

Nieuwsbrief

Van het bestuur

Beste leden, beste vrienden,

Het bestuur wenst jullie en jullie naasten allemaal een heel gelukkig en vooral gezond 2021.

Dit jaar is er helaas geen nieuwjaarsreceptie. Met deze nieuwjaarspeech per Nieuwsbrief maken we geschiedenis en laten we hopen dat dit ook meteen de laatste keer is. De sluiting van de sociëteit is een zware aanslag op het verenigingsleven, maar gelukkig dienen zich tekenen aan van een nieuwe start. Het vaccin is in aantocht en de leden staan te trappelen om weer bij elkaar te komen.

Met Zeemanshoop staan we echt op een T-splitsing, niet alleen voor wat betreft het gebruik van het pand, maar ook hoe Zeemanshoop zich verder zal ontwikkelen. Voor het voortbestaan is aanwas van jongere leden uit de maritieme omgeving noodzakelijk en dat gaat niet vanzelf. Het vergt uitbreiding van activiteiten waarmee belangstelling voor Zeemanshoop wordt gegenereerd. Zeemanshoop wil weer een plek worden waar mensen met gedeelde belangstelling elkaar ontmoeten. Zo wordt na de zomer begonnen met het houden van hoogwaardige voordrachten over actuele onderwerpen die niet alleen op het Muntplein gevolgd kunnen worden, maar ook digitaal. Onderwerpen zullen in samenspraak met relevante partijen zoals de Zeevaartscholen, tot stand komen. Het eerste onderwerp betreft piraterij, nu weer in het nieuws vanwege de kaping van een Turks schip voor de kust van Nigeria.

Jim Vink en Sylvia Tervoort hebben inmiddels hun taken overgedragen. Constant Herfst is bij de Kamer van Koophandel ingeschreven als interim voorzitter en Daan Roest als penningmeester. De webmaster heeft ondertussen het ledenboek geïnstalleerd in de beveiligde omgeving van de site. Deelname zal de leden van Zeemanshoop voor elkaar minder anoniem maken. Inschrijving wijst zich vanzelf en we hopen dat u allen gehoor geeft aan deze oproep.

Wilt u niet tot de generatie behoren die als laatste het licht uit mag doen bij Zeemanshoop, kijk dan eens wat u voor de vereniging kan betekenen. We zouden het zeer op prijs stellen als leden willen bijdragen aan de ledenwerving, aan het promoten van het zaalgebruik onder maritieme organisaties of bijdragen aan de organisatie van goede voordrachten en presentaties. Het meeste werk kan thuis vanachter het scherm worden

gedaan, maar de aanmelding vanuit de leden is tot nu toe gelijk aan nul.

Laten we niet vergeten dat onze uitgangspositie goed is met circa driehonderd leden en een eigen pand op een pracht locatie met mooie tradities en veel gezelligheid. We beginnen dus niet met niets, integendeel, we bouwen voort op wat er is.

Dat behouden, verder uitbouwen en aanvullen met nieuwe activiteiten, aangepast aan deze tijd, is wat het bestuur u allen toewenst in het nieuwe jaar 2021. En laten we bedenken dat we de leden daarbij nodig hebben. Juist in deze tijd is meedenken en meehelpen cruciaal. Het bestuur bedankt de leden die hun lidmaatschap voor het nieuwe jaar zo vlot hebben voldaan en brengt tot slot een digitale toast uit op de Koning, op Zeemanshoop, het nieuwe jaar en ons aller bijdrage daarin, opdat wij elkaar weer snel kunnen ontmoeten op het Muntplein.

Namens het bestuur,
Constant Herfst, voorzitter



De penningmeester bedankt alle leden die hun bijdrage al hebben voldaan. Mocht u uw bijdrage (minimaal € 17,50) nog niet hebben voldaan, dan kunt u deze overmaken op rekening
NL49 INGB 0000 5893 83.

AGENDA

Tot nader bericht zijn er geen activiteiten.

