

Burntsland, Haart

Beste Zus Zwager en Nichte

je brief heb ik nog niet ont-
vangen, dus als je nog niet geschreven hebt,
schrijf dan maar direct naar Larvik.

Motorzeilschip "Markab" 1929-1931

Uit herinneringen van de opvarenden
en verstuurd ansichtkaarten



... van
daar
nog
en de
breu
lig
we
maand
bootjes maar eens bij, werkelijk enorm om
te zien. De hoogste deelen zijn 120 ft. Ja de
Footh is toch mooi hoor, overal op de achter-
gronden zijn de bergen te zien, ik zou hier
wel eens rond willen dwalen, de slotte is er
niet mooier als de wilde natuur. Hierbij
nog een paar Noorsche karten uit de binnenland
Hartelijk gegroet
Dora Henk.

Inleiding

Het verhaal over het motorzeilschip "Markab" sluit aan op de grotere en kleinere gebeurtenissen uit het vaarleven van Pieter en Elizabeth de Leeuw van Weenen die eerder werden samengevat, in 1996.

Pieter kocht de "Markab" als eerste schip om te voorzien in schepen voor zijn kinderen, in dit geval voor zoon Henk. Het schip stond op naam van Henk, maar er werd gevaren voor rekening van vader Pieter. Henk heeft wel een deel van de hypotheek op het schip afgelost.

De "Markab" is maar enkele jaren in de familie geweest. Omdat de investering in het schip voldoende rendeerd – 24% had Henk uitgerekend - durfden Pieter en zoon Henk het aan om een nieuw schip te laten bouwen, het motorschip "Constant". Dat werd door Pieter en zoon Henk samen gefinancierd. Later kon Henk zijn vader uitkopen.

Bronnen voor deze samenvatting zijn: Henk; Pieter, broer van Henk; Jo, zuster van Henk en Harry Steenstra. Harry is de zoon van een zuster van de moeder van Henk: Teus Steenstra - Volker, dus een volle neef van Henk. Zus Jo heeft de ansichtkaarten bewaard die Henk vanuit verschillende havens aan haar, als postcentrum aan de wal, stuurde. Omgekeerd schreef Jo terug via "post restante" in de haven waar het schip naar toe voer. Zo bleven Henk en Piet aan boord op de hoogte van de reizen en omstandigheden van de andere familieleden. Zus Jo bewaarde de kaarten vanwege de foto's, maar achteraf zijn de korte berichtjes op die kaarten van minstens zoveel belang geweest.

Harry's ouders leefden sterk mee, wat voor Henk reden was om ook aan hen en hun zoon Harry regelmatig kaarten te sturen over de reizen die de "Markab", en later de "Constant", maakten.

Broer Piet is waarschijnlijk de gehele Markab-tijd aan boord geweest als stuurman met dispensatie. Veel ansichtkaarten werden ondertekend met "*Henk en Piet*". Bij het in de vaart komen van de "Constant", de opvolger van de "Markab", voer Piet weer mee tot zijn schooltijd op zeevaartschool. Na een korte onderbreking, om naar school te gaan voor het behalen van zijn diploma, was Piet nog weer kort op de "Constant".

Vanaf 1937 had Piet een eigen schip, de "Dolfijn". Toen, heel veel later, tegen het einde van de vaartijd van de "Dolfijn", het schip alleen in de binnenwateren voer, maakte Henk af en toe een reisje mee om broer Piet te helpen als deze zonder hulp zat. De "Dolfijn" werd in 1973 gesloopt.

Zowel Henk als Piet zijn inmiddels overleden: Henk in 1989, op 87-jarige leeftijd; Piet in 2001, op 90-jarige leeftijd. Zulke kleine coasters als de "Markab", 215 ton laadvermogen, en de "Dolfijn", na vergroting in 1952 tot 200 ton laadvermogen voor zeevaart, zijn er ook niet meer; het begint nu bij 1500 ton.

We kijken nu, in 2008, terug op een voorgeschiedenis die nog maar net 80 jaar achter ons ligt. Ons voorstellingsvermogen schiet tekort als we het uit onszelf zouden moeten reconstrueren hoe het er zo betrekkelijk kort geleden nog aan toe ging. Maar de foto's, opgetekende herinneringen en korte berichten op de ansichtkaarten bieden een verrassend rijk inzicht

Het is daarboven nog weer het tot leven brengen van de herinnering aan onze ouders, ooms en tantes. Bij scheepvaart was destijds de hele familie betrokken.

Ik hoop dat mijn boers, neven en nichten, en hun kinderen er vooral ook dat stukje familie leven in zullen terugvinden, mogelijk nog aansluitend bij eigen herinneringen of verhalen die werden verteld.

Haarlem, maart 2008
Piet de Leeuw van Weenen,
zoon van Henk

Inhoud

Belangrijkste gegevens	5
Aankoop	5
"Familie"-schip, bemanning	6
Verf buitenom	7
De verf buitenom	7
Motor- en zeilvermogen	8
Snelheid	9
Enkele foto's van de bemanningen.	9
Een kok	11
De motor	11
Aanmeren bij zakkend tij	11
Werk aan boord, raden naar werkomstandigheden	11
Waarom is varen (desondanks) een mooi vak?	12
Hoe lang bleef het schip in de familie? Verkoop	13
Reizen van de Markab	14
Hoe lang duurde een reis?	30
Bijlage A: Kaarten van Engeland en Skandinavië	33
Bijlage B: Beschrijving in kadaster Groningen	37

Belangrijkste gegevens

Oude aantekeningen over gegevens van de "Markab" (mogelijk niet correct)

Laadvermogen: 215 ton
Afmetingen: 31,5x6 m

De "Cosmopoliet", van Okke Baas, was een zusterschip van de "Markab".

De "Dolfijn" is op dezelfde werf gebouwd als de "Markab". De Dolfijn was smaller (31,5x5 m) i.v.m. de vaart in Friesland.

Gegevens volgens Moorman's Jaarboek voor Scheepsbouw en Scheepvaart

Inhoud: 175 bruto registerton, 88 netto registerton
LxBxH: 98'9" x 20' 5" x 7' 10" (30,1 x 6,22 x 2,39 m)
Draagvermogen: 220 ts (223,5 ton)
Motor: 100 pk gloeikop motor, Kromhout, 2 cilinder
Sein: PLGS
Gebouwd: 1926
Werf: Noord-Nederlandsche Scheepswerven, Groningen

De omschrijving van het schip in het kadaster luidt: *"stalen motorzeilschip, ingericht als vrachtschip voor koopmansgoederen, hebbende een dek, twee masten, voortbewogen door een Kromhout motor van 100 P.K., bestemd voor de vaart ter zee"*.

Voorgeschiedenis

In het kadaster is beschreven wie de voorgaande eigenaars waren. Eerste eigenaar was Willem Sliendregt, "particulier, wonende te Rotterdam".

Op 26 april 1929 kwam het schip in eigendom van de "NV Motorschoener Gazelle, directeuren Doeks Oosting, winkelier, en Paul Vellinga, particulier, beiden wonende te Delfzijl". Deze NV zou slechts een paar dagen eigenaar zijn.

Aankoop

De "Markab" werd publiek verkocht wegens een faillissement. Zoon Henk telegrafeerde zijn vader Pieter een adviesbod, maar dat kruiste een telegram van Pieter. Het bod van Pieter lag een paar duizend gulden hoger. De koopprijs kwam op 39000 duizend gulden.

Het schip was betrekkelijk nieuw, maar zeer verwaarloosd. De naam "Markab" had het schip bij de aankoop reeds. De naam is Arabisch voor schip. Door het kadaster wordt als datum van aankoop aangehouden 30 april 1929.

"Familie"-schip, bemanning

Het schip stond weliswaar op naam van zoon Henk, maar er werd gevaren voor rekening van vader Pieter. Dat de onderneming bleek te renderen, 24% op het geïnvesteerde kapitaal (naar berekening van Henk), zal bijgedragen hebben tot het latere besluit om een nieuw schip (de Constant) te laten bouwen.

Zus Miëna had een zeer werkzaam aandeel gehad in het schoonmaken, na de aankoop, van het verwaarloosde schip. Het leverde een compliment op van een Engelse loods die het schip in zijn verwaarloosde toestand had gekend.



Henk voer al niet meer op de "Azolla", het schip van vader Piet, maar als stuurman bij familie en bij rederijen. Toen de "Markab" in de familie kwam stapte broer Piet (18 jaar) bij Henk (27 jaar) aan boord. De broers Kees (bijna 22 jaar) en Teun (16 jaar) bleven bij hun vader aan boord van de "Azolla". In 1927 had de "Azolla" een motor ingebouwd gekregen, dat het schip gemakkelijker behandelbaar maakte voor de bemanning. Die daarom ook kleiner kon zijn.

Kees maakt een enkele keer wel eens deel uit van de bemanning op de "Markab".

De foto hiernaast is gemaakt toen de "Markab" en "Azolla" beide in Rotterdam lagen.

Van links naar rechts: Piet, Henk, Teun.

Verf buitenom

Hiernaast de eerste foto van de "Markab". Op 20 mei 1929 vaart de "Markab", op zijn tweede reis, in het Trolhättankanaal, in Zweden. De foto is gemaakt door Piet, broer van Henk.

De verf buitenom

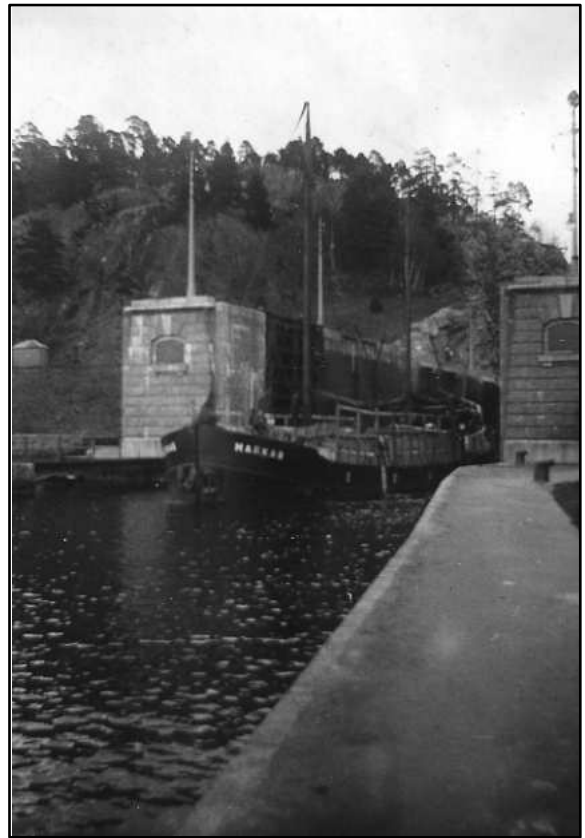
Bij de aankoop was de "Markab" buitenom zwart. De gebroeders de Leeuw van Weenen hebben dat geleidelijk omgezet in grijs.

