

1996
bijgewerkt 2009

Pieter en Elizabeth de Leeuw van Weenen - Volker

Schepen, reizen, gebeurtenissen en voorvallen

VOORWOORD

Op de begrafenis van Jacomina Johanna Serné werd de afspraak gemaakt elkaar als familie onder betere omstandigheden weer te zien. Daarmee was de aanzet geboren tot de reünie in 1996, gehouden in Uitgeest.

Bij het materiaal dat voor die reünie werd ontwikkeld, zat ook dit verslag over Pieter, geboren 1874, en Elizabeth de Leeuw van Weenen. Wat niet wordt vastgelegd gaat verloren.

Gekozen is te beginnen met de belevenissen van "Pieter en Elizabeth". Hun dagelijkse namen waren Piet en Bets.

Pieter was de zoon van Cornelis en kleinzoon van de stamvader Pieter de Leeuw van Weenen. Bij deze stamvader Pieter begint de naam "de Leeuw van Weenen".

De scheepvaart speelde een belangrijke rol in de familie. Toen stamvader Pieter trouwde, in 1831, was hij schippersknecht. Tot en met de achterkleinkinderen van Pieter is de "varen" het meest voorkomende beroep. Dat komt in de herinneringen ruim aan bod. Ook hierom werd gekozen voor "Pieter en Elizabeth" om de schipperswereld met voorbeelden aan bod te laten komen.

De herinneringen zijn geplaatst in een raamwerk van feiten en data. Dat raamwerk moet liefst wel correct zijn. Die gegevens zijn ook meestal wel controleerbaar. Met herinneringen ligt het anders. Herinneringen verwijzen naar personen of gebeurtenissen, maar herinneringen zijn ook gevormd door het proces van doorvertellen. Herinneringen zijn in zekere zin "optelsommen" waarvan we alleen het eindresultaat kennen en niet de afzonderlijke onderdelen die er onderweg uit weggevallen of aan toegevoegd zijn.

Krommenie/Haarlem, september 1996,
Bep Broertjes - van Zoelen, vernoemd naar Elizabeth,
Piet de Leeuw van Weenen, vernoemd naar Pieter.

Inmiddels zijn we op weg naar een volgende reünie: in principe op 14 maart 2010, de 200-ste geboortedag van stamvader Pieter de Leeuw van Weenen. Opnieuw behoort tot de voorbereiding zoveel mogelijk gegevens en herinneringen te bewaren door ze op te schrijven. De scoop is nu breder. Doel is nu de oudsten in de familie te bezoeken en te vragen over hun herinneringen en belevingen.

Haarlem, nieuwe bewerking, juli 2009,

Piet de Leeuw van Weenen

INHOUD

1. DE HOOFDPERSONEN	6
Geboorte en huwelijk van Pieter en Elizabeth	6
Broers en zusters	6
Kinderen van Pieter en Elizabeth, met geboortedatum en geboorteplaats	7
Overzicht	7
2. AAN BOORD BIJ (SCHOON)VADER HENDRIK HARBER VOLKER	8
Gebeurtenissen heel kort voor het huwelijk	8
Bij (schoon)vader aan boord	8
3. DE "ANNA"	9
Vaarbegin op de "Anna"	9
Beschrijving van de "Anna"	10
Vaargebied	10
Volgend schip	10
4. DE "PROGRES"	11
Aankoop	12
Waarom overgang op zeevaart?	12
Wanneer begon Pieter met dit schip op zee te varen?	12
Zeemanstehuizen	13
Vaart op de Oostzee	13
Kwaliteiten van het schip	14
Innovaties aan boord	14
Schooltijd	14
Aanleiding tot verkoop	15
5. TIJDELIJK AAN DE WAL, VREESWIJK	15
Schoolgaan in Vreeswijk	16
Adres in Vreeswijk	16
Het gezin gaat weer aan boord	18
Cornelis en Jacomina Johanna	18
Terugblik op de Vreeswijkse periode	19
6. DE "AZOLLA"	19
Gegevens:	19
Naam van het schip	19
Veranderingen aan de "Azolla"	20
Werd de "Azolla" een "gouden" schip?	22
Vaargebied van de "Azolla"	23
Roef	24
Vaar wel en wee	24
Lading	26
De "Azolla" krijgt een nieuwe schipper	28
Hoe het verder ging met de "Azolla"	28
7. GEZIN EN VAREN	29
Zondag aan boord	30
Muziek aan boord	31
Huwelijksfeesten	31
Kinderen die ouder worden en uitvliegen	32
Naar schipperstraditie kinderen aan schepen geholpen	32
Uiteindelijk komt ook dochter Jo op een schip – een woonark - te wonen	33
8. DEFINITIEF AAN DE WAL, TERUGBLIK	33
Wie (/hoe) was Pieter?	34
Persoonlijke punten van Elizabeth	37
Rendeerde het varen?	38
Hulp voor anderen	38

Maar ook hulp terug	39
BIJLAGE: BRONNEN	40

1. DE HOOFDPERSONEN

Geboorte en huwelijk van Pieter en Elizabeth

Onderstaande foto's zullen genomen zijn kort voor of kort na het huwelijk. Pieter was toen ongeveer 26 en Elizabeth ongeveer 22.



Pieter,
roepnaam

m Piet, werd geboren op 30 juli 1874 te Papendrecht en was de oudste zoon van Cornelis de Leeuw van Weenen en Johanna Maria Tans (overleden 13 september 1897, te Nienhoven in België).



Elizabeth, roepnaam Bets, werd geboren op 26 augustus 1878. Ze was de dochter van Hendrik Harber Volker en Teuntje Verheul.

Pieter en Elizabeth trouwden op 8 augustus 1900 te Papendrecht. Op dezelfde dag hertrouwde te Elkerzee (schoon)vader Cornelis de Leeuw van Weenen met Jacomina Johanna Hodde, weduwe van C. van Driel. Elkerzee was de geboorteplaats van Jacomina Johanna.



Broers en zusters

Pieter had 6 broers: Christiaan, Wilhelmus, Cornelis Martinus, Martinus, Bernardus en

Arie.

Er waren 6 zusters: Cornelia (jong overleden), Adriana Helena (gehuwd Lavooy), Johanna Maria (gehuwd Costeris), Geertruida Maria, Wilhelmina (gehuwd van den Ende), Cornelia (gehuwd van der Heijde).

Elizabeth had twee broers: Pieter Cornelis en Tijs, en 2 zusters: Teuntje, gehuwd met Hendrik S. Steenstra en Pleuntje, gehuwd met Leen Oudakker.

Kinderen van Pieter en Elizabeth, met geboortedatum en geboorteplaats

Johanna Maria,	4 december 1900,	Slierecht
Hendrik Harber,	28 juni 1902,	Varik
Cornelis,	27 september 1905,	Oostcamp (België)(op 6 mei 1906 te Wemeldinge overleden)
Cornelis Teunis,	30 april 1907,	Amsterdam
Jacomina Johanna,	15 augustus 1908	Amsterdam
Pieter,	7 juli 1910,	Kuchnitz (bij Lübeck, Duitsland)
Teunis,	16 februari 1913	Op zee geboren, aangegeven te Enkhuizen

Overzicht

In de volgende hoofdstukken (2 t/m 6) wordt ingegaan op periodes en schepen in de huwelijksjaren van Pieter en Elizabeth. Er wordt afgesloten met een samenvatting (hoofdstuk 7).

1900 - 1901: Aan boord bij Hendrik Harber Volker, waarschijnlijk de "Deo Gloria",

1901 - 1906: sleepschip "Anna",

1906 - 1917: zeilklipper "Progres",

1918 - 1920: tijdelijk aan de wal in Vreeswijk, eerst het hele gezin, na aankoop van de "Azolla" alleen Elizabeth en de kinderen,

1918 - 1939: sleepschip, later zeilschip, later zeilmotorschip "Azolla",

1939 - 1956: Lange IJzerenbrugstraat 1, Dordrecht; Elizabeth overlijdt op 29 juli 1954,

1956 - 1963: Pieter in huis bij oudste dochter Jo en schoonzoon Jan van Zoelen in Uitgeest; Pieter overlijdt te Uitgeest op 14 juli 1963.

2. AAN BOORD BIJ (SCHOON)VADER HENDRIK HARBER VOLKER

Gebeurtenissen heel kort voor het huwelijk

Juli 1900 lagen vader Cornelis en Pieter ieder met hun schip in Friesland, wachtend om de oversteek over de Zuiderzee te kunnen maken. Het weer was slecht, toch viel het besluit om te gaan varen. Mogelijk was er haast, beiden waren in ondertrouw, vader Cornelis voor zijn tweede huwelijk.

Vlak bij Enkhuizen lukt het Pieter niet om tijdig overstag te gaan. Het schip strandt op de strekdam en is "total loss". De resten worden voor 35 gulden als brandhout verkocht aan de plaatselijke vissers. Cornelis ziet gelukkig nog kans om achter de strekdam voor anker te komen.

Er is gezocht naar een verklaring. Daarover gaat het volgende verhaal. Toen Pieter tegen de knecht riep "fok los" (om overstag te gaan) zou de knecht verstaan hebben "nok los". Zeilers weten hoe desastreus zo'n actie in die omstandigheden is; overstag gaan wordt dan echt onmogelijk.

Bij (schoon)vader aan boord

Waarschijnlijk op het schip "Deo Gloria". Het laadvermogen was ca 800 ton.

Het zal een uitkomst geweest zijn dat Pieter en Elizabeth na hun trouwen bij Hendrik Harber Volker aan boord een plaats vinden om te wonen en te werken. Elizabeth was in verwachting van haar eerste kind.

Gezien de onfortuinlijke voorgeschiedenis kan dit een moeilijke periode geweest zijn. Daarbij kwam dat Hendrik Harber niet gemakkelijk was. Hij was een autoritair man¹. Maar tegelijk moet van Hendrik worden gezegd, dat hij waarschijnlijk Pieter en Elizabeth hielp bij de aankoop van de "Progres", waarschijnlijk 1906.

Er is verder niets bekend over deze tijd. In ieder geval duurt deze periode niet lang. Al in 1901 vinden Pieter, Elizabeth en eerste kind Johanna Maria een woning voor zichzelf op het schip de "Anna".

Tegelijk daarmee, of kort daarop, eindigt voor Hendrik Harber Volker en zijn vrouw Teuntje het varensleven. In 1902 blijken zij zich reeds aan de wal te hebben gevestigd, in Rotterdam. Enkele jaren daarna, krijgen zij hun oudste kleindochter opnieuw in huis omdat deze in Rotterdam op school gaat.

¹ Kleinzoon Hendrik Harber, zoon van Pieter, bezocht zijn grootvader in het schipperstehuis waar hij de laatste jaren van zijn leven was opgenomen. Het viel de kleinzoon op dat hij daar niet geliefd was vanwege zijn manier van optreden. Maar – andere kant van grootvader Hendrik – hij sprong wel financieel bij uit eigen zak als het tehuis ergens tekort aan had.

