

Jaarverslag WMS over het jaar 2025.

Door Jelle Jan Koopmans



Hieronder vindt u het jaarverslag van de Werkgroep Martime Skiednis van de Fryske Akademy.

De doelstelling van de Werkgroep Martime Skiednis is de studie naar en de belangstelling voor de maritieme geschiedenis van Friesland te bevorderen, onder andere door middel van een jaarlijks symposium. De Werkgroep is bedoeld 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.

Het bestuur bestaat uit:

Jan Auke Walburg (Voorzitter)

Hester Postma (secretaris)

Peter Tolsma (Penningmeester)

Johan Steendam (algemeen bestuurslid)

Hanno Brand (algemeen bestuurslid)

Jelle Jan Koopmans (algemeen bestuurslid)

Activiteiten:



De Gouden Eeuw van de koopvaardij in Friese steden en dorpen

- **Datum:** Zaterdag 7 maart 2026
- **Locatie:** Tresoar, Leeuwarden
- **Verslag:** Wiep Koehoorn

De eerste lezing werd georganiseerd als een gezamenlijke bijeenkomst van de Friese afdeling van de **Nederlandse Genealogische Vereniging**, de **Stichting Freonen fan de Argiven yn Fryslân**, het **Genealogysk Wurkferbân** en de **Wurkgroep Maritime Skiednis** (beide verbonden aan de Fryske Akademy).

In een geheel gevulde zaal in Tresoar verzorgde emeritus-hoogleraar, klinisch-psycholoog en bedrijfskundige **Jan Auke Walburg** de centrale lezing over zijn recente boek *'Friezen op zee'*. Walburg, voormalig directeur van onder andere het Trimbos Instituut, combineerde in deze publicatie zijn Friese wortels, ruime zeilervaring en vakexpertises om de bloei van historische Friese gemeenschappen te analyseren.

Friezen op zee

Fryslân is meer dan alleen een agrarische provincie.

Eeuwenlang is de welvaart van Friese dorpen en steden bepaald door hun scheepvaart.

Deze Friese bijdrage aan de koopvaardij komt niet uit de lucht vallen.

Al tussen de jaren 750 en 900 beleven de Friezen een eerste bloeiperiode in de handel vanuit de Fries-Frankische koningsstad Dorestad.

Tijdens de 17e en 18e eeuw komt de Friese koopvaardij tot een ongekennde bloeiperiode, die vrijwel overal in Fryslân welvaart brengt.

Niet toevallig is die Friese 'Gouden Eeuw' onlosmakelijk verbonden met de Gouden Eeuw van Amsterdam.

Amsterdam heeft het begin van haar groei en ontwikkeling als handelsstad grotendeels aan de Oostzeehandel te danken.

Het zijn vooral de Friezen die de Amsterdammers voeden met het graan dat zij uit de Oostzeegebieden halen, die Amsterdam voorzien van het hout dat nodig is om de stad te bouwen en die later de burgers van Amsterdam en de industrieën van Amsterdam en de Zaanstreek voorzien van turf als brandstof.

Die 'levenszenuw' van de Hollandse welvaart ontwikkelt zich in belangrijke mate vanuit de doopsgezinde netwerken die Amsterdam en Fryslân met elkaar verbinden.

In deze doopsgezinde geloofsgemeenschap werkten zij samen in handel en scheepvaart: de Amsterdammers als reders en de Friezen als transporteurs.

Bloeiperiode van de Friese koopvaardij



Voorop wordt door Jan Auke Walburg gesteld dat met de Friese 'Gouden Eeuw' hier de bloeiperiode van de Friese koopvaardij wordt bedoeld, zowel in zijn boek als hier ook vanmiddag in deze lezing.

Zijn boek beschrijft zowel de binnenvaart als de internationale koopvaardij, waarbij wordt beoogd een overzicht te geven van de geschiedenis van de Friese koopvaardij.

Om die geschiedenis te beschrijven, kun je verschillende invalshoeken kiezen. Dat kan bijvoorbeeld maritiem, genealogisch, met uiteenlopende casuïstiek of deelgebieden, middels wetenschappelijk dossieronderzoek of door het bestuderen van veel bronnen van musea, archieven, verenigingen en stichtingen en van registers. Veel van die informatie is onder andere bijeen vergaard hier in Tresoar te Leeuwarden.

