

Jaarverslag WMS over de jaren 2020, 2021 en 2023.

Door Jelle Jan Koopmans

Hieronder vindt u het jaarverslag van de Werkgroep Maritime Skiednis van de Fryske Akademy. De doelstelling van de Werkgroep Maritime Skiednis is de studie naar en de belangstelling voor de maritieme geschiedenis van Friesland te bevorderen, onder andere doormiddel van een jaarlijks symposium. De Werkgroep is bedoelt voor mensen die zelf actief onderzoek doen naar de (Friese) maritieme geschiedenis. Aan lidmaatschap is geen contributie verbonden maar leden worden gevraagd donateur te worden van de Fryske Akademy. Aanmeldingen of vragen kunt u sturen naar de secretaris van de Werkgroep. Op dit moment heeft de Werkgroep 47 leden. Vorig jaar waren dat er 45 en op 31-12-2020 waren dit er nog 44. Ondanks de Corona een kleine groei dus.

Het bestuur bestaat uit:

Rob Leemans (Voorzitter, aftredend)

Hester Postma (secretaris)

Peter Tolsma (penningmeester)

Johan Steendam (algemeen bestuurslid)

Hanno Brand (algemeen bestuurslid)

Jelle Jan Koopmans (algemeen bestuurslid)

Activiteiten:

In het jaar 2020 vonden vanwege corona geen ledenbijeenkomsten plaats.

Verslag digitale bijeenkomst 8 april 2021 met als sprekers Joram Smale, Hans Zijlstra en Nelleke IJsenagger:

De voorzitter opent de vergadering

Joran Smale krijgt het woord. Hij vertelde over zijn werk als conservator van de maritieme rijkscollectie die beheerd wordt in Batavialand in Lelystad.

De maritieme archeologie heeft pas met de aanleg van de Noordoost Polder betekenis gekregen. De wrakken die in de Wieringermeer zijn gevonden hebben veel aandacht gekregen. De vondsten in de Noordoostpolder werden eerst tentoongesteld in het kerkje van Schokland; daarna in Ketelhaven. In 1998 volgde de verhuizing naar Lelystad; in 2016 de incorporatie bij Bataviastad.

Een paar opmerkelijke uitspraken:

Van de VOC-schepen zijn er niet veel vondsten, en wat er is is in andere musea beland.

Aan ijzeren schepen is niet veel aandacht geschonken want die werden als te modern beschouwd.



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

**BATAVIA
LAND**

Joran Smale

08 april 2021



Friese oorijzers op de zeebodem
Hans Zijlstra

Werkgroep Maritime Skiednis Fryske Akademy,
donderdag 8 April 2021



Daarna volgt de presentatie van Hans Zijlstra: 'Friese oorijzers op de zeebodem'. Zijlstra kwam op het spoor van een scheepswrak uit de 19^e eeuw waarvan een aantal vondsten -een tabaksdoos en oorijzers- met inscripties waren bewaard.

Voor iemand als Zijlstra die veel ervaring heeft met genealogisch onderzoek zijn dat interessante uitdagingen. Met Jacob Roep, Nykele Dijkstra en Jelle Jan Koopmans konden ze de eigenaars van deze voorwerpen opsporen. Het bleek te gaan om een schipper Johannes Cornelis de Jong uit Sneek. De oorijzers waren van zijn dochters. Al gauw werd duidelijk dat de familie de schipbreuk had overleefd. Van het schip zelf is niets bewaard gebleven. Het was in 1817 gehuurd door de schipper.

Zijlstra zou in contact willen komen met mensen die meer weten van dit schip en deze familie.

Reacties:

Er worden enkele VOC-schepen genoemd die bij Texel gevonden zijn:

De Buitenzorg en De Rob.

Jelle Jan merkt op dat de maritieme collecties steeds beter ontsloten worden en op internet zijn te raadplegen.

Hanno is van mening dat het benoemen van scheepstypen beter zou kunnen in de collectie van Batavialand.