3. DE "ANNA"



Sleepschip "Anna", omgebouwd tot zeilschip, tekening ingekleurd met plakkaatverf

Type:	stalen klipper, gebouwd als sleepschip
Laadvermogen:	335,9 ton
Afmetingen:	39,6 X 6,59 m (L X B) (*)
Gebouwd:	1901, gebouwd te Capelle aan de IJssel
Bouwwaarde:	19000 Mark (Rheinschiffsregister; mark was 60 cent)

(*) De "Willem Antonie", schip van Korporaal, schoonvader van zoon Pieter, was een zusterschip. Vader Korporaal heeft tot in de Tweede Wereldoorlog op dit schip gevaren

Vaarbegin op de "Anna"

Toen Pieter als zetschipper op de Anna ging varen, was de Anna een nieuw schip. Gezien het bouwjaar van de Anna moet dat dus in 1901 geweest zijn.

Aan boord van dit schip werd in de zomer van 1902 het tweede kind, zoon Hendrik Harber, geboren. De Anna zat in een sleep toen bij Varik Elizabeth meldde dat "het niet goed ging". De sleep werd toen losgegooid en niet lang daarna kwam zoon Henk ter wereld.

Beschrijving van de “Anna”

Het zeiltuig is aangebracht door Pieter, met hulp van de werf. Het schip had een liggend stuurrad. Zichtbaar op de tekening is ook de aangebrachte bescherming voor de roerganger.

Pieter vroeg eens aan een loods of deze niet vond dat hij (Pieter) een goede bescherming tegen weer en wind gemaakt had. De loods antwoordde toen wat kritisch dat het allemaal maar "slaaphutten" waren.

Mogelijk slaat dit verhaal op de “Azolla”. Maar het geeft wel aan dat Pieter op inventieve wijze aan verbeteringen werkte.

Overigens geeft deze geschiedenis ook weer, hoe verschillend er aangekeken werd tegen het - toen nieuwe - verschijnsel van de stuurhutten.

De meningen varieerden van "nuttig en handig" tot "hoogst gevaarlijk". De kritische groep vond dat een stuurhut onvoldoende uitzicht bood en dat je bovendien het risico liep in slaap te vallen.

Vaargebied

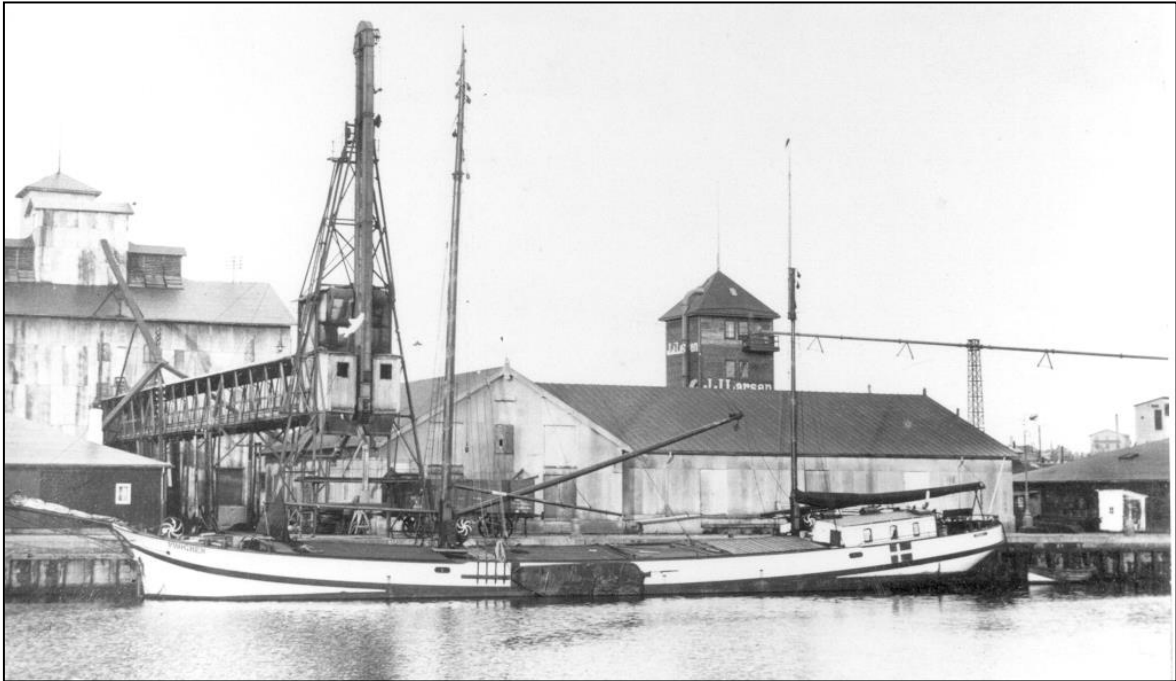
Met de Anna heeft Pieter alleen in de binnenvaart gevaren.

Volgend schip

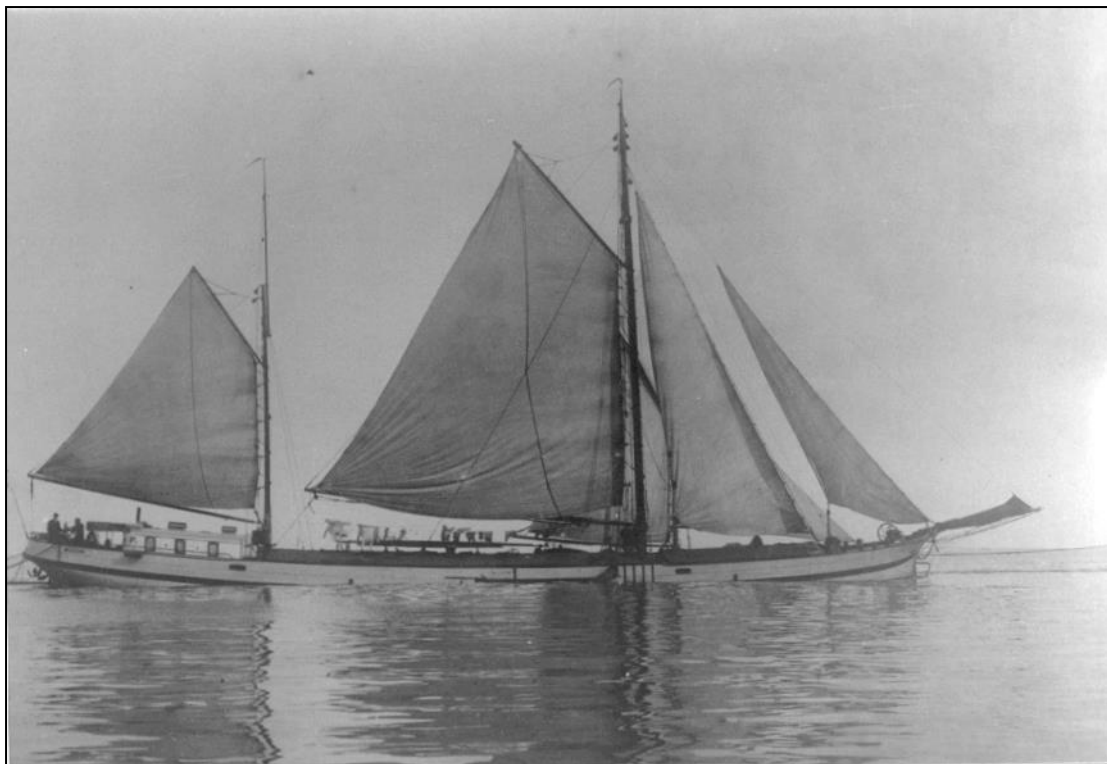
In 1906 of 1907 stappen Pieter en Elizabeth over op de “Progres”, in ieder geval met hun kinderen Jo en Henk, misschien ook al met zoon Kees (geboren in 1907).

De “Progres” werd waarschijnlijk gekocht met hulp van vader en schoonvader Hendrik Harber Volker. Hendrik Harber was in november 1902 aan de wal gegaan.

4. DE "PROGRES"



Progres in een Scandinavische haven. De Deense vlag op het schip zal te maken met de Eerste Wereldoorlog. De herkomst van schepen moest goed zichtbaar zijn.



"Progres" onder zeil

Type:	stalen tweemast zeilklipper
Laadvermogen:	324,3 ton
Afmetingen:	38,92 X 6,63 X 2,08 m (L X B X H)

Gebouwd: 1902 door werf Ruitenberg te Waspik, onder de naam
"Maria", voor G. van Opstaken te Roosendaal
Bouwwaarde: 22700 Mark (60 cent)

Aankoop

Het schip is in 1906 (lezing HHdLvW) of 1907 (lezing werf Ruitenberg) gekocht door Pieter de Leeuw van Weenen, met hulp van zijn schoonvader. Voor Pieter was het opnieuw de stap naar een eigen schip.

De eigenaar verkocht het schip omdat hij bij een ongeval een been had verloren en zich toen niet meer in staat achtte op een zeilschip te varen.

Pleus en Teus, zusters van Elizabeth hebben geholpen met het schoonmaken van het nieuwe schip.

Vergeleken met de gebruikelijke schepen op de Oostzeevaart, waar Pieter met de "Progres" aan deel heeft genomen, was de "Progres" een groot schip.

De zoons van Pieter hadden met de latere overstap, in 1918, naar de kleinere "Azolla" wel enige moeite.

Waarom overgang op zeevaart?

In Groningen² – waar Pieter veel kwam en kennissen had - hoorde Pieter over de zeevaart. Het betaalde meer dan de binnenvaart. Bovendien liepen veel bevrachtingen voor de binnenvaart via café's. Dat laatste beviel Pieter maar matig.

Wanneer begon Pieter met dit schip op zee te varen?

Hierover zijn verschillende gegevens beschikbaar.

Er is een briefkaart van Pieter aan zijn schoonouders in Rotterdam, uit Brunsbittel, gedateerd 12/7/1908. Pieter schrijft dan aan zijn schoonouders, onder meer:

"Wij zijn gistermiddag leeg geworden, en heden liggen wij te Brunsbittel zondag te houden hopende morgen naar Altane te varen om vracht te zoeken, u behoeft u niet zo bezorgt te maken om ons er loopen lang niet zoveel beeren los als de menschen wel roepen. als ik weer een reis heb aangenomen dan schrijf ik een volledige brief."

De bezorgdheid van de schoonouders³, die uit de tekst op de kaart blijkt, zou kunnen samenhangen met een eerste zeereis.

Uit 1910 is er een volgend bewijs van zeevaart. Er is een foto van de "Progres" in Lübeck, ter gelegenheid van de geboorte van zoon Pieter in 1910.

² Scheepsverzekeringen vanuit Rotterdam waren duurder dan vanuit Groningen. Maar Piter wilde niet teveel met de Groningers vereenzelvigd worden. daarom koos hij "Wilsum" als thuishaven. Ook dan viel hij met verzekeringen onder onder Groningse Vereniging "Oranje".

³ De zee was voor (schoon)vader Hendrik Harber geen onbekend gebied. Met zijn schip had hij onder andere stenen vervoerd voor steenstoringen op zee om dijken te versterken. De schepen lagen dan aan ankers verder in zee, met het achterschip naar de kust. Zo zullen ze ook wel eens een storm meegemaakt hebben.