Bij de Friese scheepvaart gaat het onder andere om koopvaardij, walvisvaart, visserij en binnenvaart, van het begin van onze jaartelling tot heden (en toekomst), gericht op steden en dorpen.

De zogenoemde Sont-tol-registers/-archieven zijn van de Deense regering, die al zijn gedigitaliseerd, waarin is bijgehouden wie langs de Sont van de Noordzee naar de Oostzee voeren. Elk schip moest zich melden en aangeven wie ze waren en waartoe ze passeerden. Dat is allemaal vastgelegd in deze tolregisters.

Hieronder wordt in enkele sub-thema's één en ander weergegeven van de inhoud van deze middaglezing van Jan Auke Walburg:

1. Het Friese landschap

- Fryslân was aanvankelijk voor een groot deel een nat land met veel kreken en kwelders, waarin zich langzamerhand boeren en vissers vestigden.
- De terpenbouw ontstond, en de uitwisseling van zowel materialen als communicatie onderling vond in het begin met bootjes van uitgeholde boomstammen plaats.

2. De Romeinen (0-500 na Christus)

- De Romeinen veroverden ook Nederland, vooral het deel beneden de grote rivieren werd door hen bezet; en tegen een kleine vergoeding lieten ze de noorderlingen met rust. Zo behielden de Friezen hun vrijheid.
- Toen de Romeinen in de loop der tijden echter teveel begonnen te vragen van de Friezen, hebben de Friezen de Romeinen verslagen bij Velsen, waarbij de Romeinen (die zich in die tijd overigens al terugtrokken uit Nederland), het er maar bij lieten.
- De Romeinse scheepvaart was in die periode al veel verder ontwikkeld dan die van de Friezen. De Friezen hebben daarvan geleerd, en hun bootjes vergroot tot een voor de Friese wateren geschikte lange en smalle platbodems, met daarop een zeil, ten behoeve van hun transport.
- De Romeinen hadden al jaagpaden aangelegd, en ook daarvan leerden de Friezen hoe ze die in Fryslân konden toepassen.

3. De Grote Volksverhuizing

- De Grote Volksverhuizing vond plaats in de jaren tussen 300 en 700.
- De gevolgen van die volksverhuizing konden de Romeinen niet hanteren, dus het Romeinse Rijk stortte in, mede door interne strubbelingen in Rome.
- De Friese nederzettingen lagen in die tijd verspreid tussen het Duitse Hamburg in het noorden en Domburg in Zeeland in het zuiden, dus die lagen nogal sterk verspreid langs de zee kust.

4. Friese handel met Franken vanuit Dorestad (500-900)

- Maar de Friezen trokken ook landinwaarts langs de Rijn naar Dorestad, en dat was in dit tijd een ideale plek om over water naar alle windstreken te varen.
- Dorestad – toen nog een Frankische keizerstad - werd en was voor die tijd groot(s) met voorheen nog ongekennde proporties.

5. De Vikingen

- Dorestad verdween later echter langzamerhand; mede door de vele plunderingen van de Vikingen, die daar roofden, maar de rest van de stad dan intact lieten, om er dan enkele jaren later weer terug te komen voor hun volgende portie roofgoed.
- De Friezen hadden eerder al veel van de Romeinen geleerd, en leerden daarna hier in Dorestad ook veel van de Franken, en in diezelfde tijd tegelijk ook van de Vikingen, waarmee de Friezen trouwens ook wel optrokken.
- De Friezen leerden van de Vikingen veel over handel, roof, plunderingen, scheepsbouw (snel voor de strijd, en breed voor de handel) en ook in sociaal-cultureel opzicht.

6. 9e en 10e eeuw Stavoren en Bolsward als hanzesteden

- De bloeitijd van [de hanzesteden](#) was ook voor de Friezen een hele rijke periode.

7. Intermezzo: voortdurende strijd in Westlauwers Fryslân (1100-1600)

- De Friezen streden niet alleen tegen het water, maar ook tegen elkaar, tegen de Hollanders, tegen de Saksen, tegen de Bourgondiërs en tegen Spanje.
- De Friezen waren vrij, maar hebben daar wel heel veel voor moeten vechten.