Overigens ook de "Azolla" was buitenom grijs, en de nadelen daarvan waren duidelijk gebleken als na een vuile haven (bijvoorbeeld Rotterdam) het schip buitenom schoon gemaakt moest worden.

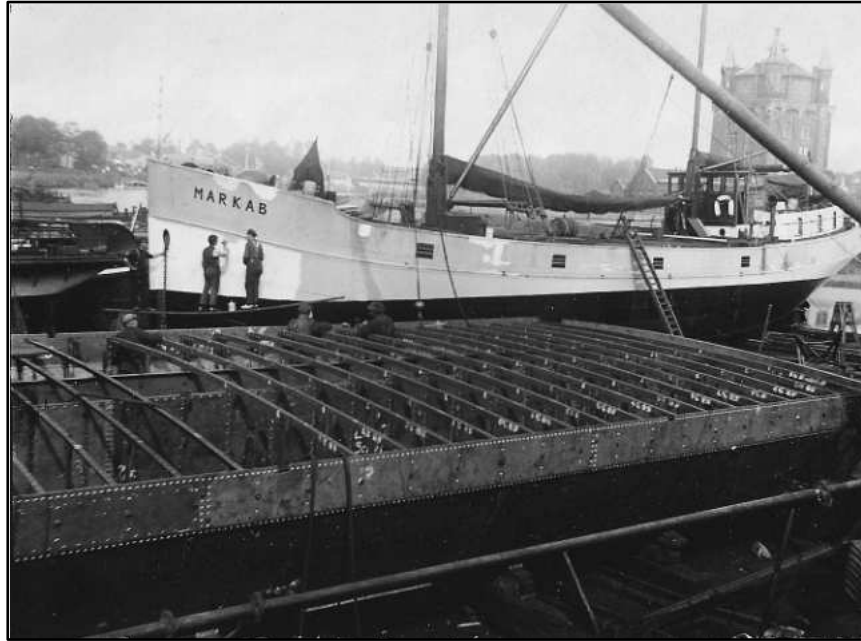
Waarom dan toch de "Markab" weer grijs gemaakt? Het bleek nodig om de zwarte laag geheel af te steken, toen kon er dus gelijk een andere kleur gekozen worden. In de havens zal de "Markab" niet gezeild hebben, als de "Azolla" aanvankelijk wel deed, en liep daarom ook niet zoveel risico, om, door scheef hangen, vol te raken met veel stookolie-achtige waterlijnen?

Op de volgende data blijkt de "Markab" nog buitenom in de donkere verf te staan: 20-5-29 (Trolhättan) en 15-7-29 (Port Navis).

Op een foto van "Markab" afgemeerd naast de Henderika, beide met de klast, is de verschansing van de "Markab" grijs, de buitenkant daaronder nog zwart. Op alle andere foto's is de "Markab" buitenom tot de waterlijn helemaal grijs.



Op de werf in Dordrecht wordt het schip onder de verschansing nu ook grijs gemaakt. De man met het vest is Piet. De toekijker is de matroos.



Ook zichtbaar is dat de ankerketting werd geölied. Het schip werd gesurvee'd, het stond onder

klasse bij bureau Veritas, het viel onder de klasse "grote kustvaart". Onderdeel van het survey was dat steekproefsgewijs van enkele schalmen de dikte gemeten werd om te zien of de ze nog voldeed.

Motor- en zeilvermogen

Op de foto van het laden van telegraafpalen in Rostock is duidelijk te zien dat de "Markab" ook een zeiltuig heeft. In het bouwjaar, 1926, waren scheepsmotoren nog niet echt betrouwbaar. Het was dan veiliger om een schip tevens van een zeiltuig te voorzien.

Als de wind gunstig was, kon dat tuig tevens worden gebruikt om meer snelheid te maken, met de motor aan.

Daarbij kwam nog dat in bijvoorbeeld Denemarken het schip ingedeeld werd als zeilschip met hulpmotor.



Voor die categorie schepen was het in Denemarken toegestaan zelf te laden en te lossen. Dan was er minder hulp van havenpersoneel nodig.

Hout laden en lossen deed de bemanning helemaal zelf. Door zorgvuldig neerleggen moest zoveel mogelijk hout in het ruim gepast worden. Bij boomstammen, als op de foto hiervoor, was het zaak de dikke en dunne einden van de stammen zo goed mogelijk in elkaar te passen. Daarvoor moest een stam wel eens opnieuw of andersom worden neergelegd.

Hoe meer hout in het ruim paste, hoe minder gestuwd hoefde te worden als de klast. De "Markab" mocht maar tot een bepaalde hoogte hout aan dek hebben.

Laden en lossen van grind, kolen en oesterschelpen ging met manden die met de lier en de boom aan of van boord werden gezet. Dan was er meestal wel hulp van personeel uit de haven. Het valt te begrijpen dat op deze manier het laden of lossen wel 4 tot 5 dagen kon duren.

Bij laden en lossen maakte de kok 's avonds vast het eten klaar voor de volgende dag. Overdag, tijdens het werk, was het dan snel klaar, het hoefde alleen maar opgewarmd te worden.

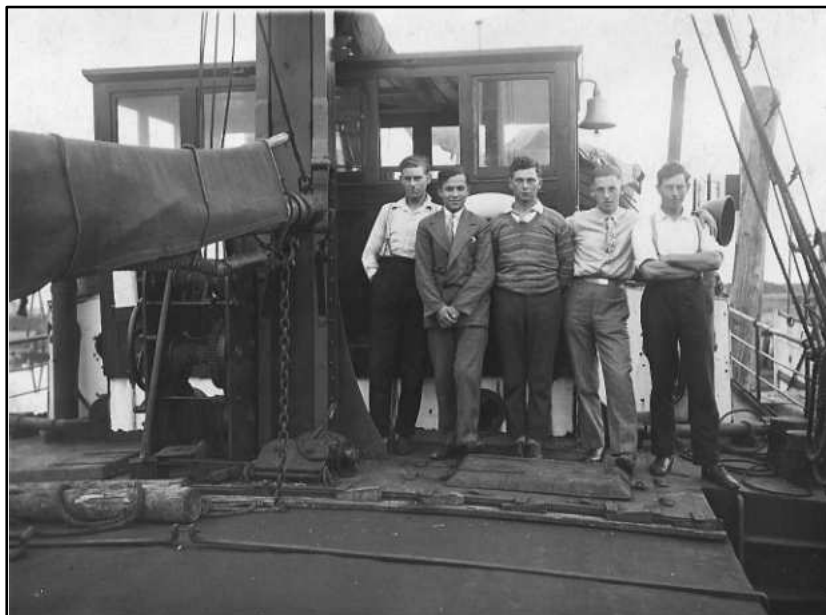
Snelheid

De "Markab" liep 6 knoop. De oversteek van Denemarken naar Engeland duurde ongeveer 3 dagen.

Enkele foto's van de bemanningen.

1. Hieronder, van links naar rechts: onbekende, bezoeker, Piet, bezoeker, Henk.

Niet bekend is, waar deze foto, en de volgende, genomen is.



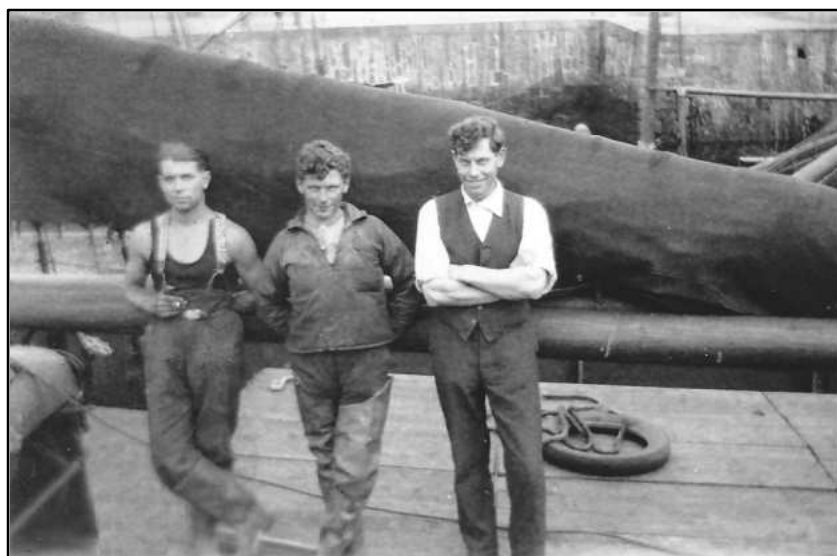
2. Op de volgende foto staan van links naar rechts: onbekende, Piet, onbekende, onbekende, Henk.



3. De laatste foto is genomen op 4 augustus 1930 in Macduff, een plaatsje boven in Schotland. Uit de ze plaats werd ook een kaart verzonden. Zie verderop bij de reizen van de Markab.

Van links naar rechts: onbekende (staat op de voorgaande foto links), Piet, Henk.

In tegenstelling tot de 2 eerdere foto's is hier de bemanning door de fotograaf verrast in hun werkpak. Het lijkt er ook op, dat ze daar niet echt gelukkig mee zijn. Er wordt wat verlegen gelachen.



Een kok

In Sunderland, juli 1929, zie kaart uit Macduff op blad 26, ging de Duitse kok de wal op met geld van het schip om inkopen te doen. De kleding van de kok werd later aan boord terug bezorgd, de kok zelf bleef weg. Deze had met het geld dat bestemd was voor proviand een nieuw pak gekocht en zijn oude plunje aan boord laten bezorgen.

Hij werd in Zuid-Engeland gepakt. Hij had verteld opsporingsonderzoek te doen voor de Duitse politie.

Zijn moeder heeft later het onvreemde bedrag vergoed.

De motor

De motor was een 2-cilinder gloeikopdiesel van Kromhout, opgevoerd tot 100 pk.

Door nauwkeurig bijhouden van het olie verbruik bleek bij een belasting van 70% voor de motor de grens wel bereikt. De opgevoerde motor kon zijn extra pk's dus niet waarmaken.