Lidmaatschap

Contributie voor Zeemanshoop

De contributie bedraagt €17,50 per jaar. Voor bedrijfslidmaatschappen bedraagt de contributie € 75,00 per jaar. Een hoger bedrag mag natuurlijk ook. U kunt uw contributie overmaken op rekening :

NL49 INGB 0000 589 383 tnv
Koninklijk College Zeemanshoop
 met vermelding van uw naam.
 Vanuit het buitenland overmaken vergt als Swift of BIC-Code : **ING-BNL2A**.

Zeemanshoop artikelen

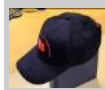
De volgende artikelen zijn nog te verkrijgen bij het secretariaat:



Postzegels met logo ZMH, vel 10 stuks - € 10,-



Margrietspeldje - € 17,50



Pet - € 15,-



Stropdas - € 15,-



Boek Content - € 17,50



6 kaarten Fred Boom + enveloppen - € 5,-



Vlag met nummer ZMH, 40 x 60 cm, ¾ kleeds - op aanvraag

Idem, 80 x 120 cm, 1½ kleeds - op aanvraag



Jubileumboek 150 jaar Zeemanshoop door Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 108 pagina's - € 17,50

Ook zijn er nog enkele kalenders 2021 te verkrijgen



Hulp gezocht voor inrichting van het Paviljoen Maritieme Technieken en Ambachten in het Maritiem Museum

In het Maritiem Museum in Rotterdam wordt hard gewerkt aan een nieuw paviljoen voor maritieme technieken en ambachten. Projectleider Hanne Marckmann vertelde hier al uitgebreid over tijdens de NMT Shipping Nieuwjaarsreceptie. Voor de aankleding van het paviljoen is het museum nu op zoek naar objecten en foto- en filmmateriaal van bedrijven uit de maritieme maakindustrie.

Het Maritiem Museum Rotterdam bouwt in de museumhaven aan nieuwe werkplaatsen voor het onderhouden van hun buitencollectie met kranen, machines en schepen. Deze werkplaatsen worden ook toegankelijk voor het publiek, zodat het museum de maritieme ambachten en technieken die hierbij komen kijken, kunnen overdragen op de huidige en toekomstige generatie.

In de twee werkplaatsen - de houtwerkplaats en de metaalwerkplaats - laat het museum zien hoe de schepen worden onderhouden en nieuwe (kleine) schepen worden gebouwd. Er worden films vertoond over scheepsbouw en -onderhoud op videowalls en bieden interactieve schermen verdiepende informatie over maritie-

me technieken aan. Ook kan het publiek aan de gang met hands-on activiteiten om te ervaren hoe onder andere roest wordt afgeborsteld, gaten worden geboord, bouten bij moeren worden gevonden en hoe schroeven draaien. Deze werkplaatsen gaan open op 1 juli 2021.

Voor de interactieve schermen en de hands-on activiteiten is het museum op zoek naar beeldmateriaal en andere materialen om te exposeren. Bekijk hier de volledige lijst met materialen waar het Maritiem Museum naar op zoek is. Contactpersoon van het Museum is Hanne Marckmann die te bereiken is via marckmann@maritiemmuseum.nl.

Bekijk [hier](#) de volledige lijst met materialen waar het Maritiem Museum naar op zoek is.



Reddingboot Zeemanshoop

In 2006 is de Stichting Museumhaven Zeemanshoop op Ameland opgericht. Een haven speciaal voor voormalige reddingboten. De haven kreeg de naam van de reddingsboot Zeemanshoop mee. Dit was een weloverwogen keuze. De Zeemanshoop was destijds in het bezit van één van de initiatiefnemers van het project en gezien de indrukwekkende geschiedenis van deze reddingboot, was de keuze gauw gemaakt. De Zeemanshoop had bovendien de status van varende erfgoed. Na het overlijden van haar laatste eigenaar lag het schip (nu) ruim vijf jaar in de museumhaven op Ameland te koop wat de onderhoudstoestand niet ten goede kwam. Dit was voor het bestuur van de Stichting Neeltje Jacoba 1929 (, gevestigd) op Ameland reden om te trachten haar voor de ondergang te behoeden en daarmee ook voor de museumhaven een blikvanger met een rijke historie te behouden. Na rijp beraad werd besloten financiële middelen te werven om de Zeemanshoop aan te kopen en vervolgens in originele staat terug te brengen. Om dat te bereiken is het noodzakelijk dat het huidige stuurhuis en de motor worden verwijderd. De oude koperen stuurkap werd door een van de vorige eigenaren, de heer C. Rijf, nog steeds bewaard, voor het geval zich restauratoren zouden aandienen. Hij was bereid om deze voor een redelijke prijs over te dragen. De firma Nimos kon tevens een identieke Kromhout MD gloeikopmotor leveren en inbouwen, waarmee de Zeemanshoop was uitgerust toen zij in 1925 in de vaart kwam. Het uitgangspunt is om het schip te restaureren naar de staat zoals ze in dat jaar is opgeleverd.