8. Eerste bloeitijd van de Friese koopvaardij (1550-1650)

- Dit is de periode van de opkomst (bloei) van Amsterdam en tegelijk ook de tijd van de vlucht van de doopsgezinden.
- Doopsgezinden mochten niet strijden en niet regeren, en kwamen mede daardoor automatisch terecht in de handel. De Amsterdammers werkten (daardoor) graag met de doopsgezinde Friezen.
- Alle vervoer en transport ging in Fryslân in die tijd meestal over het water, dus de Friezen konden goed met scheepvaart omgaan.
- Rond de Sudersee omstreeks 1300 ontstond een eerste periode van koopvaardij voor de Zuiderzeesteden en voor de Waddeneilanden.
- De Friezen ontwikkelden het hele Baltische gebied qua handel en koopvaardij, waarvan Amsterdam veel heeft geprofiteerd. De hoge opbrengsten daarvan maakten het de Amsterdammers financieel mogelijk om naar de Oost en de West te trekken.
- Harlingen had in die tijd heel veel schippers en schepen, wat leidde tot een enorme opbloei en welvaart. Dat gold overigens ook voor Stavoren, Bolsward, Vlieland en Terschelling.
- Het Oostzee-gebied was een gigantisch groot handelsgebied, waar van alles was wat er in Nederland niet was en wat ze daar dus haalden, zoals: hout, staal, wapens, graan, erts, bont, pek, teer, kruit, ijzer.
- Ze brachten daar daarentegen producten naar toe zoals haring, textiel, wijn, zout, zuivel en later ook koloniale waren.

9. Achteruitgang van de koopvaardij

- De aanvankelijke rust werd echter wreed verstoord door allerlei vormen van strijd tussen landen en regio's.
- Verder was er in dit zeegebied sprake van kapingen en zee-oorlogen,
- Die wantoestanden leidden uiteindelijk tot onder andere afnemend transport tussen Amsterdam en Danzig, tot veranderingen in de Baltische handel, en uiteindelijk ging men over op andere wijze van transport, namelijk gericht op het binnenland en achterland, door de toename van anderssoortig transport tussen Amsterdam en Duitsland.

10. Tweede ronde 18e eeuw: binnenhavens

- De Friese binnenhavens - met ertussen de verschillende Friese vaarten - floreerden met hun regionale en lokale handel en vervoer van goederen.
- Binnen(haven)steden zoals Sloten, IJlst en Woudsend hebben de buiten(zee)havens overtroefd, en gingen later overigens óók internationale handel en transport ontwikkelen.

11. Neergang na de 4e Engelse oorlog & Franse bezetting

- De Nederlandse vloot is door de Vierde Engelse Oorlog vrijwel geheel vernield, en de Fransen hebben Nederland na hun voorafgaande bezetting berooid achtergelaten.

12. 19e eeuw: grote veranderingen in transport

- De 19e eeuw was dynamisch, weliswaar met een sterke afname van onze internationale koopvaardij, maar daarentegen groeide de binnenvaart en het transport over de weg en op het spoor in Fryslân.
- De scheepvaart motoriseerde en de industrie kwam op.
- Harlingen bleef (tot op heden) wèl dé internationale zeehaven van Fryslân.

13. De gouden eeuw van Leeuwarden

- Leeuwarden lag voorheen aan de Bordinge (ofwel Middelzee), dus ook Leeuwarden was voorheen een havenplaats.
- Uiteindelijk is de Middelzee ingedijkt en verdween die zee.
- Leeuwarden was daarentegen wel ideaal gepositioneerd als handelsstad in allerlei richtingen, zoals bijvoorbeeld naar Dokkum, Sneek, Harlingen en ook de zee op.
- De boerderijen wilden heel graag hun goederen via schepen naar Leeuwarden vervoeren; denk maar aan hun zuivelproducten zoals boter en kaas.
- Maar de Leeuwarders voeren ook wel degelijk naar de Oostzee; daarvan getuigen de Sonttolregisters.
- Er waren vanuit Leeuwarden allerlei beurtverbindingen met Nederlandse steden, en ook allerlei beurtveren met omliggende dorpen.
- De oriëntatie van de stad verschoof overigens wel naar Leeuwarden zelf.
- Ook Leeuwarden kende haar bloeiperiode door met name industrie, als bestuurscentrum en dienstencentrum.
- De vaarroutes vanuit Leeuwarden met Harlingen, Groningen en Lemmer waren en bleven van belang voor de stad.
- Toen het vrachtvervoer in Leeuwarden afnam, werden de Leeuwarder grachten historisch erfgoed.
- Er is momenteel eigenlijk geen sprake meer van koopvaardijscheepvaart in Leeuwarden.