Zoon Henk zei erover dat voor de zeevaart een gediplomeerd stuurman⁴ werd aangetrokken hoewel dat op dat moment nog geen voorschrift was. Pas in 1910 werden diploma's verplicht. Toen heeft Pieter via een (licht) examen ook een diploma gekregen.

Dochter Miena, geboren 1908, herinnert zich als kind gehoord te hebben over de plannen voor zeevaart. De dokter had het voor haar gezondheid een goed plan gevonden. Zou Miena zich plannen uit 1908 hebben kunnen herinneren? Waarschijnlijker is dat het ging om zeereizen nadat al eerder zeereizen gemaakt waren.

In 1910 kwamen van de scheepvaartinspectie ook voorschriften voor het schip. Niet duidelijk is of dat de aanleiding gaf tot de verbouwing die hieronder genoemd wordt.

Werf Ruitenbergh had een aantekening dat in 1912 de "Progres" verbouwd is tot Wadden- en Sontvaarder.

Alle informatie combinerend: er kan vanaf 1908 sprake geweest zijn van zeevaart (wadden, Sont, Oostzee). De plannen waar dochter Miena van wist kunnen te maken hebben gehad met latere reizen of met een ombouw voor zeevaart die in 1912 plaatsvond.

Zeemanstehuizen

Veel Hollanders namen aan de Oostzeevaart deel. In verschillende plaatsen organiseerden de kerken zeemanstehuizen. In de week kon je er tegen betaling koffie krijgen, op zondag gratis.

Doorgaans had een echtpaar de leiding. Er werd ook gepreekt of een boodschap doorgegeven.

Zeelieden van verschillende nationaliteiten konden er terecht. Beeld-taal lesboekjes droegen ertoe bij dat de verschillende nationaliteiten elkaar konden verstaan.

Vaart op de Oostzee

Eb en vloed was er alleen in het Kattegat. Op de Oostzee zelf liep er alleen stroom ten gevolge van de wind. Een zeilschip had bij voorlijke wind daarom altijd de stroom tegen. Bij licht weer werd wel eens geprobeerd daar tegen in te komen, maar vaak werd gewacht tot de situatie verbeterde.

Vaargebieden en **havens** die werden aangedaan:

Duitse Bocht en Kieler Bocht zijn verbonden door Noord-Oostzeekanaal. Brunsbüttel ligt aan de ingang in de Duitse Bocht, **Kiel** en **Holtenu** liggen aan de ingang bij de Kieler Bocht.

Duitse Bocht, met de plaatsen **Brunsbüttel** (mondig Elbe), **Cuxhaven** (mondig

⁴ Stuurlieden waren ooit; Leen de Klerk (in ieder geval), F.S. de Jong (mogelijk)

Elbe), **Bremerhaven**, **Vegesäck** (bij Bremen), **Hamburg**

Kieler Bocht en Lübecker Bocht, met de plaatsen: **Kiel**, **Holtenau**, **Lübeck**, **Travemünde**.

Grote belt, Sont, Zuidkust Zweden, met de plaatsen **Svendborg** (Funen), **Kopenhagen**, **Malmö**, **Karlshamn** (Zweden).

Zuid-Duitsland: **Augsburg**

Zuiderzee: **Amsterdam**

Waterweg: **Rotterdam**, **Dordrecht**

Rijn: bijvoorbeeld **Emmerich** (niet met zekerheid)

Kwaliteiten van het schip

De "Progres" bleek een goed zeeschip, en ook snel. Op een wacht (van 4 uur) werd eens 36 mijl gehaald, dus 9 mijl per uur (=17 km/uur).

De scheepsroeven leken van buiten maar klein, maar van binnen viel dat vaak mee. In de roef van de "Progres" was ruimte voor 20 man, overigens dan wel met planken om zitplaatsen te improviseren.

Innovaties aan boord

In het algemeen waren de Hollanders meer innovatief ingesteld dan de Skandinaviërs. Hollanders gebruikten bijvoorbeeld eerder al lieren en staaldraad bij de tuigvoering. Zo was het mogelijk met minder bemanning te varen.

Ook bij het verhalen en bij het laden en lossen werden vondsten geïntroduceerd. Als er genoeg ruimte was, en de juiste wind, om het schip van de wal weg te laten waaien, kon met een lier en een lange dunne staaldraad (denk aan 100 meter) gemakkelijker verhaald worden dan - zoals de Skandinaviërs dat deden - met vele handen die een schip bij de wal proberen te houden en voort te slepen.

Laden gebeurde met een contragewicht op de trommel van de hijslier. Als de last in het ruim zakte, werd het contragewicht opgetrokken en zakte de last dus voorzichtig in het schip. Als de last neerkwam, onstond net voldoende slek in de hijsdraad om de haak uit te pikken en trok het contragewicht daarna de haak weer omhoog. Als contragewicht werd bijvoorbeeld een anker gebruikt.

Een verbetering was ook, het werk zo in te richten dat de man aan de lier ook het in- en uitzwaaien van de boom regelde. Daar was dan geen aparte man voor nodig.

Skandinaviërs hadden voor de praktische Hollandse schepen veel geld over. Vaak bleef na verkoop ook enige tijd een Hollands bemanningslid aan boord om instructie te geven. Dat was ook het geval bij de verkoop van de Progres.

Schooltijd

De leerplicht duurde, beginjaren 1900, voor schipperskinderen 3 jaar. Gedurende

die tijd woonden ze dan aan de wal.

Om in die drie jaar maar zoveel mogelijk te kunnen meegeven, organiseerden scholen voor schipperskinderen lange lesdagen, ook avondlessen, en een speciaal programma met nadruk op de vakken die men voor schippers van belang achtte: lezen, rekenen, schrijven van brieven en aardrijkskunde.

In de correspondentie, zie enkele paragrafen verderop, wordt duidelijk dat achtereenvolgens dochter Jo en zoon Henk in Rotterdam bij familie wonen en op school zijn.

Jo woont van 1907 tot 1910 bij haar grootouders in Rotterdam. Betrekkelijk dicht bij elkaar woonden daar zowel de grootouders van vaders zijde – Cornelis en Jacomina - als de grootouders van moeders zijde: Hendrik Harber en Teuntje. Er zijn briefkaarten geadresseerd aan Jo in huis bij haar grootouders Cornelis de Leeuw van Weenen en Jacomina Johanna. Maar er is ook doorverteld dat Jo in huis was bij grootvader Hendrik Harber Volker en grootmoeder Teuntje.

Als Jo echt bij Cornelis woonde, zal ze zeker ook haar andere grootouders – de Volkers - bezocht hebben. Daar heette ze "oudste kleinkind". "Kleinkind" is ze altijd gebleven, ook toen ze allang geen "kind" meer was.

Henk is Rotterdam aan de wal van 1911 tot 1914 (11 jaar oud). Hij woont bij tante Sanna (van Suzanna) en is in de weekeinden bij zijn grootouders van moeders zijde: grootvader Hendrik Harber Volker en grootmoeder Teuntje.

Zoon Kees was gedurende WO I eerst bij tante Sanna in Rotterdam. Later ging hij naar school in Vreeswijk.

Aanleiding tot verkoop

Het schip is verkocht omdat Elizabeth vanwege ernstige ziekte van haar moeder naar huis wilde en Pieter vanwege de zeemijnen niet vanuit Kopenhagen – waar het schip lag – naar Nederland terug kon varen. Veel schepen lagen trouwens stil.

Het schip kon heel gunstig verkocht worden. Een tweede koper deed een zodanig bod dat Pieter besloot een reeds gemaakte koopovereenkomst op te zeggen en de kosten van die ontbinding op de (tweede) koop toe te nemen.

Pieter brak een gegeven woord niet graag, maar in dit geval woord houden, ging zijns inziens alle proporties te buiten.

Later, als Pieter en zoon Henk met de kleinere "Azolla" onderweg zijn, komen zij de "Progres" tegen en doet de nieuwe eigenaar het voorstel om de schepen te ruilen (waarschijnlijk wel met geld toe). De "Progres" blijkt dan inmiddels zeer verwaarloosd. Die achterstand weer inlopen, achten Pieter en zoon Henk een ondoenlijk karwei.

5. TIJDELIJK AAN DE WAL, VREESWIJK

Eind 1917 moet een spannende tijd geweest zijn, omdat de familie vanwege de ernstige ziekte van moeder Teuntje Volker naar Nederland wil komen, maar dan

met veel oponthoud te maken krijgt.

De “Progres” wordt na verkoop afgeleverd in Veijle, Denemarken, waar het gezin nog enige tijd woont, eerst op een Nederlandse baggermolen die daar buiten bedrijf ligt. Pieter kende de beheerder. Later verhuist het gezin naar een deel van het onderhuis van Fredericiagade 21⁵.

Moeder Teuntje Volker overleed op 6 januari 1918. Pas eind januari 1918 deed zich een gelegenheid voor om met een speciaal treinkonvooi naar Nederland te reizen. In Duitsland alleen al duurt de reis verschillende dagen.

Bij aankomst in Nederland trekt het gezin in bij (schoon)ouders Cornelis de Leeuw van Weenen en Jacomina Johanna Hodde. Enkele jaren terug had Pieter voor zijn ouders het huis gekocht in de Cornewalstraat in Vreeswijk.

Schoolgaan in Vreeswijk

Bij aankomst in Nederland zijn de jongste 4 kinderen in de schoolleeftijd:

Zoon Kees is 10 jaar, dochter Miena 9, zoon Piet 7 en zoon Teun bijna 6 jaar.

Kees was al op school in Rotterdam, in huis bij tante Sanna, waar eerder broer Henk zijn schooltijd doorgebracht had.

Tot hun aankomst in Vreeswijk hebben Miena en Piet alleen thuis aan boord les gehad van hun oudere zus en broer. Die oudere zus en broer zijn bij aankomst in Vreeswijk resp. 17 en 15 jaar.

Moeder Elizabeth wilde haar kinderen graag op de schippersschool hebben. Maar dat was niet mogelijk als één van de ouders aan de wal woonde. Eerst zijn ze daarom enige tijd op de dorpsschool geweest. Pas toen het hele gezin weer aan boord ging wonen, konden de achterblijvende kinderen – Mien en Piet - op de schippersschool komen.

In de buurt werd een groepje gevormd van schoolkinderen die tegelijk met elkaar naar de kleuterschool gebracht worden. Latere schoondochter Jo Lenten (later getrouwd met zoon Teun) maakt deel uit van het groepje; dochter Miena (van Pieter en Elizabeth) is degene die dat groepje naar school brengt. Om bij de kleuterschool te komen moest de sluis worden gepasseerd. Over de sluisdeuren was een smalle plank. Miena vond dat een tamelijk hachelijk avontuur. Soms schoten de kinderen niet erg op en moest Miena ze tot wat meer haast aanzetten en erop wijzen dat ze anders zelf te laat op school kwam.

Adres in Vreeswijk

De periode van inwoning bij Cornelis en Jacomina Johanna begon eind januari 1918 en duurde tot ca 1920 toen weer het gezin aan boord van de “Azolla”

⁵Dochter Jo is later, na WO II, op een vakantieis in Veijle bij het huis geweest en heeft gesproken met de zoon van degene die de ruij destijds aan de familie had verhuurd.

meevoer. Pieter en zoon Henk waren al in 1918 weer gaan varen met de "Azolla".