Engels avontuur

Na de Duitse inval in Nederland op 10 mei 1940, heeft de Zeemanshoop een wel heel bijzondere rol gespeeld en daarbij tal van landgenoten het leven gered. Op 14 mei 1940, één dag voordat Nederland capituleerde, staken talrijke personen in allerijl naar Engeland over om krijgsgevangenschap te ontlopen. Op die ochtend nam de Zeemanshoop vijf personen aan boord van een door bommenwerpers belaagde onderzeebootjager. In de middag van die rampzalige dag werd de Zeemanshoop gevorderd. Nu voer de reddingboot met achttien hoge militairen naar buiten om die op een jager af te zetten. Aan het eind van de dag zou de Zeemanshoop nogmaals zee kiezen – om

de eerste vijf jaar niet terug te keren. De boot werd namelijk gekaapt door vier jonge Engelandvaarders. Ze namen 42 joodse vluchtelingen mee, die op de kade van Scheveningen stonden te dringen om een plaatsje aan boord te bemachtigen, teneinde aan de Duitsers te ontkomen. Met meer geluk dan wijsheid wisten de studenten met de overvolle boot de kalme Noordzee over te steken. Voor de Engelse kust stapte iedereen over op een torpedobootjager. Pas na de oorlog keerde de zwaar gehavende Zeemanshoop terug. Na herstel op de marinewerf deed de boot nog dertig jaar dienst en redde alsnog honderden mensen. Ook al ging de Zeemanshoop in 1976 als reddingboot met pensioen, onder gezag van de particulier eigenaar Iemke Rijf, oud-schipper van de strandreddingboot Nicolaas Ma-



rius, voerde ze in de jaren tachtig onder de naam "Zeemeeuw" nog tal van acties uit als bergingsboot in de wateren rond Terschelling. De laatste eigenaar, wijlen Theo de Boer van Ameland, voegde met een reis naar Gotenburg in 2008 nog enkele kleurrijke bladzijden toe aan de bijzondere geschiedenis van deze welhaast onverslijtbare reddingboot. Rijf tekende destijds ook voor de verbouwing, zoals wij die kennen van de huidige 'Zeemanshoop'. Hoewel het stuurhuis ontsierend genoemd mag worden, paste hij de boot met respect aan. Dit vereenvoudigde de restauratie, omdat de meeste originele onderdelen en constructies onaangetast bleven. In 1922, met de viering van het honderdjarig bestaan, stelde het College Zeemanshoop vijftientigduizend gulden beschikbaar aan de KNZHRM voor de bouw van de Zeemanshoop.

Contact



Voor specifieke zaken is het dagelijks bestuur bereikbaar op de volgende e-mailadressen:

De voorzitter op voorzitter@zeemanshoop.nl

De secretaris op secretaris@zeemanshoop.nl

De penningmeester op penningmeester@zeemanshoop.nl

Algemene vragen, suggesties en wat al niet, kunt u versturen naar info@zeemanshoop.nl



Natuur fenomenen

door Johan Karels

Als je vertelt dat je vroeger gevaren hebt, wordt er vaak gevraagd of je wel eens haaien hebt gezien. Ja... zegge en schrijven twee keer in de zestien jaar dat ik gevaren heb. Eén keer een hamerhaai en één keer een haai van een onbekend merk. Walvissen en andere zeezoogdieren zag je in alle soorten en maten. Dat heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat deze beesten regelmatig boven water moeten komen om adem te halen. Dolfijnen en dolfijnachtigen leken er een sport van te maken om vlak voor de boeg in de drukgolf mee te zwemmen. Ik had zelfs het vermoeden dat ze soms opzettelijk naar het schip toe zwommen om hun kunsten te vertonen.