14. Koopvaardij en genealogie

- In de Sont-tol-registers kun je online ook heel goed genealogisch onderzoek doen naar bijvoorbeeld schippersfamilies.
- Fryslân is trouwens niet zo actief geweest in de Verenigde Oostindische Compagnie. Die VOC trok er ook op uit om te bezetten en te roven, en dat zou mede de reden kunnen zijn dat de vredelievende Friese doopsgezinden niet actief waren in de VOC-vaart.

Verslag symposium de Vergeten Watersnood van 1825.

Op zaterdag 12 april 2025 vond het jaarlijks symposium van de Werkgroep Maritime Skiednis van de Fryske Akademy plaats in het Woudagemaal bij Lemmer. Onderwerp was de watersnood van 1825 waarbij driekwart van de provincie Friesland onder water kwam te staan. De zaal met een prachtig uitzicht over de baai van Lemmer was met 69 betalende bezoekers volledig uitverkocht. Het symposium werd geopend door Hanno Brand en Hester Postma en werd mede mogelijk gemaakt door de Fryske Akademy, Tresoar, het Fries Scheepvaart Museum, Stichting de Grote Zuidwesthoek, de Kingmastichting en Kuiper Verzekeringen.

Eerste spreker was hoogleraar Nederlandse literatuur- en cultuurgeschiedenis Lotte Jensen. Zij sprak over rampen en de herinneringscultuur in Nederland. Hoofdthema was waarom bepaalde rampen wel in het collectieve geheugen blijven hangen en anderen minder. Dit hangt van een aantal factoren af: omvang en impact van de ramp, het moment waarop het gebeurt, nationaal 'wij'-gevoel en de rol van de media. Herinneren gaat niet alleen over het verleden maar ook over de toekomst. Om als ramp herdacht te blijven worden is een relevantie naar de toekomst noodzakelijk. Voor de watersnood van 1825 geldt dat er mogelijk meer aandacht voor is omdat mensen zich zorgen maken over het klimaat, de zeespiegelstijging en extreme neerslag. In het herdenken van de ramp zijn een aantal activiteiten geweest waarbij het luiden van de klokken in de gehele provincie op 2 februari het meest in het oog sprong. Dit heeft de ramp in de nationale media aan de vergetelheid ontrukkt.



De volle zaal met uitzicht over de Lemster baai. Foto Jelle Jan Koopmans

De volgende spreker was historicus Frits Zeiler. In de tijd van de Romeinen was de verdediging tegen het water in Friesland zeer plaatselijk georganiseerd. Mensen woonden bij elkaar op heuvels (terpen) om zich bij hoogwater op terug te kunnen trekken. In de tijd van Karel de Grote kwam meer en meer het besef om dit gezamenlijk aan te pakken. Vooral kloosters speelden een grote rol in het aanleggen van dijken. Een belangrijk voorbeeld in Friesland is de Slachtedijk die rond 1300 gereed kwam ter bescherming tegen de Middellzee. Naar aanleiding van de Allerheiligenvloed in 1570 werden er een grote hersteloperatie aan de dijken uitgevoerd. Hoewel Casper di Robles hier naderhand de meeste eer voor kreeg toegeschreven speelden het hof van Friesland en dijkgraaf Ruurd van Roorda hierbij de belangrijkste rol. Belastingen werden eerlijker georganiseerd. Het aanleggen van dijken en kustbescherming vaak in de vorm van houten palen was een dure aangelegenheid waarvoor meer en meer regionale belastingen werden geheven. Aan het begin van de achttiende eeuw bleek dat deze houten bescherming behoorlijk door de paalworm was aangetast. Rond 1825 was het dijkonderhoud jaren verwaarloosd mede door de Napoleontische periode. Dit was een van de oorzaken van de dijkdoorbraken bij Lemsterland en Schoterzijl. Met dank aan Worp van Peijma en Arjen Roelof Roelofs werd na de ramp meer gebruik gemaakt van een glooiende dijkhelling met aarde of steenbeslag.