Afsluiting

De voorzitter oppert het idee om met de werkgroep een keer naar Batavialand op excursie te gaan. Daarna krijgt de nieuwe directeur van de Fryske Akademy, Nelleke IJssennagger de gelegenheid om zichzelf bekend te maken. Ze heeft gewerkt bij het Fries Museum (onder andere aan de voorbereiding van de tentoonstelling over de Vikingen) en is nu uit Cornwall gekomen voor deze nieuwe functie.

Om ongeveer 21.30 wordt de bijeenkomst gesloten.



Verslag activiteit 2 maart 2022 in het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek.

Dagvoorzitter en bestuurslid Peter Tolsma opent de bijeenkomst. Onze voorzitter Rob Leemans laat zich excuseren. Hij is op dit moment niet aan de vaste wal. Het symposium Houtvaart dat door de Corona-perikelen al enige keren uitgesteld is zal nu doorgaan op zaterdag 8 oktober in de Campus Fryslân in Leeuwarden. Eerste spreker van vandaag is Rein de Lange. Rein diende enige jaren bij de marine, was enige jaren koopvaardijofficier en studeerde vervolgens kunst en cultuurwetenschappen. Op dit moment is hij verbonden aan het Friesland college als docent en beleidsadviseur. Zijn verhaal zal gaan over de rol van de Koninklijke marine op Waddenzee en IJsselmeer in de meidagen van 1940. Al lang voor 1940 was de Nederlandse regering zich bewust van de eventuele dreiging uit het Oosten. Het idee was altijd dat de oorlog vooral op land

uitgevochten zou worden. Zo was er naar aanleiding van de Frans Duitse oorlog de nieuwe Nederlandse Waterlinie en de stelling van Amsterdam aangelegd. Na de Eerste Wereldoorlog hoopte Nederland ook in een volgend conflict neutraal te kunnen blijven. Voor de marine was daarom jarenlang weinig geld beschikbaar. De verdediging van Nederlands-Indië werd in grote mate in Engelse handen gelegd. Van de ambities die werden vastgelegd in de vlootwetten van 1923 en 1930 kwam ook niet veel terecht. In 1939 werd het IJsselmeerflottielje opgericht. Deze moest een Duitse invasie van Noord-Holland over het IJsselmeer over een landing achter Kornwerderzand voorkomen. Het flottielje bestond in eerste instantie uit een oorlogsschip, de Hr. Ms. Hefring een rivierkannoneerboot van 1880 en acht gevorderde motorsleepboten. In 1940 werd dit nog uitgebreid met een torpedoboot, twee mijnenvegers en drie kannoneerboten. Op 11 mei wist de Hr. Ms Friso de stoomveerboot C. Bosman in Stavoren zwaar te beschadigen. Deze was door de Duitsers opgestart om naar Noord-Holland te varen. Ook werd een van de Duitse vuurmonden uitgeschakeld. De overmacht van de Duitse luchtmacht zorgde er echter voor dat de Friso nog dezelfde dag door Duitse vliegtuigen werd uitgeschakeld. Op 14 mei schakelde de Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau vanuit de Texelstroom de Duitse artillerie uit die Kornwerderzand onder vuur nam. Deze boot was in staat om zijn doelwit van 18 kilometer onder vuur te nemen. Er werden 98 schoten afgevuurd.