Maar behalve zwemmende zoogdieren, waren er ook nog vliegende vissen en zwemmende vogels. Sommige vliegende vissen vlogen een beetje te hoog en belandden eerst aan dek en later in de

pan van de Chinezen. Pinguïns zag je veel in de buurt van Zuidafrika en als je langs eenzaam eiland in de zuidelijk oceanen voer zoals Gough Island of Amsterdam Eiland. Uiteraard vlogen daar ook de machtige albatrossen rond. Dagenlang konden ze het schip volgen, met hun bijna inspanningsloze glijvluchten en hun spanwijdte van een meter of twee. Soms vlogen ze vlak naast je raam en ik weet bijna zeker dat ze jou bestudeerden. Ze vlogen achter het schip, voor het schip en naast het schip, maar nooit over het schip. Waarom is me niet duidelijk, maar volgens oude verhalen zou daar een vloek op rusten.



Vliegende Hollander.

Zo zou volgens de legende de Vliegende Hollander voor eeuwig rond moeten blijven varen als spookschip over de oceanen. Dit verhaal zou te maken kunnen hebben met wat ik zelf daar een keer waargenomen heb. Toen we in de buurt van Kaapstad voeren zagen we, laat in de middag, in de lucht boven de horizon een compleet schip varen, op zijn kop. Romp, opbouw en masten waren goed te zien. Naarmate we verder voeren zakte de omgekeerde boot steeds lager naar de horizon tot het punt waar de schoorsteen de horizon raakte. Toen zagen we de echte schoorsteen van het schip boven de horizon uitkomen en een kwartiertje later het gehele schip. Het was dus met recht een luchtspiegeling. Dit ontstaat als er twee luchtlagen van verschillende dichtheid boven op elkaar liggen. Met andere woorden: een koude luchtlag boven op een warme luchtlag of andersom. Je krijgt dan hetzelfde effect als kijken in een aquarium. Door de lichtbreking op het scheivlak van water en lucht lijkt het visje veel dichterbij dan het in werkelijkheid is. Bij een luchtspiegeling kijk je als het ware tegen een spiegel aan waardoor je iets ziet wat achter de ronding van de aarde ligt.

Groene flits

Hetzelfde fenomeen ligt ten grondslag aan de zogenaamde groene flits. Menig stuurman kon daar enthousiast over vertellen en zelf heb ik het ook ooit eenmaal mogen zien. De naam "groene flits" is een verzamelnaam voor een optisch fenomeen met verschillende oorzaken, maar ongeveer hetzelfde resultaat.

De oorsprong van een groene flits ligt altijd in e breking van het zonlicht in de atmosfeer, zoals in een prisma. Licht beweegt zich in de dichtere lage luchtlag van de atmosfeer minder snel voort dan in de dunne laag erboven. Hierdoor volgt zonlicht een ietwat gekromde baan door de atmosfeer, in dezelfde hoek als de kromming van de aarde. Lichtstralen met een hogere frequentie, zoals blauw en groen, worden echter verder gebogen dan lichtstralen met een lagere frequentie zoals rood en oranje. Hierdoor blijven de groene en blauwe kleuren van de zon nog even zichtbaar wanneer oranje en rode reeds achter de horizon zijn verdwenen door de kromming van de aarde.

Groene flitsen kunnen worden versterkt door luchtspiegelingen als gevolg van bijvoorbeeld een warm of juist erg koud aardoppervlak of de aanwezigheid van een sterke inversielaag. Deze luchtspiegelingen versterken de lichtbreking. Een groene flits is het beste waar te nemen bij een heldere lucht, zodat het zonlicht minder wordt verstrooid.