Tijdens de lunch werden wij meegenomen op excursie door het Woudagemaal. Het werd in 1920 geopend en is nog steeds bedrijfsvaardig. Het machinepark in het gemaal werd gemaakt door de machinefabriek Jaffa in Utrecht. Het is een geweldig vernuftig systeem dat van 1920 tot 1967 op kolen en stoom werd gestookt. Vervolgens werd er stookolie en diesel gebruikt, maar tegenwoordig stookt het gemaal op duurzame diesel. De machines zijn in staat om per dag 6 miljoen kubieke liter water per dag weg te pompen en zo vormt het nog steeds een belangrijke schakel in het drooghouden van de provincie Fryslân.



De rondleiding door het Woudagemaal. Foto Jelle Jan Koopmans

De volgende spreker historisch-socioloog Otto Knottnerus vertelt over stormvloed en rond de Waddenkust. Hij haalt zijn leermeester Abram de Swaan aan die stelde dat een dijk een collectieve voorziening is, collectieve banden aanhaalt, een dijk scheidt en verbindt en biedt identificatiemogelijkheden. In een dijk komen materiaal, mensen en denkbeelden samen en de dijk geeft ook tegenspel. Een stormvloed vernielt de dijken en herverdeelt het spel en de knikkers. Een dijk is daarmee naast een belangrijke direct nut hebbende voorziening ook een sociaal verband. In het waddengebied hebben door de eeuwen heen een reeks van stormvloed en voorgedaan. De belangrijkste daarvan waren objectief gezien naar het meeste aantal slachtoffers de St. Felixvloed (1530), de Allerheiligenvloed (1532), de Allerheiligenvloed (1570), de Burchardvloed (1634) en de kerstvloed (1717). De grootste watersnood was de Allerheiligenvloed van 1570 met 15.000 tot 25.000 doden, waarvan in Friesland zeker 3.000. Bij de watersnood van 1825 kwamen in totaal 733 mensen om het leven waarvan 17 in Friesland. Het aantal directe doden van watersnood in het Waddengebied valt daarmee mee, in de verbeelding waren de gevolgen vele malen groter. Dat wil niet zeggen dat indirecte gevolgen van de rampen groot waren. Een jaar na de ramp in 1825 brak de malaria uit waaraan ook nog duizenden mensen stierven. De oversterfte in het kustgebied lag dan ook op 40 procent.



Otto Knottnerus over de stormvloed langs de Waddenkust. Foto Jelle Jan Koopmans

Dominee Dirk Jan Wassenaar vertelde over de watersnood vanuit godsdienstig perspectief. Vanuit Christelijk perspectief werd er op twee manieren naar de ramp gekeken. Enerzijds als een straf van god. Bilderdijk sprak in dat verband over de hoogmoed der hedendaagse mens. Anderzijds was er ook mededogen. Zo trok dominee Visser uit Ysbrechtum door de hele

provincie om malaria patiënten te ondersteunen en stierf hier zelf ook aan in 1826. Naar aanleiding van de ramp kwam mede onder aanvoering van de kerken een grote inzamelingsactie tot stand. In de kerken werd geld ingezameld en de opbrengst van verschillende preken werd besteed aan mensen die door de ramp niets meer bezaten. Uiteindelijk werd er 2,2 miljoen gulden opgehaald.

Vervolgens was er een interview van de historicus Erik Betten met auteur Hylke Speerstra. Hij schreef in het boek de Oerpolder over de ramp van 1825 in 't Heidenskip. Speerstra heeft hierin op een meesterlijke wijze familiegeschiedenissen met fictieve verhalen vermengd. Deze verhalen komen deels voort uit zijn eigen jeugd en deels door gesprekken die hij voerde met mensen in het dorp.