Ook met de Johan Maurits liep het echter niet goed af. Hij werd bij Callantsoog onder vuur genomen door de Duitse luchtmacht en ging verloren. Daarbij kwamen 17 bemanningsleden om het leven. Ondanks de zwakke staat van de marine en het Duitse overmacht in de lucht hebben de Nederlandse schepen zich dapper verweerd. De Duitse oversteek naar Noord-Holland werd mede door de inzet van de vloot tegengehouden. Vervolgens vertelt Peter Tolsma het verhaal van Warmolt Brouwer. Brouwer komt uit een koopvaardijfamilie. Er was een eigen schip in de familie. De opa van Warmolt voer hier op samen met een broer van vader. Vader Frans Brouwer moest daarom genoeg nemen met een kleiner schip. Het waren zware tijden in de koopvaardij en Frans moest het schip verkopen en kwam op als tweede machinist op de Celebes terecht. Een coaster van 403 ton. Dit schip voer richting Lissabon. Op 16 mei werd het schip gevorderd door de Netherlands Shipping Trading Committee. Vanaf juni 1940 werd het de vaarplicht ingesteld voor Nederlandse schepen die niet in Nederland waren. De Celebes werd ingezet in kustvaart in de Ierse Zee. Op 30 maart 1941 werd het tot zinken gebracht. De gehele bemanning kwam hierbij om het leven. Moeder blijft in Nederland achter met drie kleine kinderen. Zij moet maar rond zien te komen zonder haar man. Al vroeg houden de betalingen op, later krijgt zij bericht dat Frans is overleden. Het zijn vreselijk zware tijden, af en toe is er nog wat steun van het verzet. In 1950 komt er nog een kleine betaling van de Nederlandse overheid voor de gages van haar man. Dit is een schamel bedrag waar

ook nog belastingen van af worden getrokken. In 1951 ontvangt zij het oogsherinneringskruis notabene per post. Het verhaal van Frans Brouwer staat daarmee symbool voor een grotere groep. De Nederlandse koopvaardij heeft een belangrijke rol gespeeld in de Tweede Wereldoorlog. Hierbij kwamen 3400 bemanningsleden om het leven. Deze inzet is niet voldoende op waarde geschat.

Symposium Houtvaart 2022 (Dit verslag is letterlijk overgenomen van Ron Brand. Hij is conservator van het Maritiem Museum Rotterdam en was zo vriendelijk een zeer uitgebreid verslag van dit symposium te maken. Dit verslag verscheen eerder op het Maritiem Portal. [Blog: 'Bomen over bomen'](#). [Werkgroep Maritieme Geschiedenis van de Fryske Akademy organiseerde symposium over houtvaart en houthandel – Maritiem Portal](#))

Op zaterdag 8 oktober 2022 vond het uitgestelde symposium 'Houtvaart en houthandel in de vroegmoderne tijd' plaats. Dit symposium stond al op de rol voor maart 2020, maar kon toen vanwege de coronacrisis natuurlijk niet doorgaan. De geïnteresseerden die zich hiervoor hadden aangemeld, moesten dus ruim twee-en-een-half jaar geduld hebben, maar nu was het dan zo ver. Zo'n 50 deelnemers kwamen naar de Campus Fryslân in Leeuwarden voor een aantal boeiende lezingen. Bijna alle sprekers die in 2020 waren aangekondigd, waren ook nu present.

Voorzitter Rob Leemans van de Werkgroep Maritieme Geschiedenis opende het symposium met een verwijzing naar het tegeltableau van een kofschip dat op de uitnodiging staat. Het bevindt zich nog steeds in een huis in Lemmer. Kofscheppen werden in de achttiende eeuw gebruikt voor het vervoer van hout vanuit Scandinavië naar Nederland. Leemans gaf daarna het woord aan Peter Tolsma die als dagvoorzitter de lezingen kundig aan elkaar praatte.



Zaalimpressie van het symposium Foto Ron Brand.

Concurrentie, conjunctuur en contrasten in de Friese houtvaart in de zeventiende eeuw



Hanno Brand. Foto Jirsi Reinders.