Op ansichtkaarten die gericht waren aan dochter Jo (zij verzamelde de kaarten), en enkele aan zoon Henk, kwamen door elkaar de volgende adressen voor:

- Nieuwe straat C 106
- Cornewalstraat
- Vreeswijk C 106

Alles verwijst naar hetzelfde adres! Aanvankelijk waren de huizen niet per straat genummerd, maar per wijk. Het huis lag in wijk C en had daarbinnen nummer 106. Het adres "Vreeswijk C 106" was dus voldoende.

Eerst heette de straat in de wandeling "Nieuwe Straat", later werd de naam "Cornewalstraat". Die laatste naam is een verbastering van de naam van de Amsterdamse aannemer die de huizen heeft gebouwd: "Cornwall". Bij de latere huisnummering per straat, kreeg het huis het nummer 5.

De latere schoondochter Josien Lenten, geboren in 1914, die met haar ouders ook in de Cornewalstraat woonde, op nummer 2, weet zich uit haar kinderjaren te herinneren dat bij haar in de straat Cornelis de Leeuw van Weenen woonde die masten maakte. Jo Lenten woonde in de Cornewalstraat; haar ouders hadden daar een kleermakerij.



Gezinnen Lenten, tegen het huis de twee broers: Jan, met het witte hemd aan, Roelof met het vest. In het midden Jo Lenten met sjaal, 4^e van links, naast haar moeder Krijntje en haar vader Jan. In d vensterbank zittend de vrouw van Roelof.

Foto uit ca 1928.

In Vreeswijk maakte het gezin ook kennis met de van Zoelens. Deze woonden achtereenvolgens op verschillende adressen in Vreeswijk, het laatst op het adres Oude Sluis, straatnummer 5 (wijk B, nummer 40). Het adres Oude Sluis komt in de correspondentie voor vanaf oktober 1923. Zoon Jan van Zoelen zal later trouwen met Johanna Maria de Leeuw van Weenen; dochter Jannigje van Zoelen met zoon Cornelis Teunis de Leeuw van Weenen.

Het gezin gaat weer aan boord

Na aanschaf van de "Azolla" - die toen nog "Hanna" heette - zijn eerst Pieter en zoon Henk met het schip gaan varen als sleepschip. Elizabeth bleef met de andere kinderen aan de wal. Later gaat Elizabeth met de oudste kinderen weer mee aan boord.

In mei 1919 wordt het schip aan de werf omgebouwd tot zeilschip en daarbij ook veel werk aan de roef gedaan. Dat was waarschijnlijk voorbereiding op de komst aan boord van het gezin.

Voor het eerst gedateerd op 5 januari 1919 gaan de ansichtkaarten niet meer Vreeswijk, maar de "Azolla" of naar een tussenadres voor de "Azolla".

Er is een familiefoto, gemaakt omstreeks Pinksteren 1920. Er is bij verteld dat de familie daarvoor vanuit Vreeswijk op de fiets naar Utrecht is gegaan. Ze zouden toen nog in Vreeswijk wonen bij de (groot)ouders.

We moeten het maar houden dat Elizabeth vanaf "begin 1920" weer meevoer. Zeker was daar ook dochter Jo en (nog steeds) zoon Henk bij. Zoon Kees was op dat moment 12 en had waarschijnlijk al voldoende schooljaren gehad. Miena had pas twee schooljaren doorlopen en was dus nog leerplichtig.



Het gezin in 1920, van links naar rechts: Kees, vader Pieter, Teun, Henk, Jo, Miena, moeder Bets, Piet

Cornelis en Jacomina Johanna

Als de kinderen en kleinkinderen hun inwoning beëindigd hebben, bezoeken de schoolgaande kinderen – op de schippersschool in Vreeswijk - de grootouders in de weekends.

Cornelis overlijdt op 25 april 1921. Pieter verkoopt een kleine periode later het huis aan de Cornewalstraat. Jacomina Johanna woont eerst nog even in bij de nieuwe eigenaren en verhuist dan naar een kleiner huis in Vreeswijk, dicht bij de

kerk.

Terugblik op de Vreeswijkse periode

De Vreeswijkse periode is een belangrijke periode gebleven voor het gezin van Pieter en Elizabeth. Er was een droeve reden om naar Nederland te komen (de ernstige ziekte van de moeder van Elizabeth) en er zat veel aan vast om die reis te kunnen maken: verkoop van het schip, wachten in Denemarken, reizen door het in oorlog zijnde Duitsland. Er is zoveel vertraging dat de familie niet meer op tijd in Nederland aankomt. Moeder Teuntje is dan al overleden. Maar de familie ontvangt voor de komst naar Nederland heel veel terug op andere wijze.

Zij nemen deel aan het sociale leven in Vreeswijk, er ontstaan relaties. Van dochter Jo en zoon Henk is bekend dat zij op de Jongelingsvereniging waren. Vader Pieter is waarschijnlijk lid van de Algemene Schippersbond in Vreeswijk (hij staat op een groepsfoto van de bond). Uiteindelijk zullen drie van de kinderen in Vreeswijk hun huwelijkspartner vinden.

6. DE "AZOLLA"

Gegevens:

Type:	stalen klipper, gebouwd als sleepschip
Laadvermogen:	239 ton (volgens verkoopacte 1918) 230 ton (zoals bekend in de familie), na ombouw tot zeilschip 227 ton
Afmetingen:	33,3 X 6,02 X 2 m (L X B X H), volgens verkoopacte 1918
Gebouwd:	1892, als lichterschip "Hanna"
Werf:	Kromhout te Gouda, eigenaar van Vlaardingen
Vermeldingen:	In Lloyds Register van 1930 genoemd als zeil- en motorschip, roepletters zijn NGHV, afmetingen: 102 ' 7" X 19' 7" X 7' (LXBXH), 144 BRT

Op 16 april 1918 (datum van de koopacte) kocht Pieter het sleepschip Hanna van de nabestaanden van Leendert Buys. Volgens een meetbrief van 1892 (jaar van de bouw) is L. Buijs eigenaar en C. Buijs de gebruiker van het schip.

De "Azolla" was naar de mening van Pieter een sterk schip. Hij verwachtte een certificaat te kunnen krijgen voor de zeevaart.

Naam van het schip

In 1919 noemen de werfrekeningen nog de oorspronkelijke doopnaam van het schip "Hanna". In een officiëel stuk van november 1922 komt de naam "Azolla" voor.

Azolla is de naam van een plantje: rood kroos. Dat kroos had zich enige tijd woekerachtig uitgebreid. Sloten en vaarten lagen er vol mee. Het viel zo op, dat de kranten erover schreven.

De naam mag als scheepsnaam beslist origineel genoemd worden. Pas in de zomer van 1996 zag ik de naam voor de tweede keer op een schip. In de familie werd de naam "Azolla" een begrip.

Veranderingen aan de "Azolla"

Er zijn rekeningen van de werf de weduwe J.H. van Zutphen te Vreeswijk.

Kort na de aanschaf, in de periode mei tot juli 1918, worden diverse reparaties uitgevoerd, aan het fornuis en klinkwerk.

Verder heeft de werf tuigage uit Rotterdam opgehaald die overgebleven was van een schip dat

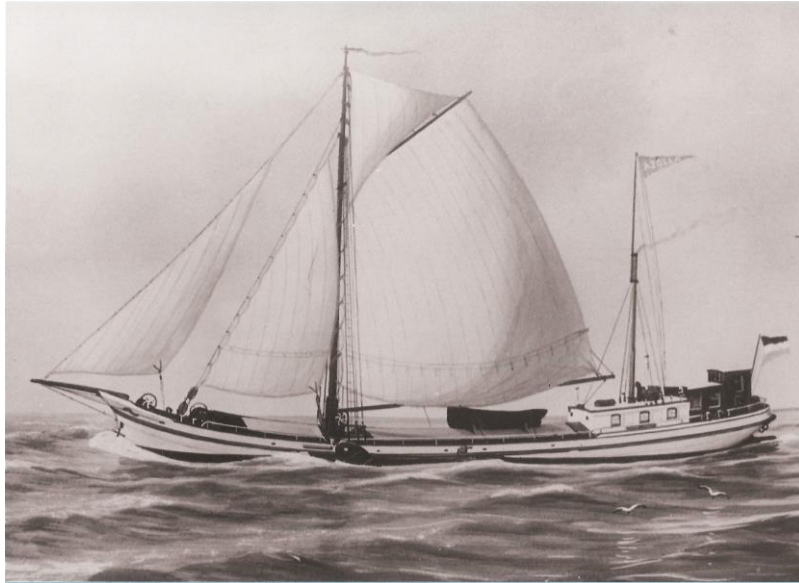
omgebouwd werd tot motorschip.⁶ Een jaar later, 1919, vindt ombouw plaats tot zeilschip en wordt de accommodatie in de roef onder handen genomen.



**De "Azolla" onder vol zeil;
zie ook het gaffeltopzeil**

In 1927 wordt een motor ingebouwd: een 80 pk 2-cilinder Hollandia gloeikop motor. Bij die gelegenheid worden ook de stuurhut en de theehut geplaatst.

⁶ Kan dat wel in 1918, of werd het schip juist weer sleepschip, bijvoorbeeld om met minder bemanning te kunnen worden gevaren?.



De motor blijkt het goed te doen. Lees hieronder hoe Pieter in dichtvorm terugkijkt op het eerste jaar van de motor:

*Het is nu een jaar geleden, dat
Ons een motor in "Azolla" werd gebracht.
Lang hebben wij erover gereden,
Lief en leed ervan bedacht.
Ach welke motor zullen we koopen,
Nooit aan Hollandia gedacht.
Doch door bezoek van een der heeren,
Is deze motor aangeschaft.
Ach wat varen wij gezellig
Met onze Hollandia er in
O wat is 't een trouwe helper,
Tot vermaak van heel 't gezin.
Onder zee en winden krachtig,
Ratelt hij maar lustig door,
En onbelast loopt ook prachtig,
Nog nooit heeft hij gewijgerd hoor.
Komt het voor dan mag dit schrijven
Ieder rustig lezen gaan
Niemand wil ik graag mislijden,
Dat geeft een klad op onze naam.
En dat kan ons niet verblijden.
Ronduit gezegd wij zijn voldaan.
Dit is de waarheid
In een motor van de Firma Smit, juist daarin zit
Kloek materiaal en pit.*

Deze motor bleek overigens veel smeerolie te gebruiken.

Uit een latere periode (na 1937) wordt gemeld dat de Hollandia veel vastlopers

had, juist als je het niet kon gebruiken. Na de Tweede Wereldoorlog is in Steenwijk een nieuwe motor ingebouwd.

Werd de "Azolla" een "gouden" schip?

Dochter Miena (Jacomina Johanna) merkte op dat de "Azolla" wel een "gouden" schip genoemd mocht worden, vanwege al het geld dat er aan verspijkerd werd. Het is nu moeilijk te beoordelen of Pieter onzakelijk veel aan de "Azolla" liet vertimmeren. Laten we eens optellen wat bekend is.