Aanmeren bij zakkend tij

Zus Mina had een foto van een bemanningslid te water, haar broer Henk. De uitleg was, dat het tij zakte en het spoedig onmogelijk zou zijn om nog bij de wal te komen en het schip af te meren, dan zou op het volgende hoog water gewacht moeten worden.

Bij het langs de wal komen lag het schip schuin met de kop bij de wal. Henk riep toen "spring", maar er sprong niemand. Daarom sprong Henk zelf, een beetje later omdat hij eerst op het voorschip moest komen. Dat lag toen al te ver van de wal. Hij moest dus een stukje zwemmen.

Aangenomen moet worden dat de motor niet draaide en het te veel tijd zou kosten om die te starten. Het was een haven in België (Boom) of in Engeland.

Veel Engelse havens zijn alleen toegankelijk bij hoog water. Een schip, dat geen hoog water treft, moet wachten op het volgende hoogtij. Tussen hoog en laag tij zit ongeveer 6 uur. Het is dus zaak om bij vertrek naar zo'n haven al rekening te houden met het verwachte moment van aankomst en het tij op dat moment.

Werk aan boord, raden naar werkomstandigheden

De "Markab" had masten met laadbomen. Zeker in de kleinere havens waar het schip kwam, zal zelf laden en lossen en de enige mogelijkheid geweest zijn. Dat

bracht dan uiteraard wel werk voor de bemanning met zich mee. Maar ook om geld te sparen deed de bemanning het laden en lossen zoveel mogelijk zelf.

Resteert nog het onderhoudswerk. Het tuig en het laad- en losgerei vergt veel onderhoud om alles soepel te laten lopen en op tijd te vervangen. Daarbij vroeg ook de motor veel aandacht.

Bij aankoop was de "Markab" erg verwaarloosd. Dat zal vooral ook op het verfwerk betrekking hebben gehad. Oude verf en roest verwijderen, zeker omdat dat vaak ook op moeilijk bereikbare plaatsen gebeuren moet, is zwaar werk dat veel tijd kost. Het was geen gewoonte om het schip ervoor stil te leggen, dus moest het tussen het andere werk door gedaan worden, tenminste als het weer mee werkte.

Samenvattend: het zullen lange en vaak zware werkdagen geweest zijn.

Waarom is varen (desondanks) een mooi vak?

In de ansichtkaarten, zie verderop bij de reizen van de Markab, wordt ook over de mooie kanten van het varen geschreven. De landschappen zijn soms mooi, de mensen – in de kleinere Schotse havens – "goede vriendelijke lui".

Laden en lossen kost vaak veel tijd, maar niet altijd. Het zit ook wel eens mee. In zo'n situatie werd geschreven, zie blad 22, de kaart uit Methil: "Dan zijn we ditmaal toch eens vlug gelost en geladen en zoo moet het ook gaan. Laat dan de schuit maar een paar jaar eerder versleten zijn". Als het goed loopt allemaal, heeft de bemanning er blijkbaar ook zin in.

Met slecht weer kan nodig zijn te schuilen, soms herhaalde malen op dezelfde reis. Maar als het dan toch lukt om telkens wat verder te

Toelichting

De Engelse Oostkust is tamelijk bochtig. Daardoor kunnen sommige delen van zo'n kust een tijdje bescherming geven omdat je dan onder die wal in de luwte vaart. Totdat na een bocht of door draaien van de wind die volle wind weer recht op de wal staat en je dus moet wachten of binnen lopen om te schuilen.

komen, geeft dat blijkbaar ook voldoening: "Vanmorgen weer tamelijk goed weer en dachten de Humber wel te krijgen, maar mis hoor, we moesten hier (Bridlington) binnenlopen en het is weer vliegend weer. We zijn nou zoo'n beetje aan 't Beltvaren op de Noordzee, we krijgen wel een beetje van de kust te zien hier, we kruipen steeds onder 't walletje langs, totdat het lagerwal wordt en dan kruipen weer een gat in, 't is wel spannend" (Zie kaarttekst op blad 29)

Verblijf in een haven is meestal een druk gebeuren. Er wordt geladen of gelost, er zijn extra mensen aan boord, er komen leveranciers met proviand en er moet water en olie ingenomen worden.

Bij het wegvaren komt dat allemaal tot rust. Luiken worden afgedekt, het schip schoon gespoeld, zaken zeevast gesjord en alles is weer schoon en op z'n plaats.

Alle uren van het varen op zee, 24 uur rond, hebben hun eigen charme. Overdag als het mooi weer is, de stilte 's nachts en 's morgens vroeg als het licht wordt.

Na een zeereis bij de bestemmingshaven aankomen, is ook weer een heel bijzonder moment. Zeker als de reis door slecht weer of andere omstandigheden ruw was. Wanneer het schip afgemeerd is en de motor stil gaat, is dat een moment van weldadige rust.

Hoe lang bleef het schip in de familie? Verkoop

Volgens zus Mina was de "Markab" 2,5 jaar in de familie, volgens Henk 2 jaar.

Het kadaster verschaftte uitkomst. Op 30 september 1931, volgens een akte opgemaakt in Antwerpen, verzoekt Henk om doorhaling van de teboekstelling in het kadaster. De verkoop, naar Frankrijk, zal kort daarvoor geweest zijn. Dan was de "Markab" dus 2 jaar en 4 maanden in de familie.

De gebroeders Henk, Kees en Teun hebben het schip naar St. Malo gebracht, bij die gelegenheid vakantie gehouden en zijn ookeven in Parijs geweest. Zie de ansichtkaart op de volgende pagina. Onderstaande kaart uit St. Malo werd overigens al eerder door Henk verstuurd toen hij daar met een ander schip was.



Reizen van de Markab

Bronnen:

- Ansichtkaarten verzameld door Johanna Maria van Zoelen – de Leeuw van Weenen
- Ansichtkaarten uit archief van Harry Steenstra
- Foto's bewaard door Henk

Foto's waarbij datum en/of plaats niet bekend is :

- Markab naast Henderika langs de wal, beide met de klast; alleen de verschansing grijs, daaronder nog donker geverfd.
- Markab leeg voor de wal; romp buitenom helemaal grijs geverfd
- Markab op de werf in Dordrecht
- Telegraafpalen laden in Rostock

Hoe kwam de “Markab” aan lading?

Een kennis uit de scheepvaart had een bevrachtingskantoor in Londen. Door een lichamelijk gebrek kon hij zelf niet varen.

Het is niet bekend vanaf wanneer via dit kantoor vracht gekregen werd, voor de “Markab” en later voor de “Constant”, maar de kleine plaatsjes die in Schotland werden aangedaan, doen vermoeden dat al in de Markab-tijd van de diensten van dit kantoor gebruikt gemaakt werd.

Nummering van de reizen

Niet bekend is hoeveel reizen gemaakt zijn of in welke volgorde precies. Hierna wordt een voorlopige nummering aangehouden. Op blad 32 t/m 34 is een tabel opgenomen waarin dezelfde reisnummers zijn aangehouden. Ook op de eerste kaart in Bijlage A zijn als voorbeeld enkele reizen getekend met gebruik van de voorlopige reisnummers.

Reis 1: van Rotterdam naar Duitsland (Rostock?) of Skandinavië

In Rotterdam werd kunstmest geladen voor Duitsland of Skandinavië.

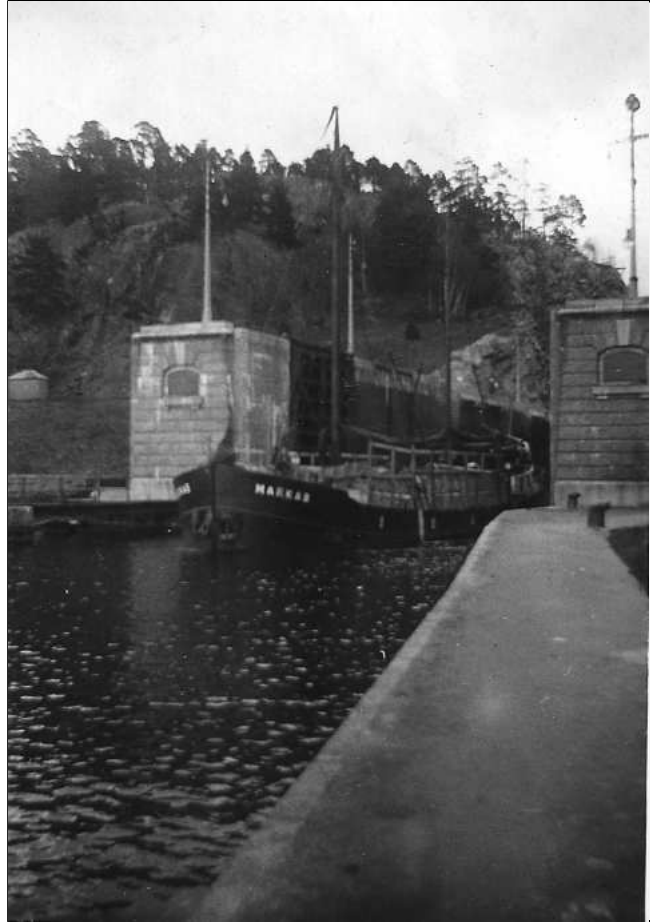
Reis 2: van Kristinehamn naar Londen

De foto hiernaast is genomen op 20 mei 1929 bij Trolhättan. De deklust met hout is duidelijk te zien. De "Markab" is dan onderweg van Kristinehamn naar Londen.

Kristinehamn ligt aan een groot binnenmeer in Zweden. Het kanaal bij Trolhättan is het eerste deel van de verbinding tussen dat meer en het Kattegat.

Later zal ook de Constant op deze plaats gefotografeerd worden.

Dit is op dit moment de vroegst bekende reis van de Markab. Het schip kwam in eigendom op 30 april 1929. Na de aankoop zal wel eerst groot onderhoud gepleegd zijn. Aangenomen dat de "Markab" na die onderhoudsbeurt niet leeg van Nederland naar Kristinehamn gevaren zal zijn, is dit misschien de 2e reis.



Reis 4: Oesterschulpen van Denemarken naar Grimsby aan de westkust van Engeland

De oesterschulpen zullen wel oesterschelpen zijn. Grimsby ligt aan de Oostkust van Engeland. In veel gevallen pendelt de "Markab" heen en weer tussen enerzijds Duitsland of Skandinavië en anderzijds Engeland of Schotland.

Op bijgaande kaart wordt geschreven dat dit de 4e reis is, "alle lange reizen".