Met deze titel stak Hanno Brand van de Fryske Akademy/Rijksuniversiteit Groningen van wal. Aan de hand van de Sonttolregisters haalde hij heel wat cijfermateriaal over de Friese houtvaart tussen Amsterdam en Noorwegen naar voren. Er waren enorm veel toepassingen van hout, te verdelen in onbewerkt en (half)fabricaat. Hout werd na graan het meest vervoerd. Het werd op vele manieren toegepast, niet alleen in de scheepsbouw, maar ook in verpakkingsmateriaal (tonnen), en in infrastructuur (dijken, havens, sluisen). De herkomstgebieden lagen rond 1650 vooral in Noorwegen (75%) en het Oostzeegebied (16%), maar omstreeks 1750 leverde Noorwegen nog maar 22% en het Oostzeegebied 47%. De rest van het hout kwam uit het Rijngebied en de Kleine Oost. Grof hout werd ongezaagd geïmporteerd en in de Zaanstreek en Amsterdam goedkoop gezaagd. In de tweede helft van de zeventiende eeuw had Amsterdam het meeste laadvermogen in scheepslasten op Noorwegen, maar de markt was dynamisch en voortdurend in beweging. Over de invoercijfers en het aantal reizen naar Noorwegen per jaar zijn niet alle meningen eensgezind. Het aantal varieert van 2.2 reizen per jaar tot 1.49 reizen per jaar. Met veel diagrammen en tabellen maakte Brand duidelijk dat Friese schepen rond 60% van het totale transport verzorgden. En binnen Friesland waren het dan vooral schepen uit de Zuidwesthoek. Een kwart van de Friese schepen vervoerde zgn. klaphout (gekloofd hout voor vaten, tonnen en duigen). Daarnaast werden ook andere houtproducten vervoerd, zoals masten. En de ladingen bestonden niet uit louter hout, de combinatie met andere producten, zoals vlas en hennep is opvallend. In Hindeloopen ging het anders, want schepen van daar vervoerden vooral zware balken en masten. Dat was het gevolg van de havens die werden aangedaan en waar deze producten beschikbaar waren. Door Noors protectionisme verschoof de aandacht naar Narwa aan de Finse Golf, waar onder meer lagere heffingen waren. Vooral Hindeloopen profiteerde hiervan.

Schepen voor de houtvaart. Scheepstypen en constructie gedurende de zeventiende en achttiende eeuw



Jeroen Louwe Kooijmans tijdens zijn presentatie. Foto Ron Brand

Jeroen Louwe Kooijmans werkte als wetenschappelijk onderzoeker bij Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Aan de hand van een betrekkelijk klein aantal bronnen uit verschillende periodes, zoals bevrachtingscontracten (1625-1750), het last- en havengeld van Harlingen (1654-1655), het scheepsbouwboek van Nicolaes Witsen (1671), het Hindelooper scheepsboek (1715-1718) en de memorie van B. van de Oudermeulen (1783) concludeerde hij dat het fluitschip voor de houthandel op Noorwegen overheerste in de periode 1625-1750, vooral de Noordvaarder. Maar er waren ook andere, kleinere schepen in gebruik voor het houttransport, zoals de kaag, schuit, smalschip, galjoot, smak en wijdschip. Grote en middelgrote schepen voeren op Noorwegen en de grote Oost, kleinere vaartuigen vervoeren vooral op de kleine Oost. Witsen noemt voor de houtvaart de fluit. Later kwam het katschip, waarmee vooral masten werden vervoerd. Witsen schreef hierover 'die men beter Ezels mogte noem, om haer traegheit'. Louwe Kooijmans gaf aan dat er een hardnekkig misverstand bestaat over het fluitschip als het schip dat het monopolie had op de houtvaart, maar dat is niet correct. In de achttiende eeuw kwamen de smak, galjoot en kof op als houtvaarders, naast het fluitschip. Er zijn echter nog veel hiaten in het onderzoek. Zo is bijvoorbeeld nog niet goed duidelijk wanneer veranderingen plaatsvonden. Vooral de achttiende eeuw is nog erg onderbelicht. Ondanks de tekortkomingen zijn er duidelijke patronen zichtbaar tussen de scheepstypen en de regio's waarop deze voeren.