De overgeleverde rekeningen bieden het volgende beeld:

- 1918: eerste reparaties na de aanschaf	Fl 45,02
- 1919: ombouw tot zeilschip, werk aan de roef	Fl 2673,91
- 1921: werk tbv boegspriet en tuigage, verschansing, stuk in de boeg gezet	Fl 395,79

totaal over eerste jaren	Fl 3114,72
- 1927: inbouw motor, stuurhut	Fl 9600,00

De overname van het schip in 1918 had 14080 gulden gekost.

Het totaal van de in de eerste jaren van de "Azolla" gemaakte kosten komt op ruim 20 procent van de koopsom. Daarmee werd voorzien in:

- Ombouw van sleepschip tot zeilschip
- Accommodatie aan boord maken voor het gehele gezin
- Reparaties en technische verbeteringen

Met de latere inbouw van de motor was een groter bedrag gemoeid. "Bedrijfseconomisch" ging het echter ook om een belangrijke investering. Bovendien was inbouw van een motor onontkoombaar geworden. De overgang van zeilvaart naar motorvaart had inmiddels zo'n grote vlucht genomen dat schepen zonder motor moeilijker aan lading kwamen.

Was de "Azolla" nu echt een "gouden" schip? Gelet op de uitgegeven bedragen lijkt me van niet. Wel kan waarschijnlijk gesteld worden dat Pieter allerlei zaken goed voor elkaar wilde hebben en bereid was daar ook de werfrekeningen voor te betalen, inclusief het verlies aan vaartijd en dus de inkomsten die hij mis liep.

Vast staat dat de "Azolla" in Pieters hart een ruime plaats had. In sommige opzichten was het meer jacht dan werkschip. Bijvoorbeeld buitenom stond het schip in de grijze verf. Na een bezoek aan de Rotterdamse haven leverde dat voor de zoons/bemanningsleden heel wat werk op om het schip buitenom weer vet- en olievrij te krijgen.

De zorg voor het schip blijkt nog uit een andere gebeurtenis. Neef Harry Steenstra - zoon van de zuster van Elizabeth - vertelde dat hij in 1940 met de "Azolla" meevoer. In Enkhuizen werden toen zeilen voor de "Azolla" opgehaald die al lang daarvoor besteld waren en betaald.

Blijkbaar was Pieters mening dus geweest dat je over nieuwe zeilen moet kunnen

beschikken zodra je er behoefte aan hebt. Als die behoefte zich voordoet, moet je er niet nog eens een bepaalde levertijd op hoeven wachten.

Afsluitend mag er misschien naar verwezen worden, hoe wij het als een ideaal zien dat iemands werk ook zijn hobby is. Van die combinatie zal bij Pieter zeker sprake geweest zijn. En, dat telt mee, het was een hobby die Pieter zich zeker ook kon permitteren. (zie ook verderop).

Vaargebied van de “Azolla”

Na de aankoop heeft Pieter eerst enige tijd met zoon Henk het schip als sleepschip gevaren in de binnenvaart. In het weekend reisde Pieter naar huis en paste zoon Henk op het schip.

Over de schaarste in die oorlogstijd (1918) gaat de opmerking die Pieter maakte dat hij zijn pijp stopte uit hetzelfde busje waaruit zoon Henk thee zette.

Na de ombouw tot zeilschip vaart, in ieder geval vanaf 1920, weer het gehele gezin mee.

Er is een aantekening dat het schip in 1924 zee klaar gemaakt werd. Maar is ook een foto van de “Azolla” op zee met als opschrift "Store Baelt, 27-7-23, windkracht 6" (Grote Belt).

Na die datum staan er regelmatig weer buitenlandse plaatsnamen op de ansichtkaarten: Bandholm (1923), Stettin (1926), Nyköping Falster (1926). In januari schrijft iemand naar de “Azolla” met de opmerking dat de “Azolla” toch wel erg lang in buitenland blijft.

Vergeleken met de ander schepen wordt pas laat een motor in de “Azolla” gebouwd. Als tussenstap wordt eerst een motor in de sloep gezet.

Van een parlevinker werd een motor over genomen die deze niet aan de praat wist te krijgen. De technici aan boord (de zoons) lukt het aanvankelijk ook niet, maar een monteur in Denemarken ontdekte dat er een verkeerde magneet op zat. Het probleem was toen snel opgelost.

Vanaf dat moment fungeerde de gemotoriseerde sloep als duwboot. Na de motorinbouw in de “Azolla” 1927 werd de motorsloep geruild tegen een sloep zonder motor.

De eerste tijd na de motorinbouw blijft de “Azolla” in het Oostzeegebied varen. Er is een foto van de overwintering van de “Azolla” in Hamburg in 1929. De plaatsnaam in de buitenvaart die op de ansichtkaarten het laatst voorkomt is Brunsbüttel (1929). Daarna gaat de “Azolla” weer in de binnenvaart.

In 1936 zijn er dan ineens veel kaarten met namen uit Zeeland. Later zal Pieter bij schoonzoon Gerrit en dochter Miena meevaren op de Gerja als loods voor Zeeland. Dat geeft aan de Pieter met de “Azolla” ruime Zeeland-ervaring zal hebben opgedaan.

Roef



**In de roef van de "Azolla": Piet en Bets,
met dochters Jo, links, en Mien, 2^e van links.**

Uit foto's die binnen in de roef zijn genomen, valt voor een deel af te lezen, wat zich aan de wanden bevond. Zie ook de foto verderop met Miena aan het orgel:

- de bekende foto van de Progres
- foto van moeder Teuntje Volker
- geborduurde teksten: "God is Liefde", "Looft den Here"

De gezusters Jo en Mien sliepen in het achteronder. Daar waren kasten gemaakt en bedden.

Vaar wel en wee

Varen op het Wad was altijd moeilijk. Zeker als zeilend geprobeerd moest worden in de vaargeulen te blijven.

Pieter en Frederik Jonker – met 2 schepen - voeren zo eens gezamenlijk op het Wad, leeg, bij bijzonder hoog water (vanwege de wind), dus namen ze de kortste route.

"Allemaal ies" (ijs), leek het wel, in de verte, maar het zou gewoon een bank blijken. De schepen liepen vast en moeten 10 dagen wachten voor het water weer voldoende hoog is om los te komen.

Frederik deed tijdens dat wachten een middagslaapje, toen Pieter ineens de noodzaak zag zijn buurman met de sloopstoeter aan dek te blazen. "Je zit aan de grond", was de urgente mededeling, "hé, jij ook", luidde de reactie van Frederik.

In 1925 ligt de "Azolla" op de werf in Hamburg. Het schip zit dik onder de mosselen. Bij de vaart in de Oostzee was de snelle aangroei van de bodem van schepen een probleem.

Bij die gelegenheid komt aanstaande schoonzoon Jan van Zoelen op bezoek. Met de toelichting dat zijn "Braut krank war" lukt het hem de grens te passeren. Overigens bleek het daarna nog een hele zoektocht om de "Azolla" te vinden.

Pieter was zeer punctueel in de vlagvoering: achterop de eigen natievlag; in het want de vlag van het gastland en/of van het land van bestemming. Als het koninklijke jacht van Denemarken (de Dannebrou, er is een foto van: Aarhus, 15/7/23) passeerde werd met de vlag gegroet, wat ook vanaf het Deense schip beantwoord werd.

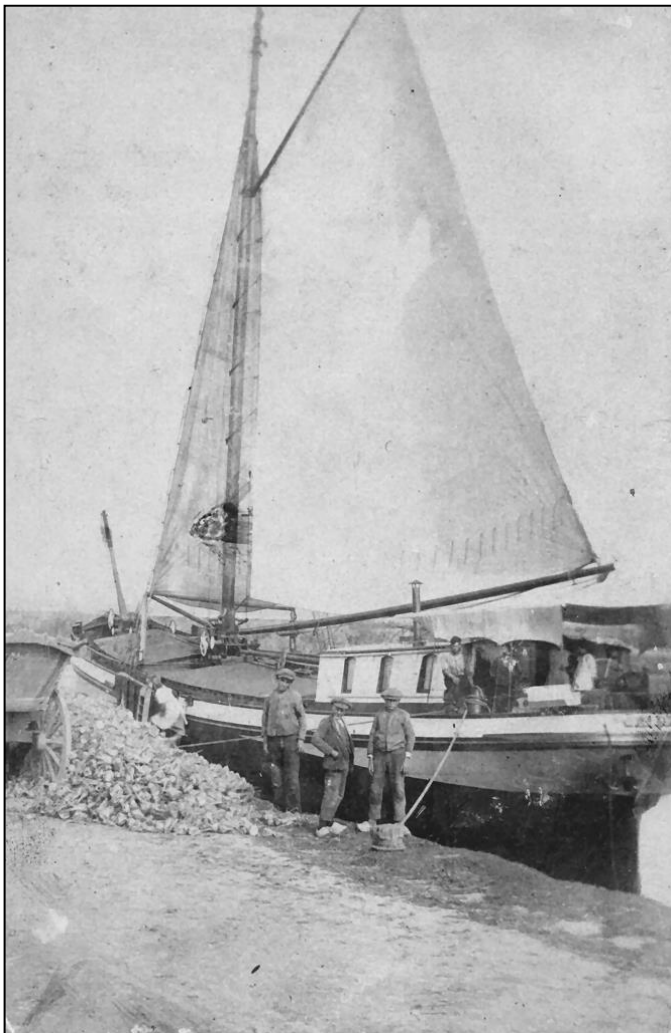
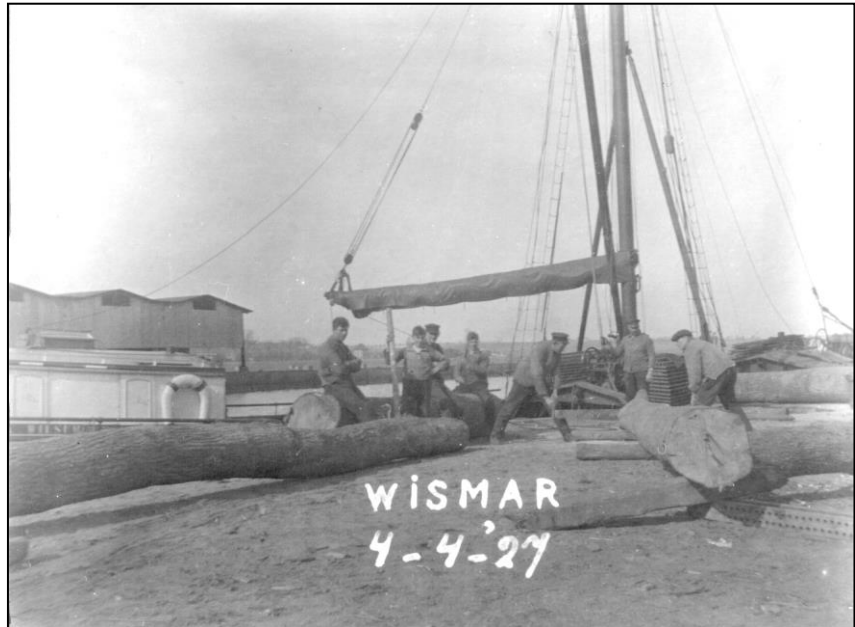
De motor van de "Azolla" had twee uitlaten: via de achtermast en via in het achterschip; zonder het van elkaar te weten verstopten Pieter en de knecht iets in de uitlaat, elk in een andere, sloten die uitlaat af en zetten de andere uitlaat open. Gelukkig werd het snel ontdekt.

