en dendrochronoloog. Hy ûndersiket boerepleatsen en har bou technyken. Hy ûntdekte by 80 boerepleatsen dat de bouwkenmerken dêrfan net oerien kamen mei de histoaryske data. Troch dendrochronologie (jierringenundersiek) en de komôf fan it hout lei hy in enoarm bestân oan ‘big data’ oan, want per buorkerij hat hy sa al 125 mjitgegevens.

Troch boorstalen te nimmen, koe hy it hout, en dêrmei de boerepleatsen, better datearje. Ek ûntdekte hy in klimaatritme yn de nommen stielen. It klimaat is yn alle lannen ferskillend en hy kin no fan in soad hout bepale wannear it is kapt en wêr. Mei al dy data hat hy ûnderwilens in oantal kalenders opboud. Der ûntstiet dan in korrelaasje as ferskillende reeksen op elkoar lykje. Borghaerts ûntdekte dat yn de perioade 1400-1500 benammen Dútsk iken yn tongewelven fan Fryske tsjerken is ferwurke, ek hergebruikt hout. In iuw letter komt it Noorse hout der dan by. Yn de santjinde iuw stapt men oer nei grenen, njonken iken. Stralsund, Narwa en Riga-Klaipéda binne de wichtichste komôf wilens de achtjinde iuw. Oan it ein dêrfan fûn hy krekt wer Frysk iken. Dat is te ferklearjen troch de Napoleontyske oarloegen, doe't der gjin oerseese hannel mooglik wie en men syn toevlucht socht yn lokaal iken. De njoggentjinde iuw kenmerkt him troch grenen út Poalen en vurenhout út Sweden, mar ek Klaipéda bliuwt bestean as houtwerkomst. Ein negentiende-begin twintichste iuw hat Amerikaans grenen de oerhan. Borghaerts kombinearet komôf mei tapassing en datearring en wurdt ûnderwilens ek bûten Fryslân al in soad benaderd foar houtundersiek. In ferfolgyndersiek, dêr't hy wol wurkje, is nei de Fryske houthandelaars dy hieltyd hout út deselde omjouwing hellen.

Nei ôfrien fan de lêzingen wie der in drok freegje- en antwoordverkeer, wêrby de dielnimmers yn de seal him ek faak mengden yn de diskusje en sprekkers by foelen by it formulieren fan antwurden. Sa blykte dat der ûnder it gehoar in soad houtkenners oanwêzich wiene dy't ek mei elkoar yn petear giene oer bepaalde ûnderwerpen. Dat is dan it grutte foardiel fan in fysike gearkomste boppe in online meeting. De diskusje oer hout is dêrom ek noch lang net foarby. Neidat de sprekkers mei in attinsje en applaus wiene betanke, waard de gearkomste ôfsletten mei in hapke en in drankje, en ek dêr praatte men noch flink nei. It hal(ou)t nea op!

List fan publikaasjes:

Jelle Jan Koopmans, *Vrachtvaarders van Europa. Een onderzoek naar schippers afkomstig uit Makkum in Friesland van 1600 tot 1820*. (Verloren Hilversum 2020). Proefschrift.

Jelle Jan Koopmans, 'Van smakschipper tot Sontvaarder', *Fryslân. Historisch Tijdschrift* 27/2 (2021) pp. 22-25.

Jurjen Leinenga, 'Maritiem onderwijs en Friese identiteit', *Fryslân. Historisch Tijdschrift* 27/6 (2021) pp. 8-11.

Hester Postma, 'Schatbewaarder van het Fries maritiem erfgoed', *Fryslân. Historisch Tijdschrift* 28/6 (2022) pp. 20-23.

Meindert Schroot, 'Booming Harlingen omstreeks 1600', *Fryslân. Historisch Tijdschrift* 28/4 (2022) pp. 16-19.

Gerald de Weerd, 'Scheepsbouwkundig experiment in Harlingen', *Fryslân. Historisch Tijdschrift* 28/3 (2022) pp. 16-19.

Gerald de Weerd, *Herbouw van een koopvaarder uit het eind van de zestiende eeuw*, *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 39/1 (2020) pp. 87-91

Hanno Brand & Mogens Jensen, 'The battle of Hella (1511) : a re-appraisal', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* (2022/2) pp. 5-24.

Hanno Brand, 'Het Hansa-Bauprogramm', in: G. Snijder & M. Pell (eds.), *Laverend de oorlog door. Verhalen over binnenschippers, schepen en scheepsbouw in de Tweede Wereldoorlog* (Rotterdam 2020) LVBHB, pp. 36-38.

Nykle Dijkstra, Kogels herinneren aan Lemster bezetting *Fryslân. Historisch Tijdschrift* 27/3 (20221) pp. 4-7.

Nykle Dijkstra, *Van Braam versus raja haji Fisabilillah. De herinneringscultuur in Nederland en in Indonesië en Maleisië rond het eerste Nederlandse marine-eskader in Oost-Indië (1784)* voor *Zeegeschiedenis* 39/2 (2020) pp. 59-74.

Peter Tolsma De mosselaak WL18' "Fasant" Uitgave IJ. Dijkstra, Aarlanderveen, ISBN 978491201110/NUR 406 uitgegeven in 2020'

Peter Tolsma 'Het Friese Jacht "Mercurius" Uitgave Collectief Mercurius verschijnt eind 2023.

- *Artikelen in de "Siegel der Zeilvaart" over geschiedenis en/of restauraties van;*

- *de Lemsteraak "Brandaris" in 2020*

- *De lemsteraak LE 6 in 2021*

- *Tjotter "De Wylde Bearch" in 2021*

- *Klompescheepje in de vorm van een spiegelscheepje.in 2022*

Hans Zijlstra, *Het Hindelooper scheepsboek van Johannes Hempenius (1715–1718)*, *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 39/2 (2020), pp. 81-82

Hans Zijlstra, 'De zeemansjaren van Ids Tjaarda', *Fryslân. Historisch Tijdschrift* 28/5 (2022) pp. 22-26.

Hans Zijlstra, Recensie Vrachtvaarders van Europa in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 40-2 (2021), p. 90-92.

Hanno Brand fersoarget nammens de Wurkgroep in Maritime reeks yn it Historisch Tijdschrift Fryslan werfan in hiel oantal publikaasjes hjir boppe stean.



Foto: Ton Penders, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

It Earizerwrak. Fjouwer fan de leden fan us wurkgroep (Nykle Dijkstra, Hans Zijlstra, Jacob Roep en Jelle Jan Koopmans) wurken mei oan it undersiek wat de namme fan it skip en de genealogyske gegevens van de Fryske skipper en famylje oplefere: [Blog: Zilver uit de Zuiderzee.](#)
[Van wie waren de oorijzers uit scheepswrak OL84? – Maritiem Portal](#)

Documentaires:

Oer it proefskrift van Jelle Jan Koopmans is in korte documentaire makke. [AardeWerk](#)
[\(crossmediaprojectmakkum.nl\)](#)

Sponsoaren

Het houtfeart symposium waar mei mooglik makke troch in bydrage fan de volgende sponsoaren:



STICHTING DE GROTE ZUIDWESTHOEK

 **KUIPER**
VERZEKERINGEN

FRYSKE  **AKADEMY**