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



Margit Løyland gaf haar presentatie via een livestream. Foto Ron Brand

Senior archivaris Margit Løyland van het Nationaal Archief in Oslo en schrijfster van het boek *Hollendertida i Norge 1550 – 1750* (Oslo, Spartacus, 2012) sprak de aanwezigen in Leeuwarden via een liveverbinding vanuit Noorwegen toe. Zij vertelde dat er al heel lang handelsverbindingen bestonden tussen Nederland en Noorwegen. Veel producten werden over en weer vervoerd. Drammen was de grootste houthaven aan de Noorse kust. Vanuit het binnenland werd het hout over de rivier naar de haven vervoerd. Maar ook aan de fjorden werd onderhandeld over het hout tussen de aanbieders en de kopers. Het Noorse belastingstelsel werd nogal eens ontduken, maar als een schipper een bekende was, die regelmatig terugkeerde, mocht hij het volgende jaar de verschuldigde belasting voldoen. Er heerste dus een sfeer van vertrouwen. Ook was er een emigratiestroom vanuit Noorwegen richting Amsterdam en andere steden in Noord-Holland. De reden hiervoor was de gunstige arbeidsmarkt en hierdoor ontstond een Noorse gemeenschap. Noren trouwden in Nederland en bleven er vaak generaties lang. Soms keerden ze dan na decennia weer terug naar Noorwegen. Løyland citeerde uit een brief die een Noorse zeeman in 1699 vanuit Amsterdam aan zijn moeder schreef. Hij was in Amsterdam getrouwd met een Noorse vrouw en wilde niet naar Noorwegen terugkeren als dat niet strikt noodzakelijk was. Er zijn nu nog steeds veel overblijfselen van de Nederlandse invloed in Noorwegen, zoals jeneverflessen, woorden in de taal en straatnamen, zoals 'Hollendergaten'. Niet alleen de lagere klassen kwamen naar Amsterdam, de Noorse koopman Selius Marselis was de grootste landeigenaar in Noorwegen en domineerde de koper- en houtexport naar Amsterdam. De houthandel met de Nederlanders bood de Noren de weg naar de vroegmoderne tijd met nieuwe markten, technologieën, producten en ideeën, maar uiteindelijk namen de Engelsen het monopolie van de houthandel met de Nederlanders over.

Een bijproduct van hout. Productie en transport van pek en teer op Nederlandse schepen uit het Oostzeegebied

Het onderzoek voor deze lezing werd uitgevoerd door historicus en onderzoeker Albert van Brakel, die hierover ook schreef in het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* nr. 1 van 2020. Dagvoorzitter Rob Leemans droeg het verhaal voor. Teer is ook een product van hout. Het is al oud en dateert uit de Romeinse tijd. Pek is een destillaat van teer. Pek werd gebruikt voor het breekhout: het dichteren van naden in de scheepshuid en was dus een essentieel product voor de houten scheepsbouw. Houtskool is een restproduct en dat droeg weer bij aan de ontwikkeling van de ijzerindustrie. Teer werd ook gebruikt voor de conservering van hout en touwwerk (vlas en hennep). Er bestond een substantiële handel in, ook in grote hoeveelheden, vanuit Noorwegen. De benaming 'pikheet' in de scheepvaart komt voort uit het gebruik van pek. Als het heet was, was er tijd om koffie te drinken. Teer kwam uit Österbotten (destijds een Zweedse regio) en Karelië (regio Finland/Rusland). Stockholm was het handelscentrum voor Österbotten, Wiborg

was dat voor Karelië. Van hier werden in 1641 46.000 vaatjes teer naar Amsterdam vervoerd en het was daarmee een van de grootste teerexporthavens. Zo'n 80% van alle teertransport verliep via de Sont. Zo'n 75 tot 90% van de Zweedse teer werd in Finland geproduceerd. Met teerbootjes werden de vaten naar de havens aan de kust gebracht. Er konden ca. 30 vaten worden meegenomen. Soms ging het per vlot, dan konden er 80-100 vaten mee. Nederland domineerde de teerhandel gedurende de zeventiende eeuw