*Den Jongeheer Harry Steenstra
Maaskade 22A
Rotterdam (Netherlands)*

Grimsby, 27 juni 1929

Beste Oom, Tante en Neefje,

Daar jullie m'n spoor wel kwijt zullen zijn, zal ik weer eens wat van me laten hooren. We maken het nog uitstekend en liggen hier een lading oesterschulpen te lossen van Denemarken. Het is onze 4e reis, we hebben werkelijk niet slecht gevaren, want het waren alle lange reizen, maar ik ben niet erg fortuinig met laden en lossen, dat duurt meestal m'n dagen uit. Hier lossen we al 5 dagen, en nog niet leeg. Ik ben trouwens ook nog niet geharterd, maar dat komt nog wel intijds. (...)

Vele hartelijke groeten van Hendrik en Piet

Op de verzenddatum, op 27 juni, duurt het lossen al 5 dagen. Verderop zal blijken dat het ook wel eens aanzienlijk sneller gaat.

Reis 5: van Hull met kolen naar Port Navis

Mogelijk is de "Markab" leeg naar van Grimsby naar Hull gevaren om daar kolen te laden. Grimsby ligt aan de monding van de Humber, Hull iets verder landinwaarts.

Port Navis ligt aan de Zuidkust van Engeland, in Cornwall, niet ver van Land's End, blijkbaar een klein stukje landinwaarts, "helemaal tussen de bergen in het groen verscholen". Op de foto's van de "Markab" op het volgende blad is dat duidelijk te zien.

Het is voor zeevarenden niet gemakkelijk 's zondags een kerk te bezoeken, maar hier lukte het blijkbaar. In de naburige stad waren Henken Piet gaan "tempelen".

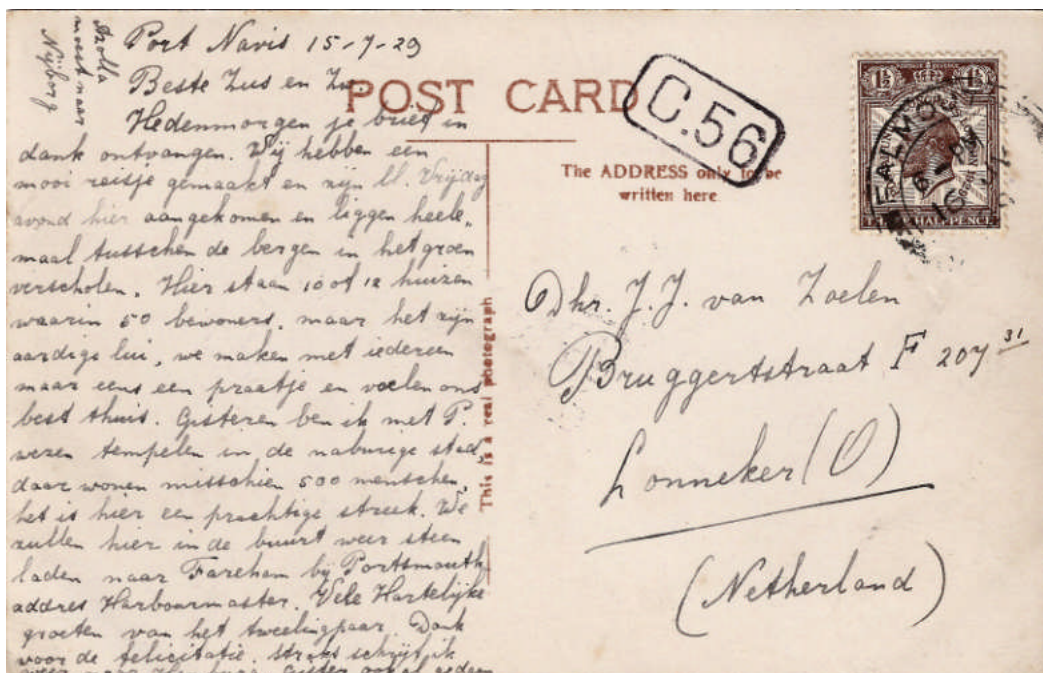
Dhr. J.J. van Zoelen
Bruggerstraat F 207 31
Port Navis 15-7-29

Beste Zus en Zw.

Hedenmorgen je brief in dank ontvangen. Wij hebben een mooi reisje gemaakt en zijn l.l. Vrijdagavond hier aangekomen en liggen heelemaal tusschen de bergen in het groen verscholen. Hier staan 10 of 12 huizen waarin 50 bewoners, maar het zijn aardige lui, we maken met iedereen maar eens een praatje en voelen ons best thuis. Gisteren ben ik met P. wezen tempelen in de naburige stad daarwonen misschien 500 menschen, het is hier een prachtige streek. We zullen hier in de buurt weer steen laden naar Fareham bij Portsmouth adres Harbourmaster.

Vele hartelijke groeten van het tweelingpaar, Dank voor de felicitatie. Straks schrijf ik weer naar Hamburg. Gisteren ook al gedaan.

Henk en Piet
Azolla moest naar Nijborg



De foto van de ansichtkaart hieronder toont Falmouth, wat waarschijnlijk de grootste plaats is in de omgeving van Port Navis.



Foto van de "Markab" in Port Navis genomen door broer Piet. Ook op deze foto's is het schip buitenom nog zwart.



Reis 6: Laden vlakbij Port Navis en naar Fareham (?), lossen en laden voor Dundee

Op deze kaart wordt geen plaats van afzending genoemd. Het zou Fareham kunnen zijn. Fareham ligt bij Portsmouth, ongeveer halverwege de Engelse zuidkust langs het Kanaal.

Van het aanstaande laden wordt gezegd dat het "ook" een dag of 4, 5 zal duren. Begrepen wordt dat het lossen dan ook 4 dagen geduurd heeft dat de 29 juli de 5e dag na aankomst is.

Zowel zwager Jan van Zoelen als vader Pieter waren op 30 juni jarig. Zie hieronder het plaatje en de tekst van de kaart die werd verzonden:

*Dhr. J.J. van Zoelen
Bruggertstraat F207 31
Lonneker (O) Netherland*

(Engeland), 29 Juli 1929

Onze wenschen voor je verjaardag staan aan ommezijde, misschien een beetje onduidelijk (), maar toch goed gemeend. Gisteren zijn we leeg gekomen, hebben vandaag Zondag en zullen morgen weer laden, dat duurt ook een dag of 4 of 5, zodoende vertoeven we hier ook een aardig poosje. Deze week heb ik Vader ook geschreven naar R'dam, maar nog niet gefeliciteerd, als jullie dat nog even voor me vrijmaken kunnen, dan heel graag. Te Rotterdam zijn ze toch zeker al lang niet meer.*

Nog vele groeten van Henk en Piet

() Een wenskaart in het engels, met een gedichtje*



Reis 8: Dundee (lossen) leeg naar Methil om kolen te laden voor Wyck auf Föhr

Dundee ligt in Schotland, een flink eind weg dus van de vermoedelijke laadhaven Fareham.

Op 9 augustus was het vrijdag. Een dag eerder, 8 augustus dus was de "Markab" leeg en op woensdag, dus 7 augustus was de "Markab" in Dundee aangekomen.

In de laadhaven, zie vorige kaart, was de veronderstelling dat op ongeveer 3 augustus geladen vertrokken zou kunnen worden. Dat viel mogelijk mee. Voor de vaartijd tussen Fareham en Dundee kan dan 4 tot 6 dagen beschikbaar geweest.

*Dhr J.J. van Zoelen
Bruggertstraat F207 31
Lonneker (O) (Holland)*

Methil 9 Aug. 1929

Als jullie deze kaart ontvangen dan hopen wij niet ver meer van de losplaats te zijn. Gistermiddag zijn we te Dundee leeg gekomen, vannacht naar hier gevaren en nu werkt alles mee om ons vanavond in zee te helpen, we willen hopen dat het lukt, dan kunnen we bij goede gelegenheid en zonder brokken Maandag over zijn. Dan zijn we ditmaal toch eens vlug gelost en geladen en zoo moet het ook gaan laat dan de schuit maar een paar jaar eerder versleten zijn.

Nu hoor vele groeten Henk en Piet

De tweede kaart die uit Methil verzonden werd geeft nog wat aanvullende informatie.

*Den Jongeheer Harry Steenstra
Maaskade 22A
Rotterdam (Netherland)*

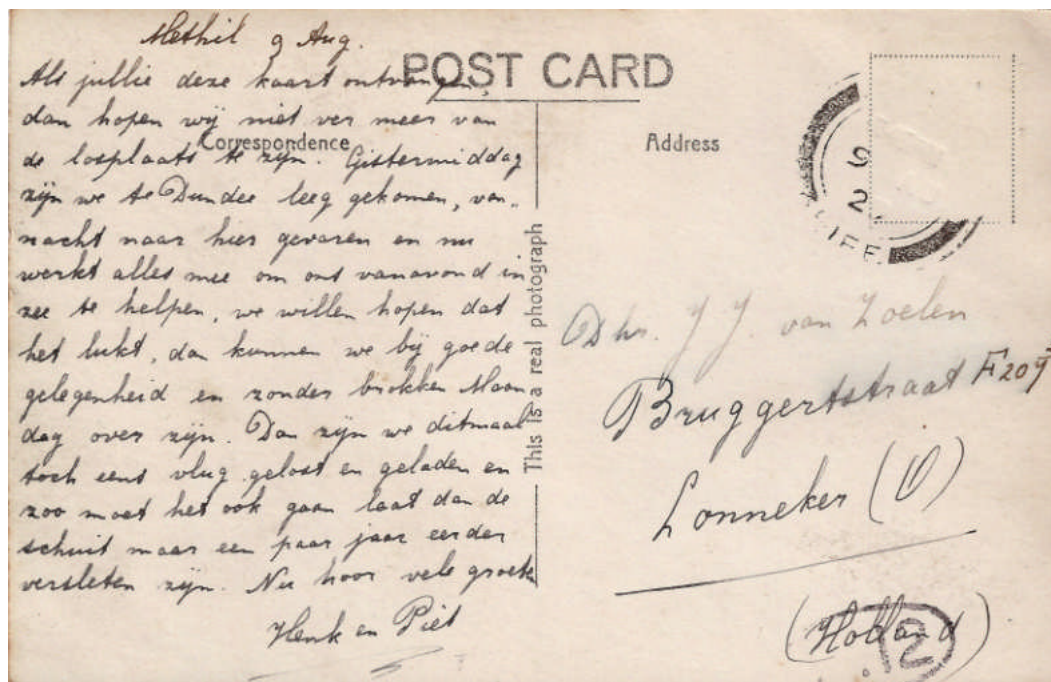
Methil, 9 aug. '29

Beste Oom, Tante en Neefje,

Gisteren zijn we te Dundee leeg gekomen en vanacht hier gearriveerd om kolen te laden naar Wyck auf Föhr. Misschien staan we vanavond weer in zee. Alles helpt mee om dat klaar te krijgen. we vertoeven dus niet lang in Scotland. Woensdagmorgen kwamen we te Dundee en hebben dus niet veel gezien van dit mooie land. Enfin we komen wellicht hier nog eens weer.