Historicus Mark Raat van de Fryske Akademy vertelde over 1825 als kantelpunt in de inpoldertraditie. De rol van de Friese overheid bij het waterbeheer was van oudsher vrij beperkt. Het interne waterbeheer in de provincie ging veel uit vanuit particulier initiatief. Vanaf 1825 veranderde dat en werden er diverse voorstellen gedaan om het boezembeheer te verbeteren. Het lage midden van Friesland ligt als een soort badkuip tussen klei en zandgebied. Water uit de hoger gelegen regio's stroomt naar het lage midden. Niet-ingepolderd veen was boezemland dat iedere winter als een soort spons water opnam. In 1825 was er nog 100.000 hectare van dit boezemland. In 1875 was al 73.000 hectare daarvan bedijkt en drooggemalen. Toch bleef de wateroverlast problematisch. Dat werd flink verbeterd met de komst van het Woudagemaal in 1920. Nu kon er het jaarrond boezemwater worden weggemalen. Daarmee werd de ambitie voor een verbeterd waterbeheer door de provincie verzegeld.

De dag werd afgesloten met een presentatie van dijkgraaf Luzette Kroon. Nederland is een delta. Waterschappen zijn ontstaan om bescherming te bieden tegen het water. Het Wetterskip Fryslan, waar ook een deel van het Groninger Westerkwartier onder valt, bestaat uit een gebied van 360.000 hectare, 670.000 inwoners, 200 kilometer aan zeedijken en 3300 kilometer aan polderdijken. Het Wetterskip voert 8 miljoen kubieke liter water per dag af en kan 6 miljoen kubieke liter water de provincie inlaten. Het Wetterskip staat voor een aantal belangrijke uitdagingen. De zeespiegelstijging, bodemdaling, extreme neerslag, droogte, hitte, minder zoet water, verzilting. Na afloop was er een gezellige borrel om nog even na te praten of kennis te maken.

Verslag van de ledenbijeenkomst van de Werkgroep Maritime Skiednis op 18 oktober 2025 in het Skûtsjemuseum in Earnewâld (Johan Steendam).

Op deze bijeenkomst, die in het teken stond van het bekendste Friese scheepstype het skûtsje, waren 14 leden aanwezig.

De middag werd afgetrapt door voorzitter Jan Auke Walburg. Hij heet iedereen welkom en verteld wat over de werkzaamheden van de werkgroep en over de veranderingen bij de Fryske Akademy. Er is een nieuwe FA-website waarop o.a. de symposiaverslagen te vinden zijn. De werkgroep wil ook met de FA praten over een betere verspreiding van kennis over de Friese maritieme geschiedenis. Op vrijdag 27 maart is het volgende symposium met als thema het dagelijks leven aan boord aan boord van schepen. Nadere informatie volgt.

Daarna gaf oprichter Age Veldboom op zijn bekende karakteristieke en humorvolle wijze een introductie, met muziek en zang, en een rondleiding door het Skûtsjemuseum. Centraal in dit museum staat het leven van een vroegere generatie zeilschippers, die op skûtsjes voeren. Maar ook de kampioenscompetities van SKS en IFKS van vandaag de dag krijgen volop aandacht. Oude ambachten uit de scheepsbouw zoals smederij, waar nog een demonstratie volgde, en zeilmakerij komen in speciaal ingerichte werkplaatsen aan bod. Honderden onderdelen van skûtsjes en gereedschappen waarmee ze gemaakt werden, staan in een sfeervolle omgeving opgesteld. Het museum wordt gedragen door ca. 50 vrijwilligers, waarbij de sociale functie erg belangrijk is. Wat is er nu zo bijzonder aan deze skûtsjes? Ze waren nodig voor het dagelijks leven. Vervoer van bijv. levensmiddelen, turf, stront, terpaarde ging over het water. Skûtsjes hadden weinig diepgang waardoor ze zeer geschikt waren voor de Friese binnenwateren.