Overigens: iets buiten het oog van de douane houden, werd in de zeevaart niet als een misdrijf beleefd.

Lading

In de ansichtkaarten werd, heel opmerkelijk, bijna nooit geschreven over de lading die de "Azolla" vervoerde. Gelukkig zijn er wel foto's die daar enig beeld van geven.

In 1927 (nog voor de motorinbouw) worden boomstammen geladen in Wismar. Om die netjes aan boord te krijgen werden ze kop/voet naast elkaar gelegd; bovendien werden ze zo nodig bijgehakt. Soms was nodig wel twee tot drie keer te passen voor een boom goed lag.



Er is ook een foto, waarop de "Azolla" langs de wal ligt bij een berg suikerbieten.

Uit Skandinavië werd veel hout ingevoerd. Ca 1938 toont een foto hoe hout van de "Constant" wordt overgeladen in de "Azolla". De "Constant" is het schip van zoon Henk, op de voorgrond, links. Andere zoons van Pieter en Elizabeth op de foto zijn: Piet, voorgrond rechts en Teun, achterste rij, op de railing zittend, in het midden. Achteraan links Cor de Leeuw van Weenen, zoon van de vroeg overleden Arie, broer van Pieter.



In de zomerperiodes, ca '36/'38, bestond de lading uit vakantiegroepen jongens en meisjes (aparte reizen) van de VCJC (Vrijzinnig Christelijke Jeugd Centrale). Een toen bekende mevrouw van de VPRO organiseerde het en ging zelf ook vaak mee.



In het ruim werd een groot vat water geplaatst, slaapruijme ingericht en een soort tussendek gemaakt voor de fietsen. Koken gebeurde ook in het ruim.

Vaargebied was de Waddenzee of Zeeland. De groepen waren 14 dagen aan

boord. Hierboven een foto van een meisjesgroep, aan boord van de "Azolla", met Pieter en Elizabeth, zoon Teun, schoondochter Jo en kleindochter Lies.

Van een bezoek aan Vlieland is ook een foto. Eén van de avonturen, waarover later verteld, was een kampvuur op een zandbank. Hoe het kon toegaan vertelt het volgende rijm, gedateerd 30 juli 1936, gemaakt door de gasten, voorzien van 22 handtekeningen: (op de wijs van het lied dat met dezelfde regel begint)

*Merck toch hoe sterk
Doet de schipper zijn werk:
Het reilen, het zeilen, 't boomen
Op de Zeeuwse stromen.
Ziet, hie hij staat, hoe stuurt nog het schip,
Hoe kloek hij de Zeeuwse baren weet te bevaren.
Hooft de donder romm'len in de lucht,
Ziet de stormvloed vliegen in zijn vlucht,
Voelt de golven beuken de plecht,
Merkt hoe 't schip nu kreunend voor zijn leven vecht!
Maar schipper Leeuw
Als een meeuw
Trotseert en braveert alle booze winden;
En trots wind en trots mist
Weet hij steeds de koers te vinden.*

De "Azolla" krijgt een nieuwe schipper

In 1939 gaan Pieter en Elizabeth aan de wal. Zoon Teun en schoondochter Jo die sinds hun huwelijk in 1937 ook aan boord wonen hebben zetten de vaart met de "Azolla" voort en nemen het schip volgens een afgesproken tijdschema van hun (schoon)ouders over.

In de oorlogsjaren was de "Azolla" geconfisqueerd en kwam na de oorlog in Den Helder weer "boven water".

Het groeiende gezin maakte nodig verschillende verbouwingen uit te voeren en de beschikbare ruimte heel ingenieus te benutten.

Ca 1958 is de "Azolla" verkocht. Zoon Teun ging toen met zijn gezin over op de grotere "Largo". Behalve de mogelijkheid grotere vrachten te vervoeren, was er ook meer woonruimte.

Hoe het verder ging met de "Azolla"

Na de verkoop is de "Azolla" nog wel eens gezien als "zandmotor". Uiteindelijk signaleerde kleinzoon Theo de "Azolla" in Alkmaar, in gebruik als woonschip. De roef was vervangen door een soort houten schuurtje, niet zo mooi.

Inmiddels, 2010, is de "Azolla" weer voorzien van stalen roef en is het plan het schip weer helemaal terug te brengen in de oude glorie van zeilschip.

7. GEZIN EN VAREN

Vaarverhalen hebben vooral te maken schepen en reizen. Dat lijkt vooral het terrein van de mannen (zee)vaarders. Bedacht dient echter, dat het hele gezin aan boord meevoer. Allen deden of leden op hun beurt mee en hadden een taak aan boord.

Dochter Jo deed naai- en verstelwerk, ook op zee. Bij slecht weer zat ze dan op de grond; ze paste precies tussen twee kastjes (haar rug tegen het ene en haar voeten tegen het andere) en had dan de naaimachine op haar schoot.

Bij zeer slecht weer op zee moest dochter Jo van Elizabeth orgel spelen en moesten ze allemaal samen zingen "'t Scheepke onder Jezus' hoede"⁷.

Pieter en Elizabeth lagen met de "Azolla" aan de Maaskade te Rotterdam, vlak bij de Maasbrug, toen het zulk bar en boos weer was dat het schip flink tekeer ging. Ada Vos, die daar haar man Willem Hoogestad in de buurt woonden zei toe tegen haar man: "Willem, haal die vrouw van boord, dat gaat zo niet".

Deze woorden van Ada Vos zijn in de familiegesprekken nog vaak in herinnering geroepen daarna, ook om aan te geven hoe bar en boos het wel was.

Pieter droeg een baard. Bij nader inzien was dit toch wel lastig met schoonhouden. Op zekere avond werd de baard afgeschoren. De volgende dag wilden de kinderen geen "pa" meer tegen hem zeggen, zo vreemd leek hij in hun ogen.

Terugkomend van de afrekening van een vracht - dus met geld in zijn zak - zag Pieter één van zijn kinderen in het water vallen. Natuurlijk sprong hij het na en bracht het op het droge. Het nat geworden papiergeld werd aan het rekje boven de kachel gedroogd. Dit voorval werd lange tijd door de kinderen nagespeeld met geld van krantenpapier aan een drooglijntje.

Op zondag kwam het gezin vollediger aan bod, ook als Pieter daarvoor tegen regels in moest gaan. In een kerk in Groningen was het gebruik plaatsen te kopen en er waren speciale plaatsen voor mannen. Pieter weigerde zowel de betaling als de speciale plaats. Zijn reactie was: "Ik ga liever bij mijn meisjes zitten".

Die meisjes ondergingen trouwens nog een andere zorg van Pieter en Elizabeth. Zo mocht dochter Jo in Hamburg niet alleen de wal op. Dat kon alleen als broer Henk meeging.

Schippers zijn er op ingesteld zich onder heel verschillende omstandigheden toch zelf te kunnen redden. Jongste zoon Teunis wachtte de haven niet af, hij werd op zee geboren. Pieter had al 6 keer eerder een geboorte meegemaakt en wist dus wat hem te doen stond. Teunis is aangegeven in Enkhuizen. Het is zeer de vraag of dit de dichtst bij zijnde haven was. Waarschijnlijk heeft Pieter gewoon de begonnen reis voltooid.

⁷ "'t Scheepke onder Jezus' hoed met de kruisvlag hoog in top, neemt als arke der verlossing, allen, die in nood zijn op. En sta de zee hol en hoog, en zweep' de storm ons, voort, wij hebben 's Vaders Zoon aan boord, en 't veilig strand voor oog."

De vaartijd in het Oostzee gebied leverde voor verschillende kinderen - in ieder geval de oudsten - op dat zij redelijk met Deens en Zweeds uit de voeten konden.

Zondag aan boord

Op zondag werd niet gevaren. Als de havenmeester op zondag kwam vragen te verhalen, stuitte dat bij Pieter op veel verzet.

Pieter lag uit overtuiging op zondag stil. Schippers konden bij mooi weer op zondag wel tegen elkaar opmerken dat het toch zo jammer was van het mooie weer dat ze stil moesten liggen. Pieter had van dit soort spijt geen last.

Het altaar in de Luthers georiënteerde Skandinavische kerken sprak Pieter niet aan. Bovendien was de taal voor hem een probleem. Dan werd kerk aan boord gehouden.

Zo ging het ook als het niet mogelijk was geweest een haven te bereiken, dan ging het schip voor anker. Overigens werd er wel sterk naar gestreefd om in een haven te zijn.

Als dienst aan boord werd een preek gelezen uit een z.g. prekenboek. In dat boek (het is er nog) heeft Pieter ook bij elke preek de bijbehorende psalm aangetekend, om te zingen.

Eventuele burens waren hartelijk welkom. In de periode van de "Progres" was de ruime roef een extra reden om uit te nodigen.

Er werd ook gezongen tijdens de aandacht; dochter Jo begeleidde op een citer. Later, op de "Azolla", is er een orgel.

Als wel een kerk bezocht zou worden, had Pieter er moeite mee op tijd van boord te komen. De andere gezinsleden gingen dan maar vast vooruit.

De zondag werd onderhouden als rustdag. Dat bood dus gelegenheid voor andere activiteiten dan door de weeks. Er zijn verschillende foto's van verkleedpartijen. Dochter Miena legde daar later over uit dat het een zondags tijdverdrijf was. Broer Henk was de fotograaf.

Vanzelfsprekend zijn er op zondag ook uitstapjes aan de wal gemaakt. Er zijn verschillende foto's van zondags geklede passagierders. Bijvoorbeeld de foto's van Nordeney (1925).

Muziek aan boord



Miena aan het orgel. Zie ook de bijbelteksten en de foto's aan de wand van de roef.

De bemanning mag muzikaal genoemd worden. Er was een ruime verzameling instrumenten aan boord: orgel, banjo, blokfluit, accordeon, ocarina.

Een muzikaal wapenfeit voor de familie was dat dochter Jo inviel in een kerkdienst (Nieuweschans) toen geen organist aanwezig bleek. De gemeente merkte verbaasd op dat het "wicht" van het schip achter het orgel zat.

Gezongen bij het orgel werd er ook: uit de bundel van Johannes de Heer en Vaderlandse liederen.

Van Pieter wordt verteld dat hij veel floot of zong.

Huwelijksfeesten

Het typeert schippers dat zij steeds op reis zijn; de plaatsen van de huwelijksfeesten geven dat ook voor Pieter en Elisabeth aan: De koperen bruiloft wordt gevierd te Cuxhaven; de zilveren bruiloft op de rede van Zwartsluis.

Het 50-jarig huwelijksfeest wordt in Dordrecht gevierd. Pieter en Elizabeth wonen dan al sinds 1939 daar aan de wal.

Maar als Pieter en Elizabeth met varen stoppen hebben de meeste kinderen hun eigen weg gevonden hebben. Zoon Teun en schoondochter Jo varen dan, met in ieder geval al de eigen dochter Lies, verder met de "Azolla".