Vele hartelijke groeten van Henk en Piet

Afbeelding op de kaart uit Methil: Gannochy Bridge, Edzell, vlakbij Methil



Reis 9-13: Wyck auf Föhr lossen, daar of in de buurt kali geladen en terug naar Schotland; vervolgens enkele kleinere havens in Schotland bezocht en weer kolen laden in Leith voor Husum in Sleeswijk Holstein

Op 3 september is de "Markab" al weer enige tijd in Schotland terug, zie de kaart hieronder uit Leith.

Leith is havenplaats van Edinburgh, vlak tegen Edinburgh aangelegen, aan de Firth of Forth.

Geschreven wordt dat ook al weer enkele kleinere Schotse plaatsen werden aangedaan.

Blijkbaar bevat het varen op die plaatsen goed.

*Dhr J.J. van Zoelen
Bruggerstraat F 207 31
Lonneker (O)
(Netherland)*

Leith 3 Sept. '29

Beste Zus en Zwager

Ik weet eigenlijk niet meer wanneer ik het laatst geschreven heb. Enfin we zijn onze kali weer kwijt en zullen morgen hier kolen laden naar Husum dat is weer benoorden de Elbe aan de Sleswich kust. Wij hebben weer een goede tijd gehad daar boven in Schotland. Wij noemen de Schotten goed vriendschappelijke lui. Dat is onze ervaring. We hopen zeker weer eens in die plaatsjes terug te komen, jammer dat de kans zoo klein is. Ik heb getracht voor een lading naar Mullerup dicht bij Kallandborg maar kon niet anders krijgen dan dit. Vanmiddag heb ik naar Delfzijl getelegrafeerd wat wij gingen doen. Mij dunkt daar is Vader nog niet gepasseerd.

Vele groeten H & Co

Op 4 september zal in Leith worden geladen, met bestemming Husum.

Reis 14: Leeg van Husum naar Büsum i. Holst, alwaar laden van haver naar Amsterdam of Wormerveer

Büsum i. Holst ligt vlak bij Husum in Sleeswijk Holstein, zoals de naam zegt.

Na het lossen in Husum zal de "Markab" leeg daar heen gevaren zijn.

*Dhr. J.J. van Zoelen
Bruggertstr. F 207 31
Lonneker (O)
(Holland)*

Büsum i. Holst, 15 sept. '29

Beste Zus en Zwager

Een klein nieuwtje wil ik jelui even mededeelen en wel dat we morgen van hier vertrekken met een lading haver naar Amsterdam of Wormerveer. Woensdagavond heb ik Vader nog gesproken per telef. Ze waren toen juist te Brunsb. aangekomen en zouden Donderdag verder varen. De nieuwe schroef voldoet niet.

Adres is Salomons Pr. H. kade A'dam.

Vele groeten van H & Piet

Op 16 september zal daar alweer vertrokken worden. De oversteek uit Engeland, lossen en laden heeft dan 11 dagen geduurd.

Reis 30: Via Holtenau naar Randers

Na de vorige kaart van 15 september 1929 valt een lang stilte. misschien zijn geen kaarten verzonden, misschien zijn ze niet bewaard.

Als Henk en Anna van Noot in Aarhus aankomen, schrijven ze op 31 mei dat ze Henk (de Markab) in Holtenau troffen en gezamenlijk naar Aarhus zijn gevaren. Randers, waar de "Markab" heen moet, ligt iets Noordelijker dan Aarhus, eveneens aan de oostkant van het vaste land van Denemarken.

*Den Heer J.J. van Zoelen
Bruggertstraat F 207 31
Lonneker (Over)
Holland*

Aarhus, 31 Mei 1930

*Beste Jo en Jan,
Zooeven hier aangekomen. We zijn met Henk van Holtenau
gevaren de geheele nacht door Henk moest naar Randers
ik zal jullie de groeten maar van hem overbrengen. In
Groningen hebben we je Pa en Moe op visite gehad. Tante
heeft me nog iets verklapt waarmee we jullie van harte
gelukwenschen. Onze Dochter is al groot, ze is al haast
één jaar en een Dikzak hoor!. Nu verder geen nieuws als
vele groeten van*

Henk en Anna van Noot

Het verklapte nieuws ging over de eerste baby die in het gezin van Jan en Jo van Zoelen op komst was.

Hieronder de foto van Aarhus, op de keerzijde van de kaart.



Reis 36: Laden in Sunderland voor Macduff, lossen in Macduff

Reis 37: Leeg van Macduff naar Granton om cokes en kolen te laden voor Dräger

Macduff ligt boven in Schotland, dit zal een van de plaatsjes waarover eerder geschreven werd dat het daar zo goed toeven is en dat de mensen er aardig zijn.

Er zijn ook foto's van dit bezoek aan Macduff.

Sunderland ligt vlak onder Newcastle. Daar kwam de kok niet meer aan boord terug.

De F. of F. is de Firth of Forth, waaraan bijvoorbeeld Leith ligt, waar al eerder kolen werden geladen. Over die F. of F. ligt een opmerkelijke brug. Zie de foto op het volgende blad

Uit de kaart hiernaast blijkt dat de reis uiteindelijk naar Granton ging. Granton is naast Leith de tweede haven van de stad Edinburgh.

De voortvluchtige kok blijkt inmiddels te zijn opgepakt.

Vanuit Granton wordt weer met een lading kolen overgestoken naar Denemarken. Dräger ligt vlakbij Kopenhagen. Brug over de Firth of Forth:

*Dhr. J.J. van Zoelen
(...)
Lonneker*

Macduff 4 Aug. '30

Beste Zus en Zw.

Vanavond zijn we leeg maar nog niet bevracht. We zullen wel weer leeg naar de F. of F. moeten om kolen voor Denmark. Van de Azolla is hier nog geen bericht. Te Sunderland is onze kok gedeserteerd met al onze centen, hij is nog niet gevat. Nu ben ik van die vervloekte kwajongens ook zat en zal ik zelf wel huishouden of ik neem een oude bezadigde huishoudster hoe vindt je zoo'n idee.

Vele groetjes hoor van H. en Piet

*Dhr. J.J. van Zoelen
(...)
Lonneker*

Granton 10 Aug. '30

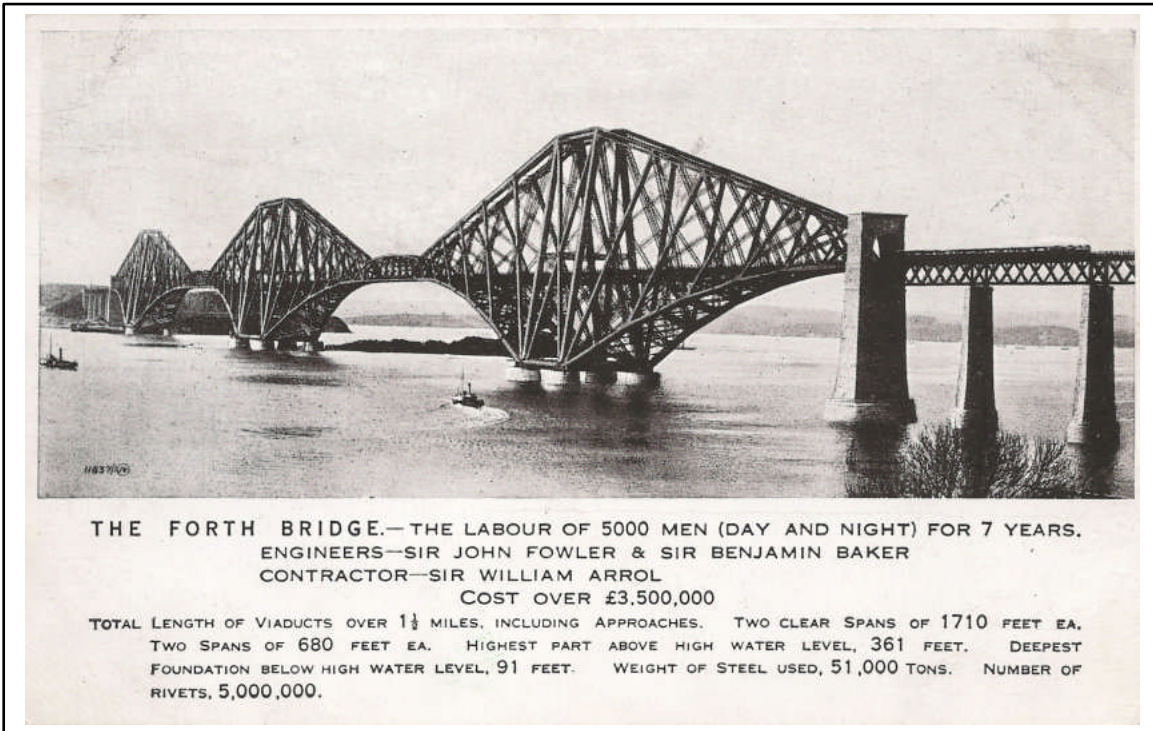
Beste Zus en Zwager

Van Macduff zijn we weer leeg naar hier gestoomd en zullen morgen cokes en kolen laden naar Dräger. Morgenavond is de rekening te vertrekken. Onze kok zit achter slot en grendel te Southend. Lezen jullie daar niks van in de krant. Hij vertelde assistent te zijn van de Duitse politie te zijn zoekende naareen bankklerk. De ouweluidjes heb ik geschreven adres Pertoomsdam R'dam.

Vele groetjes hoor Henk en Piet

p/a Havnemogden Dräger

Brug over de Firth of Forth



THE FORTH BRIDGE.—THE LABOUR OF 5000 MEN (DAY AND NIGHT) FOR 7 YEARS.
 ENGINEERS—SIR JOHN FOWLER & SIR BENJAMIN BAKER
 CONTRACTOR—SIR WILLIAM ARROL
 COST OVER £3,500,000
 TOTAL LENGTH OF VIADUCTS OVER 1½ MILES, INCLUDING APPROACHES. TWO CLEAR SPANS OF 1710 FEET EA.
 TWO SPANS OF 680 FEET EA. HIGHEST PART ABOVE HIGH WATER LEVEL, 361 FEET. DEEPEST
 FOUNDATION BELOW HIGH WATER LEVEL, 91 FEET. WEIGHT OF STEEL USED, 51,000 TONS. NUMBER OF
 RIVETS, 5,000,000.