Herkomst en toepassing van bouwhout uit Friesland, 1550-1950

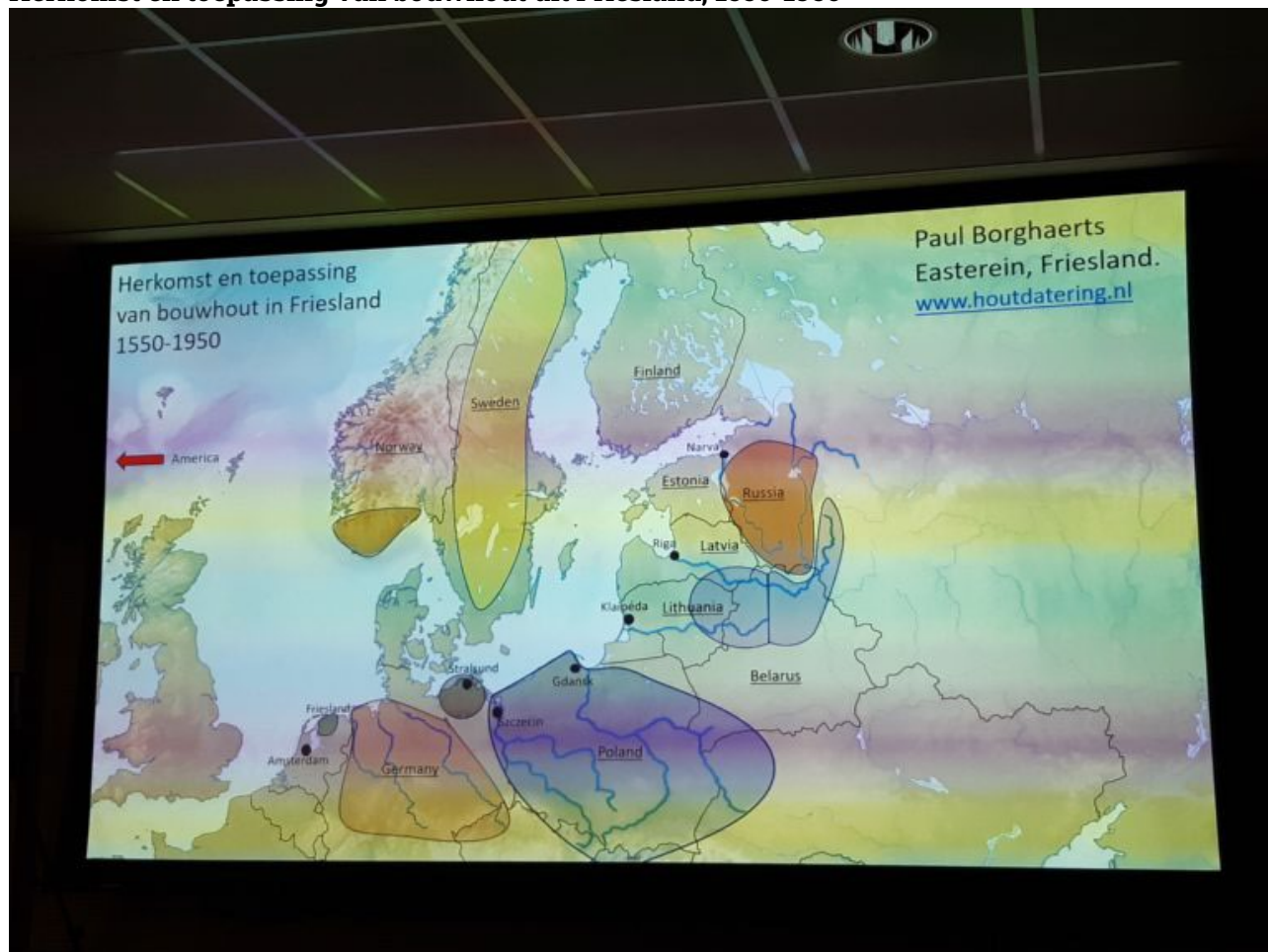


Foto Jirsi Reinders.