Raadselachtig

Tijdens een verblijf in een haven in de Perzische Golf, stond ik eens uit verveling over de railing in het water te kijken. (Daar komt de uitdrukking "potdeksel eczeem" vandaan) Er zwom een hele wolk kleine visjes rond. Alsof ze door een onzichtbare dirigent werden aangestuurd zwommen al die miljoenen(?) visjes als één lichaam door het water. Plotseling dook er een tweede wolk op uit de diepte en langzaam naderden de beide 'wolken' elkaar. Ik verwachtte dat ze samen zouden smelten tot één grote wolk, maar dat gebeurde niet. Nadat beide wolken samengesmolten waren, zag je langzaam ook weer twee wolken uiteengaan. Uiteraard kon ik niet zien of het ook dezelfde visjes waren, maar ik vroeg me af door welke onzichtbare kracht die beestjes aangestuurd werden.



Jubileum 200 jaar Zeemanshoop

Wij attenderen u erop dat er door ons lid en schrijver Cor Scholten hard gewerkt wordt aan ons Jubileumboek '200 Jaar Zeemanshoop' (1822-2022). Het wordt een kloek boek!

Een voorproefje van een groepsfoto uit het laatste gedeelte van het werk gaat laat een foto zien uit 2005, bij het aantreden van het nieuwe bestuur. Een scala aan bekende gezichten, waarvan er ons helaas al velen zijn ontvallen. Initiator voor deze foto's is altijd ons erelid Albert Kelder geweest, meest rechts op de foto. Opmerkingen zien we graag tegemoet via bibliotheclaris@zeemanshoop.nl



Onderste rij zittend vlnr:

drs Ronald de Jong (voorzitter in 2005), Gre Greve (administratrice), Willem Boonacker (voorzitter tot 2000), Ed Sartton (voorzitter tot 2013), Henk Poelenjee (voorzitter tot 2005), Jaap Kelderman (penningmeester, erelid)

2 rij vlnr:

Douwe van der Kooi (bestuurslid), Nol Mulder, Han de Rijk (bestuurslid), Koen Lemmen, Willem Hage, Dokter van West, Nico Buyten, Albert Kelder, erelid.

3e rij vlnr:

Willem Content (bestuurslid), Frits Koopman (secretaris), Dick Wessel, Philip Sollman (secretaris), Siewert Ganzinga ((penningmeester), Andries Westendorp.

4e rij vlnr:

Engel Jonker, Jan Aafjes, Herman van Hoek (bestuurslid), Jan Mulder, onbek?, Th. Houtkooper, Harry Visser, Adrie van Es, Jan Marselis, onbek?, Thijs Zwart, Harry Schram, Wim Nossent, Ingrid Pieck (administratrice)

Bovenste rij vlnr:

Jos van Leeuwen, Fred Boom, Dick Roggeveen, Ton Heijstek, Rob van Willigenburg (bestuurslid), A. Meiboom, Wim Grund

Ammoniak

Vier grote maritieme bedrijven hebben de handen ineen geslagen om een tanker te bouwen die kan varen op ammoniak. Ammoniak kan een duurzamere brandstof zijn dan stookolie en helpen om de emissiedoelen van de scheepvaartindustrie te halen.

De vier bedrijven – MISC Berhad (Maleisië) , Samsung Heavy Industries, Lloyd's Register en MAN Energy Solutions - zullen de komende jaren hun kennis delen over schepen en brandstof. Uiteindelijk moet dat leiden tot een schip dat op ammoniak kan varen.

Stikstof en waterstof

Ammoniak dat is samengesteld uit stikstof en waterstof, kan een brandstof worden die schoner is dan stookolie. Stikstof zit in de lucht en als de waterstof met duurzaam opgewekte elektriciteit wordt geproduceerd, is de ammoniak emissievrij. Bij verbranding komt dan alleen stikstof en water uit de schoorsteen.

Ammoniak werkt zowel in een verbrandingsmotor als in een brandstofcel; die laatste techniek werkt ongeveer hetzelfde als een waterstofauto. Uit een Nederlandse studie vorig jaar bleek dat een brandstofcel de meest efficiënte manier is om ammoniak te gebruiken. Op dit moment levert de brandstofcel echter niet genoeg vermogen voor een zeegaand schip.