Burntisland 1 Maart
 VALENTINE'S BROMOTONE POSTCARDS COPYRIGHT
 Beste Zus Zwager en Nichtje
 Je brief heb ik nog niet ont-
 vangen, dus als je nog niet geschreven hebt,
 schrijf dan maar direct naar Larvik.
 We laden hier kolen daarheen. Gister te
 Grangemouth leeg geworden. Van Gales heb
 ik schrijven gehad uit Anvers met opgaaf
 van jullie adres, ik weet niet of de ka-
 daag nog weg komen, maar als ik schrijven
 nog uitstel dan is er gewoonlijk geen tijd
 meer. Als ze ons aanspoken zijn de kisten
 en dan is er zoveel anders te doen met de
 brug over de Firth of Forth. Grangemouth
 ligt 8 mijl boven de brug, zo dicht bij
 we haar van dicht bij gezien. Het is een
 machtig stuk bouwwerk, vergelyk er die
 bootjes maar eens bij, werkelijk norm om
 te zien. De hoogste deelen zijn 120 ft. Ja de
 Forth is toch mooi hoor, overal op de achter-
 gronden zijn de bergen te zien, ik zou hier
 wel eens rond willen dwalen, de slottet is er
 niets mooier als de wilde natuur. Hierbij
 nog een paar Noorsche kaartjes die de binnelanden
 Hartelijk gezeg
 Van Klant.

Portsoy en Tarlair liggen vlak bij Macduff.



Reis 38-40: Vanuit Oostzeegebied terug naar Engeland, lossen in Perth

Reis 41: Van Perth leeg naar de Humber om kolen te laden voor Wyck auf Föhr

Nog in augustus zal de "Markab" weer terug ge weest zijn in Skandina vië.

Na een pauze in beschikbare berichten blijkt de "Markab" het laatst in Pirth geweest te zijn, in Schotland. Aangenomen is dat hiermee Perth bedoel is, in Schotland.

*Dhr. J.J. van Zoelen
(...)
Amersfoort*

Sunderland 17 Oct. 1930

Beste Zus Zwagerenz.

Je brief te Pirth ontvangen waarvoor veel dank ook voor die andere paperassen, hoewel ik daar niet veel aan heb. Mij zijn l.l. Woensdag te P. leeg geworden en moeten op de Humber weer kolen laden naar Wyck on Föhr maar we zijn erg onfortuinig met het weer. De vorige reis zijn we er maar weer raar door geboemeld en slecht opgeschoten. Een hele week werk gehad. Nu met de leege schuit wil het ook al niet. Gisteren moesten we schuil zoeken tusschen de Farn eilanden en vandaag moesten we weer terug hier naar toe en we hebben nog 100 mijl voor de boeg. Enfin we hebben de helft.

Veel Hartelijke groeten van ons.

Het patroon herhaalt zich dat opnieuw kolen geladen moeten worden voor de oversteek naar Duitsland of Skandina vië.

Maar die kolen moeten eerst nog geladen worden op de Humber, een stuk Zuidelijker langs de Engelse Westkust.

Die reis verloopt niet zonder hindernissen. Waarschijnlijk is vanwege het slechte weer de "Markab" Sunderland binnengevlucht. Bij Bridlington, zie de volgende kaart wordt opnieuw geschild.

Het slechte najaarsweer blijft blijkbaar aanhouden. Op de kaart wordt omschreven hoe dat varen en schuilen ging.

*Dhr. J.J. van Zoelen
Javstraat 21,
Amersfoort*

Bridlington, 19-10-30

*Beste allemaal,
Te Sunderland vergat ik om die andere kaart te posten en nu doe ik er nog maar een bij. Gisternoch vertrokken we van Sunderland maar moesten na de middag weer terug naar Whitby baai, daar hebben we ook vannacht gelegen tusschen hooge bergen. Vanmorgen weer tamelijk goed weer en dachten de Humber wel te krijgen maar mis hoor, we moesten wel weer hier binnenlopen en het is weer vliegend weer. Nu nog 35 mijl naar de Humber, dus het schiet al op. we zijn nou zoo'n beetje aan 't Beltvaren op de Noordzee, we krijgen wel een beetje van de kust te zien hier, we kruipen steeds onder 't wallekje langs, totdat het lagerwal wordt en dan kruipen we weer een gat in, 't is wel spannend. Tabe hoor*

(Henk)

Foto van de omgeving van Perth



Kaart uit Hull, een plaats aan de Humber, mogelijk de plaats waar de laatst beschreven reis heenvoerde, met onderbrekingen door het slechte weer.



Samenvatting vaargebied

Globaal gescheet omvatte het vaargebied:

1. Groot-Brittannië (Engeland en Schotland)
2. Skandinavië
3. Noord-Duitsland, zowel Noordzee als Oostzee.

De ansichtkaarten beslaan twee perioden: mei t/m september 1929 en augustus en oktober 1930. Veel van de plaatsen die de "Markab" aanded zal de Constant later ook aandoen. Waarschijnlijk geven de twee bekende vaarperiodes een goed beeld van het vaargebied.

Helemaal in het Noorden van Schotland werd Macduff aangedaan. Aan de Schotse Oostkant werden bezocht: Dundee, Perth, Methil, Granton en Leith.

Vanuit Schotland gaat het dan hetzij met kolen rechtstreeks naar Skandinavië, hetzij naar plaatsen zuidelijker langs de Engelse Oostkust zoals Sunderland, Hull en Grimsby. Ook hier worden meestal kolen geladen.

Op deze Oostkust werden de plaatsen Whitby en Bridlington een keer aangedaan vanwege slecht weer bij een reis vanuit Schotland zuidwaarts naar de Humber.

Aan de zuidkust van Engeland, een flink eind richting Land's End, in Port Navis werden kolen gelost uit Hull en vlak daarbij in de buurt weer stenen geladen voor Fareham, bij Portsmouth, ook aan de zuidkust. Er is dus ook regelmatig vracht die binnen Engeland blijft.

Kolen uit Engeland gingen naar: Wyck auf Föhr, in de Helgolander bocht, Husum, daar in buurt in Sleeswijk Holstein en Dräger, bij Kopenhagen.

Rostock in Noord-Duitsland aan de Oostzeekant leverde eens boomstammen voor te graafpalen.

Op de foto van de reis uit Kristinehamn, Zweden, is de deklast hout duidelijk zichtbaar, bestemd voor Londen. Vanuit Denemarken gingen een keer oesterschelpen naar Grimsby, Engeland.

In de briefkaart van Henken Anna van Noot wordt beschreven hoe zij met de "Markab" mee op gevaren zijn van Holtenu naar Aarhus. De "Markab" moest toen nog door naar Randers, iets noordelijker in Denemarken.

Zie voor deze plaatsen de kaarten in Bijlage A.

Hoe lang duurde een reis?

Uit de verstuurde ansichtkaarten komt een beeld dat laden of lossen soms snel ging, maar ook wel eens uitliepen tot 5 of meer dagen

De motor van 100 PK kon maar tot 70% belast worden. De gemiddelde snelheid zal misschien niet boven de 6 knoop uitgekomen zijn, mede door de noodzaak dat gemiddeld iedere 24 uur de motor stilgezet moest worden om af te koelen en een onderdeel te verwisselen.

Een snelheid van 6 knoop komt neer op ca 10 km/uur. De overstreek van Denemarken naar Oostkust van Engeland was ongeveer 550 km. Die overstreek zou dan ruim 2 dagen hebben kunnen duren.

In de tabel hierna worden de verschillende reizen zo goed mogelijk onder elkaar gezet. Verschillende datums zijn bekend, zie de vetgedrukte datums en plaatsen.

Geprobeerd is die lijst met datums zo goed mogelijk aan te vullen. Meestal is er onvoldoende houvast om de totale duur van een reis, inclusief laden en lossen, te schatten. De duur van laden en lossen kon blijkbaar flink uitlopen. Dat had een grote invloed op de duur van een reis.

Reis nummer	Datum bekend	Datum geschat	Aantal dagen	Totaal duur reis	Plaats	Opmerking
1					Rotterdam	Kunstmest laden
					Plaats in Duitsland of Skandinavië	
2		15-5-1929 19-5-1929	4	12	Kristinehamn	<ul style="list-style-type: none"> Hout laden Vertrek naar Londen
	20-5-1929		1		Kanaal van Trolhättan	
		24-5-1929 27-5-1929	4 3		Londen	<ul style="list-style-type: none"> Aankomst Hout gelost
3					(terugreis naar Denemarken)	
4		17-6-1929	21	9	Denemarken	<ul style="list-style-type: none"> Oesterschelpen laden voor Grimsby Vertrek
		19-6-1929	2			
	22-6-1929 27-6-1929		3 4		Grimsby	<ul style="list-style-type: none"> Aankomst Oesterschelpen lossen

Reis nummer	Datum bekend	Datum geschat	Aantal dagen	Totaal duur reis	Plaats	Opmerking
5		29-6-1929	2	21	Grimsby	<ul style="list-style-type: none"> • Leeg naar Hull
		30-6-1929	2		Hull	<ul style="list-style-type: none"> • Kolen laden • Vertrek naar Port Navis
		1-7-1929	1			
	12-7-1929 14-7-1929		11 2		Port Navis	<ul style="list-style-type: none"> • Aankomst • Zondag gehouden, kerk bezocht • Leeg
		17-7-1929	3			
6		17-7-1929	3	12	Laadplaats vlakbij Port Navis	<ul style="list-style-type: none"> • Aankomst • Steen geladen, vertrek naar Fareham
		20-7-1929				
		29-7-1929	22-7-1929		2 7	Fareham
7	30-7-1929	2-8-1929	1 3	9	Fareham	<ul style="list-style-type: none"> • Begin laden • Einde laden, weg naar Dundee
		7-8-1929			5	Dundee
8	8-8-1929		1		Dundee	<ul style="list-style-type: none"> • Leeg, door naar Methil
	9-8-1929		1		Methil	<ul style="list-style-type: none"> • Aankomst, kolen laden, afvaart naar Wick auf Föhr
					Wick auf Föhr	<ul style="list-style-type: none"> • Kolen uit Methil lossen
9					?	<ul style="list-style-type: none"> • Retourreis van Denemarken of Duitsland naar Schotland
10-11						<ul style="list-style-type: none"> • Enkele reizen in Schotland
12	3-9-1929		25		Leith	<ul style="list-style-type: none"> • Kali gelost in Leith
13	4-9-1929		1		Leith	<ul style="list-style-type: none"> • kolen laden voor Husum
		8-9-1929	4		Husum	<ul style="list-style-type: none"> • Kolen gelost uit Leith.
14					Husum	<ul style="list-style-type: none"> • Leeg naar Büsum i. Holst
	15-9-1929		7		Büsum i. Holst	<ul style="list-style-type: none"> • Haver geladen voor Amsterdam of Wormerveer
		20-9-1929	5		Amsterdam of Wormerveer	<ul style="list-style-type: none"> • Haver lossen
15-29						Lange periode waarover geen informatie