Kinderen die ouder worden en uitvliegen

Pieter heeft later, als anekdote, uitgelegd waarom hij genoodzaakt was geweest, relatief laat, in 1927 een motor in te laten bouwen. Naar bekenden op een passerend schip had hij geroepen dat dochter Jo ging trouwen. Aan de andere kant werd toen teruggeroepen, "O, motor inbouwen". Aan inbouw viel toen niet meer te ontkomen.

In ieder geval trouwde dochter Jo op 21 juli 1927 in Vreeswijk en ging met haar man Jan van Zoelen wonen in Borne. De bruiloft werd in het ruim gevierd.

Na de motor inbouw kon Pieter volstaan met één hulp aan boord. Zoon Henk maakt dan regelmatig reizen op andere schepen, tot ca 1929 de kustvaarder "Markab" wordt gekocht. Daarop varen dan wisselend twee of drie gebroeders (Henk, Piet, Teun, Kees).

Huwelijksdata zijn, waarschijnlijk nauw verbonden met het voor eigen rekening gaan varen:

-28 april 1933 (of 11 mei 1933), te Vreeswijk: zoon Kees en schoondochter Jannigje van Zoelen

-30 augustus 1934, te Ouder-Amstel: dochter Miena en schoonzoon Gerrit Serné

- 8 oktober 1937, te Papendrecht: zoon Piet en schoondochter Lies Korporaal

Zoon Teun en schoondochter Jo wonen na hun trouwen op 13 augustus 1937 te Vreeswijk aan boord van de "Azolla" (zie hierna).

Zoon Henk trouwt pas op 17 maart 1938 te Rotterdam, maar is al vanaf 1929 niet meer aan boord van de "Azolla".

Naar schipperstraditie kinderen aan schepen geholpen

Als Pieter hielp met een lening, berekende hij de spaarrente die banken vergoedden op spaargelden. Dat was een lager rente dan de hypotheekrentes die banken in rekening brachten voor scheepshypotheken.

- In 1929 kocht Pieter op een veiling het motor-zeilschip "Markab". Hij was de eigenaar, er werd ook voor rekening van Pieter gevaren, maar het schip stond op naam van zoon Hendrik Harber.
- In een NV samen met zoon Henk wordt na de verkoop van de "Markab" in 1931 de "Constant" gebouwd. Later heeft Pieter zich door Henk laten uitkopen. Volgens Henk betrof het een heel schappelijke regeling.
- Als schoon zoon Gerrit, getrouwd met Miena, het sleepschip "Gerja" koopt, helpt Pieter met een bedrag. Dochter Gerrit en Miena trouwden in 1934. Misschien dat in dat jaar ook de "Gerja" gekocht werd.
- De kustvaarder, het stalen motorvrachtschip "Dolfijn", voor zoon Piet, werd in 1937 gekocht op een veiling. Pieter stelde zich borg voor zijn zoon. De acte vermeldt dat dit is *"tot meerdere zekerheid voor de nakoming van alle voor (Pieter junior) uit deze acte voortvloeiende verplichtingen, zulks onder afstand van het*

voorrecht van uitwinning en van alle andere voorrechten en rechten bij de wet aan borgen toegekend".⁸

- Motorschip "Corja" voor zoon Cees en Jansje in 1938. Cees en Jansje varen na hun huwelijk in 1933 eerst in loondienst. Als Pieter voor hen de "Corja" koopt, is dit waarschijnlijk een deel van zijn pensioenvoorziening. Cees en Jansje betalen aflossingen.
- Als zoon Teun de "Azolla" overneemt, in 1939, is dat ook met aflossingsregeling, waarschijnlijk ook als pensioenhulp.

Broer Tinus werd geholpen bij de aanschaf van een ouder ijzeren schip. Door daar goed mee te varen kon Tinus al snel zelf een schip – een sleepboot – kopen.

Uiteindelijk komt ook dochter Jo op een schip – een woonark - te wonen

Bijna alle kinderen komen na hun huwelijk weer op een schip terecht. Alleen dochter woont na haar huwelijk aan de wal. Haar man Jan van Zoelen was bouwkundige. Dat bracht met zich mee dat er vaak verhuisd moest worden, en met een schip gaat dat erg gemakkelijk. Dus werd onder toezicht van Pieter een Friese tjalk gekocht. Schoonzoon Jan ontwierp en bouwde de woning. Zo ontstond de "Watergeus". Vanaf dat moment, maar wel heel kort, ca '39/'40 woonden, weer alle kinderen van Pieter en Elizabeth op een schip. In de oorlog zou er voor de varende familie veel veranderen.

8. DEFINITIEF AAN DE WAL, TERUGBLIK

In 1939 zijn Pieter en Elizabeth aan de wal gaan wonen in Dordrecht, Lange IJzerenbrugstraat 1. Dat was een goed punt om op de hoogte te blijven van het reilen en zeilen van de familie.

Pieter had ook een telegramadres "Leewee, Dordt". Alleen voor bedrijven stond de Post zo'n faciliteit toe. Dat geeft de centrale positie in Dordrecht nog eens extra aan. Het varen was gedaan, maar de betrokkenheid bij het varen van de kinderen nog beslist niet.

De oorlog is een spannende en drukke tijd. De schepen zijn geconfisqueerd (Azolla, Gerja, Dolfijn) of er moet onder dwang worden gevaren (Corja). De Constant werd verkocht.

Na de oorlog kwamen de schepen weer beschikbaar, alleen de Constant kwam niet meer in de familie terug.

Na een lange periode van ziekte overlijdt Elizabeth op 29 juli 1954.

Daarna doet Pieter verschillende reizen als loods op Gerja bij de vaart in Zeeland. Daarbij breekt hij zijn heup en zal hij zich verder met krukken moeten behelpen. Ook zo heeft hij nog wel enkele reizen mee gemaakt met de Gerja, maar hij kan

⁸ Dit hield in dat Pieter Sr een lening verstrekt aan Pieter Jr om de koopsom bij elkaar te krijgen, zonder dat Pieter Sr daarvoor een zekerstelling wil hebben.

niet meer op zichzelf wonen.

Vanaf ca 1956 woonde hij bij zijn dochter Jo en schoonzoon Jan van Zoelen in Uitgeest, in de Burgemeester Nienesstraat. Hij maakt zich dan verdienstelijk met huishoudelijk werk en klusjes die hij zittend of staand met één kruk kan doen. Hij blijkt het oneindige geduld te hebben dat achterkleinkinderen soms van hun over opa vragen. Het maakt vooral speelgoed.

Op 14 juli 1963 overlijdt Pieter. Hij wordt in Dordrecht begraven in het familiegraf bij zijn vrouw Elizabeth. Op de grafsteen, die Pieter in 1954 had laten maken, staat een afbeelding van de "Azolla".

Wie (/hoe) was Pieter?

In zaken van kerk en geloof:

- Pieter uitte zich in het algemeen niet erg over de kerk of over het geloof; hij legde ook zijn kinderen geen strenge naleving op.
- Wel is bekend dat hij zoon Henk adviseerde 's zondags niet te varen.
- De Gereformeerde Kerken – van de doleantie van 1886 - wees hij af. Zoon Teun werd gereformeerd, maar hij en zijn vrouw Jo moesten beloven dat ze alleen een gereformeerde kerk zouden bezoeken als er in die plaats geen Hervormde kerk was.
- Het altaar in Lutherse kerk vond hij veel te Rooms. Hij ging niet naar een Lutherse kerk.
- Maar hij hield, als geen kerk bezocht kon worden, wel een huisdienst aan boord, met preeklezing en zingen. Buren van andere schepen waren welkom.
- Na het eten – herinner ik me van mijn bezoeken aan de IJzerenbrugstraat – werd altijd uit de bijbel gelezen.

Een man een man, een woord een woord, maar er zijn uitzonderingen:

- De "Progres" is tweemaal verkocht: een tweede koper bood zoveel meer, dat Pieter het een te grote schadepost vond om de toezegging aan de eerste koper gestand te doen, meegerekend de te betalen boete. Een gegeven woord brak hij niet graag, maar dat ging hier naar zijn mening alle proporties te buiten.

Geld en banken:

- Pieter leende geen geld van banken. Er is een verklaring dat op de "Azolla" nooit belast geweest is met een hypotheekschuld.
- De motor inbouw werd geheel uit eigen middelen betaald.
- De afbetalingen van zijn kinderen op de "Corja" en de "Azolla" en hoofdelijke bijdragen van de kinderen waren het enige pensioen. Daarvoor was niet ergens bij een bank kapitaal opgebouwd.
- Als hij geld leende aan zijn kinderen berekende hij de spaarrente die banken

gaven en naar de hogere hypotheekrente.

- De “vloot” aan familieschepen werd geen rederij of samenwerkend bedrijf. Er was ook geen streven naar grotere tonnages. Varen deed je, om in je levensonderhoud te voorzien en daarbij goed voor je schip te zorgen. Varen is een mooi beroep, zonder ingebouwd streven naar meer en groter en mooier.

Voorzichtig investeerder:

- Toen de “Dolfijn” gekocht werd in 1937, met een laadvermogen van 170 ton, waren de kustvaarders doorgaans al groter. De “Dolfijn” was 139 bruto registerton, terwijl toen voor nieuwe schepen de grens – om met kustvaardersbemanning te mogen varen – lag bij 500 bruto registerton. Bij de scheepsindeling toentertijd zat een schip dan op 450 ton laadvermogen.
- Na de “Progres” van 336 ton, was de “Azolla” flink kleiner: 239 ton. Dat was ook te merken in een kleinere ruimte om te wonen.

Maakte Pieter hierin bewuste keuzes om zijn financiële mogelijkheden niet te overschrijden? Of vond hij de belangrijker dat een schip hem aansprak? Dat laatste in ieder geval ook.

Band met zijn schip:

- Met de “Azolla”, en later ook wel met de Constant, had Pieter een emotionele band. De verkoop van de “Azolla” door zoon Teun viel hem niet mee; meevarend op de “Gerja” kwam de - inmiddels wel wat verouderde - “Azolla” tegemoet varen; schoonzoon Gerrit aarzelde nog even of het de “Azolla” was, voor Pieter was er geen moment van twijfel; vanaf de “Gerja” werd later overigens ook nog eens de “Constant” - ook niet meer in de familie - ontmoet.

Humor, zelfrelativering:

- Over de motorinbouw: Pieter riep naar een passerend schip dat dochter Jo ging trouwen (in 1927), als antwoord kwam toen terug: "Oh, motor inbouwen", waarop Pieter, zo vertelde hij later, constateerde dus niet meer onder de inbouw van een motor uit te kunnen. Hij beseftte wel, dat hij erg laat was met motor inbouwen.
- Zie situatie met Frederik Jonker, vastgelopen op het wad (bij verhaal over “Azolla”)

Mening over drankgebruik:

- Dat gebruikelijk was, in de binnenvaart, om schepen via een café te bevrachten, had Pieter altijd moeite gekost.
- Douanebeambten kregen tabak, geen borrel; Pieter gaf ook aan zoon Henk de aanbeveling aan boord geen sterke drank te schenken, wat in de praktijk (bij zoon Henk) grote problemen gaf met de werklui die het schip moesten laden of lossen.