Combinatie van stookolie en ammoniak

Daarom pleit het rapport voor een overgangstechniek met een verbrandingsmotor die een combinatie van stookolie en ammoniak verbrandt. Dat brengt de schadelijke emissies van een schip omlaag, maar vraagt niet om nieuwe, dure technologie. Wel is de ammoniak zelf veel prijziger. Het is namelijk drie keer duurder dan stookolie.

De deelnemende maritieme ondernemingen onderzoeken de komende tijd of er een kostenefficiënte manier is om ammoniak in te zetten. Dat hangt van veel factoren af. Als er bijvoorbeeld een CO2-belasting komt op stookolie, wordt het gebruik van ammoniak eerder kostendekkend.

Genoemde partijen werken samen omdat het op dit moment aan leiderschap ontbreekt in de maritieme sector. De veronderstelling is dat zonder dat leiderschap de CO2-doelstellingen van 2050 niet gehaald zullen worden. Om die doelen te halen moeten er in 2030 al emissievrije schepen varen. Voorlopig ziet het daar echter nog niet naar uit.

Bron: Change Inc., bewerkt.



Ammoniak

Website Zeemanshoop

Vanaf 1 januari kunnen leden zich registreren en inloggen op onze website. Na het inloggen krijgt u de mogelijkheid om een profiel van uzelf aan te maken, maar dat hoeft natuurlijk niet. Wel kunt u dan de volledige ledenlijst bekijken. Via deze weg kunt u ook contact zoeken met medeleden. Inmiddels hebben al een behoorlijk aantal leden hiervan gebruik gemaakt. Schroom dus niet en registreer uzelf.

Op de website staan heel veel links naar maritieme of andere interessante websites. Eén klik is voldoende om een hele middag zoet te zijn (het is toch Coronatijd). Ook is daar, onder het hoofdstuk 'bibliotheek', de mogelijkheid om alle titels te bekijken die aanwezig zijn in onze bibliotheek. Het digitaal lezen behoort helaas nog niet tot de mogelijkheden. Wel kunt u onder het kopje 'Nieuwsbrieven' alle verschenen exemplaren lezen.

Dat waren nog eens kerels

Watersnoodramp in Waterland, winter 1825

De bevolking zocht een goed heenkomen op zolder. Het vee werd op hoge bruggen gestald of in de net wat hoger gelegen [dorpskerken](#) gestald. Daar vluchtten ook veel mensen heen. De eerste hulp kwam uit de buurt, vooral uit Durgerdam, [Schellingwoude](#), [Buiksloot](#) en [Nieuwendam](#). Die dorpen lagen hoog tegen de dijk aan en bleven grotendeels droog. Maar ook in Amsterdam kwam direct een reddingsactie op gang. Daar was in mei 1821 door achttien kapiteins van de grote vaart het College Zeemanshoop opgericht. Het ging om een hulpfonds voor zeelieden en hun weduwen en wezen.

Verzwakte mannen

De kapiteins van Zeemanshoop vertrokken direct met hun sloepen naar het overstroomde Waterland tennoorden van Amsterdam. Kapitein Pakes voer in een sneeuwjacht naar het droogmakerijtje de [Broekermeer](#). Daar stonden de boerderijen soms tot aan de nok in het water. De toestand van de slachtoffers was na een nacht en een dag in de kou vaak al belabberd. Soms stortten ze zelfs 'als dekens' op de bodem van de schuiten neer. Vooral de mannen waren er volgens Pakes slecht aan toe. Verklaren kon hij dat niet goed. Op deze manier voeren de kapiteins van Zeemanshoop enkele dagen bijna zonder te rusten af en aan. Ze hebben daarmee zonder twijfel de levens van vele mensen gered die anders van kou, dorst en honger waren omgekomen.



H.K.H. Prinses Margriet
Beschermvrouwe
Zeemanshoop



Bezoek onze site op
www.zeemanshoop.nl

Colofon:

De Nieuwsbrief verschijnt ongeveer eens per 2 maanden en wordt via E-mail verspreid. Toezending papieren uitgave alleen op verzoek.