Reis nummer	Datum bekend	Datum geschat	Aantal dagen	Totaal duur reis	Plaats	Opmerking
30		25-5-1930	247		Holtenau	• Doorreis naar Randers
		28-5-1930	3		Randers	
31-34						Periode waarover geen informatie
35		30-7-1930	63		Sunderland	• Mogelijk gelost
36				5	Sunderland	• Geladen voor Macduff
	4-8-1930		5		Macduff	• Gelost
37				13	Macduff	• Leeg naar Granton
	10-8-1930 12-8-1930		6 2		Granton	• Kolen laden • Vertrek naar Dräger
		17-8-1930	5		Dragör	• Gelost
38-39						
40		7-10-1930	51		?	• Vertrek naar Pirth
	15-10-1930		8		Pirth	• Gelost
41					Pirth	• Leeg naar de Humber
	17-10-1930		2		Sunderland	• Tussenstop i.v.m. slecht weer
	19-10-1930		2		Bridlington	• Nieuwe tussenstop i.v.m. slecht weer
totaal			522			

Bijlage A: Kaarten van Engeland en Skandinavië

Hierna volgen de kaarten:

- Enkele voorbeelden hoe de Noordzee in verschillende richtingen werd overgestoken.
- Plaatsen in Engeland en Schotland
- Plaatsen in Skandinavië en Duitsland

Voorbeelden van reizen over de Noordzee. De nummers verwijzen naar de nummers van de eerder beschreven reizen:

2. Van Kristinehamn met hout naar Londen
3. Van Londen terug naar Denemarken
4. Van Denemarken met oesterschelpen naar Grimsby
5. Van Hull met kolen naar Port Navis
6. Van laadplaats bij Port Navis met steen naar Fareham
7. Van Fareham naar Dundee
8. Van Methil (bij Dundee) met kolen naar Wick auf Föhr



Plaatsen, niet allemaal met stippen getekend, aangedaan in Engeland en Schotland



Plaatsen, niet allemaal met stippen aangegeven, aangedaan in Duitsland en Scandinavië



Bijlage B: Beschrijving in kadaster Groningen

Dagregister deel 25 nummer 574, den zestienden December 1900 zes en twintig

Bouwbrief

De ondergetekende N.V. Noord-Ned.Scheepswerven te Groningen verklaart hiemedede voor rekening van den Heer Willem Slierendregt te Rotterdam in het jaar negentien honderd zes en twintig te hebben volbouwd en nieuw van de werf te water gebracht:

Blijkens verklaring van den
scheepsmeter te Groningen dd.
17 december 1926 No 687 is
nevenvermeld vaartuig
ingebeiteld met het merk: 11742
Gron. 1926

Een stalen motorschip genaamd "Markab" volgens meetbrief voor zeeschepen No 2556 gemeten op bruto vier honderd vier en negentig en acht en tachtig honderdste kubieke meter (494,88) wel schip dus in eigendom behoort aan W. Slierendregt voornoemd.

Groningen den 14 december 1926
N.V. Noord-Ned. Scheepswerven.
H.P. Kuiper

Gezien voor legalisatie der vorenstaande handtekening van den Heer H.P. Kuiper, directeur van de Noord-Ned. Scheepswerven te Groningen

Groningen, 14 December 1926
De Burgemeester B. van Rosenthal

Gratis geregistreerd te Groningen Vijftien December 1900 zes en twintig deel 1, folio 195 no 4150.
Een blad geen renvooi. De ontvanger: van der Heiden.

Overeenkomstig het afgeschreven stuk verklaard. De bewaarder : (handtekening bewaarder)

Dagregister deel 1 nummer 74, den negen en twintigsten December 1900 zes en twintig

Verklaring van Eigendom

De ondergeteekende Willem Slierendregt, particulier te Rotterdam, aan de Schiebroeksche laan no 61a verklaart bij deze te zijn de eenige eigenaar van het motorzeilschip genaamd "Markab" gebouwd te Groningen, in het jaar 1926, metende 494,88 kubieke Meter, zijnde een vrachtschip voor koopmansgoederen. Het is gebouwd van staal, heeft een dek en twee masten en wordt voortbewogen door een Kromhoutmotor van 100 paardekrachten, bestemd voor zeeschip, thuisbehorende te Rotterdam, welk schip vroeger was teboekgesteld ten hypotheekantore te Groningen, den 16 December 1926 in deel 48 nummer 11742 en gebrand met het merk: 11742 Gron. 1926.

Hij verzoekt den Bewaarder van de Hypotheken, het Kadaster en de scheepsbewijzen te Groningen daarvan de teboekstelling te verrichten volgens de bepalingen vervat in het Koninklijk Besluit van 28 December 1925 (Staatsblad no 518)

Rotterdam, den 28 Dec. 1926.
W. Slierendregt.

Verklaring

De ondergeteekende Willem Slierendregt, particulier, wonende te Rotterdam aan de Schiebroeksche laan no 61a verklaart dat hij de teboekstelling in het sloopregister verlangt van het hierna omschreven schip en dat dit aan hem toebehoorende schip is een Nederlandsch schip.

Omschrijving van het schip: Het schip is genaamd "Markab", het meet 494,88 kubieke Meter bruto en is bestemd voor de vaart ter zee als vrachtschip voor koopmansgoederen, het is gebouwd van staal, heeft een dek en twee masten en wordt voortbewogen door een kromhoutmotor van 100 paardekrachten.

Het was vroeger te boek gesteld aan het kantoor der scheepsbewijzen te Groningen en aldaar te boek gesteld in het Algemeen Register deel 48 nummer 11742 krachtens bouwbrief dd 14 December 1926, welke overschrijving heeft plaatsgehad op 16 december 1926.

Teneinde de goedkeuring dezer verklaring te verkrijgen worden hierbij aan de arrondissementsrechtbank te Groningen overgelegd de volgende stukken:

1. Eene verklaring van eigendom van bovenomschreven schip.

2. Den meetbrief, afgegeven volgens de bestaande wettelijke voorschriften.
 3. Den bijlbrief of den koopbrief.
 4. De volgende bescheiden ter beoordeling van de nationaliteit van het schip: een paspoort van aanvrager.
- Totaal der bijlagen 4.

Aldus verklaard en ter goedkeuring aangeboden aan bovengenoemde rechtbank.

Rotterdam, den 28 Dec. 1926.

W. Slierendregt

Beschikking der Rechtbank

De arrondissementsrechtbank te Groningen, eerste kamer,
gezien de als bijlagen bij bovenstaande verklaring gevoegde stukken,
gezien de betrekkelijke wetsartikelen,
keurt bovenstaande verklaring goed.

Groningen, den 29sten December 1926,

D.R. de Maries van Swinderen, President.

P. v.d. Elst, Griffier.

Overeenkomstig het afgeschreven stuk verklaard.

De Bewaarder: (handtekening)

Dagregister deel 2 nummer 781, zes en twintig April 1900 negen en twintig

Heden den derden April negentien honderd negen en twintig verschijnen voor mij, Paulus Nicolaas Kruyswijk, notaris te Rotterdam:

de Heer Willem Slierendregt, particulier, wonende te Rotterdam, Schiebroeksche laan 61a,
ter eene zijde;

en de heeren Doeks Oosting, winkelier, en Paul Vellinga, particulier, beiden wonende te Delfzijl,
directeuren der te Delfzijl gevestigde Naamloze Vennootschap "Motorschoener Gazelle", als zoodanig
die vennootschap ingevolge artikel 8 harer statuten vertegenwoordigende, ter andere zijde.

De comparant ter eene zijde verklaart dat hij heeft verkocht en mitsdien in eigendom overdraagt aan
gemelde Naamloze vennootschap "Motorschoener Gazelle", voor welke de comparanten ter andere
zijde verklaren dat deze naamloze vennootschap van de comparant ter enen zijde heeft gekocht en in
eigendom aanvaardt:

het Nederlandsche stalen motorzeilschip, genaamd "Markab", gemerkt 74Z Gron 1926, gebouwd te
Groningen in 1926, metende vierhonderd vier en negentig en acht en tachtighonderdste kubieke
Meter, ingericht als vrachtschip voor koopmansgoederen, hebbende een dek, twee masten,
voortbewogen door een Kromhoutmotor van honderd Paarden Krachten, bestemd voor de vaart ter
zee, met al het sloopstoelbehooren, niets daarvan uitgezonderd,

welk schip door de comparant ter eene zijde in vollen eigendom bezeten wordt, terwijl eene door hem
ingeleverde eigendomsverklaring van gemeld schip, welke zich niet in der macht van partijen bevindt,
is overgeschreven ten hypotheekkantore te Groningen den negentwintigste December
negentienhonderd zes en twintig, in deel 1 nummer 74 rubriek Z,

voor eene som van Vierendertig duizend gulden, welke zal moeten worden betaald bij en tegen de
overgave door de verkooper van schoone klasse certificaten en een certificaat van deugdelijkheid,

onder de navolgende bepalingen:

1. De koopster treedt op den dag der betaling in het bezit van het door haar gekochte. Van dien dag
af geniet zij alle lusten en draagt zij alle lasten.
2. De koopster betaalt alle rechten en kosten op de eigendomsoverdracht en op het maken dezer
akte en de tenuitvoerlegging daarvan vallende.

Verder verklaart de comparant ter een zijde de koopster te garandeeren, dat hij het verkochte in vollen
eigendom bezit en daarover de vrije beschikking heeft en dat het schip met toebehooren met geene
bevoorrechte schulden en niet met sloopshypotheek bezwaard is, zich tegen over de koopster
verbindende haar te zullen schadeloos houden wegens alle rechten een aanspraken, welke derden op
het voorschreven schip met toebehooren zouden willen of kunnen doen gelden.

De comparanten ter andere zijde verklaren de voorschreven garantie en verbintenis voor de koopster aan te nemen.