De laatste spreker was Paul Borghaerts, zelfstandig onderzoeker en dendrochronoloog. Hij onderzoekt boerderijen en hun bouwtechnieken. Hij ontdekte bij 80 boerderijen dat de bouwkenmerken daarvan niet overeenkwamen met de historische data. Door dendrochronologie (jaarringenonderzoek) en de herkomst van het hout legde hij een enorm bestand aan 'big data' aan, want per boerderij heeft hij zo al 125 meetgegevens. Door boorstalen te nemen, kon hij het hout, en daarmee de boerderijen, beter dateren. Ook ontdekte hij een klimaatritme in de genomen stalen. Het klimaat is in alle landen verschillend en hij kan nu van veel hout bepalen wanneer het is gekapt en waar. Met al die data heeft hij inmiddels een aantal kalenders opgebouwd. Er ontstaat dan een correlatie als verschillende reeksen op elkaar lijken. Borghaerts ontdekte dat in de periode 1400-1500 vooral Duits eiken in tongewelven van Friese kerken is verwerkt, ook hergebruikt hout. Een eeuw later komt het Noorse hout er dan bij. In de zeventiende eeuw stapte men over naar grenen, naast eiken. Stralsund, Narwa en Riga-Klaipėda zijn de voornaamste herkomst gedurende de achttiende eeuw. Aan het eind daarvan vond hij juist weer Fries eiken. Dat is te verklaren door de Napoleontische oorlogen, toen er geen overzeese handel mogelijk was en men zijn toevlucht zocht tot lokaal eiken. De negentiende eeuw kenmerkt zich door grenen uit

Polen en vurenhout uit Zweden, maar ook Klaipėda blijft bestaan als houtherkomst. Eind negentiende-begin twintigste eeuw heeft Amerikaans grenen de overhand. Borghaerts combineert herkomst met toepassing en datering en wordt inmiddels ook buiten Friesland al veel benaderd voor houtonderzoek. Een vervolgonderzoek, waaraan hij wil werken, is naar de Friese houthandelaren die steeds hout uit dezelfde omgeving haalden.
Houtbewerking op een Noors glasraam, 1715. Foto Ron Brand

Na afloop van de lezingen was er een druk vraag- en antwoordverkeer, waarbij de deelnemers in de zaal zich ook vaak mengden in de discussie en sprekers bijvielen bij het formuleren van antwoorden. Zo bleek dat er onder het gehoor veel houtkenners aanwezig waren die ook met elkaar in gesprek gingen over bepaalde onderwerpen. Dat is dan het grote voordeel van een fysieke bijeenkomst boven een online meeting. De discussie over hout is daarom ook nog lang niet voorbij. Nadat de sprekers met een attentie en applaus waren bedankt, werd de bijeenkomst afgesloten met een hapje en een drankje, en ook daar praatte men nog flink na. Het hou(d)t nooit op!

Lijst van publicaties

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 Schroor, '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 (2021) 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 9784912011110/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

- Klompscheepje 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 verzorgt namens de Werkgroep in Maritieme reeks in het *Historisch Tijdschrift Fryslan* waarvan een heel aantal hierboven genoemd.



Foto: Ton Penders, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Het oorijzerwrak. Vier van de leden van onze werkgroep (Nykle Dijkstra, Hans Zijlstra, Jacob Roep en Jelle Jan Koopmans) werkten aan het onderzoek mee dat de naam van het schip en de genealogische gegevens van de Friese schipper en familie opleverde: [Blog: Zilver uit de Zuiderzee. Van wie waren de oorijzers uit scheepswrak OL84? – Maritiem Portal](#)

Documentaires:

Van het proefschrift van Jelle Jan Koopmans is een korte documentaire gemaakt. [AardeWerk \(crossmediaprojectmakkum.nl\)](#)

Sponsors

Het houtvaart symposium kwam mede tot stand door een bijdrage van de volgende sponsors:



STICHTING DE GROTE ZUIDWESTHOEK

 **KUIPER**
VERZEKERINGEN

FRYSKE  **AKADEMY**