Uitgave: Secretariaat KCZ
secretaris@zeemanshoop.nl

Redactie:

Bert van Leersum
Johan Karels
Wim Grund
Jan Koopman

Bijdragen van leden

Bijdragen van leden aan deze Nieuwsbrief (op het maritieme vlak) zijn welkom. De redactie behoudt zich het recht voor om artikelen te weigeren, in te korten en/of te redigeren.

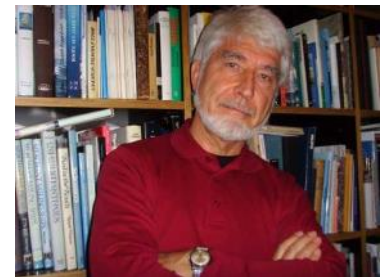
Overname van artikelen zijn toegestaan met bronvermelding.

Von der Weser in die Welt, Deel IV en V

Peter-Michael Pawlik

In de jaren 1993 tot 2008, publiceerde de schrijver zijn standaardwerk 'Von der Weser in die Welt' Delen I, II en III, uitgegeven in samenwerking met het Deutsches Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven. Het behandelt in extenso de geschiedenis van de aan de oevers van de Weser gebouwde zeilschepen en hun bouwerven.

Nu volgen in Deel IV de levensloop en het lot van de in Engeland en Wales, en in Deel V de in Schotland en Ierland gebouwde zeilschepen en enkele vroege stoomschepen, die in de loop van de tijd op z'n minst een periode aan de Weser, in Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake en Elsflëth, hun thuishaven vonden. Het handelt hier om ongeveer 250 schepen uit de 19e eeuw tot aan het begin van de eerste wereldoorlog in 1914, meest flinke ijzeren en stalen zeeschepen, maar ook kleinere houten brikken. Ook hier wordt door de schrijver de geschiedenis van de scheepswerven grondig belicht. Het Register van schepen en namen van kapiteins bevindt zich voor beide boeken achter in Deel V. In 1996 publiceerde Pawlik zijn werk 'Von Siberien nach Neu-Guinea', Kapitän Dallman, seine Schiffe und Reisen 1830-1896. Het is ook in deze trant dat Pawlik zijn hier genoemde zeilschepen behandelt met scheepsbiografieën, 19e eeuwse avonturen, kapiteins, redersfamilies-beroemd en minder beroemd- zeelieden, passagiers en ladingen, scheepswerven, Britse scheepsbouwers, scheepsrampen, strandingen, mouterij en piraterij. Bij elkaar binnen de 19e eeuwse maritieme geschiedschrijving een ongekende compilatie die zijn weerga nauwelijks of niet kent. De boeken zijn Duitstalig, waar binnen voor authenticiteit ook veel Engelse tekst en citaten zijn opgenomen, bij elkaar 4,5 kg en 1000 bladzijden en 1000 afbeeldingen o.a. met een keur aan fraaie schilderijen geïllustreerd en op uitdrukkelijke wens van de schrijver volledig in zijn eigen layout weergegeven. De schrijver werkt nog aan een deel VI van alle in Amerika gebouwde schepen die hun thuishaven in het noord-duitse laagland vonden.



Dr. Peter-Michael-Pawlik (1945), promovierter Jurist und Richter, war von 1983 bis 1991 Abgeordneter der Bremischen Bürgerschaft und von 1992 bis 1995 Mitglied des Staatsgerichtshof der Freien Hansestadt Bremen. In Blumenthal geboren und aufgewachsen, faszinieren ihn Schiffe seit frühester Kindheit. Seit vielen Jahren widmet er sich der Forschung über die Segelschiffe und Schiffswerften im Unterweserraum im 19. Jahrhundert.

Op www.peter-michael-pawlik.de vindt u een volledig overzicht van de vijf Delen, waarvan de eerste drie nog slechts moeilijk verkrijgbaar zijn. Deel IV en V staan nu in onze bibliotheek en/of zijn verkrijgbaar bij Batavian Lion International in Amsterdam, via ons te bestellen.

Prijs € 120,- voor de delen IV en V..