Na de pauze werd de bijeenkomst vervolgd met een uitgebreide, bouwtechnische PowerPoint presentatie van de bevrogen scheepsbouwer Johan Prins, over de oude *AEbelina* of *Dorp Grouw* en de geschiedenis van de beurtvaart en beurtschepen. Een belangrijk verschil met een skûtsje is dat aan boord van een beurtschip niet werd gewoond. De *AEbelina* was een befaamd schip dat vele prijzen won en dat in 1861 “*Op de koop*” gebouwd werd door de bekende scheepsbouwer Eeltje Holtrop van der Zee in Joure. Het schip won zoveel prijzen dat het werd uitgesloten van bepaalde wedstrijden. Naar het voorbeeld van dit oude beurtschip, bouwde Prins bij het Skûtsjemuseum een houten replica. Er waren geen bouwtekeningen alleen een paar foto’s van het oude schip. Wel waren de werfboeken van Van der Zee bewaard gebleven. Gelukkig was er een bouwtekening van een vergelijkbaar schip beschikbaar via het Scheepvaart Museum in Amsterdam, die digitaal kon worden gemaakt. Het schip is gebouwd van diverse gekapte eiken die her en der in Nederland beschikbaar kwamen o.a. van landgoed Twickel en Kroondomein Het Loo. Het grootzeil is afkomstig van de Groene Draeck. De bouw was een werkervaringsproject en duurde ruim vier jaar. In 2009 volgde onder enorme publieke belangstelling de tewaterlating. Tegenwoordig kun je de *AEbelina* huren voor het maken van vaartochten. De snelheid van het schip is waarschijnlijk te danken aan het feit dat het schip destijds compromisloos gebouwd is “*Op de koop*”, zodat Van der Zee geen rekening hoefde te houden met wensen van kopers.



De bijeenkomst werd afgesloten met een bezoek aan de *AEbelina*, een mooi stuk vakwerk gemaakt door bevlogen bouwers, en een borrel.

Lijst van publicaties

Boeken:

- J. Leinenga en R. Leemans, Van gegist bestek tot GPS, de geschiedenis van de Zeevaartschool Terschelling

Artikelen:

- Special over de watersnood van 3-5 februari 1825 in Historisch tijdschrift Fryslan nr 1, met artikelen van:
 - Jan Dirk Wassenaar, Stormvloed uit eerste hand.
 - Alice Booij, Ramp na de ramp haast met de Sneker begraafplaats
 - en Klaas Zandberg. Weststellingwerf zwaarst getroffen.
- Het Eeuwenoude polderideaal, Mark Raat, Historisch Tijdschrift Fryslan nr 2.

Presentaties

- Jan Auke Walbrug, Friezen op zee, Nes (Ameland) 10 april en 9 november in Hindeloopen
- Jelle Jan Koopmans, 'De Dagobert Duck van **Hindeloopen**; Jappe Wiggerts', Hindeloopen 14-12-2025
- De tentoonstelling "Een zee aan kennis: Fries zeevaartonderwijs toen en nu" 3 oktober 2025.

Hanno Brand:

Recensies:

- Anna Brinkman, Balancing Strategy: Seapower, Neutrality and Prize-Law in the Seven Years war, Tijdschrift voor Zeegeschiedenis, 44/2 pp. 96-98.

Wetenschappelijke lezingen:

- Viglius van Aytta as Habsburchsk diplomaat yn de relaasjes mei de Hanze (Leeuwarden, 23 nov. 2025)

Publiekslezingen

- Visby, hanzeatische spingplank of splijtzwam in de Oostzee (Kampen, 10 mei 2025)
- Het vertekend beeld van de Hanze : samenwerkende steden met botsende belangen (Deventer; 10 dec. 2025)

Onderwijs

- Een geschiedenis van de Hanze, zes hoorcolleges HOVO-Noordnederland (Leeuwarden okt. Nov. 2025)
- Een geschiedenis van de Hanze, zes hoorcolleges, HOVO-Noordnederland (Groninge, maart-april 2025)

Advies en begeleiding

- Adviesraad Marhisdata (Zaansstad, 11 april 2025)
- Paneldiscussie Nautisch Platform Oost-Nederland (Kampen, 10 mei 2025)
- Oppositie promotie Geke Burgers, Sunken history. Shipwreck Scheurrak SO! In the late sixteenth century Dutch maritime culturtal landscape (Leiden 10 november 2025)

Financiën / Sponsoring

Het jaarlijks symposium werd mogelijk gemaakt door:



Kingmastichting



TRĚSOAR

Museum, archief en bibliotheek Fryslân

fries
scheepvaart
museum