Studie voor beroep:

- Leren voor de vaart achtte hij niet zo nodig, maar nam uiteindelijk toch het initiatief om zoon Henk op de zeevaartschool in Groningen geplaatst te krijgen; later zullen ook andere zoons de zeevaartschool volgen.

Opvoeding tot sparen:

- Zoals gebruikelijk werd ook in het gezin van Pieter door ieder gespaard om de kinderen, te beginnen met de oudste zoon, aan een schip te helpen; zo werden de spaarpotten eerst omgekeerd voor een schip voor zoon Henk.
- Het eerste gekochte schip, de Markab, was eigendom van Pieter maar stond op naam van zoon Henk; de na de verkoop van de Markab op stapel gezette Constant was eigendom van een NV van vader Pieter en zoon Henk.
- Voor de dochters, die in feite door hun werk aan boord meespaarden, werd iets teruggedaan doordat zij van huis uit geholpen werden met hun uitzet; voor dochter Jo trouwde werd regelmatig iets voor haar uitzet gekocht; zo kocht Pieter voor haar eens 2 schilderijen die zij mooi vond; bij haar trouwen kreeg zij geld voor meubels.

Zakgeld:

- Pieter was gul voor zijn kinderen; zoon Henk vond zich daar ten onrechte van uitgesloten toen zijn broers zakgeld kregen om rookwaren te kopen en Henk niet omdat hij niet rookte en dus geen zakgeld nodig had! Dat heeft Pieter toen wel rechtgezet, door zakgeld te geven voor de kosten van het fotograferen of om met fotograferen te beginnen en/of door een accordeon te geven.
- Bij ingevroren liggen was wel eens nodig dat de spaarpotten van de kinderen te hulp kwamen; zeer precies werd dan vastgelegd welke bedragen ieder opbracht.
- zoon Henk leende zo ook wel eens uit de spaarpotten van zijn kinderen; bij terug storting werd dan altijd wat extra's gegeven.

Zijn geheugen, vermogen om te vertellen:

- Pieter heeft zich altijd zeer nauwkeurig zijn reizen herinnerd: de vracht, de vrachtopbrengst; de aantekeningen uit zijn journaal had hij als het ware ook in zijn hoofd. Vertellen over reizen en wedervaren ging hem goed af.

Knutselen, timmervaardigheid, praktische zin:

- Pieter knutselde veel en het zat stevig in elkaar.
- Producten van knutselvaardigheid die in alle gezinnen van de kinderen te vinden waren: dienblad, krantenbak, voetenbankje (allemaal volgens een heel bepaald vast ontwerp).
- Als dat te pas kwam werd ook speelgoed gemaakt, waaronder enkele scheepsmodellen.

- Pijpenkoppen werden keurig van en koperen geklonken band voorzien,
- Zoon Hendrik vertelde eens van een sloep waar door Pieter een nieuw boord op gestoken werd;
- Op de "Azolla" had hij onder meer een kompasstand gemaakt.
- Eens een dressoir gemaakt, voor iemand, dat waardering wist te oogsten ("timmerman doet je dat niet na").
- Vogelkooi gemaakt van draad voor een musje dat tegen het raam gevolgen was.
- De laatste jaren bij schoonzoon Jan van Zoelen en dochter Jo deed hij veel onderhoudswerk (timmeren en schilderen), daarbij zo goed mogelijk met zijn handicap (gebroken heup en daarom met krukken lopend) omgaand. De bijgeplekte auto (de kleur week iets af) was een duidelijk voorbeeld.
- Om de dekens niet langer van zijn bed te laten vallen maakte hij een ijzeren railing; vervolgens ook een beugel waaraan hij zich kon optrekken.

Pieter en zijn hoofddeksel waren onafscheidelijk: in de loop der tijd wisselde de dracht wel : een bolhoed, een schipperspet met klep

Huishoudelijke instelling:

- In de Lange IJzerenbrugstraat waren de gesteven kanten kleedjes (gespannen op plankjes met spijkers) een voorbeeld van huishoudelijke handigheid die ieder aansprak.
- Hij deed, zeker in de latere jaren in Lage IJzerenbrugstraat de hele huishouding; Elizabeth kon door haar ziekte niet veel meer doen.
- Bij dochter Jo in Uitgeest was zijn dagelijks werk het schillen van de aardappelen (heel dun).

Persoonlijke punten van Elizabeth

Wie was Elizabeth? Naar het algemene oordeel van mensen buiten het gezin: geen sterke persoonlijkheid. Gezien door de ogen van het oudste kleinkind: "een erg lieve oma die veel hield van haar kinderen, kleinkinderen, zusters en hun kinderen. Samen met Pieter was zij gastvrij en blij om iedereen te ontvangen".

Een andere kleindochter herinnert zich een periode waarin zij als kind wekelijks woensdag op bezoek op kwam in de Lange IJzerenbrugstraat. Oma gaf wel eens geld om een fiets te huren, maar ze zei er dan bij dat opa daar niets van mocht weten.

In de periode van Lange IJzerenbrugstraat waren er ook wekelijks onderlinge familiebezoeken. Wisselend bij (schoon)zuster Jaantje, broer/zwager Tinus of bij Pieter en Elizabeth thuis.

Elizabeth handwerkt veel en kon dat ook keurig, o.a. haken. Voorbeelden daarvan waren:

- De stroken aan de vitrage in de IJzerenbrugstraat (het huis had als hoekhuis aan de straat veel ramen.
- Kinderen kregen bij hun huwelijk een gehaakte spreij mee
- Gehaakte gordijnen voor de ramen van de schepen van de kinderen
- Gehaakte kussenovertrekken en tussenzetsels in laken en slopen.

Hierbij kan gememoreerd, dat de moeder van Elizabeth ook heel vaardig was in het hanteren van naald en draad. Als moeder Teuntje op bezoek ging, had zij een schort bij zich waarin naaigereedschap en maakte haar bezoek productief.

Rendeerde het varen?

Er zijn geen nauwkeurige gegevens bekend, maar er zijn wel enkele feiten die hierop enig licht werpen.

In de periode van ondertrouw, kort voor het huwelijk op 8 augustus 1900, leed Pieter met een houten schip schipbreuk op de dijk bij Enkhuizen. De resten van het schip werden aan de plaatselijke vissers verkocht als brandhout.

Daarna heeft Pieter eerst enige tijd gevaren aan boord bij zijn schoonvader Hendrik Harber Volker. Waarschijnlijk heeft deze Pieter en Elizabeth geholpen in 1906 of 1907 bij de aanschaf van de Progres, waarmee Pieter op de Oostzee gaat varen.

Deze vaart buitengaats betaalde beter dan de binnenvaart. Bovendien bleek bij verkoop in 1917 de "Progres" een verrassend hoge prijs op te leveren, vanwege de oorlogssituatie.

In een officieel stuk van 6 november 1922 verklaart Pieter dat op de "Azolla" nooit belast was met een hypotheek. Dit schip werd (in 1918) dus zonder hulp van de bank gekocht. Ook de rekeningen van de werf, daarna, bleken geen probleem.

Achter het lange uitstel van de motorinbouw zat in ieder geval geen financieel motief. Pieter, zo werd me verteld, kon de inbouw rechtstreeks uit beschikbaar geld betalen.

Voor zover Pieter aan de "Azolla" liet vertimmeren, heeft hij dus blijkbaar zijn eigen financiële ruimte nooit te zwaar belast.

Hulp voor anderen

Maar er kon ook voor anderen gezorgd worden. Het huis waar vader Cornelis in woonde in Vreeswijk was door Pieter gekocht. Eerder had Pieter zijn vader geholpen weer te gaan varen nadat de winkel in levensmiddelen in Rotterdam door Cornelis beëindigd moest worden omdat de klanten te slecht betaalden.

Voor broer Tinus werd naast de "Azolla" een tweede schip gekocht, een ijzeren schip met houten dekken. Deze wist er goed mee te varen, kocht vervolgens een tweedehands sleepboot, de Rijn en Schelde, en kon later zelf een sleepboot laten

bouwen: een heel nieuwe stoomsleepboot Rijn en Schelde.

Dat bijna alle kinderen, op de oudste dochter Jo na, in de scheepvaart aan het werk kwamen, gebeurde ook met hulp van Pieter: Constant (zoon Henk), Corja (zoon Kees), Dolfijn (zoon Piet). Zoon Teun heeft de "Azolla" overgenomen.

De dochter werden geholpen met meubels (Jo en Jan) en financiële hulp bij de aanschaf van een schip (Miena en Gerrit).

Maar ook hulp terug

Voor de schepen deden de kinderen afbetalingen aan hun vader. Wat als pensioen moest dienen, werd over langere tijd als terugbetaling uitgesmeerd. Dat viel de afbetalers niet altijd gemakkelijk. De inkomsten uit de vaart kenden natuurlijk ook ups en downs. Overigens betaalden alle kinderen mee aan de kosten van de laatste pensioenjaren.

BIJLAGE: BRONNEN

Het verhaal steunt sterk op het werk dat Kees de Leeuw van Weenen heeft verricht om de ontwikkeling van de familie de Leeuw van Weenen in kaart te brengen. Het paste om daar in het voorwoord al iets over te zeggen; het is ook passend daar in dit hoofdstukje mee te openen.

Mijn andere bron was aanvankelijk mijn vader Hendrik Harber, zoon van Pieter en Elizabeth.

Mijn vader fotografeerde en maakte gewoonlijk een royaal aantal afdrukken. Bij die foto's kreeg ik ook toelichting. Mijn vader overleed op 24 december 1989. Vanaf dat moment ben ik gaan proberen gegevens vast te leggen.

Zeer tot mijn verrassing bleek Harry Steenstra nog over Ansichtkaarten te beschikken die mijn vader en grootvader aan zijn vader hadden gestuurd. Harry heeft daarbij vooral de scheepsgegevens aangedragen en aanvullende geschiedenissen of gebeurtenissen kunnen memoreren.

Overweldigend was de verzameling Ansichtkaarten die mijn tante Jo van Zoelen had bijeengebracht en nagelaten aan haar kinderen. Door de plaats, data en berichten op die kaarten kon veel "terug gelezen" worden.

Mijn tante Miena, oom Piet en zijn vrouw tante Lies en tante Jo (van oom Teun) hebben verder materiaal aangedragen, in de vorm van foto's en van herinneringen.

Mijn neef Piet Serné kon zich veel herinneren dat door ons beider grootvader Pieter was verteld. Ook mijn nichten Bep en Janny konden putten uit wat zij zelf hadden meegemaakt en uit wat door grootvader Pieter was doorgegeven in de periode dat in Uitgeest bij hun ouders woonde.

Informatie over oud Vreeswijk kreeg ik van de heren J. Schut en F. van Zutphen, beiden wonend in Nieuwegein en zeer op de hoogte met het oude Vreeswijk.

Niet al het beschikbare materiaal is gebruikt. Het selecteren van materiaal voor deze uitgave, het nadenken over hoe dit op te schrijven en de concrete arbeid die nodig is om het netjes op papier te krijgen, is een samenwerkingsproject geweest van Janny van Zoelen- Winkelman, Bep en Cor Broertjes-van Zoelen en Piet de Leeuw van Weenen.