Deze minute wordt te Rotterdam, in tegenwoordigheid van de Heren Gerrit Vlugg, notaris te Rotterdam, wonende aldaar en Jacob den Hartog, notariusklerk, wonende te Dordrecht, als getuigen, verleden en onmiddellijk na voorlezing, door de comparanten en de getuigen, die allen aan mij bekend zijn en mij notaris geteekend: W. Slierindregt. D. Oosting, P. Vellinga, G. Vlugg, J. den Hartog. Kruyswijk notaris.

No 3138. Geregistreerd te Rotterdam, vier April 1900 negen en twintig deel 7 folio 149 nummer 3197, twee bladen zonder renvooi.

Ontvangen voor recht: een gulden vijftig oent F 1.50.

De ontvangen
No 1 L. Offerhaus
Uitgegeven voor afschrift
Kruyswijk notaris.

Verklaring

De ondergeteekende Naamlooze Vennootschap "Motorschoener Gazelle", gevestigd te Delfzijl, vertegenwoordigd door hare directeuren Doeks Oosting en Paul Vellinga, verkrijgster van het zeeschip genaamd "Markab", gebouwd te Groningen in 1926, metende 494,88 M3, ingericht als vrachtschip voor koopmansgoederen, hebbende een dek, twee masten, voortbewogen door een Kromhoutmotor van 100 P.K., bestemd voor vaart te zee;

verklaart dat zij ter levering van bovenomschreven schip wenst te doen overschrijven de hierna genoemde akte en dat het schip na die overschrijving de hoedanigheid van Nederlandsch schip zal behouden.

Het schip is gebouwd in 1926 te Groningen en is reeds te boek gesteld ten kantore der Scheepsbewijzen te Groningen, onder nummer 74 rubriek Z.

Teneinde de goedkeuring dezer verklaring te verkrijgen worden hierbij aan de arrondissementsrechtbank te Groningen, overgelegd de volgende stukken:

1. Een authentiek afschrift der akte verleden voor notaris Paulus Nicolaas Kruyswijk te Rotterdam, den 3 April 1929 houdende aankoop, waarbij bovengenoemd schip is verkregen.
2. De volgende bescheiden ter beoordeling van de nationaliteit van het schip:
 - a) Certicaat van notaris Kruyswijk, voornoemd, ter bevestiging van de bijzonderheden waaruit voortvloeit dat voormeld zeeschip is een nederlandsche schip;
 - b) Bijvoegsel tot de Nederlandsche Staatscourant van 6 Mei 1926 no 87 vennootschap no 989, waarin zijn opgenomen de statuten van de Naamlooze vennootschap "Motorschoener Gazelle";
 - c) Uittreksel uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Veenkoloniën betrekkelijk de directeuren van enen gemelde vennootschap;
 - d) Bewijs van nederlandschap van de directeur Doeks Oosting;
 - e) Bewijs van nederlandschap van de directeur Paul Vellinga.

Totaal der bijlagen zes.

Aldus verklaard en ter goedkeuring aangeboden aan bovengenoemde rechtbank.

Delfzijl 18 April 1929
N.V. M/S "Gazelle" Dir D. Oosting P. Vellinga.

Beschikking der Rechtbank

De Arrondissements Rechtbank te Groningen, eerste kamer, gezien de als bijlagen bij bovenstaande verklaring gevoegde stukken, gezien de betreffende wetsartikelen, keurt bovenstaande verklaring goed.

Groningen, 23 April 1929.
D.R. d M v Swinderen, President
v/d Elst, Griffier.

Overeenkomstig het afgeschreven stuk verklaard.

De Bewaarder

Dagregister deel 2 nummer 787, dertig April 1900 negentwintig

De ondergeteekenden:

De naamlooze Vennootschap "Motorschoener Gazelle" gevestigd te Delfzijl, vertegenwoordigd door een harer directeuren Paul Vellinga, wonende te Delfzijl voor zich en als lasthebbende van zijn mededirecteur de heer Doeks Oosting, wonende te Delfzijl blijkens eene aan deze akte gehechte onderhandsche akte van volmacht en handelende met machtiging van de op den 26 April 1929 gehouden algemeene vergadering van aandeelhouders der gemelde vennootschap, en Hendrik Harber de Leeuw van Weenen schipper gedomicilieerd te Wilsum (Overijssel),

verklaren

dat de sub 1 gemelde naamlooze vennootschap "Motorschoener Gazelle" heeft verkocht en mitsdien in eigendom overdraagt aan den sub 2 genoemde ondergeteekende die van den gemelde naamlooze vennootschap "Motorschoener Gazelle" heeft gekocht en in eigendom aanvaardt:

No 98. Volgens ongedagteekende mededeeling van de N.V. Motorschoener Gazelle, gev. te Delfzijl is het restant der verschuldigde koopsom ad Vijftienduizend gulden voldaan blijkens akte van kwijting den 14 Mei 1929 voor den notaris A.E.Gomm t Papendrecht verleden. Groningen 15 Mei 1929.
De Bewaarder
(handtekening)

het nederlandsche stalen motorzeilschip genaamd "Markab", gemeten 74 Z Gron. 1926, gebouwd te Groningen in 1926 metende vierhonderd vier en negentig en acht en tachtig honderste Kubieke meter ingericht als vrachtschip voor koopmansgoederen, hebbende een dek, twee masten, voortbewogen door een Kromhout motor van honderd Paardenkrachten bestemd voor de vaart ter zee, met al het scheepstoebehoren, niets daarvan uitgezonderd,

voor eene som van negen en dertig duizend gulden waarop bereids betaald vier en twintig duizend gulden terwijl het restant of vijftienduizend gulden moet worden betaald vóór of uiterlijk op den elfden Mei 1929,

onder de navolgende bepalingen:

1. De koper treedt op den zes en twintigsten April negentien honderd negen en twintig in het bezit van het door hem gekochte. Van dien dag af geniet hij alle lusten en draagt hij alle lasten.
2. De verkoopster betaalt alle rechten en lasten op de eigendomsoverdracht en op het maken dezer akte en de tenuitvoerlegging daarvan vallende.

Verder verklaart de ondergeteekende Vellinga, handelende als gemeld, den koper te garandeeren, dat de gemelde naamlooze vennootschap "Motorschoener Gazelle" het verkochte in vollen eigendom bezit en daarover de vrije beschikking heeft en dat het schip met toebehooren met geene bevoorrechte schulden en niet met sloopshypotheek bezwaard is, de gemelde naamlooze vennootschap "Motorschoener Gazelle" tegenover de koper verbindende hem te zullen schadeloos houden wegens alle rechten een aanspraken, welke derden op het voorschreven schip met toebehooren zouden willen of kunnen doen gelden.

De ondergeteekende De Leeuw van Weenen verklaart de voorschreven garantie en verbintenis aan te nemen.

Nog verklaart de ondergeteekende Vellinga dat het gemelde schip met toebehooren aan gemelde naamlooze vennootschap toebehoort en door haar is verkregen door de overschrijving ten hypotheekantore te Groningen eener op den derden April negentienhonderd negen en twintig voor notaris P.N. Kruyswijk te Rotterdam, verleden akte van transport geteekend te Rotterdam den 26 April 1900 negen en twintig.

P. Vellinga, H. de Leeuw van Weenen

Ondergeteekende D. Oosting machtigt bij dezen zijn compagnon P. Vellinga inzake verkoop Ms "Markab" aan P. de Leeuw van Weenen voor de som van negen en dertig duizend gulden geheel alleen of zoo nodig voor hem te mogen tekenen.

Delfzijl 20 April '29
D. Oosting
voor echt erkend P. Vellinga.

Verklaring

De ondergeteekende Hendrik Harber de Leeuw van Weenen, schipper, gedomicilieerd te Wilsum (Overijssel) wonende aan boord van de Markab,

verkrijger van het zeeschip genaamd "Markab" (stalen motorschip) metende 494,88 M3 ingericht als vrachtschip voor koopmansgoederen, hebbende een dek, twee masten, voortbewogen door een Kromhoutmotor van 100 P.K. verklaart dat hij ter levering van bovenomschreven schip wenscht te doen overschrijven de hierbij genoemde akte en dat het schip na die overschrijving de hoedanigheid van Nederlandsch schip zal behouden.

Het schip is gebouwd in 1926 te Groningen en is reeds teboekgesteld ten kantore der scheepsbewijzen te Groningen onder nummer 74 rubriek Z.

Teneinde de goedkeuring dezer verklaring te verkrijgen worden hierbij aan de arrondissementsrechtbank te Groningen overgelegd de volgende stukken:

1. Eene onderhandsche akte dd 26 April 1929, houdende aankoop waarbij bovengenoemd schip is verkregen,
2. De volgende bescheiden ter beoordeling van de nationaliteit van het schip
 - a) Bewijs van nederlandschap van de verkrijger Hendrik Harber de Leeuw van Weenen
 - b) De meetbrief van het voormelde schip.
 - c) Certificaat van den notaris P.N. Kruyswijk te Rotterdam ten bevestiging van de bijzonderheden waaruit blijkt dat het voormelde schip is een Nederlandsch schip.

Totaal der bijlagen 3.

Aldus verklaard en ter goedkeuring aangeboden aan bovengenoemde rechtbank

Rotterdam den 26 April 1929
H. de Leeuw van Weenen

Beschikking der Rechtbank

De Arrondissementsrechtbank te Groningen, eerste kamer,
gezien de als bijlagen bij bovenstaande verklaring gevoegde stukken,
gezien de betrekkelijke wetsartikelen, keurt bovenstaande verklaring goed,

Groningen 29 April 1929
D.R. de M v Swinderen
President
P. v.d. Elst
Griffier

Overeenkomstig het afgeschreven stuk verklaard

De bewaarder (handtekening)

Dagregister deel 3 nummer 790,drie October 1900 een en dertig

Aangifte ter voldoening aan artikel 316 2e lid van het wetboek van Koophandel.

De ondergeteekende Hendrik Harber de Leeuw van Weenen schipper te Wilsum verklaart dat het schip genaamd "Markab" teboekgesteld ten kantore van de bewaarder der Hypotheken van het Kadaster en de Scheepsbewijzen te Groningen onder nummer 74 jaar 1926 rubriek Z verkeert in een der gevallen genoemd in artikel 316 wetboek van Koophandel en verzoekt de doorhaling van deze teboekstelling

Antwerpen, den 30e september 1931.
H. de Leeuw van Weenen

Overeenkomstig het afgeschreven stuk verklaard

De Bewaarder (handtekening)